

Текст с сайта e-reading.org.ua

Тени над Заполярьем: Действия Люфтваффе против советского Северного флота и союзных конвоев

М.Зефирова, Д. Дёгтева, Н.Баженова

Предлагаемая работа является логическим продолжением ранее вышедшей книги «Цель – корабли. Противостояние Люфтваффе и советского Балтийского флота». И речь в ней пойдет об операциях германской авиации уже против советского Северного флота, а также союзных конвоев, направлявшихся в Мурманск и Архангельск.

Боевые действия в Заполярье неоднократно освещались в отечественной историографии. Однако каждый раз это было описание некой узкой темы: воздушных боев между истребителями, боевой судьбы какого-нибудь эсминца, биографии отдельно взятого летчика-аса и так далее. При этом вообще не брался в расчет или уходил даже не на второй, а на третий план тот факт, что главной задачей истребителей ВВС Северного флота все же были не схватки с «Мессершмиттами» как таковые, а надежное прикрытие кораблей и судов, портов и военно-морских баз от налетов немецких бомбардировщиков, а функцией боевых кораблей – обеспечение безопасного судоходства в зоне ответственности того же Северного флота.

Что же касается союзных полярных конвоев, сыгравших огромную роль в деле Победы, то их неоднократные описания в отечественной и зарубежной историографии тоже имели один и тот же серьезный, но прямо противоположный предыдущему недостаток. В них, наоборот, эта тема рассматривалась в общем, когда все: воздушные удары Люфтваффе, атаки подводных лодок, пресловутый немецкий линкор «Тирпиц», мнимые и действительные козни британского Адмиралтейства, непростые отношения Черчилля со Сталиным и тому подобное – сваливалось в одну кучу. При этом многие мелкие только на первый взгляд детали просто терялись.

Данная книга призвана восполнить все эти изъяны. В ней показана общая и в то же время подробная картина борьбы германской авиации против советского Северного флота и союзных конвоев. Читатели узнают о малоизвестных страницах боев за полуостров Рыбачий, налетов на Мурманск, Архангельск, другие города и базы, о деталях бомбовых и торпедных атак кораблей и различных судов, начиная от огромных морских транспортов и кончая небольшими рыболовными мотоботами.

В книге впервые приводится наиболее полный список кораблей Северного флота и советских судов, а также союзных транспортов, погибших и поврежденных в ходе атак вражеской авиации в Заполярье в 1941–1945 гг. Также указаны и все потери Люфтваффе в описываемых операциях.

Авторы выражают благодарность за помощь в работе над книгой Андрею Кузнецову, Олегу Иваницкому и Александру Шмуратову, а также Вальтеру Вайссу (Германия).

Отзывы и пожелания авторам можно направлять на электронный адрес: fau109@rambler.ru

Глава 1 На Севере дальнем Заводы, Гольфстрим и прочее

К началу 40-х годов XX века Советский Север, и прежде всего нынешние Мурманская и Архангельская области, приобрел важнейшее стратегическое значение.

В первую очередь это объяснялось стремительно возросшим экономическим значением этого региона. В процессе геологоразведочных работ, проводившихся в конце 20-х – начале 30-х годов, там были открыты богатейшие месторождения апатита, нефелина, кианита, медно-никелевой и железной руды, слюды и других полезных ископаемых.

Так, лишь запасы одного апатита – источника для получения фосфорной кислоты, – найденные в горном массиве Хибин, оценивались в размере около одного миллиона тонн. Этого было достаточно для производства 207 млн тонн фосфорной кислоты, имевшей широчайшее применение в различных отраслях. Нефелин служил сырьем для стекольной промышленности, для выделки соды и окиси алюминия, кианит имел высокие кислотостойкие и огнеупорные свойства, а слюда использовалась в широких пределах, начиная от различных электроприборов и кончая производством взрывчатых веществ. О значении же меди, никеля и железа и говорить не стоит.

В годы так называемых сталинских пятилеток на территории Мурманской и Архангельской областей был возведен ряд крупных промышленных центров. В предгорье Хибин возник город

Кировск, ставший центром апатитовой промышленности Советского Союза. В Мончегорске построили медно-никелевый комбинат, в Кандалакше – алюминиевый и химический комбинаты, в Мурманске и Молотовске^[1] – судоремонтные и судостроительные заводы, а в Архангельске – судостроительный завод и деревообрабатывающий комбинат.

Надо отметить, что это все стало возможно только благодаря использованию рабского труда многих десятков тысяч заключенных. Так, например, строительство судостроительного завода № 402 в Молотовске с 1 августа 1938 г. велось исключительно силами заключенных из специально созданного Ягринского исправительного трудового лагеря (Ягринлага). К осени 1939 г. там работали около 28 тысяч человек, а к июню 1941 г. их число достигло уже 40 тысяч.

Второе обстоятельство, обуславливавшее стратегическое значение Советского Севера, состояло в том, что он имел открытые выходы на океанские коммуникации, по которым осуществлялись международные перевозки. К тому же порт Мурманска, находившийся за Полярным кругом, из-за влияния Гольфстрима – теплого течения в северо-западной части Атлантического океана – не замерзал даже в самые суровые зимы.

Вообще сочетание теплого океанского течения, циклонов, регулярно возникающих в районе Исландии, а также льдов Арктики накладывало своеобразный отпечаток на характер климата этого региона. Если на западе, над побережьем Баренцева моря, он был еще относительно мягким, то далее к востоку – над Белым морем – очень суровым. Снег и дождь здесь обычно имеют вид зарядов, то есть осадков, выпадающих чрезвычайно интенсивно в течение короткого времени. Как правило, заряды длятся 10–15 минут, когда видимость падает практически до нуля. Зимой на поверхности Баренцева моря при температуре воздуха ниже -5°C происходит так называемое курение воды. Это приводит к образованию низовых туманов, затрудняющих выход кораблей из узкого Кольского залива и плавание вблизи берегов.

Понятия дней и ночей в этом регионе тоже имеют относительное значение. В летний период стоит полярный день, когда солнце вообще не заходит, а зимой, наоборот, – полярная ночь, когда все Заполярье постоянно находится во мгле. На параллели Мурманска полярный день длится с 20 мая по 25 июля, а полярная ночь – с 1 декабря по 10 февраля. Кроме того, в течение месяца до и после полярного дня вечерние и утренние сумерки сливаются, образуя так называемые белые ночи.

Третьим фактором, значительно поднявшим значение портов Мурманска и Архангельска, стало открытие и освоение Северного морского пути, связавшего их с Дальним Востоком. Первый сквозной проход по нему с запада на восток, из Архангельска в Тихий океан, за одну навигацию 1932 г. успешно совершил ледокольный пароход «Сибиряков». 28 июля он вышел из Архангельска и спустя 65 дней – 1 октября – достиг Берингова пролива. Через два года уже с востока на запад по Северному пути прошел ледокол «Литке», что окончательно подтвердило его пригодность для использования обычных грузовых судов, конечно, при условии их проводки мощными ледоколами. Крайнюю привлекательность использования Северного морского пути для советского руководства легко понять, если сравнить всего пару цифр. Для доставки грузов из Одессы на Колыму, с проходом через Суэцкий канал, судам требовалось преодолеть свыше 22 тысяч километров, а из Мурманска – всего 5200 км.

Уже в 1935 г. началась коммерческая эксплуатация Северного пути. В плавании по нему участвовали 130 судов и было перевезено 230 тысяч тонн грузов. Тогда же весь путь сквозным рейсом в одну навигацию с востока на запад и с запада на восток прошли по два корабля. На следующий год перевозки составили 271 тысячу тонн, а из 160 судов, участвовавших в навигации, сквозными рейсами прошли уже четырнадцать. В том же, 1936 г. было подтверждено и военное значение Севморпути, когда по нему из Баренцева моря в Тихий океан были переведены эскадренные миноносцы «Сталин» и «Войков».

Еще 17 декабря 1932 г., после сквозного похода «Сибирякова», особым Постановлением Совета Народных Комиссаров (СНК)^[2] СССР было образовано Главное управление Северного морского пути. В его задачи входило *«проложить окончательно северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути»*. Затем уже в решениях XVIII съезда ВКП(б) было записано, что Севморпуть к концу третьей сталинской пятилетки должен был быть превращен в *«нормально действующую морскую магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком»*.

Чем и кем защищать?

Еще в начале Первой мировой войны морские коммуникации в Балтийском и Черном морях были прерваны кайзеровской Германией и ее союзниками. Тогда правительство России решило принимать военные грузы, прибывающие из Великобритании, Франции и США, через Архангельск. Однако вскоре выяснилось, что этот порт не в полной мере справляется с задачей, поскольку в зимние месяцы Белое море полностью замерзало.

Тогда в 1915 г. в глубине незамерзающего Кольского залива началось спешное строительство нового порта и одновременно – железной дороги, соединяющей его с Петроградом. Затем 21 сентября 1916 г. там был официально основан город-порт, получивший название Романов-на-Мурмане.

Тем временем еще в июле того же, 1916 г. приказом Главного штаба Российского императорского флота была сформирована флотилия Северного Ледовитого океана, которая должна была обеспечить безопасность северных коммуникаций России. В нее вошли отряд крейсеров и миноносцев, дивизия траления, отряд судов обороны Кольского залива, Архангельский порт, служба связи и другие подразделения. Общее число кораблей флотилии, среди которых были линкор «Чесма» (бывший броненосец «Полтава») и крейсер «Варяг», доходило до 90 единиц.

За годы Первой мировой войны по северным морским коммуникациям в Романов-на-Мурмане и Архангельск, а также обратно из них удалось провести более пяти с половиной тысяч транспортов. Флотилия Северного Ледовитого океана со своей задачей полностью справилась, поскольку потери среди проведенных судов составили лишь 1,5 % от их общего числа. Однако затем две революции 1917 г. и последующая трехлетняя Гражданская война в России привели к ее полной гибели.

Попытка большевиков в апреле 1920 г. создать в Архангельске из остатков флотилии Северного Ледовитого океана и других судов так называемые Морские силы Северного моря завершилась полным провалом из-за царившей всеобщей разрухи. «Царское» название города-порта в Кольском заливе было заменено на просто Мурманск. Его население к 1926 г. насчитывало всего девять тысяч человек, большинство из которых работали в порту и ходили в море на рыболовных траулерах.

Лишь в начале 30-х годов советское руководство решило вернуться к этому вопросу, осознав, что надо как-то заново строить военную оборону районов Мурманска и Архангельска, приобретавших все более важное значение для страны.

Весной 1933 г. близилась к завершению основные работы по оборудованию Беломоро-Балтийского канала. Гидротехническое сооружение длиной 47,6 км начиналось у города Повенец, на северной оконечности Онежского озера, и заканчивалось в Сорочьей губе,^[3] в юго-западной части Белого моря. Оно было построено ударными темпами за триста дней, что опять-таки стало возможным только благодаря каторжному труду тысяч заключенных. Канал стал заключительной, северной частью Беломоро-Балтийского водного пути общей протяженностью 226,4 км, который через реку Неву, Ладожское озеро, реку Свирь и Онежское озеро соединил Балтийское и Белое моря.

Канал по своим техническим характеристикам вроде бы позволял спокойно пропускать среднетоннажные суда, и потому 15 апреля 1933 г. Нарком по военным и морским делам Климент Ворошилов издал приказ о переводе на Север кораблей, выделенных из состава Балтийского флота. В первую группу были включены два эсминца: «Урицкий» под командованием А. С. Мельникова и «Рыков»^[4] под командованием С. С. Рыкова, два сторожевых корабля: «Ураган» под командованием Г. А. Визеля и «Смерч» под командованием В. А. Фокина, а также две подлодки: «Декабрист» под командованием Б. А. Секунова и «Народоволец»^[5] под командованием Л. М. Рейснера.

Но вскоре выяснилось, что легендарный красный командир, кроме того, занимавший должность Председателя Военно-революционного Совета СССР и бывший членом Политбюро ВКП(б), немного поторопился и что Беломоро-Балтийский водный путь в целом еще не готов к проводке. Где-то глубина была маловата для кораблей с большой осадкой, а где-то уже мачты кораблей не проходили под мостами. Однако отменять приказ уже было нельзя, поскольку о

будущей «великой победе» советского флота, как водится, уже успели заранее отрапортовать великому вождю и учителю товарищу Сталину, с которым шутки были плохи.

Для проводки кораблей была создана так называемая экспедиция особого назначения № 1 (ЭОН-1). Ее начальником назначили Захара Алексеевича Закупнева, опытного моряка, начинавшего службу еще на царском флоте. Для уменьшения осадки с кораблей был сгружен весь боезапас и сняты все пушки, а для уменьшения высоты демонтировали все мачты. Вот в таком усеченном виде они 18 мая 1933 г. в обстановке строгой секретности отправились в путь из Кронштадта.

Переход проходил с большими трудностями. Так, облегченные до предела эсминцы все равно не могли пройти по реке Свирь. Их пришлось поднимать на обычные деревянные баржи. Для того чтобы сначала притопить эти импровизированные доки, команды кораблей вручную загружали их всем, что попадалось под руку, а затем в том же порядке разгружали. Когда эсминцы поднялись над водой, то нос и корма «Урицкого» и «Рыкова» просто висели в воздухе. Буксиры довели баржи до города Вознесенье на южной оконечности Онежского озера. Там их снова вручную загружали, чтобы спустить эсминцы на воду.

Затем корабли своим ходом прошли через Онежское озеро, но в Повенце снова застряли. Им пришлось ждать, когда окончательно завершатся работы на цепочке шлюзов на Беломоро-Балтийском канале, прозванной «Повенчанской лестницей». Она поднимала суда с высоты 33 метров на уровне моря, на которой располагается Повенец, до высоты в 102 метра, на которой между озерами Узкое и Матко проходит водораздел между Балтийским и Белым морями.

В результате весь переход ЭОН-1 занял более двух месяцев. Подлодка «Декабрист» последней из кораблей пришла в порт Сорока (ныне Беломорск) лишь 21 июля 1933 г. В тот же день туда из Ленинграда тем же путем пришел и пароход «Анохин». На его борту находился лично товарищ Сталин, которого сопровождали все тот же Ворошилов, а также первый секретарь Ленинградского обкома^[6] и член Политбюро ВКП(б) Сергей Киров.

После осмотра кораблей эта внушительная делегация по железной дороге отправилась в Мурманск. Там вождь лично наметил место для строительства базы для прибывших боевых кораблей. Ее предстояло построить в 45 км к северу от Мурманска, на голом гранитном берегу в Екатерининской бухте около села Полярное.^[7] Тем временем еще в мае у входа в Кольский залив были поставлены две батареи из семи 152-мм орудий, что стало первым шагом по созданию береговой обороны.

На корабли ЭОН-1 в порту Сорока был снова погружен боезапас, установлены пушки и мачты, доставленные туда на баржах. 5 августа 1933 г. все они прибыли в Мурманск. Там их встретил начальник Управления Военно-морских сил РККА В. М. Орлов, который объявил морякам, что еще 1 июня приказом Наркома по военным и морским делам ЭОН-1 была переформирована в Северную военную флотилию. Ее возглавил все тот же Закупнев.

18 августа из Кронштадта вышла экспедиция особого назначения № 2 (ЭОН-2), включавшая эсминец «Карл Либкнехт»,^[8] подлодку «Красногвардеец»^[9] и сторожевой корабль «Гроза». На этот раз весь переход на Север занял чуть менее месяца, и 21 сентября все три корабля пришли в Мурманск.

Теперь Северная флотилия состояла из штаба, политотдела, Мурманского военного порта, дивизиона надводных кораблей, дивизиона подлодок, управления Мурманского сектора и дивизиона береговой обороны. При этом никакой собственной береговой инфраструктуры у моряков не было, и команды жили на своих кораблях, стоявших в Мурманске.

Строительство базы в селе Полярное шло тяжело, и, вероятно, Закупнев оказался просто не готов к роли хозяйственника. Он начал опускаться, одновременно падала и дисциплина среди его подчиненных. В результате в декабре 1934 г. его сняли с должности командующего Северной военной флотилией, но не понизили, а отправили на юг – командовать Каспийской военной флотилией.^[10]

13 марта 1935 г. новым командующим Северной флотилией был назначен 39-летний Константин Иванович Душенов, до этого занимавший пост начальника штаба Черноморского флота. Он начал службу еще в 1915 г. на крейсере «Аврора», а после Февральской революции был даже избран секретарем его судового комитета.

Энергичный Душенов быстро восстановил порядок на флотилии. Одновременно он начал принимать меры к срочному переводу кораблей из Мурманска, где моряки подвергались многим житейским соблазнам, в Полярное. Это позволяло ему, с одной стороны, организовать боевую подготовку команд, а с другой – привлекая их к работам, ускорить строительство самой базы. Командующий флотилией смог добиться этого, и уже в октябре того же года штаб, политотдел, дивизионы подлодок и надводных кораблей были перебазированы в Полярное.

В относительно короткие сроки там благодаря усилиям Душенова, получившего в январе 1936 г. звание флагмана 1-го ранга,^[11] были созданы слесарные, кузнечные и деревообрабатывающие мастерские, построены электростанция, двухэтажные жилые деревянные дома, детские ясли, средняя школа, баня, больница, Дом Красной Армии и Флота и даже кафе. Можно утверждать, что именно он создал крепкую основу для развертывания будущего флота.

11 мая 1937 г. Северная военная флотилия была преобразована в Северный флот, и Душенов стал его командующим. Было ясно, что три эсминца, три сторожевика и три подлодки никак не тянули на громкое название «флот». Поэтому в мае – июне с Балтики в Полярное были переведены четыре подлодки типа «Щ», образовавшие второй дивизион подлодок, а также гидрографическое судно «Мурман», затем уже на месте переоборудованное в минный заградитель.

Тем временем Душенов уже долгое время боролся за то, чтобы селу Полярное вернули статус города. Еще 3 сентября 1935 г. он направил секретную записку Начальнику морских сил РККА флагману флота 1-го ранга^[12] В. М. Орлову, в которой сообщал, что база Северного флота числится везде «как село со всеми вытекающими отсюда последствиями». А эти «последствия» означали, что соответствующие наркоматы не стремились содержать там необходимое число милиционеров, обеспечивать надежную почтовую и телеграфную связь, отпускали недостаточно средств на медицинское обслуживание гражданского населения, отказывались организовать торговлю и так далее.

В завершение Душенов констатировал, что «именование Полярного селом не соответствует действительности», и просил «провести постановлением Правительства» переименование его в город. В течение четырех лет этот вопрос безуспешно «решался» на самых разных уровнях, пока наконец 19 сентября 1939 г. село Полярное Указом Верховного Совета РСФСР не было все-таки переименовано в город Полярный.

Но сам командующий Северным флотом уже не узнал об этом. 23 августа 1938 г. он был срочно вызван телеграммой в Ленинград и арестован как «враг народа». Душенов провел в застенках НКВД более полутора лет, в течение которых от него добивались признательных показаний. Затем 3 февраля 1940 г. он был приговорен к высшей мере и на следующий день расстрелян.

25 мая 1938 г. в Полярное на сторожевом корабле «Смерч» из Мурманска прибыл новый командующий Северным флотом – капитан 1-го ранга Валентин Петрович Дрозд. Вместе с ним на берег сошла и группа чекистов. В течение следующей недели в Полярном шли аресты, и в результате этой «чистки» флот лишился большей части своего старшего командного состава.

Новое пополнение Северный флот получил только в 1939 г. Сначала в мае – июне по Беломоро-Балтийскому водному пути были переведены эсминцы «Грозный» и «Громкий», четыре подлодки типа «Щ» и шесть подлодок типа «М», а потом осенью – эсминцы «Гремящий» и «Сокрушительный». В то же время флот испытывал нехватку тральщиков, сторожевых кораблей и катеров. Поэтому в декабре того же года, сразу после начала войны с Финляндией, была проведена мобилизация судов гражданского флота, позволившая хотя бы частично решить эту проблему.

Дрозд прокомандовал флотом немногим менее двух лет. Во время советско-финляндской войны Северный флот под его началом приобрел некоторый опыт обеспечения действий 14-й армии, вел разведку, ставил мины и занимался перевозками. Но все же Дрозд не оставил о себе никаких особых воспоминаний.

26 июля 1940 г. его сменил 34-летний контр-адмирал^[13] Арсений Григорьевич Головкин, который до этого в течение года командовал Амурской военной флотилией. Когда-то в начале 20-х годов они вместе учились в Морском училище, но если Головкин был старшиной курса и отличником, то Дрозд был не самым лучшим курсантом.

Тем временем в июле 1940 г. Комитет Обороны при СНК СССР издал Постановление «О расширении системы базирования в ВМФ». В соответствии с ним Нарком ВМФ адмирал Н. Ф.

Кузнецов 1 августа издал собственный приказ № 00186, предписывавший Головко сформировать новую военно-морскую базу в Молотовске (Северодвинске). Там на судостроительном заводе № 402, который сам еще продолжал строиться, уже 21 декабря 1939 г. был заложен линкор «Советская Белоруссия». Затем на стапелях заложили еще один линкор такого же типа и несколько эсминцев проекта 30. Одновременно был образован дивизион строящихся и ремонтирующихся кораблей, который возглавил флагманский минер штаба Северного флота П. И. Колчин.



Командующий Северной военной флотилией З. А. Закупнев



Командующий Северной военной флотилией, а затем – Северным флотом К. И. Душенов



Командующий Северным флотом В. П. Дрозд



Командующий Северным флотом адмирал А. Г. Головко

В состав новой базы в Молотовске предполагалось включить эсминцы «Сокрушительный», «Грозный» и «Карл Либкнехт», а также команды строящихся кораблей. В нее также должны были войти 81-й отдельный зенитно-артиллерийский дивизион (ОЗАД), охрана рейда молотовского порта, участок СНиС с постами наблюдения на острове Мудьюгский, в Молотовске и Унской губе, военный порт Архангельска и местная стрелковая рота.

Однако этому и другим амбициозным планам советских военно-морских начальников в отношении Северного флота так и не суждено было сбыться. Он продолжал ощущать явные

проблемы с комплектованием и, не имея ни одного линкора и крейсера, по своей мощи во много раз уступал Балтийскому и Черноморскому флотам.

К июню 1941 г. в составе Северного флота насчитывались:

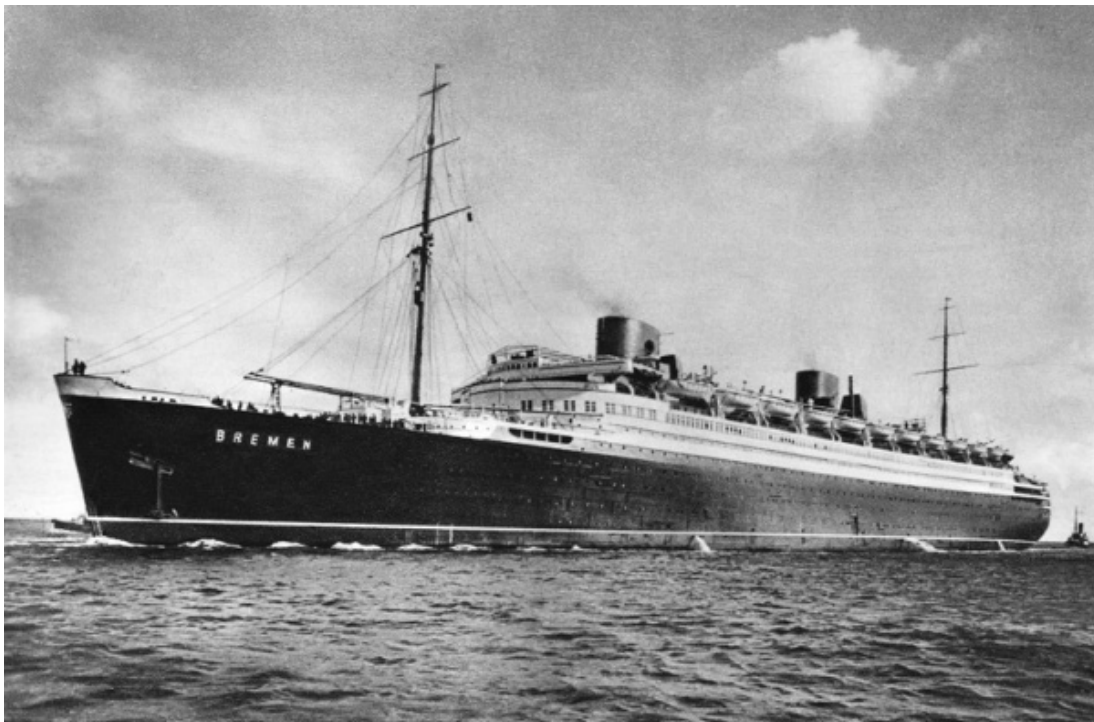
- пять эсминцев типа «Гневный» и три – типа «Новик», которые были сведены в отдельный дивизион эскадренных миноносцев;
- пятнадцать подлодок типов «Д», «Щ» и «М», составлявшие бригаду подводных лодок;
- два тральщика, минный заградитель «Мурман» и блокшив «Пушкин», представлявшие собой дивизион траления и заграждения;
- семь сторожевых кораблей и четырнадцать малых охотников за подводными лодками типа МО-4,^[14] входивших в охрану водного района (ОВР) главной базы флота;
- береговые и зенитные батареи, соответственно числившиеся в Мурманском укрепленном районе и силах ПВО флота;
- 116 разнотипных самолетов, образующих так называемые Военно-воздушные силы флота (ВВС СФ).

Свастика над мурманским рейдом

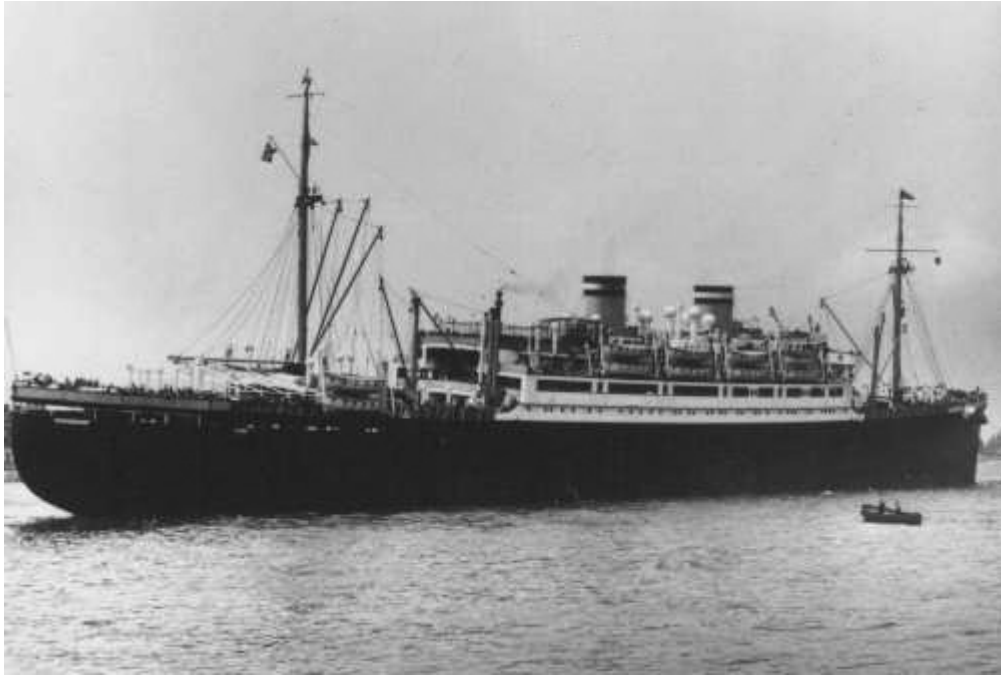
Тайное и взаимовыгодное сотрудничество между Вермахтом и Красной Армией в военной и технической сфере велось еще с начала 20-х годов. Но оно получило новый импульс, когда 23 августа 1939 г. между СССР и Германией был подписан знаменитый договор о ненападении, впоследствии получивший наименование «пакта Молотов – Риббентроп».

1 сентября того же года немецкие войска вторглись в Польшу, а через день Великобритания и Франция, связанные с поляками договорами о взаимопомощи, объявили войну Германии. В этих условиях особую активность по расширению сотрудничества с Советским Союзом проявил немецкий военно-морской флот (Кригсмарине), чьи надводные силы значительно уступали мощному британскому флоту и не были готовы к открытому боевому столкновению с ним.

В Германии хорошо понимали стратегическое значение северных коммуникаций Советского Союза. Прежде всего немцев интересовали возможности использования советских портов на Севере, организации там пунктов снабжения своих боевых кораблей, их провод на Дальний Восток по Северному морскому пути и так далее. И в первые же дни войны главнокомандующий Кригсмарине гросс-адмирал Эрех Редер через министерство иностранных дел Третьего рейха обратился в Москву с соответствующими просьбами.



Немецкий пассажирский лайнер «Бремен»



Немецкий пассажирский лайнер «Сент-Луис», гавань Антверпена, 17.06.1939 г.

Сталинское руководство сразу же пошло навстречу своему новому союзнику. Уже 4 сентября из штаба Кригсмарине на все немецкие суда, находившиеся в тот момент в Атлантике, был по радио передан условный сигнал «АО-13». Он означал: *«Следовать в Мурманск, придерживаясь как можно более северного курса».*

6 сентября ведомство Риббентропа сообщило в советский Наркомат по иностранным делам: *«Мы намереваемся и впредь направлять немецкие торговые суда в Мурманск и ожидаем, что советское правительство облегчит разгрузку, погрузку и транспортировку грузов по железной дороге в Ленинград, куда будут заходить для погрузки немецкие суда».* Тем самым обеспечивалась безопасная, вне зоны досягаемости британского флота и авиации, доставка необходимых Третьему рейху грузов, и прежде всего железной руды.

К 18 сентября 1939 г. в Кольском заливе нашли убежище восемнадцать немецких судов. Среди них выделялся такой гигант, как пассажирский лайнер «Бремен» тоннажем 50 000 брт, совершавший трансатлантические рейсы. В свое время, побив рекорд скорости, он завоевал почетный приз «Голубая лента Атлантики». Также туда пришли пассажирский лайнер «Сент-Луис» тоннажем 16 732 брт, который так же, как и «Бремен», в конце августа спешно покинул порт Нью-Йорка, пароходы «Кордильера» тоннажем 12 055 брт, «Фридрих Бреме» тоннажем 10 397 брт и «Фёниция» тоннажем 4124 брт. Все 1847 человек, находившихся на борту судов, были обеспечены советскими властями дополнительной теплой одеждой.

К концу же ноября Мурманск посетили уже 36 немецких судов, в том числе «Ганс Леонхард» тоннажем 4831 брт, «Иллер» тоннажем 2390 брт, «Поллине» и «Тобинген». Все они находились на якорной стоянке у поселка Абрам-мыс, расположенного на западном берегу Кольского залива, напротив Мурманского торгового порта. В течение этого времени на трех транспортах рабочие Мурманского судоремонтного завода провели необходимые ремонтные работы.

Немцы чувствовали себя в Кольском заливе в полной безопасности, зная, что их прикрывают береговые орудия Северного флота. И для этого у них имелись все основания. Так, одна из батарей 104-го пушечно-артиллерийского полка (ПАП), размещенная на побережье полуострова Рыбачий, обстреляла два британских эсминца, пытавшихся отыскать следы неожиданно «пропавшего» в Атлантике лайнера «Бремен».

Тем временем мощная радиостанция этого самого «Бремена» поддерживала постоянную связь с Германией. Команды судов беспрепятственно сходили на советский берег, где безмятежно проводили свободные часы, свободно пользуясь при этом фотоаппаратами и кинокамерами. В мурманском морском интерклубе звучала исключительно немецкая речь и раздавались немецкие песни, включая знаменитый марш-гимн «Дойчланд юбер аллес». Местным жителям оставалось

только с удивлением взирать на гуляющих немцев и на флаги со свастикой, развевавшиеся на мачтах их кораблей.

Постепенно все суда, пользуясь уменьшением продолжительности светового дня, одно за другим в нужное им время покинули Кольский залив. При этом командование Северного флота и руководство Мурманского порта и Мурманского государственного морского пароходства строго следили за тем, чтобы суда под флагами других государств выходили из того же Мурманска только через восемь – десять часов после их ухода. Это делалось по просьбе командования Кригсмарине, полагавшего, что *«иностранные пароходы, следуя за немецкими судами, могут выдать их местонахождение английским военным кораблям»*.

Тем временем гросс-адмирал Редер продолжал использовать благоприятную для себя ситуацию. 22 сентября он отправил запрос о возможности переоборудования одного из торговых судов, находившихся в Мурманске, во вспомогательный крейсер. И уже спустя три дня был получен положительный ответ советского правительства.

После этого Редер направил в Москву уже целый пакет новых запросов. Он просил рассмотреть возможности:

– снабжения крейсеров и подлодок Кригсмарине топливом и продовольствием в порту Мурманска;

– снабжения все тех же крейсеров и подлодок топливом и продовольствием уже в открытом море с советских танкеров и грузовых судов, что позволило бы увеличить сроки их пребывания в зоне боевых действий;

– проведения ремонтно-восстановительных работ на кораблях Кригсмарине на судоремонтном заводе в Мурманске.

И снова сталинское руководство пошло навстречу Берлину. Правда, оно посчитало, что Мурманск не очень подходящее место для приема немецких боевых кораблей, поскольку их появление там не останется незамеченным англичанами. Последние же могли с полным правом посчитать это актом фактического вступления Советского Союза в войну на стороне Германии со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Поэтому в целях сохранения секретности, а значит, и внешних приличий Кригсмарине было разрешено оборудовать для себя базу в бухте Нерпичья, в губе Западная Лица. Хотя последняя расположена приблизительно в 45 км к северо-западу от входа в Кольский залив, советское руководство решило подстраховаться. Чтобы кто-нибудь, не дай Бог, не увидел немецкие корабли, оно распорядилось закрыть вход в Кольский залив не только для всех иностранных военных кораблей, но также и для всех гражданских судов других государств.

Командование Кригсмарине получило бухту Нерпичья в полнейшее свое распоряжение. В соответствующем документе говорилось, что ему разрешено осуществлять там любые действия, которые оно сочтет необходимыми. Одновременно был санкционирован заход в эту бухту любых боевых кораблей, начиная от торпедных катеров и кончая линкорами.

Немцы дали своей новой секретной базе кодовое наименование «Норд» и с присущей им тщательностью приступили к строительству в бухте Нерпичья причалов, ремонтных мастерских, складов снабжения и хранилищ авиационного топлива, укрытых в прибрежных гранитных скалах. Есть сведения, что еще до прибытия немецких строителей первые подготовительные работы там провели рабочие 95-го участка Мурманского отделения ЭПРОН. Не исключено, что самую тяжелую работу также выполняли заключенные из ближайшего спецлагеря НКВД.

Уже в начале октября 1939 г. база «Норд» начала использоваться по своему прямому назначению. В ней сошлись интересы практически всех соединений и служб Кригсмарине. Гросс-адмирал Редер предполагал использовать ее, с одной стороны, для снабжения своего надводного флота в ходе планируемого вторжения в Норвегию, а с другой стороны – в качестве исходной точки для проводки кораблей по Северному морскому пути.

Немецкая промышленность испытывала острую нужду в джуте, каучуке, молибдене, вольфраме, меди, цинке и слюде. Все это можно было получить в Японии в обмен на промышленное оборудование и образцы новой техники. Кригсмарине была готова отправить туда по Севморпути от 12 до 26 транспортов.

В штабе командующего немецким подводным флотом контр-адмирала Карла Дёница считали, что приобрели в лице базы «Норд» чрезвычайно важный и удобный опорный пункт для борьбы

против британского судоходства на Севере. Осталась довольна и метеослужба Кригсмарине, поскольку отныне она могла самостоятельно получать крайне важную информацию о погоде над Баренцевым морем и Кольским полуостровом.^[15]

В бухте Нерпичья базировались дивизион подводных лодок, огромный танкер «Ян Веллем» тоннажем 11 776 брт, суда снабжения «Фёния» и «Кордильера», обеспечивавшие действия немецких рейдеров в Северной Атлантике, а также корабли метеорологического наблюдения WBS6 «Кёдингген» и WBS7 «Захсенвальд». Последние представляли собой переоборудованные рыболовецкие траулеры. Их команды состояли из гражданских моряков и небольшой невооруженной группы синоптиков из метеослужбы Кригсмарине. Находясь в море, они несколько раз в день отправляли радиogramмы с результатами наблюдений, которые среди прочего включали запуски радиозондов.

Однако как ни старалось сталинское руководство скрыть свою причастность к действиям нацистского военного флота, международный скандал все же разразился.

23 октября 1939 г. в Кольский залив вошел и затем встал на рейде около Абрам-мыса еще один якобы торговый немецкий корабль. Его команда представляла собой странную смесь: пятнадцать человек, вооруженных стрелковым оружием, носили форму Кригсмарине, а на ленточках их бескозырок сверкала золотистая надпись «Дойчланд», в то время как все остальные были одеты в гражданскую одежду и изъяснялись исключительно на английском языке.

Не потребовалось много времени, чтобы узнать, что это судно на самом деле было американским пароходом «Сити оф Флинт». 9 октября он вышел из порта Нью-Йорка в Англию, имея на борту 4000 тонн смазочных масел. В Северной Атлантике он встретился с немецким линкором «Дойчланд», который покинул свою базу в Вильгельмсхафене еще 24 августа. После доклада досмотровой партии командир линкора капитан цур зее^[16] Пауль Веннекер объявил, что перевозимый груз является контрабандой и что судно конфискуется Германией в качестве военного приза.

Впоследствии это решение многие исследователи посчитали ошибочным, поскольку Веннекер вроде бы обязан был учесть, что Соединенные Штаты объявили о нейтралитете в отношении войны в Европе. Но при этом они не учитывали, что смазочные масла, перевозимые «Сити оф Флинт», вряд ли предназначались исключительно для швейных машинок. Было также известно, что американские власти распорядились зарегистрировать часть кораблей в других странах, чтобы продолжать оказывать помощь Великобритании, не нарушая своего формального нейтралитета.

По приказу Веннекера на борт «Сити оф Флинт» была направлена хорошо вооруженная призовая команда из пятнадцати моряков. На нем были закрашены все американские опознавательные знаки, а на кормовом флагштоке поднят немецкий флаг. Однако привести захваченное судно напрямую в один из немецких портов не получилось, поскольку был очень велик риск натолкнуться в Северном море на британские корабли.

В итоге 20 октября «Сити оф Флинт» пришел в порт Тромсё, на севере Норвегии. Последняя тоже объявила о нейтралитете, но ее правительство испытывало сильный прессинг со стороны США после того, как ее военные моряки по ошибке потопили американский пароход «Лотент У. Хассен». В результате норвежцы, пытаясь хоть как-то загладить свою вину, потребовали, чтобы захваченное немцами судно в течение ближайших двадцати четырех часов покинуло Тромсё.

На следующий день «Сити оф Флинт» снова вышел в море. За ним шел норвежский эсминец «Слейпнер», который повернул обратно лишь после того, как в 16.20 конвоируемое судно пересекло границу территориальных вод Норвегии. После этого немецкая призовая команда взяла курс на Мурманск, передав радиосигнал о якобы произошедшей на борту аварии. Согласно международному морскому праву такой сигнал давал кораблю право получить убежище в любом порту.

«Сити оф Флинт» провел на рейде Абрам-мыса несколько дней, по-прежнему оставаясь под контролем команды Кригсмарине и с поднятым немецким флагом. Тем временем США, узнав о нахождении своего захваченного судна в Мурманске, направили в Москву официальную ноту протеста. Поначалу там ничего не хотели признавать, и это едва не завершилось разрывом дипломатических отношений между двумя странами. В конце концов советские власти

потребовали от командования Кригсмарине, чтобы оно распорядилось увести «Сити оф Флинт» куда подальше. В качестве формальной причины для отказа в разрешении на его дальнейшую стоянку в Кольском заливе был использован тот самый ложный радиосигнал об аварии.

В сложившейся ситуации ни одна из сторон не хотела обострять конфликт, исходя при этом, конечно, из своих собственных интересов. Штаб Кригсмарине распорядился вывести захваченное судно из советских вод, а США и СССР сделали вид, что ничего вроде бы и не произошло. Крайними же оказались моряки из призовой команды, которым теперь было просто некуда деваться, и командир линкора «Дойчланд», заваривший всю эту кашу.^[17]

Инцидент с «Сити оф Флинт» никак не сказался на функционировании базы «Норд». И в начале апреля 1940 г. она сыграла немаловажную роль в конечном успехе операции по захвату норвежского порта Нарвик. Для обеспечения топливом эсминцев, доставивших туда десант, командование Кригсмарине направило три танкера: два – из портов Германии, а один – из бухты Нерпичья.

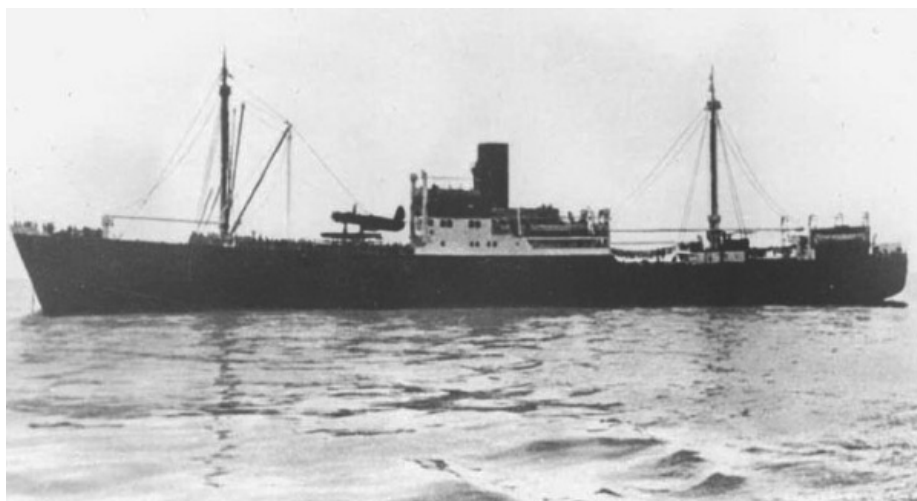
Два первых танкера так и не добрались до места назначения. Они были перехвачены и потоплены британскими кораблями. Тем временем эсминцы, застрявшие в Нарвике из-за нехватки топлива, несли тяжелые потери. И тут 8 апреля им на помощь пришел «Ян Веллем», вышедший из базы «Норд». Англичане не вели блокады норвежского побережья с северного направления, поскольку никого оттуда не ожидали, и танкер смог благополучно выполнить свою миссию.

Во второй половине лета 1940 г. Кригсмарине совместно с Северным флотом и Главным управлением Севморпути осуществила успешную проводку на Дальний Восток рейдера «Комет». Он был только что переоборудован из бывшего сухогруза «Эмс», спущенного на воду в 1937 г.

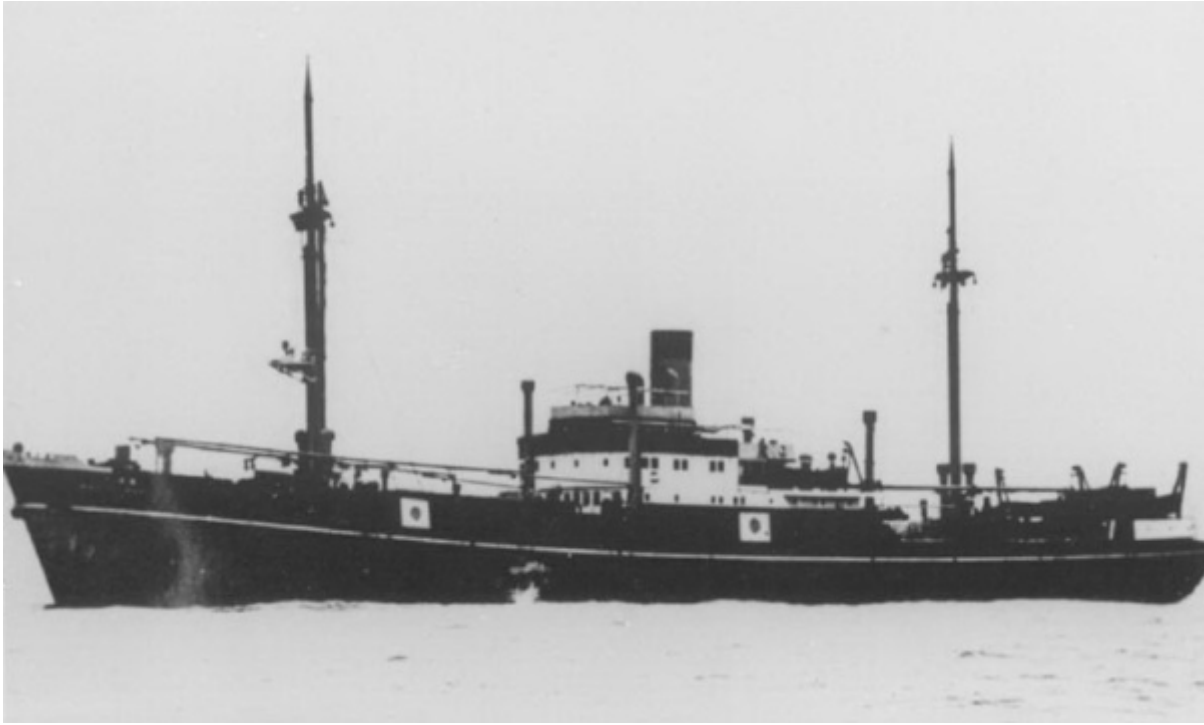
На нем размещались шесть 150-мм орудий, одна 60-мм пушка, два спаренных 37-мм и четыре 20-мм зенитных автомата, два спаренных 533-мм торпедных аппарата, причем все это скрывалось за фальшбортами и откидными крышками. В подводной части корпуса были установлены еще два 533-мм торпедных аппарата. Кроме того, рейдер имел на борту гидросамолет Ag-196A-1 и даже торпедный катер LS2 «Метеорит».

При водоизмещении 7500 тонн рейдер имел максимальный запас топлива в 2485 тонн, что позволяло ему экономичным ходом в 9 узлов пройти почти 61 тысячу миль. Два 6-цилиндровых дизеля фирмы «Ман» мощностью 3900 л.с. давали ему максимальную скорость в 16 узлов. В трюмах «Комета» умещались 1500 150-мм снарядов, 4000 37-мм снарядов, 8000 20-мм снарядов, 24 торпеды и 30 мин. Запасы продовольствия для экипажа – 250 матросов и 17 офицеров – составлялись из расчета автономного плавания в 236 суток. Радиосвязь и радиоразведку рейдера обеспечивали шесть радистов, свободно владевших русским и английским языками.

Советскому руководству было ясно, что корабль с такими характеристиками, действуя на коммуникациях в Тихом океане, нес огромную опасность для британских транспортных судов. Однако ожидавшиеся выгоды от его проводки по Севморпути перевесили все другие соображения. Да и 950 тысяч рейхсмарок, которые Третий рейх должен был заплатить за это, тоже были не лишними.



Немецкий рейдер «Комет», перед надстройкой виден гидросамолет Ag-196



Немецкий рейдер «Комет», замаскированный под японское судно «Токио-Мару»

Чтобы сохранить переход «Комета» в тайне, была разработана специальная операция. Вечером 3 июля 1940 г. он вышел из Готенхафена (ныне Гдыня) и 6 июля прибыл в норвежский порт Кристиансунн, где и произошла его первая метаморфоза. Внешне рейдер напоминал новый ледокольный пароход «Семен Дежнев» тоннажем в 3758 брт, чей приход в Архангельск ожидался тем же летом. Вот под него и было решено замаскировать «Комет». Некоторые отличия обводов были устранены с помощью парусиновых обвесов и специальных макетов, изготовленных заранее на судостроительном заводе фирмы «Ховальдтсверке АГ» в Гамбурге.

13 августа немецкий рейдер у восточного побережья Новой Земли, в районе пролива Маточкин Шар, встретил ледокол «Ленин». Последний к 25 августу довел его до свободного ото льда пролива Вилькицкого, между полуостровом Таймыр и архипелагом Северная Земля. «Комет», который для маскировки уже именовался «Дунаем», в течение полутора суток двигался в одиночестве, а затем пошел за ожидавшим его ледоколом «Сталин». 30 августа немецкий рейдер с рук на руки принял ледокол «Лазарь Каганович», который и завершил его проводку по Севморпути.

10 сентября 1940 г. «Комет» вышел в Тихий океан, маскируясь теперь уже под японское судно «Токио-Мару». В то время США и Япония еще не находились в состоянии войны, и потому очередной «японец» не вызвал у команд американских дозорных кораблей никаких подозрений.

Рейдер действовал в Тихом океане вплоть до 24 октября 1941 г., потопив за это время два британских и захватив одно голландское судно общим тоннажем 21 378 брт, еще шесть британских и одно норвежское судно общим тоннажем 43 162 брт были потоплены в компании с рейдером «Орион». Он выполнил ряд минных постановок на подходах к портам в Новой Зеландии и на западном побережье Австралии. И можно смело утверждать, что во всем этом была и доля советского участия.^[18]

Успешный проход рейдера «Комет», как ни странно, ознаменовал собой конец активного советско-германского военного сотрудничества в Заполярье. В конце августа 1940 г. Гитлер принял решение о закрытии секретной базы «Норд». В следующем месяце она была быстро свернута и корабли Кригсмарине покинули ее. В завершение гросс-адмирал Редер направил письмо Наркому ВМФ СССР адмиралу Н. Г. Кузнецову, в котором благодарил советскую сторону за возможность использования базы в бухте Нерпичья^[19] и отмечал, что она *«имела огромную ценность для германской военно-морской стратегии»*.

Запах пороха

Трудно сказать, из каких именно соображений исходил Гитлер, отдавая распоряжение о закрытии базы «Норд». Вероятно, он полагал, что теперь может обойтись и портами на побережье оккупированной Норвегии. Но возможно, у фюрера были совсем иные причины...

По странному совпадению именно в конце августа 1940 г. на аэродроме Банак, расположенном около поселка Лаксэльв, на берегу Порсангер-фьорда в Северной Норвегии, приземлились два самолета Do-17P-1. Они входили в разведывательную авиагруппу при Главнокомандующем Люфтваффе (Aufkl.Gr.Ob.d.L.), которая, несмотря на всю внешнюю дружбу между Москвой и Берлином, с декабря 1939 г. вела аэрофотосъемку советской территории. Группу возглавлял оберст-лейтенант Теодор Ровель (Theodor Rowehl),^[20] который формально напрямую подчинялся рейхсмаршалу Герингу, но при этом получал задания и затем докладывал о полученных результатах лично начальнику военной разведки и контрразведки (Абвер) адмиралу Вильгельму Канарису.

На основе этих двух «Дорнье» было сформировано отдельное звено дальней авиаразведки «Лапландия» (Aufkl.Kette (F) Lappland), которому была поручена тайная разведка северных районов СССР. Подготовка к вылетам шла своим чередом, но в начале сентября Гитлер неожиданно запретил полеты над советской территорией. Это объяснялось тем, что в преддверии запланированной на середину сентября 40-го года операции «Морской лев» – высадки частей Вермахта на английском побережье – он не хотел лишний раз раздражать Сталина.

Однако запрет продлился всего месяц. Отложив в октябре вторжение в Англию, фюрер отменил и свой запрет. Теперь все его мысли занимал другой предмет – план нападения на Советский Союз. 27 сентября Гитлер наградил оберст-лейтенанта Ровеля за успехи в организации дальней авиаразведки Рыцарским Крестом. После официальной церемонии у них состоялась беседа, во время которой фюрер разрешил возобновить разведывательные авиарейды над СССР на глубину до 320 км от его восточной границы. И как результат уже в начале октября 1940 г. самолеты-разведчики Люфтваффе впервые появились в небе над Мурманском.

Во время секретной операции по масштабному фотографированию территории Советского Союза, проводившейся авиагруппами дальней разведки Люфтваффе в первой половине 1941 г., разведчики неоднократно появлялись и над советским Заполярьем. Самолеты Ju-88 и Do-17 действовали с аэродрома Киркенес^[21] в Северной Норвегии.

Особенно частыми их полеты стали в июне 1941 г. Так, 17 июня одиночный «Юнкерс» совершил рейд в район Мурманска, прошел над главной базой Северного флота в Полярном, а затем – над полуостровом Рыбачий. На перехват взлетели два звена И-16 и И-153, однако, пользуясь своим преимуществом в скорости, нарушитель благополучно ушел от них.

Несколько позднее в тот же день над Мотовским заливом и Рыбачьим был замечен еще один Ju-88. На этот раз по нему с земли открыли зенитный огонь. Видимо, у кого-то из командиров все же не выдержали нервы, и он решился нарушить строгий приказ Сталина *«огонь не открывать, на провокации не поддаваться»*. После этого немецкий пилот посчитал, что ему за благо лучше обратиться обратно.

Между тем инциденты происходили все чаще. 18 июня над Рыбачьим снова появился разведчик – Ju-88A-5 W.Nr.0880745 «G2+EH» обер-фельдфебеля Ханса Тюхера (Hans T?cher) из 1-й эскадрильи дальней разведки Aufkl.Gr.124. Согласно советским данным, он был замечен в 11.25 по московскому времени.

Когда «Юнкерс» пролетал над позициями советских войск, фотографируя их, по нему снова открыли зенитный огонь. Видимо, в Заполярье не очень серьезно относились к приказам высшего руководства, и находились решительные командиры, способные проявить инициативу. На этот раз нарушитель получил несколько попаданий, и на его борту осколками снарядов был убит бортмеханик унтер-офицер Йозеф Хаузенблас (Josef Hausenblas). Однако несмотря на повреждения, «Юнкерс» ушел за границу и затем благополучно приземлился на аэродроме Бардуфос.

19 июня в том же самом районе над полуостровом Рыбачий были замечены уже два самолета – He-111 и Bf-110. Истребитель И-153 «Чайка» старшего лейтенанта Василия Воловикова из 72-го смешанного авиаполка (САП) ВВС СФ попытался их атаковать, но тут появилось звено Bf-109,

видимо, прикрывавшее нарушителей. Советскому летчику пришлось прервать атаку и поспешно уйти в облака.

20 и 21 июня 1941 г. так же фиксировались пролеты разведчиков Люфтваффе. Так, В. С. Амелюшкин, служивший тогда начальником финчасти эсминца «Гремящий», затем вспоминал: *«Был полный прилив, и корабль ватерлинией почти касался верхней кромки причала. В это время вдоль всей базы Полярный в сторону Архангельска на бреющем полете пролетел немецкий самолет. На самолете были видны не только свастика и кресты, но кабина с летчиком оказалась на уровне глаз сигнальщика Фокеева...»*

Часа через два самолет-разведчик возвращался обратно, и по нему был открыт огонь зенитными батареями базы и нашим кораблем. Ю?88 сразу же взмыл вверх, а потом пошел на снижение и скрылся за скалой».

В воздухе уже отчетливо пахло порохом, и оставалось только ждать дальнейшего развития событий...

Глава 2 Началось... На чашах весов

Намерения Верховного командования Вермахта в отношении Советского Заполярья в общих рамках плана «Барбаросса» выглядели следующим образом. В первые же недели войны горнострелковый армейский корпус «Норвегия»^[22] генерала Эдуарда Дитля (Eduard Dittl) должен был захватить Мурманск и Полярный, лишив тем самым баз все советские боевые корабли и транспортные суда. Правда, в этом вопросе имелся некоторый нюанс, о котором будет рассказано чуть ниже. От Кригсмарине требовалось защитить морские коммуникации от возможных атак эсминцев и подводных лодок Северного флота.

Задачи Люфтваффе определялись директивой № 44355/41 Верховного командования Вермахта от 7 апреля 1941 г. Согласно ей, 5?й воздушный флот, которым командовал генерал-оберст Ханс-Юрген Штумпф (Hans-Jurgen Stumpf), должен был *«как можно быстрее разрушить сооружения порта Мурманск, нарушить морские сообщения противника в Баренцевом море путем потопления кораблей и минирования»*. Ему также поручалось разрушить шлюзы на Беломоро-Балтийском канале имени Сталина и заминировать сам канал, чтобы не допустить перевода по нему боевых кораблей с Балтийского моря на Север.

Штаб флота располагался в Осло – за полторы тысячи километров от района, в котором вскоре предстояло действовать. Поэтому его начальник штаба – оберст-лейтенант Андреас Нильсен (Andreas Nielsen) – в июне 1941 г. прибыл в Киркенес, так сказать, для оперативного управления на месте.

Для решения поставленных задач в распоряжении Нильсена были довольно скромные по численности ударные силы:

– тридцать шесть пикирующих бомбардировщиков Ju-87R-2 из IV.(St)/LG1 под командованием 27-летнего гауптмана Арнульфа Блазига (Arnulf Blasig), базировавшиеся на аэродроме Киркенес;

– десять бомбардировщиков Ju-88A-5 из 5-й эскадрильи KG30 «Адлер», находившиеся на аэродроме Банак;

– истребительная группа «Киркенес» во главе с гауптманом Альфредом фон Лойевски (Alfred von Lojewski), в которую входили пять Bf-110D из 1.(Z)/JG77 и около тридцати Bf-109E из 1-й, 13-й и 14-й эскадрилий JG77.

Кроме того, в Киркенесе размещались три Ju-88D-2 из 1-й эскадрильи дальней разведки Aufkl.Gr.124, а в гаванях Тромсё и Киркенеса базировались гидросамолеты He-115 и Do-18 из 1-й эскадрильи K?.Fl.Gr.406.

Противостоявшие им ВВС Северного флота, которые возглавлял генерал-майор А. А. Кузнецов, были более многочисленными. По состоянию на 21 июня 1941 г. в них входили:

– 72-й САП майора Г. П. Губанова, насчитывавший 49 истребителей: двадцать восемь И-15бис, семнадцать И-153 «Чайка» и четыре И-16,^[23] а также одиннадцать двухмоторных бомбардировщиков СБ;

– 118-й отдельный разведывательный авиаполк (ОРАП), имевший 37 одномоторных летающих лодок МБР-2 и семь двухмоторных гидросамолетов ГСТ. Последние представляли собой лицензионный вариант знаменитой летающей лодки РВУ-1, спроектированной американской фирмой «Консолидейтед» и получившей известность под наименованием «Каталина»;^[24]

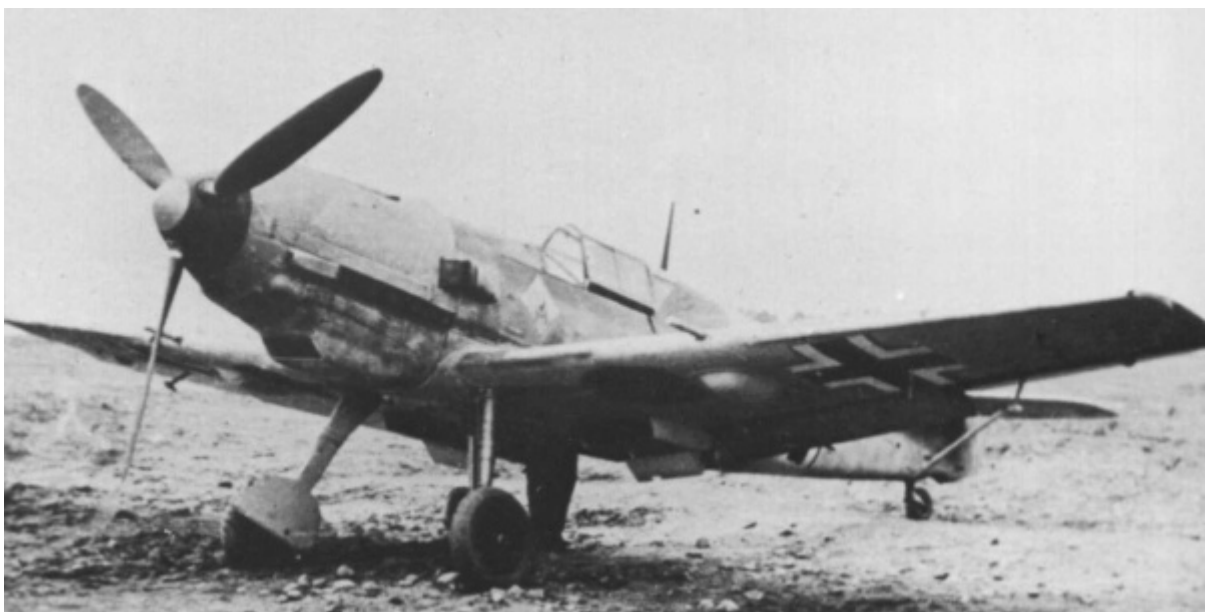
– 49-я отдельная эскадрилья (ОАЭ), имевшая десять МБР-2;

– 24-е авиазвено связи из двух таких летающих лодок.

Все колесные самолеты базировались на аэродроме Ваенга, в 18 км северо-восточнее Мурманска, а гидросамолеты – в расположенной поблизости базе в губе Грязная, на восточном берегу Кольского залива.



Пикирующий бомбардировщик Ju-87B-2 «L1+XF» из штабного звена IV.(St)/LG1, аэродром Банак, Северная Норвегия, весна 1941 г.



Истребитель Bf-109E командира 1./JG77 обер-лейтенанта Хорста Карганико (Horst Carganico), аэродром Банак, весна 1941 г.

Действия флотской авиации в случае необходимости могли поддержать истребители 1-й смешанной авиадивизии (САД) под командованием полковника М. М. Головни, чей штаб находился в Мурманске:

- на аэродроме Шонгуй, в 25 км южнее Мурманска, базировался 145-й истребительный авиаполк (ИАП), который имел пятьдесят шесть И-16;
- на аэродроме Мурмаши, в 17 км юго-западнее Мурманска, – 147-й ИАП, располагавший тридцатью четырьмя И-153 и девятнадцатью И-15бис.

Кроме того, в состав авиадивизии входил 137-й бомбардировочный полк (БАП), размещавшийся на аэродроме Африканда и имевший тридцать восемь СБ.

Если подвести некоторые итоги, то картина выглядит следующим образом. Против 46 бомбардировщиков и 35 истребителей, имевшихся под началом оберст-лейтенанта Нильсена, советская флотская и армейская авиация располагала в районе Мурманска в общей сложности 158 истребителями. Таким образом, она имела над силами Люфтваффе в Заполярье общее численное превосходство, причем без учета самолетов-разведчиков, как минимум в 2,3 раза. В соотношении же истребителей эта разница составляла уже более четырех с половиной раз.

В то же время дело с организацией наземной противовоздушной обороны обстояло неважно. Согласно предвоенным планам, Мурманск, Кировскую железную дорогу и другие важные объекты: аэродромы, ГЭС и прочие, прикрывал Мурманский бригадный район ПВО во главе с полковником А. Н. Курочкиным. Однако сил и средств, то есть бойцов и техники, для всего этого, как и во многих других районах СССР, не хватало.

В итоге Мурманск защищала одна-единственная 76-мм батарея из 33-го ОЗАД. К этому времени население города составляло уже 130 тысяч человек, а его жилой фонд насчитывал 44 700 кв. метров. Правда, большая часть домов была построена из самого простого и дешевого материала – из дерева, и лишь на центральных улицах возводились пяти- и шестиэтажные дома.

Еще по одной такой же батарее того же 33-го дивизиона находилось около станции Кола, а также около поселка Мурмаши, поблизости от которого располагались аэродром и Туломская ГЭС. Наблюдение за воздушным пространством над безлюдными и неприветливыми районами вокруг Мурманска осуществляли посты 73-го отдельного батальона ВНОС.

Первые дни

Изменчивая погода внесла серьезные коррективы в начало боевых действий в небе над Советским Заполярьем. Так, из Киркенеса не смог подняться ни один самолет Люфтваффе. Лишь отдельные Ju-88А из 5-й эскадрильи KG30, вылетевшие с аэродрома Банак, подвергли бомбежке поселок Ура-Губа. Тогда же вой сирен воздушной тревоги впервые услышали и жители Мурманска. Политрук медико-санитарной команды М. С. Лукашин вспоминал: *«На рассвете 22 июня 1941 г. я был срочно вызван в штаб МПВО и получил распоряжение о немедленном развертывании команды в боевую готовность. Личный состав оповестили цепочкой, и в 5.30 утра все бойцы и командиры уже получили табельное снаряжение»*. Однако бомбы тогда упали не на сам город, а на железнодорожную станцию и поселок Кола, расположенные в нескольких километрах к югу.

Тут необходимо сделать одно важное примечание. В массовом сознании жителей Советского Союза, а теперь и России благодаря кинофильмам, книгам и всему тому, что именуется пропагандой, крепко укоренился миф о том, что Великая Отечественная война началась на рассвете 22 июня сразу на всем огромном пространстве от Баренцева до Черного моря.

Однако это было далеко не так, поскольку на тот момент не все государства, граничащие с СССР с запада, объявили ему войну. Так, например, Венгрия ограничилась лишь тем, что привела свои войска в состояние повышенной боевой готовности. И на всем протяжении советско-венгерской границы в тот день стояла такая же тишина, что и накануне.

Аналогичная ситуация была в Советском Заполярье. Норвегия, оккупированная Третьим рейхом, не имела тогда общей границы с Советским Союзом. Две дивизии горных егерей генерала Дитля, сосредоточенных в районе Киркенеса, отделял от советской территории так называемый Восточный Финнмарк – район города Петсамо,^[25] принадлежавший пока еще нейтральной Финляндии.

Так что им оставалось лишь ждать, пока финны не примут решение вступить в войну против СССР. И пока, как говорится, суть да дело, штаб 5-го воздушного флота решил усилить свою группировку в Киркенесе, направив туда 6-ю эскадрилью KG30.

На следующий день метеоусловия над Кольским полуостровом по-прежнему оставались плохими. Тем не менее «Юнкерсы» все же смогли совершить первый налет непосредственно на сам Мурманск, а также сбросить мины в Кольский залив. Тогда зенитчики батареи 33-го ОЗАД, оборонявшей город, впервые открыли огонь.

24 июня группы из трех – шести бомбардировщиков Люфтваффе совершили налеты на Полярный и позиции советских войск на полуостровах Средний и Рыбачий. Вечером они снова атаковали Мурманск, сбросив бомбы на Рыбный порт. Несколько взрывов прогремели в расположенном поблизости жилом квартале – на улице Комсомольской, в районе бани № 1. В стоявшем рядом здании детского сада взрывной волной выбило все стекла. Дети, услышав свист бомб, успели лечь на пол и не пострадали, но погиб истопник и получила ранения воспитательница.

Затем один из самолетов, участвовавших в бомбежке Мурманска, прошел на бреющем полете прямо над аэродромом Ваенга, где базировался 72-й САП ВВС Северного флота. За ним вдогонку в 19.20 взлетел одиночный И-16. Его пилотировал командир звена 5-й эскадрильи старший лейтенант Б. Ф. Сафонов, для которого это был второй боевой вылет. Советский летчик на взлете сначала потерял противника, но потом, набрав высоту около 200 метров, снова увидел его.

Как затем доложил Сафонов, приблизительно через четыре минуты он догнал самолет, который опознал как «финский бомбардировщик Хейнкель-111». Открыв по нему огонь с дистанции 150 метров, он продолжал стрелять, пока тот не взорвался в воздухе. Затем в обшивке хвостового оперения «ишака» и в капоте его двигателя обнаружили застрявшие куски дюралюминия. Обломки вражеского бомбардировщика рухнули в губу Большая Волоковая, между полуостровами Средний и Рыбачий.

В тот день о двух сбитых самолетах впервые рапортовали и зенитчики. Об одном отчитались артиллеристы 3-й батареи 33-го ОЗАД, а о втором – 581-я батарея ПВО Северного флота старшего лейтенанта В. В. Стебнева.

Фактически же 24 июня немцы потеряли только один бомбардировщик. Из боевого вылета на бомбежку Мурманска не вернулся Ju-88А-5 W.Nr.8173 «4D+IP» из 6-й эскадрильи KG30. Что с ним произошло, никто не знал. Поэтому все четыре члена его экипажа – пилот унтер-офицер Рейнхард Шеллерн (Reinhard Schellern), штурман фельдфебель Хейнц Иренс (Heinz Irens), бортрадист ефрейтор Георг Кречки (Georg Crecki) и бортстрелок ефрейтор Оскар Фиртель (Oskar Viertel) – были объявлены пропавшими без вести.

Можно с большой долей вероятности утверждать, что этот «Юнкерс» стал жертвой Бориса Сафонова. Это был первый самолет Люфтваффе, сбитый как самим будущим флотским асом, так и вообще истребителями ВВС Северного флота.

Здесь необходимо сделать одно важное замечание по смыслу дальнейшего повествования. Авторы не будут останавливаться на воздушных боях над Советским Заполярьем и налетах на аэродромы, поскольку и те и другие уже и так подробно описаны. Как следует из названия, в данной книге рассматриваются действия Люфтваффе исключительно против кораблей и судов Северного флота и союзников, не нашедшие ранее достаточного освещения. Описание же сопутствующих им воздушных боев, если таковые вообще при этом были, дается только для представления общей картины боевых действий.

25 июня 1941 г. произошло событие, повлекшее за собой кардинальный поворот в войне в Советском Заполярье. Несмотря на свой формальный нейтралитет, финны предоставили Люфтваффе право использовать свои аэродромы для ударов по целям на советской территории. Накануне в сводке Совинформбюро говорилось: *«Финляндия предоставила свою территорию в распоряжение германских войск и германской авиации. Вот уже десять дней происходит сосредоточение германских войск и германской авиации в районах, прилегающих к границам СССР».*

Естественно, что это не могло остаться безнаказанным, и 25 июня 150 бомбардировщиков ВВС Красной Армии совершили налеты сразу на восемнадцать финских аэродромов. При этом бомбежки повлекли многочисленные жертвы среди гражданского населения расположенных рядом

с аэродромами населенных пунктов. Особенно много разрушений было в рабочих районах города Турку.

Уже в тот же день финский премьер-министр Рангелль, выступив по радио, объявил, что Советский Союз первым начал военные действия и что Финляндия вступает в войну против него.^[26] Это стало сигналом для горнострелкового корпуса «Норвегия». В соответствии с планом под кодовым наименованием «Северный олень» («*Renntier*») он вступил на территорию Восточного Финнмарка, чтобы вместе с финнами обеспечить защиту никелевых рудников в районе Петсамо.

Тем временем погода над побережьем Баренцева моря и Кольским заливом улучшилась настолько, что 25 июня в дело наконец-то смогли вступить Ju-87R-2 из IV.(St)/LG1. Две эскадрильи нанесли удары по порту Мурманска и аэродромам Мурмаши и Ваенга, правда, без большого успеха. Командир группы гауптман Блазиг позднее писал: *«Плохая погода в первые дни войны на нашем участке фронта дала русским время, чтобы рассредоточить «парадное построение» их самолетов на аэродромах, больше соответствующее мирному времени, которое было зафиксировано фоторазведкой до начала войны. Позднее самолеты стояли уже далеко друг от друга в капонирах. Соответственно налеты «Штук» на аэродромы юго-западнее и северо-восточнее Мурманска дали очень незначительный эффект. Истребительное прикрытие этих аэродромов было не очень сильным».*

26 июня бомбардировщики Ju-88A из 5-й и 6-й эскадрилий KG30 нанесли удар по железнодорожному вокзалу в Мурманске. В результате полотно дороги в трех местах было разрушено и разбит стрелочный перевод. Несколько бомб разорвалось на прилегающих к вокзалу улицах Коминтерна и Привокзальной. По данным службы местной противовоздушной обороны (МПВО),^[27] во время бомбежки погибли два человека и пятеро получили ранения.

В течение 27 июня «Штуки» из IV.(St)/LG1 несколько раз атаковали позиции советских войск на полуострове Рыбачий. Однако, как сообщается в немецких источниках, из-за плохих погодных условия им не удалось добиться каких-либо видимых успехов.

На следующий день Ju-87 продолжали наносить удары по различным наземным целям. В период между 11.40 и 12.40 экипажи 11-й эскадрильи LG1 атаковали бункера в районе поселка Новая Титовка, расположенного в южной оконечности губы Титовка. Затем между 14.45 и 15.50 целями пилотов «Штук» были казармы советских частей, размещенных на полуострове Рыбачий. А вечером – с 18.10 до 18.50 – они бомбили сооружения в поселке Титовка, расположенном на берегу одноименной реки.

В тот же день – 28 июня – последовал уже пятый по счету налет на Мурманск. На этот раз основной удар пришелся по Торговому порту, где сгорел склад бочек с горючим. Во время безуспешных попыток его тушения получили сильные ожоги четырнадцать бойцов МПВО.

Вскоре выяснилось, что интенсивность воздушных ударов Люфтваффе возросла неспроста. В 03.00 29 июня началась операция под кодовым наименованием «Серебристая лиса» («*Silberfuchs*») – наступление из района Петсамо горнострелкового корпуса «Норвегия», имевшее конечной целью захват Мурманска. Основной удар горных егерей пришелся по одному-единственному 95-му стрелковому полку, который был выдвинут к границе всего лишь несколько дней назад и еще просто не успел организовать оборону. В итоге, неся большие потери, полк начал беспорядочно отходить на восток, к поселку Титовка. При этом к нему «присоединились» и подразделения 325-го стрелкового полка, направлявшиеся к нему на помощь.

В то же время все последующие немецкие атаки на позиции 23-го укрепрайона, защищавшего полуострова Рыбачий и Средний, успеха не принесли. Это стало возможным благодаря двум обстоятельствам. Во-первых, полковник М. К. Пашковский, командовавший укрепрайоном, успел за месяц до начала войны завершить возведение оборонительных сооружений, которые господствовали над дорогой Петсамо – Титовка. А во-вторых, большую роль в отражении атак сыграл огонь 100-мм и 130-мм орудий береговых батарей, размещенных на полуострове Среднем.

В вечерней сводке Совинформбюро сообщалось: *«29 июня финско-немецкие войска перешли в наступление по всему фронту от Баренцева моря до Финского залива, стремясь прорвать наши укрепления по линии госграницы. Неоднократные атаки финско-немецких войск были отбиты нашими войсками. В результате боев за день противник, оставив в целом ряде пунктов сотни убитых и преследуемый огнем нашей артиллерии, отошел к своим укреплениям».*

Корабли вступают в бой

Уже 22 июня 1941 г. Военный совет 14-й армии, которой тогда командовал генерал-лейтенант В. А. Фролов, отдал приказ о срочной переброске на западный берег Кольского залива 325-го стрелкового полка из состава 14-й стрелковой дивизии. Затем вечером 24 июня, за два дня до начала войны между Финляндией и СССР, началось выдвижение к финской границе 52-й дивизии генерал-майора Н. Н. Никишина, которая дислоцировалась в Мончегорске.

На Северный флот была возложена обязанность организовать перевозки личного состава, боевой техники, боеприпасов и снаряжения 52-й дивизии из Кольского в Мотовский залив. Для этого в Мурманске были созданы два транспортных отряда. Один был сформирован из судов Северного и Мурманского морских пароходств, а второй – из мотоботов и дрейфтеров^[28] мурманской базы тралового флота Севгосрыбтреста. При этом конкретные задачи обоим отрядам ставила транспортная служба Северного флота.

Первые конвои, состоявшие из одного-двух судов, пошли из Мурманска в Мотовский залив уже 23 июня. На следующий день они подверглись первым ударам с воздуха. Три Ju-88А атаковали транспорты «Шексна» и «Обь», шедшие в охранении эсминца «Громкий», но не добились попаданий. В районе острова Торос, на выходе из Кольского залива, еще три «Юнкерса» спикировали на транспорт «Моссовет», который в сопровождении тральщика следовал в поселок Новая Титовка. Бомбардировщики сбросили шесть фугасных бомб, которые взорвались в четырех-пяти метрах от правого борта «Моссовета», окатив его палубы огромными столбами воды. Однако швы усиленного противоледового корпуса транспорта, построенного на верфи в Копенгагене, выдержали динамический удар и не разошлись.

На следующий день немцы бомбили причал в Новой Титовке, куда уже пришел «Моссовет», но снова не смогли поразить его.

Наконец 26 июня Люфтваффе добились своего первого успеха в Заполярье. Ju-88 из П./KG30 атаковали в районе порта Териберка теплоход «Роза Люксембург» и добились одного прямого попадания. В результате на судне был пробит борт, погнуты переборки трюмов и машинного отделения, возникли очаги пожара. Усилиями команды повреждения удалось частично исправить, после чего судно своим ходом ушло на ремонт в Мурманск.

Сразу же после того как 29 июня началось немецкое наступление на Мурманск, Северный флот получил приказ оказывать помощь 14-й армии. И для фланговой артиллерийской поддержки ее частей в Мотовский залив были срочно направлены эсминец «Валериан Куйбышев» под командованием капитан-лейтенанта С. Н. Максимова и малые охотники МО-121 и МО-223.

В тот же день самолеты Люфтваффе атаковали в Кольском заливе, в районе Полярного, подводную лодку К-1, минный заградитель «Мурман», малый охотник МО-122 и плавучую мастерскую «Красный горн».^[29] В результате пушечно-пулеметного обстрела на кораблях имелись убитые и раненые.

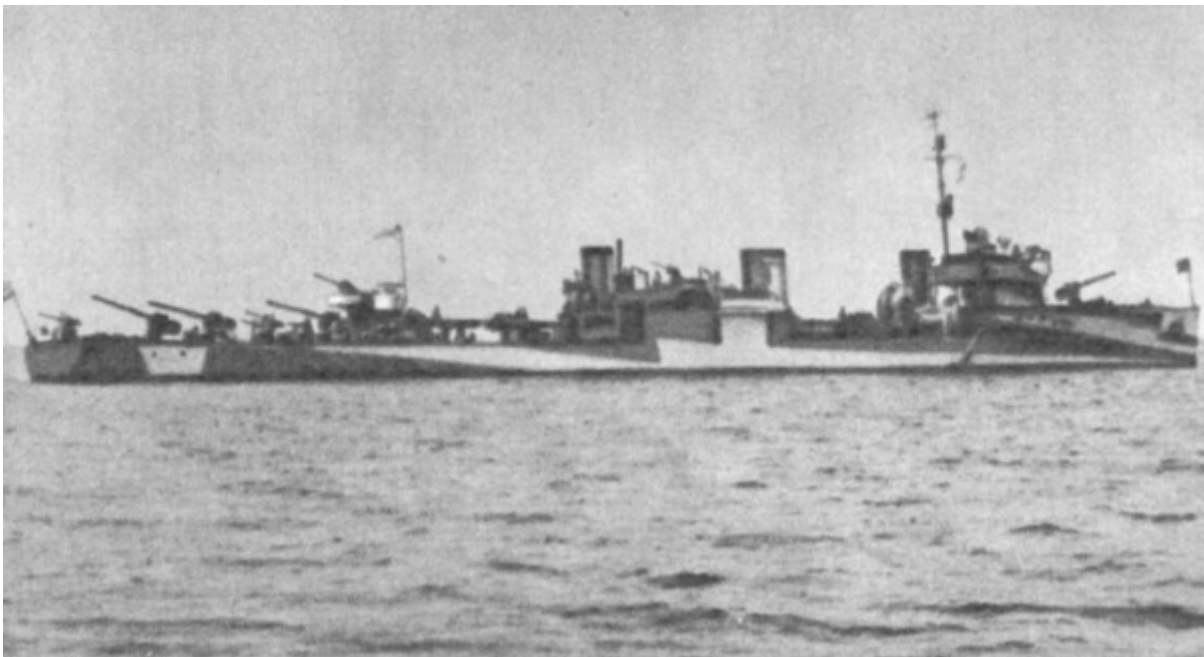
Ранним утром 30 июня с МО-121 и МО-223 на побережье губы Кутовая была высажена группа корректировщиков во главе с лейтенантом П. Я. Песковым. И в 06.20 эсминец «Куйбышев» открыл огонь по частям немецкой 2-й горнострелковой дивизии в районе высоты Пери-Ярве. В течение трех часов его артиллерия выпустила 230 фугасных снарядов. При этом потери противника оценивались в две сотни убитыми и ранеными. Так ли это было на самом деле, трудно сказать, но 135-й стрелковый полк, оборонявший полуостров Средний, смог успешно отбить атаки горных егерей.

Вскоре в бухту Кутовая пришел еще один эсминец – «Урицкий» под командованием капитан-лейтенанта В. В. Кручинина. Интересно, что он в тот момент формально не входил в боевой состав Северного флота, поскольку с 1938 г. проходил капитальный ремонт. После начала войны все работы на эсминце срочно свернули и его начали направлять на боевые задания.^[30]

Тем временем командир 2-й горнострелковой дивизии генерал-майор Эрнст Шлеммер (Ernst Schlemmer), встретив неожиданно сильное противодействие, запросил авиационную поддержку для своих частей. И вскоре с аэродрома Киркенес взлетели восемнадцать Ju-87R из IV.(St)/LG1, которые появились над Кутовой как раз к моменту прихода «Урицкого». Вообще-то эсминцы должны были прикрывать И-153 из 3-й эскадрильи 72-го САП, но где они находились в тот момент, история умалчивает.



Эсминец «Гремящий»



Эсминец «Валериан Куйбышев»

В течение пятнадцати минут «Штуки» атаковали корабли, которые, удачно маневрируя, смогли избежать прямых попаданий. Однако в результате близких разрывов бомб повреждения все же получили «Урицкий» и один из малых охотников. На эсминце осколками был тяжело ранен один моряк и еще четверо – легко.

Одновременно эсминцы и малые охотники вели интенсивный зенитный огонь. Согласно советским источникам, артиллеристы «Урицкого» сбили один самолет. Моряки с МО-223 заявили еще об одном сбитом бомбардировщике, который они опознали как «Юнкерс-88» и экипаж которого на парашютах приземлился в районе Новой Титовки.

В действительности в тот день Люфтваффе не потеряло над Заполярьем ни одного Ju-88. Однако в 09.25 во время атаки кораблей в бухте Кутовая прямым попаданием зенитного снаряда действительно был сбит один самолет из IV.(St)/LG1 – Ju-87R-2 W.Nr.5878. Его пилот – лейтенант

Рольф Мюллер (Rolf Müller) – был ранен, но смог спастись, а бортстрелок-радиот унтер-офицер Карл Кёлерт (Karl Köhler) погиб.

Не дожидаясь нового удара с воздуха, оба эсминца и МО-223 поспешили скрыться в тумане, поднимавшемся над Мотовским заливом. В губе Кутовая остался один МО-121 под командованием лейтенанта И. А. Кроля, который должен был снять с берега группу корректировщиков.

В этот момент в воздухе появилась новая группа Ju-87R. Это были самолеты 11-й эскадрильи LG1, поднявшиеся из Киркенеса в 10.10. Не обнаружив более достойной цели в виде эсминцев, они обрушились на малый охотник. Отчаянно маневрируя, катер уклонялся от падающих бомб, ведя при этом огонь из двух 45-мм пушек и двух 12,7-мм пулеметов.

Одна из бомб все же разорвалась в непосредственной близости от МО-121. В результате малый охотник получил тяжелейшие повреждения. На нем была разворочена корма и выведен из строя один из трех моторов. Затем ему лишь чудом удалось своим ходом дойти до базы в поселке Ура-Губа. За мужество и умение, проявленные в этом бою, командир охотника лейтенант Кроль, его помощник лейтенант А. В. Бородавко и рулевой Б. Н. Векшин были награждены орденами Красного Знамени.

Катерники доложили, что сбили тогда два вражеских самолета, но это не подтверждается данными Люфтваффе. Упомянувшийся выше Ju-87R-2 лейтенанта Мюллера был единственным самолетом, потерянным немцами в Советском Заполярье за весь тот день.

К 3 июля 1941 г. части горнострелкового армейского корпуса «Норвегия» вышли к реке Западная Лица, но с ходу форсировать ее не смогли. На несколько дней немцы прекратили атаки, чтобы подтянуть тылы и необходимое пополнение. Вечерняя сводка Совинформбюро скромно сообщала: *«На Мурманском, Кандалакшском и Ухтинском направлениях наши войска вели бои с отдельными группами противника, вклинившимися на нашу территорию».*

Командование Северного флота регулярно направляло в губу Западная Лица небольшие корабли, которые вели беспокоящий огонь по позициям горных егерей и оказывали поддержку обороняющимся частям 52-й стрелковой дивизии. 9 июля эту задачу выполнял тральщик Т-890, имевший скромное вооружение в виде двух 45-мм пушек и двух счетверенных 7,62-мм пулеметных установок.

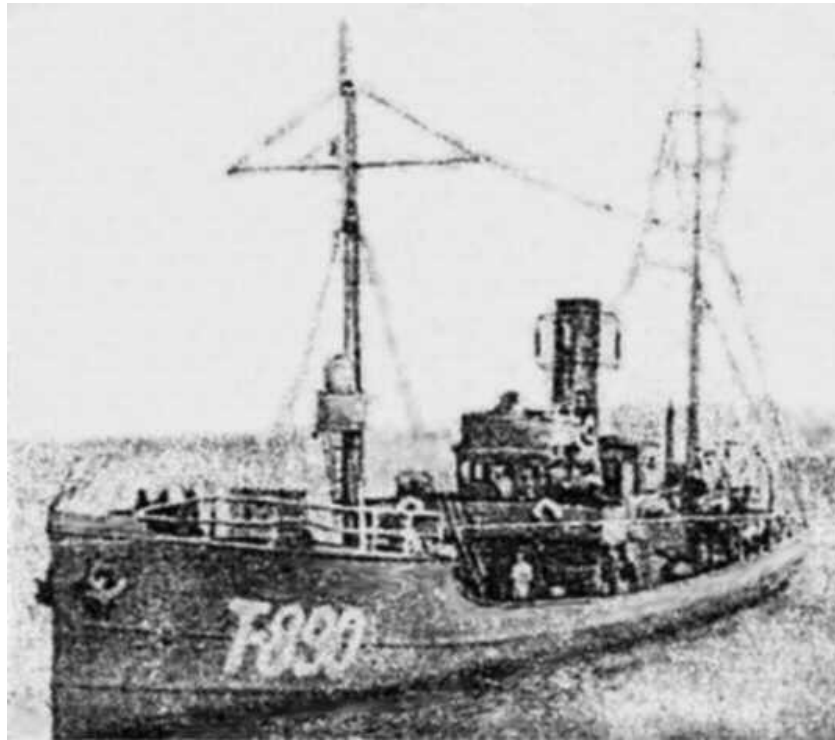
Этот корабль водоизмещением 613 тонн к тому времени уже имел богатый боевой опыт. Он был построен еще в 1913 г. на верфи «Смит Док Компании» в городе Мидлсбро, на западном побережье Великобритании. Тогда же он был приобретен правительством Российской империи и под названием «Патрон» включен в Сибирскую флотилию как портовое судно. С началом Первой мировой войны его вооружили и переоборудовали в тральщик.

В июле 1915 г. «Патрон» уже официально был переклассифицирован в тральщик и в этом качестве включен в боевой состав Балтийского флота. Через три года – в начале августа 1918 г. – последовала новая метаморфоза, и теперь корабль уже числился сторожевиком. Затем в январе 1923 г. его исключили из состава Балтфлота и передали для дальнейшего использования тресту «Севглаврыба».

Десять последующих лет судно, которое теперь уже было траулером «Налим», проплавало в Баренцевом и Белом морях. 9 августа 1933 г. его снова мобилизовали на военную службу как тральщик и под обозначением Т-31 включили в состав Северной военной флотилии. Затем 23 ноября 1939 г. корабль получил свое новое и, как оказалось, последнее обозначение – тральщик Т-890.



Команда малого морского охотника Северного флота ведет огонь по немецким самолетам



Тральщик Т-890

День 9 июля 1941 г. стал последним в его биографии. Устав от корабельных обстрелов, горные егеря вызвали на помощь авиацию. Вскоре в воздухе появились «Юнкерсы», которые один за другим спикировали на одинокий тральщик. Получив несколько прямых попаданий, тральщик буквально скрылся под клубами дыма и пара. Затем он перевернулся и ушел на дно Западной Лицы вместе с большей частью своей команды из 44 человек.

10 июля Ju-87B-2 из 11-й эскадрильи LG1, по-прежнему действовавшие с аэродрома Киркенес, нанесли серию новых ударов по советским войскам. Утром между 09.30 и 10.25 они атаковали колонны с подкреплениями и грузами, двигавшиеся к Западной Лице. Затем днем, в период между 13.50 и 14.45, «Штуки» бомбили позиции артиллерийских батарей на полуострове Рыбачий, которые сильно досаждали егерям Дитля, ведя регулярный огонь по их северному флангу. И уже вечером – с 16.30 до 17.50 – они совершили налет на боевые корабли и транспорты, находившиеся в районе губы Титовка.

В результате авиаударов в бухте Эйна, на южном побережье полуострова Рыбачий, и в прилегающей акватории Мотовского залива были потоплены научно-исследовательское судно «Персей», использовавшееся после начала войны в качестве транспорта, шаланда «Двинская-2» и девять мотоботов.

11 июля Вермахт возобновил наступление в направлении на Мурманск. Горные егеря на надувных десантных шлюпках и на захваченных рыбацких лодках форсировали губу Западной Лицы в южной ее части и начали продвигаться в юго-восточном направлении. Между 11.35 и 12.45 «Штуки» из 11.(St)/LG1 атаковали позиции советской зенитной артиллерии, расположенные в районе реки Западной Лицы. В то же время остальные самолеты IV.(St)/LG1 в 12.54 подвергли бомбежке аэродром Ваенга, причинив ему лишь незначительный ущерб.

Поздним вечером того же дня девять Ju-87 из 12-й эскадрильи LG1 снова вылетели из Киркенеса, благо что полярный день еще продолжался. На сей раз их целью стали сторожевой корабль «Смерч» и два малых охотника, которые обстреливали позиции горных егерей в районе Западной Лицы. В 22.10 они атаковали корабли, и в результате близких разрывов сброшенных ими бомб повреждения получил катер МО-141.

В то же время пулеметным огнем все с того же МО-141 был сбит Ju-87B-1 W.Nr.5424. Пилот самолета – обер-лейтенант Герхард Агартер (Gerhard Agarther) – смог дотянуть до берега, после чего вместе с бортстрелком-радиостом унтер-офицером Хорстом Зингером (Horst Singer) выпрыгнул на парашюте.



Ju-87R-2 из 11-й эскадрильи LG1 в ходе боевого вылета над Кольским полуостровом



Обер-лейтенант Герхард Агартер (справа) и его бортстрелок-радист унтер-офицер Хорст Зингер (в центре) принимают поздравления после 100-го боевого вылета

Агартер позднее вспоминал: *«Вечером 11 июля 1941 г. пришло сообщение о русском военном корабле^[31] в заливе Лица, который требовалось немедленно атаковать. Незадолго до полуночи мы – 12-я эскадрилья – на высоте примерно 2500 метров были над целью. Корабль находился у входа в залив, совершал оборонительные маневры и вел огонь из своих зениток. Когда я начал пикирование, моя машина была поражена, вероятно, прямо в двигатель, который сразу же заглох, но не загорелся.*

Так как у меня еще было достаточно высоты, я смог в крутом планировании достичь западного берега залива Лица. Вынужденная посадка была слишком рискованной при тамошнем рельефе. Поэтому сначала выпрыгнул с парашютом мой бортрадист, а затем на высоте примерно 400 метров и я. Машина разбилась.

Затем мы совершили очень утомительный, трудный марш длиной почти 20 километров на запад и недалеко от реки Титовка достигли позиций немецких горных стрелков. На следующий день нас доставили в штаб генерала Дитля, а оттуда мы вернулись обратно в Киркенес».

В ходе этого вылета 12-я эскадрилья LG1 лишилась еще одной машины. Уже на обратном пути на Ju-87R-1 W.Nr.5469 неожиданно загорелся двигатель. Стало ли это следствием

повреждения зенитным огнем или же банальной технической неисправности, так и осталось неизвестным. Пилот успел совершить аварийную посадку в Киркенесе и вместе с бортстрелком выбрался из самолета, прежде чем тот был полностью охвачен пламенем.

В завершение длинного дня «Штуки» уже из 11-й эскадрильи между 23.15 и 00.35 подвергли бомбежке бараки, расположенные на берегу губы Титовка.

Днем 12 июля сторожевой корабль «Смерч», которого сопровождали малые охотники МО-123 и МО-133, снова вошел в губу Западная Лица. В течение семидесяти минут он выпустил по немецким позициям 280 снарядов из своих двух 100-мм орудий, уничтожив при этом, согласно советским данным, несколько огневых точек и до двухсот солдат и офицеров.

Когда сторожевик уже вышел в Мотовский залив, его атаковали тринадцать Ju-87 из IV.(St)/LG1, опять срочно вызванных из Киркенеса. Они сбросили в общей сложности 65 бомб, которые упали на расстоянии от десяти до двадцати метров от бортов корабля. На «Смерче» было выведено из строя одно орудие, а его корпус в надводной части получил многочисленные осколочные пробоины. В итоге сторожевик был вынужден уйти в Полярный для аварийного ремонта.

14 июля на западный берег Западной Лицы, в районе бухты Нерпичья, был высажен советский тактический десант. Его задачей, с одной стороны, было поддержать части 14-й армии, отрезанные на побережье Мотовского залива между губой Титовка и Западной Лицей, а с другой стороны – отвлечь силы немцев и замедлить их продвижение на восток.

Северный флот обеспечивал снабжение плацдарма пополнениями и боеприпасами. Они доставлялись на мотоботах, дрейфтерах и на малых охотниках. 18 июля туда на паровой шаланде «Териберка», все зенитное вооружение которой состояло из пары пулеметов «Максим», были отправлены орудия, боеприпасы и триста бойцов. Конвоировал ее один малый охотник, что, конечно, вряд ли можно было назвать надежной защитой.

Вскоре после того, как шаланда пришла в бухту Нерпичья, начался очередной налет Люфтваффе. В шаланду попали несколько бомб, в том числе в мостик, носовой трюм и машинное отделение. В результате «Териберка» затонула вместе с еще неразгруженными орудиями и снарядами.^[32]

Тем же днем, между 20.00 и 23.00, «Штуки» из IV.(St)/LG1 снова атаковали суда, замеченные в губе Западная Лица. Им удалось потопить два мотобота. Однако в ходе этого вылета немцы столкнулись с истребителями И-15бис из 2-й эскадрильи 147-го ИАП и потеряли одну машину – Ju-87B-1 W.Nr.5461, которая, согласно советским данным, была сбита младшим лейтенантом В. А. Владимировым. Оба летчика – пилот лейтенант Рольф Бансбах (Rolf Bansbach) и стрелок-радист унтер-офицер Отто Ашенбах (Otto Aschenbach) – получили ранения, но смогли спастись и вскоре вернулись обратно в Киркенес.

Во второй половине 19 июля целью для девяти Ju-87 стали сторожевой корабль «Штиль» под командованием старшего лейтенанта Козменюка и тральщик Т-31^[33] старшего лейтенанта Корехова, обнаруженные авиаразведкой в губе Ура. Получив прямое попадание, сторожевик в течение тридцати секунд ушел на дно. Это был бывший 1200-тонный рыболовный траулер Севгосрыбтреста, носивший до 25 июня 1941 г. название РТ-51 «Лещ». С началом войны его мобилизовали, вооружили двумя 76-мм пушками и двумя 7,62-мм пулеметами и в качестве сторожевого корабля включили в состав Северного флота. Его команда насчитывала 42 человека.

Но потопленный сторожевик стоил IV.(St)/LG1 еще одного самолета. Уже в начале атаки зенитным огнем со сторожевика и тральщика был сбит Ju-87B-1 W.Nr.5502 «L1+FW», который загорелся и затем упал в Мотовский залив. О дальнейшей судьбе его пилота лейтенанта Карла Асейера (Karl Asseier) и стрелка-радиста ефрейтора Эрнста Хорнбергера (Ernst Hornberger) ничего не было известно, и они были объявлены пропавшими без вести.

20 июля Люфтваффе добилось нового успеха. Вечером девять Ju-87 из 12-й эскадрильи LG1 во главе с обер-лейтенантом Йоханнесом Пфайффером (Johannes Pfeiffer), поднявшись с аэродрома Киркенес, взяли курс на Полярный. Они летели на небольшой высоте, маскируясь на фоне скалистых берегов Мотовского залива. Несовершенство советской системы ВНОС привело к тому, что, когда в 17.25 «Штуки» появились над главной базой Северного флота, они застали там идиллическую, мирную атмосферу, словно и не было войны, шедшей уже почти месяц.

Погода в тот день была тихой и солнечной. На верхних палубах кораблей, находившихся в Екатерининской гавани, отдыхали свободные от вахты матросы. На эсминце «Стремительный», стоявшем на якоре между мысами Сизый и Чижевский, вообще шел концерт артистов театра Северного флота. Командира корабля капитана 2-го ранга А. Д. Виноградова на борту не было, поскольку его вызвали в штаб флота. Но зато на эсминце, вероятно, по случаю проходившего там культурного мероприятия, были сразу два вышестоящих начальника: начальник отдела политуправления флота В. М. Лободенко и командир 1-го дивизиона эсминцев капитан 1-го ранга В. А. Фокин.

Сигнал воздушной тревоги прозвучал в Полярном с опозданием, и зенитки успели сделать по самолетам, неожиданно выскочившим из-за горы с характерным названием Вестник, всего несколько выстрелов. Самолеты-разведчики Люфтваффе регулярно фотографировали базу, и потому пилоты «Штук» хорошо знали диспозицию находившихся в ней кораблей. Не мешкая, они с высоты 400 метров начали пикировать на эсминец «Стремительный».

Неподвижный корабль получил сразу четыре прямых попадания. Одна 250-кг бомба, пробив фундамент торпедного аппарата № 1, взорвалась в машинном отделении на правом борту в районе 124-го шпангоута. Еще две такие же бомбы пробили верхнюю палубу и разорвались в котельном отделении № 3 в районе 100-го – 104-го шпангоутов. И наконец, одна 500-кг бомба, проломив палубу, рванула в котельном отделении № 1. Именно ее взрыв покончил с эсминцем. В 17.30 «Стремительный» разломился на две части, которые затем уже по отдельности скрылись под водой.

Затем командующий Северным флотом адмирал Головкин писал в своих мемуарах: «Я выскочил из КП на причал и первое, что увидел, – большой взрыв, вернее, много взрывов вокруг „Стремительного“. Огромный столб дыма и пламени стал подниматься над самим кораблем. Эсминец тут же разломился, над водой поднялись его корма и нос. В течение двух-трех минут корма затонула. Носовая часть корабля минут двадцать оставалась на плаву. Люди оказались на воде в слое мазута».

Погибли 109 моряков из команды «Стремительного» и еще двенадцать «гостей», включая Лободенко. Находившийся же вместе с ним командир 1-го дивизиона Фокин получил ранение и оказался среди немногочисленных уцелевших.^[34]

Самолеты Люфтваффе продолжали наносить удары по кораблям Северного флота. Так, 2 августа в губе Западная Лица они потопили сторожевой катер № 17. Это был бывший 130-тонный рыболовный мотобот «Вожак», мобилизованный и вооруженный 29 июля, то есть всего четыре дня назад.



Эскадренный миноносец «Стремительный»



Сторожевой корабль «Гроза»

22 августа Ju-88 из П./KG30 атаковали эсминец «Гремящий» под командованием капитана 3-го ранга А. И. Турина, стоявший в порту Мурманска. Он находился там с 18 августа, и на нем шли работы по установке дополнительного зенитного вооружения в виде двух 37-мм пушек 70-К: одной – на рострах позади дымовой трубы, а другой – на юте.

Восемь 250-кг бомб разорвались на расстоянии десяти – пятнадцати метров от бортов эсминца. В результате ударного воздействия и осколками на «Гремящем» были выведены из строя правое 45-мм орудие, оба дальномёра ДМ-4 и визир центральной наводки. Трубопроводы пожарной и санитарной магистралей корабля лопнули в нескольких местах, оборвались антенны и разбились лампы радиоаппаратуры. В то же время никто из команды не пострадал.

26 августа из Мурманска в Архангельск в сопровождении эсминцев «Урицкий» и «Куйбышев» вышел пассажирский теплоход «Мария Ульянова»^[35] который с началом войны стал использоваться в качестве плавбазы. В 05.02, когда небольшой конвой находился в Баренцевом море, севернее мыса Териберский, в «Марию Ульянову» попали две торпеды, выпущенные с подводной лодки U-571 под командованием капитан-лейтенанта Гельмута Мёльмана (Helmut M?hlmann), совершавшей свой первый боевой поход. Взрывами у теплохода оторвало корму вместе с рулем и гребными винтами, однако он остался на плаву.

С большим трудом «Урицкому» удалось взять «Марию Ульянову» на буксир. Эсминец повел плавбазу в ближайший порт, которым была Териберка, но движение было крайне медленным. Поскольку было понятно, что следует ждать атак бомбардировщиков, которые попытаются добить теплоход, к нему на помощь была срочно направлена целая небольшая флотилия: эсминцы «Гремящий» и «Громкий», сторожевой корабль «Гроза», четыре малых охотника и буксир.

Первыми к поврежденной плавбазе подошли эсминцы, которые в тот момент уже находились в море. И вскоре после этого в небе действительно появились первые Ju-88А из KG30. Они с пикирования заходили на «Марию Ульянову», но интенсивный зенитный огонь с четырех эсминцев не позволил им выполнить прицельное бомбометание. После этого «Юнкерсы» переключились на атаки кораблей охранения. Небольшие группы бомбардировщиков подходили с интервалом приблизительно в полчаса, и в общей сложности налет продолжался в течение четырех часов.

За это время немцы сбросили на корабли около пятидесяти 250-кг бомб. Эсминец «Гремящий», маневрируя, смог избежать прямых попаданий. Однако от ударного воздействия при близких разрывах в его корпусе образовалось множество вмятин и мелких осколочных пробоин. С кормы была сорвана одна малая глубинная бомба и повреждена находившаяся там аппаратура постановки дымовых завес.

По советским данным, зенитчики «Гремящего» сбили один «Юнкерс», причем даже уточняется, что прямым попаданием 45-мм снаряда. Моряки заявили о том, что ими были сбиты и повреждены до десяти вражеских бомбардировщиков. Однако в имеющихся сведениях о потерях и повреждениях самолетов 5-го воздушного флота Люфтваффе нет никаких намеков на это.

Тем временем к «Марии Ульяновой» подошел буксир, который затем дотащил ее до берега около Териберки. Позднее теплоход был списан как не подлежащий ремонту и в дальнейшем использовался в качестве блокшива для хранения топлива.

В течение 27 августа воздушным ударам подверглись сторожевые корабли «Мгла», «Заря» и «Гроза», а также два тральщика, несшие дозорную службу на входе в Кольский залив. Однако они успешно уклонились от всех сброшенных бомб.

Затем 26 сентября у входа в Мотовский залив, в районе мыса Шарапов, немецкие самолеты атаковали тральщик Т-881. Это был бывший 1500-тонный рыболовный траулер РТ-101 «И. Папанин», принадлежавший до войны Севгосрыбтресту. Как и многие его собратья, в конце июня он был мобилизован,^[36] вооружен двумя 12,7-мм и двумя 7,62-мм пулеметами и оснащен двумя тралями.

В результате близких разрывов бомб тральщик получил повреждения, но затем благополучно своим ходом пришел в базу. Вероятно, это был последний в 1941 г. успех Люфтваффе в борьбе с боевыми кораблями Северного флота.

Исход на восток

С первых же дней войны из порта Мурманска в связи с реальной угрозой его захвата начался настоящий исход судов. Большие транспорты Северного и Мурманского государственных морских пароходств, мелкие траулеры и дрейфтеры Севгосрыбтреста снимались с якорей и поодиночке и в составе небольших конвоев под прикрытием тумана и облачности покидали Кольский залив. Для большей части из них местом назначения был Архангельск.

Только за первую неделю войны Мурманск покинули 150 транспортных и рыболовецких судов. С прибытием в Архангельск многие из них вставали к причалу судоремонтного завода для переоборудования в тральщики, сторожевики и в войсковые транспорты. Другие немедленно переключались на перевозку военных и эвакуационных грузов. Пятнадцать судов вошли в состав транспортного отряда Беломорской военно-морской базы.

Особую ценность в условиях Заполярья представляли ледоколы Главного управления Севморпути. Они, по сути, являлись стратегическими объектами, поскольку от них всецело зависел ход навигации. В июле 1941 г. ледоколы с красноречивыми именами «Ленин» и «Сталин», находившиеся в Мурманске, были подготовлены к эвакуации в тыл. На них установили зенитные пулеметы, после чего корабли замаскировали в одном из мелких фиордов Кольского залива. Однако разведчики Люфтваффе все же обнаружили ледоколы, и затем бомбардировщики несколько раз пытались их уничтожить, но, правда, безуспешно. Наконец ранним утром 16 августа под прикрытием густого тумана «Ленин» и «Сталин» подняли якоря и отправились в Белое море.

Вслед за ними в Архангельск в сопровождении эсминцев «Куйбышев» и «Урицкий» и трех малых охотников направились пароходы «Моссвет» и «Красное Знамя». Но спокойно уйти им далеко не дали. Уже на траверзе мыса Териберский конвой был атакован девятью Ju-88А. Корабли охранения открыли интенсивный заградительный огонь, а транспорты, не имевшие вооружения, начали маневр уклонения. В итоге немцам не удалось добиться ни одного даже близкого попадания, и после второго захода они улетели.

После этого эсминцы вернулись обратно в Мурманск для конвоирования следующего ценного судна. Им стала плавбаза «Мария Ульянова», отправившаяся в путь 26 августа. Однако на этот раз избежать потерь не удалось. Как уже рассказывалось выше, северо-западнее все того же мыса Териберский плавбаза была торпедирована немецкой подлодкой.



Ледокол «Сталин» после прохождения «военизации». На носу видны установленные орудия



Ледокол «Ленин»

Внутренние конвои в Белом море, между Кандалакшей и Архангельском, так же как и конвои между Мурманском и Иокангой, были небольшие по своему составу. Как правило, они включали два транспорта и столько же кораблей охранения: тральщиков и сторожевиков. При этом конвои и одиночные суда покидали порты в темное время суток, чтобы максимально снизить угрозу ударов с воздуха. Однако это помогало не всегда.

31 августа Люфтваффе добилось первого успеха на Белом море, повредив гидрографическое судно «Мороз», которое проводило промеры глубин около побережья. Это было бывшее портовое судно «Азимут» водоизмещением 500 тонн, построенное еще в 1914 г. в шведском Гетеборге, купленное правительством России и затем участвовавшее в Первой мировой войне в составе Балтийского флота. В мае 1924 г. оно было включено в состав так называемой Северной гидрографической экспедиции и вместе с ней летом того же года ушло в Архангельск. 1 января 1932 г. «Азимут» переименовали в «Мороз», поскольку это название, вероятно, большее

соответствовало его новому месту службы. С августа 1933 г. он входил в Северную военную флотилию, а с мая 1937 г. – в Северный флот.

Пять Ju-88А подошли к «Морозу», который был вооружен всего лишь одним пулеметом, на малой высоте и сбросили десять фугасных бомб. Затем они выполнили второй заход и обстреляли его уже из бортовых пулеметов. В результате полученных повреждений судно потеряло ход. Вскоре к нему на помощь сначала подошло гидрографическое судно «Мигалка», а потом и спасательный корабль «Шквал». Последний взял «Мороза» на буксир и привел его в Архангельск, где тот затем и простоял на ремонте до конца года.

Затем в октябре первый раз испытал на себе удар «Юнкерсов» сторожевик СКР-74.

Для борьбы с судоходством на Белом море Люфтваффе, помимо бомбовых ударов, использовало и донные мины. В течение июля – сентября 41-го года немцы заминировали фарватер в горле Белого моря, между мысом Терско-Орловский и поселком Поной, на восточном побережье Кольского полуострова. Советские посты наблюдения зафиксировали здесь падение в общей сложности 67 «адских машин». Тогда же еще менее десяти мин были сброшены в Кандалакшском заливе. Затем в конце года немецкие бомбардировщики провели еще несколько повторных минных постановок в горле Белого моря и у Кандалакши.

В конце 1941 г. по решению Государственного Комитета Оборона СССР, возглавляемого лично Сталиным, для обеспечения безопасности плавания транспортных судов как в конвоях на внешних и внутренних коммуникациях, так и в одиночном плавании, началась так называемая военизация судов морского транспортного флота. На них устанавливались по одной-две пушки калибра 45-мм или 76-мм и несколько пулеметов, для обслуживания которых на суда направлялись небольшие команды военных моряков. Одновременно была введена должность помощника капитана по военной части, в чьи обязанности входило руководить обороной судна.

Работы по вооружению главным образом велись в Архангельске на судоремонтном заводе «Красная кузница». Последний стал основной базой технического обслуживания боевых кораблей и торговых судов. В сентябре – октябре на него прибыли эвакуированные специалисты из Ленинграда, Николаева, Одессы и Керчи.

Первыми на переоборудование встали буксиры «Северолес-18» и «Северолес-19», которые уже через четыре дня в качестве боевых кораблей были зачислены в Беломорскую военную флотилию. Затем началась массовая установка вооружения на торговых судах и трального оборудования – на рыболовных траулерах. Всего до ноября в строй были введены 36 вспомогательных судов.

В Архангельске также были вооружены соответственно двадцать пять и шесть судов Северного и Мурманского морских пароходств, в то время как в Мурманске – только четыре транспорта из своего родного пароходства. Кроме того, еще на пять и два корабля из этих двух пароходств вооружение было установлено уже в портах Великобритании.

При этом более или менее мощное вооружение, в том числе 20-мм зенитные автоматы «Эрликон», получили только эти семь «британских» пароходов. На остальные же из-за общей нехватки оружия в начале войны устанавливались орудия устаревших образцов, в том числе и времен Первой мировой войны, а порой и вообще лишь одни пулеметы. Так, например, на пароходе «Енисей» имелся всего один крупнокалиберный зенитный пулемет, а на пароходе «Аркос», прошедшем вооружение в Англии, – одно 76-мм орудие, один 20-мм «Эрликон» и семь пулеметов.

Мурманск под бомбами

С конца июня 1941 г. Мурманск напоминал разворошенный муравейник. В нем спешно шла мобилизация мужского населения, а также техники, рыбаков и транспортных судов. По всему городу рыли щели и окопы, приводили в порядок бомбоубежища, подвалы, а на крышах домов монтировались наблюдательные вышки постов МПВО.

Самая активная деятельность наблюдалась в порту. Одни суда переоборудовались в тральщики и сторожевики, а другие – в транспорты, которым предстояло ходить на отрезанный полуостров Рыбачий. Тогда никто из советского руководства не представлял, какую роль

предстоит сыграть Мурманску в войне. Поэтому работу порта никто не планировал, ценное оборудование поспешно демонтировалось и эвакуировалось в Архангельск.

Началась подготовка к эвакуации неприкосновенных запасов стратегического сырья. Многим казалось, что город вскоре будет занят противником и что главная задача состоит в том, чтобы успеть до этого все вывезти.

Для борьбы с нерадивыми работниками, коих всегда и везде хватало, активно использовалась печать. Так, 17 июля газета «Полярная звезда» напечатала статью под грозным названием «В военном трибунале». В ней рассказывалось о разборе дела коменданта домов жилуправления тралового флота. 24 июня он получил приказ отрыть около подведомственных ему домов щели. Однако нехороший товарищ каждый день откладывал рытье на потом, ссылаясь на большую занятость. Предупреждения и угрозы со стороны районного штаба МПВО чиновник игнорировал. В итоге трибунал приговорил его к пяти годам лишения свободы, что должно было послужить наглядным уроком для всех остальных.

Тем временем 13 июля в 15.30 самолеты Люфтваффе совершили очередной налет на Мурманск, сбросив на его Рыбный порт восемь фугасных бомб. В результате были разрушены филейный завод и нефтебаза, вышли из строя паропровод, водопровод и электросеть.

11 августа 1941 г. о бомбежках Мурманска впервые сообщили на всю страну в вечерней сводке Советского Информационного Бюро. Этот партийно-политический орган, вошедший в историю просто как Совинформбюро, был создан уже на третий день войны, формально для руководства средствами массовой информации, а фактически для их жесткой цензуры в условиях военного времени.

Сталинское руководство полагало, что гражданам страны, и прежде всего в тылу, совсем не обязательно знать истинное положение на фронтах. Поэтому сводки Совинформбюро, мягко говоря, не отличались правдивостью. В первые годы войны они представляли собой некие полухудожественные рассказы без всякой конкретизации, призванные поддерживать моральный дух населения.

Не стала исключением и упоминавшаяся выше сводка. Она заслуживает того, чтобы быть воспроизведенной полностью:

«На днях 60–70 немецко-финских самолетов пытались совершить массовый налет на район Мурманска. Отряды вражеских самолетов встретила наша истребительная авиация. Завязался крупный воздушный бой. Наши летчики первым же стремительным и мощным ударом расстроили боевой порядок противника. Немецко-финские самолеты потеряли общее управление и рассыпались небольшими группами. Началось истребление отдельных самолетов и групп фашистских бомбардировщиков.

Одна шестерка немецких бомбардировщиков, увидев сильный натиск наших летчиков, пыталась выйти из боя. Она быстро снизилась и начала удирать на юго-запад. Наперерез немцам бросилось звено наших истребителей. Два фашистских бомбардировщика, заметив, что на них стремительно летят советские машины, начали еще больше снижаться. Один из фашистов не рассчитал и врезался в землю на высоте К. Раздался сильный взрыв. Второй немецкий самолет получил повреждение и быстро уменьшил скорость. Советские летчики настигли его и подстрелили.

На высоте пять тысяч метров советские самолеты рассеяли девятку вражеских бомбардировщиков и окружили четыре из них. В течение нескольких минут враги яростно отстреливались, падали вниз, вновь набирали высоту, но уйти из кольца советских самолетов не смогли. Наши летчики всюду настигали их. Два фашистских самолета, пронзенные пулями, загорелись и гигантскими факелами рухнули на землю. Два других вражеских бомбардировщика были сильно повреждены.

Ожесточенный воздушный бой разыгрался над деревней М. между семью немецкими «Хейнкелями» и девятью советскими истребителями. Наши летчики ударили в лоб фашистским самолетам. Не выдержав прямой атаки, немцы разъединились на две группы. Одна повернула назад, другая решила набрать высоту и продолжать полет в район Мурманска. Вдогонку первой группе бросились три советских самолета, настигли ее и сбили два фашистских самолета. Вторая группа немецких самолетов была атакована на высоте 4500–5000 метров. Наши

самолеты на этой высоте оказались более маневренными, чем немецкие. Потеряв три «Хейнкеля», немцы повернули и ушли в сторону Финляндии.

Попытка крупнейшего за время войны налета немецко-финских самолетов на район Мурманска скандально провалилась. В тридцать первый раз советские истребители и зенитчики этого района побиты немецких и финских летчиков, не дав им возможности сбросить бомбы на важные объекты. Во время этого боя наши истребители сбивали в воздухе 13 немецко-финских бомбардировщиков. Три вражеских самолета подбила зенитная артиллерия. Советская авиация потеряла один самолет. В два наших истребителя попали осколки вражеских снарядов, но самолеты были отремонтированы и через некоторое время вновь поднялись в воздух. Наши самолеты, взяв с самого начала боя инициативу в свои руки, не выпускали ее до полного разгрома немцев».

Оставим в стороне пассажи об «окруженных» и «падающих вниз и вновь набирающих высоту» бомбардировщиках, причем «немецко-финских». Однако шестнадцать сбитых за один раз «Хейнкелей» – это уж было чересчур. Мало того, что такие бомбардировщики не участвовали тогда в налетах на Мурманск, так вообще 9 августа, а речь в сводке идет о двух налетах, имевших место в тот день, 5-й воздушный флот Люфтваффе потерял только два самолета из состава I./KG30:

– Ju-88A-5 W.Nr.3468 «4D+BL» не вернулся обратно. Все четыре члена его экипажа – пилот обер-лейтенант Гельмут Буркерт (Helmut Burkert), штурман унтер-офицер Вернер Молькентин (Werner Molkenthien), бортрадист ефрейтор Арнольд Биссингер (Arnold Bissinger) и бортстрелок унтер-офицер Карл Франц (Karl Franz) – погибли;

– Ju-88A-5 W.Nr.3351 обер-лейтенанта Гельмута Шиллинга (Helmut Schilling) получил повреждения, однако все же смог дотянуть до Петсамо. Уже при посадке он потерпел аварию и затем, как не подлежащий ремонту, был списан. За исключением пилота, получившего ранение, никто из его экипажа не пострадал.

Кроме того, в тот день также были сбиты:

– Ju-87B-1 W.Nr.5409 «L1+CW» из IV.(St)/LG1, экипаж – пилот унтер-офицер Рейнхольд Герлах (Reinhold Gerlach), бортрадист-стрелок унтер-офицер Лотар Шуберт (Lothar Schubert) – погиб;

– Vf-109E-7 W.Nr.4912 из 14-й эскадрильи JG77, пилот – лейтенант Хорст Вольтер (Horst Wolter) – погиб;

– Vf-109E-4 W.Nr.3363 из той же 14-й эскадрильи JG77, но его пилот уцелел.

Мурманска. От перебежавших в тот момент улицу мужчины и женщины остались только каблук и металлический ободок дамской сумочки. Хоронить было, по сути, нечего...



Ju-88A-5 из II./KG30, аэродром Банак, август 1941 г.



Ju-88A-5 «4D+CB» из штабного звена I./KG30, аэродром Банак, август 1941 г.

Таким образом, в течение 9 августа немцы лишились пяти самолетов, что для них, несомненно, было серьезной потерей. Однако это все же были не шестнадцать бомбардировщиков, «сбитых» сводкой Совинформбюро. И тут интересен вопрос, если жители тыловых городов, ничего не видевшие своими глазами, привыкли к таким победно-героическим опусам, то каково было слушать подобное самим жителям Мурманска?

13 августа в 15.15 одиннадцать «Юнкерсов» в сопровождении семи Vf-109E совершили очередной налет на Мурманск. На этот раз разрушения получили судоверфи, нефтебаза и продовольственные склады Мурманскторга. Часть бомб разорвалась в жилых кварталах Микояновского района города.

Зенитчики Мурманского бригадного района ПВО отчитались о трех сбитых бомбардировщиках, но где те упали, так и осталось загадкой. По данным Люфтваффе, в тот день все «Юнкерсы» благополучно вернулись на свой аэродром.

15 августа двадцать Ju-88A снова атаковали промышленные предприятия Мурманска, а также суда в Кольском заливе. В результате получили повреждения плавбаза «Ветер» и два сторожевых корабля. На сей раз советское командование заявило сразу о шести сбитых самолетах при собственных потерях в две машины.

21 августа во время бомбежки был разрушен клуб Осоавиахима на улице Милицейской, а также сильно повреждена детская инфекционная больница. Погибли четыре человека, еще шесть получили тяжелые ранения. На следующий день в результате налета опять пострадал Рыбный порт, в котором были разрушены семужий цех, медпункт, радиоузел, консервный завод, склад рыбопродукции и механические мастерские.

25 августа прямыми попаданиями фугасных бомб были разрушены два склада строительных материалов. Несколько бомб упали на проспекте Сталина (ныне проспект Ленина) в центре

Штурман подводной лодки М-174 А. П. Кузнецов вспоминал: *«Немцы бомбили Мурманск по расписанию: в обед, в ужин и в полночь... Бомбардировка застала нас, курсантов, в городской бане, куда мы прибыли помыться с дороги. Бомбы падали со всех сторон от бани, и выбитыми осколками окон было ранено много моющихся людей».*

После 25 августа, когда Мурманск был уже объявлен на военном положении, началась эвакуация части его жителей: матерей с детьми в возрасте до 12-ти лет, подростков в возрасте старше 12-ти лет, а также нетрудоспособных граждан. Путь их был нелегок. Если первые эшелоны еще успели проскочить через станцию Волховстрой около Ладожского озера, то потом эту железнодорожную ветку перерезали финские войска. Тогда поезда стали ходить только до Кандалакши, причем только раз в три-четыре дня. Там эвакуируемых сажали на суда и затем везли через Белое море в Архангельск.

Согласно советским данным, за первые два месяца войны батареи 33-го ОЗАД сбили пять самолетов. За это время дивизион несколько раз менял огневые позиции и создавал ложные, пытаясь хоть как-то компенсировать нехватку пушек.

Лишь в августе командование Мурманского бригадного района ПВО приняло меры по усилению обороны города. Весь 33-й артдивизион сосредоточился на защите Мурманска, а его прежние позиции в районе поселков Кола и Мурмаши заняли две вновь прибывшие батареи 426-го ОЗАД майора Я. Ф. Похуденко.^[37] Между портом и Туломской ГЭС была распределена батарея скорострельных малокалиберных пушек.

Кроме того, город Кандалакшу защищал 487-й ОЗАД, а расположенную к северу от него Нивскую ГЭС – 99-й ОЗАД. И все же матчасти явно не хватало. К концу августа в составе Мурманского бригадного района ПВО имелись всего 68 зениток и двенадцать пулеметов. Получалось, что некоторые стратегические объекты «обороняли» всего по две-три пушки.

Около 04.00 8 сентября 1941 г. армейский корпус «Норвегия» после некоторого перерыва продолжил наступление на Мурманск. Однако за десять дней непрерывных боев горные егеря смогли расширить плацдарм на восточном берегу Западной Лицы лишь на четыре километра. Потеряв сотни солдат, генерал Дитль был вынужден отдать приказ о прекращении атак, когда до цели оставалось не более пятидесяти километров по прямой.



Зенитная батарея Северного флота



Пост звукового контроля службы ВНОС, размещенный около главной базы Северного флота в Полярном

В то же время положение продолжало оставаться критическим, так как советская 14-я армия не получала подкреплений из центра. В сентябре за счет людских и материальных ресурсов Мурманской области была срочно сформирована 186-я стрелковая дивизия под командованием полковника С. В. Коломийца. И уже в конце месяца она заняла отведенный ей участок обороны.

Положение на фронте постепенно стабилизировалось. 22 сентября 1941 г. Гитлер подписал директиву Главного командования Вермахта № 36 о временном прекращении наступления горнострелкового армейского корпуса «Норвегия» на Мурманск. Для продолжения наступления требовались подкрепления, но в то время командованию Вермахта было не до них. Многим в Берлине казалось, что вскоре падет Москва и нет смысла штурмовать какой-то там порт на берегу Баренцева моря. Кроме того, крупную армейскую группировку в Заполярье можно было эффективно снабжать только при значительном расширении дорожной сети в Северной Финляндии, а для этого не было ни рабочих рук, ни техники.

В конце октября командование 14-й армии попыталось выбить немцев с плацдарма, занятого ими на восточном берегу реки Западная Лица. В бой была введена недавно сформированная 186-я дивизия. Однако горные егеря отчаянно оборонялись, советские войска понесли значительные потери и вынуждены были отойти на исходные позиции. К ноябрю 1941 г. линия фронта на мурманском направлении стабилизировалась и боевые действия с молчаливого согласия обеих сторон приняли позиционный характер.

Примерно то же самое случилось и с наступлением немецкого 36-го армейского корпуса, который должен был взять Кандалакшу и перерезать Кировскую железную дорогу. 1 июля 1941 г. он вместе с дивизией СС «Норд» и 169-й пехотной дивизией начал наступление с территории Финляндии. Через неделю им при активной поддержке Ju-87 из IV.(St)/LG1 удалось взять город Салла.^[38] Далее на северо-восток лежал огромный лесной массив с многочисленными озерами и болотами. В течение последующих недель немецкие пехотинцы вели упорные бои, медленно, но верно продвигаясь к Белому морю. Однако, как это часто бывало в истории Вермахта, довести операцию до конца так и не удалось. Преодолев 150 км, немцы остановились, не дойдя буквально 20–25 км до Кандалакши.



Ju-87R из IV.(St)/LG1, аэродром Петсамо, конец 1941 г.



Эскадрильи Ju-88A из KG30 в ходе боевого вылета над Заполярьем

Финские войска, несмотря на достигнутые успехи, тоже не смогли перерезать Кировскую железную дорогу в районе Лоухи и Кеми. И хотя им удалось выйти к Онежскому озеру и прервать магистраль там, севернее под контролем советских войск осталась ветка, соединяющая Беломорск с железной дорогой Архангельск – Вологда.

Тем временем Люфтваффе продолжало периодически бомбить Мурманск. Так, 12 сентября бомбы упали на судовой порт, железнодорожную станцию и Торговый порт. Несколько взрывов прогремели в районе бани № 2. Прямым попаданием фугасной бомбы большого калибра был разрушен дом на пересечении проспекта Сталина и улицы Карла Либкнехта. Северная часть здания обрушилась полностью, а в южной – сорвало крышу, рухнули лестничные пролеты, деформировались все перекрытия и стены.

7 октября над городом появились девять Ju-88, которые с пикирования сбросили бомбы на судоремонтный завод. Предприятие получило сильные повреждения. Кроме того, досталось и жилым кварталам, так, на улице Ленинградской было разрушено здание райисполкома Кировского района. Еще три бомбы взорвались во дворе Главпочтамта.

23 ноября немецкие самолеты сбросили на Мурманск бомбы, оснащенные взрывателями замедленного действия. Одна из них упала возле трансформаторной будки во дворе дома № 5 на улице Пушкина, в центре города. Прибывшие бойцы МПВО едва успели эвакуировать жильцов и выставить оцепление, как через 35 минут после падения «адская машина» взорвалась. Одновременно в других частях города произошло еще несколько взрывов.

Всего же в июне – декабре 1941 г. Люфтваффе, согласно советским данным, совершило 62 налета на Мурманск, одиннадцать – на Полярный, восемнадцать – на аэродромы ВВС Северного флота и восемь – на корабли в Кольском заливе.

За это же время число жителей Мурманска резко сократилось. Если до начала войны в городе насчитывались 130 тысяч человек, то к концу 41-го года – всего 18 тысяч. Это стало прямым следствием мобилизации мужчин призывных возрастов, эвакуации женщин, детей и стариков, а также ухода большого числа судов в Архангельск.

Глава 3 Ворота ленд-лиза Город на Беломорье

В середине XVI века на Белом море, в 50 км от устья Северной Двины, возник первый русский морской порт. В 1553 г. в него прибыл первый английский корабль, а затем через тридцать лет – в 1584 г. – на этом месте по указу царя Ивана Грозного был основан город Новохоломгоры. Затем в 1613 г. он получил свое нынешнее название – Архангельск – и в дальнейшем распростерся на обоих берегах реки и островах дельты.

Позднее царь Петр I построил здесь первые судостроительные верфи, с которых в 1694 г. сошел на воду первый русский морской корабль. В конце XIX века Архангельск и Центральную Россию соединила железная дорога, после чего грузооборот порта значительно вырос. Тогда же по решению императора Александра II в порту начались масштабные дноуглубительные работы.

В середине XX века порт Архангельска, через который главным образом велась торговля лесом на экспорт, занимал одно из первых мест в мире по протяженности причалов. Правда, и по своей ветхости он находился примерно на том же месте. Фактически порт делился на три основных района. Основная часть, называвшаяся Бакарицей, была расположена на левом берегу Северной Двины выше Архангельска по течению. Второй район находился ближе к устью реки и назывался Экономия. Остальная часть причалов располагалась уже прямо на берегу залива. Железнодорожных мостов через реку в городе не было, и связь осуществлялась только паромами. В 1939 г. в Архангельске проживали 251 тысяча человек, город делился на четыре района, застроенных на 80 % деревянными домами.

Учитывая важное стратегическое значение беломорских портов, еще 8 мая 1940 г. Военный совет Архангельского военного округа принял постановление «Об организации ПВО пункта Архангельск». Оно предусматривало охрану от воздушного противника наиболее важных объектов: аэродрома, железнодорожных станций «Бакарица» и «Архангельск», порта, электростанции, штаба округа и других. В это время непосредственно в самом Архангельске дислоцировался 213-й ОЗАД, в состав которого входили три батареи 76-мм зениток.

Молотовск защищал 81-й ОЗАД береговой обороны Северного флота. В этом дивизионе имелись одна батарея 76-мм орудий и две батареи МЗА, а также пулеметная рота с двенадцатью пулеметами «Максим». Кроме того, на территории Архангельского военного округа базировался 152-й ИАП.

С 20 ноября 1940 г. прежние территориальные границы ПВО расширились, и уже имеющимися силами предусматривалось обеспечить противовоздушную оборону Архангельска, Мезени, Онеги и других городов. В феврале 1941 г. был сформирован Архангельский бригадный район ПВО, вошедший в состав Северной зоны ПВО. Но все эти реорганизации не изменили главного – дислокации и боевого состава самих частей.

22 июня 1941 г. Архангельская область в числе других была объявлена на военном положении со всеми вытекающими последствиями. В этот же день все скромные средства противовоздушной обороны были приведены в боевую готовность. Тысячи архангелогородцев, получив повестки, толпились в очередях у военкоматов, скупали продукты, рыли траншеи и укрытия. Штабы МПВО пугали возможными бомбежками. Однако поначалу все было мирно, и в небе над Белым морем плыли только редкие облачка. Грань между миром и войной была очень тонкой и незримой, никому не верилось, что война может прийти на эти просторы русского Севера. Но продолжалось это недолго...

30 июня, на восьмой день войны, внимание жителей города привлек необычный гул, доносящийся с неба. Ранее им приходилось слышать шум авиационных моторов, но те звучали по-другому. Подняв головы, архангелогородцы увидели двухмоторный самолет, на крыльях которого отчетливо виднелись кресты. Он шел над древним городом на небольшой высоте. Люди продолжали следить за полетом незваного гостя и вскоре увидели, как от него отделились и устремились к земле несколько черных точек. Вскоре где-то на окраине раздались взрывы и в небо взметнулись столбы дыма и пыли. После этого город превратился в разворошенный муравейник. Люди бросали работу, одни бежали к укрытиям, другие – домой, где оставались родственники, а третьи – к месту, где падали фугаски.

Как потом оказалось, четыре бомбы разорвались на позициях зенитных батарей 213-го артдивизиона. Самолет на подлете не был обнаружен постами ВНОС, и потому в Архангельске даже не дали сигнала «Воздушная тревога». Из опроса свидетелей выяснилось, что немец прилетел со стороны Белого моря и что первыми его увидели рыбаки в устье Северной Двины. После этого в городе была срочно введена полная светомаскировка, а строительство щелей пошло стахановскими темпами.

6 июля командующий Архангельским военным округом генерал В. В. Романовский подписал приказ «Об организации постов воздушного наблюдения и оповещения». В нем командиру Беломорской военно-морской базы предлагалось разместить посты ВНОС на плавсредствах, кои выставить в Белом море на якорях. Одновременно с этим посты наблюдения создавались во всех немногочисленных населенных пунктах, причем формировались из местных жителей, получавших вместо квалифицированной подготовки лишь общие словесные инструкции.

С целью проверки готовности зенитных батарей и авиаэскадрилий к отражению новых воздушных налетов командование округа в ночь на 18 июля провело учебную тревогу, которая, как и ожидалось, выявила массу недостатков во всех подразделениях. Так, в 1527м ИАП боекомплекта набралось только на пять боевых вылетов, а десять истребителей И-15 оказались в неисправном состоянии. Сбор по тревоге в зенитных батареях происходил крайне медленно. Сведения от постов ВНОС поступали с большим опозданием, а наблюдатели не смогли распознать типов самолетов. Взаимодействие между зенитками и истребителями вообще отсутствовало.

Тем временем немецкие самолеты-разведчики продолжали время от времени появляться в небе Архангельской области, производя аэрофотосъемку железнодорожных линий, городов и портов. «Юнкерсы» неоднократно замечались над устьем Северной Двины, городом Онега и железнодорожной станцией Обозёрская. А в августе произошло и вовсе неожиданное событие. Немецкие диверсанты подожгли лесобиржу на Маймаксе.^[39] Огромный столб дыма был хорошо виден из всех концов города.

13 июля 1941 г. по советскому радио было передано официальное сообщение о подписанном накануне соглашении между правительствами СССР и Великобритании о совместных действиях в войне против Германии. В тот же день в вечерней сводке Совинформбюро говорилось, что *«великие народы Советского Союза и Англии объединились для совместной борьбы с гитлеровской Германией»*.

29 августа в Двинскую губу вошел британский лайнер «Импресс оф Канада», который сопровождали корабли Королевского военно-морского флота: легкий крейсер «Ниджер» и три эсминца. На его борту находились две тысячи человек из персонала советских шахт на острове Шпицберген, которые были эвакуированы англичанами по просьбе правительства СССР.

31 августа в Архангельск прибыл первый союзный конвой PQ70^[40] под наименованием «Дервиш» в составе шести транспортов. Они доставили 10 тысяч тонн каучука, 64 истребителя «Харрикейн», а также 534 британских военнослужащих (летчиков и наземный персонал). Это событие стало полной неожиданностью для города, и поначалу портовики даже не смогли организовать разгрузку судов.

Рабочих явно не хватало, поскольку многие из них уже были призваны в армию. Поэтому в сентябре Наркомат обороны обязал командующего Архангельским военным округом до 15 октября сформировать из военнослужащих две рабочие колонны и подчинить их начальнику архангельского порта. Непонятным было также, кто несет ответственность за разгрузку. После препирательств различных ведомств Военный совет Архангельского военного округа и обком ВКП(б) возложили эту самую ответственность на начальника Архангельского порта.

29 сентября – 1 октября 1941 г. в Москве прошла трехсторонняя советско-англо-американская конференция, по результатам работы которой был подписан протокол о предоставлении СССР в рамках ленд-лиза помощи на общую сумму в один миллиард долларов. Термин «ленд-лиз» (Lend-Lease) появился после того, как президент США Франклин Рузвельт еще 11 марта 1941 г. подписал соответствующий закон. Он обозначал передачу займы или в аренду иностранным государствам, чья оборона признавалась жизненно важной для национальной безопасности самих США, вооружения, боеприпасов, продовольствия и других материалов и услуг. За все, что после окончания войны нельзя было вернуть, например, за продовольствие и материалы, Советскому Союзу предстояло расплачиваться стратегическим сырьем, золотом и валютой.^[41]

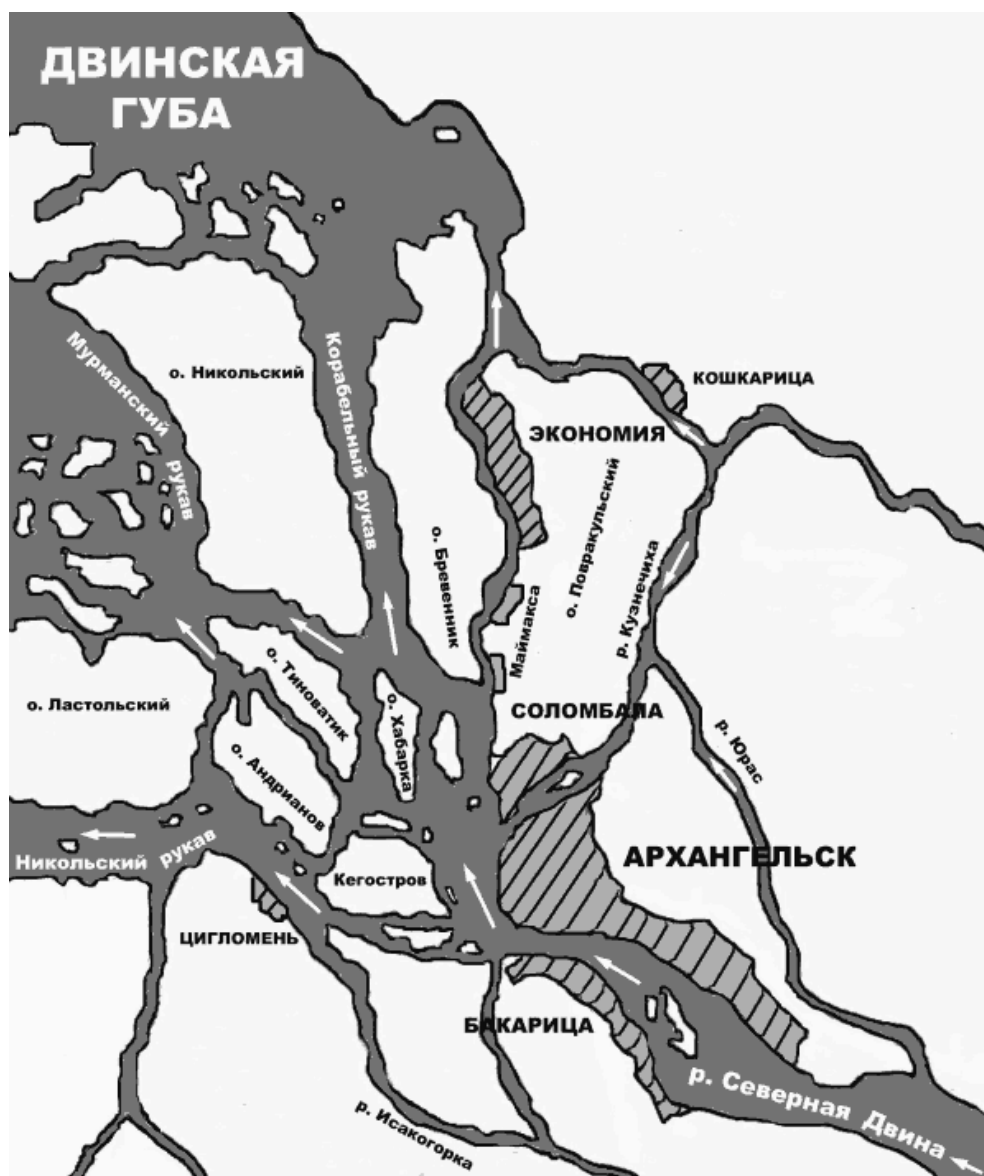


Схема основных районов Архангельска и устья Северной Двины

На первом этапе в качестве основного пути для поставок из США и Великобритании был выбран так называемый северный маршрут» через Северный Ледовитый океан с конечным пунктом в Архангельске. На берега Северной Двины был послан уполномоченный Государственного Комитета Оборона и одновременно начальник Главсевморпути И. Д. Папанин. Ему поручили организовать прием кораблей союзных конвоев, быструю их разгрузку и дальнейшую немедленную отправку грузов на фронт.

Прибыв на место, Папанин понял, что дело плохо. Никакого единого порта в Архангельске не было. Это были отдельные районы и участки, растянувшиеся на многие километры, каждый из которых имел своего хозяина. Технические возможности позволяли принимать одновременно не более пяти судов с осадкой до 5,5 метра, причем только в одной Бакарице, участке порта на левом берегу Северной Двины, в юго-западной части Архангельска. Там имелись двадцать причалов общей длиной около двух километров. Однако они, как и железнодорожные пути и краны, находились в плачевном состоянии. Портовый район Экономия вообще не мог принимать суда с военными грузами, а в Двинской губе и вовсе имелся только один временный причал строившегося судоремонтного завода.

Папанин доложил в ГКО об этих неутешительных новостях, и уже 9 ноября вышло постановление «Об Архангельском порте». Согласно ему, в Архангельск были направлены буксиры, земснаряды, краны, лебедки, буксиры, автотранспорт и многое другое. Благодаря этому работы по реконструкции Бакарицы пошли быстрыми темпами. После дноуглубительных работ и

удлинения железнодорожных веток он получил возможность принимать и довольно быстро разгружать суда с осадкой до семи метров.

Также был модернизирован порт Экономия. В результате буквально из ничего, а из ничего русские строить умели, там появились шесть причалов для судов с осадкой до 7,3 метра.

Затем в марте 1942 г. юго-западнее Архангельска началось также строительство северодвинского порта. В течение нескольких месяцев там выросли шесть причалов, угольный пирс, подведены железнодорожные пути в две колеи. Были выстроены склады и складские площадки, служебные и производственные здания, проложен водопровод.

При этом германское командование, рассчитывавшее на скорое взятие Москвы и окончание войны, поначалу не обращало особого внимания на всю эту бурную деятельность. Самолеты-разведчики Люфтваффе время от времени фотографировали Архангельск и его окрестности, но этим все дело и заканчивалось.

Между тем советское командование решило на всякий случай усилить противовоздушную оборону этого района. В соответствии с упоминавшимся выше постановлением ГКО от 9 ноября вскоре был образован Архангельский дивизионный район ПВО. В него вошли дополнительные силы: 3-й дивизион из 317-го зенитно-артиллерийского полка (ЗенАП), позднее переименованный в 84-й ОЗАД, а также вновь сформированные 160-й, 171-й, 372-й и 480-й отдельные зенитные артдивизионы.

В конце ноября с Северо-Западного фронта прибыл 41-й отдельный батальон ВНОС. Сведения стали поступать и от постов 107-го отдельного батальона, размещавшихся в Вологодской области. Учитывая большие и в основном необитаемые пространства района вокруг Архангельска и низкую плотность постов, батальоны получили мощные радиостанции. Была налажена связь с частями ПВО Ленинграда, Мурманска, а также Череповецко-Вологодским дивизионным районом ПВО. Позднее в Архангельске была установлена РЛС «Пегматит», наблюдавшая за подходами со стороны моря.

Первые конвои

Ответственность за организацию конвоев и их непосредственное охранение на всем длинном и опасном переходе из Исландии в Советский Союз и обратно была возложена на британское Адмиралтейство.^[42] Последнее уже имело опыт подобной работы в годы Первой мировой войны.

Конвои двигались по довольно узкой по морским меркам полосе шириной 180–200 миль, между кромкой арктических льдов и водами, омывающими оккупированную немцами Норвегию. Архипелаг Шпицберген приходилось огибать с юга из-за сплошных льдов, расположенных к северу от него, и большого количества дрейфующих айсбергов.

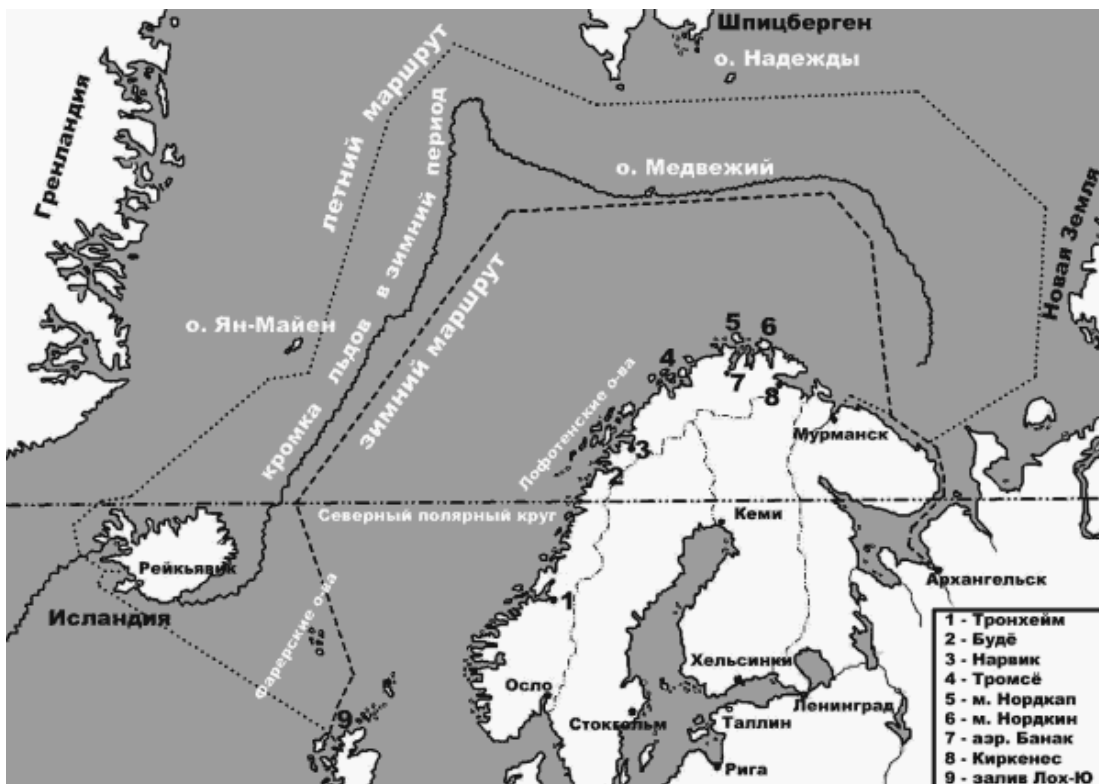
Наиболее опасным был период примерно с января по апрель, когда судам приходилось идти южнее островов Ян-Майен и Медвежий. Район последнего острова, получившего название благодаря большому числу живших на нем белых медведей, был самым гиблым местом. Здесь конвои от баз Кригсмарине и Люфтваффе в Северной Норвегии отделяло всего 150–200 миль.

При формировании конвоев учитывались два основных показателя: место назначения и скорость хода транспортов. Ни комплектность груза, ни вооружение или габариты судна в расчет не принимались. Правда, иногда высота мачт или труб, резко выделяющаяся на фоне остальных, могла послужить причиной отказа включения корабля в конвой. По скоростным характеристикам транспорты подбирались в конвой так, чтобы весь конвой в целом мог следовать со скоростью равной или на один узел меньше скорости самого плохого «ходока», имевшегося в его составе.

Незадолго до выхода конвоя в море в порту формирования для соответствующего инструктажа собирали капитанов и старших радистов всех транспортов. Как правило, это мероприятие проводилось в помещении офицера морской службы контроля и продолжалось 30–45 минут. Уточнялись основные элементы будущего перехода, и каждый мог задать интересующие вопросы. На инструктаже доводились общие указания по движению конвоя: место каждого транспорта в строю, дистанция между ними и колоннами, скорость на переходе, порядок выхода и построения, позывные и опознавательные сигналы, принимаемые меры в случае атаки и так далее. Обязательно напоминалось о важности и необходимости затемнения и поддержания бездымности на переходе. Перед выходом в море, обычно в конце инструктажа, каждый капитан получал пакет

необходимых секретных документов и сигнальную книгу торговых судов. Кроме того, капитаны снабжались инструкциями и указаниями на случай специфических условий и чрезвычайных ситуаций.

После этого суда выходили в море, где формировали походный ордер. При строе в несколько кильватерных колонн головное судно каждой колонны являлось ведущим. Один из головных транспортов назначался ведущим всего строя. При выходе ведущего из строя выполнение его функций автоматически принимал на себя головной транспорт соседней колонны справа. Военные корабли занимали круговой ордер вокруг транспортов. Командиром всего конвоя являлся старший офицер эскорта, который находился на одном из кораблей охранения. Непосредственным руководством по вождению судов в конвое и их маневрированию занимался коммодор конвоя, подчинявшийся старшему офицеру эскорта.



Отставшие транспорты независимо от причины оставались на произвол судьбы. Все суда на переходе обязаны были сохранять полное радиомолчание и светомаскировку и даже избегать выброса мусора за борт. Считалось, что плавающие в воде помои и отбросы могут навести на конвой немецкие самолеты!

Рядовые моряки, служившие на транспортных судах, особенно орудийные и пулеметные расчеты, проходили обучение на береговых стационарных учебных пунктах, которые имелись во всех крупных английских портах. Обучение проводилось наглядными методами: фильмы и демонстрация разных образцов вооружения и их возможностей. Основное внимание уделялось ведению зенитного огня, для чего использовалась особая киноустановка. Затем уже во время плавания время от времени проводились тренировки.

Что касается советских судов, то поначалу их команды составлялись из пограничников, как наиболее надежных в политическом отношении, поскольку советские власти опасались бегства моряков за границу. Однако их неподготовленность к морской службе очень быстро выявилась, и пришлось их заменить обычными моряками. На все выходящие в плавание суда назначались военные команды из 8–12 человек, преимущественно артиллеристов и пулеметчиков. Обучение экипажей велось отделами боевой подготовки Наркомата морского флота, но при этом в отличие от союзников львиную долю часов занимали политзанятия.

Граница зон ответственности британского Королевского флота и советского Северного флота проходила в Баренцевом море по меридиану 20° восточной долготы. Еще до выхода конвоя из Англии или Исландии самолеты ВВС СФ должны были произвести разведку кромки арктического

льда и сообщить ее итоги союзникам. Исходя из этого прокладывался курс конвоя. Незадолго до его отправки британская военная миссия в Полярном информировала командование Северного флота о составе конвоя, его организации, дне и времени выхода, а также о предполагаемой дате прибытия.

По этим данным штаб СФ должен был разработать план конвойной операции в своей операционной зоне. В теории после этого все выглядело так: подводные лодки выходили к немецким портам для перехвата германских крейсеров и линкоров, авиация усиливала наблюдение за аэродромами Люфтваффе и военно-морскими базами, противолодочные корабли должны были вести поиск германских субмарин. Забегая вперед, надо сказать, что фактически выполнить все эти задачи Северному флоту оказалось не под силу.

Тем временем 29 сентября 1941 г. из Архангельска вышел обратный конвой QP-1. Он состоял из тринадцати груженых лесом судов, в том числе семи советских, шедших в охранении английских кораблей: двух эсминцев и четырех тральщиков. Русские транспорты имели на борту по два ручных пулемета «Мадсен» времен Первой мировой войны, с помощью которых на полном серьезе собирались отражать атаки авиации. Как вспоминал Б. И. Иванов, член команды парохода «Моссовет»: *«Вести прицельный огонь из них по воздушным целям было практически невозможно. Надо отметить, что на иностранных судах уже были установлены зенитные орудия и пулеметы».*

При выходе конвоя из горла Белого моря в небе появился немецкий гидросамолет. Иванов продолжал: *«Наш капитан Федоров во время тревоги схватил ручной пулемет и, оперев его на поручни мостика, выпустил целую обойму в сторону самолета, находившегося не менее чем в двух милях от нас. И хотя капитан промазал, он был доволен тем, что пулемет в его руках все-таки стрелял. А то, что на таком расстоянии „Мадсен“ достать самолет не мог, ни для капитана, ни для остальных было неведомо».*

Далее во время пути конвой несколько раз подвергался атакам одиночных самолетов, по которым транспорты открывали огонь из всего имевшегося оружия. Караван прошел между островами Медвежий и Шпицберген, обогнул Ян-Майен и направился к берегам Шотландии. Англичан, уже имевших богатый опыт проводки конвоев и отражения атак германской авиации, сильно удивило оснащение советских судов, вернее, его полное отсутствие.

В порту Данди британские военные специалисты провели работы по установке на суда соответствующей защиты и вооружения. Так, на «Моссовете» установили противоминный кабель и бронированные пулеметные точки на мостике, из железобетонных плит смонтировали бронезащиту мостика. На полуюте был выполнен фундамент и бронированное укрытие для орудийного расчета 75-мм орудия. Расходные цистерны пресной воды, находившиеся на верхнем мостике, также были закрыты броней.

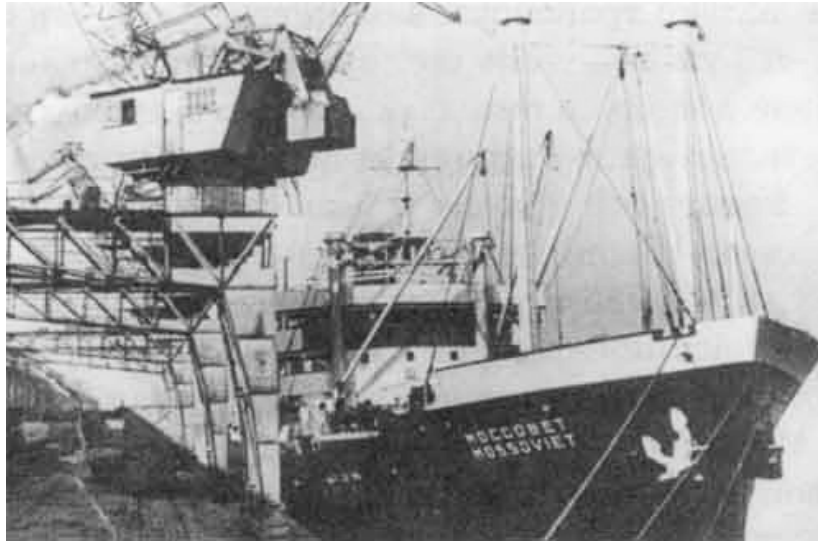
На «Моссовете» было установлено и новое «чудо-оружие» английской разработки, предназначенное, как кому-то казалось, для борьбы с пикирующими бомбардировщиками. Оно представляло собой металлические ящики с крупнокалиберной ракетницей со стволом длиной 450 мм, направленным вертикально вверх. Во время атаки пикирующих под большим углом Ju-87 это устройство выстреливало два парашютика, соединенных между собой тонким плетеным стальным тросом. Считалось, что в ходе пикирования, если верно все рассчитать, самолет неизбежно наткнется крылом на эту струну. Струна после этого потянется за самолетом, что вызовет раскрытие куполов парашютов, и трос срежет плоскость самолета. Вряд ли надо объяснять, что подобным экзотическим образом сбить «Штуку» вряд ли было возможно.

Англичане занялись и повышением квалификации экипажей русских судов. Моряки были направлены в военную школу по подготовке артиллеристов и пулеметчиков. Кроме материальной части и практических стрельб, «ученики» изучали силуэты немецких и британских кораблей и самолетов, дабы уметь отличать чужих от своих. В этой школе советским морякам часто демонстрировали учебно-методические фильмы, снятые английскими моряками при отражении реальных атак самолетов и кораблей.

К середине ноября 1941 г. транспорт «Моссовет» был вооружен 75-мм орудием, двумя пулеметами «Гочкис», двумя пулеметами «Льюис», десятью винтовками и двумя комплектами систем защиты от штурмовиков. Теперь это был действительно военный транспорт. На обратном

пути в районе Оркнейских островов караван был атакован немецкими бомбардировщиками, которые, однако, не добились попаданий.

Тем временем 11 октября в Архангельск прибыл конвой RQ-1. В его составе были девять транспортов, а охранение включало тяжелый крейсер «Саффолк», два эсминца и три тральщика. Через две с половиной недели – 28 октября – пришел конвой RQ-2, состоявший из шести транспортов, трех крейсеров и трех тральщиков.



Пароход «Моссовет» у причала



Пароход «Декабрист»

Следующие шесть транспортов и один танкер из состава конвоя RQ-3 достигли места назначения только 22 ноября. При этом Двинская губа уже начала покрываться льдом, и суда пришлось проводить к причалам порта Бакарица с помощью ледокола «Ленин» и ледокольных буксиров № 6 и 8. В результате все они были поставлены под разгрузку только к вечеру 24 ноября.

Спустя три дня – 28 ноября – к кромке льдов в Двинском заливе прибыли еще семь транспортов и один танкер конвоя RQ-4. В районе южнее острова Ян-Майен они подверглись атаке небольшой группы Ju-88. Затем одиночные самолеты Люфтваффе пытались атаковать их вплоть до входа в Белое море. Однако эти удары не отличались особой настойчивостью. Немецкие пилоты, как правило, подходили к цели на высоте 4000 метров, переходили в пикирование и сбрасывали бомбы, не входя в зону эффективного зенитного огня корабельных орудий.

Затем утром 8 декабря к кромке льдов в Двинской губе пришел конвой RQ-5, прошедший весь маршрут вообще беспрепятственно. Здесь его судам пришлось простоять в ожидании проводки к причалам Архангельского порта три дня, прежде чем появился ледокол «Ленин».

Утром 19 декабря к горлу Белого моря подошел конвой RQ-6. Около мыса Терско-Орловский он разделился. Транспорт «Декабрист» и танкер «Мирло» в сопровождении легкого крейсера «Эдинбург» и двух эсминцев повернули в Мурманск. 27 декабря на подходе к Кольскому заливу их атаковали два Ju-88А. «Декабрист», перевозивший 111 тонн различных грузов, получил прямое попадание, но бомба, к счастью, не взорвалась. Прodelав в борту пробоину, она ушла в воду.

Интересно, что находившиеся на борту судна в качестве пассажиров советские летчики во главе с известным М. М. Грозовым пытались стрелять по атакующим «Юнкерсам» из пушек стоявших на палубе танков. Однако, учитывая угол возвышения танковых пушек и артиллерийские навыки летчиков, подобная стрельба вряд ли могла произвести серьезное впечатление на пилотов Люфтваффе и скорее действовала успокаивающе только на самих новоиспеченных «зенитчиков».

Тем временем оставшиеся четыре транспорта и один танкер конвоя PQ-6 продолжали движение к Двинской губе и 20 декабря подошли к кромке льдов, находившейся уже в горле Белого моря у мыса Инцы. На этот раз их было решено вести под разгрузку не в Архангельск, а в Молотовск. К полудню 23 декабря при помощи того же ледокола «Ленин» все суда были поставлены под разгрузку.

В общей сложности до конца 1941 г. в Архангельск проследовали семь конвоев (PQ-0 – PQ-6) общим составом 51 транспорт, доставившие в общей сложности 160 413 тонн различных грузов, и два танкера.^[43] В составе четырех обратных конвоев (QP-1 – QP-4) ушли 47 судов, имевших на борту 145 758 тонн груза.

Все они благополучно преодолели сложный маршрут, не встречая серьезного противодействия со стороны немцев, и в частности Люфтваффе. Это было связано с тем, что германское командование и лично фюрер полагали, что не позднее декабря 1941 г. Москва будет захвачена, сталинский режим падет и большинство грузов, доставленных в северные порты России, просто не успеют доехать до фронта.

Новый порт назначения

Первоначально считалось, что основным пунктом приема союзных конвоев станет Архангельск. Именно туда прибывали первые транспорты с британской военной техникой. Между тем этот порт является замерзающим в отличие от Мурманска, который, собственно, посему и был в свое время построен. Зима в 1941 г. в северных районах СССР наступила рано. Уже в ноябре устье Северной Двины сковал лед, вслед за этим стала замерзать и Двинская губа. Ледоколов под рукой не оказалось, поэтому местное начальство ограничилось лишь констатацией фактов.

Глава британской миссии в Архангельске кэптен^[44] Монд был очень обеспокоен ухудшающейся ледовой обстановкой и захотел получить гарантии от советских властей в том, что приходящие в зимнее время караваны судов будут приниматься и разгружаться без задержки. Естественно, нельзя было допустить, чтобы дефицитные суда вмерзли в лед Западной Двины или Белого моря и остались там зимовать до весны. Поскольку противостоять силам природы не могли даже коммунисты, оставалось одно – открыть для приема конвоев Мурманский порт.

Для изучения вопроса в город была срочно направлена специальная государственная комиссия. То, что она там увидела, могло привести в уныние даже негибавшего оптимиста. Портовые механизмы были демонтированы и вывезены. В порту одиноко качался на волнах плавающий кран, еще несколько паровых кранов лежали в разобранном виде. Причалы находились в плачевном состоянии и требовали серьезного ремонта. Не было никаких условий для размещения и питания рабочих.

В конце ноября 1941 г. комиссия была вызвана в Москву для доклада заместителю председателя Совета Народных Комиссаров А. Н. Микояну. После всестороннего обсуждения последний позвонил члену Военного совета Карельского фронта Г. Н. Куприянову и, сославшись лично на товарища Сталина, возложил на него ответственность за скорейшее восстановление порта в Мурманске. Причем сделать это требовалось уже до 1 января, дабы успеть в зимнее время принять несколько караванов. «Спецзадание», естественно, не обошлось без характерных для советского руководства угроз и напоминания об ответственности перед ГКО. Шла битва под Москвой, поэтому Сталин и все его окружение очень нервно подходили к любым ключевым и стратегическим решениям. Ну а помощь союзников в этот момент имела решающее значение для выживания Советского Союза.

Работы в мурманском порту начались немедленно, с привлечением всех доступных ресурсов. Первая тысяча человек поступила из запасного полка Карельского фронта, еще около 4600 рабочих (портовиков и судоремонтников) были направлены эшелонами из Архангельска и других районов страны. Прибывавшие в замерзший и погруженный в полярную мглу северный город люди

немедленно приступали к делу. Работы велись стахановскими методами в две смены по двенадцать часов, то есть круглосуточно.

Материалов и оборудования не хватало. Сначала во время эвакуации, а затем в ходе последовавшей реэвакуации, многое потерялось на железной дороге, что в 41-м году было самым обычным делом. В итоге героическими усилиями к Новому году удалось кое-как привести порт в порядок. Но этого было мало. Для приема и разгрузки крупных британских транспортов требовалось удлинить причалы и пирсы, установить новые краны, проложить дополнительные железнодорожные ветки.

25 декабря Мурманск по дороге из Москвы посетил британский министр иностранных дел Энтони Иден, которого в Кольском заливе с 12 декабря дожидался легкий крейсер «Кент». Эксперты и советники, ехавшие с министром, довольно подробно ознакомились с состоянием портовых сооружений. Размах проводящихся работ произвел на англичан хорошее впечатление, и Иден сделал вывод, что суда с техникой могут приходить уже сейчас.

В начале января 1942 г. в Мурманск прибыл уполномоченный ГКО И. Д. Папанин. Опытным глазом он отметил, что в порту еще далеко не все так хорошо, что и дальше предстоит большая работа. В нем не хватало портовых рабочих. Имевшихся трех тысяч человек для оперативной разгрузки импортных грузов было явно недостаточно. Используя свои связи в советском руководстве, Папанин сумел добиться решения Наркомата обороны о мобилизации для этих целей в Тульской и Рязанской областях двух тысяч человек из числа военнообязанных старших возрастов, а также около полутора тысяч жителей самого Мурманска. В итоге народ все прибывал и прибывал, и к марту порт уже напоминал муравейник.

В небе часто появлялись немецкие самолеты, поэтому начальству пришлось озаботиться строительством бомбоубежищ. Поначалу это были только неглубокие траншеи и щели. Затем в примыкающей к порту гранитной скале прорубили штольню, в которой могла разместиться, по данным службы МПВО, сразу тысяча человек. В других районах порта в различных подвалах были оборудованы еще девять капитальных укрытий на 1750 человек.

Кроме того, вновь прибывшим работникам надо было еще и где-то жить. А и без того небогатый жилой фонд города благодаря бомбежкам еще и постоянно сокращался. Проблему решили, построив 52 землянки на 1300 мест. Кроме того, местный Горсовет выделил из резервного фонда еще тридцать домов под статусом «общежитие».

Размах проведенной работы был впечатляющим. На берегу около поселка Зеленый Мыс, в Угольной и Лесной гаванях построили новые причалы протяженностью по 1200–1300 метров. Портовые железнодорожные пути удлинились в общей сложности на 8,5 км. Каждый участок порта был оснащен подъемными кранами. Часть из них привезли из Архангельска, остальные – с Мончегорского никелевого комбината, из Воркуты и других городов. Всего удалось наскрести 28 кранов, хотя и этого было мало. Позднее с дозволения ГКО в Мурманске оставили еще пять портовых кранов, полученных уже от союзников. Кроме того, были построены эстакады для танков. На пустынном берегу за чертой города был сооружен отдельный причал для слива горючего и выгрузки взрывчатых веществ. Для загрузки порожних судов балластом в районе поселка Кола были организованы карьерные разработки, причем щебень оттуда подавался в порт по специально построенной узкоколейке. Одновременно реконструкция порта положительно сказалась на состоянии городских дорог, на смену «грунтолкам» постепенно приходили шоссе.

Северные ворота

Грандиозные работы в мурманском порту не остались незамеченными для немецкой разведки. 3 января 1942 г., после некоторого перерыва, Люфтваффе совершило сразу два налета на город. Во время первого бомбы были сброшены на улицы С. Перовской и Пушкинская. Вторым ударом пришелся уже по Торговому порту, где были повреждены причалы и возник пожар на одном из судов.

11 января 1942 г. в Мурманск прибыл первый союзный конвой – PQ-7, который покинул Исландию 31 декабря прошлого года. Он положил начало полным драматизма конвойным битвам в Арктике. Тогда же был открыт счет и жертвам, когда утром 2 января северо-западнее острова Ян-

Майен подводная лодка U-134 капитан-лейтенанта Рудольфа Шенделя (Rudolf Schendel) потопила английский пароход «Вазиристан» тоннажем 5135 брт.

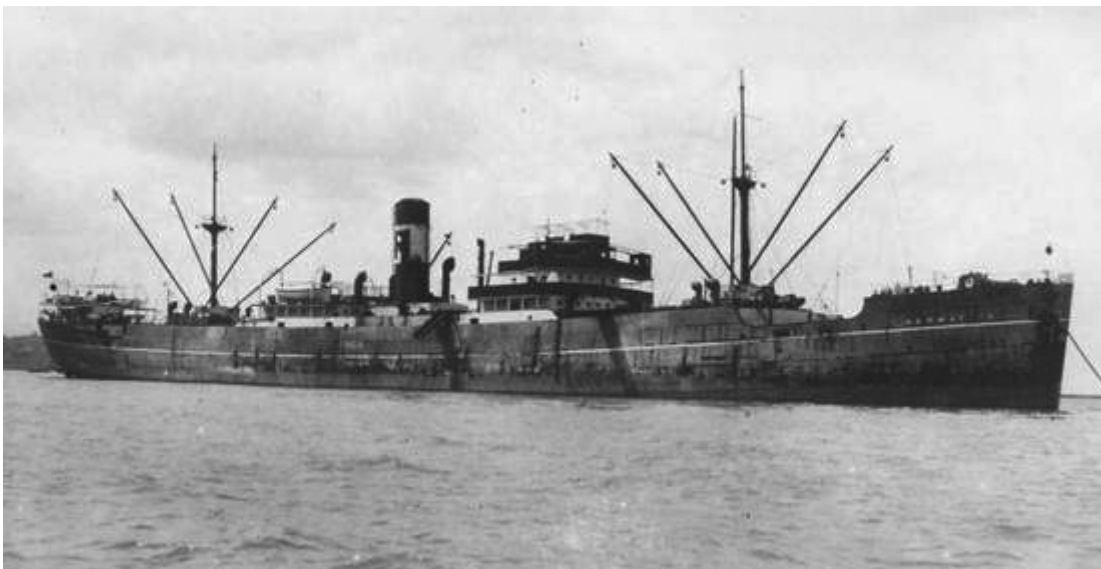
Однако английским морякам, уставшим после трудного перехода сквозь мглу полярной ночи, отдыхать в Мурманске не пришлось. Прямо в день прибытия конвоя порт атаковали Ju-88А, сбросившие на причалы и портовые сооружения сотни зажигательных бомб. Правда, сами транспорты не пострадали.

Восемь судов конвоя, среди которых был советский пароход «Чернышевский», доставили в общей сложности 4835 тонн различных грузов. Среди них были 98 самолетов, в том числе 73 истребителя «Харрикейн», пять Р-39 и четыре Р-40; 125 танков: 69 «Матильда», 39 «Валентайн» и 17 М-3; 60 бронемашин; 1203 тонны боеприпасов, а также 1450 км полевого телефонного кабеля.

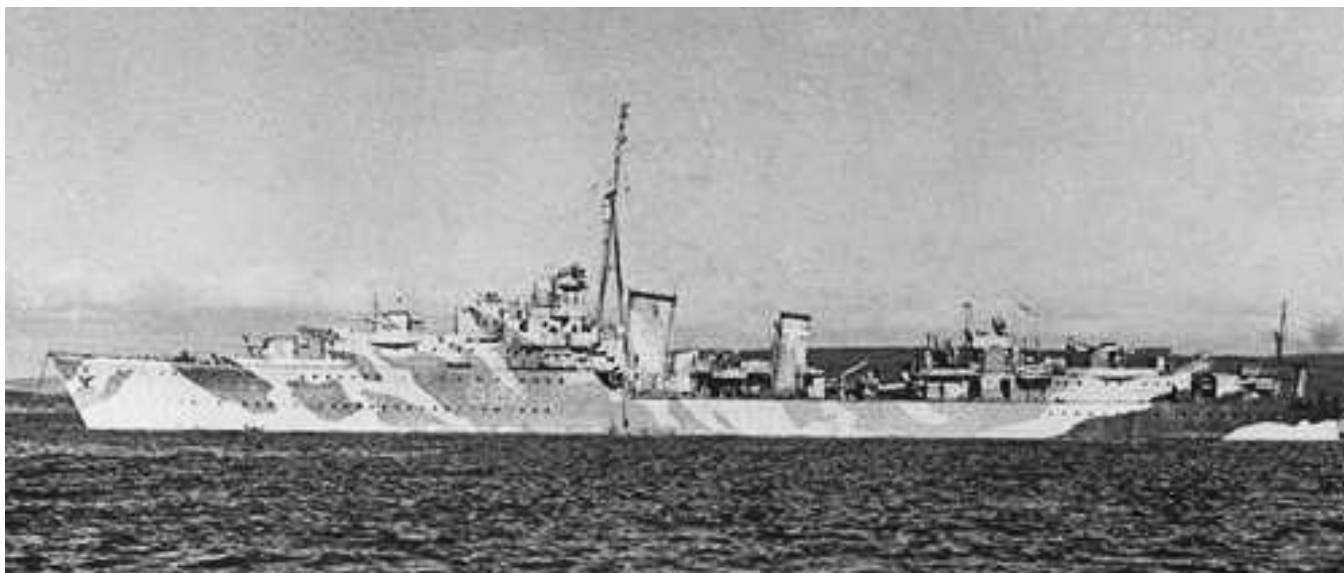
Вечером 17 января к Кольскому полуострову подошел конвой PQ-8. В 20.00 транспорт S-27 «Харматрис» тоннажем 5395 брт, на котором шел коммодор конвоя, в 20 милях к востоку от мыса Териберский был торпедирован подлодкой U-454 капитан-лейтенанта Буркхарда Хаклэндера (Burckhard Hackländer). Команда было покинула загоревшееся судно, но затем вернулась обратно. И в итоге пожар был потушен и судно с огромными пробоинами в носовой части кормой вперед все же дотащило на буксире до Мурманска. Затем в 23.25 в семи с половиной милях к северу-востоку от мыса Териберский все та же U-454 всадила две торпеды в эсминец «Матабеле». На корабле сдетонировал боезапас, и в течение двух минут он скрылся под водой. Из двухсот человек его команды уцелели лишь двое.



Английский пароход «Вазиристан»



Транспорт S-27 «Харматрис»



Британский эсминец «Матабеле»

Утром 18 января шесть транспортов конвоя PQ-8 были введены в Кольский залив. На их борту было 3307 тонн грузов, в том числе 66 истребителей «Харрикейн», Р-39 и Р-40, 53 танка «Матильда», «Валентайн» и М-3, 50 бронемашин, одна артбатарея калибром 90 мм, 845 тонн боеприпасов, 11 725 км полевого кабеля и 3576 полевых телефонов. Эти цифры наглядно свидетельствуют о том, что помощь союзников, особенно в тяжелейший период зимы 1941/42 г., была крайне нужной и что все рассуждения о том, что, мол, она для СССР и не так уж была важна и что, мол, сами немцев шапками закидали, не более чем псевдопатриотическая глупость.

На разгрузке судов было ежедневно задействовано до 2500 человек, но и этого оказалось мало. Большая часть докеров не имела опыта разгрузочно-погрузочных работ, кроме того, среди них было немало женщин, которые в силу своей физической слабости работали хуже. Подъемная мощность большинства кранов вследствие плохого ремонта составляла 30–60 % от паспортной. В итоге на разгрузку одного транспорта уходило от десяти до восемнадцати суток. И все это время он представлял удобную мишень для бомбардировщиков Люфтваффе.

К 19 января в Кольском заливе скопилось семнадцать неразгруженных иностранных транспортов, десять британских военных кораблей и плюс еще достаточно большое число советские военных и торговых судов. Военный совет Северного флота донес Наркомму ВМФ СССР адмиралу Кузнецову о необходимости срочной реорганизации и усиления противовоздушной обороны Мурманска и прилегающих районов.

В соответствии с постановлением ГКО СССР от 9 ноября в январе 1942 г. на базе Мурманского и Петрозаводского^[45] бригадных районов ПВО был сформирован Мурманский дивизионный район ПВО, который возглавил полковник Ф. А. Иванов. По территории он стал одним из самых обширных в стране. Его зенитно-артиллерийские полки должны были прикрывать Мурманск, Мончегорск, Кировск, а также всю Кировскую железную дорогу. Причем эти объекты находились в непосредственной близости от линии фронта, что значительно увеличивало их уязвимость от авиаударов.

Затем в марте была сформирована 122-я истребительная авиадивизия (ИАД) ПВО под командованием подполковника А. И. Швецова. Первоначально в ее состав вошли 765-й и 767-й ИАП, насчитывавшие 67 самолетов. Фактически дивизия стала резервом ВВС Карельского фронта и Северного флота и в первое время должна была действовать на подхвате. Зоны ее действия распределялись с учетом метеоусловий, времени года и суток.

21 марта в состав ВВС Северного флота дополнительно был включен 95-й ИАП майора А. В. Жатькова. Он имел две эскадрильи дальних двухмоторных истребителей Пе-3. Его основной задачей было прикрытие конвоев на дистанции до 200 км от входа в Кольский залив. Для этого над судами должно было быть организовано постоянное барражирование групп из шести – восьми самолетов.

Тогда же возник закономерный и крайне важный вопрос: а кто конкретно будет отвечать за непосредственное прикрытие порта Мурманска, в котором ожидалось прибытие еще большего числа британских кораблей? Получалось, что если немецкие бомбардировщики полетят над морем, то перехватывать их – это компетенция ВВС флота, а если будут заходить со стороны суши, то тут должны вмешаться армейская авиация и истребители ПВО. Командование Северного флота настаивало на вполне разумном решении полностью поручить противовоздушную оборону не только порта, но и всего Мурманска флоту, предварительно полностью освободив флотских летчиков от поддержки сухопутных войск. Однако это предложение так и не было принято в угоду традиционной доктрине.

Тем временем конвои продолжали приходить. 10 февраля в Мурманск прибыли восемь транспортов из состава конвоев PQ-9 и PQ-10, а 23 февраля – одиннадцать кораблей конвоя PQ-11. При этом среди последних был американский пароход «Сити оф Флинт», тот самый, что уже приходил в Мурманск в конце октября 1939 г. в качестве приза, захваченного немецким линкором «Дойчланд».

Эти девятнадцать судов доставили сразу 14 208 тонн грузов. На их борту были 250 самолетов, подавляющее большинство из которых, а именно 215 штук, составляли «Харрикейны»; 480 авиамооторов; 292 танка; 336 бронемашин; 32 зенитки калибром 37 мм и 40 мм; 1836 тонн боеприпасов и 4910 км полевого кабеля.

Северные ворота ленд-лиза окончательно распахнулись...

«Немцы озверели!»

К началу 1942 г. численный состав ударных сил 5-го воздушного флота Люфтваффе, задействованных против Советского Заполярья, изменился не сильно. Они были усилены I./KG26 «Лёвен» майора Германа Буша (Hermann Busch), чьи торпедоносцы He 111Н-6 с октября 1941 г. базировались в Северной Норвегии.

Главные же изменения коснулись главным образом организационной структуры, которая была упорядочена в соответствии с имевшимися правилами. 27 января IV.(St)/LG1 была переименована в I./StG5, и ее командиром в начале февраля был назначен гауптман Ханс-Карл Штепп (Hans-Karl Stepp), только что награжденный Рыцарским Крестом. Предполагалось, что в дальнейшем для действий на Севере будет развернута целая эскадра StG5, но эти планы так и остались на бумаге.

Практически одновременно – 25 января – в Петсамо на основе так называемой «Истребительной группы специального назначения» (JG z.b.V.) под командованием майора Хеннига Штрюмпелля (Hennig Schtrümpell) была сформирована II./JG5. Ее возглавил все тот же Штрюмпелль. В группе первоначально было две эскадрильи Vf-109E/F: 4-я эскадрилья, созданная на основе 4./JG77, и 5-я эскадрилья, сформированная из экипажей 14./JG77, и одна эскадрилья Vf-110 – 6.(Z)/JG5, созданная на базе 1.(Z)/JG77. Но уже в середине марта последняя получила статус отдельной эскадрильи и была переименована в 10.(Z)/JG5, а в состав группы вошла еще одна эскадрилья «стодевятых» – 6./JG5 (бывшая 1./JG5).

В конце февраля 1942 г. Люфтваффе начали активную разведку акватории Кольского залива и Кировской железной дороги, а затем приступили к систематическим ударам по ним. 28 февраля девять Ju-87R из I./StG5 в 17.37 сбросили бомбы на Торговый порт Мурманска. В результате там была разрушена одна погрузочная площадка, повреждены железнодорожные пути, хозяйственное здание и сарай. Также повреждения получил буксир «Коммунист».

Условия войны в воздухе в районе Мурманска имели большую специфику. Нигде еще летчикам ПВО не приходилось действовать в столь экстремальных условиях. Ночь в ее обычном понимании в Заполярье бывала только весной и осенью, и то не долго. В декабре наступала так называемая полярная ночь, когда солнце вообще не показывалось из-за горизонта. В разгар зимы только в период с 10.00 до 14.00 стояла более или менее нормальная видимость, все остальное время Арктика лежала во тьме. Это облегчало действия бомбардировщиков и затрудняло их перехват из-за отсутствия визуального контакта. Отражение налетов истребителями

осуществлялось из двух положений: дежурство на аэродроме в готовности № 1 и патрулирование в небе.

Наведение в 1942 г. осуществлялось тремя способами: лучами сигнальных прожекторов, по радио открытым текстом и разрывами снарядов зенитной артиллерии. Последний был особенно неэффективным, так как пилоту трудно было различить, где были обычные разрывы заградительного огня, а где «указующие». Предпринимались попытки сбрасывания во время налетов осветительных бомб с истребителей, но от этого быстро пришлось отказаться. Ju-88 – это не американские «Летающие крепости», проходившие над целью длинным растянутым боевым порядком. Принцип их действия: обнаружил цель, спикировал, атаковал и ушел. Поэтому «подвешивание» в небе САБов только путало все действия ПВО.

Как и на других участках фронта, в Заполярье приобрела широкий размах аэродромная война, то есть регулярные взаимные атаки авиабаз силами бомбардировщиков, штурмовиков и истребителей. Так, 4 марта советская авиаразведка обнаружила на аэродроме Луостари «скопление» немецких самолетов. Командующий Северным флотом вице-адмирал Головкин приказал нанести по нему удар силами «Харрикейнов» из 2-го Гв. САП.^[46]

Спланировано все было красиво. Сформировали три ударные группы по шесть самолетов в каждой: «шестерка» капитана Алагурова должна была атаковать самолеты на стоянке, группа капитана Родина – проштурмовать позиции зениток, а третьей группе поручалось отгонять германские истребители. Для прикрытия налета также выделялось шесть «Харрикейнов». Надо сказать, что советские авиаудары по аэродромам всегда планировались достаточно схематично, если не сказать примитивно. Но поскольку летчики всегда докладывали о значительных успехах, а командование в эти донесения верило, то все были уверены, что и схему менять не надо.^[47]

Вот и в этот раз, согласно рапортам пилотов, атака оказалась на редкость успешной, а единственный взлетевший «Мессершмитт» якобы был сразу же сбит. Флотским летчикам действительно удалось добиться успеха, но относительно скромного – повреждения средней тяжести (35 %) получили три He-111H-6: W.Nr.4295, 4321 и 4908 из 1-й эскадрильи KG26 «Лёвен».

Вдохновившись победой, командование ВВС Северного флота через три часа повторило налет уже силами 78-го ИАП. Однако на этот раз он закончился разгромом атакующих. На подходе к цели ударные группы были атакованы «Мессершмиттами», которые без потерь со своей стороны сбили пять «Харрикейнов». Три летчика выпрыгнули на парашютах над своей территорией, а двое – капитан А. Шведов и сержант Савин – совершили вынужденные посадки «на живот». При этом Шведов сел за линией фронта, но через девять суток скитания по тундре смог благополучно вернуться в полк.

Вечером 12 марта 1942 г. в Мурманск пришли тринадцать транспортов конвоя PQ-12. На их борту прибыло 8168 тонн грузов, в том числе двести истребителей: 136 «Харрикейнов», 44 P-40 и 20 P-39; 162 танка «Матильда», «Валентин» и М-3; 53 бронемшины; 1118 тонн боеприпасов и 30 121 км полевого кабеля.

На следующий день отставший от конвоя советский транспорт «Севзаплес» и сопровождавший его английский тральщик «Стефа» в районе мыса Черный, в нескольких километрах восточнее от входа в Кольский залив, были атакованы одиночным «Юнкерсом». Корабли сначала успешно отклонились от сброшенных бомб, а затем в 16.20 британские комендоры прицельным огнем сбили бомбардировщик. Согласно данным Люфтваффе, это был Ju-88A-5 W.Nr.3435 «4D+IK» из 2-й эскадрильи KG30. Все четыре члена его экипажа – оберфельдфебель Ханс Германн (Hans Hermann), штурман оберфельдфебель Вальтер Манс (Walter Mans), бортрадист унтер-офицер Вернер Пфюлле (Werner Pf?lle) и бортстрелок фельдфебель Генрих Шлютер (Heinrich Schl?ter) – пропали без вести.

15 марта в ходе очередной бомбежки мурманского порта были разрушены шкиперский склад и склад запчастей. Затем 24 марта пять Ju-88A из I./KG30 в сопровождении трех Vf-109F из II./JG5 в 11.35 внезапно появились над Мурманском. Посты ВНОС в очередной раз прозевали подход вражеских самолетов. Сигнал «Воздушная тревога» был дан, когда «Юнкерсы» с высоты 1500 метров уже пикировали на город и порт. Истребители же вообще не успели подняться в воздух.

Стоявший под разгрузкой транспорт S-59 «Ланкастер Кастл» получил прямое попадание одной 50-кг фугасной бомбы. На нем была повреждена машина, погибли восемь британских

моряков, еще четверо получили ранения. Так же на причале были уничтожены два контейнера с самолетами и один танк, которые уже успели снять с борта судна.

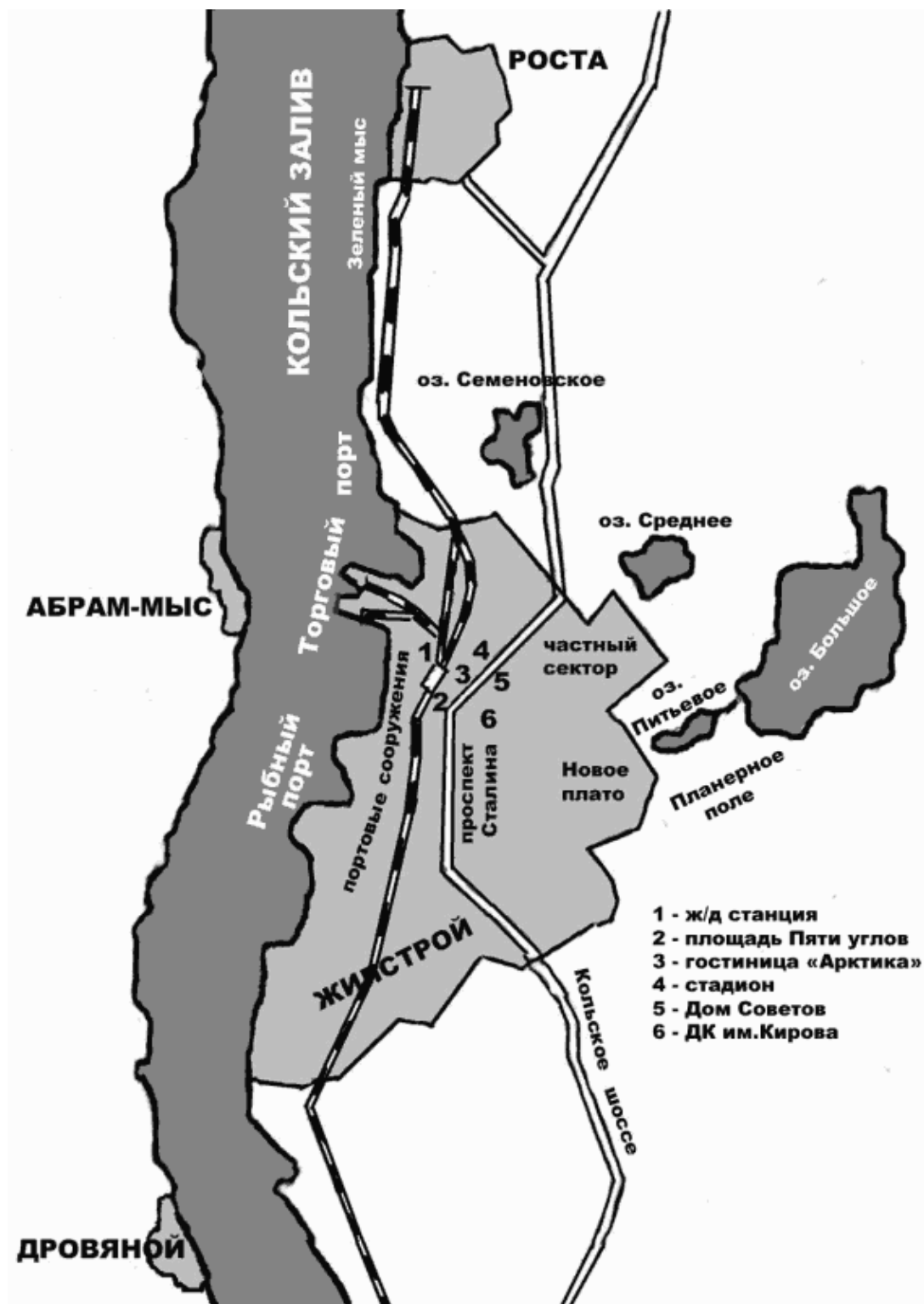


Схема Мурманска и прилегающего к нему района

Возмущенный работой наблюдателей командующий ВВС СФ генерал-майор А. А. Кузнецов отправился на наблюдательный пост, дабы лично проверить его работу. Находясь там, он около 17.00 получил сообщение, что к Мурманску приближается новая группа немецких самолетов. Это были восемь Ju-87R из I./StG5 и десять сопровождавших их Bf-109F и Bf-110. На сей раз с различных аэродромов взлетела целая армада истребителей – в общей сложности сорок пять «Харрикейнов» и И-16. Завязалось грандиозное по меркам Заполярья воздушное сражение.

Первая группа приблизилась к противнику примерно в двух километрах от Мурманска. Некоторые «Штуки» уже выпустили воздушные тормоза и начали пикировать на свои цели. С дистанции 1000–1800 метров «Харрикейны» дали по ним залп неуправляемыми реактивными снарядами. Последние с такого расстояния не представляли большой угрозы, но заставили отдельных немецких летчиков понервничать и свернуть с боевого курса. Тем временем враги продолжали сближаться. Старший лейтенант С. Г. Курзенков атаковал бомбардировщик и, как ему показалось, очередью срезал ему все хвостовое оперение. После этого вдохновленный победой пилот атаковал второй самолет, выпустив по нему весь оставшийся боезапас, но тот в решающий момент резко отвернул в сторону и ушел на запад.

Тем временем сержант А. М. Семенов настиг в районе поселка Кола один бомбардировщик и *«длинной очередью отправил его в штопор»*. Еще на три сбитых «Юнкерса» претендовали капитан Д. А. Реутов, сержанты Г. Г. Иванов и Н. Ф. Епанов. Таким образом, летчики доложили о пяти сбитых и еще об одном поврежденном самолете. При этом один бомбардировщик вроде бы упал в районе поселка Мишуково, расположенного на западном берегу Кольского залива, немного севернее Мурманска, а экипаж выбросился на парашютах. При этом собственные потери ВВС Северного флота составили два истребителя.

В действительности I./StG5 лишилась лишь одного Ju-87R-4 W.Nr.6277 «L1+BU», именно о котором, вероятно, и шла чуть выше речь. Однако что стало с двумя членами его экипажа – фельдфебелем Карлом Эрлихом (Karl Erlich) и обер-ефрейтором Куртом Бакцински (Kurt Baczynski) – неизвестно. Согласно немецким данным, они оба числятся пропавшими без вести.

Флотские летчики заявили, что якобы сорвали налет и не дали немцам прицельно отбомбиться. Однако это было не совсем так, а вернее, совсем не так. По данным службы МПВО, 24 марта на территорию Торгового порта упали 37 фугасных бомб крупного калибра. В итоге были полностью разрушены водопровод, железнодорожные пути, трансформаторная подстанция, диспетчерская и караульное помещение. Сильно пострадали склады № 14, 46 и 47, здание управления порта и причалы. Были убиты и ранены 80 человек.

В ответ на эти налеты шесть Пе-3 и четырнадцать «Харрикейнов» в тот же день в 18.38 нанесли ответный удар по аэродрому Луостари. Их пилоты затем заявили об уничтожении четырех немецких самолетов, что не подтверждается данными противоположной стороны. Однако при этом пять «иномарок» получили повреждения и совершили вынужденные посадки на своей территории.

Характерно, что доля английских и американских самолетов в составе ВВС Северного флота, ВВС 14-й армии и 122-й ИАД ПВО постоянно росла, вытесняя советские машины. К апрелю 1942 г. она составляла уже 60 %, и в дальнейшем этот процент только увеличивался. Без сомнения, это давало заполярным летчикам куда более весомые шансы на успех в войне с Люфтваффе, чем их коллегам с Большой земли.

28 марта восемь Ju-87 в 17.31 нанесли новый удар по мурманскому порту. Были разрушены склад инженерного отдела Северного флота, один причал и два склада. На путях были уничтожены шесть железнодорожных вагонов: четыре – с машинным оборудованием и два – порожних. Шесть человек получили ранения.

31 марта 1942 г. в Мурманск пришел очередной конвой PQ-13 – одиннадцать судов с 7286 тоннами груза на борту. Качественный состав последнего был все тем же: 161 истребитель, 39 авиамоторов, 173 танка, 134 бронемшины, 1261 тонна боеприпасов, 11 777 км полевого кабеля, 840 полевых телефонов, восемь локаторов типа GL?2, запчасти для танков и так далее.

3 апреля Мурманск пережил сразу два налета. Днем над городом со стороны восточных сопот в сопровождении истребителей появились восемь Ju-87R из I./StG5. Невзирая на заградительный огонь зениток, «Штуки» шли прямо на порт, где в это время под разгрузкой стояли недавно прибывшие суда. Сделав круг над причалами, штурмовики один за другим делали классический переворот через крыло и с воем сирен неслись вниз.

Транспорт S-58 «Нью-Вестминстер Сити» тоннажем 4747 брт получил сразу несколько прямых попаданий и, повалившись на борт, быстро лег на грунт. Был тяжело поврежден транспорт S-67 «Тобрук». Через пробоины в трюмы стала быстро поступать вода, и он тоже вскоре сел на грунт у своего причала. От полного затопления оба судна спасла лишь небольшая глубина в местах, где они стояли. Кроме того, пилотам Ju-87 удалось добиться попадания в S-52 «Эмпайр

Старлайт» тоннажем 6850 брт. В результате на транспорте возник большой пожар, и оно было полностью выведено из строя.^[48]

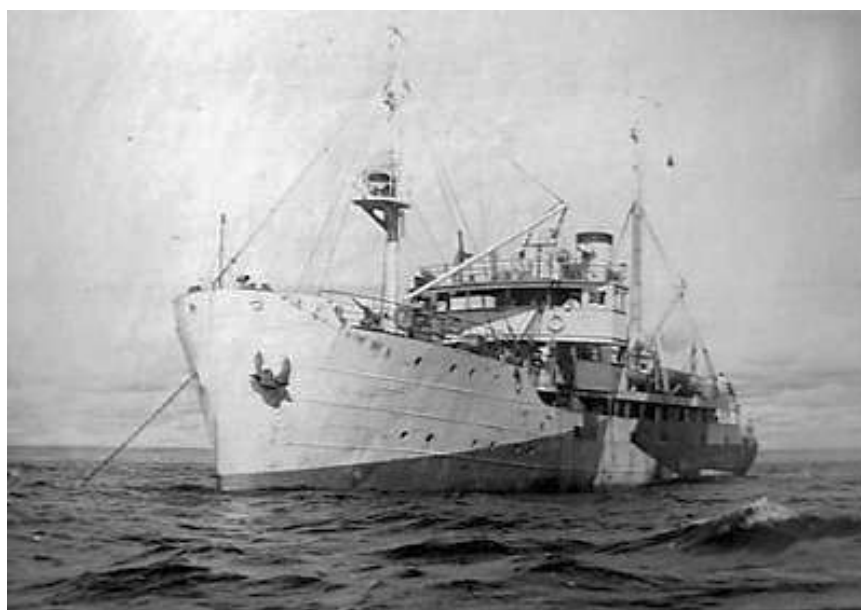
Моряк с малого охотника МО-121 В. М. Нечаев, лежавший тогда в госпитале, позднее вспоминал: *«С начала апреля немцы словно озверели. Десятки самолетов, несмотря на большие потери, рвутся к городу и порту, и опять рвутся бомбы, стреляют зенитки. И снова раненые. Только с транспорта “Нью-Вестминстер Сити” доставили около 30 пострадавших от прямого попадания бомбы в судно...»*

Немецкие самолеты, как правило, на бомбежку порта и транспортов на рейде заходили с востока, беря за ориентир одиноко стоявшее на горе здание школы (где был госпиталь). Над крышей непрерывно ревели моторы “Юнкерсов”».

Кроме того, был потоплен траулер РТ-61 «Водник», повреждены траулер РТ-7 «Сёмга» и гидрографическое судно «Ост». Последнее имело водоизмещение 850 тонн и было вооружено тремя 45-мм пушками и тремя 12,7-мм пулеметами. Также были разрушены рыбозавод и несколько жилых домов в районе порта. Новые повреждения получило здание управления порта.



Союзный транспорт в порту Мурманска.
На корме видно орудие, установленное на специальной площадке



Гидрографическое судно «Ост»

Без сомнения, это был крупный успех Люфтваффе. Этот налет в очередной раз доказал выдающиеся боевые возможности Ju-87.

Вечером того же дня повторный налет на Мурманск совершили уже восемнадцать Ju-88А. Если днем летчики 2-го Гв. САП и 78-го ИАП сообщили о четырех сбитых истребителях из состава эскорта штурмовиков: двух Вf-109 и двух Вf-110, то теперь уже зенитчики заявили о двух сбитых бомбардировщиках. Однако реальные потери 5-го воздушного флота Люфтваффе в тот день в Заполярье составили только два Вf-109Е-7 из II./JG5, причем один из них – W.Nr.3523 – разбился во время аварийной посадки из-за отказа двигателя, а второй – W.Nr.5017 – был уничтожен на аэродроме Петсамо во время налета советских бомбардировщиков.

4 апреля командование ВВС Северного флота, напуганное эффективными ударами немцев, решило вновь атаковать аэродром Луостари. В общей сложности в двух налетах на него приняли участие четырнадцать Пе-3 из 95-го ИАП и тридцать три «Харрикейна» из 2-го Гв. САП. Однако результаты этой акции оказались ничтожными. Ценой одного потерянного истребителя удалось лишь повредить один He-111Н-6 W.Nr.4123 «1Н+НН» из 1-й эскадрильи KG26. В ответ немцы в 21.30 снова подвергли бомбежке Мурманск, разрушив два жилых дома.

На следующий день семь Ju-88А из KG30 совершили новый налет на мурманский порт. Во время бомбежки получили повреждения два тральщика, а также снова траулер РТ-7.

5 апреля 1942 г. глава британской военной миссии в Архангельске, встревоженный итогами последних налетов Люфтваффе на Мурманск, предложил опять направлять все конвои в Архангельск и Молотовск. Однако командующий Северным флотом вице-адмирал Головкин и командующий Беломорской военной флотилией контр-адмирал Г. А. Степанов полагали, что транспорты можно проводить туда только после того, как будет протрален фарватер. Последнее же было пока невозможно, поскольку Белое море все еще было забито льдами. В ответ представитель Великобритании высказался в том духе, что, вероятно, придется вообще отказаться от посылки конвоев в СССР до момента открытия навигации в Белом море.

Утром 12 апреля самолеты Люфтваффе снова появились над Мурманском. В Торговом порту в результате налета были разрушены около 100 метров причала и поврежден буксирный пароход № 4. Несколько бомб упали на центр города. При этом сирены воздушной тревоги завывали одновременно со взрывами и жители не успели уйти в укрытия. Больше всех пострадал деревянный двухэтажный дом на улице Софьи Перовской. Вскоре к нему прибыли первый секретарь Мурманского обкома ВКП(б) М. И. Старостин и уполномоченный ГКО И. Д. Папанин. Увиденное зрелище поразило их. Среди развалин лежали изуродованные трупы женщин и детей, оторванные руки, обгоревшие детские игрушки.

Старостин тотчас приказал найти виновных в несвоевременной подаче сигнала «Воздушная тревога» и наказать. После проведенного расследования начальник химической службы штаба МПВО Мурманска М. Петров, в чье дежурство произошла трагедия, был отстранен от занимаемой должности и отдан под суд военного трибунала. Приговор – отправка на фронт в штрафную роту. Рядовой и командный состав службы МПВО сделал свои выводы из случившегося. Отныне сигнал «Воздушная тревога» подавался почем зря при появлении в районе Мурманска любых немецких самолетов.^[49]

15 апреля 2-й Гв. САП получил приказ: *«Непрерывным патрулированием в воздухе прикрыть город Мурманск и аэродромное базирование ВВС флота от налетов авиации противника»*. Для выполнения этого явно невыполнимого приказа командир полка подполковник Б. Ф. Сафонов направил 1-ю эскадрилью барражировать над аэродромом Ваенга, а 2-ю и 3-ю эскадрильи – над подступами к городу. По истечении времени пребывания в патруле, предусмотренного графиком, одни группы самолетов сменялись другими, бессмысленно расходуя при этом дефицитный бензин и вырабатывая ресурс работы двигателей.

В течение дня на Мурманск немцы совершили два налета, в которых участвовали 32 Ju-87R из I./StG5, а также одиннадцать Вf-110 из 10.(Z)/JG5 и Вf-109Е из II./JG5. «Штуки» шли попарно в кильватерной колонне, выше их держались двухмоторные «Мессершмитты», а далее в километре на классической высоте в 4000 метров – «стодевятые». Подобный боевой порядок обеспечивал высокоэффективное прикрытие ударных самолетов.

Вf-109 прикрывали «Штуки» на входе в пике, не давая зайти им в хвост советским истребителям. После того как пилоты штурмовиков сбрасывали бомбы и начинали выравнивать

свои машины, теперь уже «стодесятые» снижались и прикрывали их до возвращения в горизонтальный полет.

В Торговом порту и на рейде взорвались девятнадцать фугасных бомб. В итоге новые повреждения получил «Эмпайр Старлайт». От ударного воздействия при близких разрывах бомб разошлись швы обшивки корпуса транспорта S-59 «Ланкастер Кастрл» тоннажем 5172 брт, прибывшего в Мурманск еще в составе конвоя PQ-12. Он начал быстро набирать воду и вскоре сел на грунт около причала, у которого стоял под разгрузкой. В порту были уничтожены железнодорожный кран, три железнодорожных пути, причал № 10 и склад. Одна бомба попала прямо в бомбоубежище, убив двадцать и ранив одиннадцать находившихся там человек.

Навстречу немцам вылетали десять «Харрикейнов» и три высотных перехватчика МиГ-3. И по возвращении на аэродромы советские летчики заявили сразу о тринадцати сбитых самолетах: восьми «лаптежниках» и пяти «мессерах». В действительности же 5-й воздушный флот в тот день не имел вообще никаких потерь в Советском Заполярье. Тут необходимо отметить одну общую тенденцию, проявлявшуюся на всех без исключения участках советско-германского фронта и при защите тыловых объектов, – чем тяжелее были последствия удара Люфтваффе, тем на большее число побед претендовали истребители, которые должны были этот удар предотвратить.

Утром 19 апреля в Кольский залив вошли пять транспортов из состава конвоя PQ-14. Они доставили в общей сложности 3424 тонны различных грузов. Среди прочего на их борту были 116 истребителей «Харрикейн» и P-40, 50 танков М-3, четыре бронемшины, 13 594 км полевого кабеля, 429 тонн боеприпасов и 351 тонна разных порохов.

Ранним утром 23 апреля 1942 г. Мурманск одну за другой пережил две бомбежки. Сначала Ju-88А из KG30 нанесли удар по железнодорожному узлу с целью парализовать вывоз американских и британских грузов. Взрывами бомб станционные пути были разрушены в нескольких местах.

Затем в 06.50 уже двенадцать Ju-87 из I./StG5 атаковали сам порт. Над Мурманском в это время была плотная облачность, и «Штукам» в очередной раз удалось подойти к цели вообще незамеченными. Заслышав рев моторов и хорошо знакомый вой сирен, мурманчане подняли головы вверх и увидели, как из облаков один за другим вываливаются и пикируют на порт «лаптежники».

В результате четырех прямых попаданий там было потоплено ценнейшее судно – 45-тонный плавучий кран. Также ушел под воду и стоявший неподалеку буксир «Строитель». В порту были разрушены причал № 9 и склад техотдела. Сгорел один из ранее разгруженных танков. Во время налета две «Штуки» отделились от общей группы и сбросили бомбы на центр города, на улицы Ленинградская и Профсоюзов. Прямым попаданием, случайно или нет, было разрушено здание 1-го отделения милиции.

В это время в воздухе патрулировали два «Харрикейна» из 769-го ИАП 112-й ИАД ПВО, которыми управляли старший лейтенант Дрозд и младший лейтенант Негуляев. Они попытались перехватить «Юнкерсы», однако натолкнулись на Vf-109E во главе с обер-лейтенантом Хорстом Карганико, недавно назначенным командиром II./JG5. Завязался воздушный бой, в ходе которого Негуляев попал под огонь сразу трех «Мессершмиттов». Летчик решил пойти на таран и левым крылом ударил по одному из противников.

В результате Vf-109E-7 W.Nr.1333 обер-фельдфебеля Флориана Сальвенгера (Frolian Salwenger) потерял управление и упал на западный берег Кольского залива. Пилот выпрыгнул с парашютом и благополучно приземлился на русской территории. Сальвенгер попытался скрыться, но погиб в перестрелке с бойцами поста ВНОС. Впрочем, самому Негуляеву повезло не больше. В отличие от своего врага он не сумел покинуть падающий «Харрикейн» и разбился.

В 11.25 Ju-88 снова появились над Кольским заливом, атаковав корабли в губе Ваенга. Однако на этот раз им не удалось добиться никакого успеха. При этом их пытались перехватить четыре «Харрикейна» из 2-го Гв. САП, но истребители из 7-й эскадрильи JG5 действовали четко, не дав им приблизиться к «Юнкерсам». Завязался ожесточенный бой, в ходе которого были сбиты два «Харрикейна», причем пилот одного из них сержант Семенов погиб. Он успел выпрыгнуть с парашютом, но тот не раскрылся.

Вообще же 23 апреля стало неудачным днем для ВВС Северного флота и 122-й ИАД ПВО. В воздушных боях они лишились семи «Харрикейнов» и одного бомбардировщика СБ, погибли и

пропали без вести семь летчиков. Потери же Люфтваффе составили только один уже упоминавшийся выше «стодевятый».

Утром 24 апреля погода в районе Мурманска улучшилась, облачность рассеялась. Можно было быть уверенным в том, что немцы наверняка появятся вновь, и потому в воздухе постоянно патрулировали советские истребители. И когда около 10.00 с северо-запада появилась «восьмерка» Ju-87R из I./StG5 в сопровождении Bf?109E из II./JG5, то в десяти километрах от города ее встретили три P-40 из 20-го Гв. ИАП ВВС СФ и восемь «Харрикейнов» из 760-го ИАП ВВС 14-й армии. Затем прибыло подкрепление из 768-го и 769-го авиаполков ПВО.

Создав большое численное преимущество, советским летчикам удалось связать боем «Мессершмитты», после чего некоторые из них смогли атаковать и «Штуки». Старший политрук Анохин и лейтенант Бардаш подбили по одному штурмовику, остальные же резким переходом в пикирование с последующим выводом у самой земли смогли уйти от преследователей.

Фактически же был сбит и затем упал на советской территории только один Ju-87R-4 W.Nr.6234 «L1+FW». Его пилот – лейтенант Рудольф Нойманн (Rudolf Neumann) – сумел незамеченным скрыться в тундре, а потом благополучно добраться до позиций горных егерей. В то время как его бортрадист-стрелок – унтер-офицер Курт Граеф (Kurt Graef), – приземлившись на парашюте в другом квадрате, пропал без вести. Второй же самолет – Ju-87R-2 W.Nr.5680 «L1+KV» – получил повреждения средней тяжести (25 %) и совершил вынужденную посадку уже за линией фронта. Оба члена его экипажа – пилот обер-лейтенант Йозеф Шоппе (Josef Schorpe) и бортрадист-стрелок унтер-офицер Карл Хаммель (Karl Hammel) – не пострадали. Сам же налет на сей раз закончился для немцев безрезультатно.

Пытаясь ослабить ударную мощь Люфтваффе, командование советских ВВС вновь и вновь прибегало к своему излюбленному и столь же неэффективному способу борьбы – ударам по авиабазам. 25 апреля шестнадцать Пе-2 из 608-го БАП в сопровождении пятнадцати ЛаГГ-3 и P-40 в 08.20 атаковали аэродром Хебуктен, сбросив на него 48 фугасных бомб разных калибров. Последняя «пешка» производила аэрофотосъемку результатов бомбежки, на основании которой был сделан оптимистический вывод об уничтожении сразу пятнадцати вражеских самолетов. И это при том, что фактически были лишь повреждены по одному Ju-87R из I./StG5 и Bf-109E-7 из II./JG5.



Экипаж Ju-87R-2 из 2-й эскадрильи StG5: обер-лейтенант Йозеф Шоппе (слева) и его бортрадист-стрелок унтер-офицер Карл Хаммель



Летчики из I./KG30

Вдохновившись этим «успехом», штаб ВВС Северного флота на следующий день послал штурмовать Хебуктен восемь Пе-3 из 95-го ИАП. На этот раз рейд закончился полным крахом. Когда в 16.03 «пешки» появились над целью, их атаковали «Мессершмитты» из JG5 «Айсмеер». В итоге были сбиты пять самолетов, из десяти членов их экипажей погибли восемь, а сам аэродром при этом не пострадал. После этого последовал «разбор полетов» и приказ Наркома ВМФ Кузнецова, отныне запрещающий использование Пе-3 для ударов по вражеским аэродромам.

Люфтваффе же продолжали наносить удары по Мурманску, правда, тоже с переменным успехом. Так, 29 апреля во время очередного налета зенитным огнем с кораблей были сбиты два

Ju-88А-4 из I./KG30: W.Nr.140210 «4D+GH» и W.Nr.0883701 «4D+CK». При этом из восьми членов их экипажей в живых остался только один пилот первого бомбардировщика обер-фельдфебель Ханс Карпескиль (Hans Karpeskiel).

В. М. Нечаев, чей МО-121 ремонтировался тогда в Мурманске, вспоминал о налетах начала мая: *«День 1 мая чуть не стал последним в жизни парней нашего катера. Еще звучал по радио запоздавший сигнал „ВТ“, а над крышей проревели моторы немецкого самолета, раздался треск дерева и тут же – взрывы бомб. Дом сильно трянуло...»*

«Вся сила взрыва приилась на сарай для дров, от которого осталось одно воспоминание... Жители соседнего дома спрятались в вырытом во дворе окопчике, и одна из четырех бомб упала точно в него. Получилась братская могила для десяти человек. С того дня мы не прятались ни в каких убежищах, а просто выходили на открытое пространство. Вахтенные на катере стреляли по пикировщикам из крупнокалиберного пулемета».

Подводная лодка Щ-403 в мае 1942 г. тоже стояла в Мурманске на ремонте, продолжавшемся уже несколько месяцев. Ее штурман А. П. Кузнецов рассказывал о бомбежках: *«Наши экипаж размещался на втором этаже двухэтажного бывшего детсада. Однажды вечером немцы предприняли массированный налет на город и порт. Весь наш экипаж ушел в городское убежище, а мне как дежурному по команде пришлось остаться. Минут через пять я услышал вой падающей бомбы и выскочил из комнаты на лестничную клетку. Тут раздался сильный треск и взрыв...»*

«Бомба попала в крышу, прошла через комнату, где я был, пробила стену и взорвалась у угла здания в мерзлой каменистой почве...»

«Через две недели здание детсада, из которого нам пришлось уйти, сгорело при очередной бомбардировке, а в щели, которая находилась во дворе, погибло 60–80 человек из торпедной партии. Только после этого я стал бегать в городское убежище, построенное под скалой и недоступное ни для каких бомб».

Подобные же ужасы бомбардировок испытала и Юлия Петрова, работавшая с марта 1942 г. контролером местной таможни: *«Однажды в мурманском порту меня застал налет немцев. Похожие на огромных серебряных птиц самолеты летели так низко, что пилотов было видно. Поливают из пулеметов. Много тогда погибло, я же спряталась под паровоз, а он тронулся. Не знаю, как я тогда вывернулась из-под колес?! Они лишь отпечатались на подоле моего тулупа».*

Весной 1942 г. регулярным налетам немецкой авиации так же подвергалась и главная база Северного флота в Полярном. В связи с этим штаб флота и центральный узел связи были переведены в новый бункер, оборудованный в глубине скалы. В целях усиления противовоздушной обороны базу было решено оснастить первой станцией орудийной наводки СОН-2. Эта установка, недавно принятая на вооружение, позволяла обнаруживать воздушные цели на расстоянии до 50 км, а с дистанции 30 км уже довольно точно определять их координаты: дальность, азимут и угол места. Эти данные вводились в прибор управления артиллерийским зенитным огнем (ПУАЗО), после чего зенитная артиллерия открывала сопроводительный огонь. Теоретически это могло заметно повысить эффективность ПВО.

В Полярный была отправлена спецгруппа выпускников училища ПВО ВМФ, инженеров с высшим образованием, которые и должны были установить СОН-2, а потом научиться на ней работать. Группа прибыла на базу 11 апреля 1942 г., однако тут возникли проблемы. Для работы станции требовалась ровная площадка радиусом 50 метров, причем на открытом месте, возвышающемся над местностью. Да еще на таком, чтобы ее в то же время не было заметно с воздуха. Вокруг Мурманска таких мест немного, но в итоге все же удалось найти приемлемую позицию на сопке Вестник. Последующий монтаж СОН-2 занял около месяца.

Одновременно происходило и постепенное улучшение организации противовоздушной обороны флота. Было организовано взаимодействие береговых и корабельных зенитных средств, до этого паливших вразнобой. В единую систему попытались объединить и службы наблюдения и оповещения: СНИС ПВО Северного флота и ВНОС Мурманского дивизионного района ПВО. С этой целью создали прямую телефонную связь между их главными постами и приемные радиовахты на общей волне оповещения. Была скоординирована работа и расположение на местности наблюдательных постов.

Ранним утром 6 мая 1942 г. в Кольский залив вошли сразу двадцать транспортов конвоя PQ-15. До этого в Мурманск еще ни разу не приходило одновременно столько судов. Они доставили

15 706 тонн грузов, в том числе 140 истребителей «Харрикейн» и Р-40, 392 танка «Матильда», «Валентайн» и М-3, 75 бронемашин, 3682 тонны боеприпасов, 799 тонн пороха, 79 169 км полевого кабеля, 4224 полевых телефона, тринадцать локаторов GL-2 и так далее.

Часть транспортов сразу встала под разгрузку, остальные бросили якорь на рейде. Кроме того, в мурманском порту еще находились некоторые суда из состава предыдущего конвоя PQ-14. Так что недостатка в целях для Люфтваффе не было.

Днем 15 мая пятнадцать «Юнкерсов» из II./KG30 в сопровождении семнадцати Bf-109 из II./JG5 совершили налет на стоянки судов. Затем порт с пикирования атаковали еще и Ju-87 из I./StG5. В результате там были повреждены американский пароход «Яка» тоннажем 5432 брт, пришедший в Мурманск еще в составе PQ-14, и подлодка Щ-404. При этом немцы потеряли два Ju-88А-4: W.Nr.142038 «4D+HM» унтер-офицера Эрвина Ягера (Erwin J?ger) и W.Nr.142055 «4D+LN» унтер-офицера Йохана Вебера (Johan Weber). Все восемь членов их экипажей погибли.

Утром 17 мая Ju-88А из I./KG30 нанесли очередной удар по Мурманску. Они появились над городом тремя группами с разных направлений. Самая большая группа из пятнадцати «Юнкерсов», зайдя, как и положено, с запада, подвергла бомбардировке железнодорожный узел и Торговый порт. Другая группа подошла с юго-запада, со стороны поселка Дровяной, расположенного на западном берегу Кольского залива, и спикировала на Рыбный порт, лесную биржу и судоверфь. В то время как еще шесть «Юнкерсов» зашли с востока и сбросили бомбы на центр города, в районе улиц Карла Маркса и С. Перовской.

В результате трех прямых попаданий здание управления треста «Арктикуголь», расположенное на углу этих улиц, на глазах у очевидцев в прямом смысле слова подпрыгнуло в воздух, а потом в одно мгновение осыпалось кучей бревен, досок и щепок, перемешанных с землей. При этом один раненый военнослужащий застрял между тяжелыми бревнами. На его вызволение затем ушло 43 часа! Причем все это время непрерывно трудились 38 бойцов МПВО. Пожары полыхали по всему городу, а столбы дыма заволкли все небо.

Навстречу бомбардировщикам были направлены «Харрикейны» и «Киттихауки»^[50] из 2-го Гв. САП ВВС СФ, а также из 20-го Гв. ИАП и 197-го ИАП из ВВС 14-й армии. Согласно советским данным, они сбили три «Юнкерса» ценой потери одного истребителя из 2-го Гв. САП, пилот которого – младший лейтенант И. С. Криворученков – погиб.

На самом же деле KG30 лишилась только одного бомбардировщика – Ju-88А-4 W.Nr.142062 «4D+LN» из 1-й эскадрильи. Все четыре летчика – пилот унтер-офицер Вильгельм Тейхманн (Wilhelm Teichmann), штурман фельдфебель Якоб Макк (Jacob Mack), бортрадист унтер-офицер Герберт Фишер (Herbert Fischer) и бортстрелок унтер-офицер Хейнц Црегеде (Heinz Zregede) – погибли.

На следующий день – 18 мая – самолеты 5-го воздушного флота Люфтваффе совершили два налета на мурманский порт и сам город. Сначала утром тридцать два «Юнкерса» из II./KG30, действовавшие под прикрытием двадцати Bf-109 и Bf-110 из JG5, опять тремя отдельными группами атаковали транспорты, стоявшие под разгрузкой у причалов и на якорях в Кольском заливе. В 11.30 в результате близкого разрыва 500-кг фугасной бомбы пробоину в кормовой части получил американский транспорт «Дир Лодж» тоннажем 6187 брт, пришедший в составе конвоя PQ-15. В его трюмы начала поступать вода, но в результате принятых командой мер судно все же осталось на плаву.

На перехват бомбардировщиков поднялись в общей сложности 37 флотских и армейских истребителей. По возвращении их пилоты заявили о том, что сбили сразу восемь «Юнкерсов» и три Bf-110. Кроме того, еще на три сбитых бомбардировщика претендовали зенитчики. При этом ВВС 14-й армии потеряли в воздушных боях три «Томагавка» и два «Харрикейна».

Получалось, что II./KG30, лишившуюся за один вылет сразу одиннадцати самолетов, постиг едва ли не полный разгром. Однако как это многократно происходило, реальность была совсем иной. Обрато на аэродром не вернулся лишь один Ju-88А-4 W.Nr.881746 «4D+LN» из 5-й эскадрильи, экипаж: пилот унтер-офицер Людвиг Брирклийн (Ludwig Brierklein), штурман унтер-офицер Йохан Розенбергер (Johann Rosenberger), бортрадист обер-ефрейтор Йозеф Хубер (Josef Huber) и бортстрелок обер-ефрейтор Фритц Крюкгерле (Fritz Kr?kgerle). В немецких источниках утверждается, что он был сбит зенитным огнем.

Затем уже во второй половине 18 мая над Мурманском внезапно появились семь Ju-87R из I./StG5, которых сопровождали шесть Bf-109 из II./JG5 и три Bf-110 из 10.(Z)/JG5. Они зашли с южного направления, обойдя посты ВНОС, и потому сигнал «Воздушная тревога» уже в который раз был подан, когда «Штуки» уже пикировали на город. Взрывы снова прозвучали в его центральной части, где были полностью разрушены управление милиции и городская столовая, серьезные повреждения получил водопровод.

В последующие десять дней противоборствующие стороны обменялись ударами по аэродромам. 19 и 25 мая немцы дважды атаковали аэродром Мурмаши, где базировались флотские истребители. Однако значительных успехов они не добились, уничтожив на земле один МиГ-3 и один «Харрикейн». Затем 28 мая уже семь Пе-2 из 608-го БАП сбросили в ответ на Луостари двенадцать бомб ФАБ-250, четыре ФАБ-100 и четыре ФАБ-50. Аэродром не пострадал, но зато атакующие потеряли одну «пешку».

В течение 28 мая самолеты 5-го воздушного флота Люфтваффе, действуя мелкими группами, совершили четыре налета на Мурманск. При этом был потерян Ju-87R-2 W.Nr.5709 из I./StG5, который был подбит то ли истребителями 122-й ИАД ПВО, то ли зенитчиками, то ли артиллеристами эсминца «Гремящий». Не дотянув до своего аэродрома, он совершил вынужденную посадку в районе поселка Западная Лица. При этом его пилот лейтенант Эберхард Клаукк (Eberhard Klaus) и бортрадист-стрелок обер-ефрейтор Ханс Хюллен (Hans H?llen) не пострадали и вскоре вернулись в свою группу.

В последние дни мая 1942 г. ожидался приход в Мурманск очередного конвоя PQ-16, который уже на подходе к Кольскому заливу систематически подвергался воздушным ударам. Поэтому, опасаясь за судьбу его судов, советское командование вновь и вновь отдавало приказы бомбить немецкие аэродромы.

В полночь 29 мая пять Пе-2 из 608-го БАП и двенадцать «Томагавков» из 20-го Гв. ИАП нанесли удар по Хебуктену. Они с высоты 3800 метров сбросили по двенадцать бомб ФАБ-50 и ФАБ-100. Летчики сообщили, что наблюдали два прямых попадания во вражеские самолеты и два очага пожара. Командование ВВС 14-й армии верило в эти донесения, и у него возникло естественное желание закрепить успех.

Семь СБ-3 из 137-го БАП, шесть «Аэрокобр» и пять «Томагавков» в 04.35 30 мая совершили налет на аэродром Луостари, сбросив в общей сложности тридцать фугасных и 132 осколочные бомбы. И опять якобы были два прямых попадания в стоявшие там самолеты и наблюдались три очага пожара.

Вслед за ними в 04.40 уже Пе-2 и четырнадцать «Томагавков» сбросили на аэродром Хебуктен четырнадцать ФАБ-100 и двадцать две ФАБ-50. Результаты этого налета были позднее, как водилось, «подтверждены» показаниями унтер-офицера Гюнтера Хольма (G?nther Holm), чей Ju-87R-2 W.Nr.6209 был сбит 7 июля в районе Мурманска. Взятый в плен летчик на допросе рассказал, что якобы 30 мая на аэродроме Хебуктен *«было разрушено два барака, много убито и ранено, уничтожен один Ю-88 и несколько Ме-109»*.

Советское командование всегда с удивительной верой относилось к показаниям пленных, особенно в части подтверждения своих собственных успехов. Фактически же за время всех этих бомбежек получил повреждения (25 %) лишь один двухмоторный Caudron C.445, находившийся на аэродроме Хебуктен и числившийся в составе I./StG5. Это был один из многих французских самолетов, доставшихся в июне 1940 г. Третьему рейху в качестве трофея и которые использовались в Люфтваффе как связные, транспортные и учебные самолеты.

Неудивительно, что такие «успешные» удары по аэродромам не помешали немцам произвести днем 30 мая серию новых налетов на Мурманск. Истребители ВВС Северного флота в этот день провели 17 воздушных боев в районе города, заявив о четырнадцати сбитых самолетах. Особенно отличились пилоты эскадрильи капитана Адонкина, все еще летавшие на И-16. На самом же деле 5-й воздушный флот Люфтваффе ни над городом, ни над его окрестностями тогда вообще не потерял ни одной машины.

В 19.00 того же дня в Кольский залив вошли двадцать транспортов конвоя PQ-16, доставившие 14 380 тонн различных грузов. На их борту находились 176 самолетов, 376 танков «Матильда», «Валентайн» и М-3, восемь бронемашин, 3284 тонны боеприпасов, 561 тонна пороха,

50 802 км полевого кабеля, 600 полевых телефонов, 32 локатора GL-2, а также авиамоторы, запчасти для самолетов и танков.

В прицеле Иоканга

Еще в конце 30-х годов XX века в поселке Иоканга,^[51] расположенном у места впадения одноименной реки в Святоносский залив Баренцева моря, был создан опорный пункт Северного флота. Позднее его переименовали в Иокангскую военно-морскую базу.

С началом боевых действий в Заполярье эта база, находившаяся приблизительно на половине пути между Мурманском и Архангельском, приобрела большое значение. Оттуда выходили сторожевые корабли и катера, несшие дозорную службу в Баренцевом море и подходах к горлу Белого моря, и тральщики, обеспечивавшие безопасное прохождение судов.

Поэтому неудивительно, что весной 1942 г. 5-й воздушный флот Люфтваффе параллельно с интенсивными бомбежками Мурманска нанес серию мощных ударов и по Иоканге. 20 апреля в результате налета Ju-88 из KG30 там были повреждены четыре боевых корабля, а на танкере «Фрунзе» возник пожар. В поселке были разрушены несколько домов, убиты два и ранены 24 человека.

Вечером 12 мая немцы снова атаковали Иокангу. В 18.30 на посту СНИС взвился сигнал «Воздушная тревога». Корабли на рейде, а также немногочисленные зенитные орудия на берегу были приведены в боевую готовность. Сторожевой корабль «Бриллиант» начал выбирать якорь, дабы иметь возможность маневрировать. Между тем три Ju-88А, зайдя со стороны солнца, внезапно появились над рейдом и начали пикировать на корабли. Моряки открыли огонь из «сорокапятков», но самолеты приближались стремительно, а солнце слепило глаза наводчикам.

Вскоре послышался свист падающих бомб. В 18.45 одна из них, пробив левое крыло носового мостика «Бриллианта» и лед, взорвалась прямо под бортом корабля. В результате в левом борту образовалось множество пробоин и в трюм начала поступать вода. Вышли из строя водяная магистраль и электросеть. При взрывах погибли военком корабля П. В. Пономаренко, военфельдшер В. П. Долбин, шесть матросов и старшин, а также находившиеся на борту военкомы 3-го и 5-го дивизионов сторожевых кораблей А. П. Михалёв и В.А. Самодин. Свыше 50 человек получили ранения и контузии, в том числе и лейтенант Г. Д. Доббин. Последний исполнял обязанности командира корабля, поскольку «штатный» командир «Бриллианта» капитан-лейтенант А. А. Косменюк находился на сборах в штабе базы.

Несмотря на ранение, Доббин спешно сформировал аварийную партию, которая под его руководством попыталась заделать пробоины и прекратить затопление отсеков. Однако вода прибывала так быстро, что насосы не справлялись, и матросы вскоре вынуждены были покинуть трюм. Кроме того, борьба за живучесть осложнялась возникшим пожаром, из-за которого пришлось затопить носовой артиллерийский погреб.

Подошедший в 19.15 морской буксир «Северянин» начал поливать горящий сторожевик водой из шланга. В то же время другой буксир «Шквал» совместно с двумя мотоботами попытался отвести корабль на мелководье. Однако роковую роль в судьбе «Бриллианта» сыграла глубинная бомба, соскользнувшая с его кормы в воду и через короткий промежуток времени взорвавшаяся. От полученных повреждений корабль вскоре повалился на левый борт и затонул.

Кроме того, во время этого налета были повреждены тральщик Т-911 (бывший траулер РТ-76 «Астрахань») и сторожевой корабль СКР-15, также стоявшие в бухте Иоканги. Погибли в общей сложности тринадцать моряков и еще 46 получили ранения.

Потеря «Бриллианта» стала тяжелой утратой для Северного флота.^[52] Это был один из четырех сторожевиков этого типа, построенных специально для Северного флота в середине 30-х годов на заводе имени Жданова в Ленинграде, до января 1941 г. носивший обозначение ПСК-303. Он имел водоизмещение 580 тонн, длину 62 метра и мог развивать скорость до 17,2 узла. Его вооружение включало одно 102-мм орудие, две 45-мм и одну 37-мм пушки, два 12,7-мм пулемета и два бомбосбрасывателя. Корабль брал на борт по двадцать глубинных бомб типа Б-1 или М-1, а также 31 мину. Экипаж корабля насчитывал 61 человека.

17 мая группы по шесть «Юнкерсов» из II./KG30 совершили еще два налета на Иокангу. На сей раз прямым попаданием был потоплен СКР-21 капитан-лейтенанта К. Ф. Попова. Это был довольно крупный корабль водоизмещением 1200 тонн, длиной 55,4 метра и с экипажем из 42 человек. Его построили в 1932 г. как рыболовный траулер. Первоначально он назывался «Филипп Медведь», а затем в 1939 г. был переименован в РТ-73 «Куйбышев». В начале августа 1941 г. судно, принадлежавшее Севгосрыбтресту, мобилизовали и, вооружив двумя 76-мм пушками и двумя 7,62-мм пулеметами, в качестве сторожевика включили в боевой состав Северного флота.

Еще одна бомба попала точно в сторожевой корабль «Бриз». Он получил тяжелые повреждения, но все же остался на плаву. Как и СКР-21, это был переоборудованный рыболовный траулер, который до мобилизации в конце июня 41-го года назывался РТ-58 «Спартак». От ударного воздействия при близких разрывах бомб сильно пострадал корпус сторожевика СКР-25 (бывший траулер РТ-88 «Печорец»). Разлетавшимися осколками были ранены командир корабля лейтенант В. А. Киреев и его помощник Л. М. Садиков. Во время налета пострадал и еще один сторожевой корабль – СКР-22 (бывший траулер РТ-79 «Тбилиси»). Всего при бомбежке погибли шесть человек и 24 получили ранения.

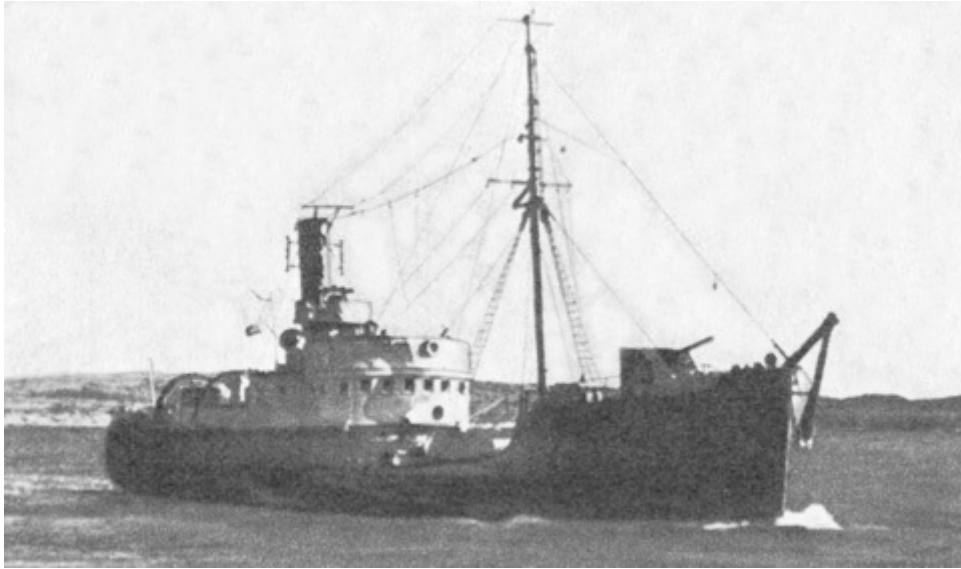
При этом зенитным огнем был поврежден всего один немецкий самолет – Ju-88А-4 W.Nr.882033 из II./KG30, который затем благополучно вернулся на аэродром Банак. Никто из членов его экипажа не пострадал.

На следующий день – 18 мая – последовал новый налет на рейд Иоканги, в котором участвовали семнадцать «Юнкерсов». На этот раз там снова был поврежден тральщик Т-911, а также тральщик Т?904 (бывший траулер РТ-94 «Жданов»). Советские зенитчики претендовали на один сбитый бомбардировщик, но это не подтверждается сведениями противоположной стороны.

21 мая 1942 г. на рейд Иоканги в сопровождении эсминца «Валериан Куйбышев» и сторожевого корабля «Рубин» прибыл ледокол «Красин». Вскоре начался очередной налет Люфтваффе, в ходе которого на стоянки кораблей были сброшены 32 фугасные бомбы. Четыре из них взорвались поблизости от «Красина», в том числе одна – в нескольких метрах от его правого борта. В результате ударным воздействием выбило один из кингстонов в днище ледокола, и вода начала поступать в машинное отделение. Капитан Гришевич, понимая, что корабль может пойти ко дну, тотчас отдал приказ идти к причалу. Там аварийная партия завела на поврежденный кингстон пластырь и откачала воду.



Позиции зенитной батареи в Иоканге



Сторожевой корабль Северного флота, переоборудованный из рыболовного траулера

Все эти удары заставили командование Северного флота срочно усилить противовоздушную оборону Иокангской военно-морской базы. 15 июня восемь катеров-тральщиков доставили туда вместе с расчетами и запасом боеприпасов десять 20-мм зенитных автоматов «Эрликон», полученных от союзников. Еще через два дня в Иокангу на тральщиках ОВРа была переброшена батарея из четырех 76-мм орудий с личным составом.

Затем в течение июня германская авиация еще несколько раз бомбила Иокангу, но серьезных успехов больше не добилась. Так, 17 июня на подходе к базе одиннадцать Ju-88А атаковали внутренний конвой, следовавший из Архангельска. В его состав входили три транспорта с углем, боеприпасами, пиломатериалами и продовольствием. Их охраняли три сторожевых корабля и три тральщика. Несмотря на многочисленные заходы и сбросы бомб с пикирования, ни один из кораблей не пошел ко дну.

Жаркое лето Мурманска

Началось лето 1942 г. В Заполярье оно не предвещало жарких дней и купания, но люди все равно смотрели на его календарный приход с оптимизмом. Мурманчане и не подозревали, какие испытания вскоре выпадут на их долю.

В течение 1 июня двадцать четыре Ju-88А из KG30 и четырнадцать Ju-87R из I./StG5, которых прикрывали Vf-109F и Vf-110 из JG5, совершили три налета на мурманский порт. Там под разгрузку уже встали девять вновь прибывших судов, но досталось не им. Прямыми попаданиями были потоплены американский транспорт «Эмпайр Старлайт» из конвоя PQ-13, ранее уже дважды поврежденный немцами, и советский пароход «Субботник» тоннажем 325 брт. Оба корабля записали на свой счет пилоты «Штук».

Кроме того, в результате бомбежек был серьезно поврежден причал, сгорели двадцать складов, лесопильный завод, кузница, гужевая база, морской интерклуб, здание управления порта и две столовых. Над Мурманском поднялся крупнейший столб дыма, который было видно за десятки километров. После 1 июня мурманский порт уже представлял собой сплошные развалины.

По итогам дня истребители ВВС Северного флота заявили о трех сбитых «стодевятых», зенитчики – о двух «Юнкерсах», а канониры эсминца «Гремящий» – еще о трех «лаптежниках». На самом же деле 5-й воздушный флот Люфтваффе лишился только одного самолета – Ju-87R-4 W.Nr.6234 «L1+CV» из I./StG5, который был подбит зенитным огнем. Его пилот фельдфебель Георг Гутче (Georg Guttsche) уцелел и затем благополучно вернулся в свою группу, а вот бортрадист-стрелок унтер-офицер Бруно Пранге (Bruno Prange) пропал без вести.

2 июня налеты продолжились с новой силой. В 11.20 по местному времени в Мурманске был подан сигнал «Воздушная тревога», а через двенадцать минут началась зенитная стрельба. С аэродрома Ваенга взлетели пять И-16 и восемь «Харрикейнов» из трех эскадрилий 78-го ИАП.

«Ишаки» капитана Адонкина вступили в бой с большой группой Вf-109, прилетевшей для зачистки неба над городом, чтобы тем самым обезопасить подходящие Ju-87. Впоследствии летчики написали в рапортах, что сумели «связать боем» все «Мессершмитты» и что это, в свою очередь, позволило «Харрикейнам» беспрепятственно атаковать «Штуки». Капитан Дижевский атаковал ближайший штурмовик и, произведя с дистанции 50–100 метров четыре очереди, сбил его. После этого он зашел в хвост второму «лаптежнику» и подбил его, но затем сам был атакован подоспевшими «стодевятыми» из 6-й эскадрильи JG5.

Боевые рапорты других пилотов также свидетельствовали об успехах. Так, лейтенант Н. Николаев атаковал Ju-87 с дистанции буквально десять метров, дал очередь по мотору, который вспыхнул факелом, а фонтан масла, хлынувший оттуда, залил всю переднюю часть его «Харрикейна». Всего же было заявлено о семи сбитых штурмовиках.

Однако в тот раз I./StG5 потеряла во время налета на Мурманск фактически только два Ju-87R-1: W.Nr.5545 «L1+EW» и W.Nr.5485 «L1+LW». Оба экипажа – обер-лейтенант Карл Пойлс (Karl Peuls) и унтер-офицер Якоб Хольтмайер (Jacob Holtmaier), лейтенант Карл Ремпп (Karl Rempp) и обер-ефрейтор Вернер Сэмманн (Werner S?mann) – погибли.

В 14.00 последовал второй авиудар по Мурманску. Подходу все тех же «Штук» опять предшествовало появление большой группы «Мессершмиттов». В это время на высоте 3500 метров над западным побережьем Кольского залива патрулировали четыре «Харрикейна» из 768-го ИАП. Внезапно их атаковали несколько пар Вf-109, выскочивших из облаков. Растерявшись, летчики впустую выпустили реактивные снаряды, а потом попытались организовать нечто вроде оборонительного круга. В итоге были сбиты два советских истребителя, а их пилоты спаслись на парашютах.

Всего же в ходе воздушных боев, предшествующих этому налету на Мурманск, советской стороной было потеряно шесть истребителей. Немцы же вышли из сражения без потерь. Взрывами бомб, сброшенных Ju-87, были повреждены причалы № 1 и 12, склад Рыбного порта и подводная лодка Щ-404.

3 июня погода в районе Мурманска ухудшилась. Это дало долгожданную передышку жителям города, летчикам и морякам. Силы ПВО получили пополнение. Из глубины страны прибыли 885-й ЗенАП, а также несколько отдельных зенитно-пулеметных рот и взводов.

Однако перерыв в налетах совсем не означал, что опасаться пока больше нечего. В течение мая – начала июня, помимо дневных бомбежек Мурманска и судов, «Юнкерсы» из KG30 по ночам еще сбрасывали на судоходные фарватеры в Кольском заливе донные мины. И эта мера тоже дала свои результаты.

Вечером 3 июня американский транспорт «Стил Уокер» тоннажем 5685 брт, пришедший в составе конвоя PQ-16 и уже частично разгруженный, вышел из Мурманска на якорную стоянку в губе Кулонга. Уже в 19.58 в районе мыса Мишуков он подорвался на донной mine и начал погружаться в воду. Его попытались отбуксировать на мелководье, но в 20.43, не доходя около двух кабельтовых^[53] до берега, судно затонуло на глубине около двадцати метров.

Тем временем штаб 5-го воздушного флота Люфтваффе изучал обстановку. Гитлер распорядился полностью пресечь поставки английской и американской техники в Советский Союз через Мурманск, и этот приказ надо было выполнять. Весьма небольшие силы, имевшиеся в Северной Норвегии в распоряжении командующего флотом генерал-оберста Штумпфа, можно было далее использовать для трех основных целей: атаковать суда в открытом море, бомбить мурманский порт и находящиеся там корабли, атаковать железнодорожные станции и перегоны на Кировской железной дороге.

Косвенно повлиять на работу порта также можно было, полностью разрушив жилые кварталы Мурманска. Дело в том, что тысячи рабочих, обеспечивавших разгрузку судов и последующую погрузку всего доставленного ими на эшелоны, где-то жили. А лишиться крыши над головой в условиях Заполярья было катастрофой. Кроме того, можно было попытаться уничтожить имевшиеся в городе запасы продовольствия.

Тактику налетов на Мурманск было решено изменить. Вместо регулярных ударов группами по 13–15 бомбардировщиков генерал-оберст Штумпф приказал перейти к ударам одиночными машинами либо группами по два-три самолета с интервалом в 30–40 минут. Это должно было не

только запутать и дезориентировать советскую ПВО, но и привести к изматыванию сил летчиков и зенитчиков, сломить моральный дух мирного населения.

Все это претворилось на практике 5 июня, как только погода улучшилась. Немцы не просто возобновили налеты на Мурманск и его окрестности, отныне состояние «Воздушная тревога» длилось в городе по 16–18 часов.

Здесь важно отметить, что германская агентура в Мурманске, несмотря на постоянную профилактическую работу органов НКВД, работала очень эффективно. Штаб 5-го воздушного флота прекрасно знал обстановку в городе, в его распоряжении имелись подробные схемы инженерных коммуникаций, водопровода, сведения о расположении секретных и замаскированных объектов.

В 1942 г. жители особенно почувствовали на себе эту информированность противника. Так, промышленные предприятия города пытались маневрировать графиком работы. Если бомбардировки в основном происходили днем, то основную массу работ переносили на ночь. Однако через некоторое время начинались ночные бомбежки, а днем немцы делали перерыв. Затем все повторялось в обратной последовательности, и так по несколько раз.

Итак, 5 июня в Мурманске была в очередной раз объявлена воздушная тревога, по всему городу завывали сирены, а в порту ревуну кораблей. Однако «Штуки» неожиданно направились не по привычному маршруту к порту, а в сторону так называемого Планерного поля, бывшего, по сути, большим пустырем. Сделав круг над этой площадкой, самолеты один за другим делали переворот через крыло и почти вертикально пикировали к земле. Было отчетливо видно, как от них отделяются бомбы, и вскоре землю сотрясли мощные взрывы. Через некоторое время появилась новая группа Ju-87, и картина повторилась. Причем сбрасывались бомбы большой мощности, так что грохот взрывов был слышен за тридцать километров. Потом последовал третий подряд удар, и все по одному и тому же месту. Вскоре весь район Планерного поля охватили дым и пламя.

Жители города, наблюдавшие это авиашоу, удивлялись и даже посмеивались, зачем это «фрицы» бомбят пустырь. Просто они не знали, что под скалы на северной окраине Планерного поля в обстановке строгой секретности некоторое время назад были перевезены основные продовольственные запасы Мурманска! Кроме того, по этому участку проходил главный водовод, снабжавший пресной водой южную часть города и Рыбный порт. В результате бомбардировки скалы, прикрывавшие склады, обрушились, и продовольственные запасы были полностью уничтожены. Кроме того, тщательно замаскированное головное сооружение водопровода было также полностью разрушено, а сам водовод перебит в шести местах.

Это был большой успех пилотов I./StG5. При этом все Ju-87, участвовавшие в этих ударах, благополучно вернулись на аэродром Петсамо.

10 июня Люфтваффе совершило налет на район Мурманска под названием Жилстрой. Основной удар наносился по линиям магистрального водопровода, проходящим под улицами и перекрестками. В итоге водовод был перебит сразу в восемнадцати местах, причем взрывами вырывало участки длиной до двадцати метров! Кроме того, были разрушены несколько жилых домов.

Начальник штаба МПВО Кировского района А. А. Воронин потом вспоминал: *«Одна фугасная бомба в 500 килограммов, образуя воронку глубиной пять метров, полностью разрушила 11 погонных метров водопроводной или коммунальной сети, да еще не менее как на пять метров в обе стороны трубы деформировались. Таким образом, прямое попадание одной фугаски выводило из строя 21 метр водопровода. Чтобы устранить такое повреждение, требовалось выкопать траншею, выбросить минимум 20 кубических метров грунта...*

В летний период бомбы проникали в грунт глубже, и та же полутонная бомба, упав с высоты 2000 метров, образовывала воронку диаметром в 14 метров, а деформация труб увеличивалась до восьми метров. Таким образом, в актив восстановительных команд надо приписать еще 6000 кубометров грунта, перемещенного при ремонте водопровода в летние месяцы. К этим кубометрам надо прибавить еще столько же, так как засыпку траншей также выполняли бойцы МПВО».

12 июня в ходе очередной бомбардировки снова пострадала водопроводная сеть Мурманска, только уже в других районах города. К концу дня число разрушенных участков достигло тридцати. Но поскольку попутно возникли пожары в порту и на железной дороге, никто тогда не придал

особого значения повреждениям коммуникаций. Между тем к вечеру этого дня цепочки мурманчан с чайниками, бидонами и ведрами потянулись к Семеновскому озеру за пресной водой.

В течение 13 июня немцы произвели сразу шесть ударов по Мурманску. Так, в 14.30 пять Ju-87 сбросили одиннадцать фугасных бомб на судоремонтный завод. В результате были повреждены посыльное судно № 75 и помещение компрессорной станции, погибли два человека и еще 21 получили ранения. Затем в 15.24 над Мурманском появились уже шесть Ju-88А, сбросившие очередную порцию бомб. Были частично разрушены здание гидрографического отдела и химический склад порта, а также семь жилых домов. Были убиты семь человек.

14 июня «Штуки» и «Юнкерсы» выполнили три налета на Мурманск. На этот раз особенно сильно пострадали железнодорожный узел и жилые кварталы. Зенитные батареи вели отчаянный огонь, пытаясь отразить налеты. Им удалось поразить один самолет, который загорелся и на глазах сотен свидетелей рухнул на склады с пшеницей и обмундированием. В результате там начался сильный пожар, и здания полностью сгорели. При этом в советских источниках утверждается, что это был Ju-88А. Однако, по данным Люфтваффе, в тот день потерь среди двухмоторных бомбардировщиков не было, но зенитным огнем действительно был сбит один самолет – Ju-87R-2 W.Nr.5778 из I./StG5.



Немецкий аэрофотоснимок Мурманска



Фрагмент аэрофотоснимка горящих кварталов Мурманска, сделанного Ju-88D из Aufkl.Gr.124 16 июня 1942 г.

15 июня самолеты 5-го воздушного флота совершили налет на авиамастерские, находившиеся в поселке Мурмаши, сбросив на них около 90 фугасных и осколочных бомб. В результате были разрушены самолетный и моторный цеха, поврежден котельный цех. Одновременно был разрушен замаскированный склад 5-го батальона аэродромного обслуживания (БАО). Этот факт лишний раз доказывал, что германская разведка работала эффективно.

После завершения налета зенитчики 426-го ОЗАД весьма нескромно заявили о пяти сбитых самолетах, что никак не подтверждается данными противоположной стороны.

Надо сказать, что вместе с советскими гражданами все ужасы бомбежек также переживали и спасенные члены команд потопленных немцами кораблей. Еще 2 июня 1942 г. командующий Северным флотом вице-адмирал Головкин докладывал Наркомату ВМФ, что в Мурманске, Полярном и Ваенге к этому времени размещены 666 британских военных моряков и 371 моряк из команд торговых судов.

В их числе был Джон Кенни, ранее служивший шифровальщиком на английском крейсере «Эдинбург». Последний вечером 28 апреля вышел из Кольского залива, но уже через двое суток был сначала торпедирован подлодкой U-456, а затем утром 2 мая в него попала торпеда, выпущенная с немецкого эсминца. Через сорок минут крейсер скрылся под водой. С его борта на английские и советские боевые корабли были сняты 740 человек, которых затем доставили обратно в Кольский залив.

Кенни затем вспоминал о налетах Люфтваффе, которые ему пришлось пережить: *«С улучшением погоды активизировалась немецкая авиация. Интенсивность бомбардировок увеличивалась к вечеру... Обычно налеты совершались на корабли в Ваенгской бухте или на соседний аэродром. Налеты на Мурманск теперь проводились регулярно и часто были почти непрерывными. Но выявился и некоторый распорядок, когда можно было безопаснее всего побывать в Мурманске. Предположительно это было время еды у немцев».*

В среднем на бомбардировку Мурманска, по немецким данным, выполнялось в день 16–18 самолетовылетов. Попутно с бомбами самолеты разбрасывали над городом листовки, в коих говорилось, чтобы жители готовились к худшему и что вскоре от Мурманска останется один пепел.

После небольшой паузы «Штуки» из I./StG5 гауптмана Штеппа 17 июня снова нанесли точечные удары по узлам водопроводной сети города, добившись нескольких прямых и множества близких попаданий. Однако на сей раз это обошлось группе в два самолета:

– Ju-87R-1 W.Nr.5786 «L1+HU», чей экипаж – лейтенант Герхард Карстлунгер (Gerhard Karstlunger) и унтер-офицер Рихард Линдвурм (Richard Lindwurm) – пропал без вести;

– Ju-87R-2 W.Nr.5700 «L1+LU», пилот которого – унтер-офицер Хейнц Похорески (Heinz Pohoreski) – не только уцелел, но и затем благополучно вернулся обратно, а вот его бортрадист-стрелок – ефрейтор Отто Фельц (Otto Velz) – тоже пополнил список пропавших без вести.

Вероятно, эти победы принадлежат летчикам 769-го ИАП. Правда, и сам полк в тот день потерял три «Харрикейна», причем погибли все три пилота: младший лейтенант Котов, старший сержант Богуш и сержант Олин. Все они стали жертвами «Мессершмиттов» из JG5 «Айсмер».

Ремонтные бригады МПВО еще не успели устранить повреждения водовода, нанесенные ему в предыдущие дни, как к ним прибавились новые. Никто в Мурманске и не предполагал, что это лишь часть некоего грандиозного и коварного плана.

18 июня

Утро этого дня было ничем не примечательным. В порту кипела рутинная работа по разгрузке транспортов, на железнодорожных путях ремонтники устраняли последствия налетов, одновременно шла погрузка на платформы так необходимых стране танков, грузовиков и самолетов. Большинство жителей Мурманска находились на работе, остальные стояли в очередях к магазинам, дабы отоварить свои продуктовые карточки. В городе к этому времени было уже много разрушенных и сгоревших зданий и построек, но все же большая часть зданий пока находилась в сохранности. По улицам почти мирно разъезжали автомобили и гужевые повозки. Никто и не обращал внимания на то, что день выдался жарким и в тоже время очень ветреным...

В 11.30 на городской командный пункт противовоздушной обороны с постов ВНОС поступили сообщения о том, что большие группы немецких бомбардировщиков в нескольких местах пересекли линию фронта и идут в направлении Мурманска. В 11.35 по приказу командующего Мурманским дивизионным районом ПВО полковника Ф. А. Иванова в городе был подан сигнал «Воздушная тревога». Через пять минут со стороны поселка Дровяной послышался гул авиационных двигателей. Зенитная артиллерия открыла заградительный огонь, и девятикилограммовые снаряды с жужжанием устремились в небо.

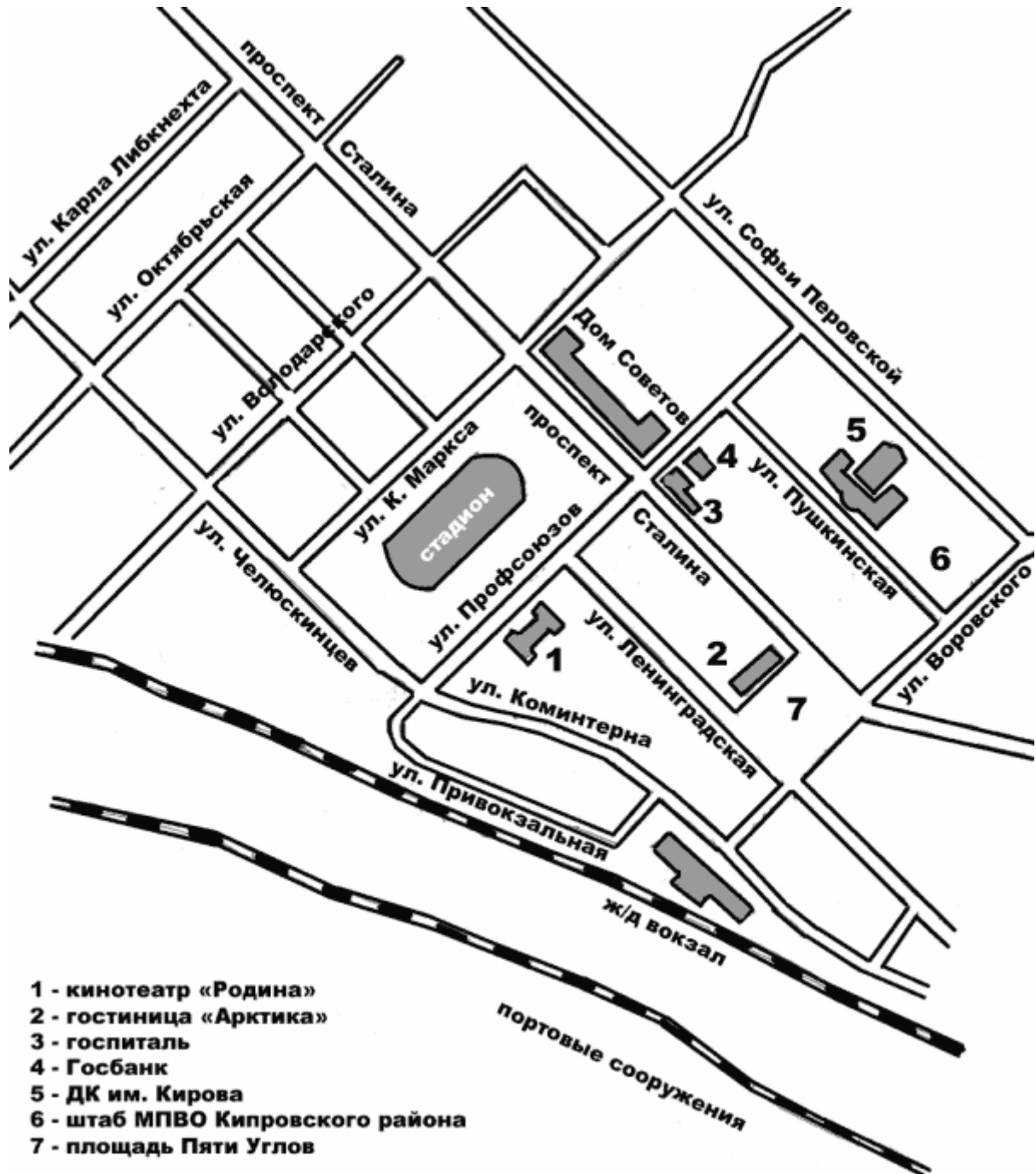


Схема центральной части Мурманска

Вскоре уже все, кто в тот момент находился на улице, отчетливо увидели в ясном небе двенадцать Ju-88, летевших клином. Потом из головного самолета вылетела белая сигнальная ракета и из уже открытых бомболюков вниз устремились бомбы. В центре города, в районе площади Пяти Углов, на улицах С. Перовской, Челюскинцев и Карла Либкнехта, взорвались 48 бомб SC250.

Через несколько минут вторая группа из десяти «Юнкерсов» сбросила на тот же район контейнеры с зажигательными бомбами. Вспыхивая уже в воздухе, тысячи «зажигалок» с душераздирающим свистом сыпались на крыши домов. Некоторые контейнеры не успевали раскрываться, пробивали крыши домов и уже внутри разваливались от удара. Эффект от таких попаданий был ужасным. Несколько сотен «зажигалок» вспыхивали в одном месте, образуя очаг огня колоссальной температуры. В результате здание вспыхивало изнутри как факел, поскольку фосфору, которым были начинены зажигательные бомбы, для горения кислород не требуется. Всякое тушение в таких очагах было бессмысленным, и здание выгорало за считанные минуты.

Начштаба МПВО Кировского района А. А. Воронин вспоминал: *«Кассета, в которой находилось пятьсот зажигательных бомб, упала на здание Мурманского отделения госбанка. Пробив перекрытие, она раскололась на полу второго этажа, и сотни термитных бомб вспыхнули одновременно. В здании банка первый этаж был кирпичным, второй – деревянным. Нетрудно представить что наделали там зажигалки...»*

Огонь был настолько сильным, что прибывшие пожарные и не ставили себе задачу погасить пламя – они изо всех сил старались задержать проникновение огня на нижний этаж да обливали водой людей, выносивших банковские ценности...

В тот момент, когда был вынесен последний мешок с деньгами, обрушилось и нижнее перекрытие. Здание банка перестало существовать».

Тем временем следующая волна Ju-88 снова сбросила фугасные бомбы. Падая на уже горящие дома, они взрывались, разбрасывая пламя на соседние здания. После небольшого перерыва «Юнкерсы» вернулись и сбросили на объятые огнем кварталы еще около двадцати контейнеров с «зажигалками». В итоге к 14.00 жилой массив между улицами Карла Либкнехта и Профсоюзов и улицей Софьи Перовской и железнодорожной станцией площадью около одного квадратного километра превратился в сплошное пожарище. Горели и другие районы города.



Остатки мурманского Дома культуры им. Кирова, выгоревшего изнутри в результате налета 18 июня 1942 г.



Разбор завалов около гастронома на проспекте Сталина

Водопроводная сеть, поврежденная в ходе налетов в предыдущие дни, не работала, поэтому воду брали только из пожарных водоемов и автоцистерн. Понимая, что весь город все равно не спасти, штаб МПВО принял циничное, но вынужденное решение направить большинство автонасосов ЗиС-5 на улицу Профсоюзов для тушения расположенных там «особо важных» объектов: Дома Связи, военного госпиталя и Дома Советов. Однако спасти удалось только первое строение, Дом же Советов, несмотря на отчаянные усилия пожарных, сгорел почти дотла.

В расположенный неподалеку Дом культуры им. Кирова сначала попала фугасная бомба крупного калибра, а затем контейнер с зажигательными бомбами. Часть из них провалилась внутрь, остальные рассыпались по улице. Бойцы МПВО сумели обезвредить только малую часть из них, и огонь снова победил. В цистерне прибывшей пожарной машины не оказалось воды. Пришлось протянуть длинную рукавную линию к Семеновскому озеру, причем посередине для перекачки воды поставили еще один автонасос. В конце концов пожар удалось потушить, но лишь после того, как почти все здание сгорело.

Но самая страшная картина наблюдалась в частном секторе, состоявшем из одно- и двухэтажных домов, в основном деревянных. Пламя охватило целые улицы, а сильный ветер привел к тому, что возник огненный смерч, всасывавший кислород и стремительно пожиривший улицу за улицей. Многие жители, которым не посчастливилось оказаться во время налета дома, попали в ловушку и не имели шансов спастись. Рабочие в порту с ужасом наблюдали, как гибнут их дома, а вместе с ними зачастую и их семьи. В результате бомбежки 18 июня только в Кировском районе Мурманска сгорели 600 деревянных и семь каменных домов, а также более 1000 сараев и дровяников.

Так же сильно пострадал Рыбный порт, на который упали десять фугасных и свыше 4000 зажигательных бомб. Здесь были частично разрушены коптильный и бондарный заводы, электромонтажный цех, нефтебаза, склад треста «Мурманрыбснаб» и склад топлива. Очевидно, что эта цель не была случайной, а бомбардировка имела цель уничтожить запасы продовольствия, в данном случае рыбы. Кроме того, в порту был потоплен мотобот с семьей моряками, еще четыре мотобота сгорели у причала.

Солнечная и ветреная погода, применение большого числа зажигательных бомб и отсутствие воды – все это дало огромный разрушительный эффект. По масштабам это напоминало случившуюся через пять недель катастрофу в Сталинграде – имеется в виду знаменитый «налет Рихтхофена» 23 августа 1942 г.

Английский моряк Джон Кенни вспоминал: *«18 июня по мере приближения к городу я мог видеть широкую пелену дыма, которую ветер сдувал вправо... Около трети города горело, это было ужасно. Потом я увидел, что исчезла гостиница „Арктика“, а северная часть города стала лесом кирпичных труб, возвышающихся над остатками сгоревших зданий».*

А вот что увидел уполномоченный ГКО Иван Папанин, вернувшийся из командировки: *«Когда поезд подошел к вокзалу, я не узнал города. От залива и железной дороги до самого центра простиралось выжженное пространство – пепелища, закопченные печные трубы. Наш штаб на Пушкинской улице уцелел, хотя в здание попала бомба... Окрестные дома у порта были разрушены, но корабли стояли у причалов и шла обычная работа».*

Поскольку тысячи горожан лишились жилья, им пришлось перебраться в землянки, спешно строящиеся на берегу озера Питьево, у восточной окраины Мурманска. Впоследствии там вырос целый «город» с улицами и собственной инфраструктурой.

И убежища не помогают...

Люфтваффе не дали передышки жителям Мурманска. Уже на следующий день состоялся новый налет на порт, а также на поселок Роста, ныне являющийся северной окраиной города. И если накануне немцы потерь не имели, то на этот раз обратно не вернулся один самолет – Ju-87R-2 W.Nr.6089 «L1+LV» из I./StG5. Он упал в районе Мурманска, однако его экипаж – пилот фельдфебель Карл Бекк (Karl Beck) и бортрадист-стрелок обер-ефрейтор Гельмут Людвиг (Helmut Ludwig) – не только уцелел, но и смог не попасть в плен, а затем вообще был вывезен на свою территорию на поисково-спасательном самолете.

Несмотря на то что фарватеры в Кольском заливе регулярно протраливались как советскими, так и английскими тральщиками, обнаружить все донные мины, сброшенные ранее «Юнкерсами», так и не удалось. Это в очередной раз подтвердилось 21 июня, когда севернее мыса Мишуков на такой мине подорвался американский транспорт «Алькоа Кадет» тоннажем 4823 брт, пришедший в составе конвоя PQ-15. После взрыва, произошедшего в 15.04, он разломился пополам и затонул.

В течение 23 июня самолеты 5-го воздушного флота предприняли три налета на Мурманск. Самый сильный удар пришелся на вечер, когда в небе под прикрытием «Мессершмиттов» появились шесть Ju-87 и столько же Ju-88. Они бомбили судовой верфь, Рыбный порт, ТЭЦ, гостиницу «Арктика» и район городской бани № 1.

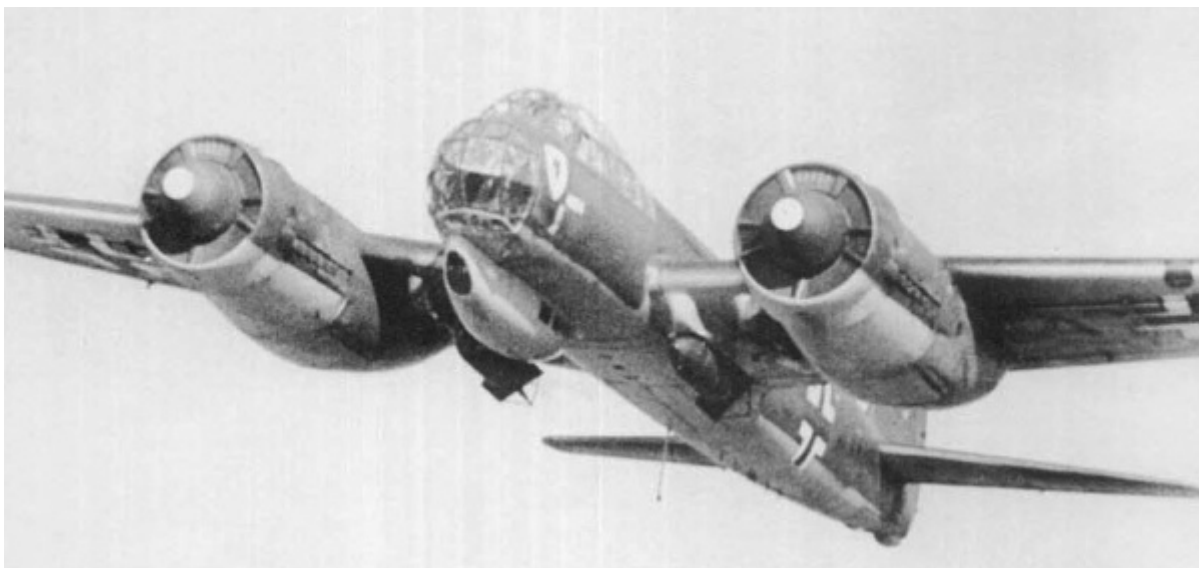
На перехват бомбардировщиков вылетели семь «Аэрокобр» из 19-го Гв. ИАП, четыре «Харрикейна» из 197-го ИАП и пять «Харрикейнов» из 78-го ИАП. Попутно со всей этой компанией в воздух поднялись и истребители из 27-го ИАП, являвшегося, по сути, музеем авиации 30-х годов: четыре И-16, пять бипланов И-153 и столько же И-15бис. В общей сложности в небе оказались тридцать советских истребителей.

Патрулируя на подходе к Мурманску, летчики 78-го полка обнаружили идущие к городу двухмоторные бомбардировщики и атаковали их. Согласно советским данным, капитаны Сгибнев и Бабий сбили по одному «Юнкерсу», что, однако, не находит подтверждений с противоположной стороны.

Затем уже пять И-15бис в 16.18 на высоте около 2000 метров встретили «Штуки». Пилоты бипланов выпустили по ним «эрэсы» с дистанции 700 метров, но попасть ими с такого расстояния в цель было нереально. Правда, в донесениях летчики потом указали, что *«заставили немцев преждевременно сбросить бомбы».*

24 июня с разными интервалами последовало еще четыре налета. В 09.00 пилоты Люфтваффе добились очередного успеха, потопив прямым попаданием британский тральщик «Госсамэ», стоявший на якоре в районе мыса Мишуков. При взрыве бомбы на его борту погибли 28 моряков и еще двенадцать получили ранения.

Затем две фугасные бомбы попали в склон оврага в Комсомольском садике, где находилось подземное убежище Рыбного порта. Оно представляло собой 25-метровую штольню высотой в два и шириной в полтора метра, укрепленную деревянными подпорками. По планам убежище было рассчитано на 160 человек, но фактически в нем во время бомбежек укрывалось не менее трехсот: работники Рыбного порта, моряки, служащие Кировского райвоенкомата, а также рабочие бани и мастерской.



Ju-88A-4 из I./KG30 направляется на очередное задание



Техники подвешивают бомбы под центроплан Ju-88A-4 из I./KG30

Первая бомба взорвалась прямо у входа, завалив его и мгновенно убив внутри убежища 37 человек. От мощного сотрясения обрушился и второй вход. Свыше 250 человек оказались заживо похороненными под толщей земли. Через десять минут туда прибыли бойцы МПВО, причем спасательными работами лично руководил начальник штаба МПВО Кировского района А. А. Воронин. Несмотря на героические усилия, к концу дня удалось пробить лишь небольшое отверстие, через которое сумели выбраться 98 человек. Помощь раненым оказывали прямо на месте, развернув временный перевязочный пункт.

Затем смогли проделать достаточно большой проход, через который можно было выносить раненых и обессиленных. Однако не менее пятидесяти человек все же не дождалась помощи и задохнулись. Этот трагический случай показал, что даже подземные укрытия специальной постройки не гарантируют полной безопасности при прямом попадании крупных авиабомб.

В 15.11 немецкие самолеты совершили массированный налет на товарную станцию Мурманска, которая в результате возникших пожаров была полностью уничтожена.

25 июня бомбежке подверглись завод ГУСМП и поселок Роста. Затем после небольшого перерыва в течение 28–29 июня последовали еще три налета, в которых, по советским данным, участвовали 38 Ju-88, 82 Ju-87 и 54 Vf-109. При этом указанное количество «Штук» в несколько раз превышало фактическую численность I./StG5. Все эти цифры складывались из данных, полученных с постов наблюдения в ходе всех этих налетов, когда один и тот же самолет мог учитываться неоднократно. Во время последнего удара была повреждена баржа-паром Торгового порта.

Учитывая все эти события, а главное – потопление английского тральщика, командование ВВС Северного флота решило нанести новый удар по немецкому аэродрому Луостари. Странно, но похоже, что опыт прежних подобных ударов никак не обобщался. И даже если командование безоговорочно верило донесениям своих летчиков, то оно могло хотя бы заметить, что эти удары на активности Люфтваффе практически никак не сказываются.

И вот в 07.00 30 июня пятнадцать Пе-2 и двенадцать «Томагавков» в очередной раз появились над Луостари, а затем через полчаса авиабазу атаковали еще пятнадцать «пешек», в том числе и Пе-3, которым вроде бы приказом Наркома ВМФ участвовать в подобных вылетах запретили. На земле был уничтожен всего один Vf-109F-4 W.Nr.10121 из II./JG5, в то время как обратно на свои аэродромы не вернулись сразу пять Пе-2 и еще один бомбардировщик получил повреждения.

Однако в тот день все же свершилось небольшое чудо. Пять двухмоторных бомбардировщиков ДБ-3Ф совершили налет на аэродром Банак, расположенный около поселка Лаксэльв, в Северной Норвегии. Именно оттуда, а не из Луостари, как думала советская разведка, взлетали «Юнкерсы», бомбившие Мурманск. Эта авиабаза находилась в относительно глубоком тылу и давно не подвергалась налетам, так что удар оказался внезапным.

Тридцать сброшенных ФАБ-100 попали точно в цель. Прямыми попаданиями были уничтожены сразу четыре самолета: Ju-88A-4 W.Nr.883717 и Ju-88A-5 W.Nr.881051 из I./KG30, а также два Ju-88A?4 – W.Nr.142125 и W.Nr.881500 – из II группы. Кроме того, серьезные повреждения (70 %) получил и, вероятно, затем был списан Ju-88A?4 W.Nr.881753 из той же II группы. Повреждения средней тяжести (30 %) имел Ju-88A-4 W.Nr.142060 из I группы, а более мелкие повреждения обнаружались еще на двенадцати самолетах. Единственное, чем могли утешиться в штабе эскадры «Адлер», так это то, что потеря среди летного состава не было.

Тем временем все пять ДБ-3Ф благополучно вернулись домой. Скорее всего это был самый успешный удар по аэродрому за всю войну в Советском Заполярье! Однако для того, чтобы сорвать налеты на Мурманск, этого было все же недостаточно, что и подтвердили события того же дня – 30 июня.

Уже в 09.46 в Мурманске завывали сирены воздушной тревоги. А всего в течение дня Люфтваффе произвело четыре налета на город, и при этом посты ВНОС насчитали 88 пролетов «Юнкерсов». В результате бомбардировок пострадали Рыбный порт, железнодорожная станция, судоремонтный завод и завод ГУСМП.

Только на Жилстрой были сброшены несколько десятков фугасных и около двадцати тысяч мелких зажигательных бомб. В итоге и этот район Мурманска превратился в руины. Там были разрушены 38 жилых домов и 180 надворных построек. Сгорели дотла мебельная фабрика, склады на берегу Варничного ручья, кинотеатр «Северное сияние» и здание ВПЧ № 4.

По данным службы МПВО, погибли 24 человека, еще 73 получили ранения и контузии. Дым практически постоянно висел над городом, и запах гари никогда не выветривался.

В конце июня 42-го года защитники мурманского неба подвели итоги своей деятельности за прошедший, первый, год войны. Подсчеты показали, что за это время Мурманск пережил 700 налетов, при отражении которых якобы были сбиты 50 самолетов. Командование же 122-й ИАД ПВО вообще заявило, что только за истекший июнь его пилоты «завалили» 28 супостатов при потере четырнадцати своих истребителей.

1 июля бои в небе над Заполярьем продолжились с новой силой. Патрулировавшие над Мурманском семь «Харрикейнов» из 76-го ИАП во главе с капитаном Петром Сгибневым обнаружили идущую курсом на город «девятку» Ju-87, позади которой и чуть выше виднелись Vf-109.

Версия дальнейших событий в изложении советских летчиков выглядела оптимистически. Пилоты «Мессершмиттов», не заметив патрулировавшие истребители, отвернули в сторону аэродрома Ваенга, видимо, имея задание блокировать его. Пользуясь этим, Сгибнев решил немедленно атаковать «Штуки» с передней полусферы. Внезапное появление «Харрикейнов» и отсутствие «стодевяток» заставило немцев беспорядочно сбросить бомбы и поодиночке уйти на свою территорию. При этом советские летчики претендовали на семь сбитых штурмовиков.

Но все это не соответствовало действительности. Во-первых, «беспорядочно сброшенные» бомбы разрушили механический и деревообделочный цеха судоремонтного завода. Во-вторых, «Харрикейнами» был сбит только один Ju-87R-4 W.Nr.6225 из I./StG5, чей экипаж – пилот фельдфебель Август Гфайнер (August Gfeiner) и бортрадист-стрелок унтер-офицер Вольфганг Оссовски (Wolfgang Ossowski) – пропал без вести. Правда, зенитным огнем был сбит еще и Ju-87R-2 W.Nr.5691, экипаж которого – лейтенант Лео Шоберт (Leo Schobert) и унтер-офицер Арно Янсен (Arno Jansen) – также пополнил список пропавших без вести.

Ранним утром 2 июля командование ВВС Северного флота попыталось повторить успех двухдневной давности, спланировав повторный налет на аэродром Банак. В 04.00 три ДБ-3Ф из 35-го минно-торпедного полка смогли выйти на цель и сбросить фугасные бомбы. Но на этот раз добиться какого-либо значимого успеха им не удалось. Разлетающимися осколками были легко повреждены пять «Юнкерсов». В то же время поднявшиеся по тревоге «Мессершмитты» сбили два ДБ-3Ф, погибли все семь летчиков, находившиеся на их борту, включая командира полка майора А. В. Крылова.

Мурманск же в этот день как ни в чем не бывало сбивали двенадцать Ju-88 из KG30, а потом ближе к вечеру – пятнадцать «Штук» из I./StG5. Во время последнего налета зенитным огнем был сбит Ju-87R-2 W.Nr.5856 «L1+BL», оба члена его экипажа – унтер-офицеры Карл Хербст (Karl Herbst) и Альфред Нович (Alfred Nowitsch) – пропали без вести.

Казалось, воздушным тревогам и бомбежкам не будет конца, но 3 июля наступила пауза, связанная с очередным ухудшением погоды.

Летчик 2-го Гв. ИАП Сергей Курзенков, в начале июля вернувшийся из госпиталя, вспоминал: *«Тяжелым оказался для нас июль. Стояла жара, необычная для Заполярья, дули сильные ветры. На сопках горели пересохшие карликовые березки, пылал огнем торф. Дым, гарь облаками висели над Кольским полуостровом. Иссушающая жара и сильный ветер оказались на руку немцам».*

10 июля удары по Мурманску возобновились. На этот раз целью бомбардировщиков снова стал Торговый порт. Фугасная бомба крупного калибра попала в материальный склад, полностью разрушив его, кроме того, были уничтожены два причала.

13 июля семь Ju-88 сбросили бомбы на центр города. Одна фугаска угодила в здание гастронома на проспекте Сталина. В результате была разрушена часть второго и третьего этажей, два человека погибли, четверо получили ранения. Взрывом завалило вход в бомбоубежище, где в тот момент находились 54 человека. Завал был вскоре разобран бойцами МПВО. Характерно, что части ПВО в этом, как и в ряде других случаев, заявляли, что противнику вообще не удалось прорваться к городу.

14 июля разрушение Мурманска продолжилось. Целью ударов были именно жилые кварталы для того, чтобы лишить горожан жилья и сломить их дух к сопротивлению, посеять панику. На этот раз бомбы были сброшены на улицы Пушкинскую и Ленинградскую. Многоэтажные дома получили сильные повреждения, было очень много жертв. Одна бомба попала в бомбоубежище, убив сразу сорок человек, еще девять получили тяжелые ранения. Трупы и куски тел потом в течение двух дней извлекались из обломков отрядами МПВО. Большинство останков не подлежало никакому опознанию.



Панорама центральной части Мурманска после очередного налета, видны пожары в порту



Немецкий аэрофотоснимок результатов очередного налета. Поднимаются клубы дыма от пожаров в Торговом порту и на железнодорожной станции Мурманска

19 июля Люфтваффе снова бомбило Жилстрой, и к уже разрушенным зданиям прибавились новые. На этот раз обвалилось здание школы, при этом погибли три человека, еще пять получили ранения.

23 и 26 июля немцы снова нанесли удары по Рыбному порту, чтобы окончательно сровнять его с землей. Причем в ходе второго налета сбрасывались 1000-кг бомбы. В итоге удалось разрушить холодильный завод, фильтрозавод и жестяночный цех. Значительные повреждения получили бондарный завод, засолочный завод и котельная № 1. У причалов были повреждены траулер РТ-7 «Сёмга» и портовый буксир.

Но и на этом немцы не успокоились. Аэрофотосъемка показала, что, несмотря на большие разрушения, часть объектов уцелела. Тогда 5 августа налет был повторен, в результате засолочный и бондарный заводы получили новые повреждения.

После всех этих бомбежек Мурманск был практически разрушен. Целые кварталы и улицы превратились в сплошные развалины и пепелище, в центре города в уцелевших домах не осталось стекол, в подъездах рухнули лестничные пролеты, на многих снесло крышу. Были выведены из строя все инженерные коммуникации. Портовые сооружения и склады были приведены в полную негодность.

В аналитической записке к отчету о работе инженерного управления Наркомата внешней торговли в Мурманске говорилось: *«Март – июль месяцы 1942 г. были самым трудным периодом в работе, налетами вражеской авиации основная часть города и порта были уничтожены, все служебные помещения порта были уничтожены, из крытых складов остался только один, который тоже был сильно поврежден. Помещение уполномоченного НКВТ сгорело, несколько сотрудников было убито и ранено. Весь аппарат НКВТ перешел работать в сопки и скальные убежища».*

Жизнь портовых рабочих «благодаря» Люфтваффе стала поистине ужасной. Им приходилось жить в землянках, вырытых на берегу озера Питьево, которые причем тоже периодически бомбили. Из-за нехватки еды и антисанитарии в конце года распространились сначала цинга, а потом и дистрофия. Умершие и погибшие исчислялись сотнями. Постоянные бомбардировки станции «Мурманск-Товарная» заставили отказаться от формирования на ней крупных эшелонов. Отныне все грузы перевозились из порта на станции Кола, Выходной, Шонгуи и Лопарская.

После 5 августа 1942 г. налеты Люфтваффе на Мурманск прекратились. Это было связано с рядом причин.

Как уже говорилось выше, после массированных налетов мурманский порт был сильно разрушен и оказался не в состоянии принимать крупные транспорты и обрабатывать доставляемые ими грузы. Британское правительство через своих военных представителей было прекрасно осведомлено об этом, а также о том, что советская ПВО не может надежно защитить Мурманск и приходящие туда суда.

В итоге все это вкупе с разгромом конвоя PQ-17, а не исключительно страх англичан перед пресловутым немецким «Гирпицем», как это у нас принято считать, оказало решающее влияние на принятие решения правительством Великобритании о временной приостановке отправки новых конвоев в Советский Союз до наступления полярной ночи.

Так что 5-й воздушный флот Люфтваффе мог смело праздновать победу. Выполнив приказ своего фюрера, он на время сорвал поставки в СССР по программе ленд-лиза. Это, в свою очередь, без сомнения, оказало огромное воздействие на весь ход военных действий на Восточном фронте осенью 1942 г.

После этого значимость Мурманска как приоритетной цели сильно уменьшилась. И основная ударная сила 5-го воздушного флота – «Юнкерсы» из KG30 «Адлер» – переключилась на бомбардировки Архангельска.

В течение августа противоборствующие стороны в основном обменивались ударами по аэродромам. Затем в ночь на 6 сентября немцы снова атаковали злополучный Рыбный порт, сбросив на него 45 фугасных бомб всех калибров. 8 сентября над советскими аэродромами Мурмаши и Арктика внезапно появились Vf-109 из 6-й и 8-й эскадрилий JG5 и блокировали их. На подмогу своим подоспели четыре P-39 и одиннадцать «Харрикейнов» из ВВС 14-й армии. Однако воздушный бой закончился для них неудачно, немцы без потерь со своей стороны сбили три истребителя.

Тем временем одиннадцать Vf-110 из 13.(Z)/JG5^[54] беспрепятственно подошли к Мурманску и с большой высоты сбросили бомбы на район Торгового порта. В результате были разрушены три дома, повреждена электросеть и городской водопровод.

Следующие удары небольшими силами по мурманскому порту имели место 29, 30 и 31 октября. Однако наступление полярной ночи и сезонное ухудшение погоды, частые снегопады и туманы в конце концов свели на нет активную воздушную войну в Заполярье.

К приходу зимы мурманский порт был частично восстановлен и снова мог принимать корабли. Часто вопросы решались методом импровизации. Так, еще 23 апреля немцами был

потоплен единственный в Мурманске 45-тонный плавучий кран, который один был в состоянии снимать с палуб транспортов танки и другие тяжелые грузы. После этого руководитель британской миссии военно-транспортных перевозок Маккарман выразил опасения по поводу дальнейшей работы порта. Однако уполномоченный ГКО Папанин оптимистически пообещал, что этот вопрос как-нибудь уладят.

И действительно, работникам мурманского порта вскоре удалось раздобыть 60-тонную грузовую стрелу. Они просто купили ее у капитана одного из американских пароходов... за шкурки голубого песка. Затем стрелу установили на только что отремонтированный пароход «Кама», который по этому случаю переименовали в «плавучий перегружатель». Лебедку же для стрелы случайно нашли в самом порту. После испытаний «перегружатель» был введен в эксплуатацию с нормировкой выгрузки – один танк за 45 минут. Британцы были настолько поражены изобретательностью русских, что передали им еще два судна с тяжеловесными стрелами в пользование на весь 1942 г.

В дальнейшем «Кама» неоднократно подвергалась бомбардировкам и получала повреждения, о чем наглядно свидетельствовали записи в ее судовом журнале: *«30 октября 1942 г. выгрузка танков на причал. Очередной налет. Бомбы упали на обсушку в 50 метрах от судна. Повреждена палуба, фальшборта...»*

9 декабря 1942 г. На пароход упало семь зажигательных бомб. Возникло пять очагов пожара. При следующем налете одна из бомб пробила палубу. Снова возник пожар».

Всего до конца года «Кама» перегрузила с транспортов 600 танков, около 100 самолетов и много другой техники.

В 1942 г. на вооружении ПВО флота появились первые радиолокационные станции. В декабре первая РЛС РУС-2 была установлена в Полярном. Она позволила улучшить систему обнаружения немецких самолетов и отказаться от расточительной тактики дежурства истребителей в воздухе.

К концу года наконец был создан и единый командный пункт ПВО Северного флота, при котором находился главный пост службы ВНОС. Это значительно улучшило организацию взаимодействия зенитной артиллерии и истребительной авиации флота. Однако то, что это элементарное и давно напрашивавшееся мероприятие было проведено со столь значительным опозданием, наглядно иллюстрирует уровень командования флотской ПВО, которое даже после жестоких уроков весны – лета 1942 г. долго «раскачивалось», вместо того чтобы оперативно решить жизненно важные вопросы.

Хотя зимой 5-й воздушный флот Люфтваффе перенес центр тяжести своих усилий на Кировскую железную дорогу, дабы воспрепятствовать доставке уже прибывших грузов в центральные районы СССР, он все же не забывал и про Мурманск.

8 декабря немецкие пилоты добились очередного успеха. В тот день они среди прочих целей атаковали сторожевой корабль «Смерч», стоявший у причала судоремонтного завода в поселке Роста. Одна бомба попала точно в корабль и, пробив верхнюю палубу, разорвалась уже в воде. Кроме того, в непосредственной близости от правого борта рванули еще две фугаски.

В результате на «Смерче» был затоплен артиллерийский погреб № 2, образовался крен 15° на правый борт. Прибывшие на причал пожарные автонасосы начали откачивать воду, но она все равно прибывала. Когда крен достиг 50°, швартовы лопнули. Сторожевик повалился на правый борт и затонул.

Это был один из четырнадцати сторожевиков типа «Ураган», построенных на заводе № 190 в Ленинграде в конце 20-х – начале 30-х годов XX века. «Смерч» имел водоизмещение 620 тонн, длину корпуса 71,5 метра и развивал скорость до 23 узлов. Корабль располагал довольно мощным вооружением: двумя 102-мм орудиями, двумя 45-мм пушками, пятью 12,7-мм пулеметами, одним трехтрубным 450-мм торпедным аппаратом, двумя бомбосбрасывателями и двадцатью минами.^[55]

В декабре 1942 г. в условиях наступившей полярной ночи англичане решили провести в Мурманск конвой JW-51, причем в два этапа. Погодные условия благоприятствовали переходу: тьма и штормы исключали авиаразведку и удары авиации. Первая часть конвоя – JW-51A – в составе десяти транспортов и одного танкера прибыла в Кольский залив 25 декабря и около полудня встала на якоря между Мурманском и губой Ваенга.



Сторожевой корабль «Смерч»



Сторожевые корабли Северного флота, переоборудованные из траулеров, стоят на якорях в Кольском заливе

На борту прибывших судов находилось 21 310 тонн различных грузов. Среди них были 87 истребителей «Харрикейн, Р-39 и Р-40; 37 бомбардировщиков А-20 „Бостон“; 244 танка „Матильда“, „Валентайн“, М-3 и М-4А2; 187 бронемашин; 6534 тонны боеприпасов; 588 тонн пороха; 77 094 км полевого кабеля и 10 447 полевых телефонов. Кроме того, еще пять транспортов

с грузами из состава конвоя JW-51A в сопровождении эсминцев отправились в более безопасный порт Молотовск (Северодвинск).

Тем временем 22 декабря начала движение вторая часть конвоя – JW-51B – из четырнадцати транспортов, шести эсминцев, одного тральщика, двух корветов и двух вооруженных траулеров. Узнав об этом из донесений авиаразведки и сообщений с подводных лодок, немецкое командование решило воспрепятствовать доставке новой партии грузов в СССР. Кригсмарине получила приказ атаковать конвой в открытом море, а Люфтваффе – провести налет на мурманский порт.

Новый воздушный удар был намечен на 30 декабря. Погода была из ряда вон плохой, поэтому не все бомбардировщики смогли найти цель. В результате был лишь поврежден лесной причал Торгового порта. Одни бомбы упали в Кольский залив, другие – на расположенные поблизости от порта улицы Боровая и Малая Ручьевая, а третьи – на восточную окраину Мурманска, на улицу Скальная. Последнюю в силу ее удаленности от порта никогда раньше не бомбили, да и вообще бомбежек давно не было. Поэтому ее жители не удосужились пойти в укрытия. В итоге там погибли 27 человек, 33 получили ранения, еще пятнадцать оказались под завалами.

Что же касается конвоя JW-51B, то 3 января 1943 г. он благополучно прибыл в пункт назначения, не понеся потерь.

Всего же за год – с декабря 1941 г. по декабрь 1942 г. (включительно) – в Мурманск пришли 120 транспортов, имевшие на борту в общей сложности 93 077 тонн грузов. Они доставили в Советский Союз в рамках программы ленд-лиза 1331 самолет, 1855 танков, 907 бронемашин, 20 199 тонн различных боеприпасов, 2299 тонн пороха, 280 558 км полевого кабеля и 23 311 полевых телефонов, а также множество других ценных грузов.

Этот «убийственный зенитный огонь»

В завершении рассказа о налетах Люфтваффе на Мурманск в течение 1942 г. хочется отдельно становиться на одном моменте.

В послевоенные годы в отечественной историографии распространился ряд довольно живучих штампов и мифов, основанных на якобы имевших место «признаниях» побежденных о мощи советского оружия. В качестве оных, как правило, приводятся либо выхваченные из общего контекста цитаты из мемуаров немецких летчиков, танкистов и так далее, либо вообще неизвестно откуда взятые изречения и поговорки. Нередко это относится и к советской противовоздушной обороне.

Так, применительно к Советскому Северу распространилась легенда о том, что немцы якобы считали самой сильной ПВО «двух М и двух Л» – Мальты и Мурманска, Лондона и Ленинграда. При этом никто не удосуживался пояснить, откуда взялось это изречение, кто именно, когда и кому так говорил. И вообще что это за мифическая эскадра, группа или экипаж, успевшая поучаствовать в налетах на все вышеперечисленные города, сравнить их со множеством других целей и затем сделать сии выводы.

Действительно, пилоты бомбардировщиков Люфтваффе порой характеризовали огонь советских зенитчиков эпитетами «пугающий», «мощный», «грандиозный», «убийственный» и тому подобное. Однако при всем этом никто из них не употреблял в отношении этого самого огня таких понятий, как «эффективный» и «точный», что совсем не то же самое. В советской же историографии имела место сознательная подмена понятий и мощный зенитный огонь истолковывался именно как эффективный.

Все дело было в разнице тактики действия противовоздушной обороны в СССР и у союзников. Последние делали ставку не на заградительный огонь, приводящий к бессмысленному расходу огромного количества боеприпасов, а на прицельный, упреждающий и сопроводительный огонь, который велся по данным станций орудийной наводки и РЛС. Эта практика начала широко внедряться в 1940–1941 гг. и достигла своего совершенства к 1944 г. Так, при отражении ударов крылатых ракет V-1 англичане не палили из всех стволов по их предполагаемому курсу полета, а стреляли по конкретной ракете. Они сбивали из зениток даже одиночные самолеты-разведчики Me-410, обладавшие довольно высокой скоростью и сравнительно малыми размерами. Посему

огонь британских зениток не производил внешне «пугающего» эффекта, но приводил к большим потерям противника.

В советской же зенитной артиллерии была обратная картина. Из-за плохого знания техники, низкого уровня боевой подготовки, нехватки станций орудийной наводки и навыков работы с ними, да и из-за элементарного головоупияства здесь до конца войны основным средством боя оставался заградительный огонь. Батареи, укомплектованные в основном эмоциональными и впечатлительными девушками, палили в небо, выпуская почем зря сотни снарядов в минуту. Большое количество разрывов, вспыхивавших в определенном квадрате над городом и на определенной высоте, в чем, собственно, и была суть заградительного огня, конечно, производило сильное зрительное впечатление на летчиков.

Однако критерием эффективности ПВО служат не впечатления экипажей бомбардировщиков, которые в большинстве случаев успешно обходили неподвижные зоны заградительного огня, маневрируя по высоте и курсу, а результаты проведенного ими налета и понесенные при этом потери. И в этом отношении в противовоздушной обороне Мурманска не было ничего особо примечательного по сравнению с ПВО как того же Ленинграда, так и других городов Советского Союза. Она была столь же малоэффективна.

И еще несколько слов по поводу «прорыва» ПВО бомбардировщиками. Опять же из сказок о войне, придуманных в советский период, распространилось и до сего дня культивируется теория о том, что сильный заградительный зенитный огонь якобы мог заставить вражеских пилотов отвернуть с боевого курса и отказаться от поражения цели. Не говоря уже о том, что подобные действия являлись бы не чем иным, как дезертирством, отказом от выполнения приказа, следует отметить, что самым надежным способом избежать больших потерь было как раз следовать над целью по прямой, не отворачивая.

Любое маневрирование групп самолетов в районе цели было крайне опасным, поскольку вело к потере скорости и увеличивало время нахождения в зоне интенсивного огня зениток и действия истребителей ПВО. Это наглядно подтвердили события 14 сентября 1942 г., когда британские боевые корабли, сопровождавшие конвой PQ-18, были атакованы торпедоносцами He-111 из I./KG26. Но подробнее об этом эпизоде рассказано в шестой главе.

Глава 4 **Черные тени над Белым морем** **«Сталин» потоплен?**

Зимой 1942 г. немецкие бомбардировщики продолжали периодически появляться над Беломорьем. 11 января они внезапно атаковали сторожевой корабль СКР-80, несший дозорную службу в полярной мгле в районе горла Белого моря. Первая бомба взорвалась в 40–50 метрах от его борта, вторая же «легла» еще ближе. От динамического удара на корабле лопнули паровые трубы, проходящие от котла к машине. Два человека погибли, еще восемь получили ранения. Аварийной партией удалось устранить повреждения, после чего корабль смог вернуться на базу.

15 января пилоты Люфтваффе сумели добиться первого серьезного успеха в этом регионе. В тот день ледокол «Сталин», занимавшийся проводкой судов во льдах, должен был принять уголь с транспорта «Правда». Приказом начальника штаба Беломорской флотилии капитана 1-го ранга М. Н. Попова место встречи кораблей было назначено в районе, где немецкие самолеты появлялись довольно редко, а именно у мыса Никодимский, в нескольких километрах к востоку от поселка Чаломы, на южном побережье Кольского полуострова. Однако тяжелая ледовая обстановка не позволила сделать этого, и командир ледокольного отряда решил бункеровать ледокол недалеко от острова Сосновец, расположенного приблизительно в 80 км к северо-западу от первоначально назначенного места.

В 13.22, когда перегрузка была в самом разгаре, появился одиночный Ju-88. На малой высоте он сначала пролетел мимо кораблей, а потом сделал резкий разворот и пошел прямо на «Сталин». «Юнкерс» сбросил четыре фугасные бомбы. Одна из них, попав точно в ледокол, пробила его палубу. В результате взрыва были сорваны с места главные котлы, разрушены трубопроводы и корабль лишился хода. Погибли четыре человека из команды ледокола и еще семнадцать получили

ранения. Еще одна бомба взорвалась непосредственно около правого борта «Сталина». В его корпусе образовалась пробоина, через которую ледяная вода хлынула в котельное отделение.

Немецкие пилоты, видимо, знали, кого атакуют, так как через несколько дней берлинское радио сообщило о потоплении ледокола с символическим названием «Сталин». Однако в Берлине несколько поспешили с таким заявлением. Морякам удалось предотвратить взрыв котлов и тем самым спасти корабль. На пробоину был заведен пластырь, и через десять часов после бомбежки удалось запустить шесть из девяти котлов. И затем в 04.00 16 января поврежденный «Сталин» дал ход.

В конце концов он на буксире у транспорта «Правда» и в сопровождении сторожевика СКР-18 смог дойти до Молотовска, где затем два месяца простоял на ремонте. Специально для прикрытия его перехода на аэродром Поной, на восточном побережье Кольского залива, были направлены семь истребителей. Они попарно барражировали над кораблями.

В середине февраля сторожевик СКР-74, несший дозорную службу, был атакован тремя Ju-88А. В следующий выход в море на сторожевик спикировали уже шесть самолетов, сбросившие девять фугасных бомб. Ударным воздействием при близких разрывах были повреждены магистральные трубопроводы, но аварийная команда сумела ликвидировать последствия налета.

23 февраля три Ju-88А подвергли бомбежке Соловецкий монастырь, расположенный на одноименных островах и построенный в XVI веке. В результате там был частично разрушен госпиталь, погиб один человек. Соображения, побудившие немцев сделать это, не совсем понятны, поскольку удаленный монастырь не представлял собой совершенно никакой значимой в военном отношении цели.

4 апреля 1942 г. пара Ju-88 из KG30 атаковала тральщик Т-41,^[56] который был затерт во льдах и лишен возможности маневрировать. При этом пилот одного из «Юнкерсов» действовал в стиле торпедоносцев. Он зашел с правого борта и с высоты 20–25 метров сбросил бомбу. Она, словно торпеда, проскользнула по льду около 80 метров, после чего остановилась, так и не взорвавшись. Второй пилот поступил традиционным образом, сбросив свою «фугаску» с пикирования. Пробив лед, она взорвалась под днищем тральщика, вырвав кингстоны и сорвав с фундаментов механизмы. После этого он получил еще и несколько пулеметных очередей. Однако несмотря на серьезные повреждения, Т-41 все же остался на плаву.

Подобные случаи, когда мелкие боевые корабли получали повреждения, но не тонули, объяснялись малой бомбовой нагрузкой, которую брали в такие дальние рейды Ju-88. Они вылетали не для атаки конкретной цели, а на «свободную охоту», то есть летели не по прямой туда и обратно, а зигзагами, обходя зоны с сильной ПВО. Соответственно расход топлива был большим, и потому приходилось брать бомбы массой не более 250 кг. Потопить небольшое судно такой бомбой можно было только при прямом попадании, да и то не всегда. Близких же разрывов даже нескольких таких бомб порой было недостаточно для нанесения атакуемому кораблю фатальных повреждений.

12 июня одиночный Ju-88 снова появился над Соловецким монастырем, сбросив две фугасные бомбы: одну SC500 и одну SC1000. Обе они не взорвались и затем через пять дней были обезврежены доставленными на острова саперами. 14 июня воздушный удар по монастырю повторился, хотя цель всех этих атак так и осталась неясной.

Летом 1942 г. полеты немецких самолетов над Белым морем участились. Внутренние конвои подвергались атакам на всем пути от Мурманска до пунктов назначения. Так, 10 июля в горле Белого моря четыре Ju-88 атаковали пароход «Вишера» тоннажем 2200 брт, который в сопровождении малого охотника МО-251 и тральщика Т-882 шел из Мурманска в Архангельск. Судно получило четыре прямых попадания в носовую часть и уже через пять минут скрылось под водой.

Все это заставило усилить противовоздушную оборону судов, для чего в район Архангельска был переброшен 95-й ИАП, оснащенный двухмоторными истребителями Пе-3 и бипланами И-153.

Архангельск в огне

К началу августа 1942 г. 5-й воздушный флот Люфтваффе смог разрушить мурманский порт. После этого его основная ударная сила в Заполярье – KG30 «Адлер» под командованием кавалера

Рыцарского Креста оберст-лейтенанта Эриха Блоедорна (Erich Bloedorn) – получила приказ разрушить портовые сооружения Архангельска, а также сам город. Непосредственное выполнение этой задачи было возложено на II группу эскадры. Ее возглавлял 27-летний гауптман Эрих Штоффреген (Erich Stoffregen), опытный летчик, не далее как 13 августа 1942 г. награжденный Рыцарским Крестом.

19 августа «Юнкерсы» из II./KG30 перелетели с аэродрома Банак на финский аэродром Кеми на северном побережье Ботнического залива. Здесь для них были заблаговременно подготовлены запасы топлива и бомб для предстоящих операций. Вечером после короткого отдыха экипажам объявили, что предстоит дальний рейд к Архангельску. До цели и обратно самолетам предстояло преодолеть около 1600 км. Их основной бомбовой нагрузкой должны были стать контейнеры с зажигательными бомбами, что было совсем не случайно...

Большинство строений Архангельска, в том числе заводских, были деревянными. На лесобиржах и в портовых участках скопилось огромное количество пиломатериалов, да и сам город фактически стоял на отходах деревообрабатывающего производства. Даже улицы были выложены деревянным настилом либо брусчаткой, опять же деревянной. Архангельск был не просто пожароопасным городом, а, по сути дела, он представлял собой готовый костер, к которому лишь требовалось поднести спичку.

Проблема пожаротушения в городе была решена оригинальным способом. Вдоль центральных улиц тянулись металлические трубы, имеющие разветвления по перекресткам и выходящие к реке. Там стояли пожарные пароходы с насосами и шлангами длиной по километру. Последние в случае необходимости могли быть подключены к трубам, и вода могла подаваться на значительные расстояния. Кроме того, по реке курсировали буксиры с мощными водоотливными средствами. На перекрестках были установлены пожарные пульты с кнопками, провода от которых шли к городскому штабу МПВО. Это теоретически позволяло быстро реагировать на обстановку во время возможных пожаров.

Однако в действительности все было не так радужно. Многие участки этой системы за мирные месяцы пришли в упадок, а пожарные водоемы превратились в болота с квакающими лягушками. Немногочисленные капитальные бомбоубежища местное население инициативно «перепрофилировало» в общественные туалеты. Щелей же, хорошо знакомых жителям многих других городов, включая Мурманск, в Архангельске вообще не рыли из-за торфянистой почвы.





Центральная часть Архангельска: сверху – гостиница «Интурист», 30-е годы XX в., внизу – проспект Павлина Виноградова (ныне Троицкий), военные годы

Американский моряк Пол Лунд, прибывший в город с уцелевшими судами конвоя PQ-17 в июле 1942 г., вспоминал: *«Мы часто гадали, каким может быть результат массированного налета с использованием зажигательных бомб на город, построенный из дерева. В Архангельске даже высокие наблюдательные вышки, на которых дежурили женщины, были сделаны из дерева. А пожарные машины, которые нам удалось увидеть, словно пришли из комических фильмов».*

И вот вечером 19 августа с финского аэродрома Кеми поднялись и взяли курс на Архангельск «Юнкерсы» из II./KG30. Один из них пилотировал обер-фельдфебель Петер Шталь (Peter Stahl), летавший в 6-й эскадрилье. Он затем вспоминал: *«В налете приняли участие девятнадцать машин. Пятая эскадрилья обер-лейтенанта Фехнера вылетела так рано, что оказалась над целью еще в сумерках. Самолеты отряда были загружены в основном зажигательными бомбами. Пожары, вызванные этими бомбами, должны были помочь следующим подразделениям атаковать суда и портовые сооружения.»*

В 20.55 мой новенький «Цезарь»^[57] стартовал предпоследним, тяжело оторвавшись от новой бетонной полосы в Кеми. Быстро смеркалось. На месте Тео [бортстрелка] находился военный корреспондент Фриче. Нам предстояло преодолеть расстояние в 800 км. Управление перегруженной машиной было непривычным. Очень медленно мы набирали высоту. В вышине светила луна, облегчая полет. Над Белым морем мы вошли в облака со снегом. Дальше полет проходил вслепую».

Командование Архангельского дивизионного района ПВО впервые узнало о приближении с запада большой группы самолетов по радио от постов ВНОС Карельского фронта. В 21.00 в Архангельске завывали сирены воздушной тревоги. Затем из громкоговорителей донесся голос: «Граждане! Воздушная тревога! Воздушная тревога!» Когда гул приближавшихся со стороны моря самолетов был уже отчетливо слышен, зенитно-артиллерийские дивизионы открыли заградительный огонь по предполагаемому курсу их полета.

К тому времени в дивизионном районе ПВО имелись в общей сложности 136 орудий, в том числе 84 штуки калибра 85 мм. Лучше всех стреляли импортные 90-мм зенитки, но их имелось всего четыре. Поскольку у зенитчиков совершенно не было боевого опыта, их огонь оказался абсолютно неточным и неэффективным.

Архангелогородка З. Щеголихина в тот момент плыла на пассажирском пароходе, возвращаясь с лесозавода: *«После объявления воздушной тревоги пассажиров быстро высадили на причал около улицы Приморской и предложили пройти в бомбоубежище, располагавшееся не где-»*

нибудь на далекой окраине, а с правой стороны здания Управления морского порта. Но первые, кто открыл туда дверь, резко отпрянули. Бомбоубежище было страшно загажено, и оттуда шла ужасная вонь. Тогда пассажиров заставили лечь на землю с левой стороны здания Управления порта».

Первыми над Архангельском появились цельфиндеры (самолеты-целеуказатели), сбросившие бомбы Mk250LK с белыми осветительными ракетами. Плавно опускаясь на парашютах, эти «люстры» ярко осветили весь растянувшийся по берегам Северной Двины город. Следующая волна «Юнкерсов» из 5-й эскадрильи KG30 сбросила уже контейнеры, начиненные мелкими «зажигалками», которые густым огненным дождем сыпались на портовые сооружения, склады и жилые кварталы города.

Люфтваффе использовало килограммовые бомбы V1, а также двухкилограммовые V2EZ и V2.2EZ, начиненные термитом и воском. Термит представлял собой смесь порошкообразного алюминия с окисями металлов, чаще всего железа. Он воспламенялся при помощи запала, установленного в носовой части корпуса бомбы и состоящего из перекиси бария и магния. Горение магния передавалось алюминию, который горел за счет кислорода окиси металла. При горении термита развивалась температура до 3000 °С, при этом тушить его можно только песком и подобными материалами, а не водой, поскольку при такой температуре вода разлагается на водород и кислород, образуя опасный гремучий газ.

Зажигательные бомбы снаряжались в специальные контейнеры. Так, контейнер AV1000 содержал 620 килограммовых «зажигалок». При сбрасывании на объект бомбы вылетали из контейнера и рассыпались на большой территории. Их содержимое вспыхивало при трении о воздух, поэтому, падая на крыши зданий или на землю, бомбы уже горели ярким пламенем, создавая очень высокую температуру.

Тем временем к городу приближалась вторая волна Ju-88, которые несли тяжелые фугасные бомбы и авиационные мины. Петер Шталь продолжал рассказ: *«Мы находились в центре Белого моря, когда рассеялась облачность. На борту царило молчание. „Еще десять минут“, – нарушил тишину Ханс. Затем мы увидели на земле вспышки выстрелов и разрывы зенитных снарядов в воздухе. Все как над Англией, только в уменьшенном масштабе. Фриче, усердно снимавший, пока позволяла видимость, был отправлен мною в гондолу. Я пошел на снижение, ориентируясь на очаги пожара внизу. Мы были обнаружены русскими зенитчиками. К счастью, они неправильно определили скорость самолета, и разрывы снарядов ложились за хвостовым оперением.*

Пожар в районе цели разрастался, и мы без труда положили четыре тяжелые бомбы точно среди портовых сооружений. Я заложил еще один вираж, чтобы корреспондент^[58] мог наблюдать картину бомбежки. Ханс заснял большой пожар, все более увеличивающийся».

Противовоздушная оборона Архангельска оказалась никуда не годной, зенитки палили беспорядочно и вразнобой, а прожекторы без толку «освещали» летнее небо. В результате «Юнкерсы», избавившись от бомб, спокойно снижались и проносились над городом на бреющем полете, обстреливая из пулеметов мечущихся по улицам и обезумевших от страха людей. Действия летчиков 104-й ИАД ПВО^[59] оказались не лучше. Всего в воздух были подняты 27 истребителей, но ни один из них встреч с противником почему-то так и не имел.

Начштаба морских арктических операций К. С. Бадигин так описывал происходящее: *«Послышались редкие выстрелы зениток, загрелись первые разрывы фугасных бомб... в разных концах города кострами горели сухие деревянные дома. Бомбы разворотили несколько домов справа и слева от здания штаба. Никакого укрытия у нас не было... Бомба упала в наш двор. Мы ждали взрыва, но фугаска не взорвалась».*

Кроме взрывов бомб и пожаров, архангелогородцы с ужасом увидели, как в нескольких частях города, но в основном около ТЭЦ, в небо взвились сигнальные ракеты, пускаемые германскими агентами. Один из жителей города рассказывал: *«Вторая волна налета с фугасными бомбами началась ночью. У хлебозавода одна за другой взлетали красные ракеты в направлении электростанции – это фашистские лазутчики указывали цель... С холодящим душу воем падали бомбы, тяжелые взрывы сотрясали землю. От взрывной волны вылетали оконные рамы, на земле и в воздухе гудело».*

Немецким летчикам удалось добиться прямого попадания фугасной бомбой крупного калибра в канатную фабрику. Прогремевший взрыв был такой силы, что его грохот слышали даже в

окрестных деревнях. Всего самолеты П./КГЗ0 «Адлер» сбросили на Архангельск двадцать пять фугасных и несколько тысяч зажигательных бомб. Кроме того, некоторые «Юнкерсы» несли выливные приборы и, проходя на бреющем полете, поливали крыши строений и улицы огненными струями зажигательной смеси.

В итоге горел даже грунт под ногами, сложенный за многие десятилетия из отходов древесины. В тушении пожаров принимали участие почти все население и даже моряки иностранных судов. Гостиница «Интурист», в которой они жили, уцелела, но в номерах повывлетали стекла и оконные рамы.

Если с воздуха налет на Архангельск снимал Ханс Фриче, то на земле все происходящее в городе во время и после налета запечатлел на пленку советский кинооператор Владислав Микоша. При этом больше всего ему запомнилась «ужасная» гибель Сталина, конечно, не его лично, а всего лишь его портрета: *«На фасаде Дома профсоюза моряков висел огромный портрет Сталина. Из окружающих окон языки пламени со всех сторон набросились на его лицо, и оно, как живое, к моему ужасу, будто бы от страшной боли в судорогах, наморщив лоб и брови, стало корчиться, а рот из-под охваченных пламенем усов зывал о помощи. Я стоял как замороженный, с камерой в руках, не имея сил оторвать взгляд от происходящего».* Примечательно, что Микошу, в полном соответствии с духом времени, потрясла не смерть реаль-ных людей и горящие дома, а гибель бумажного идола.

Отбой воздушной тревоги в Архангельске был дан уже 20 августа в 01.00 по местному времени. Наутро вид города был ужасным. Целые улицы превратились в сплошное пепелище. Так, упоминавшаяся выше учительница Щеголихина, вернувшись домой, увидела, что ее жилище уцелело, зато позади него огонь уничтожил восемь построек, а на улице Холмогорской несколько домов попросту исчезли. Всего в городе были полностью разрушены 50 жилых домов, десятки других получили повреждения. Также сильно пострадали портовые сооружения, канатная и трикотажная фабрики. Имелись разрушения и на объектах Беломорской военной флотилии: территории штаба, казармах рабочей роты, авторемонтных мастерских и продовольственном складе.

Секретарь Архангельского горкома ВКП(б) П. В. Минин вспоминал: *«Наша ПВО оказалась неготовой к отражению такого крупного удара. В разных концах города вспыхнули сухие деревянные дома. Пользуясь слабой зенитной обороной, немецкие летчики неторопливо выбирали цели для бомбежки, снижаясь до бреющего полета, расстреливали из пулеметов людей, тушивших пожары».*

Командование дивизионного района ПВО, исходя из докладов постов ВНОС, решило, что в налете участвовали 42 бомбардировщика, что более чем в два раза превышало их истинное количество. А городское руководство, напуганное происходящим, «засекло» в небе аж 80 самолетов! Было составлено донесение в ЦК ВКП(б) и ГКО. Секретарь обкома партии Г. П. Огородников, набравшись смелости, даже позвонил по телефону лично товарищу Сталину. Однако удивить вождя ему не удалось. Оказывается, Иосиф Виссарионович уже знал о налете... из сводки Главного командования Вермахта, переданной по радио.

Вечером 28 августа восемнадцать Ju-88А из П./КГЗ0 гауптмана Штоффрегена произвели второй налет на Архангельск.

Один из жителей города потом вспоминал: *«Воздушные атаки фашистов не застали врасплох жильцов нашего двухэтажного дома по пр. Ленинградский, 11. На чердаке, из полукруглого окна которого мы с моим младшим приятелем Юрой любили смотреть на улицу, было чисто и просторно. На густо посыпанном песком полу стояли ящики с песком и бочки с водой, на стенах висели пожарные щиты с инвентарем. Из чердачного окна нам открывалась такая панорама: вблизи дома сделанное руками жильцов сооружение – бомбоубежище, чуть дальше трамвайный путь и дорога, идущая от ул. Урицкого до трамвайного парка, за ней – пожарная каланча, за каланчой – склады, а там и Северная Двина, наше любимое место купания».*

И вот в один из вечеров, когда мы с приятелем любовались из чердачного окна закатом, до нас донесся странный незнакомый дотоле гул. «Это самолеты», – сурово сказал Юра. Через малые чердачные окна мы вылезли на крышу и увидели: со стороны Бакарицы над левым берегом Двины летели самолеты. За ними тянулся шлейф падающих черточек. Оттуда, где они падали,

шел дым и поднимался огонь. Самолеты летели медленно, будто серые жуки ползли по небосводу. А вскоре на правом берегу Двины со стороны Кузнечихи заговорили зенитки.

Едва мы успели юркнуть в чердачное окно, как раздался оглушительный треск. Зажигательная бомба, пробив кровлю, плашмя плюхнулась на чердак. Передняя оконечность ее плавилась, разбрасывая крупные искры. Мы с приятелем оцепенели, не зная, что предпринять. Вторая зажигалка, пронзив крышу, зависла на стабилизаторе. Это вывело нас из оцепенения. Юра схватил со щита щипцы с длинными ручками, ухватил зажигалку за середину, и мы бросили ее в бочку с водой, убегая от расплавленных брызг. То же сделали со второй зажигалкой и лопатой песка усмирили огонь, побежавший по чердачным стропилам.

А в это время во дворе уже бушевал пожар. Горели дровяники, поленницы, уже дымилась стена дома. Мы бросились через дорогу в пожарное депо. Дежурный, ни минуты не мешкая, раскатал пожарный рукав с брандспойтом и направил в полыхающий костер сильную водяную струю. Дрова отстоять не удалось, а дом наш был спасен. А рядом полыхали два двухэтажных общежития, склады у мясокомбината...»

В тушении пожаров принимало участие все население города. Нередко, чтобы помешать их распространению, приходилось просто сносить и ломать деревянные постройки. При этом команды союзных судов, помогавшие бороться с огнем, порой оказывались в весьма неприятных ситуациях. Третий помощник капитана американского танкера «Олдерсдейл» Филипс рассказывал: *«Одна изба оказалась на совершенно пустой площадке между двумя стенами огня... Используя стойку радиомачты как таран, мы ударили по избе, намереваясь развалить ее. К несчастью, мы угодили шестом прямо в дверь».* В итоге американцы вломились в общественный туалет и провалились в выгребную яму.

Несмотря на сильные пожары, отдельные очаги которых не удавалось потушить в течение двух суток, Архангельск все же не постигла судьба Мурманска и Сталинграда. Во-первых, плотность бомбежки из-за небольшого числа самолетов оказалась в общем-то небольшой. Во-вторых, стояла безветренная погода, также препятствовавшая распространению пламени. И наконец, сыграла роль растянутость городской застройки, из-за которой отдельные очаги огня не соединялись друг с другом. Это облегчало работу пожарных и бойцов МПВО. Близость реки тоже сыграла положительную роль в тушении. Это отметил и американский моряк Лунд: *«Результат второго налета также оказался не слишком ощутимым. Некоторые пожары полыхали два дня, но действительный объем разрушений оказался на удивление малым».*

На перехват бомбардировщиков снова были направлены «Харрикейны» из 729-го ИАП ПВО. На этот раз летчикам ПВО удалось добиться успеха, когда над восточным берегом Двинской губы, в районе острова Мудьюгский, командир звена младший лейтенант А. Костиков протаранил один из «Юнкерсов».

Л. П. Дедова, жительница расположенной поблизости от того места деревни Кадь, позднее вспоминала: *«Стоял теплый и солнечный день. Мы с братьями пошли за грибами. Возвращались где-то в семь-восемь часов вечера. При выходе из леса я увидела над деревней большой самолет, весь в огне. С разворотами он два или три раза пролетел над деревней, а потом, снижаясь, повернул в сторону моря и упал».*

Среди ночи в деревню приехал председатель колхоза Мигунов, всех напугал: «Только к самолету не ходите. Там немцы спрятались». Но на второй день большие ребята пошли к самолету. Оказалось, что в мох упала хвостовая часть самолета, а передняя с кабиной рухнула в море, на отмель. Нашли ребята резиновую оранжевую лодку с дюралевыми веслами, парус, у которого одна сторона была зеленой, другая белой, шоколад, галеты».

Брат Дедовой – Василий, которому в 1942 г. было двенадцать лет, к ее рассказу добавил, что выше бомбардировщика он видел в небе истребитель и слышал стрельбу: *«Немец поначалу дымил и пытался уйти. Истребитель его таранил, и тогда тот запылал и упал в Кадское болото. Утром на берег моря приехали пограничники из Куи, матросы-зенитчики с Мудьюга. Вскрыли кабину. Потом от взрослых ребята узнали, что экипаж – четыре трупа – достали. Все немцы были с Железными Крестами».*

Лейтенант Костиков сбил Ju-88А-4 W.Nr.142148 «4D+AN», который пилотировал кавалер Рыцарского Креста командир 6-й эскадрильи KG30 гауптман Вилли Флехнер (Willi Flechner). В его экипаж входили штурман обер-фельдфебель Альфред Штэдлер (Alfred Staedler), бортрадист

фельдфебель Йозеф Харрес (Josef Harres) и обер-лейтенант Вильгельм Дёмельт (Wilhelm D?hmelt), выполнявший в том вылете функции бортстрелка. По уже сложившейся к тому времени в СССР традиции обломки «Юнкерса» были собраны, доставлены на барже в Архангельск и затем выставлены на всеобщее обозрение на одной из центральных улиц города.

В тот день та же 6-я эскадрилья потеряла еще две машины. Сначала во время вылета на разведку погоды на маршруте к Архангельску неожиданно отказали двигатели на Ju-88А-4 W.Nr.142074 «4D+GP», который пилотировал обер-фельдфебель Шталь. Спасти самолет было невозможно, и Шталь вместе со штурманом фельдфебелем Хансом Фехтом (Hans Fecht), бортрадистом фельдфебелем Герхардом Халлертом (Gerhard Hallert) и бортстрелком Гельмутом Гёртцем (Helmut G?rtz) покинул его на парашюте. «Юнкерс» упал около финского местечка Кистинки, в 200 км юго-восточнее Кеми, а весь его экипаж вскоре прибыл обратно на свой аэродром.

Затем уже после бомбежки Архангельска на обратном пути в Кеми потерял ориентировку и залетел в воздушное пространство нейтральной Швеции экипаж Ju-88А-4 W.Nr.881777 «4D+IP». В конце концов, выработав все топливо, самолет упал около шведского поселка Янкисъярви, приблизительно в 95 км северо-восточнее Кеми. Немецкие летчики не пострадали и также вскоре вернулись в свою часть.

Кроме того, еще один самолет – Ju-88А-4 W.Nr.881715 – все из той же 6./KG30 из-за неисправности шасси был вынужден приземлиться в Кеми «на живот». Он получил повреждения средней тяжести (35 %), но стало ли это следствием зенитного огня над Архангельском или же технической неисправности, осталось неизвестным. И в этом случае никто из его экипажа не пострадал.

После августовских налетов командование Архангельского дивизионного района ПВО пыталось принимать меры для повышения эффективности своей обороны. В частности, им была достигнута договоренность с союзниками об использовании РЛС, имевшихся на английских кораблях ПВО «Паломарес» и «Позарика», которые соответственно стояли тогда в портах Бакарица и Экономия. Для передачи определяемых ими координат воздушных целей в штаб ПВО были выделены опытные переводчики.

Задачу заблаговременного обнаружения немецких самолетов над Белым морем получили также корабли Северного флота. Все это расширило систему наблюдения, однако само по себе это никак не влияло на усиление защищенности Архангельска. Заблаговременное обнаружение могло лишь помочь заранее объявить тревогу, но укрытий в городе все равно почти не было.

В ночь на 1 сентября последовал третий удар по Архангельску, в котором приняли участие пятнадцать «Юнкерсов». В 22.45 в городе была объявлена воздушная тревога, и через некоторое время со стороны Белого моря послышался гул авиационных моторов. Зенитчики открыли огонь, в небе вспыхнули разноцветные разрывы снарядов. Однако это снова не смогло помешать немецким летчикам.

На этот раз, по данным службы МПВО, на город были сброшены двадцать фугасных и около семи тысяч зажигательных бомб. Портовые сооружения и жилые кварталы получили новые повреждения. Основные очаги пожара возникли на берегу в районе лесобиржи № 2, где горела даже земля, а также в центре города – на улицах Поморская и Володарского. Одна из фугасных бомб попала в здание лесотехнического института, переоборудованного в госпиталь. Она пробила все пять этажей и взорвалась в вестибюле. В здании возник сильный пожар, и пострадали многие раненые. К счастью, здание находилось на берегу Северной Двины и поблизости оказались два пожарных буксира, которые залили госпиталь водой и спасли его от выгорания.

Помимо бомбардировок, дабы окончательно парализовать северную трассу ленд-лиза, немцы решили с помощью массивной заброски диверсионных групп перерезать железную дорогу Архангельск – Вологда.

1 сентября 1942 г. в пустошах в районе станции Коноша была выброшена группа диверсантов из тринадцати эстонцев, служивших в финской армии. Надо отметить, что использование в качестве лазутчиков лиц прибалтийских национальностей, ненавидевших Советов, было очень разумным решением. В отличие от множества своих русских коллег они скорее застрелились бы, чем добровольно сдались в плен.

Разделившись на мелкие группы, эстонцы в течение двух месяцев взрывали железнодорожное полотно, пуская под откос эшелоны с союзническими грузами, а также выводили из строя линии связи. 22 октября при эвакуации группы с озера Лача на диверсантов была устроена засада. Прибывший за ними гидросамолет He-115С из 1-й эскадрильи K?Fl.Gr.906 был поврежден и захвачен, в результате лишь отдельным эстонцам удалось уйти лесами.^[60]

В течение 1–5 сентября диверсионные группы также были выброшены в Каргопольском, Приморском, Холмогорском и других районах Архангельской области, в основном вдоль железной дороги Архангельск – Вологда. Наиболее активно лазутчики действовали в Плесецком районе. Местность в огромном районе между Карелией и Тиманским кряжем по большей части являлась заболоченной тундрой, населенные пункты встречались очень редко. Все это облегчало диверсионную работу и затрудняло работу контрразведчиков.

Начались нападения на поезда. Так, на 941-м километре магистрали диверсанты взорвали полотно прямо перед подходящим эшеломом. В итоге паровоз и несколько вагонов сошли с рельсов, остальные встали поперек путей. После этого диверсанты открыли огонь из автоматов и убили машиниста, а затем скрылись. В десяти километрах от места крушения шпионы застрелили стрелочницу и взорвали стрелку, из-за чего еще один поезд потерпел крушение.

Из всех выброшенных парашютистов только четыре добровольно сдались НКВД. Они предъявили инструкции по проведению диверсий под названием «Задание для Архангельского направления», а также сдали карты, оружие и другое снаряжение. Несмотря на этот отдельный провал, диверсионная операция в Архангельской области стала одной из самых успешных за весь 1942 г.

Под влиянием всех этих событий 14 сентября совместным решением бюро обкома ВКП(б) и облисполкома был создан Архангельский городской комитет обороны (АГКО), который в соответствии со сложившейся традицией возглавил первый секретарь обкома и горкома партии Г. П. Огородников. В него также вошли председатель облисполкома М.А. Огарков, начальник областного управления НКВД П. М. Мальков, командующий Архангельским военным округом генерал-лейтенант Т. И. Шевалдин и начальник гарнизона Архангельска генерал-майор В. Н. Мальчиков.

25 сентября АГКО утвердил план обороны города, а через четыре дня вынес постановление о создании нескольких укрепленных районов: в Архангельске, на острове Мудьюгский и в Талагах. Все это говорило о том, что областные власти всерьез верили в возможность крупного германского десанта. Их уверенность в этом укрепили начавшиеся налеты авиации, массовые заброски диверсантов и агентов, а также состоявшийся в августе поход немецкого тяжелого крейсера «Адмирал Шеер» к острову Диксон.

АГКО принял несколько постановлений по повышению эффективности службы ВНОС. На территории области началось строительство дополнительных стационарных вышек, в том числе 26 – в Онежском районе. Посты наблюдения за воздухом создавались на крышах высоких зданий.

Во второй половине сентября 1942 г. в беломорские порты проследовали уцелевшие суда конвоя PQ-18. Штаб KG30 «Адлер» в Банакке планировал на 18 сентября атаку судов в горле Белого моря, но операцию пришлось отменить из-за плохой погоды. На следующий день корабли из-за разыгравшегося шторма остановились на рейде острова Мудьюгский. При этом четыре транспорта не смогли удержаться на якорях и сели на мель на краю входного канала.

Несмотря на плохую погоду, немецкий самолет-разведчик все же смог сфотографировать скопление союзных судов. И 20 сентября несколько Ju-88 в 16.00 атаковали стоянку, но из-за сильного заградительного огня с кораблей охранения не смогли добиться попаданий. Истребители 104-й ИАД ПВО снова «патрулировали» где-то поблизости, но контакта с противником в очередной раз установить так и не сумели.

Следующий налет состоялся 21 сентября. Причем с учетом того, что, по данным разведки, корабли уже вошли в порт, командование 5-го воздушного флота Люфтваффе поставило перед П./KG30 несколько нестандартную задачу: заминировать фарватер в районе острова Мудьюгский и тем самым заблокировать выход кораблей обратно в Белое море.

Сами пилоты были не в восторге от полученного приказа. Обер-фельдфебель Шталь вспоминал: *«Хорошая погода. Наш полет на перехват каравана планировался на 18 сентября, но*

из-за плохой погоды эта акция сорвалась, и теперь нам предстояло атаковать его остатки, прибывшие в Архангельск. Наша задача состоит не в нападении на суда, обнаруженные в порту разведкой, а в минировании фарватера, чтобы преградить выход судов из Архангельска. Это нас несколько удивило, но, как говорится, наверху виднее».

Каждый экипаж получил карту Двинской губы, на которой были отмечены линия фарватера и район, который требовалось заминировать. После инструктажа Ju-88А взрели моторами и один за другим стали отрываться от бетонной взлетной полосы в Кеми.

Самолеты несли по одной авиационной мине ВМ1000, которая могла сбрасываться как с парашютом, так и без него. Эта «адская машина» являлась универсальным боеприпасом. Будучи начиненной 680 кг взрывчатки, что гарантированно уничтожало даже крупное судно, она оснащалась как магнитным или акустическим, так и обычным ударным взрывателем. Поэтому ее использовали и как мину для установки на речных и морских фарватерах, а также как бомбу для уничтожения хорошо защищенных оборонительных укреплений, промышленных объектов в тылу и других целей.

Суровых берегов Белого моря бомбардировщики достигли уже в сумерках и полетели дальше на юго-восток. Шталь продолжал свой рассказ: *«Светлая лунная ночь. Никакого заградительного огня. Мы легко обнаруживаем линию фарватера, но удастся ли нам сбросить нашу 1000-кг мину именно в то место, где должны пройти суда? Надежнее, на мой взгляд, был бы бомбовый удар по порту. Сдается мне, что ни один офицер из штаба Люфтваффе никогда сам не участвовал в нападении на суда или в минировании фарватеров. Очевидно, они начитались где-то о наших успехах в минной войне против Англии и решили эту тактику применить в условиях Архангельска. Здесь же все совершенно иначе, но этого, по-видимому, никто не собирается учитывать. У меня серьезные сомнения в том, что хотя бы одна из многих сброшенных нами мин сработает».*

Во время сброса мин в небе появились четыре истребителя Пе-3 из 95-го ИАП, но они так ничего и не смогли сделать. «Юнкерсы» один за другим ложился на обратный курс и через четыре с половиной часа полета благополучно вернулись на аэродром Кеми. Правда, надо отметить, что тот же Петер Шталь в своих воспоминаниях упоминал о том, что ему затем сказали, что из того вылета якобы не вернулись два самолета из 4-й эскадрильи KG30. Однако в имеющихся сведениях о потерях 5-го воздушного флота Люфтваффе этому нет никаких подтверждений.

Уже при посадке один Ju-88А из 6-й эскадрильи едва не потерпел аварию. Дело в том, что аэродром располагался прямо на краю Кеми. И главная улица этого древнего финского города лежала точно по курсу взлетно-посадочной полосы, имея при этом похожее освещение. Так что утомившийся после долгого полета пилот легко перепутал улицу с посадочной полосой и лишь в последний момент, осознав это, рванул штурвал на себя. «Юнкерс» прошел над крышами домов и, сделав новый заход, благополучно приземлился, куда ему и было положено.

22 сентября двадцать Ju-88А снова совершили вылет в район Архангельска. После этого наступило ухудшение погоды, и воздушные операции в Белом море пришлось прекратить. Суда же конвоя RQ-18 тем временем спокойно разгружались на уцелевших причалах в Экономии и Бакарице. Однако немцы не забывали о них ни на день. Свидетельством этому стало 26 сентября. Одиноким «Юнкерс», вывалившись из облаков, внезапно появился над Архангельском и сбросил фугасные бомбы на портовые сооружения. При этом сирены воздушной тревоги молчали, а зенитные батареи так и не сделали ни одного выстрела.

Сразу после улучшения погоды 28 и 29 сентября последовали два ночных налета на город, в ходе которых были сброшены 50 фугасных и около десяти тысяч зажигательных бомб В1 и В2. Во время последнего удара в Архангельске возникли свыше шестидесяти очагов пожара, сгорели десять жилых домов и четыре склада, были разрушены два госпиталя. Погибли 17 человек и еще 27 получили ранения.

Всего в ходе бомбежек в августе – сентябре 1942 г. в Архангельске было разрушено свыше 40 различных промышленных объектов и построек, в том числе канатная и трикотажная фабрики, железнодорожная станция. Сильные повреждения получил судостроительный завод «Красная кузница». Взрывами и пожарами были уничтожены 215 жилых домов. Согласно официальным советским данным, которые являются далеко не полными, поскольку дело с учетом населения

было поставлено крайне плохо, в городе во время бомбежек погибли 148 человек, еще 126 получили ранения и контузии.

Восстановительные работы начались сразу, но растянулись на многие месяцы. Так, сгоревший механический цех судоремонтного завода был заново отстроен лишь через год, причем часть нового оборудования для него поступила по ленд-лизу.

Портовые сооружения Архангельска получили сильные повреждения, но все же не были выведены из строя. Крупнейшая операция Люфтваффе в регионе Белого моря достигла лишь частичного успеха. Хотя работа второго крупнейшего порта на Советском Севере и была серьезно затруднена на несколько месяцев, полностью блокировать ее не получилось.

В оставшиеся месяцы года из-за ухудшения погоды и прекращения проводки конвоев активность Люфтваффе над Белым морем пошла на спад. Лишь изредка предпринимались беспокоящие рейды мелкими группами и одиночными самолетами. Так, 4 ноября бомбардировщики атаковали небольшой конвой в северной части Белого моря и потопили баржу с мазутом. Всего же немецкими самолетами в 1941–1942 гг. в Белом море были потоплены шесть судов и еще 23 получили повреждения в результате воздушных атак.

Глава 5

Большие проблемы маленького полуострова Неудавшийся десант

Одной из главных проблем, вставших перед командующим Северным флотом 35-летним вице-адмиралом Арсением Григорьевичем Головкин еще осенью 1941 г., стала организация снабжения частей, отрезанных на полуостровах Средний и Рыбачий.

Для каботажных перевозок между ними и Кольским заливом наибольшую угрозу представляло Люфтваффе. Немецкие самолеты буквально охотились за каждым кораблем и катером, входившим в Мотовский залив. Приходилось тщательно выбирать время и маршруты движения транспортных судов. Их переходы в районах наибольшей активности вражеской авиации обычно осуществлялись в условиях нелетной погоды или малой видимости. Широко практиковалась и тактика так называемого перетекания судов, когда они делали короткие переходы из одного пункта в другой, отскакивая в них под защитой зенитных батарей.

28 апреля 1942 г. командование советской 14-й армии предприняло наступление на мурманском участке фронта, на реке Западная Лица. Его целью был выход к прежней государственной границе с одновременным деблокированием частей на полуостровах Средний и Рыбачий. Чтобы облегчить прорыв фронта, было решено одновременно организовать силами Северного флота тактический десант в немецком тылу. И в ночь с 27 на 28 апреля у мыса Пикшуев,^[61] на южном берегу Мотовского залива, были высажены шесть батальонов 12-й отдельной бригады морской пехоты (ОБМП) полковника В. В. Рассохина.

Истребители ВВС СФ получили приказ прикрыть десант, и уже на следующий день в воздухе над Мотовским заливом развернулись интенсивные боевые действия. Старший лейтенант Сергей Курзенков, служивший во 2-м Гв. САП ВВС СФ, потом вспоминал: *«Мы выполняли по несколько вылетов в день для прикрытия наших войск. Ожесточенные воздушные бои происходили с разными результатами».*

Подробности схваток, происходивших 28 апреля над Мотовским заливом у мыса Пикшуев, не являются предметом рассмотрения в данной книге. Поэтому ограничимся лишь общими данными. В течение светлого времени суток 2-й Гв. САП в боях в том районе потерял четыре «Харрикейна», все их пилоты – командир звена старший лейтенант П. А. Обувалов, лейтенант Е. П. Годелевич и сержанты Г. Г. Иванов и А. С. Лещенко – погибли. Еще два истребителя были подбиты и совершили вынужденные посадки на своей территории, и один летчик – старший лейтенант Покровский – получил ранение.

По данным советских наземных постов наблюдения, был сбит один Vf-110, который затем в качестве групповой победы записали трем упоминавшимся выше пилотам – Покровскому, Обувалову и Лещенко. Однако фактически немцы не потеряли ни одного такого самолета. Правда, три Vf-109 из II. и III./JG5, участвовавшие в этих боях, все же получили повреждения.

Единственной потерей Люфтваффе в тот день стал Ju-88D-5 W.Nr.430237 «G2+AH» из 1-й эскадрильи Aufkl.Gr.124. Вероятно, именно он около 14.00 был перехвачен четырьмя «Харрикейнами» из 2-го Гв. САП и затем поврежден в ходе атак капитана Шведова и старшего лейтенанта Курзенкова. Пилот «Юнкерса» – унтер-офицер Карл Тегтмейер (Karl Tegtmeier) – смог дотянуть до аэродрома Киркенес, но во время посадки допустил ошибку и самолет разбился. Сам Тегтмейер при этом погиб, а остальные три члена его экипажа – штурман унтер-офицер Рольф Герстнер (Rolf Gerstner), бортрадист унтер-офицер Зигмунд Боровски (Sigmund Borowski) и бортстрелок унтер-офицер Леонхард Краус (Leonhard Kraus) – получили ранения.



Полуострова Средний и Рыбачий и прилегающий к ним район

Немецкое командование быстро осознало угрозу, которую несла высадка в их ближайшем тылу морских пехотинцев, которые в первый же день смогли продвинуться сразу на одиннадцать километров в глубь берега. Авиагруппы 5-го воздушного флота получили приказ наносить удары не только по образовавшемуся плацдарму, но и по судам, обеспечивавшим действия десанта.

Приблизительно в 06.00 29 апреля над Мотовским заливом появилась «тройка» Vf-110 из 10.(Z)/JG5, которую сопровождали четыре Vf-109. Их целью были малые охотники за подводными лодками, доставившие к мысу Пикшуев очередную партию боеприпасов для 12-й ОБМП. К этому времени над плацдармом уже полчаса патрулировали восемь «Харрикейнов» из 2-го Гв. САП.

Флотские истребители немедленно атаковали двухмоторные «Мессершмитты», выпустив по ним на встречных курсах неуправляемые реактивные снаряды РС-82 и обстреляв их из пулеметов. Один «эрэс», выпущенный старшим лейтенантом Курзенковым, поразил вражеский самолет. По словам советского летчика, он развалил «стодесятого» буквально на куски. Оставшаяся пара Вf-110 снизилась до бреющего полета и, не принимая боя, повернула обратно на запад. В ходе непродолжительного преследования сержант Чепурнов сбил еще один «Мессершмитт».

Интересно, что падение обоих сбитых самолетов подтверждалось постами ВНОС. В действительности же они оба – Вf-110 С-2 W.Nr.3528 и Вf-110Е-2 W.Nr.2547 «LN+MR» – смогли дотянуть до своей территории, где и совершили вынужденные посадки. Полученные ими повреждения были тяжелыми, но никто из четырех членов их экипажей не пострадал.

Все же по результатам воздушных боев в районе мыса Пикшуев в течение 29 апреля советские летчики заявили об одиннадцати сбитых немецких самолетах: шести Вf-109 и пяти Вf-110. По данным же Люфтваффе, кроме уже упоминавшейся выше пары «стодесятых», средней тяжести повреждения получил лишь один «Мессершмитт» из III./JG5. Он также смог благополучно вернуться на аэродром Петсамо.

К 1 мая морские пехотинцы смогли захватить в районе мыса Пикшуев плацдарм размером пятнадцать на десять километров. Однако части 14-й армии, понеся тяжелые потери, уже прекратили наступление. В итоге немецкое командование смогло спокойно бросить против десантников 2-ю горнострелковую дивизию. К тому же резко ухудшилась погода, и батальоны 12-й ОБМП оказались в изоляции. У них кончились продукты, из-за наступивших морозов и пурги появились обмороженные. После десяти дней кровопролитных боев было потеряно около половины их личного состава. Стало ясно, что нет никаких возможностей да и смысла удерживать плацдарм и дальше, тем более что наступление на суше захлебнулось.

11 мая было принято решение об эвакуации десанта. На следующий день к мысу Пикшуев было направлено множество мелких судов и катеров. Немцы пытались атаковать этот «флот» с воздуха, но его прикрывали флотские истребители. Согласно советским данным, лейтенант Петр Сгибнев из 78-го ИАП ВВС СФ сбил два самолета. Однако это не подтверждается данными Люфтваффе.

Эвакуация остатков 12-й ОБМП завершилась 13 мая. Из высаженных 7165 человек были убиты, ранены и обморожены около 70 процентов.

Отрезанные от Большой земли

К лету 1942 г. появились признаки, говорившие о возможной высадке теперь уже немецкого десанта на полуостровах Средний и Рыбачий. 10 июня Ставка ВГК предупредила об этом Военный совет Северного флота. В связи с этим возникла настоятельная необходимость усиления обороны полуостровов. Устойчивость последней во многом зависела от действий флота, поскольку этот район был изолирован от тыловых баз снабжения и штабу 14-й армии было очень трудно комплектовать и снабжать расположенные там части.

Учитывая все эти факторы и большое значение полуостровов, Ставка ВГК в июле 1942 г. полностью возложила ответственность за их оборону на Северный флот. Организационной формой для этого был избран оборонительный район. Как показал опыт Одессы и Севастополя, он позволял наилучшим образом обеспечить тесное взаимодействие сухопутных, морских и воздушных сил и единое управление ими при обороне важного приморского района.

12 июля приказом Наркома обороны СССР был образован Северный оборонительный район (СОР). Его командующим был назначен генерал-лейтенант береговой службы Сергей Иванович Кабанов. Это был опытный командир, руководивший в начале войны обороной военно-морской базы Ханко на Балтике. Под его начало были переданы все находившиеся на полуостровах части и сооружения 23-го укрепленного района 14-й армии:

- 104-й ПАП, включавший двенадцать батарей;
- 113-й отдельный артиллерийский дивизион (ОАД), имевший пятнадцать батарей;
- 347-й, 348-й и 349-й отдельные пулеметные батальоны;
- 338-й отдельный саперный батальон;
- 343-й отдельный химический батальон;

- 336-й отдельный батальон связи;
- участок службы ВНОС.

Кроме того, в состав СОР вошли переброшенные на Рыбачий три бригады морской пехоты Северного флота: 12-я БМП полковника В. В. Рассохина, 63-я БМП полковника А. М. Крылова и 254-я БМП полковника С. А. Косатого.



Генерал-лейтенант береговой службы С. И. Кабанов (слева) во время обороны о. Ханко, 1941 г.



Матросы береговой батареи Северного флота

Организация снабжения этой достаточно многочисленной и хорошо вооруженной группировки представляла собой сложную задачу. Губа Эйна была единственной бухтой на южном побережье полуострова Рыбачий, в которой летом 1942 г. могли приниматься грузы для частей СОР. Она имеет относительно небольшие размеры, но при этом большую глубину. От ее причала во все концы полуострова вели дороги: на северо-восток – к Цыпнаволоку, на северо-запад – к

Вайтолахти, на запад – к перешейку между Рыбачьим и Средним, а оттуда далее к перешейку с материком, где по хребту Муста-Тунтури проходила линия фронта.

Еще 10 июля 1941 г. в бухте Эйна самолетами Люфтваффе было потоплено научно-исследовательское судно «Персей», переделанное из зверобойной шхуны, которое с началом войны стало использоваться в качестве транспорта. Севший на дно около берега «Персей» стал импровизированным причалом. Он использовался очень интенсивно, несмотря на то что бухта насквозь просматривалась немцами с противоположного, южного берега Мотовского залива, до которого было семь – девять километров, и часто подвергалась артиллерийским обстрелам. Так, например, 27 и 28 июля 1942 г. одиннадцать мотоботов доставили туда сразу 200 тонн боеприпасов, а еще 70 тонн находились в пути.

Однако в Эйне не получалось быстро производить разгрузку прибывавших судов и отправлять полученные грузы дальше. Потому было предложено направлять суда прямо в губу Большая Мотка, к поселку Большое Озерко, расположенному на ее западном берегу. Но командование Северного флота отказалось это делать в светлое время. Затем в августе оно лишь выделило шесть мотоботов для перевозки грузов из Эйны в Большую Мотку.

В течение июля 1942 г. морские перевозки велись достаточно активно, причем без особо активного противодействия со стороны немцев. Так, в конце месяца три дрефтера под охраной трех малых охотников за подводными лодками МО-131, МО-134 и МО-135 благополучно доставили в Эйну 8-й лыжный батальон численностью в 311 человек и вывезли обратно на Большую землю личный состав 104-го погранотряда.

Но не всегда картина была столь идиллической. В начале августа буксир привел в Эйну баржу с тремя 100-мм орудиями новой 232-й береговой батареи. К утру 6 августа орудия были выгружены на берег, но на барже еще оставались другие грузы для частей СОР. В полдень над бухтой, как всегда внезапно, появились двенадцать Ju-88, которых прикрывали четыре Bf-109. Они сбросили на причал, баржу и близлежащий район берега свыше 25 фугасных бомб. Хотя прямых попаданий не было, баржа получила повреждения. Ее борта были изрешечены осколками, и через пробоины внутрь начала хлестать вода. При бомбежке погиб один и были ранены еще четыре человека.

Узнав о налете, командующий СОР тут же потребовал срочно прислать в Эйну зенитные батареи, поскольку враг ударил по его самому «больному» месту. Едва его радиограмма успела уйти по назначению, а к этому времени с момента налета прошло менее четырех часов, как над бухтой показалась новая группа, тоже состоявшая из двенадцати «Юнкерсов» и звена «Мессершмиттов» в качестве эскорта.

Стало ясно, что бомбардировщики действуют с некоего довольно близко расположенного аэродрома. При этом немцы очень быстро сориентировались в обстановке. Во время первой бомбежки экипажи Ju-88 обнаружили склады тыла СОР, устроенные прямо на земле поодаль от причала. По возвращении они доложили об этом своему командованию и уже вскоре получили приказ повторить удар и снова поднялись в воздух. На этот раз были сброшены еще 30 фугасок, в том числе и на жилые землянки. В итоге были разрушены три склада, погиб еще один и был ранен один человек.

Интересно, что советские наземные наблюдатели узрели среди участвовавших в этих налетах на Эйну истребитель He-113, но как это у них получилось, остается непонятно. Дело в том, что этот самолет так никогда и не был принят на вооружение Люфтваффе. Небольшая партия собранных «Хейнкелей-113» была продана Румынии. В составе ВВС этой страны они летом – осенью 1941 г. принимали участие в боях на юге Молдавии и Украины. Однако оказаться в августе 1942 г. в Заполярье, да еще с немецкими опознавательными знаками, они никак не могли.

Надо отдать должное, командование Северного флота тоже оперативно отреагировало на просьбу-требование генерал-лейтенанта Кабанова. Через два дня буксир привел в бухту Эйна баржу с двумя зенитными батареями, личным составом, боезапасом и полным комплектом материалов для строительства позиций и укрытий. Однако практически сразу же стало ясно, что радоваться еще рано, поскольку прислали устаревшие 45-мм зенитки. Их считали универсальными: угол возвышения достигал 85°, а дальность стрельбы составляла 40–45 кабельтовых.

Эта пушка первоначально была создана для вооружения малых кораблей, но затем ее спешно приспособили и для береговой обороны. На Севере же ее повсеместно использовали и в качестве зенитки. Только в середине 1943 г. наконец было официально признано, что эта 45-мм пушка не годится для противовоздушной обороны. На то имелось множество причин: низкая скорострельность, недостаточная мощность снарядов, очень плохой прицел для стрельбы по самолетам и так далее. Однако это произошло только после двух лет войны, ну а в 1942 г. это убожество с точки зрения требований эффективной ПВО было еще в «моде».

Не лучше дело обстояло и с использованием 45-мм пушек. Так, одну из двух зенитных батарей, доставленных в августе на Рыбачий, командование Северного флота распорядилось установить для прикрытия будущего оперативного аэродрома своих ВВС. Он должен был располагаться на севере полуострова, около поселка Зубовка, на восточном берегу губы Зубовская, и при этом его еще даже не начинали строить. Командующий СОР, подчиняясь дисциплине, поначалу выполнил этот дурацкий приказ, но потом начал оспаривать его. Он доказывал своему некомпетентному начальству, что эти полученные две батареи зениток практически не имеют никакого значения для обороны имеющихся объектов.

Генерал-лейтенант Кабанов настоятельно просил прислать ему две-три батареи 76-мм и 85-мм орудий. Однако во второй половине августа, кроме этих двух батарей пресловутых «сорокапятков», он так больше и не получил зениток. В то же время 15 августа в Эйну пришел буксир с баржей, на которой оказались девять зенитных прожекторных станций на спецмашинах – 426-я прожекторная рота, – которых никто и не запрашивал. Наоборот, частям СОР требовались не зенитные, а береговые прожекторы. Они были необходимы для обеспечения стрельбы 130-мм береговых батарей, расположенных на западном побережье полуострова Средний, которые периодически обстреливали немецкие корабли на входе в бухту Петсамо-вуоно.

Напряжение же в бухте Эйна возрастало все больше. 21 августа там под разгрузку встали парусно-моторная шхуна «Венера» и несколько мотоботов, доставившие очередные партии боеприпасов, продовольствия и стройматериалов. Работы были в самом разгаре, когда днем над бухтой в сопровождении «шестерки» Vf-109 появились двадцать три Ju-87. Батарея «сорокапятков» открыла огонь, но что она могла сделать при малой скорострельности своих орудий, их примитивных прицелах и без централизованной наводки?

Видимость была отличной, и казалось, что пилотам «Штук» почти ничего не мешает нанести тяжелые повреждения. Правда, боеприпасы после разгрузки сразу же отвозили на несколько сот метров от причала. Всего немцы сбросили более 70 фугасных бомб, однако прямых попаданий в суда так и не добились. Осколками были повреждены шхуна «Венера» и один мотобот, были ранены семь человек. На берегу также сгорел грузовик и была убита одна лошадь. Несмотря на малый ущерб, командованию СОР оставалось только благодарить судьбу. Возле Эйна скопилось много не развезенных ящиков с боеприпасами, и только по счастливой случайности в них не попали ни одна бомба и ни один из осколков.

В начале сентября 1942 г. в местечке Пумманки,^[62] на восточном побережье полуострова Средний, в губе Большая Волоковая, была создана маневренная база торпедных катеров Северного флота. Это тут же было обнаружено самолетами-разведчиками Люфтваффе. Командование Кригсмарине сильно обеспокоило появление там советских торпедных катеров, которые пытались оттуда атаковать суда в Варангер-фьорде.

Базу создавали наспех, и ее организация была совершенно не продумана. Причал был небольшой, а топливо для катеров приходилось везти на грузовиках из бухты Эйна. Стоянка не имела средств ПВО, и при возможной атаке с воздуха экипажи катеров могли рассчитывать лишь на свои пулеметы ДШК. Хотя при этом советскому командованию должно было быть ясно, что противник не будет долго безучастно наблюдать за действиями торпедников.

Уже 15 сентября базу в Пумманках при хорошей видимости в 15.30 атаковали двадцать два Ju-88, которых прикрывали семь Vf-109. Четыре находившихся там торпедных катера срочно снялись с якорей и начали маневрировать в губе Большая Волоковая, пытаясь уклониться от попаданий. Налет был коротким. С одного захода «Юнкерсы» сбросили в общей сложности 63 фугасные бомбы и повернули на запад. После этого штурмовой удар по катерам нанесли и «Мессершмитты».

При бомбежке получили повреждения два торпедных катера – ТКА-11 и ТКА-24. Их командиры – соответственно капитан-лейтенант Г. К. Светлов и лейтенант Д. Ф. Клотий – были ранены, погиб один и были ранены еще три матроса из их команд. Со своей стороны катерники претендовали на два подбитых вражеских истребителя. Согласно докладам, они ушли к занятому немцами берегу, оставляя позади себя шлейфы дыма.

В тот же день все катера были отозваны из Пумманок в главную базу. После ремонта они вернулись на Рыбачий, но теперь маневренную базу для них уже создали в поселке Цыпнаволоок, на северо-восточном побережье полуострова. Однако и там торпедникам не обеспечили надежной защиты от атак с воздуха.

Тем временем командующий Северным флотом вице-адмирал Головкин все же пошел навстречу настойчивым просьбам генерал-лейтенанта Кабанова. Он приказал передать последнему 112-й ОЗАД, в составе которого имелись три батареи 76-мм зениток. По сути дела, этим закладывалась основа системы ПВО полуостровов Средний и Рыбачий. Одну батарею дивизиона установили в Эйне, вторая прикрывала позиции 113-го артдивизиона, а третья – все тот же пресловутый аэродром в Зубовке.

18 сентября немецкие самолеты атаковали в Мотовском заливе сторожевой катер СКА-16. Это был бывший рыболовный мотобот № 216 «Риф», принадлежавший до войны Севгосрыбтресту. В конце июля 1941 г. он был мобилизован, вооружен одним 7,62-мм пулеметом и включен в состав Северного флота. В ходе пушечно-пулеметного обстрела он получил такие тяжелые повреждения, что командир принял решение выброситься на мелководье. Позднее катер был сожжен своей командой.

Через несколько дней над губой Эйны появились двадцать семь Ju-87, которых сопровождали восемь Vf-109. Они нанесли удар по причалу, по разгружавшимся и стоявшим на якорях судам. В ходе бомбежки был разрушен причал, уничтожены две позиции зенитных пулеметов, сгорели три бочки с бензином.

По советским сведениям, зенитчики 112-го ОЗАД сбили сразу две «Штуки». Одна из них, загоревшись, еще в воздухе развалилась на куски и рухнула в Мотовский залив. Вторая же упала на занятый немцами берег и взорвалась. Однако по данным Люфтваффе, в течение всего сентября 1942 г. в ходе боевых вылетов над Советским Заполярьем не было потеряно ни одного Ju-87.

Несмотря на якобы достигнутые успехи, очередной налет на Эйну все же показал, что двух батарей 76-мм зениток мало для ее полноценной защиты. Генерал-лейтенант Кабанов в очередной раз поднял вопрос об усилении ПВО полуостровов, и вскоре на Рыбачий доставили новые батареи.

Обещания адмирала

В ноябре 1942 г. под покровом наступившей полярной ночи, когда действия Люфтваффе были крайне ограничены, на Рыбачий на яхте «ПС-1» прибыл командующий Северным флотом вице-адмирал Головкин. В ходе бесед с ним командующий СОР генерал-лейтенант Кабанов настаивал на необходимости создания надежной системы ПВО всего района, и прежде всего губы Большая Мотка, тылов, госпиталей и командного пункта СОРа. Последний прикрывала одна зенитная батарея № 541 с 76-мм орудиями, доставленная на полуостров в октябре. А для противовоздушной обороны поселка Большое Озерко пришлось даже снять по одной батарее 45-мм и 37-мм орудий, которые до этого защищали позиции береговой артиллерии на западном берегу полуострова Средний.

Кабанов говорил и о необходимости создания ПВО в Пумманках. Там уже был построен аэродром, а без зениток с ним могла повториться история с передовой базой торпедных катеров. Генерал также просил реорганизовать непомерно «распухший» 112-й ОЗАД в отдельный участок ПВО.

Головкин заверил настырного генерала, что все поднятые им вопросы уже *«решаются в Главном морском штабе»*. Вот до каких высот поднималось обсуждение в общем-то частных вопросов одного из участков боевых действий Северного флота. Вице-адмирал обещал выделить Кабанову одну батарею 76-мм орудий и одну батарею малокалиберных зениток. Однако при этом командующий настоятельно рекомендовал использовать их только для прикрытия аэродрома и стоянки торпедных катеров.

Большого Головки не дал, ссылаясь на то, что немцы «*сильно бомбят Мурманск, Полярный и аэродромы ВВС флота*». В целом он недооценивал значение СОР, не признавая его «своим», а самого Кабанова воспринимал как чужака, навязанного ему сверху. Так, командующий флотом отдал приказ о срочном снятии с Рыбачьего и Среднего сразу 3500 человек из числа рядового и сержантского состава и последующей их отправке под Сталинград.

Через два дня после отъезда вице-адмирала Головки с Рыбачьего случилась новая неприятность. На подходе к губе Большая Мотка немцы обнаружили буксир, тащивший лихтер – несамоходное судно водоизмещением около 3000 тонн, оборудованное погрузо-разгрузочными механизмами. Трюмы последнего были загружены зимним обмундированием для частей СОР, а верхнюю палубу некие «умники» из числа снабженцев устали бочками с бензином. С южного берега Мотовского залива по лихтеру открыли огонь сразу три немецких 105-мм батареи.

Снарядные осколки быстро изрешетили бочки, вытекающий бензин вспыхнул, и вскоре огонь охватил уже всю верхнюю палубу. Буксир все же смог подвести горящий лихтер к причалу у Большого Озерка. Однако все попытки потушить пламя оказались безрезультатными, поскольку средств пожаротушения практически не было. Бочки с бензином взрывались одна за другой. Правда, часть из них удалось сбросить в воду и на берег и тем самым уберечь от огня.

Горящий бензин с верхней палубы лихтера проникал в трюмы, где начали гореть тюки с обмундированием. Чтобы пламя не перекинулось на единственный причал, экипажу буксира пришлось снова отвести лихтер от берега и снять с него всех людей. При этом немецкие береговые батареи продолжали стрелять все это время. Пылающий лихтер был хорошо виден с другого берега, и укрыть его просто было негде. В результате он сгорел вместе со всем обмундированием, находившимся в его трюмах. Эта потеря стала тяжелой для частей СОР, так как во второй половине ноября на Рыбачьем и Среднем уже наступила настоящая зима.

Хотя полярная ночь сильно ограничивала действия авиации, она все же не сводила их к нулю. Так, 2 декабря четыре Як-1 из 255-го ИАП^[63] перехватили над северо-западной оконечностью Рыбачьего немецкий разведчик. Это был FW-189А-3 W.Nr.2248 «V7+1C» из 1-й эскадрильи Aufkl.Gr.32, вылетевший с аэродрома Луостари. «Яки» атаковали врага, и лейтенант П. А. Рассадин смог подбить «фразу».

Самолет совершил вынужденную посадку в районе горы Пограничной, в паре километров юго-западнее мыса Скоробеевский. Туда были срочно направлены поисковые партии из 347-го отдельного пулеметного батальона. И вскоре они смогли захватить двух уцелевших немецких летчиков, третий же член экипажа погиб.

В плен попал тяжелораненый штурман «Фокке-Вульфа» и одновременно командир его экипажа^[64] обер-лейтенант Герман Петерсен (Hermann Petersen). Во время жесткой посадки он, ударившись лицом о приборную доску, потерял левый глаз. Ему оказали медицинскую помощь, но в дальнейшем Петерсен категорически отказался отвечать на какие-либо вопросы. Второй же летчик в звании обер-фельдфебеля, практически не пострадавший при посадке, оказался более разговорчивым и сообщил на допросах все известные ему сведения.

Пользуясь «благоприятным» временем года, Северный флот усиленно завозил на Рыбачий оружие, боеприпасы и снаряжение для частей СОР. За четыре-пять месяцев полярной ночи планировалось доставить туда: боеприпасов для всех видов оружия – минимум на шесть месяцев ведения боевых действий, продовольствия – на девять-десять месяцев, а вещевого снабжения – на целый год. Так что напряжение у причалов в Эйне и Большом Озерке не только не ослабло, а, наоборот, еще больше возросло.

Почти ежедневно туда приходило множество мотоботов, буксиров, барж и других мелких судов. Позднее появились и крупные транспорты. Все это, естественно, не осталось без внимания немцев. Чтобы компенсировать действия авиации, которая большую часть суток оставалась на земле, они усилили артиллерийские обстрелы бухт и причалов.

Батареи 104-го артполка СОР вели активную контрбатареиную борьбу, но потери все равно были. Так, из пяти транспортов, пришедших в течение декабря 1942 г. в Эйну и Большое Озерко, два получили сильные повреждения. Затем один из них – военизированный пароход «Енисей» – пришлось на буксире отправить в Порт-Владимир.

В последнюю неделю декабря 1942 г. Люфтваффе неожиданно сделало предновогодний «подарок» СОР. Тринадцать Ju-87 нанесли удар по причалам в Большом Озерке, когда там под

разгрузкой стояли мотоботы, доставившие очередную партию стройматериалов. Было темно, но при этом немцы почему то не использовали осветительные ракеты, как обычно делали это в подобных случаях. Пилоты «Штук» были вынуждены выполнять бомбометание практически вслепую. В итоге из более тридцати сброшенных ими фугасных бомб только одна упала на берег рядом с причалом. При ее взрыве погибли три и были ранены десять человек.

По советским данным, зенитчики действовали эффективно. Они смогли сбить одну «Штуку», которая, согласно докладом, затем упала на остров с характерным названием Могильный, у южного берега Мотовского залива. Однако это не подтверждается сведениями противоположной стороны. Единственной группой Люфтваффе, оснащенной такими самолетами, среди действовавших в Советском Заполярье была I./StG5. В декабре 1942 г. она понесла лишь одну боевую потерю, когда 28 декабря зенитным огнем с земли был сбит Ju-87R W.Nr.05094 «L1+HH» обер-ефрейтора Франца Фусса (Franz Fuss). Самолет упал в районе железнодорожной станции Ковда, в 57 км южнее города Кандалакша, и оба члена его экипажа погибли.

В канун наступления нового, 1943 г. командующий СОР генерал-лейтенант Кабанов получил приказ вице-адмирала Головки, который, казалось, решал все вопросы, поднимавшиеся им сначала в октябре в письменном докладе, а затем – в декабре при личной встрече на Рыбачьем. Согласно этому приказу, был образован отдел ПВО СОР во главе с полковником В. С. Журовским, опытным командиром-зенитчиком, специально присланным из главной базы Северного флота. В его подчинение передавались все имевшиеся на полуостровах Рыбачий и Средний зенитные батареи среднего и малого калибра, а также ряд вспомогательных подразделений. И только прожекторная рота, использовавшаяся для стрельбы береговой артиллерии, так и осталась в подчинении штаба оборонительного района.

Однако уже 1 января 1943 г. радость генерал-лейтенанта Кабанова по поводу создания более или менее стройной и однородной системы использования средств ПВО под единым командованием была несколько омрачена. В тот день он получил боевой приказ командующего Северным флотом, излагавший общие задачи СОР в наступившем году. Среди прочих на него по-прежнему возлагалась ответственность и за противовоздушную оборону полуостровов Рыбачий и Средний.

Кабанов понимал, что для выполнения столь всеобъемлющей задачи, да еще при господстве в воздухе вражеской авиации, мало четырех зенитных батарей, полученных для усиления ПВО. Но приказ есть приказ, и его требовалось исполнять.

А то, что выполнить его имевшимися в наличии силами практически невозможно, стало ясно очень быстро...

Глава 6 Хмурые воды Прелюдия

Решение задачи прекращения союзных поставок военной техники, снаряжения и прочего в Советский Союз было комплексным. Этого можно было добиться не только одними налетами на Мурманск и Архангельск и разрушением имевшихся там портовых сооружений, но и параллельными атаками в открытом море конвоев, направлявшихся туда.

5 марта 1942 г. FW-200 из I./KG40 в ходе очередного патрульного полета обнаружил в районе острова Ян-Майен большую группу судов. Это был конвой RQ-12, включавший шестнадцать транспортов и вышедший четыре дня назад из Рейкьявика. Однако в эти дни над Северной Норвегией бушевала снежная буря, и ни один бомбардировщик 5-го воздушного флота Люфтваффе в воздух так и не взлетел.

Немецкая авиация проявила себя только 7 марта. В 15.12 одиночный Ju-88 сбросил две фугасные бомбы на советские эсминцы «Громкий» и «Грозный», вышедшие из Кольского залива навстречу конвою. Обе бомбы в цель не попали.

Казалось, что транспорты с танками, самолетами, металлом, взрывчаткой и прочими грузами так и будут относительно безопасно ходить в Архангельск и Мурманск. Но весной 1942 г. ситуация резко изменилась. После битвы за Москву фюреру и его окружению стало ясно, что

разгромить Советский Союз одним быстрым ударом не удалось. А вступление в войну США вообще коренным образом изменило всю стратегическую ситуацию. Следовало рассчитывать на долгую войну на истощение. В то же время с Восточного фронта все чаще стали поступать донесения о появлении на разных участках английских самолетов, танков, орудий и даже стрелкового оружия. А это означало, что для подрыва военной мощи СССР необходимо, кроме всего прочего, перекрыть пути поставки ему союзной техники.

14 марта 1941 г. Гитлер после беседы с командующим Кригсмарине гросс-адмиралом Редером распорядился начать активные операции против союзных конвоев, следующих в Мурманск и Архангельск. Флот должен был перебросить на Север больше подводных лодок, а Люфтваффе – увеличить в Северной Норвегии число разведывательных самолетов, бомбардировщиков, а также направить туда торпедоносцы с других театров военных действий.

На основе полученных указаний рейхсмаршал Геринг отдал приказ о совместных действиях авиации и флота против союзных караванов. После обнаружения последних воздушной разведкой на авиабазы в Северной Норвегии – Банак, Бардуфос и Киркенес – в дополнение к уже имеющимся там силам со своих аэродромов в Финляндии должны были перебазироваться и остальные бомбардировщики 5-го воздушного флота Люфтваффе.

В зависимости от района, в котором были найдены конвои, непосредственное руководство ударами по ним возлагалось на авиационное командование «Люфотен», чей штаб располагался на аэродроме Бардуфос, в 79 км северо-восточнее Нарвика, или же на авиационное командование «Норд-Ост», штаб которого с конца марта находился в Киркенесе.

По состоянию на конец марта 1942 г. в их распоряжении имелись следующие ударные силы:

- на аэродроме Бардуфос: Ju-88А из III./KG30 гауптмана Ханса-Йоахима Херрмана (Hans-Joachim Herrmann) и из опытной эскадрильи KG30 гауптмана Куно Готтхардта (Cuno Gotthardt), а также He-111Н из I./KG26 гауптмана Берта Эйке (Bert Eike);

- на аэродроме Банак: Ju-88А из I./KG30 гауптмана Якоба Шмидта (Jacob Schmidt);

- на аэродроме Киркенес (Хебуктен): Ju-87В/Р из I./StG5 майора Ханса-Карла Штеппа;

- в гавани Тромсё: гидросамолеты He-115 из 1-й эскадрильи K?.Fl.Gr.406.

Затем 15 апреля на аэродром Бардуфос также прибыли Ju-88А из II./KG30, которой командовал гауптман Зигмунд-Ульрих фон Графенройт (Sigmund-Ulrich von Gravenreuth).

Для поиска конвоев можно было использовать:

- Ju-88D из 1-й эскадрильи дальней разведки Aufkl.Gr.124, действовавшие с аэродромов Банак, Бардуфос и Киркенес;

- Ju-88А/D и He-111Н из 5-й эскадрильи метеорологической разведки (Wekusta 5), размещавшиеся на аэродроме Банак;

- летающие лодки Do-18D/G и Bv-138С из 2./K?.Fl.Gr.406 и 3./K?.Fl.Gr.906, базировавшиеся в порту Тромсё.

Наличие большого числа самолетов-разведчиков позволяло обеспечить постоянное наблюдение за обширными пространствами вплоть до Исландии. Особую ценность при этом имели летающие лодки, способные подолгу патрулировать над морем: двухмоторная Do-18G обладала радиусом действия около 1600 км, а трехмоторная Bv-138С-1 – около 2000 км.

20 марта из Исландии вышел конвой PQ-13. В его составе были девятнадцать транспортов, которых сопровождали два крейсера, пять эсминцев, два вооруженных траулера и три норвежских китобойца. Через четыре дня после выхода из порта караван в Норвежском море попал в сильный шторм, который разбросал корабли на протяжении 150 миль. При этом некоторые из них, включая британский транспорт «Ривер Афтон», на котором шел коммодор конвоя, вообще оказались возле Лофонтенских островов, в непосредственной близости от побережья оккупированной немцами Норвегии.

Утром 27 марта экипаж Bv-138 из 2-й эскадрильи K?.Fl.Gr.406 в ходе очередного разведывательного полета обнаружил транспорты конвоя PQ-13. В 80 милях к северу от мыса Нордкап шел оставшийся в одиночестве транспорт «Эмпайр Рейнджер», а в сорока милях позади него – еще шесть судов под прикрытием одного вооруженного траулера. В свою очередь, летающая лодка, которую в Люфтваффе за характерный силуэт прозвали «летающим башмаком», в 10.00 была замечена наблюдателями английского легкого крейсера «Тринидад». Эта встреча не предвещала морякам ничего хорошего.

Погода 28 марта выдалась хорошей, лишь изредка налетали небольшие снежные заряды. В течение второй половины дня Ju-88А из III./KG30 гауптмана Херрманна в ходе нескольких атак смогли потопить два судна. Сначала в 14.20 в 80 км северо-западнее мыса Нордкап затонул панамский пароход «Рейсланд» тоннажем 4807 брт, отставший от восточной группы из шести судов. Затем в 21.35 на дно Баренцева моря приблизительно в 100 км северо-восточнее мыса Нордкин ушел британский транспорт «Эмпайр Рейнджер» тоннажем 7008 брт.

При этом зенитным огнем с кораблей охраны был подбит дальний истребитель Ju-88С-2 W.Nr.880797 «4D+НА», который пилотировал лично командир опытной эскадрильи KG30 гауптман Готтхардт. Ему удалось дотянуть до берега и сесть «на живот» приблизительно в 6 км юго-западнее мыса Нордкин. Все три человека, находившиеся на борту самолета – Готтхардт, штурман обер-лейтенант Гельмут Лютгенс (Helmut L?tgens) и бортрадист унтер-офицер Вилли Хиллебрехт (Willi Hillebrecht), – получили ранения.

30 марта одиночные Ju-88 дважды безуспешно атаковали эсминца «Громкий», вышедший в море для встречи союзников. Согласно советским данным, отражая налеты, комендоры эсминца сбили один бомбардировщик, что не подтверждается имеющимися сведениями о потерях 5-го воздушного флота Люфтваффе.

Следовавшему в те же дни на запад обратному конвою QR-9 повезло больше, и все его суда прорвались без потерь.

В апреле 1942 г. Гитлер еще раз подтвердил, что *«уничтожение конвоев в Мурманск в настоящее время – главная задача»*. При этом он потребовал подготовить план совместных действий Кригсмарине и Люфтваффе на Севере, а также увеличить число торпедоносцев.

8 апреля из Исландии вышел конвой PQ-14. В его составе первоначально были 24 транспорта и пятнадцать кораблей охраны. Ближний отряд прикрытия включал два крейсера и два эсминца. При этом на легком крейсере «Эдинбург» находились стальные листы, необходимые для ремонта легкого крейсера «Тринидад». Он входил в прикрытия предыдущего конвоя и утром 29 марта был торпедирован немецким эсминцем. Поврежденный корабль, имея крен на левый борт, своим ходом дошел до Мурманска, где, однако, не оказалось требовавшихся для его ремонта материалов.

Маршрут конвоя был выбран оптимистически, исходя из того, что вот-вот начнется таяние льдов. Однако все сразу пошло наперекосяк. Сначала оказалось, что кромка полярных льдов находится гораздо южнее, чем обычно. Затем в районе острова Ян-Майен конвой попал в скопление дрейфующих льдин и небольших айсбергов. От ударов о них сразу шестнадцать транспортов и два тральщика получили различные повреждения корпусов и были вынуждены повернуть обратно в Исландию. В итоге лишь восемь судов продолжили свой путь в Мурманск.

Тем временем 10 апреля из Мурманска отправился обратный конвой QR-10 из семнадцати транспортов и восьми кораблей охраны. На следующее утро он был обнаружен самолетом-разведчиком. Затем в 14.15 суда атаковали «Юнкерсы», но, правда, безуспешно. По советским данным, один бомбардировщик на выходе из пике был сбит прямым попаданием 45-мм снаряда, выпущенного с советского эсминца «Гремящий». Последний вместе с эсминцем «Сокрушительный» сопровождал конвой до меридиана 30° в.д.

Через полтора часа «Юнкерсы» снова бомбили суда, и на этот раз пилоты Люфтваффе добились прямого попадания в английский транспорт S-45 «Эмпайр Купер» тоннажем 7164 брт. Бомба взорвалась в районе угольного бункера, и в результате воспламенения угольной пыли над судном поднялся огромный столб черного дыма. Пароход резко развернуло влево, и он стал быстро отставать от конвоя. Полученные повреждения оказались фатальными, и около 16.00 он затонул приблизительно в 200 км севернее Териберки. Все 60 человек его команды были взяты на борт кораблей охраны.

Во время этого налета был сбит еще один бомбардировщик, который упал в воду в ста метрах от русского судна «Киев». По одним сведениям, это сделали расчеты зениток, имевшихся на «Эмпайр Купере» и стрелявших до самого последнего момента, а по другим – зенитчики все того же «Гремящего».

Около 18.00 «Юнкерсы» нанесли последний удар по QR-10, однако он не принес никакого видимого результата. Всего же за четыре часа немецкая авиация совершила восемь налетов на этот конвой.

В ходе их 5-й воздушный флот Люфтваффе потерял Ju-88А-4 W.Nr.880197 «4D+GA» из опытной эскадрильи KG30. Все четыре члена его экипажа – пилот унтер-офицер Конрад Адельмайер (Conrad Adelmaier), штурман обер-ефрейтор Йозеф Бокк (Josef Bock), бортрадист обер-ефрейтор Вальтер Вильгельм (Walter Wilhelm) и бортстрелок обер-ефрейтор Гельмут Рупперт (Helmut Ruppert) – погибли.

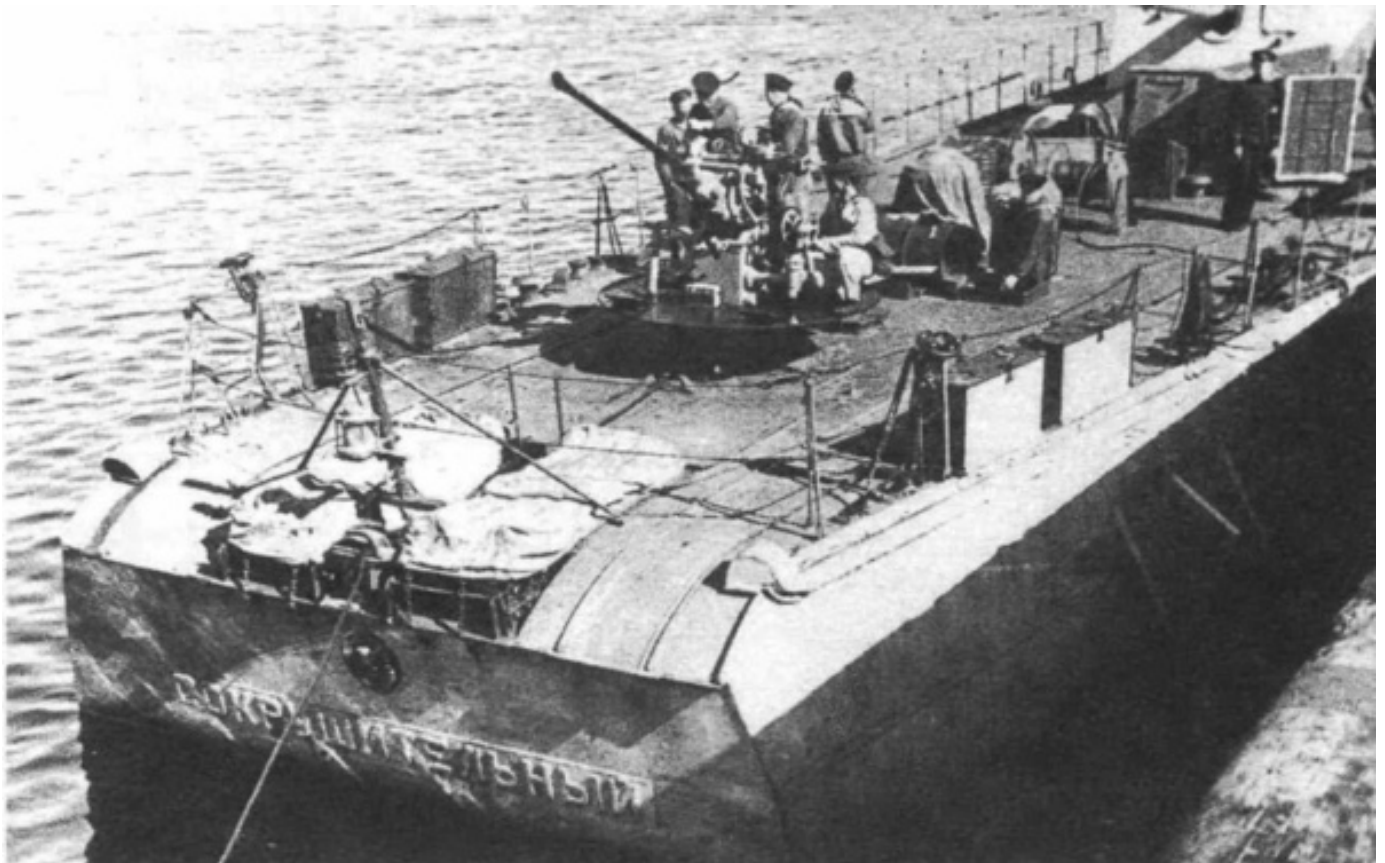
Зенитным огнем были повреждены два Ju-88А-4 из II./KG30:

– W.Nr.881684 совершил аварийную посадку на аэродром Петсамо, имея на борту раненого бортрадиста обер-ефрейтора Вальтера Рёдера (Walter Røder);

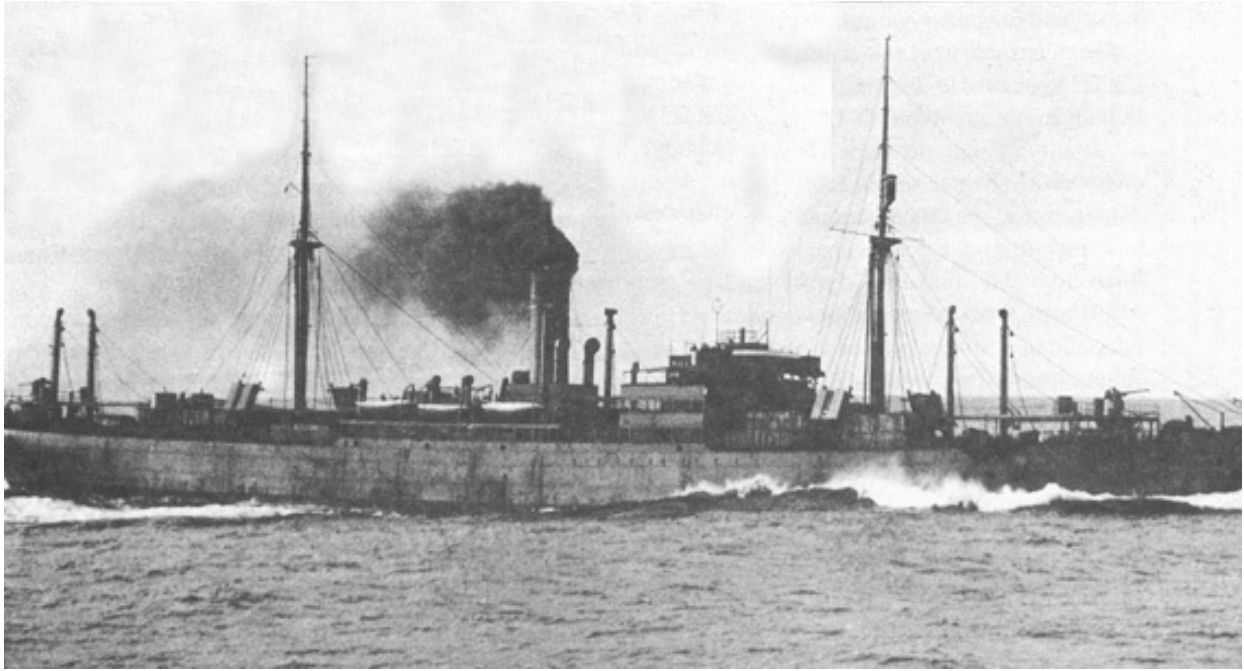
– W.Nr.881732 сел «на живот» поблизости от норвежского порта Вадсё, но никто из членов его экипажа не пострадал.

Кроме того, легкие повреждения (около 8%) имел Ju-88А-4 W.Nr.140171, благополучно вернувшийся на аэродром Банак. Все бы ничего, но его пилотом был 32-летний кавалер Рыцарского Креста и командир II./KG30 гауптман Графенройт. Он получил ранение и был вынужден лечь в госпиталь, сдав командование группой гауптману Эриху Штоффрегену.

12 апреля начался шторм со снегом, из-за которого немецкая авиация смогла лишь один раз атаковать конвой. Капитан «Киева» Л. К. Силин вспоминал: *«В облачном небе тогда показался только один „Юнкерс“. Суда прекратили огонь, так как практически попасть в самолет было трудно, он нырял из облака в облако, показываясь лишь на короткое время. И вдруг наблюдатели докладывают: „Бомбардировщик пикирует на английский корвет“. Несколько секунд из-за высоко поднятого вверх столба воды корвета не было видно. Но когда волна осела, корабль по-прежнему был на плаву. Самолет же, выйдя из пики, на бреющем полете пронесся над конвоем. Стрелять в него было рискованно, можно угодить по своим, но я все же приказал открыть огонь... Самолет ушел за горизонт над самой водой».*^[65]



37-мм зенитная пушка, установленная на корме эсминца «Сокрушительный»



Советский пароход «Киев», шедший в составе конвоя PQ-10

В результате ударного воздействия при близком разрыве фугасной бомбы британский корвет получил повреждения корпуса и механизмов и отстал от конвоя.

13 апреля суда конвоя QR-10 опять неоднократно подвергались воздушным ударам. И пилоты «Юнкерсов» добились очередного успеха, потопив приблизительно в 100 км к северу от мыса Нордвик британский транспорт S-48 «Харпалион» тоннажем 5486 брт.

В течение 15–17 апреля резко сократившийся в объеме конвой PQ-14 снова пережил несколько налетов, но все же избежал потерь. Правда, и атакующая сторона потерь тоже не имела. Успеха удалось добиться лишь подлодке U-403 капитан-лейтенанта Хейнца-Элрета Клаузена (Heinz-Ehlert Clausen), которая вечером 16 апреля севернее мыса Нордкап потопила британский пароход «Эмпайр Говард» тоннажем 6985 брт, вместе с которым погиб коммодор конвоя.

Но все эти события были лишь увертюрой к будущим конвойным битвам...

Торпедоносцы, фюрер дал приказ

Тем временем в Исландии скопилось много грузов, предназначенных для отправки в Советский Союз. Это было связано с тем, что часть судов возвращалась обратно, и особенно много таких было из состава конвоя PQ-14. Исходя из политических соображений, правительство Великобритании потребовало ускорить отправку очередного конвоя и увеличить число входящих в него транспортов.

В итоге 26 апреля 1942 г. в плавание отправился самый большой с начала союзной помощи караван PQ-15: 25 судов в сопровождении шести эсминцев, четырех тральщиков, четырех вооруженных траулеров и одного корабля ПВО. Отряд ближнего прикрытия включал два крейсера и два эсминца, а отряд дальнего прикрытия – два линкора, авианосец, три крейсера и восемь эсминцев.

В составе конвоя был транспорт S-73 «Эмпайр Морн», который выделялся среди прочих несколько необычным видом. В его носовой части была смонтирована стальная рампа, имевшая небольшой наклон вперед. На ней, на небольшой тележке, приводимой в движение твердотопливным ракетным ускорителем, стоял истребитель «Си Харрикейн» Mk.IA.

Еще в конце 1940 г. командование британского флота, обеспокоенное стремительным ростом потерь транспортных судов, в том числе и от действий немецкой авиации, решило обеспечить их защиту весьма оригинальным способом. В течение 1941 г. тридцать пять транспортов были оборудованы простейшими катапультами, описанными выше. Их стали именовать Catapult Aircraft Merchantmen («торговое судно с катапультируемым самолетом»), или просто САМ-суда.

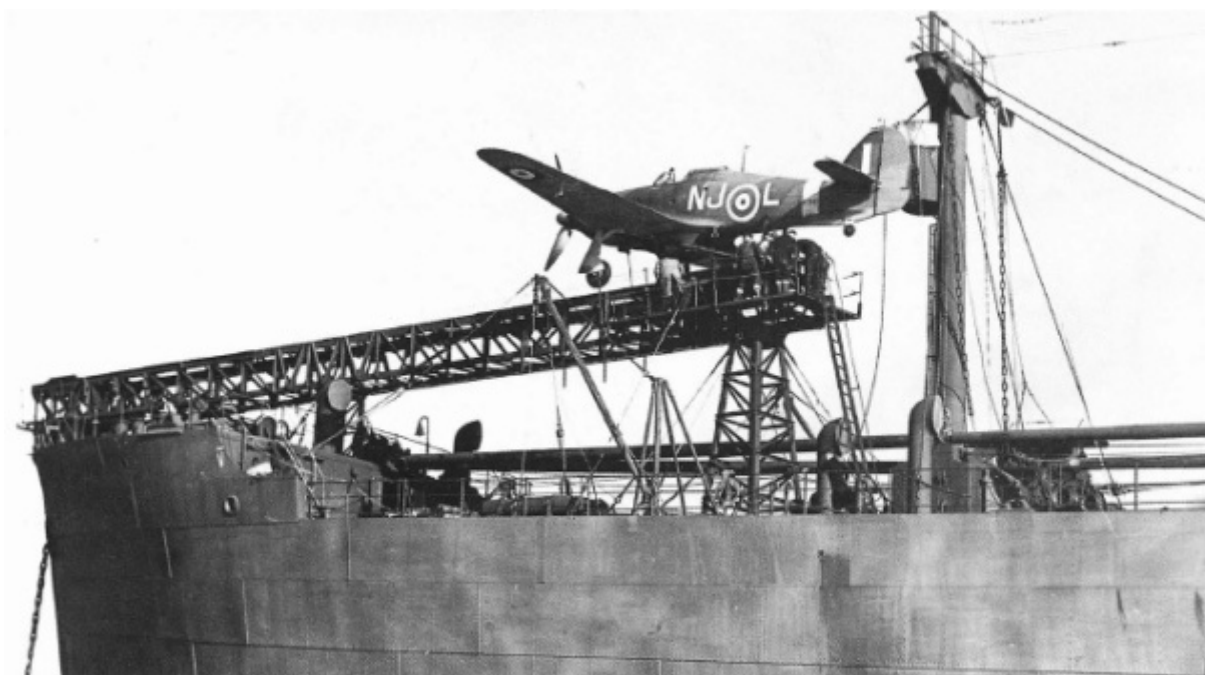
Взлетавшие с них истребители «Си Харрикейн» Mk.IA, по сути, были одноразовыми самолетами. После выработки всего топлива его пилот должен был сесть на воду, желательно как можно ближе к защищаемому им конвою, и перебраться в резиновую спасательную шлюпку, или же выпрыгнуть на парашюте. Затем ему оставалось только молиться, чтобы его заметил и подобрал один из кораблей охранения. Поэтому неудивительно, что специально созданное истребительное подразделение торгового флота (Merchant Ship Fighter Unit) комплектовали исключительно добровольцами из числа летчиков авиации Королевского военно-морского флота.

В составе конвоя PQ-15 также шли еще два примечательных судна. Канадский ледокол «Монкальм» тоннажем 1432 брт предназначался для передачи СССР. Он имел слабое оборонительное вооружение, но при этом был снабжен очередным британским «чудо-оружием». На тонком стальном тросике, пропущенном через блок на клотике грот-мачты, в небо мог подниматься... небольшой воздушный змей. Предполагалось, что это детское приспособление помешает немецким самолетам пикировать на корабль и прицельно сбрасывать на него бомбы.

Вместе с «Монкальмом» в Мурманск следовал еще один ледокол – советский «Красин» тоннажем 4902 брт. Это был корабль с богатой биографией. Он был построен летом 1916 г. на верфи в английском городе Ньюкасл по заказу российского правительства. В конце марта 1917 г. он под названием «Святогор» был зачислен в состав флотилии Северного Ледовитого океана.



Британский транспорт типа «Эмпайр», в носовой части которого смонтирована рампа для запуска истребителя



Истребитель «Си Харрикейн» Mk.IA, установленный на рампе одного из САМ-судов

Летом 1918 г. большевики решили затопить ледокол, который на тот момент был самым мощным кораблем этого класса в мире, в устье Северной Двины, чтобы помешать англо-французским войскам высадиться в Архангельске. Однако даже к этому делу, как, впрочем, и ко многим другим, они подошли халтурно и попытались утопить «Святогор» на мелководье. В итоге большая часть его корпуса осталась над водой. Поэтому англичане, все-таки высадившиеся в Архангельске, уже через несколько дней без особых проблем подняли ледокол.

Временное белогвардейское правительство передало его англичанам в безвозмездное пользование. И лишь в августе 1921 г. благодаря успешным переговорам, проведенным советским полпредом в Великобритании Л. Б. Красиным, «Святогор» вернулся в Россию. В конце ноября 1926 г. Красин умер, и в следующем году ледокол был в его честь переименован в «Красин». В последующие годы он работал в Арктике, в том числе участвовал в операции по спасению команды и пассажиров парохода «Сибиряков».

Начало войны с нацистской Германией застало ледокол в восточном секторе Северного морского пути, и капитан М. Г. Марков получил приказ идти в Мурманск фактически вокруг света, через Тихий и Атлантический океаны. Переход затянулся, поскольку «Красин» был серьезно потрепан штормами, после которых дважды ремонтировался в американских портах Сизтле и Балтиморе. В конце концов весной 1942 г. он пришел в шотландский Глазго, где на него установили мощное оборонительное вооружение: четыре 76-мм пушки, семь спаренных 20-мм зенитных автоматов «Эрликон» и десять 12,7-мм пулеметов.

Днем 29 апреля 1942 г. в 250 милях к юго-западу от острова Медвежий конвой PQ-15 был обнаружен немецким Bv-138. Вскоре его самого заметили с ледокола «Красин». Он летел на небольшой высоте, описывая полуокружность по курсу каравана. Радист ледокола слышал, что разведчик непрерывно подает сигналы в эфир. По «летающему башмаку» с большой дистанции трижды стреляли британские крейсера, но поразить его так и не смогли.

Разведчик благополучно улетел прочь, но тем не менее следующие два дня прошли для конвоя спокойно. Это объяснялось несколькими причинами. Во-первых, он находился еще достаточно далеко от баз Люфтваффе в Северной Норвегии, а во-вторых, внимание штабов авиационных командований «Норд-Ост» и «Люфотен» в те дни было приковано к еще одной не менее важной цели.

Еще во второй половине дня 27 апреля из Мурманска в Исландию отправился очередной обратный конвой QR-11 в составе тринадцати транспортов. Его эскорт состоял из шести эсминцев, четырех корветов и одного вооруженного траулера. Через семь часов из Кольского залива вслед за ним вышел легкий крейсер «Эдинбург».

30 апреля караван первыми атаковали корабли Кригсмарине. Эсминцы Z-24 и Z-25 потопили советский пароход «Циолковский» тоннажем 2847 брт, а подлодка U-456 капитан-лейтенанта Макса-Мартина Тейхерта (Max-Martin Teichert) в 17.20 торпедировала крейсер «Эдинбург», у которого в результате была разрушена вся корма.

Затем 1 мая, когда конвой находился в 150 милях восточнее острова Медвежий, наблюдатели на судах в 05.40 увидели четыре точки, приближавшиеся с юга. Они шли низко над водой, постепенно увеличиваясь в размерах. Артиллеристы, привыкшие к атакам с пикирования, открыли огонь слишком поздно, когда силуэты двухмоторных самолетов были уже отчетливо различимы. Затем от них отделились несколько блестящих предметов, нырнувших в воду. «Торпеды», – осенило наблюдателей. И действительно, это были четыре торпедоносца He-111H из I./KG26 «Лёвен». И хотя все сброшенные ими торпеды прошли мимо целей, этот эпизод ознаменовал собой поворотный момент в воздушной войне в Заполярье.

В тот день «Хейнкели» благополучно вернулись на аэродром Бардифос. Однако без потерь все же не обошлось. В ходе вылета над Баренцевым морем пропал без вести Ju-88A-4 W.Nr.142075 «4D+FT». На нем в качестве штурмана летел командир 9-й эскадрильи KG30 27-летний гауптман Йоханнес Ханке (Johannes Hanke). О его судьбе, как и судьбах трех других членов экипажа – пилота обер-лейтенанта Рейнхарда Хейзе (Reinhard Heise), бортрадиста фельдфебеля Вилли Хаффки (Willi Haffki) и бортстрелка обер-ефрейтора Альфреда Янковски (Alfred Jankowski), – ничего неизвестно.

На следующий день – 2 мая – настала очередь и конвоя PQ-15. Сначала в небе над ним показались шесть Ju-88A. Первую атаку с пикирования они предприняли с правого траверза,

однако сильный заградительный огонь не позволил немецким пилотам точно прицелиться. Тогда «Юнкерсы» развернулись и прошли вдоль колонн транспортов. Некоторые бомбы взорвались рядом с бортами, окатив суда тоннами воды, но прямых попаданий не было. Зенитчики заявили об одном сбитом бомбардировщике, что не подтверждается данными о потерях 5-го воздушного флота Люфтваффе.

Через два часа радар корабля ПВО обнаружил самолеты, летящие низко над водой. Причем они высветились на экране, когда находились уже в пяти с половиной километрах от конвоя. Это были шесть торпедоносцев He-111 из 3-й эскадрильи KG26. Силуэты «Хейнкелей» уже были хорошо различимы, и зенитчики, кто успел, открыли по ним шквальный огонь.

Первые шесть сброшенных торпед прошли мимо цели. После этого самолеты развернулись и, сделав новый заход, сбросили еще шесть торпед. На этот раз две из них попали в британское судно «Кейп Корсо» тоннажем 3807 брт.

Один из членов экипажа ледокола «Красин», находившегося неподалеку, вспоминал: *«Раздался страшной силы взрыв. Четвертый трюм превратился в огромную пушку, которая выпустила столб на высоту не менее 500 метров, подняв в воздух все, вплоть до палубы и трюмных съемных бимсов. Люди с ютовой палубы были выброшены за борт взрывной волной. Транспорт охватило пламя. Вначале запылала корма, а затем и боковая палуба. Все это произошло очень быстро. Пароход по инерции продолжал двигаться. С неба с грохотом и всплесками сыпались обломки. Ясно, что в машине и на палубе никого в живых не осталось. Лишь с верхнего мостика еще кто-то стрелял из ручного пулемета. Через некоторое время пароход, шипя как утюг, устремился ко дну»*. Подоспевшему спасательному судну удалось подобрать лишь несколько человек. В их числе был старший механик, который, находясь в шоковом состоянии, палил из пулемета и затем лишь в последний момент выбросился за борт.

Все внимание моряков отвлекли разворачивающиеся торпедоносцы и тонущий транспорт, и потому почти никто не заметил, что в небе снова появились «Юнкерсы». Наблюдатели с ледокола «Красин» увидели, как одна из сброшенных ими бомб попала в корму парохода «Ютланд» тоннажем 6153 брт, который шел в трехстах метрах впереди. Раздался сильный взрыв, и полуюта парохода как не бывало. Взорам команды советского ледокола предстал трюм в разрезе.

Судно стало быстро садиться кормой в воду и вскоре отстало от конвоя. Во время взрыва бомбы по счастливому стечению обстоятельств погиб только один человек. Остальные 54 члена команды и восемь пассажиров пересели в шлюпки и затем были подобраны британским эсминцем «Бэдсуорт».^[66]

После этого на конвой PQ-15 последовало еще несколько воздушных атак, но в этот день он потерь больше не понес.

Утро 3 мая не принесло союзным морякам облегчения. Вместе с солнцем с востока появились «Хейнкели» из I./KG26. Они быстро приближались к конвою. С ледокола «Красин» открыли огонь из имевшихся 76-мм пушек и «Эрликонов». Англичане тоже пытались палить из всего, что было, однако самолеты шли так низко, что угол возвышения у многих орудий не позволял опустить ствол на нужный уровень. В итоге, когда атакующие были уже непосредственно на подходе к своей цели, огонь по ним даже несколько ослабел.

Торпедоносцам Люфтваффе удалось добиться нового успеха, поразив британский пароход «Ботавон» тоннажем 5848 брт. Он был ведущим транспортом, и на нем находился командир конвоя капитан Анхорт. Судно начало быстро погружаться в воду, продолжая еще по инерции двигаться вперед. С правого борта спустили спасательный бот. Несколько человек успели сесть в него, остальным же пришлось, надев спасательные нагрудники, просто попрыгать в ледяную воду. Они могли надеяться только на быструю помощь спасательного судна, идущего в кильватер за судами конвоя.

Спасатель на «выстрелах», поставленных по бортам справа и слева, тащил по воде специальные сетки. Он выходил на скопление плавающих, предоставляя им возможность уцепиться за сетки. Таким способом удалось спасти 137 моряков с торпедированного «Ботавона».

Однако и немцы понесли потери, когда зенитным огнем был сбит He-111Н-6 W.Nr.4950. Казалось, что горящий самолет врежется прямо в баковую палубу «Красина», и чтобы избежать этого, капитану ледокола пришлось дать команду застопорить ход. В итоге торпедоносец плюхнулся в воду под самым его форштевнем, подняв огромный столб воды. Все четыре члена его

экипажа – пилот унтер-офицер Пауль Хофальски (Paul Hofalski), штурман обер-лейтенант Курт Яуэр (Kurt Jauer), бортрадист унтер-офицер Карл Вагнер (Karl Wagner) и бортстрелок унтер-офицер Густав фон Рамбов (Gustav von Rambow) – погибли.

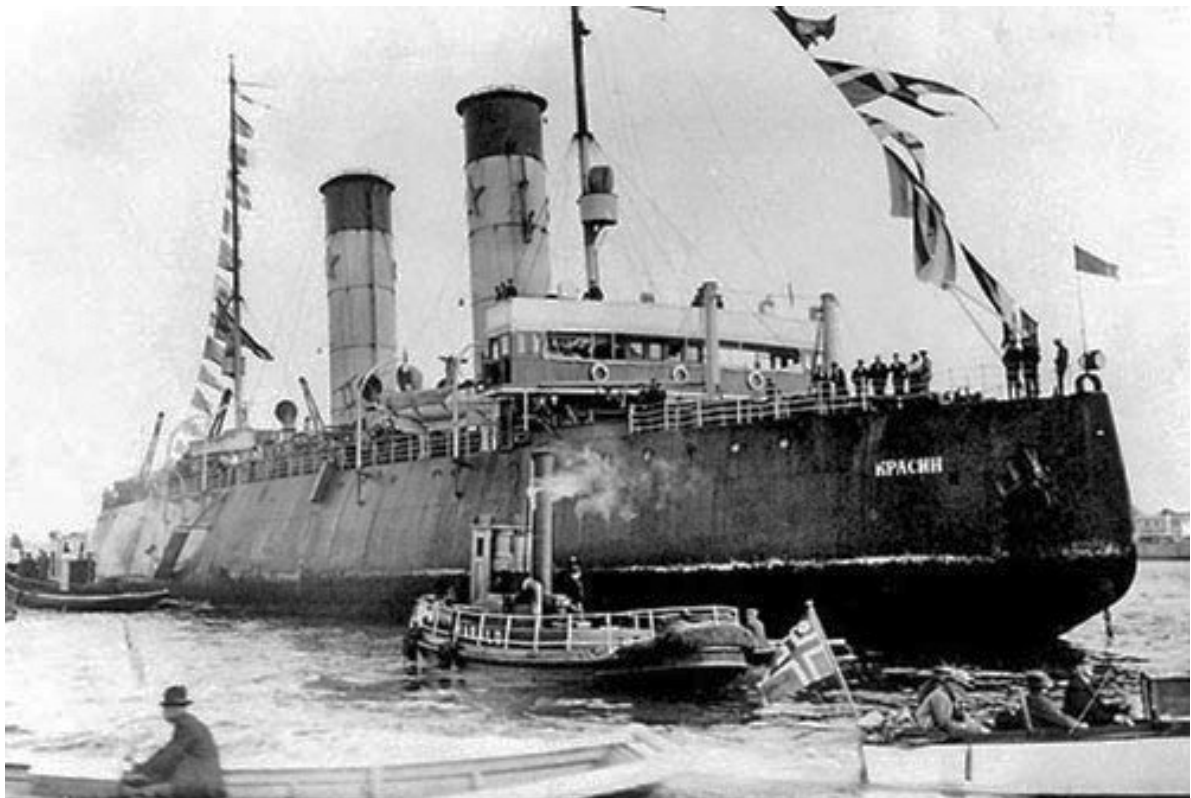
Зенитным огнем с британских кораблей был поврежден еще один «Хейнкель». Его пилот лейтенант Арнольд Харман (Arnold Harman) получил ранение, но смог вернуться на аэродром Бардуфос и благополучно приземлиться. Кроме него, был также ранен и бортстрелок.

Последняя атака на PQ-15 в тот день имела место в 22.30. Однако Ju-88А, участвовавшие в ней, не смогли нанести каравану новых потерь. Моряки утверждали, что сбили еще один самолет, но это не подтверждается данными противоположной стороны.

Налеты на суда следовали один за другим вплоть до вечера 5 мая, когда море окутал туман. И наконец в начале следующего дня конвой и корабли охранения вошли в Кольский залив. Один из членов экипажа ледокола «Красин» вспоминал: *«Нам, прямо скажу, повезло: во время многочисленных налетов не было ни одного прямого попадания в ледокол. Но повреждения возникали постоянно. При разрывах бомб на всех судах, в том числе и на ледоколе „Красин“, по корпусу шел устрашающий скрежет, рвалась электропроводка, происходило замыкание проводов, в воздух поднималась пыль от угля и шлака, ссыпался в бункерах уголь. При близких разрывах образовывалась течь через заклепки и швы, возникало много других неприятностей».*

Поздним вечером 13 мая из Кольского залива в Англию для капитального ремонта отправился кое-как подлатанный легкий крейсер «Тринидад». Его сопровождали четыре британских эсминца, два из которых тоже нуждались в ремонте. Командование Северного флота уверило союзников, что обеспечит надежное истребительное прикрытие на первые 250 км их перехода. Однако на самом деле прибыли только три истребителя, которые покружились над кораблями сорок пять минут и, как любят писать некоторые современные историки, *«выполнив боевую задачу»*, удалились восвояси.

Немецкий самолет-разведчик обнаружил отряд кораблей утром 14 мая, когда тот успел пройти всего 100 миль (180 км). Где в это время свою боевую задачу выполняли истребители его прикрытия, история умалчивает. Получив сообщение о местонахождении и курсе британских кораблей, в штабе авиационного командования «Норд-Ост» решили нанести удар по ним вечером, чтобы иметь время тщательно подготовить его. Все это время за крейсером и эсминцами посменно следили летающие лодки.



Советский ледокол «Красин» в одном из иностранных портов (предвоенное фото)



Бомбардировщик Ju-88A из состава KG30, аэродром Бардфос, Северная Норвегия

В 22.00, когда корабли находились в районе севернее мыса Нордкап, над ними появилась первая пятерка Ju-88A из KG30, которая не смогла добиться попаданий. Затем в 22.37 в атаку вышли восемь He-111 из I./KG26. «Тринидад» начал отворачивать влево, пытаясь уклониться от трех торпед с правого борта, когда на него из облаков вывалились и начали пикировать несколько «Юнкерсов». Командир крейсера был уже бессилён сделать что-либо, и корабль получил сразу четыре прямых попадания.

На «Тринидаде» начался пожар, и он накренился на 14° на правый борт. Все попытки команды спасти крейсер оказались безуспешными, и в 01.20 15 мая он был добит тремя торпедами, выпущенными с сопровождавшего его эсминца «Мачлесс».

Это был крупный успех Люфтваффе, приведший к тому, что британское Адмиралтейство и впрямь усомнилось в целесообразности отправки новых конвоев в Россию до наступления осени. Однако в этот критический момент войны Черчилль не мог бросить своего союзника и по политическим соображениям настоял на продолжении.

21 мая 1942 г. из Рейкьявика вышел конвой PQ-16: 35 транспортов в охранении пяти эсминцев, пяти корветов, одного тральщика и четырех вооруженных траулеров. Он был сформирован из девяти параллельных колонн, идущих фронтом на расстоянии около 1000 метров друг от друга и четырех рядов в глубину с интервалом между ними около 300 метров. Учитывая разнотипность судов, скорость движения была установлена в восемь узлов. Связь коммодора конвоя Гейла, находившегося на британском пароходе «Оушен Войс», с остальными транспортами осуществлялась азбукой Морзе с помощью лампы Алдиса, сигнальных флагов международного кода или с помощью семафора.

Истребительное прикрытие конвоя должен был обеспечить транспорт «Эмпайр Лоуренс» – очередное САМ-судно. Остальные суда имели аэростаты заграждения, которые в общем-то были совершенно бесполезны при воздушных атаках в открытом море. Кроме того, британцы заботливо разместили на них и свои экзотические «метатели струн», которые надо было посылать навстречу низколетящему самолету.

Шедшие в конвое американские торговые корабли имели на борту по четыре спаренных крупнокалиберных пулемета образца Первой мировой войны. При этом боезапас каждого из них составлял лишь 1000 патронов, то есть всего на две минуты непрерывной стрельбы.

Сначала конвой PQ-16 шел на север вдоль западного побережья Исландии. Потом после шторма он 24 мая проследовал южнее острова Ян-Майен. Моряки уже знали, что начиная именно с этого места следует ожидать атак Люфтваффе, но пока их суда скрывал туман.

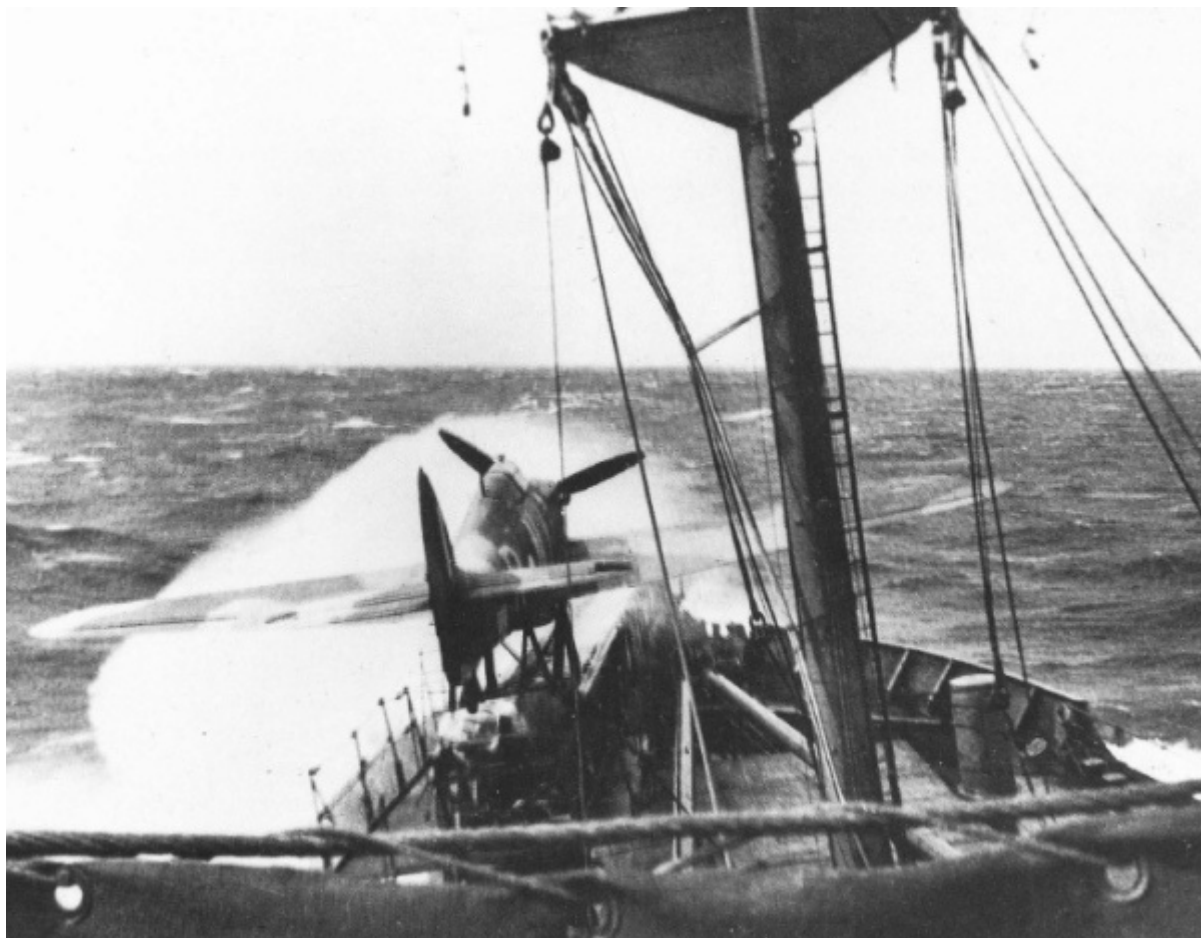
На следующее утро видимость улучшилась. И тут конвой разошелся со следующим в обратном направлении конвоем QP-12. Последний вышел из Кольского залива днем 21 мая, и в его составе были пятнадцать судов, включая упоминавшийся выше транспорт «Эмпайр Морн», оборудованный катапультой с «одноразовым» истребителем.

Взлет в никуда

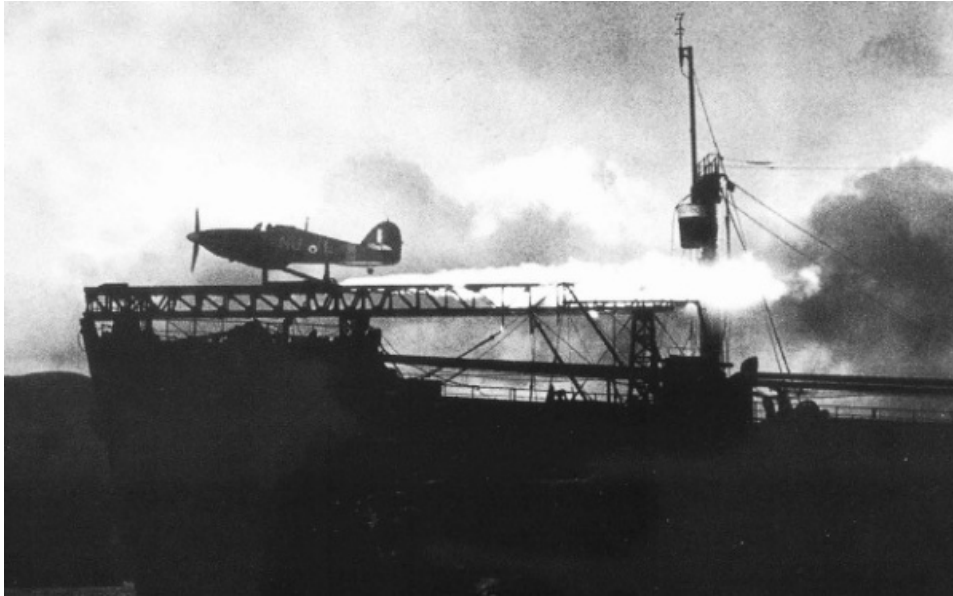
Утро 25 мая ознаменовалось первым боевым применением истребителя с САМ-судна при проводке северных конвоев. Сначала наблюдатели с кораблей конвоя QP-12 заметили появившуюся поблизости летающую лодку Bv-138. Через некоторое время к ней сначала присоединился четырехмоторный «Кондор», а вскоре и еще два Ju-88А. Все они кружили в облаках с разных сторон конвоя, не предпринимая никаких активных действий против него.

Незадолго до девяти часов утра, когда один из самолетов находился в дождевых облаках впереди конвоя, а другой – позади него, наблюдатели заметили вспышки сигнальных ракет, запущенных с них. Это можно было истолковать как сигнал для находившихся где-то поблизости подлодок или же для бомбардировщиков. Потому сразу после этого последовал приказ на старт «Си Харрикейна» с катапульты транспорта «Эмпайр Морн».

В 08.55 истребитель, который пилотировал пайлэт-офицер^[67] Кендалл (J. V. Kendall), поднялся в воздух. Выполнив левый вираж, он начал набирать высоту. Офицер наведения направил его в сторону Bv-138, кружившего на левом траверзе конвоя. Однако сразу после этого двухсторонняя радиосвязь с Кендаллом нарушилась, хотя, как следовало из маневров истребителя, пилот все же слышал команды.



Истребитель на рампе САМ-судна. Видно, что она установлена под углом к продольной оси судна



Старт «Си Харрикейна» с ramпы САМ-судна при помощи ракетного ускорителя

«Си Харрикейн» скрылся в облаках, и наблюдатели с кораблей снова его увидели, когда он уже приближался к «Юнкерсу», державшемуся позади и слева от конвоя. После двух очередей за одним из двигателей бомбардировщика потянулся шлейф дыма. Тот начал терять высоту, и вскоре с кораблей заметили вдали на поверхности моря небольшой столб дыма и кружащийся над ним истребитель. На какое-то время радиосвязь восстановилась, и офицер наведения услышал, как Кендалл сообщает о том, что он видит обломки и спасательную шлюпку.

Сбитым им самолетом был Ju-88А-4 W.Nr.140138 «4D+IT» из 9-й эскадрильи KG30. Весь его экипаж – пилот фельдфебель Мартин Иррганг (Martin Irrgang), штурман обер-ефрейтор Ханс Бакке (Hans Backe), бортрадист обер-ефрейтор Ханс Мюллер (Hans Müller) и бортстрелок ефрейтор Генрих Юнгеланд (Heinrich Jungeland) – пропал без вести.

Однако участь самого Кендалла оказалась ничуть не лучшей. Он повернул обратно к конвою, чтобы поблизости от одного из кораблей охранения выпрыгнуть на парашюте. Офицер наведения в своем рапорте затем написал: *«...несколько секунд спустя мы увидели „Харрикейн“, спикировавший вертикально в море, и немедленно вслед за ним падающего Кендалла, его парашют открылся приблизительно в 15 метрах от воды»*. По другим данным, летчик покинул истребитель на высоте около трехсот метров, но купол его парашюта раскрылся не полностью, практически не погасив скорости падения.

Так или иначе, но Кендалл рухнул в воду приблизительно в полумиле перед эсминцем «Бэдсуорт». Последний на полном ходу сразу же отправился к этому месту, и в 10.04 пилот был поднят на борт. Сначала с эсминца сообщили, что он жив, хотя и получил тяжелейшие травмы, а затем через короткий промежуток времени – что Кендалл скончался.

Около 18.00 уже над конвоем PQ-16, находившимся южнее острова Медвежий, появился FW-20 °С из I./KG40. Пройдя вдоль каравана и пересчитав суда, он удалился. Через некоторое время вахту слежения подхватили летающие лодки Вv-138. Американец Джон Дайер, второй помощник капитана на одном из судов, вспоминал: *«Туман рассеялся, и нас немедленно обнаружил немецкий разведсамолет. Недостигаемый для наших зениток, он и сменяющие его разведчики сопровождали нас на всем пути... Пренеприятное чувство, когда над вами все время парит хищная птица, молча и неотступно наблюдающая за каждым вашим движением»*.

На этот раз поднимать «Си Харрикейн», имевшийся на транспорте «Эмпайр Лоуренс», не стали. Было ясно, что конвой уже обнаружен, что даже если получится сбить один разведчик, то ему на смену все равно придет другой. Да и налет на караван не заставил себя долго ждать.

В 20.30 радар корабля ПВО «Эйлинбанк», шедшего в середине походного ордера, засек группу самолетов, приближавшуюся с правого траверза. Это были двенадцать Ju-88А из III./KG30, вылетевших с аэродрома Банак. На мачте корабля сразу же был поднят черный квадрат – сигнал о нападении вражеской авиации.

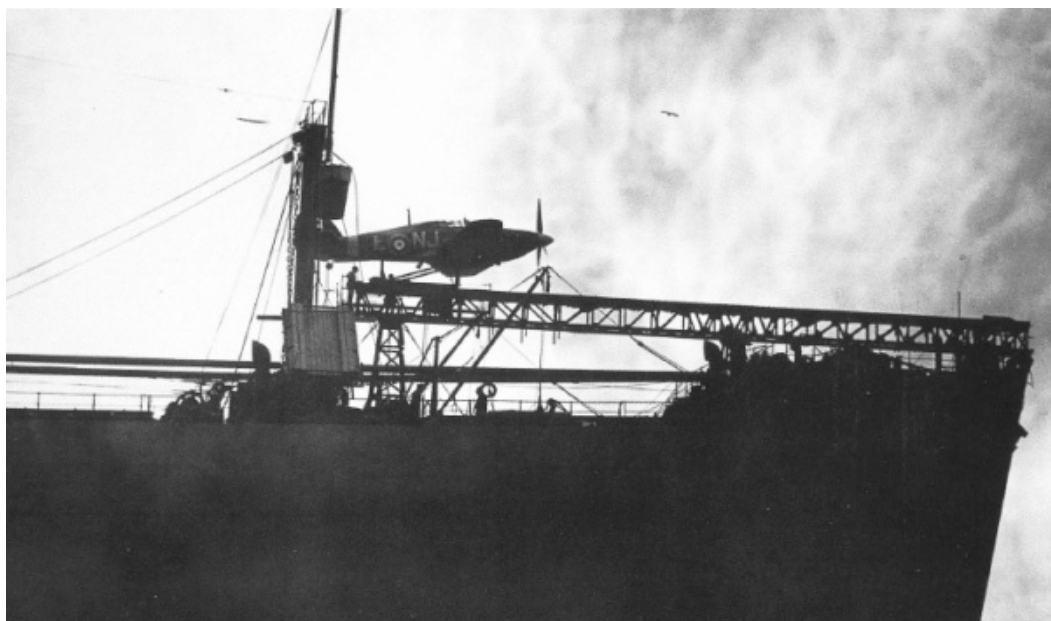
Вскоре на высоте 6000 метров появились «Юнкерсы». Зайдя с кормовых курсовых углов, они один за другим перешли в пикирование. Джон Дайер продолжал делиться впечатлениями: *«Четыре бомбы падают вблизи нашего судна. Тотчас же один бомбардировщик попадает под перекрестный огонь наших зениток и, вспыхнув, стремглав летит в воду. Около часа немцы осыпают нас мелкими бомбами. Прямых попаданий нет, но многих из нас основательно потрепала взрывная волна. Мы уже сбили четыре немецких самолета».*

Последнее утверждение можно отнести лишь на счет фантазии. Фактически немцы потеряли только один бомбардировщик – Ju 88A-4 W.Nr.881456 «4D+CR» из 7-й эскадрильи KG30. Все четыре члена его экипажа – пилот лейтенант Артур Шуберт (Arthur Schubert), штурман обер-ефрейтор Рудольф Гепперт (Rudolf Geppert), бортрадист обер-ефрейтор Карл Вебер (Karl Weber) и бортстрелок унтер-офицер Франц Алльвейлер (Franz Allweiler) – погибли.

Морис Ирвин, первый помощник капитана одного из судов, тоже хорошо запомнил эту атаку: *«Торговые суда защищались наравне с военными кораблями. Один самолет был поврежден во время пикирования и, обвятый дымом, возможно, не дотянул до базы. Суда были окутаны пеленой черного дыма, воздух отравлен газом от перегара бездымного пороха. Пострадал только „Карлтон“. В него было попадание. Он получил пробойну возле трубы».*



Американский транспорт «Сирос»



Английский истребитель «Си Харрикейн» на рампе САМ-судна

Во время этой первой атаки пилотам «Юнкерсов» действительно удалось повредить американский транспорт «Карлтон» тоннажем 5120 брт. Находившийся на его борту моряк Акинс вспоминал: *«На нас спикировал один самолет, доставивший нам немало хлопот. В каком-нибудь метре от борта в воду упало три или четыре бомбы: одна – в районе полуюта, одна – в районе трюма № 4 и две – у средней части судна. Сначала бомбы погрузились метров на пять, затем одна за другой взорвались».*

Судно подбросило вверх, как спичечную коробку. В результате динамического удара многие машины и механизмы сместились с фундаментов, и «Карлтон» потерял ход. Его взял на буксир один из вооруженных траулеров и повел обратно в Исландию. На пути туда транспорт был атакован одиночным самолетом, но повреждений больше не получил.

В правой колонне конвоя PQ-16 шел еще один американский транспорт «Сирок» тоннажем 6191 брт. В ходе последующей атаки «Юнкерсов» на нем близкими разрывами бомб также были повреждены механизмы в машинном отделении. В отличие от своего предшественника он сохранил ход, но постепенно отстал от конвоя и шел далее под охраной одного из кораблей эскорта.^[68]

Время приближалось к полуночи, но уже наступил полярный день и солнце не скрывалось за горизонтом. Радар корабля ПВО «Эйлинбанк» вновь зафиксировал групповую цель, на этот раз двигавшуюся низко над водой. Коммодору конвоя стало ясно, что это торпедоносцы, и он, не раздумывая, отдал приказ на старт «Си Харрикейна» с катапульты «Эмпайр Лоуренса». Через несколько минут истребитель, в кабине которого сидел пайлэт-офицер Хей (Hay), поднялся в небо.

И вовремя, так как на горизонте уже появились восемь He-111 во главе с командиром I./KG26 гауптманом Эйке. Они фронтом шли прямо на конвой, не обращая внимания на начавшийся заградительный огонь зениток. Немецкие пилоты уже начали выбирать для себя цели покрупнее. И каково же было их удивление, когда позади них, откуда ни возьмись, появился «Си Харрикейн»!

Пользуясь внезапностью, Хей быстро сократил дистанцию и атаковал крайний правый «Хейнкель». После нескольких очередей от того полетели крупные куски обшивки, и он вскоре рухнул в воду. Вероятно, это был He-111H-6 W.Nr.4817 «1B+ВН» из 3-й эскадрильи KG26. Все четыре унтер-офицера, составлявшие его экипаж, – пилот Гельмут Вальтер (Helmut Walter), штурман Мартин Бармутц (Martin Barmutz), бортрадист Георг Харгер (Georg Harger) и бортстрелок Вильгельм Баугманн (Wilhelm Baugmann) – погибли.

Остальные торпедоносцы, хотя и нарушив строй, все же вышли в атаку. Морис Ирвин вспоминал: *«Они носились между колоннами. Казалось, будто это самоубийцы. Они кружили на высоте мачт, опускаясь смертельно опасно, маневрируя, чтобы избежать столкновений».* Однако на сей раз все торпеды, сброшенные «Хейнкелями», прошли мимо.

Тем временем Хей выполнил второй заход и начал приближаться на дистанцию огня ко второму торпедоносцу. Однако довершить эту атаку ему так и не дали, но не вражеские бортстрелки, а зенитные расчеты с транспортов. Те палили, не разбираясь, где кто, и в итоге несколько раз попали в свой же «Си Харрикейн». На истребителе был пробит бак с охлаждающей жидкостью, что вело к неизбежному перегреву и заклиниванию двигателя. Сам Хей получил ранение, но смог выпрыгнуть на парашюте.

Когда он опустился в воду, выяснилось, что надувная спасательная шлюпка была пробита и потому совершенно бесполезна. Правда, оставался спасательный жилет, но в холодной воде в нем долго не проплаваешь. Через пятнадцать – двадцать минут наступает переохлаждение организма с летальными последствиями. Хейю оставалось лишь уповать на оперативность действий кораблей охранения. И его надежды оправдались – уже через шесть минут раненого летчика подобрал эсминец «Волонтир».

События 25 мая показали, что применение «одноразовых» истребителей, запускаемых с САМ-судов, довольно расточительное занятие. При этом дело было не в потере двух «Си Харрикейнов», что само собой подразумевалось при подобном их использовании. Речь шла о морских летчиках-истребителях, для подготовки которых требовалось много времени. Два вылета, один погибший и один раненый пилот – это был не очень оптимистический результат.

«Смерть постучалась в мою дверь...»

26 мая отряд ближнего прикрытия PQ-16, состоявший из четырех крейсеров и трех эсминцев, в районе юго-западной части острова Медвежий оставил конвой. Это значительно ослабило его противовоздушную оборону. И теперь основная забота по защите конвоя легла на корабль ПВО «Эйлинбанк» и на эсминец «Мартин», на котором были установлены новые 120-мм зенитные орудия с большим углом возвышения. Однако в течение этого дня каравану повезло, ни одно его судно серьезно не пострадало от атак с воздуха.

27 мая конвой PQ-16, чтобы обойти тяжелые паковые льды, в 03.20 повернул на юго-восток и следовал таким курсом два часа. Тем временем видимость значительно улучшилась, что облегчало немецким самолетам поиск и заход для атаки. Растянувшийся на километры караван был виден как на ладони, и наблюдатели на судах нервно всматривались в горизонт. Морис Ирвин вспоминал: *«Мы приближались к Нордкапу и готовились к атакам, и вскоре это произошло... В 10.00 на командоре подняли три флага. Мы увидели целую эскадрилью самолетов. Началось шоу, и никто не нуждался в командах. Все вели непрерывный огонь по „Хейнкелям“. Через час прилетели бомбардировщики и с высоты стали сбрасывать бомбы».*

Однако утренняя атака снова не принесла Люфтваффе успеха. После этого около двух часов конвой шел в мире и спокойствии. Но напряжение не спадало, никто не строил иллюзий, что немцы на этом успокоятся. И действительно, около 14.00 в небе снова послышался рев моторов. Со стороны Норвегии шли семь He-111H из I./KG26 и одиннадцать Ju-88A из KG30. На сей раз в небе появилась облачность, скрывавшая самолеты. В то время как «Хейнкели» атаковали над самой водой, «Юнкерсы» внезапно вываливались из облаков и пикировали на маневрирующие транспорты.

Американский моряк Джон Дайер рассказывал: *«В 14.10 несколько бомб попадают в два наших судна. Боеприпасы на них начинают взрываться. Команды спасаются на шлюпках и в плавань...»*

Страшный взрыв, и загоревшееся судно, расколовшись надвое, взлетает высоко в воздух. Четыре бомбы падают вблизи нашей носовой части за правым бортом. Судно содрогается от разведенной взрывами огромной волны...

Еще одно попадание, и из соседнего судна валит густой дым. Мы ясно видим, как команда спешит покинуть обреченное судно. Бомбардировщик пикирует. Снова ослепительная вспышка, и судно буквально разлетается на кусочки и исчезает на глазах».

Сначала два прямых попадания получил и быстро затонул американский транспорт «Аламар» тоннажем 5689 брт. Затем через пять минут еще одна фугасная бомба поразила очередное американское судно – «Мормакул» тоннажем 5481 брт. Оно получило тяжелые повреждения и через пятнадцать минут отправилось на дно вслед за своим собратом.

Три «Юнкерса» с разных курсовых углов спикировали на «Эмпайр Лоуренс». Уклониться при этом от попаданий было невозможно, и одна бомба, пробив палубу, взорвалась в трюме № 2. Остальные упали в непосредственной близости от бортов транспорта.

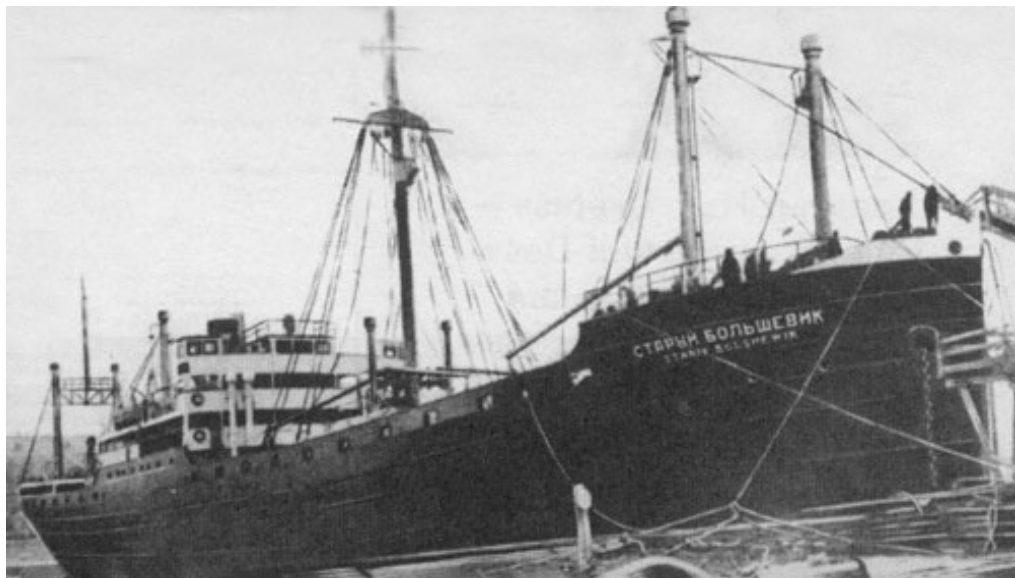
Одна фугаска рванула рядом с польским эминцем «Гарланд». При этом сдетонировали еще три бомбы, летевшие в тот момент в воздухе рядом с кораблем. В результате корабль был буквально засыпан дождем раскаленных осколков. Из 145 членов его экипажа 22 человека погибли и 46 получили ранения. Вышли из строя оба носовых орудия главного калибра.

Советский пароход «Старый большевик» тоннажем 3974 брт также получил прямое попадание в носовую часть. На его борту находились бочки с авиационным бензином, динамит и снаряды, а на крышках люков трюмов были закреплены самолеты. Рулевой судна Иван Бондарь вспоминал: *«Низко, над самой палубой нашего теплохода, пронесся черный самолет, и тотчас на бак с воем упала бомба. От взрыва сильно вздрогнула рулевая рубка, вылетели иллюминаторы и двери. Я, оглушенный, отлетел в сторону, но, очнувшись, поднялся и встал за руль». Аналогичными впечатлениями делился и начальник радиостанции В. Митронов: «Взрывной волной меня выбросило из радиорубки через распахнутую дверь. Всю аппаратуру сорвало, и она висела на монтаже... Полубак, где стояли две малокалиберные пушки, был окутан дымом».*

В результате взрыва бомбы под полубаком возник пожар, вышла из строя судовая машина и отказало рулевое управление. Огонь распространился к трюму № 1, где находилась взрывчатка. К

горящему и потерявшему ход «Старому большевику» подошел британский эсминец, с которого передали, что готовы принять команду и добить транспорт. Однако капитан И. И. Афанасьев категорически отказался. Через восемь часов героическими усилиями всей команды пожар был ликвидирован, а рулевое управление исправлено. «Старый большевик» лег на прежний курс и к 20.00 догнал конвой.

Позднее капитан Афанасьев, первый помощник К. М. Петровский и рулевой Б. И. Аказенок были удостоены звания Героя Советского Союза, а сам пароход был награжден орденом Ленина. Однако, несколько не умаляя самоотверженности моряков, надо сказать, что тот же капитан ясно понимал, что ждет его на родине, когда там узнают о приказе добровольно оставить еще державшееся на плаву судно: застенки НКВД, трибунал и репрессии в отношении семьи.



Советский пароход «Старый большевик»



Британский транспорт «Эмпайр Лоуренс»,
в его носовой части видна рампа с установленным истребителем «Си Харрикейн»

Тем временем растянувшийся конвой PQ-16 продолжал свой путь на восток по ледяным водам Арктики. Команды транспортов были сильно измотаны, у многих орудий вследствие беспорядочной стрельбы заканчивался боезапас. Но немцы дали им передышку только в три часа. В 17.30 суда бомбили восемь Ju-88, но попаданий на сей раз отмечено не было.

Следующая, уже комбинированная атака торпедоносцев и бомбардировщиков началась в 22.00. «Эмпайр Лоуренс», поврежденный еще в ходе первого налета, получил еще четыре прямых попадания, в том числе в машинное отделение, трюмы № 4 и 5. Этого удара транспорт уже не пережил и, перевернувшись, ушел под воду.

Прямым попаданием было поражено еще одно британское судно – «Эмпайр Парсель» тоннажем 7049 брт. Бомба попала в трюм № 2, в результате чего там возник пожар. Опасаясь взрыва, моряки, как того и требовала инструкция, стали эвакуироваться. И вовремя!

Морис Ирвин вспоминал: *«Мы видели, как его команда садилась в шлюпки, почти убегая от назойливых пропеллеров... Вспышки пламени, и звук взрыва потряс все вокруг. Густой столб взрыва взвился в небо. А когда прояснилось, там ничего уже не было, исключая плавающие обломки. В тот адский день смерть была на нашем пороге и даже постучалась в мою дверь».*

Еще одна бомба угодила в транспорт «Оушен Войс» тоннажем 7174 брт, на котором шел коммодор конвоя. Однако английским морякам удалось быстро потушить возникший пожар. Советский офицер Ф. В. Константинов, прикомандированный для связи к коммодору конвоя, затем вспоминал: *«В тот день сброшенная немецким самолетом 250-килограммовая бомба попала в командорский транспорт... Бомба, проломив люковины 2-го грузового трюма, взорвалась, образовав пробойну в правом борту размером более 40 кв. м. На „Оушен Войс“ была сыграна шлюпочная тревога. Но ни одну шлюпку спустить не успели: поступило распоряжение продолжать борьбу за живучесть корабля. Она оказалась успешной. Вскоре судно, дав большую скорость, чем имел конвой, постепенно приближалось к своему месту в походном порядке».*

Ударным воздействием при близких разрывах бомб был сильно поврежден американский транспорт «Сити оф Джульет» тоннажем 6167 брт. В его трюмы через разошедшиеся швы обшивки начала поступать вода. Команда, как могла, боролась за живучесть судна, но в конце концов рано утром 28 мая юго-восточнее острова Медвежий оно все же пошло ко дну.

Тем временем успеха добились и «Хейнкели» из I./KG26, всадившие практически в упор две торпеды в британский транспорт «Лоутер Кастрл» тоннажем 5171 брт. Судно быстро затонуло, а уцелевшие члены его команды были подняты на борт подошедшего корвета «Ханисакл».

Радист советского транспорта «Аркас» В. Двинин потом рассказывал: *«Мы видели, как перед атакующими самолетами быстро возникало большое количество разрывов от наших снарядов. Мы видели, как трассирующие пули „эрликона“ били точно по моторам „Юнкерса“. Самолет задымил, сбросил бомбы у нас под кормой и, повалившись на крыло, снижаясь, ушел в сторону. Особенно неприятны были атаки торпедоносцев. Для отражения этих самолетов все суда стреляли низко, так как торпедоносцы, выходя на боевой курс, прижимались к воде, и пули летели через соседние суда. Находиться на палубе в этот момент было очень опасно».*

Ему вторит американец Джон Дайер: *«Немецкие самолеты на бреющем полете пронеслись над нашими судами, так поливая пулеметным огнем, что весь сложенный на палубе груз был изрешечен пулеметными очередями. На мили вокруг в ледяной, покрытой слоем нефти воде, в шлюпках, на плотах, просто вплавь моряки борются за свою жизнь. Никогда не забуду эту жуткую картину. Уцелевшие суда прилагают усилия, чтобы спасти утопающих».*

Всего в течение 27 мая конвой PQ-16 потерял в результате воздушных атак пять транспортов общим тоннажем 30 847 брт, еще четыре транспорта, один из которых затонул на следующее утро, и один эсминец получили повреждения.



Горящий британский транспорт «Эмпайр Парсель», 27 мая 1942 г.



Орудийный расчет одного из эсминцев Северного флота ведет огонь по немецким самолетам

Этот успех стоил 5-му воздушному флоту трех самолетов:

– Ju-88A-4 W.Nr.142061 «4D+DH» из 1-й эскадрильи KG30 был подбит зенитным огнем с британских кораблей и упал в воду поблизости от конвоя. Все четыре унтер-офицера, составлявшие его экипаж, – пилот Макс Пусиве (Max Pusyve), штурман Курт Неуэр (Kurt Heuer), бортрадист Пауль Цешке (Paul Zeschke) и бортстрелок Штефан Кованч (Stefan Kovanzs) – погибли;

– Ju-88A-4 W.Nr.142073, который пилотировал командир эскадрильи из I./KG30 оберлейтенант Фридрих-Аугуст фон Штарк (Friedrich-August von Stark), тоже получил повреждения в результате зенитного огня. Он смог дотянуть до аэродрома Банак, но потерпел катастрофу, пытаясь сесть «на живот». Фон Штарк и три его унтер-офицера – штурман Маттиас Цилк (Matthias Zilk), бортрадист Николаус Дейндл (Nikolaus Deindl) и бортстрелок Альберт Безельт (Albert Beselt) – погибли;

– Ju-88A-4 W.Nr.881226 «4D+ER» из 7-й эскадрильи KG30 тоже сел на воду где-то поблизости от конвоя PQ-16. В немецких источниках говорится, что это произошло из-за отказа двигателей, но что стало причиной этого – зенитный огонь или техническая неисправность – неизвестно. О дальнейшей судьбе его экипажа – пилота лейтенанта Хорста Мидке (Horst Midke), штурмана унтер-офицера Генриха Людвига (Heinrich Ludwig), бортрадиста обер-ефрейтора Альфреда Штейна (Alfred Stein) и бортстрелка ефрейтора Конрада Рудигале (Konrad Rudigale) – ничего не известно, и он пополнил длинный список пропавших без вести. Возможно, летчики успели перебраться в спасательную шлюпку, но союзники отнюдь не горели желанием подбирать тех, кто совсем недавно топил их суда.

28 мая на помощь конвою PQ-16 снова пришла погода: низкая облачность и туман. В тот же день к нему в 13.30 подошли и три советских эсминца: «Грозный» капитана 3-го ранга Н. В. Королева, «Сокрушительный» капитана 3-го ранга М. А. Курилеха и «Валериан Куйбышев» капитан-лейтенанта А. И. Андреева, вышедшие из Кольского залива. Их артиллерия значительно усилила противовоздушную оборону каравана. В течение дня и вечера над судами несколько раз появлялись одиночные Ju-88, но из-за плохой видимости не смогли добиться никаких успехов.

Утром 29 мая караван был обнаружен вылетевшими ему навстречу дальними истребителями Пе-3 из 95-го ИАП. С этого момента двухмоторные «пешки» пытались прикрывать его, барражируя над ним группами по четыре машины. Бомбардировщики KG30 мелкими группами предпринимали атаки конвоя: в 04.30, в середине дня и вечером в 18.25. Всякий раз корабли эскорта открывали шквальный заградительный огонь.

При этом три советских эсминца вели огонь дистанционными гранатами из 130-мм орудий. При стрельбе по низколетящим самолетам залп из четырех орудий накрывал осколками пространство протяженностью шесть – восемь кабельтовых по горизонту. Как сообщалось,

советские моряки сбили аж пять «Юнкерсов». По два самолета были на счету «Грозного» и «Сокрушительного», и один – на счету «Валериана Куйбышева».

Фактически же в тот день во время атак конвоя немцы потеряли только один Ju-88A-4 W.Nr.882100 «4D+EM» из 4-й эскадрильи KG30. Он упал в Баренцево море, и его экипаж – пилот обер-фельдфебель Генрих Бробеккер (Heinrich Broecker), штурман ефрейтор Йозеф Барт (Josef Barth), унтер-офицер Мартин Венус (Martin Venus) и бортстрелок унтер-офицер Эрих Клемм (Erich Klemm) – пропал без вести. Зенитным огнем также был поврежден и один He-111H?6 из I./KG26, а его бортстрелок фельдфебель Йозеф Пеш (Josef Pesch) получил ранение. Однако самолет дотянул до аэродрома Бардифос, где совершил посадку «на живот».

Поздно вечером того же дня, когда до Кольского залива уже было недалеко, конвой PQ-16 разделился. Первоначально предполагалось, что он пойдет в Архангельск, поскольку Мурманск подвергался регулярным ударам немецкой авиации. Однако льды в горле Белого моря еще не позволяли полностью протралить фарватеры, и потому англичане все же решили повернуть в Мурманск большую часть транспортов – двадцать единиц. В Архангельск продолжали следовать только шесть судов в сопровождении корабля ПВО «Эйлинбанк», эсминца «Мартин» и двух тральщиков. Позднее к ним присоединился советский сторожевик СКР-74.

В течение 30 мая конвой снова неоднократно подвергался авиаударам. Джон Дайер, второй помощник на одном из американских транспортов, вспоминал: *«В полдень возвращаюсь на мостик. Советские самолеты все еще кружатся над нами, но мне показалось, что рокот моторов усилился. Из-за облаков выныривают пятнадцать пикирующих бомбардировщиков. Идут клином...»*

Три самолета атакуют нас с кормы по правому борту. Вижу, как открываются бомболокы, даже могу предугадать, куда упадут бомбы. Целая серия их взрывается справа от кормы, попаданий нет, но нас обдают ледяные фонтаны. Судно дрожит, дает сильный крен.»

Пара Пе-3 лейтенантов Пузанова и Стрельцова попыталась перехватить выходящие из пике «Юнкерсы». Они обстреляли их из пулеметов и выпустили вдогонку шесть неуправляемых ракетных снарядов. Впоследствии летчики заявили об одном сбитом бомбардировщике.

На подходе к Кольскому заливу в прикрытии конвоя включились одномоторные истребители ВВС Северного флота. В общей сложности самолеты 2-го Гв. САП, 78-го и 95-го ИАП совершили тогда 149 самолетовылетов. По итогам боев флотские летчики записали на свой счет шесть сбитых бомбардировщиков, в том числе командир 2-го Гв. САП гвардии подполковник Сафонов сообщил по радио о том, что якобы сбил три «Юнкерса». Для самого же североморского аса этот бой стал последним. Его «Киттихаук» рухнул недалеко от эсминца «Валериан Куйбышев» и мгновенно скрылся под водой. Был ли он сбит немцами или дружественным зенитным огнем или же причиной падения стал перегрев и отказ двигателя, так и осталось неизвестным.

В действительности же 5-й воздушный флот Люфтваффе за весь день 30 мая в ходе атак конвоя PQ-16 потерял лишь один бомбардировщик – Ju-88A-4 W.Nr.1760 «4D+CM» из 4-й эскадрильи KG30. Он стал жертвой истребителей из 2-го Гв. САП, и, возможно, того же Сафонова. Самолет упал в Баренцево море, и с тех пор все четыре члена его экипажа – пилот обер-лейтенант Зигфрид Шарфф (Siegfried Scharff), штурман фельдфебель Герберт Вендт (Herbert Wendt), бортрадист ефрейтор Георг Тишлер (Georg Tischler) и бортстрелок фенрих Альфред Эромин (Alfred Eromin) – числятся пропавшими без вести.

Однако и пилотам «Юнкерсов» больше не удалось добиться успехов. В 21.30 30 мая транспорты конвоя PQ-16 прибыли на рейд Мурманска. Впрочем, и это отнюдь не гарантировало им безопасности...

Тем временем группа судов, направлявшаяся в Архангельск, вошла в горло Белого моря. Там ее атаковали десять Ju-88, но из-за сильного заградительного огня с кораблей охраны они не смогли выполнить прицельное бомбометание. Все тридцать две сброшенные ими бомбы взорвались в воде, не причинив транспортам практически никакого вреда.

31 мая во время перехода судов по Белому морю в небе неоднократно появлялись немецкие самолеты-разведчики, и все ждали атаки. Охранение конвоя было еще более усилено. К нему присоединились тральщики Т-32 и Т-53, а также сторожевик СКР-19. Затем в воздухе появились истребители И-153 из 104-й ИАД ПВО.

Штаб авиационного командования «Норд-Ост» действительно послал для новой атаки беломорской группы конвоя PQ-16 две ударные группы из KG30, включавшие шесть и двенадцать Ju-88. Однако из-за плохой видимости их экипажи не смогли обнаружить суда. В итоге они сбросили бомбы на запасную цель – рейд Иоканги, причинив повреждения стоявшим там кораблям. 1 июня 1942 г. последние транспорты конвоя PQ-16 пришли на Северодвинский рейд. Затем к вечеру того же дня четыре из них прибыли в Архангельск, а два – в Молотовск.

В общей сложности Люфтваффе с 25 по 30 мая выполнило против каравана 407 самолетовылетов. Из них 228 пришлось на Ju-88, 86 – на различные самолеты-разведчики, 51 – на торпедоносцы He-111, 33 – на штурмовики Ju-87 и девять – на торпедоносцы He-115. Только один советский пароход «Аркус» уклонился от пяти торпед и пережил атаки одиннадцати бомбардировщиков. А пароход «Революционер» выдержал 48 групповых и одиночных налетов.

Потеряв шесть «Юнкерсов» и один «Хейнкель» вместе с экипажами, немецкая авиация потопила шесть транспортов из состава PQ-16 общим тоннажем 37 014 брт, и еще один тоннажем 6191 брт был поврежден и затем добит подводной лодкой. Вместе с ними на дно морское ушли 770 автомобилей, 147 танков, 77 самолетов и еще 32 400 тонн различных грузов. Еще три корабля получили повреждения.

Это, без сомнения, был серьезный успех Люфтваффе, оказавший заметное влияние на ход боевых действий на Восточном фронте. Однако вклад в него торпедоносцев оказался весьма скромным – всего одно потопленное судно. Этот факт вновь доказал, что лучшим средством против кораблей в море являются именно пикирующие бомбардировщики.

Еще раз о PQ-17

После завершения проводки конвоя PQ-16 британцы и русские начали подготовку к следующему сражению. Теперь сомнений не было, что немцы попытаются уничтожить все последующие караваны.

Первоначально выход следующего конвоя PQ-17 был намечен на 11 июня, но из-за нехватки эскортных кораблей и необходимости проводки крайне важного конвоя на Мальту англичанам пришлось отложить его до конца месяца. Это, с одной стороны, позволило собрать больше сил для его прикрытия, но с другой – дало и немцам больше времени на подготовку к новым ударам.

27 июня 1942 г. конвой в составе 35 транспортов и двух танкеров наконец вышел в море. В его непосредственное охранение входили шесть эсминцев, четыре корвета, четыре вооруженных траулера, три тральщика, два корабля ПВО, три спасательных судна и две подлодки. Кроме того, среди транспортов был британский «Эмпайр Тайд» – еще одно САМ-судно, оборудованное катапультной с истребителем «Си Харрикейн». Отряд ближнего прикрытия включал четыре крейсера, а отряд дальнего прикрытия – два линкора, авианосец и девять эсминцев. Пунктом назначения конвоя теперь должен был стать Архангельск, так как портовые сооружения Мурманска к этому времени были разрушены ударами Люфтваффе.

Доставка новой партии ленд-лизовских грузов в Советский Союз имела крайне важное значение, учитывая, что уже через день после выхода конвоя началось крупное наступление Вермахта под кодовым наименованием «Операция “Блау”», целью которого был захват Кавказа и выход к Волге. Последнее, кроме всего прочего, могло привести к краху второго маршрута поставок по ленд-лизу через Иран.

Германское командование как никогда хорошо приготовилось к операции по перехвату PQ-17. Еще в начале июня агентура Абвера в Исландии сообщила о скоплении судов юго-западнее острова и формировании нового большого конвоя. После этого разведывательная авиация Люфтваффе получила приказ регулярно фотографировать базу британского военно-морского флота в Скапа-Флоу, порты и побережье Исландии.

Транспорты вышли из порта Рейкьявик в густом тумане, и их многочисленные команды наивно полагали, что теперь-то они уж точно останутся незамеченными. Но вскоре в небе послышался гул моторов, и моряки с нескольких судов с изумлением увидели четырехмоторный самолет, пролетевший над ними на небольшой высоте. Это был FW-20 из 3-й эскадрильи KG40.

28 июня, обогнув Исландию и достигнув мыса Стромнесс, суда конвоя построились в походный ордер – девять кильватерных колонн по четыре транспорта в каждой. После этого

караван двинулся в сторону острова Ян-Майен. Во время плавания в тумане несколько судов наскочили на подводные скалы и вынуждены были повернуть обратно.

Немцы следили за движением PQ-17, ожидая, когда он подойдет на необходимое расстояние. В полдень 1 июля конвой был обнаружен службой радиоперехвата, а затем о визуальном контакте с ним в 60 милях восточнее острова Ян-Майен сообщили с борта подводной лодки. В 14.30 на расстоянии видимости снова прошел FW-200, а через некоторое время появилась летающая лодка Bv-138 из 3-й эскадрильи K?Fl.Gr.906.



Летающая лодка Bv-138 из 3-й эскадрильи K?Fl.Gr.406 взлетает с поверхности норвежского фьорда



Bv-138 из 3-й эскадрильи K?Fl.Gr.406 на своей базе в Северной Норвегии

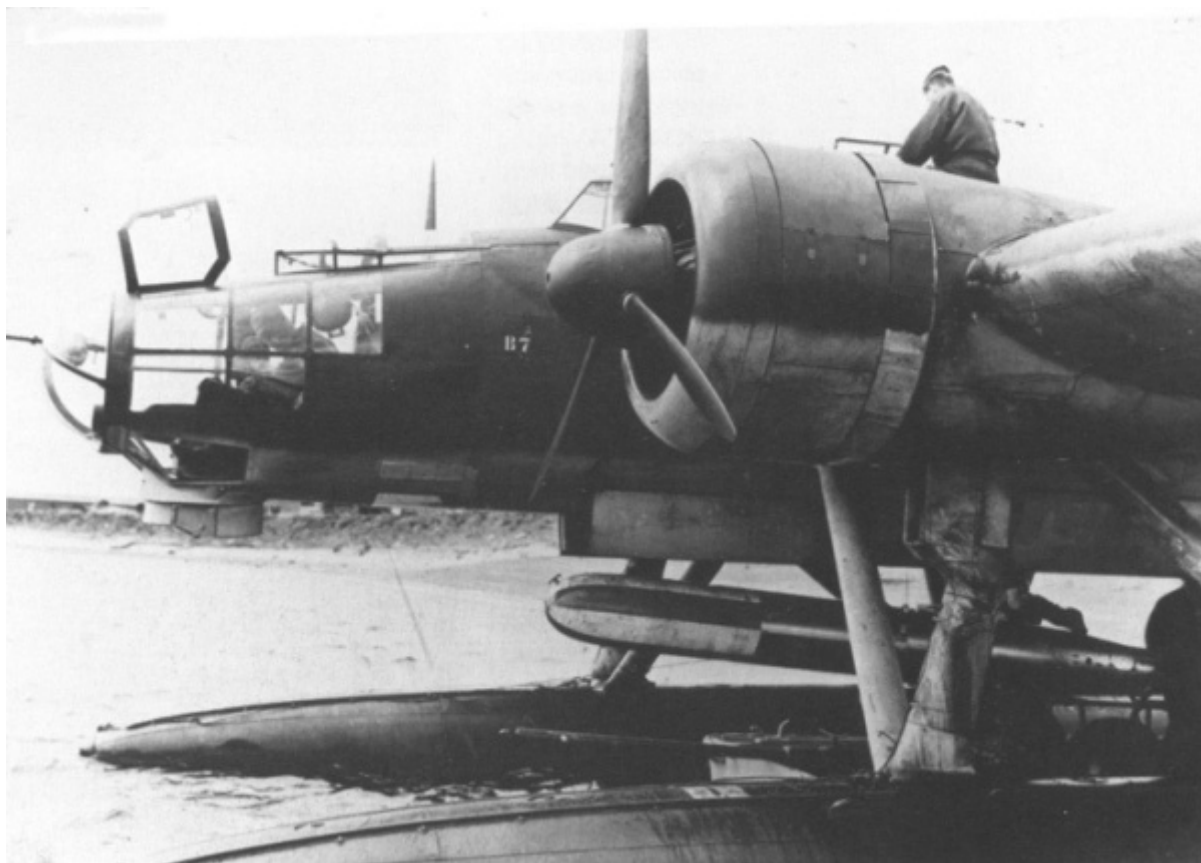
В тот момент 5-й воздушный флот Люфтваффе располагал как никогда большими силами. В распоряжении генерал-оберста Штумпфа имелись в общей сложности 234 боеготовых самолета: 74 самолета-разведчика (44 Bv-138, 22 Ju-88D и 8 Fw-200), 57 торпедоносцев (42 He-111 и 15 He-115) и 103 пикирующих бомбардировщика Ju-88A. Первоначально планировалось начать массированные атаки конвоя днем 2 июля. Однако в планы вмешалась погода. Аэродромы в Северной Норвегии окутал туман, сделавший взлет колесных самолетов невозможным. Поэтому в этот день пришлось оперировать только гидроавиацией, базировавшейся в нескольких фьордах.

«Вышел немец из тумана»

2 июля над конвоем в 12.20 появился очередной Bv-138 из 3-й эскадрильи K?Fl.Gr.906. Американский моряк Пол Лунд вспоминал: *«Вскоре появился первый вражеский разведчик, или „сеledка“, как мы их называли. Стояла легкая дымка, сквозь которую с трудом пробивались лучи солнца. Колокола тревоги загремели сразу, как только появился силуэт трехмоторного самолета Bv-138. Его нос был слегка наклонен вниз, словно разведчик что-то старательно вынюхивал... Самолет кружил за пределами досягаемости наших орудий, то скрываясь в тумане, то появляясь опять. Мы знали, что он передает на базу в Норвегию курс, скорость, состав и ордер конвоя».*

После этого немецкие летающие лодки неотступно висели в воздухе поблизости от каравана. Тем временем на базах гидроавиации в Северной Норвегии: в гавани Тромсё и в поселке Сёррейса, расположенном на берегу Рейс-фьорда, в 64 км юго-западнее Тромсё, шли приготовления к атаке. Оружейники подвешивали торпеды на гидросамолеты He-115, механики в последний раз проверяли их двигатели, впереди был долгий и опасный полет над океаном.

В 18.30 два «Хейнкеля» из 1./K?Fl.Gr.406 вышли из тумана позади конвоя. Эти гидросамолеты могли развивать максимальную скорость 355 км/ч и нести две торпеды. И вот две такие двухмоторные машины с размахом крыльев 22 метра неслись на концевые суда. Их появление стало столь неожиданным, что по ним даже не успели открыть прицельный огонь. Однако и сброшенные торпеды тоже прошли мимо.



He-115B-1 из 1-й эскадрильи K?Fl.Gr.406 на базе в гавани Тромсё



He-115B-1 из 1-й эскадрильи K?.Fl.Gr.406 на базе Сёррейса в Рейс-фьорде, в 64 км юго-западнее Тромсё

Следующая атака последовала в 18.56. На этот раз на конвой на малой высоте шли четыре торпедоносца во главе с командиром 1-й эскадрильи K?.Fl.Gr.406 гауптманом Гербертом Фатером (Herbert Vater). Американец Лунд продолжал рассказ: *«Когда конвой настолько велик, некоторые стычки с вражескими самолетами остаются незамеченными многими кораблями. Половина судов даже не подозревает, сколько было сброшено торпед. Но те, кто оказался на пути этих торпед, никогда не забудут эти минуты. Даже самый быстрый взгляд на торпеду, которая идет прямо на ваше судно, заставляет оцепенеть».*

Моряки с траулера «Нортен Джем» вовремя заметили идущую под поверхностью воды блестящую сигару и доложили капитану. Тот отдал команду переложить руль влево, и, повалившись на борт, судно резко отвернуло. Вскоре торпеда пронеслась вдоль борта траулера и ушла дальше.

Один из «Хейнкелей» нацелился на советский танкер «Азербайджан» тоннажем 6114 брт. Британские спасательные корабли «Рэтлин», «Заафаран» и «Замалек», шедшие позади конвоя, открыли по торпедоносцу огонь. Однако He-115 оказались трудноуязвимыми целями. Так, в отчете о боевых действиях американского транспорта «Джон Уизерспун» было записано: *«Казалось, что огонь 50-мм пушек не причиняет самолетам никакого вреда – снаряды ударяются в них и отскакивают».*

И вот 100-мм снаряд, вероятно, выпущенный с британского эсминца «Фьюри», разорвался непосредственно около носовой части He-115C W.Nr.2759 гауптмана Фатера. Однако после этого поврежденный «Хейнкель» пролетел рядом с «Замалекком», обстреляв его из пушки, затем сбросил торпеду и, пройдя над всем конвоем, преспокойно сел на воду. Прежде чем гидросамолет затонул, его экипаж перебрался в резиновую шлюпку.

Вынужденную посадку своего командира заметил штурман другого «Хейнкеля» оберлейтенант Бурмейстер. Он сообщил об этом пилоту, и вскоре тот посадил свой гидросамолет рядом со шлюпкой. Эсминец «Уилтон», также направившийся к этому месту, открыл по нему пальбу из орудий главного калибра, но это не помешало спасательной операции. Как только летчики взобрались на борт, торпедоносец стремительно взмыл в воздух и вскоре растворился в тумане.



He-115B-1 «К6+ИИ» обер-лейтенанта Бурмейстера
после возвращения на базу со спасенным экипажем гауптмана Фатера



Командир 1-й эскадрильи K?.Fl.Gr.406 гауптман Фатер (слева) и обер-лейтенант Бурмейстер
празднуют счастливое возвращение

В 21.00 конвой PQ-17 снова вошел в полосу густого тумана. Пока все шло хорошо и не предвещало катастрофы. Пользуясь полярным днем, немецкие самолеты-разведчики периодически пролетали где-то рядом, но команды кораблей слышали только то стихающий, то усиливающийся рокот авиационных двигателей.

Вылеты на поиск судов стоили Люфтваффе еще одного гидросамолета. При возвращении на свою базу в поселке Биллефьорд, на юго-западном побережье Порсангер-фьорда, в условиях тумана потерпел катастрофу Bv-138C-1 W.Nr.310034 «7R+GH» из 1-й эскадрильи Aufkl.Gr.125 (See). Четыре члена его экипажа – пилот обер-ефрейтор Вальтер Небендаль (Walter Nebendahl), штурман обер-фенрих Карл-Хейнц Штральке (Karl-Heinz Strahlke), бортмеханик унтер-офицер Генрих Крюгер (Heinrich Krüger) и бортрадист унтер-офицер Вилли Романн (Willy Rohmann) – погибли.

Спасительная облачность и туман стояли в течение всего следующего дня 3 июля. Рулевые ориентировались только по туманным буям, которые тянули за собой впереди идущие суда. Они создавали в воде длинный и хорошо различимый кильватерный след. Моряки торговых судов радовались, в штабах же немецких авиационных командований «Люфотен» и «Норд-Ост» нервничали и с нетерпением ожидали момента, когда можно будет бросить в бой всю имеющуюся мощь.

4 июля, когда конвой уже шел севернее острова Медвежий, в 02.00 в небе снова послышался гул двигателей самолета, однако самого его с большинства кораблей видно не было. Только некоторым морякам удалось разглядеть характерный силуэт летающей лодки Bv-138. Затем она прошла прямо над конвоем на высоте десяти метров, так что матросы могли отчетливо видеть кресты и даже эмблему, нарисованную на фюзеляже за кабиной. Открыть огонь никто не успел, и «летающий башмак» благополучно растворился в туманной дымке.

В следующие часы туман несколько рассеялся, так что с некоторых судов можно было видеть другие. Потом снова послышался гул кружащих поблизости самолетов. Это были семь He 115 во главе с командиром 1-й эскадрильи K.Fl.Gr.906 гауптманом Пойкертом (Peukert), направленные для новой атаки конвоя. Однако из плотной низкой облачности найти цель смог только один Пойкерт.



Транспорт «Кристофер Ньюпорт», торпедированный, но все еще держащийся на плаву



Техник рисует на киле He-115 обозначение поврежденного транспорта

В 04.50, когда суда находились приблизительно в 35 милях северо-восточнее острова Медвежий, моряки транспорта «Карлтон» вдруг увидели, как из облаков на малой высоте внезапно вынырнул двухмоторный гидросамолет. Прежде чем зенитчики на ближайших кораблях охраны успели среагировать, он, подойдя к конвою на перпендикулярном курсе, на дистанции около 700 метров сбросил две торпеды. Затем Пойкерт резко рванул свой «Хейнкель» вверх и снова ушел в облака.

Сброшенные им «сигары» прошли мимо корабля ПВО «Паломарес», затем между транспортом «Карлтон» и «Сэмюэль Чейз» и устремились к следующей колонне. Там из-за тумана никто не видел их хода и не подозревал о грозящей опасности. В 05.00 в центре правого борта парохода «Кристофер Ньюпорт» тоннажем 7191 брт, шедшего головным в восьмой колонне, прогремел мощный взрыв, выбросивший вверх языки пламени и клубы густого дыма. В корпусе ниже ватерлинии образовалась огромная пробоина, и хлынувшая через нее вода полностью затопила машинное отделение.

Взрывом также было разрушено рулевое управление. Транспорт начал описывать циркуляцию влево и по дуге пересек две колонны судов. Он развернулся в противоположном направлении, прежде чем окончательно остановиться. Капитан Чарльз Нэш понял, что бороться за живучесть бесполезно, отдал приказ покинуть судно. Все 47 человек (трое погибли при взрыве)

пересели в две спасательные шлюпки и через пятнадцать минут были подняты на борт спасателя «Замалек». Что касается самого «Кристофера Ньюпорта», то британская подлодка Р-614 получила приказ затопить его. Однако, получив еще две торпеды, он так и не затонул. Лишь в 08.23 5 июля транспорт был пущен на дно торпедой с немецкой подлодки U-457 под командованием корветен-капитана Карла Бранденбурга (Karl Brandenburg).

«Гребенка дьявола»

Тем временем в штабе 5-го воздушного флота Люфтваффе все же решили, невзирая на погодные условия, провести 4 июля комбинированный налет на конвой RQ-17 силами торпедоносцев и бомбардировщиков. По плану первыми в атаку выходили двенадцать He-115, потом серию атак с пикирования предстояло провести Ju-88, и в завершение двадцать пять торпедоносцев He-111, разделившись на две группы, должны были атаковать конвой сразу с двух направлений. Однако одно дело спланировать такую операцию, и совсем другое дело – осуществить ее на практике в условиях ограниченной видимости на расстоянии несколько сот километров от ближайших авиабаз.



He-115C-1 из 1-й эскадрильи K?Fl.Gr.906 у побережья Северной Норвегии



Подвеска торпеды на He-115 из 1-й эскадрильи K?Fl.Gr.406, база гидроавиации в гавани Тромсё

Первыми в 16.45 над PQ-17, как и предполагалось, появились поплавковые торпедоносцы. Их экипажи не стали геройствовать и, выполнив несколько заходов, сбросили свои торпеды с большой дистанции. Все они прошли мимо целей. Вскоре конвой атаковали «Юнкерсы», но их пилоты тоже не добились успеха. Лишь три бомбы разорвались поблизости от американского эсминца «Уэйнрайт» и его английского собрата «Кеппел».

Зато некоторые суда получили мелкие повреждения от неточной стрельбы зенитных расчетов с других транспортов, панически паливших во все стороны. Офицер британского флота кэптен Мун потом жаловался: *«Когда артиллерист начинает стрелять по самолетам, он ничего, кроме самолетов, не видит»*. После этой перестрелки опять сгустился туман, полностью скрывший некоторые суда. До сих пор все шло удачно и потери не выходили за пределы низких. Корабли, поднимая огромные пенные буруны, упорно шли вперед.

Около 20.00 4 июля радар корабля ПВО «Позарика» обнаружил большую группу самолетов, приближавшихся с южного направления. Это были двадцать пять He-111 из I./KG26 «Лёвен». Ведущую машину пилотировал лично командир группы гауптман Берт Эйке. «Хейнкели» несли по две авиационные торпеды F4В с предварительно установленным углом упреждения, рассчитанным на скорость конвоя в 10 узлов.

Самолеты заходили для атаки широким фронтом с носовых и правых кормовых курсовых углов, практически перпендикулярно друг другу. Сбрасывать «сигары» нужно было всем одновременно по специальному сигналу. Это и был так называемый «Золотой гребень» – тактика, призванная значительно повысить эффективность торпедной атаки, которую союзники впоследствии прозвали «гребенкой дьявола».

Увидев торпедоносцы, летящие на малой высоте, моряки открыли шквальный огонь. В общей сложности на транспортах имелись 33 орудия калибра от 40 до 100 мм, 33 20-мм зенитных автомата «Эрликон» и 207 различных пулеметов. Палили также и орудия главного калибра эсминцев. Но «Хейнкели», держась низко над водой на высоте около тридцати метров, упорно шли на цель.

Девять машин во главе с лейтенантом Конрадом Хеннеманом (Konrad Hennemann) нацелились на концевые суда конвоя. Два торпедоносца шли прямо на американский транспорт «Беллингем», с которого по ним уже с дистанции 1500 метров был открыт огонь. Американцы были поражены упорством немецких летчиков, желавших любой ценой выполнить приказ.

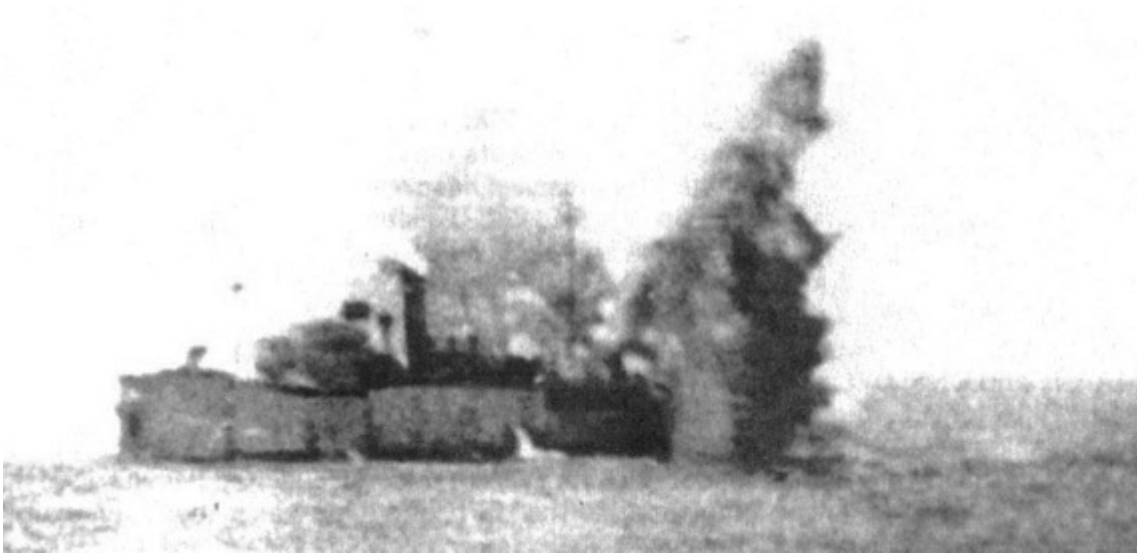
He-111Н-6 W.Nr.7098 «1Н+GH» лейтенанта Хеннемана, не обращая внимания на ураганный огонь, который велся по нему со всех сторон, пролетел сквозь три колонны транспортов ниже уровня их мостиков. При этом четыре 12-мм пулемета с «Беллингема» и панамского «Эль Капитана» палили по нему в упор, всаживая в фюзеляж очередь за очередью.

«Хейнкель» загорелся, но все равно шел на свою цель. Уже было очевидно, что это британский пароход «Наварино» тоннажем 4841 брт, плывший в одной из средних колонн. Его зенитчики, увидев идущий прямо на них самолет, тоже вели отчаянный огонь, но это уже не помогло. Хеннеман нажал на кнопку сброса и две торпеды устремились к своей жертве.

Вскоре прогремел мощный взрыв, транспорт потерял управление и по дуге выкатился из своей колонны. «Наварино» получил тяжелые повреждения, и уцелевшие члены команды оставили его.

Тем временем горящий торпедоносец, пролетев еще немного вперед, рухнул в воду возле американского транспорта «Вашингтон», шедшего головным во второй колонне. С последнего видели, что один из летчиков пытался выбраться из тонущей машины, но не успел. Вместе с «Хейнкелем» на дно ушли его пилот лейтенант Хеннеман,^[69] штурман унтер-офицер Герберт Габриэль (Herbert Gabriel), бортрадист унтер-офицер Йохан Цопес (Johann Zopes) и бортстрелок обер-ефрейтор Артур Шольц (Arthur Scholz).

Пилот другого самолета – лейтенант Георг Каунмейер (Georg Kaunmeyer), – увидев прямо перед собой американский эсинец «Уэйнрайт», ведущий интенсивный огонь, сбросил первую торпеду. Уже через несколько секунд его He-111Н-6 W.Nr.7156 «1Н+MH» получил два прямых попадания и загорелся. Каунмейер и его штурман фельдфебель Феликс Шленкерманн (Felix Schlenkermann) получили ранения.



Момент попадания авиационной торпеды в британский пароход «Наварино»



Торпедоносец He-111H-6 «1H+ML» из 3-й эскадрильи KG26, июль 1942 г.

Тем не менее Каунмейер успел сбросить и вторую «сигару», прежде чем торпедоносец плюхнулся на воду недалеко от английского эсминца «Ледбьюри». На этот раз немецким летчикам повезло больше. Их самолет держался на воде продолжительное время, словно, не собираясь тонуть. Раненые пилот и штурман, а также не пострадавшие бортрадист унтер-офицер Гельмут Клауснитцер (Helmut Clausnitzer) и бортстрелок ефрейтор Теодор Мандс (Theodor Mands) смогли спокойно выбраться и пересечь в резиновую спасательную лодку. Вскоре все они были подобраны шлюпкой, спущенной с эсминца, и попали в плен к англичанам.

Остальные «Хейнкели» сбросили свои торпеды «гребенкой». Капитан теплохода «Донбасс» потом писал в отчете: *«Караван открыл ураганный огонь по торпедоносцам. Наши пушки и пулеметы вели огонь по низко идущим торпедоносцам, которые приближались к судам и сбрасывали по две торпеды почти в упор...»*

На воде показались следы идущей на нас торпеды. Дали полный ход, кормовое орудие и пулеметы открыли огонь по торпедке. Разрывы были у торпеды. Взяли право на борт, и торпедка

прошла у самого ахтерштевня. В это время замечен след второй торпеды, идущей на нас. Взяли влево, и торпеда прошла в одном метре от носа теплохода».

Одна из двух торпед, сброшенных с He-111 командира I./KG26 гауптмана Эйке, попала в правый борт американского транспорта «Уильям Хупер» тоннажем 7177 брт, который шел головным в пятой колонне конвоя. В результате у него взорвался котел правого борта, при этом части и осколки механизмов вылетали даже через дымовую трубу. Погибли три вахтенных моряка.

Во время этой атаки немецкий самолет получил несколько попаданий, но смог впоследствии вернуться на аэродром Бардуфос. Транспорт же, охваченный клубами пара, копоти и асбестовой пыли, стал медленно оседать. Начался пожар в машинном отделении, загорелось масло в отстойной цистерне. Уцелевшие 55 человек команды немедленно оставили его, пересев в три шлюпки и на два спасательных плота. Через сорок минут одиннадцать из них были взяты на борт спасательного судна «Замалек», а остальные – на борт спасателя «Рэтлин».

Практически одновременно с попаданием в «Уильям Хупер» еще одна из сброшенных немцами торпед поразила советский танкер «Азербайджан» тоннажем 6114 брт, пройдя перед этим за кормой британского танкера «Олдерсдейл». В топливном танке, расположенном прямо перед машинным отделением, прогремел сильный взрыв. В небо поднялся огромный столб черного дыма.

Капитан В. Н. Изотов потом рассказывал: *«...сильный взрыв потряс судно, все загрохотало вокруг. Взметнулся столб огня выше мачты. Судно осело кормой и стало крениться на правый борт. Через несколько минут перекачкой груза удалось выровнять крен».* Между тем на танкере началась паника. Четыре моряка во главе с комиссаром поспешно покинули судно на наскоро спущенной шлюпке и были подобраны эсминцем. Последующие несколько шлюпок опускали так быстро, что они упали в воду, а вместе с ними посыпались и люди.

Однако часть экипажа, в основном женщины, во главе с капитаном Изотовым решила «стоять насмерть». Организовался даже свой «заградотряд», открывший огонь из пулемета по очередной отплывающей шлюпке с паникерами. Потом женщины-матросы приступили к тушению пожара. Все это казалось проплывавшим поблизости англичанам полнейшей дикостью, ибо они и представить не могли наличие женского пола на своих судах.

В ходе этого налета отличились артиллеристы американского транспорта «Хузиер» и панамского судна «Трубадур». Они сумели расстрелять шедшие на них торпеды, и это при том, что скорость хода последних составляла 30 узлов.

Таким образом, в ходе этой атаки пилотам I./KG26 удалось поразить три цели. Помимо этого, многие транспорты получили новые повреждения от дружественного огня с других судов. Танкер «Азербайджан» сумел устранить повреждения и продолжить путь. Транспорт «Наварино» вскоре был добит артиллерийским огнем с кораблей охранения и затонул. Один из эскортных кораблей в течение часа безуспешно обстреливал тяжело поврежденный «Уильям Хупер», пытаясь добить его. Однако транспорт упорно держался на воде, и в конце концов англичане оставили его. Около 23.00 того же дня судно обнаружила подлодка U-334 капитан-лейтенанта Хилмара Симона (Hilmar Siemon). Но две выпущенные ею торпеды тоже не принесли успеха: первая просто не взорвалась, а вторая прошла мимо. В итоге немцы всплыли, благо союзников поблизости уже не было, и потопили транспорт артиллерийским огнем.

Потери I./KG26 составили четыре самолета. О «Хейнкелях» лейтенантов Хеннемана и Каунмейера уже упоминалось выше. Зенитным огнем был поврежден He-111H-6 W.Nr.7147 «1H+LK» обер-лейтенанта Скёнера (Sc?ner) из 2-й эскадрильи. Немного не дотянув до аэродрома Бардуфос, он сел на воду около западного побережья острова Кваную, в 30 км западнее Тромсё. Его экипаж – Скёнер, штурман фельдфебель Шуманн (Schumann), бортрадист унтер-офицер Альфред Милевски (Alfred Milewski) и бортстрелок унтер-офицер Безер (Beser) – уцелел и был подобран норвежскими рыбаками.

Еще один торпедоносец – He-111H-6 W.Nr.4966 – получил повреждения средней тяжести (25 %). Он благополучно вернулся в Бардуфос, но с убитым бортстрелком унтер-офицером Герхардом Арнольдом (Gerhard Arnold) на борту.

Кроме того, из разведывательного полета обратно не возвратилась летающая лодка Bv-138C-1 W.Nr.310119 «7R+HH» из 1-й эскадрильи Aufkl.Gr.125 (See), которая вела наблюдение за конвоем PQ?17. Все пять членов ее экипажа – пилот унтер-офицер Вальтер Каль (Walter Kahl), штурман

лейтенант Хуго Зигль (Hugo Siegl), бортрадист унтер-офицер Герберт Якоб (Herbert Jacob), бортмеханики унтер-офицер Гельмут Целльнер (Helmut Zellner) и обер-ефрейтор Гельмут Берхардт (Helmut Berhardt) – пропали без вести.

Тут надо отметить, что, несмотря на очевидный героизм экипажей и достигнутые успехи, действия торпедоносцев все же оказались не столь эффективными, как то представлялось и хотелось Гитлеру. Были сброшены по крайней мере тридцать торпед, но из них лишь три достигли целей. Вынужденные идти по прямой, не отворачивая, «Хейнкели» были слишком уязвимы для зенитного огня. Скажем, при сбросе торпеды F5 пилот должен был выдерживать скорость не более 190 км/ч и высоту 20–30 метров.

Однако у немцев в кармане был еще один «туз»...

«Черное воскресенье»

В 22.00 4 июля коммодор конвоя Даудинг получил неожиданный приказ рассредоточиться, то есть распустить строй, после чего следовать в советские порты поодиночке. Он мотивировался «угрозой со стороны германских надводных кораблей». Это решение, много раз раскритикованное в отечественной и зарубежной историографии, было, мягко говоря, не очень умным.

Эскадра Кригсмарине во главе с линкором «Тирпиц» действительно через тринадцать часов вышла в море. Однако распускать конвой PQ-17 все равно не следовало. Напротив, идущие плотным строем транспорты в охранении эсминцев и тральщиков отнюдь не представляли собой легкую мишень. В данном случае благодаря буйному воображению первого лорда Адмиралтейства престарелого адмирала Дадли Паунда линкор «Тирпиц» фактически выиграл сражение, даже не вступив в него. Более всего эта ситуация напоминала картежную игру, когда лишь один взмах козырным тузом приводит к поражению противника.

Поначалу транспорты просто бросились врассыпную, но потом стали сбиваться в небольшие группы, прикрываемые оставшимися двенадцатью кораблями охранения: корветами, тральщиками, вооруженными траулерами и кораблями ПВО. И это была не такая уж легкая мишень для авиации, как у нас это принято утверждать.

Самолеты-разведчики Люфтваффе обнаружили произошедшие изменения в 00.30 5 июля. Затем все воскресное утро за разрозненным конвоем следили летающие лодки Bv-138. Их экипажи сообщали по радио, что над морем опять стоит туман и видимость очень плохая. Это заставило штаб 5-го воздушного флота на некоторое время отложить атаки. В то же время подводные лодки отправили на дно два транспорта. Их 533-мм торпеды имели больший заряд взрывчатки, чем авиационные,^[70] поэтому субмаринам зачастую хватало одного попадания для того, чтобы цель пошла ко дну. Кстати, это еще одна причина сравнительно малой эффективности торпедоносцев.

В 15.00 туман несколько рассеялся, и в воздухе появились первые бомбардировщики из III./KG30. Три Ju-88A с пикирования атаковали американский транспорт «Файрфилд Сити» тоннажем 5686 брт. Первая серия бомб взорвалась возле правого борта, но уже пилот второго «Юнкерса» сумел добиться попадания в корму, а третий – в крыло ходового мостика. Судно, получив многочисленные повреждения, загорелось и вскоре затонуло. Уцелевшие члены его команды смогли затем на трех спасательных шлюпках добраться до Новой Земли.

Приблизительно в это время другое американское судно – «Петер Керр» тоннажем 6476 брт – было атаковано «семеркой» торпедоносцев He-115 из 1-й эскадрильи K.Fl.Gr.906 во главе с обер-лейтенантом Вольфгангом Хервартцом (Wolfgang Herwartz). Один за другим гидросамолеты заходили в атаку, но капитан транспорта постоянно менял курс, двигаясь неправильным зигзагом. Зенитчики же, едва очередной самолет подходил на расстояние выстрела, открывали по нему шквальный огонь. Эта дуэль продолжалась около часа, причем все четырнадцать торпед, сброшенных немцами, прошли мимо. Но передохнуть команде судна долго не дали.

Около 17.00 торпедоносцев сменили пикирующие бомбардировщики из II./KG30. Четыре Ju-88A спикировали на «Петер Керр» под разными курсовыми углами. Артиллеристы снова стреляли довольно эффективно и даже добились попаданий в самолет командира 6-й эскадрильи гауптмана Вилли Флехнера. Однако уже пилот следующего «Юнкерса» – лейтенант Вилли Клаузнер – добился сразу трех прямых попаданий.

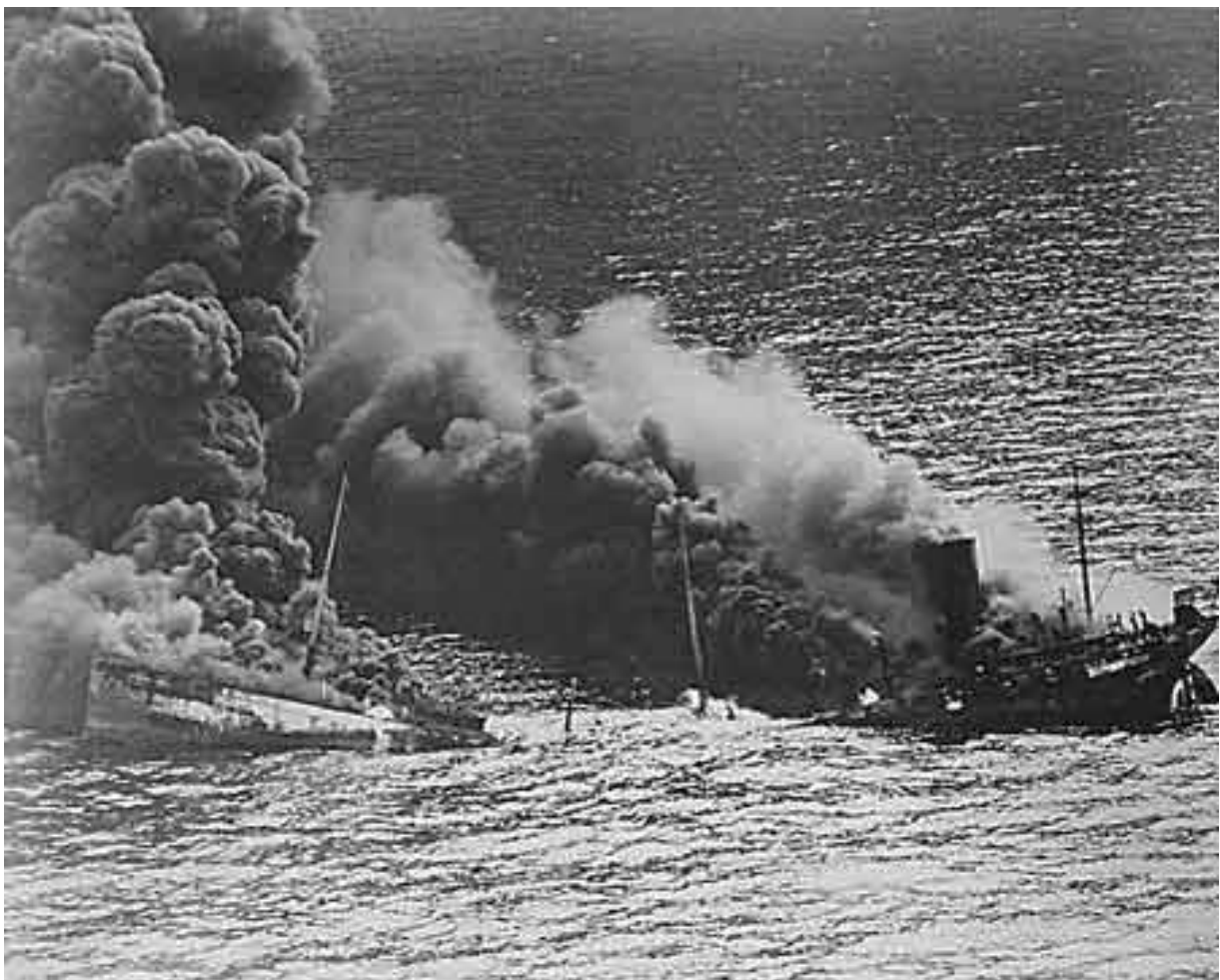
В результате взрывов фугасных бомб на «Питере Керре» возникли пожары в трюме № 3, на грузовой палубе и в радиорубке. Взрывной волной были разорваны пожарные магистрали, так что тушить огонь было нечем. Кроме того, ударным воздействием при взрывах других бомб, упавших в непосредственной близости от бортов судна, было выведено из строя рулевое управление. Вскоре после того как команда оставила транспорт, перебравшись в две спасательные шлюпки, «Питер Керр» взорвался. Этот пример снова показал, сколь эффективны пикирующие бомбардировщики по сравнению с торпедоносцами.

Экипажи летающих лодок Вв-138 постоянно докладывали обстановку в Норвегию. Из их сообщений следовало, что конвой рассредоточился на пространстве примерно 150 миль, большинство судов следуют мелкими группами по два-три корабля. В то же время погода улучшилась, не осталось и следов от тумана. Все это благоприятствовало новым воздушным ударам.

Командир KG30 обер-лейтенант Эрих Блоедорн решил бросить в бой все три свои авиагруппы, то есть 70 бомбардировщиков. И после 16.00 охота на транспорты PQ-17 продолжилась.

Первой была атакована группа из трех судов, следовавшая в охранении британского тральщика «Саламандер». Несколько бомб взорвались около левого борта английского танкера «Олдерсдейл» тоннажем 8402 брт. От динамического удара вышли из строя машины, разорвало паропроводы, а насосный отсек получил пробоину и был быстро затоплен.

Потерявший ход танкер поначалу был взят тральщиком на буксир. Однако уже вскоре стало ясно, что ничего хорошего из этого не получится, тем более в условиях высокой активности вражеской авиации и подлодок. Команда из 54 человек покинула «Олдерсдейл» и перебралась на тральщик «Саламандер».



Горящий и тонущий транспорт



He-111H-6 «1H+ML» из 3-й эскадрильи KG26, июль 1942 г. На киле видно обозначение поврежденного самолетом корабля

Добить судно, в танках которого находилось 8000 тонн мазута, не удалось ни огнем из 102-мм орудий, ни глубинными бомбами. Танкер зрительно осел в воду, но тонуть так и не собирался. В итоге его оставили дрейфовать на волнах.^[71]

Несколько Ju-88 атаковали стихийно сформировавшийся маленький караван в составе спасателей «Заафаран» и «Замалек», корабля ПВО «Паломарес», двух тральщиков и британского транспорта «Оушен Фридом». Надо отметить, что спасательные суда имели хорошее вооружение: два 100-мм орудия, две 40-мм пушки «Бюфорс», восемь 20-мм зенитных автоматов «Эрликон» и два крупнокалиберных пулемета на турели. Но отбить стремительную атаку пикировщиков морякам не удалось.

Три фугасные бомбы взорвались рядом с «Заафараном». От сильного сотрясения в его машинном отделении были сорваны с фундаментов многие механизмы. Пробоины в корпусе ниже ватерлинии оказались столь большими, что спасатель ушел в пучину в течение всего лишь четырех минут.

Немного северо-западнее, ближе к кромке льдов, плыл британский транспорт «Олстон» тоннажем 7195 брт. Сначала одинокое судно атаковали пять торпедоносцев, но опять десять дорогостоящих «сигар» прошли мимо. После этого в небе появились восемь «Юнкерсов» из III./KG30, несшие значительно более дешевые и надежные бомбы. Они один за другим срывались в пике, выпускали воздушные тормоза и неслись на «Олстон». Затем на него с воем падали бомбы.

Три из них взорвались рядом с кормой судна. Но и этого хватило. Динамической ударной волной перебило все паропроводы и сорвало с креплений насосы. После того как машинное отделение начало заполняться водой, команда оставила транспорт. Через час его по уже сложившейся в Заполярье традиции добила подлодка U-334.

В 17.00 еще семь Ju-88 атаковали одиночное американское судно «Пан Крафт» тоннажем 5644 брт. Одна бомба попала в трюм № 3, а две другие взорвались рядом с бортом. Повреждения, полученные транспортом, были очень похожи на предыдущий случай. От динамического удара корпус проломился, обшивка треснула и в машинное отделение хлынула вода.

Команда, как того и требовала инструкция, поспешно покинула транспорт, пересев в шлюпки. В 19.45 моряки были подобраны проходившим мимо английским корветом «Лотус». Что касается самого «Пан Крафта», то он горел еще больше суток и только поутру 7 июля взлетел на воздух.

Три судна бывшего конвоя – «Паулу Поттер», «Вашингтон» и «Болтон Каствл» – двигались компактной группой. Они пытались пройти на восток вдоль самой кромки льда, но вскоре впереди открылась полоса тяжелых льдов и плавающих айсбергов. Пришлось свернуть на юго-восток, и

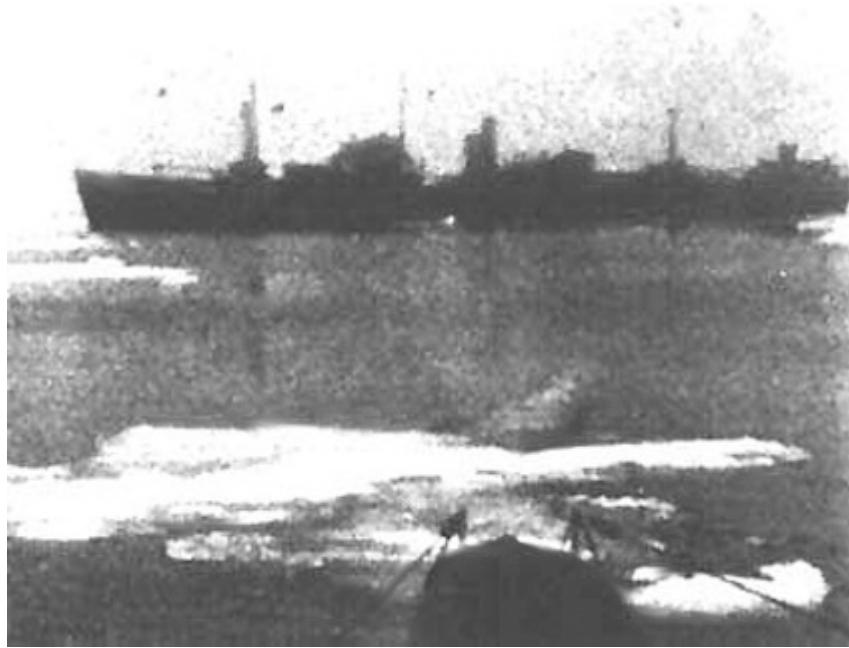
вскоре в небе появился одиночный Ju-88. Сначала он мирно парил в небе, словно орел, видимо, присматриваясь к жертвам, но потом перешел в пикирование с кормовых углов. Матросы открыли огонь из всего, что было на борту транспортов, и в итоге пилот не смог точно прицелиться, положив бомбы далеко от судов. Но самое плохое состояло в том, что теперь их обнаружили и что теперь им далеко не уйти.

Действительно, уже через полчаса в полярном небе появились шесть «Юнкерсов» во главе с командиром III./KG30 гауптманом Херрманом. Сделав заход, они начали пикировать на концевой транспорт «Вашингтон» тоннажем 5564 брт. Вскоре возле правого борта прогремели мощные взрывы, окатившие палубы потоками ледяной воды. От ударного воздействия вышло из строя рулевое управление, а через разошедшиеся швы обшивки начала быстро поступать вода. Стоявшие на палубе американские грузовики в результате пулеметного обстрела загорелись. Команда, помня, что на борту, помимо всего прочего, находится еще и 500 тонн тринитротолуола, поспешила покинуть судно, которое вскоре затонуло.

Следующей жертвой пилотов Люфтваффе стал британский «Болтон Кастрл» тоннажем 5203 брт, трюмы которого были забиты кордитом. И именно в грузовой трюм попала одна из сброшенных бомб. Раздался рев пламени, напоминавший шум мощного водопада, потом над судном поднялся огромный грибовидный столб огня и дыма. Температура горения стала такой огромной, что стальной корпус начал плавиться! Едва уцелевшие моряки успели спустить шлюпки и пересечь в них, как судно начало быстро погружаться и кормой вперед ушло под воду.



Тонувший союзный транспорт, Баренцево море, 5 июля 1942 г. Фото сделано с борта Ju-88 «4D+FN» лейтенанта Вилли Эркенса (Willi Erkens) из III./KG30



Датский пароход «Паулуc Поттер», брошенный командой и дрейфующий во льдах.
Фото сделано с мостика подлодки U-255 13 июля 1942 г.

Не успел «Болтон Каcтл» скрыться под водой, как два прямых попадания получил и датский пароход «Паулуc Поттер» тоннажем 7168 брт. Взрывами у него оторвало рули и погнуло винты. Вода залила машинное отделение, и капитан сделал логичный вывод, что борьба за живучесть бесполезна. 66 членов команды и одиннадцать русских пассажиров покинули судно и перебрались в шлюпки.^[72]

Затем около 18.00 пять Ju-88 из III./KG30 атаковали американский транспорт «Даниэль Морган» тоннажем 7177 брт. Несмотря на бешеный огонь зениток и пулеметов, один из пилотов сумел удачно прицелиться. Бомбы разорвались около правого борта, сильно повредив корпус и обшивку. В итоге были затоплены трюмы № 4 и 5, судно накренилось на правый борт.

В 22.52 того же дня поврежденный «Даниэль Морган» был торпедирован подлодкой U-88 и скоро ушел под воду кормой вперед. Команда успела спустить три шлюпки, и на следующее утро 51 человек был взят на борт советского танкера «Донбасс».

Интересный случай произошел в этот день с американским транспортом «Беллингем», шедшим в сопровождении британского спасательного судна «Рэтлин». Ему удалось уклониться от сброшенных на него бомб, и те угодили в проплывавший неподалеку айсберг. В результате взрыва ледяная глыба была «потоплена», разлетевшись на куски.

Всего же в течение 5 июля 1942 г., позднее прозванного союзными моряками «черным воскресеньем», конвой PQ-17 потерял четырнадцать судов. Пилоты KG30 «Адлер» потопили четыре транспорта и одно спасательное судно, еще четыре транспорта в ходе их воздушных атак получили сильные повреждения. Затем три из них были добиты подлодками, а одно судно в результате продолжавшегося на его борту пожара взорвалось через день без всякой посторонней помощи.

Этот успех стоил Люфтваффе двух самолетов. Все «Юнкерсы» благополучно вернулись на аэродромы Банак и Бардуфос. Потери же понесли торпедоносцы из I./KG26, также вылетавшие для атак судов конвоя:

– He-111H-6 W.Nr.7084, поврежденный зенитным огнем, сел «на живот» на побережье Маланген-фьорда, в 50 км юго-западнее Тромсё. Самолет уже не подлежал ремонту, но его экипаж остался невредимым;

– He-111H-6 W.Nr.7011 дотянул до аэродрома Бардуфос, но из-за повреждений, полученных в результате зенитного огня, потерпел аварию во время посадки. Бортрадист унтер-офицер Эрих Лендл (Erich Lendl) погиб, пилот фельдфебель Эмиль Клара (Emil Klara) и штурман обер-лейтенант Йоахим Мюллер (Joachim Müller) были ранены, и лишь один бортстрелок вышел сухим из воды.

Дополнительным ударом для союзников в тот день стали события, разыгравшиеся вечером у северо-западной оконечности Исландии. Там обратный конвой QR-13 около 22.00 по ошибке зашел на минное заграждение, выставленное самими же англичанами. В итоге на минах подорвались и затонули сразу пять транспортов: три американских, один панамский и один советский, общим тоннажем в 30 115 брт.

Охота продолжается

В течение 5 и 6 июля уцелевшие суда конвоя PQ-17 продолжали идти на восток, к архипелагу Новая Земля. Там они в районе пролива Маточкин Шар поворачивали на юг – к горлу Белого моря.

Семь судов двигались относительно компактной группой вдоль безжизненной кромки пакового льда. В 10.45 над ними пролетел FW-200 из I./KG40, чей экипаж сразу же сообщил об их местонахождении. Дальнейшие события представляли собой эпизодические стычки между немецкими самолетами и уцелевшими судами на обширном пространстве в треугольнике Новая Земля – Иоканга – горло Белого моря и южнее.

В 18.10 на американский транспорт «Пан Атлантик» тоннажем 5411 тонн, находившийся северо-восточнее мыса Канин Нос, спикировал одиночный Ju-88А. Судно получило два прямых попадания, причем в трюм, заполненный кордитом. В результате произошел мощнейший взрыв, оторвавший всю носовую часть. После этого останки транспорта быстро ушли под воду, унеся с собой 26 моряков. Больше всего эта результативная атака расстроила... командиров подлодок U-88 и U-703, уже готовившихся к торпедной атаке на этот транспорт.

Вечером этого же дня на поиск судов союзников вылетали и торпедоносцы I./KG26, однако им ничего не удалось обнаружить.

К середине дня 7 июля в западной части пролива Маточкин Шар собрались шесть уцелевших транспортов, три корвета, два корабля ПВО и два спасательных судна. При этом на одном из спасателей находились моряки с пяти потопленных судов. Этот небольшой конвой получил приказ следовать в Архангельск, и в 19.00 он отправился в путь.

Остаток дня прошел спокойно, но уже в 02.30 8 июля над караваном прошел четырехмоторный самолет. Это был FW-200 C-4 W.Nr.0101 «F8+EH» командира 1-й эскадрильи KG40 обер-лейтенанта Альберта Грамкова (Albert Gramkow), вылетевший с аэродрома Петсамо.

Союзные моряки уже привыкли к немецким разведчикам, которые, казалось, держали под наблюдением весь Ледовитый океан, но этот, на их взгляд, повел себя непривычно. «Кондор» перешел в пологое пике и, пролетев над кораблями, сбросил три бомбы, которые взорвались в 20 метрах от транспорта «Беллингем».

Затем самолет развернулся и выполнил второй заход на судно, ведя огонь из носовой 20-мм пушки. Зенитный расчет открыл огонь из 12-мм пулемета, но это не произвело на немцев никакого впечатления. Когда четырехмоторная машина проносилась мимо на уровне мачт, хвостовой бортстрелок дал по транспорту длинную очередь, изрешетив трубу и надстройки, а также пробив цистерну с аммиаком.

Однако при этом обер-лейтенант Грамков явно недооценил огневую мощь неказистого с виду спасательного корабля «Рэтлин», который по-прежнему сопровождал «Беллингем». В итоге «Кондор» получил несколько попаданий из скорострельного 40-мм «Бофорса», установленного на корме спасателя. Один из его двигателей начал сильно дымить, и самолет, клюнув носом, начал стремительно терять высоту и вскоре рухнул в море слева по носу от «Беллингема».

С «Рэтлина» сразу спустили катер, но когда тот, пробираясь среди льдин, подошел к месту падения, обломки расколовшегося надвое фюзеляжа уже погрузились, а на поверхности остались только бумажки и два мертвых тела...

Вместе с Грамковым погибли и остальные семь членов его экипажа: второй пилот обер-фельдфебель Антон Мохайм (Anton Mohaim), штурман лейтенант Георг Либенау (Georg Libenhau), бортрадисты унтер-офицер Хейнц Лакси (Heinz Laxy) и обер-ефрейтор Герхардт фон Штокки (Gerhardt von Stocki), бортмеханики обер-фельдфебель Рюдигер Веддинг (Rüdiger Wedding) и фельдфебель Герхард Фишер (Gerhard Fischer), а также бортстрелок унтер-офицер Франц Вельтерс (Franz Welters).

Тем временем еще вечером 6 июля Северный флот начал поиски судов пропавшего конвоя PQ-17. В 15.25 узел связи Беломорской флотилии получил радиограмму с танкера «Донбасс» об атаке авиации противника в 260 милях к северу от мыса Канин Нос. Командир Иокангской ВМБ капитан 1-го ранга Дианов выслал ему на помощь сторожевой корабль «Сапфир» старшего лейтенанта Паровенко.

В 12.00 7 июля сторожевик прибыл в точку предполагаемого нахождения «Донбасса», но ничего там не обнаружил. У команды даже закралась мысль, что транспорт уже лежит на дне. Но вскоре поступили уточняющие данные о текущих координатах танкера, и «Сапфир» лег на обратный курс. Но через три часа он сам был обнаружен «четверкой» Ju-88, чьи экипажи приняли его за одно из судов конвоя PQ-17. Один за другим «Юнкерсы» начали пикировать на сторожевик, моряки же открыли огонь из 45-мм пушек и пулеметов ДШК. Одновременно Паровенко приказал резко переложить руль «лево на борт». В итоге все сброшенные бомбы легли мимо цели.

Самолеты улетели, но вскоре им на смену появилось уже восемнадцать Ju-88 из KG30. Группами и поодиночке они один за другим срывались в пики и с разных курсовых углов атаковали «Сапфир». Однако сторожевик – это все же не то, что неповоротливый транспорт, набитый грузами. Он маневрировал быстро, к тому же его команде уже не раз приходилось сталкиваться с пикирующими бомбардировщиками.

В итоге пилотам Люфтваффе не удалось добиться прямых попаданий. Однако динамическими ударами при близких разрывах бомб были выведены из строя левая машина, гирокомпас и радиостанция. Разошлись швы обшивки корпуса, вода затопила три кладовые. Корабль накренился на левый борт и потерял ход.

Экипаж начал борьбу за выживание. Были сформированы аварийные группы, которые навели пластырь на поврежденные места корпуса, заделали трещины и отверстия от вылетевших заклепок, запустили водоотливные средства. Удалось предотвратить гибель корабля, а потом и запустить машину и даже починить радиостанцию.

К утру 8 июля «Сапфир» дошел до полуострова Канин, где его встретили СКР-20, тральщики и спасательное судно «Шквал». На следующий день сильно поврежденный сторожевик пришел в Молотовск, где встал на ремонт, продолжавшийся три с половиной месяца. Сам же «Донбасс», из-за которого и пострадал «Сапфир», отбил от атак авиации и благополучно дошел до Архангельска в сопровождении британских корветов.

9 июля панамский транспорт «Эль Капитан», шедший в составе группы транспортов из PQ-17 в Архангельск, был в 01.50 атакован одиночным Ju-88А из II./KG30. В результате взрыва трех фугасных бомб судно было повреждено, но сохранило ход. Затем в 05.45 приблизительно в 200 км северо-восточнее мыса Святой Нос на него еще три «фугаски» сбросил «Юнкерс» лейтенанта Бюлера. Они все взорвались в непосредственной близости от его кормы с правого борта.

На этот раз «Эль Капитан» получил фатальные повреждения. Динамическим ударом была пробита обшивка корпуса в районе ахтерпика и разорвана переборка, отделявшая его от трюма № 4, выбиты кингстоны, а также лопнули топливопроводы и паровые магистрали. В машинном отделении со своих фундаментов сорвало все механизмы и агрегаты, расположенные по правому борту.

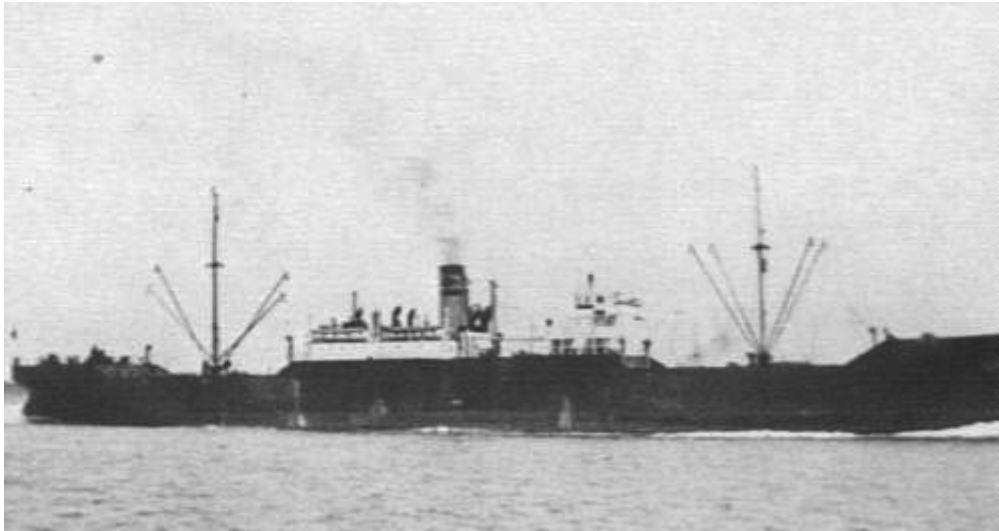
Уже вскоре трюмы № 4 и 5 были затоплены, а потерявший ход «Эль Капитан» стал оседать на корму. Этого было достаточно, чтобы капитан Джон Терик принял решение оставить транспорт. Его команда из 48 моряков и одиннадцать пассажиров пересели в шлюпки. Через некоторое время все они были подобраны английским вооруженным траулером «Лорд Остин», корпус которого тоже дал течь из-за близких разрывов бомб.

И опять повторилась уже знакомая картина. Траулер попытался артиллерийским огнем добить «Эль Капитан», но тот упорно держался на воде. Не преуспев в этом деле, англичане отправились дальше. За них эту «работу» традиционно выполнила Кригсмарине. В 00.45 10 июля дрейфующий транспорт был добит подлодкой U?251 капитан-лейтенанта Генриха Тимма.

В 20.15 9 июля экипаж Bv-138 из K?Fl.Gr.406, совершавшего очередной разведывательный полет над Баренцевым морем, обнаружил несколько транспортов, продвигавшихся от Новой Земли к горлу Белого моря. Чуть позднее сообщение и координаты поступили также и с борта подлодки U-255.



Советский сторожевой корабль «Сапфир»



Американский транспорт «Хузи», шедший в составе конвоя PQ-17

Около полуночи, а напомним, что стоял полярный день, в воздух поднялись Ju-88А из II. и III./KG30. Увидев приближавшиеся бомбардировщики, англичане в панике пытались связаться с русскими на указанной радиоволне и вызвать истребители прикрытия. Но связь установить так и не удалось. Американский моряк Пол Лунд вспоминал: *«Они шли прямо на нас, и когда оказались рядом с конвоем, то разделились, чтобы атаковать с разных сторон. Затем еще пять точек появились с другого направления. Немцы спокойно выбирали цель и пикировали, хотя не спускались слишком низко. От каждого самолета отделялись три бомбы. Нам оставалось ждать, затаив дыхание, пока три огромных столба воды не поднимались в небо...»*

В ходе первого удара две бомбы взорвались у бортов вооруженного траулера «Лорд Остин» и еще три – рядом с кораблем ПВО «Позарика».

Тем временем несколько Ju-88 спикировали на американский транспорт «Хузи» тоннажем 5060 брт. Моряки открыли по ним огонь из 12-мм пулеметов. Первый пилот промахнулся, зато второй – гауптман Доне – положил свои «фугаски» в полтора метра от правого борта судна. В результате ударным воздействием разорвало паропроводы, сорвало с фундаментов топливный насос и турбину. Бомбы, сброшенные с третьего «Юнкерса», взорвались в двадцати метрах от левого борта, повредив обшивку. Четвертый же пилот промахнулся.

Продолжать путь самостоятельно «Хузи» уже не мог.^[73] Его команда в количестве 53 человек оставила судно, пересев в четыре шлюпки. Позднее британский корвет «Поппи» нашел моряков уже северо-восточнее мыса Святой Нос и взял их на борт.

Повреждения, полученные большинством транспортов в ходе атак пикирующих бомбардировщиков, были схожими. Это позволяет сделать вывод, что пилоты сбрасывали бомбы не как придется, а целились именно в кормовую часть судов, чтобы прямыми или близкими попаданиями вывести из строя или повредить основные агрегаты в машинном отделении.

Некоторые «Юнкерсы» выходили из пике так низко, что моряки отчетливо видели лица летчиков и бортовые коды на фюзеляжах. Даже сбросив все бомбы, пилоты продолжали делать новые заходы и пикировать на суда, имитируя атаки. Тем самым они отвлекали внимание зенитчиков от тех, кто действительно в данный момент собрался сбросить бомбы, и к тому же заставляли моряков расходовать снаряды и патроны, запас которых не был бесконечным.

В ходе этих налетов в ночь на 10 июля корабли ПВО, корветы и вооруженные траулеры расстреляли почти все остатки своего боезапаса и больше не могли вести интенсивный зенитный огонь. Корвет «Лотус» и вооруженный траулер «Лорд Милтон» уцелели лишь чудом. Вокруг последнего прогремело девять взрывов, окативших корабль тоннами арктической воды.

Спасатель «Замалеk» в результате многочисленных близких разрывов получил множество повреждений и в 03.00 был вынужден остановиться. В машинном отделении корабля творился полный хаос: порвались топливопроводы, сместились опорные подшипники гребных валов и был поврежден генератор.

Надо отметить, что ВВС Северного флота пытались прикрыть остатки конвоя PQ-17 силами дальних истребителей 95-го ИАП. В первых числах июля Пе-3 перелетели на полевую площадку в удаленном районе Кольского полуострова. Никакого аэродромного обслуживания там не было, все техобслуживание осуществляла прилетевшая на самолетах же небольшая группа технического персонала.

6 июля из первого же вылета на разведку погоды над Баренцевым морем не вернулся Пе-3 заместителя командира эскадрильи капитана Н. Ф. Кирикова. Что с ним произошло, так и осталось неизвестным. И сам Кириков, и вылетавший вместе с ним майор Г. В. Бовкунов были объявлены пропавшими без вести.

После этого в течение трех дней «пешки» не летали из-за якобы «плохих погодных условий», которые при этом почему-то не мешали тем же «Юнкерсам» успешно атаковать транспорты союзников. Этот пример наглядно демонстрирует, почему Люфтваффе имело полное господство в воздухе над Ледовитым океаном. Лишь утром 10 июля пилотам 95-го ИАП наконец после ряда безуспешных попыток удалось северо-восточнее мыса Святой Нос установить визуальный контакт с небольшой группой союзных судов, двигавшейся в сторону горла Белого моря.

Это были американский транспорт «Сэмюель Чейз» тоннажем 7191 брт и его британский коллега «Оушен Фридом» тоннажем 7173 брт, шедшие под охраной двух тральщиков и двух вооруженных траулеров. В ранние утренние часы матросы, находившиеся на их палубах, могли отчетливо видеть, как вражеские бомбардировщики атакуют другие суда. Никто не питал иллюзий, что их немцы не тронут.

И действительно, в 11.07 появились шестнадцать Ju-88А из опытной эскадрильи и I./KG30. Пройдя высоко над судами и определив, какие из них являются транспортами, пилоты «Юнкерсов» начали заход. Несмотря на пальбу зениток, они уверенно вели свои машины на цель. «Сэмюель Чейз» получил два прямых попадания, еще три бомбы взорвались рядом с бортом. Как обычно, ударная волна разорвала паропроводы и сорвала с крепления механизмы, вследствие чего судно потеряло ход.

Однако на этот раз команда не стала спешно садиться в шлюпки. Поскольку до побережья Кольского полуострова было уже сравнительно недалеко, тральщик «Хэлсион» взял транспорт на буксир и потащил напрямую в Иокангу. Не пострадавший «Оушен Фридом» направился туда же, но по пути он подвергся еще одному воздушному удару и также получил повреждения. Тем не менее обоим судам удалось благополучно добраться до базы.

Пилоты 95-го ИАП уже в привычном для себя духе приписали себе три сбитых и три поврежденных Ju-88. При этом в воздушном бою был поврежден Пе-3, пилот старший лейтенант Сучков получил тяжелое ранение, и на аэродром самолет сажал уже штурман лейтенант Корнилов.

Фактически 5-й воздушный флот Люфтваффе 10 июля лишился только двух бомбардировщиков:

– Ju-88A-4 W.Nr.2137 «4D+AH» командира 1-й эскадрильи KG30 гауптмана Эберхарда Шрёдера (Eberhard Schröder) был действительно сбит одной из «пешек». Самолет рухнул где-то в Баренцево море, и его экипаж – Шрёдер и три унтер-офицера: штурман Рудольф Деккер (Rudolf Decker), бортрадист Ханс Мюльпольтнер (Hans Mühlpoltner) и бортстрелок Альберт Агель (Albert Agel) – пропал без вести;

– Ju-88A-4 W.Nr.140043 «4D+QA» из опытной эскадрильи KG30, согласно немецким данным, был сбит зенитным огнем и упал в воду в районе Иоканги. И опять четыре летчика, составлявшие его экипаж – пилот обер-фельдфебель Курт Мейер (Kurt Meyer), унтер-офицеры: штурман Йозеф Гайер (Josef Gaier), бортрадист Руди Шнейдер (Rudi Schneider) и бортстрелок Йозеф Лиске (Josef Lyske) – пополнили список пропавших без вести.

12 июля 1942 г. немецкие самолеты-разведчики обследовали Белое море, побережье Кольского залива и примыкающие к ним воды Баренцева моря. В результате не было обнаружено ни одного торгового судна. На основании этого генерал-oberst Штумпф поспешил доложить рейхсмаршалу Герингу о полном уничтожении конвоя PQ-17.

Однако это было не совсем так. К середине июля у мрачных берегов архипелага Новая Земля скопилось еще несколько судов этого каравана. Среди них были поврежденный советский танкер «Азербайджан» и английское САМ-судно «Эмпайр Тайд». В южной части залива Моллера на камни недалеко от берега сел американский транспорт «Уинстон Сейлем» тоннажем 6233 брт. Команда покинула его и сошла на берег. Однако промеры, произведенные с прибывшего мотобота «Мурманец», показали, что судно можно снять с мели. Его корпус имел повреждения только наружной обшивки, второе же дно было в сохранности, и вода внутрь не поступала.

В 17.30 20 июля конвой двинулся в путь. В его составе были пять транспортов, танкер «Азербайджан», четыре британских корвета, минный заградитель «Мурман» и тральщик Т?38. В районе к югу от острова Колгуев охранение было усилено подошедшими эсминцами «Урицкий» и «Валериан Куйбышев», четырьмя английскими тральщиками и кораблем ПВО «Позарика». С воздуха караван прикрывали двухмоторные истребители Пе-3 и бипланы И-153. К счастью, на Белом море в это время стоял туман, что и помешало Люфтваффе полностью истребить остатки конвоя. В воздухе имели место несколько стычек, в ходе которых бортстрелками Ju-88 была сбита одна «Чайка».

На этом проводка многострадального конвоя PQ-17, описанная потом в десятках книг и фильмов, закончилась. В общей сложности Люфтваффе произвело 202 самолетовылета на атаки конвоя, в том числе 130 – пикирующие бомбардировщики Ju-88, 43 – торпедоносцы He-111 и 29 – гидросамолеты He-115. На основании донесений пилотов и данных аэрофотосъемки 5-го воздушного флота Люфтваффе сделало вывод, что авиацией были потоплены 22 торговых судна общим тоннажем 142 000 брт, а также два сторожевых корабля, один крейсер и один эсминец.

Реальные же достижения немцев несколько отличались от заявленных. Всего ударами с воздуха были потоплены семь судов общим тоннажем 35 534 брт. Еще восемь транспортов общим тоннажем в 51 062 брт получили тяжелые повреждения, были брошены командами и затем добыты подлодками или своими же кораблями охранения. Как минимум 80 % в доле их «потопления» можно смело отнести на счет Люфтваффе. Еще три поврежденных судна смогли добраться до порта назначения.

В ходе атак конвоя PQ-17 торпедоносцы сбросили 61 торпеду, тяжело повредив четыре судна, три из которых затем были добыты. Таким образом, процент попаданий составил 6,6 %. Самой результативной оказалась атака в тумане одиночного He-115, когда цель поразила одна из двух сброшенных «сигар». Этот факт доказал, что применение торпедоносцев может быть эффективным лишь при благоприятном совпадении сразу многих факторов: погодные условия, внезапность, время дня, видимость и так далее.

При этом собственные потери Люфтваффе составили одиннадцать самолетов: пять He-111Н-6, два Ju-88А, два Bv-138 и по одному FW?20 °С и He-115. Это было во много раз меньше заявленного союзниками числа. Обращает внимание, что почти половину потерянных самолетов составили опять-таки торпедоносцы.

Всего же конвой PQ-17 потерял 24 судна, вместе с которыми ушли в пучину 100 тысяч тонн различных грузов, в том числе 3350 автомобилей, 430 танков, 210 самолетов, огромное количество другого имущества: топливо, взрывчатка, химические материалы, металлы и прочее.

В море чисто!

После разгрома PQ-17 в Заполярье наступило затишье. Немецкие летающие лодки и «Кондоры» беспрепятственно бороздили его воздушные просторы. Кроме айсбергов и попадающихся время от времени пятен мазута и плавающих обломков, ничего не было видно. Летчики Люфтваффе, наблюдавшие эту почти идиллическую картину, не без основания испытывали чувство гордости за самих себя.

И действительно, в августе 1942 г. надежда на скорую победу с новой силой зажглась в сердцах немцев и их союзников. Мурманск лежал в руинах, транспорты с американскими танками и самолетами покоились на дне океана, а британское Адмиралтейство и премьер-министр Черчилль пребывали в состоянии шока. Успешно развивались события и на сухопутных фронтах. Танки Вермахта неудержимо рвались к Волге и Кавказу, в Северной Африке войска Роммеля стояли недалеко от Нила, а в Атлантике «волчьи стаи» гросс-адмирала Дёница отправляли на дно одно судно за другим. Японцы же тем временем успешно били англичан на границах Индии. Так что дела, казалось, в общем и целом шли хорошо.

Летчики получали заслуженные награды. 18 августа командир II./KG30 «Адлер», на чьем счету числилось больше всего потопленных судов, гауптман Эрих Штоффреген был награжден Рыцарским Крестом. Такую же награду получил и командир 6-й эскадрильи гауптман Вилли Флехнер.

26 августа гросс-адмирал Редер на встрече с фюрером, проходившей на фоне всех этих оптимистических событий, предположил, что *«полное уничтожение конвоя могло вынудить противника временно закрыть этот маршрут или даже кардинально пересмотреть всю систему линий снабжения»*. В связи с этим он полагал, что Третий рейх одержал окончательную победу в Заполярье и что оно, как театр военных действий, утратило свое стратегическое значение. Однако Гитлер не согласился с этим. Он считал, что, несмотря на почти полный разгром PQ-17, англичане не откажутся от дальнейших попыток провозки новых караванов в Россию. Поэтому он запретил перебрасывать из Норвегии авиагруппы самолетов-разведчиков и торпедоносцев, а также соединения надводных кораблей и под-лодок.

Нацистская пропаганда старалась извлечь максимальную выгоду из победы в Арктике. Взахлеб рассказывая о гибели PQ-17, ведомство Геббельса сообщило всему миру, что немецкие авиация и флот «с нетерпением» ожидают следующего конвоя и готовы также пустить на дно и его.

Тем временем экипажи FW-20 из I./KG40 получили приказ постоянно следить за портами Исландии. Остальные авиагруппы должны были находиться в состоянии повышенной готовности. Однако излишняя бдительность тоже иногда может идти во вред.

1 августа 1942 г. летчики одного из «Кондоров» обнаружили в исландском Хваль-фьорде большое скопление судов. На сделанных ими аэрофотоснимках дешифровщики насчитали 44 транспорта и три танкера. Там же находились крейсер и эсминцы, что вполне могло свидетельствовать о подготовке очередного конвоя. Через три дня от разведки поступило новое сообщение, что рейд Рейкьявика опустел. Кроме того, юго-западнее Шпицбергена были замечены четыре эсминца, направлявшихся на северо-восток.

6 августа, когда от командира подлодки U-405 корветен-капитана Рольфа-Генриха Хопмана (Rolf-Heinrich Hoppmann) пришла радиограмма об обнаружении судов конвоя в Датском проливе, разделяющем Исландию и Гренландию, напряжение в немецких штабах достигло максимума. Командование группой Кригсмарине «Норд» тотчас отправило в море еще десять подлодок, а Люфтваффе получило приказ усилить воздушную разведку. Несмотря на плохую погоду, летающие лодки и «Кондоры» снова поднялись в небо. В штабах даже вели прокладку предполагаемого курса этого «конвоя-призрака».

Его поиски продолжались вплоть до 17 августа. Однако и через перископы подводных лодок, и сквозь фонари кабин самолетов было видно лишь одно – чистое море. Тогда стало окончательно ясно, что выводы, сделанные из сообщений разведки, оказались ошибочными. Никакого конвоя не было.

Правда, эта операция стала неплохими совместными учениями Кригсмарине и Люфтваффе по поиску и обнаружению конвоев. Всего с 1 по 17 августа были произведены 140 самолетовылетов

разведчиков Do-26, Bv-138 и FW-200, которые суммарно провели в воздухе 1600 часов и израсходовали около миллиона литров ценного авиационного бензина.

На самом деле британское Адмиралтейство вовсе не торопилось отправлять в Россию следующий конвой PQ-18, надеясь дотянуть до наступления полярной зимы. Только под давлением премьер-министра ему пришлось начать подготовку к проводке уже в начале осени. При этом Черчилль и адмирал Тови предлагали разные схемы усиления прикрытия каравана. Первый хотел пустить в Баренцево море пару линкоров, которые были способны на равных биться с «Тирпицем». Второй же считал, что крупные корабли должны идти только до острова Медвежий, а дальше прикрывать транспорты будут 12–16 эсминцев.

В конце августа англичане решили в рамках операции по воздушному прикрытию конвоя PQ-18, получившей кодовое наименование «Оратор», перебросить в Советское Заполярье торпедоносцы Хендли Пейдж «Хэмпден» из 144 и 455 Sqdn. RAF. Для их базирования был выбран аэродром Ваенга около Мурманска. Предполагалось, что 32 двухмоторных самолета под общим командованием групп-каптана^[74] Хоппса (F. L. Hopps), взлетев оттуда, должны будут нанести удар по линкору «Тирпиц», когда тот выйдет в море и начнет угрожать конвою PQ-18.

Наземный персонал, все необходимое оборудование для обслуживания и торпеды были доставлены в Мурманск на борту американского крейсера «Тускалуза». Действия торпедоносцев должны были обеспечить три разведчика «Спитфайр» Mk.IV, которые также перелетели в Ваенгу.

Однако, как это нередко бывает, благие намерения принесли больше вреда, чем пользы. Вечером 4 сентября торпедоносцы поднялись в воздух. Преодолев около 2700 км, они должны были приземлиться на аэродроме Африканда, северо-восточнее Кандалакши. С самого начала стало ясно, что это была в общем-то настоящая авантюра. Сначала три «Хэмпдена» разбились на территории Швеции, затем еще два были перехвачены и сбиты финскими истребителями.

Над советской же территорией английские летчики неожиданно для себя поняли, что об их прибытии никто не предупредил русских. Видимо, в Лондоне наивно надеялись, что те опознают союзников по силуэту и кружкам на крыльях. Многие торпедоносцы были обстреляны с советских кораблей и береговыми зенитными батареями. Советские истребители атаковали их, словно слепые, не обращая внимания ни на выпущенные шасси, ни на опознавательные знаки. Вероятно, летчиками двигало только одно – записать на свой счет побольше сбитых «супостатов» и получить очередную награду.

Один «Хэмпден» из 144 Sqdn. RAF был опознан постами ВНОС как «Me-110», и на его перехват вылетели два Як-1. Пилот выпустил опознавательную ракету, но истребители все равно открыли огонь. В конце концов подбитый торпедоносец сел на воду в губе Ура. Четыре члена его экипажа смогли выбраться наружу до того, как самолет, внутри которого остался убитый еще в воздухе бортстрелок, затонул на глубине десяти метров.

Пока уцелевшие добивались до берега, до которого было метров сорок, пилоты «Яков» принялись их расстреливать. Затем на берегу появилась группа каких-то людей, которая тоже начала палить по пловущим. На счастье англичан, стреляли все плохо и больше никто из летчиков не пострадал.

Один торпедоносец из 144 Sqdn. RAF из-за отказа одного двигателя попытался сесть в гористой местности в районе Мончегорска. Он потерпел катастрофу, три летчика погибли. Еще два самолета совершили вынужденные посадки в районе Кандалакши, так и не найдя аэродром.

И все бы ничего, но один торпедоносец был сбит возле норвежского побережья зенитным огнем с немецкого патрульного корабля UJ-1105. Экипаж был столь озабочен своим спасением, что и не подумал уничтожить секретные документы, имевшиеся у него. Те попали к немцам в руки и стали настоящим подарком для их службы радиоперехвата. Это были документы, определявшие организацию радиосвязи во время предстоящего перехода PQ-18, в том числе и радиопозывные.

Германская радиоразведка вообще поработала очень эффективно. 7 сентября ею были перехвачены и расшифрованы радиogramмы из штаба 95-го ИАП ВВС СФ, направленные различным подразделениям. В них говорилось о маршруте конвоя и предполагаемых методах его защиты, а также содержались условные сигналы, позывные и план действий авиации.

Тем временем союзники основательно подготовились к проводке конвоя PQ-18. В его состав вошли 39 транспортов, три танкера и одно спасательное судно. Коммодором конвоя был назначен

отставной контр-адмирал Боддэм-Уитем. Непосредственное охранение состояло из трех эсминцев, двух подлодок, четырех корветов, трех тральщиков и четырех вооруженных траулеров.

Основной защитой конвоя стал эскортный авианосец «Эвенджер», на котором базировалось двенадцать «Си Харрикейнов» Mk.I из 802 и 883 Sqdn. FAA и который сопровождали два эсминца. Корабли этого типа являлись, пожалуй, самым замечательным изобретением военного судостроения в годы Второй мировой войны. Будучи переоборудованными из крупных транспортных судов, они имели небольшую взлетную палубу, рассчитанную на 10–15 самолетов. Отсутствие бронирования с лихвой компенсировалось высокой скоростью и маневренностью. В короткий срок американцы буквально заполнили моря и океаны своими эскортными авианосцами.

Кроме непосредственного охранения, к операции прикрытия конвоя были привлечены еще один линкор, три крейсера и 22 эсминца!

По национальному составу караван PQ-18 был разношерстным. Одиннадцать транспортов были британскими, шесть – советскими, а остальные – американскими и панамскими. Английский историк Питер Смит так оценивал русских моряков: *«Экипажи русских транспортов отличались высокой дисциплиной и были составлены из хороших моряков. Они имели репутацию очень смелых людей и никогда не оставляли корабль, если сохранялась хотя бы малейшая возможность спасти его»*. В то же время он отмечал и недостатки: *«Большинство советских судов были маленькими и старыми. Они имели угольные котлы, которые не позволяли развивать высокую скорость. Но сверхчеловеческие усилия команды позволяли им не отставать от современных транспортов с нефтяными котлами»*.

Зенитное вооружение, установленное на судах конвоя, исключая танкеры, представляло собой внушительную силу. Оно насчитывало семнадцать 76-мм орудий, 167 20-мм зенитных автоматов «Эрликон», одиннадцать 20-мм пушек, а также множество крупнокалиберных пулеметов.

В состав конвоя входило около десяти судов типа «Либерти», имевшие самое современное навигационное оборудование и новейшие машины. Эти корабли были буквально утыканы всевозможными зенитными средствами. Зато их матросы отнюдь не были большими профессионалами. Тот же Питер Смит писал о них: *«Их экипажи были самым настоящим сбродом, причем большинство не имело совершенно никакого морского опыта. Несмотря на неслыханное жалованье и высокий комфорт, они не рвались в бой»*.

Тут самое время немного подробнее остановиться на том, что же собой представляли эти суда.

«Корабли свободы»

Огромные потери торгового флота Великобритании, которые он нес после начала Второй мировой войны, потребовали резкого увеличения числа строившихся грузовых судов.

Желая помочь англичанам, президент США Франклин Рузвельт 3 января 1940 г. принял решение начать ускоренное строительство двухсот простых и дешевых грузовых судов. Затем 4 апреля того же года число судов, подлежащих постройке, было увеличено еще на 112 единиц. Надо отметить мудрость и глубину государственного, можно сказать, глобального подхода американского президента к решению проблемы морского транспорта в военное время. И это в то время, когда сами Соединенные Штаты еще не собирались вступать в войну.

Ускоренное пополнение флота, несущего огромные потери от подлодок, мин и авиаударов, не могло быть обеспечено традиционными методами прежнего судостроения, ибо циклы строительства судов были чрезвычайно продолжительны. На это, собственно, и рассчитывал гросс-адмирал Дёниц, планируя подводную войну. Рано или поздно английская и американская судостроительная промышленность не сможет восполнять потери, и судоходство через Атлантику полностью прекратится.

В случае с Британией командующий подводным флотом Кригсмарине оказался прав, но в случае с США он допустил роковую ошибку. Последние поняли, что гигантская по масштабу программа создания торгового флота могла быть выполнена в кратчайшие сроки только за счет нового подхода, коренной ломки традиций и организации поточного и скоростного строительства.

Тут надо отметить, что американцы в плане массового производства добились поистине фантастических успехов. Не случайно первый автомобильный конвейер появился именно в Америке. Если янки брались сделать что-то, то делали столько, что могли завалить этим весь мир. И не важно, что именно это было: торговые суда, автомобили, самолеты, танки или авианосцы. Так и родилась идея создания нового типа океанского судна.

Проект и рабочие чертежи нового судна разработало конструкторское бюро «Гиббс и Коке», взяв за прототип английский трамповый^[75] пароход постройки 1879 г. Заказчиков и проектировщиков устраивали простота машин и механизмов, дизайн и большая грузоподъемность судна. Проектирование и строительство были организованы по принципу узкой специализации. В работу вовлекались огромные силы квалифицированных проектных организаций и сотни заводов, в большинстве своем прежде не связанных с кораблестроением. Им давались на разработку отдельные узлы, агрегаты и целые секции.

Для серии судов, получившей название «liberty» («свобода»), была разработана технология массовой постройки с использованием газорезательных станков для раскроя металлических листов по шаблонам, с применением сварки вместо трудоемкой клепки, предварительной сборки плоскостных и объемных секций. Корпус нового судна собирался на стапеле из крупных секций. Инициатором этого метода стал Генри Кайзер, крупный подрядчик по строительству дамб и гидростанций, которого привлекли перспективы развивающегося судостроения.

Судостроительное и судоремонтное объединение «Годд Драйдок» предоставило инженерам Кайзера возможность ознакомиться с особенностями технологии и организации производства на своих заводах. Кайзер пришел к выводу, что специфика судостроения не препятствует применению принципа массовой работы, освоенного при постройке гидротехнических сооружений, а точность в судостроении не превышает обычной точности при монтаже электростанций. Кайзер, вероятно, даже не знал, как называются части судна, но был гением по части строительства методом сборки из стандартных элементов. Благодаря такому подходу стапельный период строительства судна, обычно составлявший более года, теперь сокращался в разы.

27 сентября 1941 г. на верфях в Балтиморе, Лос-Анджелесе и Портленде были спущены на воду первые три судна типа «либерти», заложенные в апреле – мае того же года по заказу Морской комиссии США. Они получили названия «Патрик Хенри» (головное судно), «Джон С. Фремонт» и «Стар оф Орегон». Этот день был объявлен Днем флота Свободы, и в связи с этим событием, по просьбе Морской комиссии президент Рузвельт даже выступил по радио с обращением к американскому народу.

Строительство первой «тройки» заняло всего пять месяцев. В дальнейшем же цикл сборки «либерти» значительно сократился. Так, 56-е по счету судно было построено всего за 62 дня, то есть в два с половиной раза быстрее первого. Но как оказалось, и это был не предел. Начиная с 330-го корабля, продолжительность работ составляла в среднем 35 дней! Знай об этом фюрер со своим другом Дёницем, они бы поняли, что можно прекращать войну и сдаваться. Американцы стали строить суда гораздо быстрее и больше, чем Кригсмарине и Люфтваффе их топили. После этого стало ясно, что «битва за Атлантику» рано или поздно будет выиграна союзниками.

Достижения американского судостроения оказались поистине фантастическими. Если по плану 1941 г. намечалось сдать в эксплуатацию только два судна, то фактически в строй вступили двадцать. А в 1943 г. ежедневно (!!!) спускались на воду четыре-пять «либерти». Такое не могло даже присниться ни немецким, ни русским, ни японским судостроителям. Всего же за военные годы были построены 2710 судов этого типа, и с осени 1942 г. из них в основном и формировались морские конвои. Более двухсот «либерти» погибли, из них пятьдесят – в первом же плавании.

Спущенные на воду суда тут же включались в проведение морских операций. Из-за врожденной архаичности внешнего облика их поначалу называли «гадкие утята», но это название вскоре сменилось на более благозвучное «либерти-шип». Именно под таким наименованием этот корабль стал известен по всему миру и вошел в историю полярных караванов, хотя, конечно, каждое судно имело свое индивидуальное название.

Первоначально «либерти» называли именами выдающихся американцев из всех слоев общества, которые внесли значительный вклад в историю и культуру США. Затем в ходе войны 120 привилегий были отданы героям американского торгового флота, отдавшим жизнь в битве с

врагом, а также потерпевшим крушение, исполняя свой долг. Среди них были даже коки, казначеи и простые матросы. В отличие от советской традиции давать прижизненные названия американцы называли свои корабли только в честь покойных.

«Либерти» были легко узнаваемы среди других кораблей. Вскоре их характерные силуэты отлично знали и пилоты Люфтваффе, и подводники Кригсмарине. Высокие борта имели протяженность 146 метров, посередине располагались главная надстройка и грузовые мачты. В пяти трюмах судно могло перевозить 9000 тонн груза при полном запасе топлива, но обычно грузили гораздо больше, и верхняя палуба также заполнялась грузами до отказа. Во внутренних помещениях судов не было никаких излишеств, свойственных классическим торговым кораблям.



Транспорт «Джереми О'Брин» – одно из судов типа «либерти»



Еще одно судно типа «либерти», на носу и на корме видны площадки с зенитными пушками

Конечно, при всех своих достоинствах «корабли свободы» имели и недостатки. В первую очередь это небольшая скорость, обычно не превышавшая 11 узлов, а также плохая маневренность. Сварной корпус, как и предсказывали некоторые судостроители, имел тенденцию раскалываться. При килевой качке «либерти» не могли изгибаться по ходу волны, и бывали случаи, когда корабль разламывался пополам. Один из американских рапортов военного времени указывал, что 12,5 % всех судов имели сварные дефекты корпуса, 10 % – трещины, а каждое тридцатое судно – большой перелом в корпусе. Не случайно многие моряки, в том числе и за угловатый силуэт, прозвали их «плавающими гробами». Морской регистр США отнес «либерти» к классу судов так называемой крайней необходимости. Однако именно для нее они и создавались.

Забегая вперед, надо сказать, что с начала 1943 г. пароходы типа «либерти» стали по программе ленд-лиза поступать и в СССР. Они оказались большими долгожителями, на что, кстати, не были рассчитаны. В конце 60-х годов в советском торговом флоте все еще эксплуатировались под разными названиями 46 кораблей данного типа, а последние были списаны только в начале 80-х годов!

Щипцы Клюмпера

Во второй половине 2 сентября 1942 г. большая часть огромного конвоя PQ-18 вышла из залива Лох-Ю, на северо-западном побережье Шотландии, и направилась к Исландии. Последующие дни ушли на борьбу со штормом и сбор отставших транспортов. Между тем никакие меры секретности союзникам не помогли. Уже вечером 5 сентября корабли конвоя были обнаружены подлодкой U-456, в это же время самолеты-разведчики через разрывы в облаках сфотографировали стоявшие в Сейдже-фьорде авианосец, крейсер и группу эсминцев. Из всего этого стало ясно, что PQ-18 вышел в море. Работа воздушной разведки была сразу же активизирована.

Первое подтверждение пришло после полудня 8 сентября, когда экипаж FW-200 из I./KG40 сообщил, что видит несколько десятков транспортных судов, идущих в сопровождении военных кораблей, в том числе одного авианосца. Чуть позднее аналогичное донесение поступило с борта Bv-138C из K?.Fl.Gr.706, патрулировавшего в районе острова Ян-Майен.

Результаты наблюдений были доложены лично Гитлеру. Последний, узнав о наличии в составе прикрытия авианосца, запретил использование надводных кораблей до его нейтрализации. Таким образом, одно лишь наличие корабля с самолетами на борту уже напугало фюрера.

Между тем уже 9 сентября для самого «Эвенджера» начались неприятности. Сначала с его палубы большими волнами смыло за борт один из «Си Харрикейнов». Потом пролетающий над конвоем FW-200 сбросил на него две бомбы, которые взорвались рядом с авианосцем, правда, не причинив ему вреда.

После этого караван вошел в полосу снежных шквалов и туманов, и о вражеских самолетах можно было на некоторое время забыть. Глубоко зарываясь носом в холодные волны, транспорты упорно шли вперед навстречу неизвестности. Все матросы нервничали, о гибели предыдущего конвоя ходили самые ужасные слухи и рассказы.

Погода улучшилась только утром 12 сентября. О визуальном контакте с конвоем вскоре сообщили подлодки, потом в 12.35 в небе появился «летающий башмак». На его перехват с «Эвенджера» взлетели четыре «Си Харрикейна». Однако опытный экипаж Bv-138C сумел уйти от преследователей, прижавшись к самой воде. При этом бортстрелок вел огонь из 13-мм пулемета MG131, установленного за центральной мотогондолой в открытой кабине. Британские летчики оказались не готовы лететь так низко над бушующим морем и были вынуждены ни с чем вернуться на свой корабль.

Первый удар по PQ-18 утром 13 сентября нанесли подлодки. В 09.25 в 100 милях юго-западнее Шпицбергена U-408 капитан-лейтенанта Рейнхарда фон Химмена (Reinhard von Hymmen) выпустила по одной из колонн конвоя одну за другой три торпеды. Через пять с половиной минут одна из них попала в правый борт советского транспорта «Сталинград» тоннажем 3559 брт. В районе угольного бункера раздался мощный взрыв, сопровождаемый столбом огня и выбросом пара.

Две другие «сигары» прошли мимо уже поврежденного судна. Однако одна из них поразила американский транспорт «Оливер Элсуорт» тоннажем 7191 брт, который шел сразу за «Сталинградом» и который был вынужден резко отвернуть влево, чтобы не налететь на потерявшее ход судно. Торпеда ударила его в правый борт между трюмами № 4 и 5.

Советский пароход затонул уже через четыре минуты. Из 87 человек его команды погиб 21, остальные же успели покинуть судно, спустив шлюпки с левого борта. Американец же еще держался на плаву, но на нем начался пожар. Опасаясь взрыва своего опасного груза, в числе которого значилась взрывчатка, команда в течение пятнадцати минут покинула судно. Моряки пересели в четыре шлюпки и торопливо погребли подальше. В течение часа все они были подобраны британскими кораблями охранения. После этого один из вооруженных траулеров выпустил по «Оливер Элсуорту» несколько снарядов, и в 10.30 тот кормой вперед ушел под воду.



Эскортный авианосец «Эвенджер», на взлетной палубе стоят шесть истребителей «Си Харрикейн»

Затем в небе снова появился хорошо знакомый силуэт «летающего башмака». Запас бензина у Bv-138С был рассчитан на 2000 км полета, так что он мог парить в небе часами, передавая в штаб подробные сведения о движении конвоя. На этот раз с «Эвенджера» один за другим взлетели восемь истребителей. Но летающая лодка сразу же исчезла в облаках, и раздосадованные английские пилоты снова вернулись ни с чем.

Через некоторое время появились уже сразу несколько «башмаков». А вскоре они до того обнаглели, что сами атаковали самолет Фейри «Свордфиш» из 825 Sqdn. FAA, взлетевший для поиска вражеских подводных лодок. Последовала перестрелка между бортстрелками, и поскольку перевес в огневой мощи был явно на стороне немцев, англичане почли за благо отступить.

Тем временем командование 5-го воздушного флота Люфтваффе решило, что настал момент для нанесения воздушных ударов. К этому времени в его распоряжении на аэродромах в Северной Норвегии имелись 130 пикирующих бомбардировщиков и 75 торпедоносцев. В 14.35 радары на английских кораблях засекли большую группу самолетов, шедшую со стороны Норвегии. Было ясно, что это немцы и до них было 120 км. Операторы продолжали следить за белыми точками на экранах, и в 14.50 был дан приказ на взлет истребителей.

С мокрой палубы «Эвенджера» в воздух поднялись пять «Си Харрикейнов». Погода была облачной, и после десяти минут полета пилоты обнаружили группу из шести Ju-88, летевших в направлении конвоя. Англичане ринулись в атаку, ведя огонь из всех своих восьми 7,6-мм пулеметов. В итоге ими был расстрелян весь боезапас, а немцы смогли легко увернуться от атаки и после нового захода все же появились над кораблями.

Пикируя через разрывы в облаках, «Юнкерсы» сбрасывали бомбы и снова уходили наверх. Несколько взрывов прогремели между транспортами, но прямых попаданий не было. Один самолет с кормы атаковал английский тральщик «Глинер» и, несмотря на стрельбу «Эрликонов», сумел положить бомбы поблизости от его бортов.

После некоторой паузы конвой подвергся атаке следующей группы Ju-88A из I./KG30. Один из моряков с американского транспорта «Кэмпфайр» вспоминал: *«Волны немецких бомбардировщиков сбросили множество бомб, но не причинили вреда. Никаких предупреждений перед началом атаки не было получено. Большинство торговых судов временами стреляли, часто используя пулеметы, чтобы заставлять самолеты держаться подальше»*. Некоторые зенитчики, ведя эту беспорядочную пальбу, опять наклоняли стволы так низко, что попадали в соседние суда. Но всем казалось, что чем больше пуль и снарядов всаживается в мрачное арктическое небо, тем меньше вероятность пойти на дно. Когда налет закончился, моряки десятков транспортов торжествовали победу. Однако радость была преждевременной. В 15.40 радиолокатор авианосца «Эвенджер» обнаружил новую группу целей, приближавшихся с юго-востока...

Незадолго до этого в Бардусфосе новый командир I./KG26 гауптман Вернер Клюмпер (Werner Klumper) проводил инструктаж своих экипажей. Летчикам сообщили, что караван примерно из сорока транспортов идет в Россию. И это в момент решающих сражений на Восточном фронте, где дивизии Вермахта победоносно наступают на Кавказ и штурмуют город Сталина на Волге. Так что успешная атака – это огромная помощь солдатам, сражающимся с Советами.

Клюмпер сказал, что охранение конвоя состоит из шести эсминцев и авианосца. Именно последний и должен был стать целью массированного удара. Его план был таков: сначала двумя волнами выходят в атаку торпедоносцы из I./KG26, потом – восемнадцать Ju-88A из III./KG26 гауптмана Эрнста-Генриха Томсена (Ernst-Heinrich Thomsen), которые еще в июне прибыли на аэродром Банак. Операцию завершают пикирующие бомбардировщики из KG30 «Адлер».

После взлета He-111 один за другим проходили над Малангер-фьордом и направлялись к месту сбора у Лофотенских островов. Две группы по четырнадцать самолетов в сомкнутых боевых порядках летели друг за другом с интервалом в 2000 метров. Поначалу торпедоносцы шли на высоте два-три метра над водой, дабы исключить заблаговременное обнаружение радарными. Висела низкая облачность, и время от времени моросил дождь. Гребни волн, казалось, были под самыми крыльями. Штурману приходилось вести прокладку курса по счислению, по радиопеленгу сигналов, которые передавали в эфир радисты летающих лодок, сопровождавших конвой PQ18.



He-111H-6 из KG26 с двумя подвешенными авиационными торпедами F5



Авиационная торпеда F5, подвешенная под центропланом He-111H-6 из KG26

Торпедоносцы во главе с Клюмпером достигли указанного им квадрата, но в море было пусто. Вся группа повернула в восточном направлении, но авианосца нигде не было видно. С момента взлета прошло уже два часа, и остаток горючего подходил к критическому пределу. Тогда гауптман Клюмпер принял решение атаковать непосредственно сам караван.

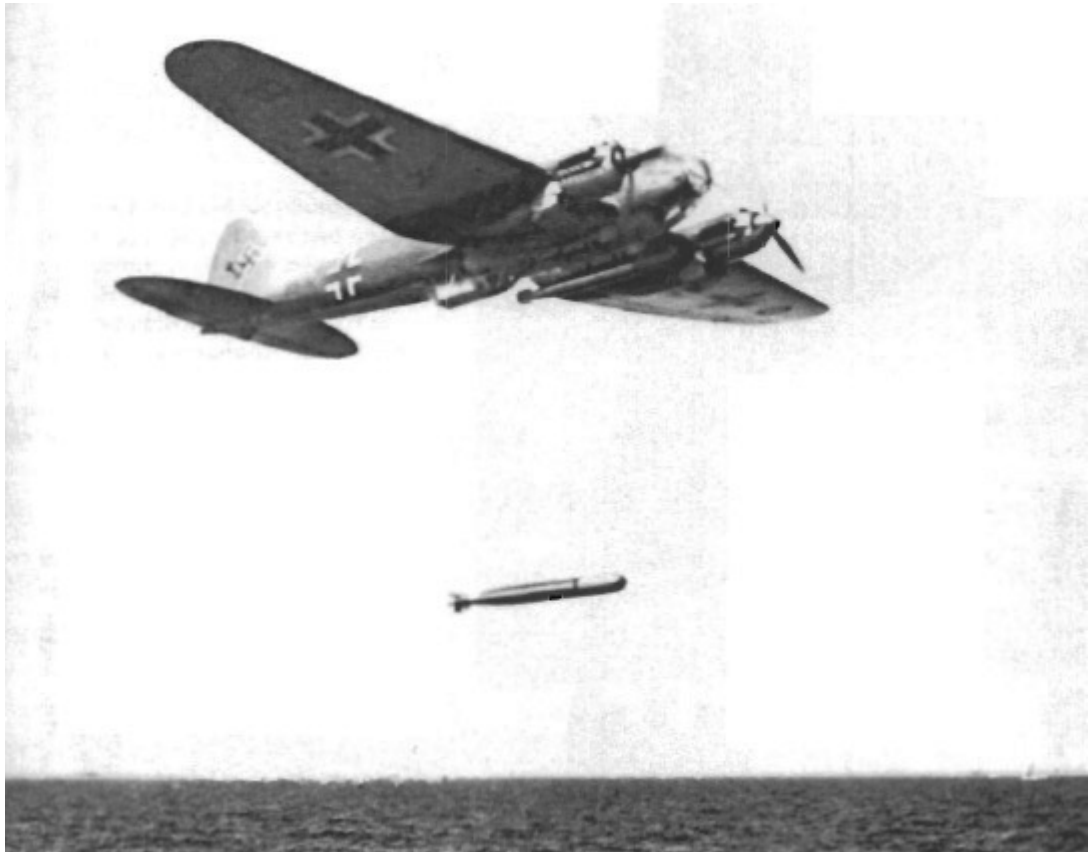
Вскоре впереди показались силуэты тяжелогруженных транспортов, идущих десятью кильватерными колоннами. «Хейнкели» прошли справа от них, а затем выполнили разворот влево. На расстоянии 1200 метров до конвоя они набрали высоту 40 метров и легли на боевой курс. Орудия кораблей охраны открыли заградительный огонь, и на поверхности моря начали вздыматься огромные водяные столбы.

Интересно, что «Си Харрикейны» с «Эвенджер», чьей прямой обязанностью было прикрывать суда, в воздухе так и не появились. Это объяснялось двумя причинами. Согласно первоначальному плану, авианосец должен был следовать в кильватере второй справа колонны транспортов. Однако его командир коммендэр Колтхёрст изменил позицию, и «Эвенджер» оказался с другой стороны конвоя. Кроме того, пилоты истребителей с самого начала были проинструктированы, что их главная задача – это «отгонять» самолеты-разведчики. И они строго придерживались этого приказа.

В итоге, когда «Хейнкели» появились на правом траверзе конвоя, авианосец находился слишком далеко от них, а его «Си Харрикейны» или гонялись где-то за неуловимыми «летающими башмаками», или беспомощно стояли на палубе, поскольку их еще не успели заправить после предыдущего вылета.

Торпедоносцы шли на корабли широким фронтом с интервалами 40–60 метров между машинами. Клюмпер вспоминал: *«...мы использовали так называемые щипцы (Zangenangriff). Крайние самолеты, прибавив газ, выходили немного вперед, а внутренние, наоборот, немного снижали скорость, образуя как бы тупой угол, открытый вперед. При таком способе атаки все самолеты приблизительно одновременно оказывались на дистанции сброса торпед, а это имело очень большое значение».*

Союзные моряки с ужасом следили за этой длинной шеренгой вражеских самолетов, которую коммодор конвоя Боддэм-Уитем назвал *«огромной стаей кошмарной саранчи».* Офицер управления огнем британского легкого крейсера «Сцилла» Роберт Хью тоже делился неприятными ощущениями: *«Они поднялись над морем, черные и отталкивающие, буквально по всему горизонту... Я просто онемел, а внутри что-то заныло».* Но самое страшное было впереди.



Сброс торпеды F5b с He-111H-6

В нескольких сотнях метров от внешней колонны «Хейнкели» одновременно сбросили свой смертоносный груз. Плюхнувшись в воду, сразу 28 торпед устремились к судам. В последний момент коммодор конвоя отдал приказ *«поворот на 45 градусов вправо всем вдруг»*. Полное описание этого маневра имелось в специальной памятке, выданной капитанам судов еще до выхода в море. Сигналом к совершению маневра был пятисекундный гудок и подъем определенного флага на мачте судна коммодора.

Однако все это было сделано уже во время атаки, и потому не на всех судах обратили внимание на эти сигналы. Одни транспорты начали поворот, но при этом не одновременно, а последовательно, другие вместо вправо отвернули налево. Командир английского корвета «Бриони» лейтенант Стюарт подчеркивал: *«Сигнальная служба на некоторых кораблях была очень скверной. Очень часто на флажные сигналы вообще не обращали внимания, особенно на приказ немедленно повернуть»*.

Сбросив торпеды, четырнадцать «Хейнкелей» пронеслись над судами, постепенно отворачивая, а за ними появилась вторая волна, также сбросившая с близкого расстояния еще столько же торпед. Конвой тем временем сотрясла серия мощных взрывов. Первые раздалась в правой колонне, еще два – уже в глубине строя. Британский транспорт «Эмпайр Стивенсон» тоннажем 6209 брт, на борту которого находились боеприпасы, взорвался, и над морем в небо взметнулся огромный столб огня и дыма. Американец Джон Лэйрд вспоминал: *«Корабль „91“ внезапно охватила колонна пламени и дыма. Когда она рассеялась, на поверхности не осталось ничего, лишь пятно нефти»*.

Следовавший прямо за ним американский транспорт «Вакоста» тоннажем 5432 брт испытал на себе всю силу мощной ударной волны. На нем полопались топливо- и паропроводы, сорвало с фундаментов механизмы в машинном отделении. Судно потеряло ход, после чего матросы увидели He-111, идущий прямо на них.

Стараясь действовать наверняка, немецкий пилот немного перестарался. Он сбросил торпеду уже так близко от «Вакосты», что она, словно бомба, рухнула на крышку трюма № 2. Проломив ее, «сигара» влетела внутрь. Когда «Хейнкель» проходил прямо над палубой, пулеметчики поливали его огнем, но пули, казалось, просто отскакивали от крыльев и фюзеляжа.

В результате взрыва торпеды, произошедшего непосредственно в трюме, «Вакоста» получила тяжелейшие повреждения. Через пробоины внутрь хлынула вода, и транспорт стал погружаться носом вперед.

Примерно то же самое, что и с «Эмпайр Стивенсон», случилось и с панамским судном «Африкандер» тоннажем 5441 брт, перевозившим авиационный бензин. После мощного взрыва он быстро затонул, оставив на поверхности пылающий костер. Погибла почти вся команда, и английское спасательное судно «Копленд» подобрало лишь двоих уцелевших. Как оказалось, матросов просто снесло с палубы взрывной волной.

В американское судно типа «либерти» под названием «Джон Пенн» угодили сразу две торпеды. Первая попала в середину корпуса, вторая – в носовую часть. Из-за больших пробоин транспорт тоннажем 7177 брт начал быстро тонуть, и команда поспешно покинула его.

Панамский транспорт «Макбет» тоннажем 4991 брт тоже получил два попадания. Американское судно «Орегониан» тоннажем 4826 брт, шедшее головным в правой колонне, приняло на себя удар сразу трех торпед, которые поразили его в правый борт. Оно практически сразу же повалилось на борт и ушло под воду кверху килем. Из 55 человек его команды погибли 28.

Также были торпедированы и затем затонули советский пароход «Сухона» тоннажем 3124 брт и британское судно «Эмпайр Бимон» тоннажем 7044 брт.

Таким образом, в ходе прекрасно организованной и проведенной атаки пилоты I./KG26 во главе с гауптманом Клюмпером потопили сразу восемь транспортов PQ-18 общим тоннажем 44 244 брт. Все это произвело на коммодора конвоя Бодден-Уитема неизгладимое впечатление: *«Должен признаться, что у меня просто душа ушла в пятки. Я думал, что мы потеряли больше»*. Поскольку торпедоносцы зачастую летели ниже надстроек, мостики и рубки некоторых кораблей были буквально изрешечены «дружественным огнем».

Однако при всем этом моряки конвоя искренне считали, что *«устроили немцам настоящую бойню»*. Лейтенант Биллингс, офицер артиллерийской команды на американском транспорте

«Натаниэль Грин», потом рассказывал: *«Самолеты кружили и летели прямо на нас, и мы открыли огонь из всего, что имели. Один самолет, пересекавший нам курс, получил прямое попадание из 76-мм орудия и рухнул в воду. Еще два самолета были сбиты нашими пулеметами и упали у нас слева по борту. Еще один самолет рухнул по правому борту».*

Еще на семь сбитых самолетов претендовали артиллеристы с американского транспорта «Вирджиния Дейр». Матрос Джордж Годдард с этого судна даже потом хвастался, что *«отстрелил одному самолету крыло» из своего 20-мм «эрликона».* Американские зенитчики не имели боевого опыта, но зато были очень впечатлительными и большими фантазерами. Они начинали палить из всего, что могло стрелять, как только видели самолет, не имея ни малейшего понятия о таких терминах, как «прицельная дальность» и «зона эффективного огня».

Фактически же эта торпедная атака, которая, вероятно, была одной из самых эффективных в истории торпедоносной авиации, стоила I./KG26 четырех самолетов. Все они были подбиты зенитным огнем и затем совершили вынужденные посадки на воду в нескольких десятках километров от конвоя. На поиски их экипажей немедленно были направлены летающие лодки Do-18 и Bv-138, соответствующие инструкции получили и командиры подводных лодок, находившихся в том квадрате.

Через некоторое время летчики поисково-спасательной службы Люфтваффе нашли и подобрала экипажи двух He-111H-6 из 2-й эскадрильи: W.Nr.4727 и W.Nr.4535 «1H+BK». Последний экипаж состоял из пилота лейтенанта Йоганна Руби (Johann Ruby), штурмана унтер-офицера Макса Шлотта (Max Schlott), бортрадиста фельдфебеля Альберта Бее (Albert Bee) и бортстрелка Йоганна Фритца (Johann Fritz).

Лейтенант Арнольд Харнау (Arnold Harnau) из 2-й эскадрильи тоже смог посадить подбитый He-111H-6 W.Nr.7567 «1H+NK» на воду. Он и три его унтер-офицера – штурман Вернер Тельгенверт (Werner Telgenwerth), бортрадист Вальтер Куллик (Walter Kullick) и бортстрелок Фридрих Труннер (Friedrich Trunner) – благополучно перебрались в спасательную шлюпку. Вскоре их подобрала подлодка U-457 корветен-капитана Карла Бранденбурга. Однако затем фортуна отвернулась от летчиков. Уже 16 сентября спасшая их субмарина была потоплена в центральной части Баренцева моря глубинными бомбами с английского эсминца «Импульсив». Все 45 человек из ее команды, а также спасенный экипаж «Хейнкеля» погибли.

Летчиков же с четвертого самолета – He-111H-6 W.Nr.7076 «1H+DH» из 1-й эскадрильи – найти так и не удалось. Все они – пилот унтер-офицер Герман Хиллер (Hermann Hiller), штурман обер-лейтенант Альфред Тём (Alfred Th?m), бортрадист Вилли Дрешер (Willi Drescher) и бортстрелок Вилли Хафертс (Willi Haverts) – пополнили длинный список пропавших без вести.

Эта атака показала, что наличие эскортного авианосца само по себе еще не гарантирует безопасности сопровождаемого им конвоя. «Си Харрикейны», по мнению самих британских пилотов, были совершенно бесполезны против немецких бомбардировщиков и летающих лодок. Даже получив многочисленные пулевые пробоины, те все равно уходили от преследователей.

Действия самого авианосца тоже оказались малоэффективными. Моряк Блэйк Хьюз с американского транспорта «Патрик Хенри» вспоминал: *«В определенном смысле авианосец был захвачен врасплох. Часть самолетов вернулась для дозаправки буквально накануне обнаружения торпедоносцев и были не готовы. Те, что взлетели, вероятно, должны были сделать это на несколько секунд раньше, что могло принести максимальную пользу».*

Командир самого «Эвенджера» коммендэр Колтхерст и сам был не в восторге от своих собственных действий: *«Мое руководство кораблем и его истребителями было совершенно неправильным. Сначала я просто не оценил мощи атаки, которая обрушилась на конвой... Мы не смогли заметить разницы на экране радиолокатора между маленькими группами слежения и ударными силами».*

Корабли ПВО «Эйлинбанк» и «Ольстер Куин», имевшие мощное зенитное вооружение, тоже не сыграли никакой роли в отражении этой торпедной атаки, так как держались в хвосте и должны были, по замыслу адмирала Барнетта, прикрывать караван от возможных атак с кормовых курсовых углов.

Последующая атака конвоя PQ-18, проведенная уже торпедоносцами из III./KG26, успеха немцам не принесла, и все сброшенные торпеды прошли мимо. При этом зенитным огнем был сбит Ju-88A-4 W.Nr.142018 «1H+KS». Он упал где-то в Норвежском море, и о дальнейшей судьбе его

экипажа – пилота фельдфебеля Рудольфа Хагера (Rudolf Hager), штурмана унтер-офицера Роберта Гранджана (Robert Grandjean), бортрадиста унтер-офицера Мертина Маасса (Mertin Maass) и бортстрелка ефрейтора Вернера Хорншуха (Werner Hornschuh) – ничего не известно.

Еще два Ju-88А-4 – W.Nr.2097 и W.Nr.1536 – получили повреждения, но смогли дотянуть до аэродрома Банак. Один при посадке потерпел аварию и, вероятно, затем был списан как не подлежащий ремонту. Однако при этом никто из их экипажей не пострадал.

Затем в 16.15 к конвою PQ-18 приблизились девять He-115 из 1-й эскадрильи K?.Fl.Gr.406. Тактика этих поплавковых «Хейнкелей» отличалась от тактики их колесных собратьев. Они долго кружились вокруг, выбирая момент для атаки. Через некоторое время, разделившись на две группы, гидросамолеты начали заход с кормовых курсовых углов. Однако, обладая слишком низкой максимальной скоростью – 355 км/ч, а с торпедами и того меньше, они приближались к цели слишком медленно.

Корабли ПВО открыли мощный заградительный огонь, образовав на пути He-115 сплошную стену из водяных столбов и разрывов. В итоге тем выйти на дистанцию атаки так и не удалось. Кроме того, с авианосца «Эвенджер» наконец-то взлетели четыре «Си Харрикейна» из 802 Sqdn. FAA. Но экипажи поплавковых «Хейнкелей» оказались не из робкого десятка. Они не только смогли благополучно уйти от атак, но и ответным огнем сбили один истребитель. Его пилот – командир эскадрильи лейтенант-коммендэр^[76] Эдвард Тэйлор (Edward W. Taylor) – погиб.^[77]

Вечером конвой, лишившийся с начала дня в результате атак подлодок и авиации сразу десяти транспортов, перестроился в восемь кильватерных колонн. И вскоре после этого в 20.35, уже в полной темноте, началась третья и последняя в тот день атака торпедоносцев. На этот раз к конвою летели двенадцать поплавковых «Хейнкелей» из 1-й эскадрильи K?.Fl.Gr.906, базировавшиеся в Биллефьорде. Но прицельный удар снова не удалось нанести из-за слишком малой скорости гидросамолетов. Причем на сей раз зенитным огнем был сбит еще один самолет – He-115В W.Nr.2247 «8L+FH». Он упал в воду недалеко от конвоя, и все три члена его экипажа – пилот обер-ефрейтор Ханс-Вальтер Кейлерт (Hans-Walter Keilert), штурман лейтенант Вальтер Шмук (Walter Schmuck) и бортрадист Эрих Кипка (Erich Kipka) – пропали без вести.



Командир 802 Sqdn. FAA лейтенант-коммендэр Эдвард Тэйлор

Потом в 21.00 по PQ-18 нанесли удар Ju-88А из I./KG30. Две из сброшенных ими бомбы взорвались рядом с американским транспортом «Эксфорд». Командир его артиллерийской команды потом вспоминал: *«Корабль вздрогнул от носа до кормы. Мы подумали, что нам конец. Мы также видели два горящих самолета, которые разбились. В 21.15 воздушный налет окончился»*. Не обошлось без панической пальбы. Очередь из крупнокалиберного пулемета попала в корму американского судна «Кэмпфайр», в результате чего там были ранены три человека.

Несмотря на слова американца, все пикирующие бомбардировщики благополучно вернулись на аэродром Петсамо. Однако затем два Ju-88А-4 из 3-й эскадрильи – W.Nr.1007 и W.Nr.2064 –

столкнулись уже на земле. Первый был практически полностью разрушен, а второй получил тяжелые повреждения (45 %). Но при этом никто из восьми летчиков, находившихся на их борту, не пострадал.

Длинный день 13 сентября подошел к концу, а до Архангельска еще было очень далеко...



Заправка истребителей «Си Харрикейн» на палубе эскортного авианосца «Эвенджер»

Охота на «Эвенджер»

Около 4 часов утра 14 сентября юго-восточнее Шпицбергена в английский танкер «Ательтемплер» тоннажем 8992 брт попала торпеда, выпущенная с подлодки U-457. На его борту прогремел мощный взрыв, и пламя быстро охватило все судно. Команда немедленно оставила его и вскоре была поднята на борт спасательного судна «Копленд». Многие из 62 моряков имели ранения и сильные ожоги, и затем шестнадцать из них умерли.

Британский минный заградитель «Харриер» попытался добить танкер артиллерийским огнем. Однако, пылая, словно костер, «Ательтемплер» все равно упорно держался на плаву. И лишь спустя десять часов он был добит уже выстрелами из 88-мм орудия всплывшей немецкой подлодки U-408.

В последующие утренние часы члены команд остальных транспортов судов могли периодически наблюдать в небе трассеры пулеметных и пушечных очередей. Это время от времени пересекались пути «Свордфишей», взлетающих с авианосца «Эвенджер» для отслеживания вражеских субмарин, и летающих лодок Bv-138, продолжавших неотступно следить за движением конвоя.

К полудню погода значительно улучшилась, на море стоял штиль, и все благоприятствовало новым налетам. На аэродромах Люфтваффе в Северной Норвегии кипела работа. Техники готовили к вылету боеготовые машины, а в штабах изучали данные, полученные от самолетов-разведчиков. Планировался новый удар по транспортам, но в разгар подготовки был неожиданно получен приказ самого рейхсмаршала Геринга: *«Торпедоносцы должны потопить авианосец!»* Соображения престижа были в данном случае поставлены выше необходимости не пропустить

грузы в Россию. Это была явная ошибка, фактически спасшая торговые суда конвоя PQ-18 от гибели.

В 12.33 экипаж «Свордфиша», патрулировавшего вблизи конвоя, заметил вдали большую группу самолетов, идущих на малой высоте над самыми волнами. Это были двадцать Ju-88А-4 из III./KG26 гауптмана Томсена. Радист немедленно передал сообщение на авианосец «Эвенджер», на котором при этом экран радара был чист. В 12.37 был дан сигнал тревоги, и на мачте корабля поднялся красный шар, показывавший всем судам, что начинается воздушный налет. Немедленно был отдан приказ на взлет «Си Харрикейнов». Взрели моторы, и уже в 12.40 первый истребитель оторвался от палубы и устремился в небо. Всего взлетели шесть машин.

Между тем над горизонтом уже появились «Юнкерсы». Одна группа шла прямо на «Эвенджер», находившийся в это время в голове конвоя, вторая – в направлении крейсера «Сцилла». Но фактора внезапности уже не было. Эсминцы, крейсер и вооруженные траулеры открыли ураганный огонь из всех стволов, потом начали стрелять и пушки, установленные на транспортах. В итоге на пути торпедоносцев быстро выросла целая стена из водяных столбов и разрывов.

Летчики не выдержали такого огня и не смогли до последнего выдерживать боевой курс. Одни «Юнкерсы» сбрасывали торпеды с большой дистанции и сразу отворачивали. Другие вынуждены были уходить вверх и бросать свой груз уже с большой высоты. При этом некоторые «сигары» после удара о воду подсакивали, переворачивались и тонули. В итоге не удалось добиться ни одного попадания, лишь несколько торпед прошли рядом с авианосцем.

В то же время «Си Харрикейны» сбили сразу три Ju-88А-4:

– W.Nr.140083 «1Т+LT», экипаж: пилот лейтенант Рейнольд Хармакк (Reinhold Harmack), штурман ефрейтор Альфред Ульрих (Alfred Ulrich), бортрадист ефрейтор Герман Кейл (Hermann Keil) и бортстрелок обер-ефрейтор Карл Шмидт (Karl Schmidt);

– W.Nr.004589 «1Т+FS», экипаж: пилот фельдфебель Макс Рибачик (Max Rybaczyk), штурман ефрейтор Герхард Ламперт (Gerhardt Lampert), бортрадист обер-ефрейтор Вилли Кнооп (Willi Knoop) и бортстрелок ефрейтор Пауль Какушке (Paul Kakuschke);

– W.Nr.001774 «1Т+OT», экипаж: пилот обер-фельдфебель Гюнтер Хаазе (Günther Haase), штурман унтер-офицер Хейнц Рейсбитцен (Heinz Reisbitzen), бортрадист унтер-офицер Ханс Гутценд (Hans Gutzend) и бортстрелок обер-фельдфебель Вальтер Заховски (Walter Zachowski).

Все они упали в Баренцево море поблизости от конвоя, и дальнейшая судьба всех двенадцати летчиков, находившихся на их борту, так и осталась неизвестной. Правда, моряки эсминца «Онслоу», охотившегося за подлодками, вроде бы увидели плавающий на волнах двухмоторный самолет, на котором восседали четыре летчика. Однако вместо того чтобы взять «мерзавцев» в плен, англичане предпочли невозмутимо пройти мимо.

Кроме того, зенитным огнем были повреждены еще два торпедоносца. Затем один из них – Ju-88А-4 W.Nr.140085 – при посадке на аэродроме Банак потерпел аварию. Его пилот фельдфебель Альфред Зейдель (Alfred Seidel) погиб. Остальные три члена экипажа – штурман лейтенант Гельмут Наталис (Helmut Natalis), бортрадист ефрейтор Вильгельм Шух (Wilhelm Schuh) и бортстрелок унтер-офицер Вальтер Заховски (Walter Zachowski) – получили ранения. Второй бомбардировщик вернулся с двумя ранеными обер-ефрейторами на борту: штурманом Гербертом Краузе (Herbert Krause) и бортстрелком Максом Маковко (Max Makovco).

Не успели англичане опомниться, как в 12.50 снова увидели «Юнкерсы», которые на этот раз круто пикировали на конвой. Это были самолеты из I./KG30. Зенитчики, быстро изменив угол возвышения, открыли огонь, однако стрелять по пикирующим бомбардировщикам было куда сложнее. Немцы положили бомбы очень кучно. Авианосец «Эвенджер», эсминцы «Уилтон», «Эскимо», «Гартар» и другие корабли буквально скрылись за водяными столбами разрывов. Ударные волны сотрясали их корпуса, но прямых попаданий все же не было. Бомбы, сброшенные с последнего «Юнкерса», взорвались всего в двадцати метрах от борта авианосца, которого после этого даже положило на борт.

Пилоты «Си Харрикейнов» пытались атаковать противника после выхода из пике, но на этот раз успеха не добились. Зенитным огнем был поврежден Ju-88А из штабного звена I./KG30 и был убит его бортстрелок унтер-офицер Рудольф Гадерлейн (Rudolf Haderlein). Остальные три летчика не пострадали, и самолет благополучно вернулся на аэродром Петсамо.



Ju-88А атакуют конвой PQ-18, на переднем плане слева – эсминец «Эскимо», в центре – взрыв бомбы, скрывший эсминец «Уитленд»



Зенитная пушка «Бюфорс» на одном из союзных транспортов

В 13.40 на радарх кораблей снова высветились отметки быстро приближавшихся самолетов. С «Эвенджера» тотчас были подняты шесть только что заправленных истребителей, но помешать немцам они не успели. «Юнкерсы», подошедшие на высоте около 4000 метров, один за другим начали пикировать. На этот раз бомбы взорвались возле корабля ПВО «Ольстер Куин» и тральщика «Глинер». Таким образом, пилоты Люфтваффе опять, вместо того чтобы топить транспорты, пытались вывести из строя корабли эскорта. И все это благодаря неумному приказу своего шефа рейхсмаршала Геринга.

Тем временем к конвою приближались двадцать два He-111 из I./KG26. На подходе к цели торпедоносцы разделились на две группы, и одна из них во главе с гауптманом Клюмпером нацелилась на авианосец. В воздухе барражировали «Си Харрикейны», которые тотчас набросились на «Хейнкели». Но самое неприятное было не в этом.

Когда торпедоносцы уже вышли на дистанцию атаки, Клюмпер неожиданно понял, что перед ними не «Эвенджер», а «всего лишь» крейсер. Вероятно, если бы у гауптмана было время поразмышлять, то, вероятно, он бы все равно решил атаковать его. Все-таки британский легкий крейсер «Сцилла» был очень даже «приличной» целью и заслуживал пары-тройки торпед. Но у Клюмпера времени на раздумье практически не было, и он решил отвернуть, найти и все-таки атаковать злосчастный авианосец.

Это была роковая ошибка. Во-первых, такие действия противоречили тактике торпедометания, чей основной принцип гласил – атакуй с первого захода. Во-вторых, маневрирование в зоне зенитного огня было категорически недопустимо. В-третьих, «Хейнкели» с двумя торпедами под фюзеляжем были не очень маневренными и имели весьма значительный радиус разворота. В итоге некоторые самолеты оказались прямо над судами конвоя, которые стреляли по ним практически в упор. В-четвертых, новые шансы на успех получили и пилоты истребителей.

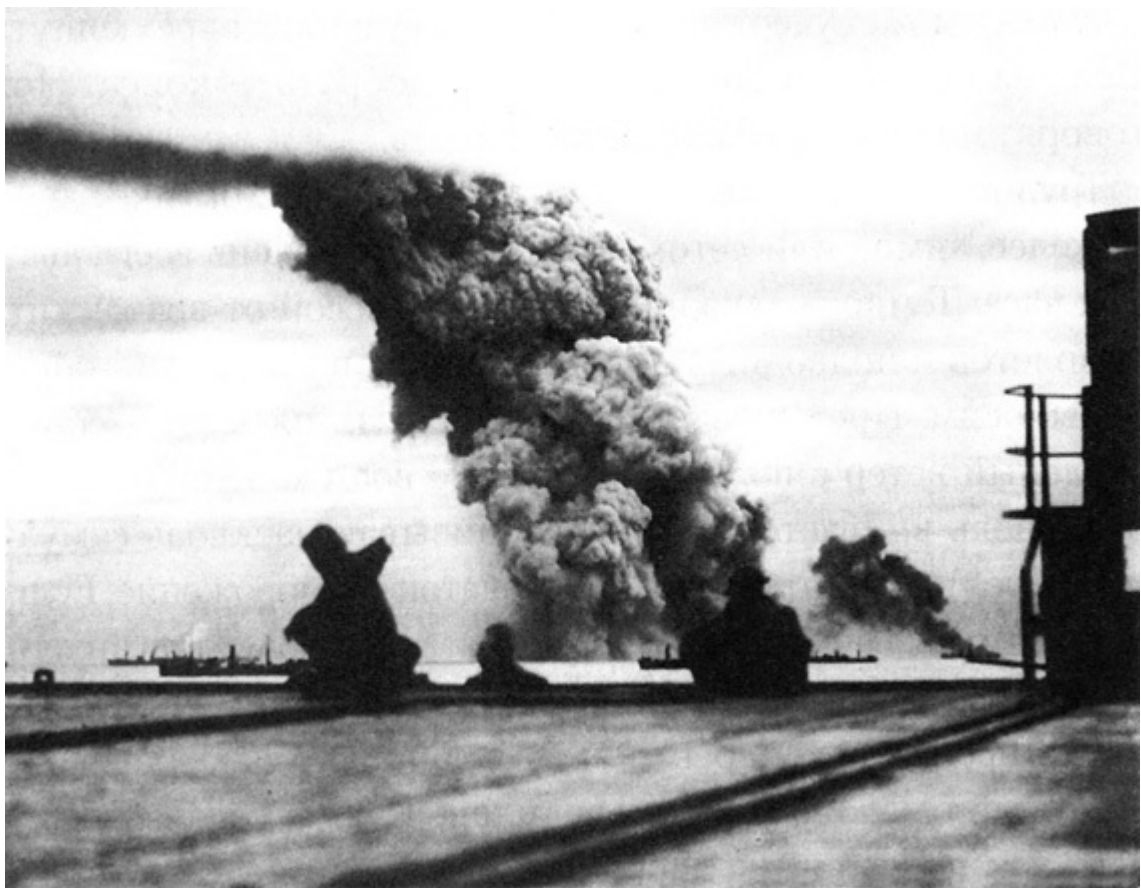
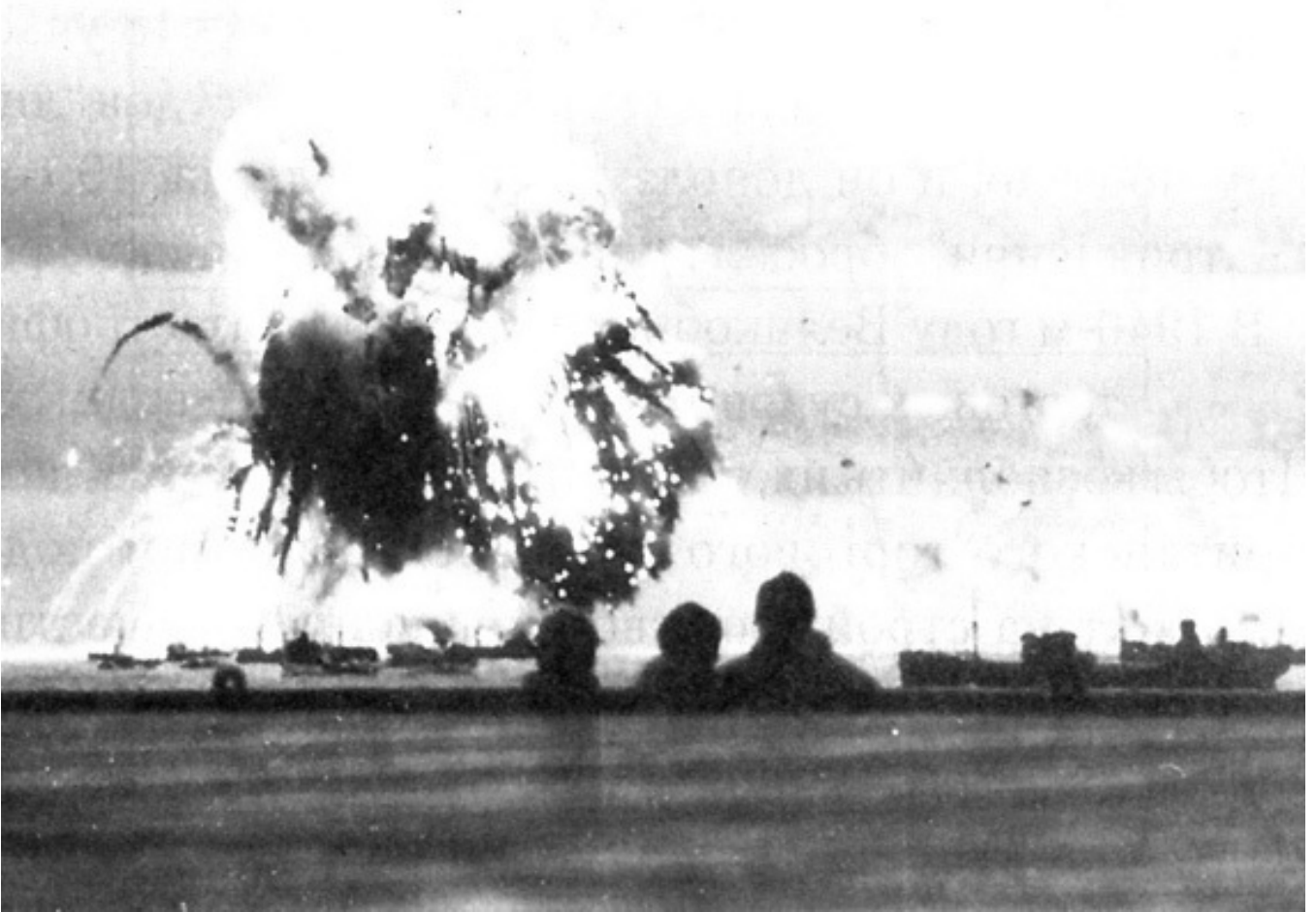
Одному из «Си Харрикейнов» удалось атаковать He-111 на пересекающихся курсах, и после серии попаданий торпедоносец рухнул в воду между колоннами конвоя. Впрочем, зенитчики, прежде всего с транспортов, палили столь беспорядочно, что вскоре сбили три своих же истребителя, после чего остальные вынуждены были отказаться от дальнейших атак.

Один из «Хейнкелей» был буквально изрешечен снарядами. Лейтенант Уоллер с британского корвета «Блубел» вспоминал: *«По этому самолету вели огонь все мелкие зенитки нашего корабля, и каждое орудие попадало в цель. Когда самолет пролетал над нами, он был буквально разорван в клочья сосредоточенным огнем. От брюха самолета рядом с торпедами в разные стороны летели обломки. Когда он проскочил мимо нас, то попытался сбросить одну из торпед. Однако освободилась лишь головная часть, а хвост торпеды остался закрепленным»*. Несмотря на то что самолет падал, бортстрелок из нижней гондолы продолжал до последнего остервенело вести огонь по корвету. Большинство других самолетов получили повреждения и уже не могли продолжать атаку.

Тем временем из-за рокового решения Клюмпера его самолеты продолжали погибать один за другим. Лейтенант Джон Ландерс, находившийся на борту американского транспорта «Вирджиния Дейр», хорошо видел это зрелище. Шесть торпедоносцев шли между колоннами. Один из них сначала был подбит зенитками с транспортов, стал терять скорость и был вскоре добит сосредоточенным огнем с корабля ПВО. Следом за ним второй «Хейнкель» взорвался в воздухе, как петарда. Потом огненные трассы «Эрликонов» и «Бофорсов» потянулись к остальным машинам. Было видно, как от них отлетают обломки, а внутри фюзеляжей вспыхивает пламя.

В итоге только гауптману Клюмперу и его ведомому удалось выйти на «Эвенджер» и, невзирая на мощный зенитный огонь, сбросить торпеды. Но авианосец сумел вовремя переложить руль и увернулся от них. Однако налет все же не закончился безрезультатно. Одна из сброшенных кем-то торпед попала в американское судно «Мэри Лукенбах» тоннажем 5049 брт, перевозившее боеприпасы. Прогремел страшнейший взрыв, разорвавший транспорт на части. Из его команды каким-то чудом выжил только один человек.

Американец Бернар Инс, находившийся на судне «Оушен Фейс», потом рассказывал: *«Мы шли впереди „Мэри Лукенбах“, когда это судно взлетело на воздух. От силы взрыва корма нашего судна так поднялась в воздух, что кочегары повыскакивали на верхнюю палубу, думая, что мы торпедированы, и бросились спускать спасательную шлюпку... Силой взрыва согнуло палубную обшивку в средней части нашего судна, повредило внутренние переборки и оборудование радиорубки. Я устоял на своем „обезьяньем острове“ над капитанским мостиком, но один из пулеметчиков был убит, видимо, огнем своих же соотечественников»*. Как раз в момент взрыва над судном пролетал один из торпедоносцев, и одновременно с нескольких кораблей увидели, как «Хейнкель» тоже буквально разлетелся на куски.



Взрыв американского транспорта «Мэри Лукенбах». На нижнем снимке справа видно еще одно горящее судно

Обломки взорвавшегося судна накрыли шедший неподалеку американский транспорт «Натаниэль Грин». Находившийся на нем лейтенант Биллингс вспоминал: *«Все контейнеры на палубе были разбиты. Около десяти дверей и несколько переборок были выбиты. Все внутри кают превратилось в обломки. Вентиляционные короба погнуло... Стекланные иллюминаторы разлетелись. Лазарет на корме был практически уничтожен. Невозможно описать словами силу взрыва и количество обломков, обрушившихся на наше судно».*

Потопление парохода «Мэри Лукенбах» стало единственным успехом торпедоносцев. За него I./KG26 пришлось заплатить семью He-111Н-6 и жизнями 28 летчиков:

– W.Nr.7229 «1Н+NH» из 1-й эскадрильи, экипаж: пилот обер-лейтенант Петер Клуг (Peter Klug), штурман обер-ефрейтор Хейнц Бонца (Heinz Bonza), бортрадист унтер-офицер Франц Ламм (Franz Lamm) и бортстрелок обер-ефрейтор Герд Феттер (Gerd Vetter);

– W.Nr.7043 «1Н+NH» из 1-й эскадрильи, экипаж: пилот унтер-офицер Хейнц Хорбель (Heinz Horbel), штурман фельдфебель Георг Хауг (Georg Haug), бортрадист обер-ефрейтор Генрих Кампманн (Heinrich Kampmann) и бортстрелок унтер-офицер Мартин Пойзер (Martin P?user);

– W.Nr.7381 «1Н+MH» из 1-й эскадрильи, экипаж: пилот унтер-офицер Вальтер Мейер (Walter Meyer) и три обер-ефрейтора: штурман Людвиг Отт (Ludvig Ott), бортрадист Хейнц Мейер (Heinz Meier) и бортстрелок Альфонс Мюллер (Alfons M?ller);

– W.Nr.4473 «1Н+AK» из 2-й эскадрильи, экипаж: пилот обер-лейтенант Герхард Фишбах (Gerhard Fischbach), штурман обер-фельдфебель Вернер Цинн (Werner Zinn), бортрадист унтер-офицер Альфред Вейнрих (Alfred Weinrich) и бортстрелок унтер-офицер Курт Форбах (Kurt Vorbach);

– W.Nr.7150 «1Н+ML» из 3-й эскадрильи, экипаж: пилот гауптман Фридрих-Вильгельм Лювер (Friedrich-Willhelm L?wer), штурман унтер-офицер Пауль Краппманн (Paul Krappmann), бортрадист унтер-офицер Вилли Пост (Willi Post) и бортстрелок фельдфебель Йозеф Виллемс (Josef Willems);

– W.Nr.7232 «1Н+FL» из 3-й эскадрильи, экипаж: пилот фельдфебель Хорст фон Маух (Horst von Mauch), штурман унтер-офицер Курт Хаккер (Kurt Hacker), бортрадист унтер-офицер Хейнц Брейтфельд (Heinz Breitfeld) и бортстрелок обер-ефрейтор Карл Рюгер (Karl R?ger);

– W.Nr.4825 «1Н+GL» из 3-й эскадрильи, экипаж: пилот обер-фельдфебель Зигфрид Хазе (Siegfried Hase) и три фельдфебеля: штурман Эрвин Альдельт (Erwin Aldelt), бортрадист Вернер Хёне (Werner H?hne) и бортстрелок Гельмут Шуманн (Helmut Schumann).

Когда налет закончился, с торговых судов отчетливо увидели один «Хейнкель», колыхавшийся на волнах между колоннами. На его крыльях стояли четыре летчика и махали руками. Однако орудийные и пулеметные расчеты проходивших мимо американских транспортов открыли огонь по самолету и стреляли до тех пор, пока тот не скрылся позади.

Еще два подбитых торпедоносца – W.Nr.7157 «1Н+GH» из 1-й эскадрильи и W.Nr.4818 «1Н+NK» из 2-й эскадрильи – смогли дотянуть до норвежского побережья и совершили вынужденные посадки в районе мыса Нордкап. Никто из летчиков не пострадал. Вскоре один экипаж был подобран гидросамолетом He-115, а другой на резиновой спасательной лодке спустя несколько часов самостоятельно добрался до берега.

Еще два сильно поврежденных «Хейнкеля» благополучно вернулись на аэродром Бардуфос. Однако на одном был убит бортрадист унтер-офицер Гюнтер Штиллер (G?nther Stiller) и ранен бортмеханик унтер-офицер Герберт Бейер (Herbert Beyer), а на другом был ранен бортстрелок унтер-офицер Йоганн Холицки (Johann Holizky).

Однако на этом атаки конвоя PQ-18 в тот день еще не закончились. В 14.37 с кормовых курсовых углов над караваном появились восемнадцать Ju-88А из III./KG30 гауптмана Вернера Баумбаха (Werner Baumbach).^[78] Большая часть самолетов сбросила бомбы с горизонтального полета через разрывы в облаках, и только два «Юнкерса» атаковали с пикирования. Один целился в эсминец «Фолкнор», второй – в эсминец «Акейтес». Корабли отчаянно маневрировали, одновременно ведя интенсивный зенитный огонь. В итоге немцам опять не удалось добиться попаданий. Таким образом, драгоценное время и боеприпасы снова впустую расходовались на корабли эскорта, в то время как тяжелогруженные транспорты продолжали идти далее.

Эта безуспешная атака обошлась немцам еще в один самолет. Зенитками был подбит Ju-88A-4 W.Nr.142121 «4D+GS» из 8-й эскадрильи KG30, который совершил вынужденную посадку где-то в море южнее Шпицбергена. Все четыре члена его экипажа – пилот обер-фельдфебель Пауль Фюллборн (Paul F?llborn), штурман унтер-офицер Вильгельм Митц (Wilhelm Mietz), бортрадист унтер-офицер Рейнхард Шпильберг (Reinhard Spielberg) и бортстрелок обер-ефрейтор Зигфрид Мачке (Siegfried Matschke) – пропали без вести.

Затем уже во время посадки на аэродроме Банак, возможно, вследствие полученных повреждений, потерпел аварию Ju-88A-4 W.Nr.881742 «4D+KR» из 7-й эскадрильи. При этом погиб бортрадист обер-ефрейтор Ойген Нейнекке (Eugen Neinecke), пилот лейтенант Готтхард Флюхе (Gotthard Fl?che) и штурман обер-ефрейтор Герберт Хассдантауфель (Herbert Hassdantaufel) были ранены, и лишь один бортстрелок отделался легким испугом.

Однако на этом длинный список потерь, понесенных 5-м воздушным флотом Люфтваффе во время вылетов против PQ-18, еще не заканчивался. Недалеко от каравана вынужденно сел на воду He?115B W.Nr.2413 из 1-й эскадрильи K?.Fl.Gr.406. На этот раз летчикам повезло, поскольку их подобрал другой поплавковый «Хейнкель». Чего нельзя было сказать об экипаже из 1-й эскадрильи K?.Fl.Gr.906 – пилоте обер-фельдфебеле Романе Кальтенмарке (Roman Kaltenmark), штурмане обер-лейтенанте Хорсте Прюфнере (Horst Pr?fner) и бортстрелке фельдфебеле Карле-Хейнце Демеле (Karl-Heinz Demel). Их He-115B W.Nr.2407 «8L+BN» упал где-то в Баренцевом море, юго-западнее острова Надежды, и все они пропали без вести.

Еще два гидросамолета из I./K?.Fl.Gr.906 разбились в ходе аварийных посадок: He-115B W.Nr.2099 «8L+IN» – в 20 км севернее мыса Нордкап, а He-115C W.Nr.3253 «8L+AN» – в Лаксефьорде. Но в обоих случаях для летчиков все завершилось благополучно.

Итоги сражений 14 сентября 1942 г. стороны оценили весьма оптимистически. Немцы заявили о шести потопленных судах и одном эсминце, а союзники – о 22–24 сбитых самолетах. Только одни пилоты «Си Харрикейнов» претендовали на четырнадцать подтвержденных и пять вероятных побед, а зенитчики их авианосца приписали себе еще четыре торпедоносца. Между тем на самом «Эвенджер» осталось только семь «Си Харрикейнов», причем некоторые из них имели повреждения.

Это был достаточно редкий случай, когда союзники в отличие от своих противников не сильно завысили свои успехи. Потопив лишь один транспорт, Люфтваффе потеряло девятнадцать самолетов: девять He-111, четыре Ju-88 и четыре He-115. Погиб и пропал без вести 51 летчик. Самые тяжелые потери понесла I./KG26, лишившаяся фактически сразу целой эскадрильи. Охота на авианосец «Эвенджер», объявленная тщеславным рейхсмаршалом Герингом, закончилась полнейшим крахом.

Примечательно, что в тот же самый день неудачу потерпела и попытка использования торпедоносцев противоположной стороной. Выше уже упоминалось, что в начале сентября на аэродром Ваенга, северо-восточнее Мурманска, из Англии перелетели двухмоторные «Хэмпдены» из 144 и 455 Sqdn. RAF. Их главной и единственной задачей было нанести торпедный удар по немецкому линкору «Тирпиц», как только он попытается выйти на перехват PQ?18.

И вот 14 сентября авиаразведка сообщила, что этот корабль, бывший настоящей головной болью для британского Адмиралтейства, вышел из Альтен-фьорда в море. Из Ваенги были срочно подняты все 23 торпедоносца. Экипажи «Хэмпденов» провели в воздухе семь часов, но так и не нашли ни малейших следов неуловимого «Тирпица». Они ни с чем вернулись в Ваенгу и только после посадки узнали, что линкор, оказывается, как ни в чем не бывало стоит в Нарвике. Его короткий выход в море был просто связан с плановыми ходовыми испытаниями.^[79]

Скромный реванш

Из-за ухудшившейся к вечеру 14 сентября погоды контакт с конвоем PQ-18 поддерживали лишь подводные лодки. Ночь прошла спокойно, и только в 08.00 15 сентября в воздухе появились хорошо знакомые Bv-138. Опять периодически происходили перестрелки между этими летающими лодками и «Свордфишами».

Затем с 12.45 до 15.35 суда атаковали одиночные Ju-88. Они сбрасывали бомбы либо с горизонтального полета, либо пикируя, но не входя в зону сильного зенитного огня. В итоге опять ни одного попадания. При этом над конвоем постоянно, сменяя друг друга, патрулировали «Си Харрикейны».

Потом опять все стихло, и в небе кружил только один «летающий башмак». В 16.40 погода снова начала портиться, надвигался шторм. В данной обстановке все команды судов были только рады этому. Караван, хотя и понес значительные потери, сохранял строй и приближался к конечной точке маршрута.

Плохая погода стояла всю следующую ночь и утро 16 сентября, когда PQ-18 повернул на юг, к горлу Белого моря. Между тем его охранение сильно уменьшилось. Эскортный авианосец «Эвенджер», крейсер «Сцилла», корабль ПВО «Эйлинбанк» и несколько эсминцев отправились к месту встречи с обратным конвоем QR-14. С этого момента противовоздушная оборона судов легла на корабль ПВО «Ольстер Куин», три эсминца, три тральщика, четыре корвета и четыре вооруженных траулера. Из авиации остался один-единственный «Си Харрикейн» на САМ-судне «Эмпайр Морн».

Конвой продолжал путь, причем большинство американских моряков находились в нервном состоянии и, вероятно, вспомнив своих предков-ковбоев, палили из своего оружия во все, что напоминало «мины и подводные лодки». Джон Каррент писал об этом: *«Струи свинца и стали летели в разные стороны. Таким образом, мы перебили кучу тюленей. Наши шлюпки с правого борта были повреждены огнем соседних кораблей»*. Некоторые суда с особо разгоряченными командами стали представлять реальную угрозу для своих же.

Нелетная погода стояла весь день, а потом и в ночь на 17 сентября. Германская авиация возобновила наблюдение только в 09.15, когда в небе появился одиночный Ju-88D. Он чинно парил в высоте, оставаясь недосягаемым для палубных истребителей. В 10.30 к конвою подошли советские эсминцы «Гремящий» и «Сокрушительный», усилившие его ПВО. Утром 18 сентября подошли еще два эскадренных миноносца, занявшие позиции впереди и сзади каравана. Погода в этот день опять была неблагоприятной: над водой стелилась дымка, а в небе висела плотная облачность, нижняя граница которой была на высоте 800–1000 метров.

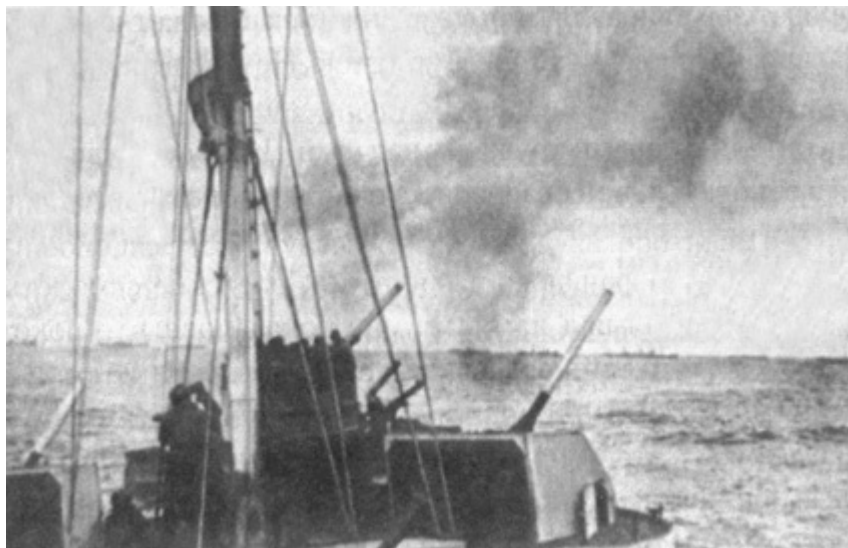
Тем временем глава авиационного командования «Норд-Ост» оберст Александр Холле (Alexander Holle) решил, что настал момент для нового массированного удара по конвою. На этот раз целью были именно транспорты. Сильно потрепанная I./KG26 гауптмана Клюмпера должна была атаковать их совместно с III./KG30 гауптмана Баумбаха. При этом следившие за конвоем самолеты-разведчики за несколько минут до атаки должны были сообщить последние данные о скорости и курсе конвоя. Одновременно II./KG30 гауптмана Штоффрегена получила приказ заминировать фарватер на входе в Северную Двину и повторно нанести удар по Архангельску, куда вскоре должен был прибыть конвой.

Около 10.00 18 сентября радар корабля ПВО «Ольстер Куин» обнаружил групповую цель, приближавшуюся на малой высоте. Тотчас был дан сигнал тревоги, и матросы, находившиеся на палубах и мостиках, стали пристально вглядываться в горизонт. Первыми восемь He-111, идущих над самой водой, в 10.30 увидели с эсминца «Гремящий», после чего по ним сразу же с дистанции около 70 кабельтовых был открыт огонь из 130-мм орудий главного калибра. Над поверхностью моря поднялись огромные белые султаны разрывов. Один He-111 получил прямое попадание и развалился в воздухе.

В это же время между колоннами судов раздались взрывы. Это Ju-88 сбрасывали свой груз из-за облаков. Зенитчики вынуждены были вести огонь сразу в двух направлениях. Это дало возможность экипажам гауптмана Клюмпера выйти на дистанцию атаки. Впрочем, геройствовать на сей раз они не стали, сбросив торпеды на расстоянии 400–600 метров от колонн конвоя. Некоторые из «сигар» при ударах о воду подпрыгивали и ныряли, но другие продолжили путь.



Советский эсминец «Сокрушительный»



Артиллерия советского эсминца ведет огонь по самолетам. На заднем плане виднеются силуэты транспортов

Несколько минут прошли в напряжении, и вдруг по правому борту американского транспорта «Кентукки» тоннажем 5446 брт прогремел мощный взрыв, выбросивший языки пламени и дыма. Правое крыло мостика было практически снесено, фигурки матросов полетели в воду. Внутри корпуса судна сразу же возник пожар.

Еще две торпеды прошли совсем рядом с судном «Вирджиния Дейр», которому чудом удалось уклониться от них. Тем временем торпедоносцы, невзирая на огонь и не меняя курса, что было совершенно правильно, прошли над кораблями и удалились.

Капитан «Кентукки» приказал команде оставить судно, и моряки быстро пересели в шлюпки. К горящему судну, которое выкатилось из строя конвоя и развернулось на обратный курс, подошли тральщик «Шарпшутер» и вооруженный траулер «Кейн Мариано». Было решено высадить на него аварийную партию и попытаться спасти его. Однако в это время из облаков внезапно вывалился одиночный «Юнкерс» и начал пикировать на судно. Зенитчики открыли огонь с опозданием, не создав ему никаких помех. В итоге две бомбы попали прямо в корму транспорта. Другие взорвались возле «Шарпшутера», повредив его. В 11.30 «Кентукки» взорвался, и его останки быстро пошли ко дну.

В это время появилась вторая группа He-111 из I./KG26, которая также сбросила «сигары» с максимальной дистанции. По утверждению британцев, один из «Хейнкелей» врезался в стену водяных столбов, поднятую пальбой с эсминцев, второй пролетел над конвоем и был буквально изрешечен зенитками с разных кораблей.

В разгар атаки с катапульты «Эмпайр Морна» стартовал «Си Харрикейн» флайнг-офицера Барра (Burr). Он должен был взлететь еще во время первой атаки торпедоносцев, но не смог этого сделать из-за неисправности в электросистеме запуска стартового ускорителя. И вот теперь едва истребитель появился в воздухе, как вошедшие в раж зенитчики тотчас перенесли огонь на него. *«К счастью, он остался цел. И не было никакой возможности остановить кретинов»,* – сокрушался потом кэптен Адамс.

Потратив много времени на уход от огня своих же зениток, Барр смог атаковать только один «Хейнкель», который, по его утверждению, задымил. Потом, покружив на правом траверзе конвоя и выработав топливо, «Си Харрикейн» ушел в сторону Архангельска, где сел на одном из советских аэродромов.

В 14.50 конвой PQ-18 был снова атакован Ju-88A из KG30. Ударной волной от близких разрывов фугасных бомб британский транспорт «Эмпайр Тристрам» тоннажем 7167 брт так сильно тряхнуло, что его команда решила, что их торпедировали. Вообще страх перед торпедоносцами был столь силен, что часто перерастал в безумство. В результате за борт полетели секретные документы, были спущены шлюпки, и только потом матросы опомнились и обратили внимание на то, что судно вроде бы не тонет.

В это же время девять «Юнкерсов», видимо, не сумевшие обнаружить конвой, атаковали советские тральщики Т-883 и Т-887, проводившие контрольное траление у северного побережья полуострова Канин. Морякам бывших рыболовных траулеров РТ-45 «Двина» и РТ-46 «Лосось» пришлось срочно рубить тралы, давать ход и маневрировать. В результате близких разрывов оба корабля получили различные повреждения.

По советским данным, в так называемом воздушном сражении у мыса Канин Нос были сбиты аж пятнадцать вражеских самолетов. При этом на шесть из них претендовали артиллеристы эсминцев «Гремящий», «Сокрушительный», «Урицкий» и «Валериан Куйбышев» и еще на один – комендоры сторожевого корабля СКР-77 младшего лейтенанта Степанова.

Фактически же Люфтваффе в течение 18 сентября потеряло только два бомбардировщика вместе с экипажами:

– He-111H-6 W.Nr.7168 «1H+GH» из I./KG26. Экипаж: пилот лейтенант Ханс Фен (Hans Fehn), штурман фельдфебель Карл Вегер (Karl Weger), бортрадист унтер-офицер Гельмут Гёртнер (Helmut G?rtner) и бортмеханик фельдфебель Йозеф Шмитт (Josef Schmitt);

– Ju-88A-4 W.Nr.142130 «4D+GN» из 5-й эскадрильи KG30. Экипаж: пилот унтер-офицер Курт Хауг (Kurt Haug), штурман обер-ефрейтор Эмиль Карш (Emil Karsch), бортрадист ефрейтор Макс Бергер (Max Berger) и стрелок ефрейтор Альберт Руф (Albert Ruf).

В советских источниках, повествующих о событиях того дня, упоминается, что огнем с транспортов были расстреляны шесть летчиков, опускавшихся в море на парашютах.

Еще два «Юнкерса» из III./KG26 – W.Nr.1562 и W.Nr.6559 – были повреждены зенитным огнем и затем потерпели аварии при посадке на аэродроме Банак. Первый торпедоносец имел повреждения средней тяжести (30 %), но при этом все четыре летчика – пилот обер-лейтенант Гюнтер Трост (G?nther Trost), штурман лейтенант Йозеф Петерс (Josef Peters), бортрадист унтер-офицер Йоганн Пюшер (Johann P?scher) и бортстрелок обер-ефрейтор Вальтер Зильбер (Walter Silber) – были ранены. Второй же самолет, наоборот, был очень сильно поврежден (70 %), но на его борту пострадал лишь один штурман обер-ефрейтор Эвальд Шаффранке (Ewald Schaffranke).

Между тем во второй половине 18 сентября конвой PQ-18 оказался в зоне действия дальних истребителей Пе-3 ВВС Северного флота. Союзники, конечно, обрадовались, увидев в небе самолеты со звездами на крыльях. Но для советских летчиков вылеты в тот день закончились крахом. Где-то в районе горла Белого моря пропали без вести сразу три «пешки» из 13-го ИАП вместе с экипажами. Что с ними произошло, так и осталось неизвестным.



Спаренный 12,7-мм пулемет «Кольт-Браунинг», установленный на эсминце «Гремящий»



37-мм зенитная пушка 70-К на одном из советских эсминцев, на заднем плане видны силуэты транспортов

Вечером около транспортов появились два Пе-3 из 95-го ИАП. Не встретив противника, истребители повернули на аэродром, но попали в густой туман и потеряли ориентировку. В итоге один экипаж, выработав горючее, просто выпрыгнул на парашютах. Только приземлившись, пилот

младший лейтенант Рудаков и штурман лейтенант Стукалов узнали, что находятся в 100 км от Архангельска и своего аэродрома.

Пилот второй «пешки» капитан Л. Г. Пузанов попытался совершить вынужденную посадку на острове Ягодник, в устье Северной Двины. Однако что-то не рассчитал, истребитель скапотировал, и Пузанов и его штурман старший лейтенант Д. И. Федоров погибли.^[80]

Вечером 19 сентября конвой PQ-18 вошел в Двинскую губу, но затем должен был встать, поскольку из-за шторма на него не удалось доставить местных лоцманов. Проводка судов началась в середине следующего дня. Большую часть уцелевших транспортов – 24 единицы – предполагалось ввести на внутренний рейд Архангельска. Однако сначала одно, а затем еще два судна сели на мели в устье Северной Двины. В итоге 21 сентября под разгрузку в различных участках архангельского порта встали только двадцать транспортов. Оставшиеся три судна были благополучно проведены в порт Молотовска.

Англичан и американцев, не привыкших к русской безалаберности, зачастую в Архангельске ждало разочарование. После выгрузки ценные и крайне необходимые фронту грузы сваливались в кучу поблизости от причалов. В портах, недавно подвергавшихся налетам авиации, царил полный хаос, железнодорожных вагонов не было. Как результат все суда были разгружены лишь к 20 октября. Кроме того, при проведении разгрузочных работ имела место и «прихватизация» всего, что плохо лежало. Беспорядок царил и в обеспечении прибывших с конвоем в Архангельск британских кораблей охранения. Боеприпасы, предназначенные для них, кем-то были по ошибке отправлены в Вологду.

5-й воздушный флот Люфтваффе произвел против PQ-18 в общей сложности 337 самолетовылетов. Были потоплены десять транспортов общим тоннажем 54 742 брт, причем все они были на счету экипажей торпедоносцев KG26 «Лёвен». Последние израсходовали 220 торпед, из которых не менее четырнадцати попали в цель. Еще три судна отправили на дно подводные лодки. Всего конвой потерял 32,5 % своего первоначального состава. Этот результат, хотя сам по себе и внушительный, все же был гораздо скромнее по сравнению с разгромом конвоя PQ-17.

Этому способствовали три причины. Во-первых, заведомо ошибочный приказ рейхсмаршала Геринга об атаке авианосца «Эвенджер». Во-вторых, роковая ошибка гауптмана Клюмпера во время атаки 14 сентября, приведшая к неоправданно большим потерям торпедоносцев из I./KG26. В-третьих, погода укрывала конвой примерно 50 % времени его следования в зоне досягаемости ударных самолетов Люфтваффе. И наконец, конвой PQ-18 в отличие от своего предшественника, несмотря ни на какие атаки и угрозы, сохранял строй и походный ордер.

Первое применение эскортного авианосца в Заполярье имело двойную пользу. Во-первых, по вине Геринга он отвлек летчиков от атак торговых судов, а во-вторых, взлетавшие с него «Си Харрикейны», при всех их недостатках, стали серьезной помехой для действий торпедоносцев.

Командир эскадры прикрытия контр-адмирал Барнетт, подводя итоги операции по проводке конвоя PQ-18, сделал свои выводы о причинах ее относительного успеха, среди которых главным был следующий: *«Самым важным было то, что немцы совершенно не сумели скоординировать атаки торпедоносцев, пикировщиков и подводных лодок. В противном случае потери конвоя могли оказаться значительно тяжелее».*

Союзники заявили о том, что ими в ходе отражения налетов были сбиты 42 самолета, в том числе 36 – зенитками кораблей охранения и транспортов, пять – «Си Харрикейнами» с авианосца «Эвенджер» и один – истребителем с САМ-судна «Эмпайр Морн». Фактически же Люфтваффе потеряло 26 машин: четырнадцать He-111Н, семь Ju-88А и пять He-115. Кроме того, еще одиннадцать самолетов – два He-111Н и девять Ju-88А – получили более или менее серьезные повреждения.

Надо отметить, что по поводу немецких потерь при атаках конвоя PQ-18 в исторической литературе, как в старой, так и современной, до сих пор приводятся разноречивые данные. В основе разночтений лежат различные подходы конкретных исследователей к вопросу, как учитывать самолеты, получившие тяжелые повреждения в ходе самих налетов или же затем во время посадок на своих аэродромах. По процентной шкале повреждений, использовавшейся в Люфтваффе, некоторые машины имели повреждения до 70 %. Это позволяет предположить, что такие самолеты затем списали как подлежащие ремонту, и потому их тоже порой учитывают в составе потерь.

QR-14 и далее

Одновременно с проводкой каравана PQ-18 обратно в Англию проследовал QR-14. Он вышел из Архангельска вечером 13 сентября, и в его составе были пятнадцать судов, в основном уцелевших от конвоя PQ-17. Его охранение включало два эсминца, два корабля ПВО, четыре корвета и три тральщика.

На первом отрезке пути транспорты прикрывали эсминцы «Урицкий» и «Валериан Куйбышев», а также истребители ВВС Северного флота. Для последних это самое «прикрытие» ограничивалось формальным выполнением «боевой задачи», то есть бесцельным барражированием над конвоем. Когда же 15 сентября в воздухе в 07.30 появились разведчики Ju-88D, советские летчики не обратили на них никакого внимания и продолжали кружить как ни в чем не бывало.

Британский офицер связи, находившийся на эсминце «Урицкий», сообщил командиру эскорта, что русские моряки сами не могут по радио связаться с истребителями. Наглядевшись на эту картину, командир эсминца «Миддлтон» решился на крайнее средство, а именно дал команду выстрелить из 102-мм орудия в сторону советских истребителей, чтобы привлечь их внимание. Однако после этого те просто спикировали и ушли в сторону берега.

В последующие дни в Баренцевом море стоял шторм. Поэтому самолеты-разведчики Bv-138 вновь появились над конвоем только 17 сентября. К этому времени к его эскورتу присоединились авианосец «Эвенджер» и эсминцы, отделившиеся от PQ-18. Последние несколько раз открывали огонь по «летающим башмакам», но это лишь приводило к бесполезному расходу боеприпасов.

С авианосца несколько раз взлетали «Си Харрикейны», но и им не удалось догнать на первый взгляд неповоротливые летающие лодки. Участник этого перехода американец Пол Лунд вспоминал: *«Было странно видеть, как наши самолеты на одном фланге конвоя, а немецкие на другом. Но эти „селедки“ были очень верткими. Каждый раз, когда самолеты с авианосца направлялись к ним, немцы описывали широкую дугу и выходили на противоположную сторону конвоя».*

Из-за больших потерь торпедоносцев при атаках PQ-18, у Люфтваффе просто не хватило сил для ударов сразу по двум конвоям. В итоге QR-14 избежал атак с воздуха, но Bv-138 навели на караван подлодки, которые потопили транспорты «Оушен Войс» и «Силвер Сворд», а также британский эсmineц «Сомали».

После этого Баренцево море почти опустело. Союзники сообщили Сталину, что конвоя PQ-19 не будет, объяснив это подготовкой крупной десантной операции в Северной Африке. Понимая, что подобное решение будет тяжелым ударом для восточного союзника, президент США Рузвельт настаивал на отправке в дальнейшем мелких групп судов, против чего категорически возражали англичане. В итоге было принято компромиссное решение – с приходом полярной ночи и периода плохой погоды посылать в Россию одиночные суда.

После длительной паузы 29 октября отправка судов из Исландии возобновилась. Но на этот раз не было никого эскорта, никаких крейсеров и авианосцев. По маршруту движения транспортов заняли позиции вооруженные траулеры, а севернее острова Медвежий патрулировали две британские субмарины, выполнявшие роль спасателей. Переходы проходили в сложных климатических условиях и были довольно рискованными.

Но плохая погода не всегда спасала суда от всевидящего ока воздушной разведки Люфтваффе. Так, 4 ноября летающие лодки Bv-138 из K?Fl.Gr.406 обнаружили сразу пять одиночных транспортов, следовавших своими маршрутами. Уже вскоре после полудня примерно в 75 милях западнее острова Ян-Майен бомбардировщики Ju-88 из II./KG30 атаковали американский транспорт «Уильям Кларк» тоннажем 7176 брт. В результате близких разрывов бомб он получил повреждения, но сохранил ход.

Однако далеко ему уйти не удалось. В 13.33 в левый борт судна попала одна из трех торпед, выпущенных с подлодки U-354 капитан-лейтенанта Карла-Хейнца Хершлеба (Karl-Heinz Herschleb). При ее взрыве было полностью разрушено и затоплено машинное отделение, погибли пять моряков. Оставшиеся 66 человек покинули «Уильям Кларк», перебравшись в три шлюпки. В 14.00 с подлодки выпустили еще одну «сигару», она попала в правый борт судна, после чего то разломилось на две части и за пару минут ушло на дно.



Американский транспорт «Уильям Кларк», на верхней палубе видны стоящие самолеты А-20 «Бостон»



Эсминец «Грозный» (на переднем плане) и сторожевые корабли «Гроза» и «Ураган»

Затем примерно в 60 милях к югу от острова Надежды двенадцать торпедоносцев атаковали советский транспорт «Декабрист» и английское судно «Ричард Алви». Последнему удалось избежать попаданий, а вот русским повезло меньше.

Во время отражения налета на «Декабристе» сначала заклинило носовое зенитное орудие, а потом и зенитные пулеметы, установленные на спардеке. После этого в 12.45 в левый борт транспорта около форштевня попала торпеда. Моряки начали борьбу за живучесть и попытались завести пластырь на пробоину. В то же время капитан развернул корабль и повел его кормой вперед.

Однако ледяная вода неумолимо поступала в трюмы. Появился крен на левый борт, начало заливать топки котлов и машинное отделение. «Декабрист» медленно погружался. В итоге в 22.40 команде пришлось оставить его и пересечь в четыре шлюпки.

Около полудня 5 ноября, после значительного улучшения видимости, советские моряки со шлюпок с удивлением увидели, что их судно все еще держится на плаву. Капитан С. П. Беляев решил вернуться обратно на него. Но тут появились Ju-88А, которые, сбросив на «Декабрист» бомбы, окончательно добились его. И на этот раз двухвинтовой пароход тоннажем 7363 брт действительно ушел под воду.^[81]

В тот же день в северной части Баренцева моря атаке торпедоносцев и бомбардировщиков подвергся сторожевой корабль СКР-23 лейтенанта Фролова. Это был бывший 1200-тонный рыболовный траулер РТ-57 «Смена», принадлежавший Севгосрыбтресту. В конце сентября 1941 г. его мобилизовали, вооружили двумя 76-мм орудиями, двумя 20-мм пушками и парой 7,62-мм пулеметов и в качестве сторожевика включили в боевой состав Северного флота.

В результате близких разрывов бомб СКР-23 получил повреждения, но остался на плаву. Однако уже два дня спустя – 7 ноября – он встретился с немецким эсминцем Z-27 и, получив серию попаданий 150-мм снарядов, затонул.

5 ноября около Шпицбергена Ju-88А из II./KG30 атаковали британский транспорт «Челмли» тоннажем 5445 брт. В результате он получил сильные повреждения и, чтобы не уйти на дно, выбросился на камни у мыса Южный на острове Западный Шпицберген. Во второй половине следующего дня судно было обнаружено подлодкой U-625 обер-лейтенанта Ханса Бенкера (Hans Benker), которая сначала всадила в него одну торпеду, а затем окончательно уничтожила артиллерийским огнем. Позднее «Юнкерсы» еще раз сбросили бомбы на останки «Челмли».

Всего же из тринадцати судов, вышедших поодиночке из Рейкьявика с интервалом в двенадцать часов, в Мурманск пришли только пять. Три транспорта вернулись назад и два были потоплены подводными лодками. Пилоты Люфтваффе уничтожили два судна и еще одно повредили, которое затем было добито подлодкой.

Судя по имеющимся данным, в ходе атак этих одиночных судов немцы потеряли только два самолета. 4 ноября из-за отказа двигателя вынужденную посадку на острове Медвежий совершил Ju-88А W.Nr.142072 «4D+BM» из 4-й эскадрильи KG30. При этом никто из летчиков не пострадал, и вскоре они были вывезены на свой аэродром. Затем 5 ноября из боевого вылета над Баренцевым морем не вернулся He-111Н-6 W.Nr.7596 «1Н+НН» из 1-й эскадрильи KG26. Все четыре члена его экипажа – пилот лейтенант Карл-Хейнц Шмитт (Karl-Heinz Schmitt), штурман обер-ефрейтор Гельмут Вальдшмит (Helmut Waldschmit), бортрадист обер-ефрейтор Карл-Ульрих Тодде (Karl-Ulrich Thode) и бортстрелок ефрейтор Курт Швенке (Kurt Schwenke) – пропали без вести.

Параллельно в начале ноября германский флот провел свою операцию в Баренцевом море. В ходе ее эскадра в составе тяжелого крейсера «Хиппер» и трех эсминцев потопила советский танкер «Донбасс» и упоминавшийся выше сторожевой корабль СКР-23. Таким образом, к этому времени немцы добились полного господства в Заполярье. Люфтваффе и Кригсмарине находились на пике своего успеха, и многим казалось, что до победы уже недалеко.

Вероятно, немецкие торпедоносцы и пикирующие бомбардировщики по-прежнему продолжали бы атаковать и топить союзные и советские корабли в Заполярье, если бы не событие, случившееся за многие тысячи километров от этих мест.

В ночь с 7 на 8 ноября 1942 г. западные союзники начали операцию «Факел» («Torch») – высадку своих войск на побережье Марокко и Алжира. Это в корне меняло всю стратегическую ситуацию в Северной Африке, а значит, и на Средиземном море. И это изменение в перспективе не сулило ничего хорошего ни Третьему рейху, ни его основному союзнику в Европе – фашистской Италии.

В Генеральном штабе Люфтваффе было принято решение срочно усилить ударную мощь 2-го воздушного флота, прежде всего за счет авиагрупп, базировавшихся в Северной Норвегии. При этом штабисты исходили из двух обстоятельств. Во-первых, союзники больше пока не отправляли в Советский Союз конвой с грузами, а во-вторых, не за горами было наступление полярной ночи, существенно ограничивавшей действия авиации.

Уже 8 ноября I./KG26 гауптмана Клюмпера и III./KG26 майора Георга Хильшера (Georg Hilscher) получили приказ срочно перебазироваться с аэродромов Бардуфос и Банак на аэродром Гроссето, расположенный в Центральной Италии, поблизости от побережья Тирренского моря. Одновременно III./KG30 гауптмана Баумбаха было предписано перелететь на аэродром Комизо, на острове Сицилия. Затем 12 ноября в Комизо отправился штаб KG30 во главе с оберст-лейтенантом Блоедорном, а на следующий день аэродром Бардуфос покинула и II./KG30 гауптмана Штоффрегена.

В итоге в составе 5-го воздушного флота Люфтваффе осталась лишь одна I./KG30 гауптмана Конрада Каля (Konrad Kahl). Однако ее «Юнкерсы» находились на финском аэродроме Кеми, на побережье Ботнического залива, и не могли выполнять боевые вылеты над Баренцевым морем.

Аэродромы Люфтваффе в Северной Норвегии опустели...

Глава 7

Нужно быть русским, чтобы оставаться здесь...

В конце 1942 – начале 1943 г. стратегическая обстановка для Третьего рейха сильно изменилась. Если недавно еще казалось, что победа не за горами и надо лишь приложить последние усилия, то теперь Верховное командование Вермахта волновал лишь один вопрос: как удержать захваченное.

Англо-американские войска захватили Алжир и оттуда развернули наступление на Тунис. Дивизии генерал-фельдмаршала Роммеля в Ливии тоже отступали, отдавая все захваченное за последние годы. На Восточном фронте разразился ужасный кризис под Сталинградом. В этих условиях немцам стало не до полярных конвоев. Тем более что северная трасса ленд-лиза постепенно утрачивала свое значение, уступая место более безопасным маршрутам через Иран и Дальний Восток.

В декабре 1942 г. союзники решили отправить в Советский Союз новый конвой, получивший обозначение JW-51. Однако поскольку воспоминания об атаках предыдущих караванов были очень живы, его для пущей безопасности разделили на две части.

15 декабря из залива Лох-Ю, на северо-западном побережье Шотландии, вышел конвой JW-51A. В его составе были шестнадцать транспортов, которых сопровождали семь эсминцев, два корвета, тральщик и пара вооруженных траулеров. Отряд ближнего прикрытия включал легкие крейсера «Шеффилд» и «Ямайка» и два эсминца. Через неделю – 22 декабря – оттуда же отправился в путь и JW-51B, насчитывавший четырнадцать транспортов. Его охранение было идентичным предыдущему, лишь эсминцев было шесть, а не семь.

Переход первой половины конвоя прошел без каких-либо приключений. С одной стороны, это объяснялось «благоприятными» условиями полярной ночи, а с другой стороны, силы Люфтваффе в Северной Норвегии теперь представляли собой лишь жалкую тень того, что здесь имелось летом 1942 г. Около полудня 25 декабря одиннадцать транспортов JW-51A встали на якоря в Кольском заливе между Мурманском и поселком Ваенга. Еще пять судов отправились в Белое море и через два дня встали под разгрузку в порту Молотовска.

Лишь около полудня 31 декабря приблизительно в 200 км юго-восточнее острова Надежды отряд кораблей Кригсмарине, включавший тяжелые крейсера «Адмирал Хиппер» и «Лютцов» и несколько эсминцев, атаковал конвой JW-51B. Однако британские эсминцы эскорта героически отбили нападение. После этого позорного поражения Кригсмарине впала в немилость у фюрера. Ее надводный флот окончательно отказался от активных действий против конвоев.

3 января 1943 г. восемь транспортов^[82] конвоя JW-51B вошли в Кольский залив. В районе Мурманска они встали на якоря на большом удалении друг от друга. После этого моряки получили возможность сойти на берег. Джеймс Кокбурн, служивший вахтенным офицером на британском эсминце «Оруэлл», вспоминал: *«Мурманск ужасно пострадал от воздушных налетов. Повсюду разрушенные здания, вдоль улиц и железнодорожных путей тянутся безобразные ряды воронок».*

В наступившем 43-м году 5-й воздушный флот Люфтваффе из-за нехватки сил уже был не в состоянии совершать массированные и постоянные налеты на Мурманск, как в прошлом году. Поэтому немцы изменили тактику, делая упор отныне на внезапные точечные удары по отдельным целям.

В тоже время противовоздушная оборона города и прилегающих объектов усилилась. К началу года в составе Мурманского дивизионного района ПВО насчитывалось 176 зениток, в том числе 134 штуки 76-мм и 85-мм пушек, а также 220 зенитных пулеметов, 56 аэростатов заграждения, тринадцать прожекторных станций и два радара. В 122-й ИАД ПВО имелись 37 летчиков, и считалось, что одиннадцать из них подготовлены к действиям ночью.

Впрочем, спокойно прогуляться по развалинам выше упоминавшемуся Кокбурну не дали, так как вскоре воздух пронзил вой сирен воздушной тревоги. Англичанину пришлось поспешить в бомбоубежище – подвал, в котором собрались 40–50 человек. Через час прозвучал сигнал отбоя, и моряк отправился в гостиницу «Арктика». Дальше было не легче: *«Едва мы расположились, как снова началась стрельба зенитных батарей, и по разрывам снарядов слышно, как самолеты проходят прямо над нами...»*

Раздался взрыв. Бомба угодила прямо в убежище, где скрывались служащие гостиницы. Все они погибли. Другая бомба разносит крыло гостиницы, третья разрывается перед ней, убив немало людей, по-видимому, бежавших в убежище. Еще одна бомба попадает в общественную кухню на другой стороне улицы.»

Немцы знали о прибытии в Мурманск очередного конвоя и, вероятно, были информированы, где обычно останавливались союзные моряки. Так что налет на гостиницу «Арктика» мог быть и не случайным. После столь «теплого приема» со стороны Люфтваффе британские моряки предпочли вернуться на свой корабль.

Команды транспортов и боевых кораблей союзников были сильно впечатлены увиденным в порту Мурманска. Моряк британского Королевского торгового флота Дэйв Марлоу потом писал в одном из номеров журнала «Харперс Мэгэзин»:^[83] *«Огромные воронки там, куда упали бомбы. Группа пожилых женщин засыпала их. Только упрямая настойчивость этих женщин поддерживала эти причалы...»*

Женщины продолжали работу, несмотря на глубокий снег и жестокий мороз. Они вновь приступали к работе, как только кончался налет, и даже работали во время налета, если он был не очень интенсивным...

Двадцать четыре часа в сутки они носили, толкали, тянули, работая без отдыха в пургу, продолжавшуюся неделями.

Нужно быть русским, чтобы оставаться здесь...

Надрывающая сердце героическая работа, но необходимая, чтобы грузы могли быть отправлены отсюда на фронт».

В 22.40 7 января два Ju-88 совершили налет на Торговый порт, сбросив девять фугасных бомб. В результате транспорт «Лена», находившийся под погрузкой, получил сильные повреждения кормовой части. Вскоре он сел на грунт, и над водой остались лишь верхняя палуба и надстройки.

16 января из залива Лох-Ю в Мурманск вышел очередной конвой JW-52 в составе четырнадцати транспортов, однако затем один из них стал отставать и вернулся в Шотландию. Непосредственное охранение включало шесть эсминцев, два корвета и три тральщика, а отряд прикрытия – три крейсера.

23 января западнее острова Медвежий караван был обнаружен разведчиком. На следующий день, когда конвой находился приблизительно в 120 милях севернее мыса Нордкап, в небе появились четыре He-115 из 1-й эскадрильи K?Fl.Gr.406. Корабли охранения открыли мощный заградительный огонь, не дав тихоходным гидросамолетам выйти на дистанцию атаки. В итоге торпеды были сброшены с большой дистанции и ни одна из них в цель не попала.

Эта безрезультатная атака стоила немцам двух He-115B/C:

– W.Nr.1864 «K6+EH», экипаж: пилот обер-фельдфебель Курт Ридель (Kurt Riedel), штурман лейтенант Ханс-Георг Шмидт (Hans-Georg Schmidt) и бортрадист унтер-офицер Ханс-Йоахим Готтлиб (Hans-Joachim Gottlieb);

– W.Nr.2733 «K6+MH», экипаж: пилот обер-фельдфебель Ханс Брой (Hans Brooy), штурман лейтенант Арно Кратц (Arno Kratz) и бортрадист унтер-офицер Курт Клейсманн (Kurt Kleismann).

Оба гидросамолета упали где-то в Баренцевом море, и все шесть летчиков пропали без вести. И этот факт в очередной раз показал, что время поплавковых торпедоносцев безвозвратно прошло.

На подходе к Кольскому заливу для прикрытия конвоя JW-52 вылетали истребители ВВС Северного флота. 25 января два Ju-88 из I./KG30 в 11.25 атаковали суда, но попаданий не добились. Барражировавшие поблизости «тройка» Пе-3 из 95-го ИАП во главе с капитаном Б. Г. Хомдоховым перехватила «Юнкерсы», и затем советские пилоты заявили, что сбили один из них.

Фактически же бомбардировщики не только вернулись на свой аэродром, но даже и не были атакованы истребителями. А целью для «пешек» стал самолет-разведчик Ju-88D-1 W.Nr.1631

«G2+CH» из 1-й эскадрильи дальней разведки Aufkl.Gr.124. Он был поврежден и совершил вынужденную посадку на аэродроме Хебуктен. При этом никто из его экипажа не пострадал.

27 января двенадцать судов конвоя JW-52 вошли в Кольский залив. Один транспорт отстал и позднее был приведен в Иокангу. Караван доставил в Мурманск в общей сложности 50 тысяч тонн различных грузов. Это осложнило и без того тяжелую ситуацию в мурманском порту. Не хватало кранов и прочих подъемных механизмов для разгрузки, а железнодорожники не успевали подавать вагоны для отправки грузов. В итоге на территории порта скапливалось огромное количество ценных и крайне нужных стране техники, снаряжения, боеприпасов и так далее.

Советское командование опасалось вражеских налетов и потому приказало нанести упреждающие удары по немецким аэродромам. 28 января три Пе-2 совершили налет на Луостари. Его результат был практически нулевым, а немецкая зенитная артиллерия подбила две «пешки», которые затем совершили вынужденные посадки на своей территории.

Однако погода была на стороне союзников и мурманчан, и немногочисленные ударные самолеты Люфтваффе оставались на земле. Новый налет на Мурманск состоялся лишь 12 февраля, после некоторого улучшения метеоусловий. Шесть Ju-88 из I./KG30 с пикирования снова сбросили бомбы на Торговый порт. В результате причалы получили значительные разрушения и был поврежден английский транспорт, стоявший под разгрузкой.

В ночь на 18 февраля последовал второй удар по Торговому порту. Самые тяжелые последствия имело попадание бомбы в железнодорожный вагон с взрывчаткой, стоявший у склада № 14. Произошел мощнейший взрыв, вызвавший не менее ужасный пожар. В итоге на складе сгорело огромное количество американских грузов: 10 тысяч ящиков с салом «Лярд», 30 тонн пшеничной муки, 20 тонн какао-бобов, 200 ящиков мясных консервов, 100 ящиков с заводским оборудованием и двадцать автомобилей. Погибли три и еще двенадцать человек получили ранения. Это показало, что немецкая авиация даже минимальными силами была еще способна наносить сильные удары.

В ночь на 21 февраля Люфтваффе совершило очередной налет на порт Мурманска, сбросив на него около сорока фугасных бомб и несколько тысяч малокалиберных зажигалок. Многие с таким трудом восстановленные портовые сооружения снова были приведены в негодность, что, в свою очередь, значительно задержало разгрузку союзных грузов.

С конца февраля немцы стали активно применять для бомбардировок кораблей и города истребители Vf-109 из JG5. Эти внезапные и скоротечные удары оказывали сильный моральный эффект. Британский офицер Дэвид Крейг вспоминал: *«Мы регулярно подвергались атакам истребителей Me-109, внезапно нападавших из-за вершины холма. Они снижались и шли прямо на нас примерно в 20–30 футах над водой, разбрасывая бомбы и проносясь над самыми стенами. Наши артиллеристы были опытны и открывали огонь только тогда, когда самолеты пролетали на расстоянии досягаемости. Эти атаки длились минуту, но они были очень злобные. В результате у нас были убитые и раненые, а суда повреждены».*

26 февраля английский транспорт «Эмпайр Портия» тоннажем 7058 брт из состава конвоя JW-52, стоявший в губе Сайда, недалеко от выхода из Кольского залива, неожиданно атаковали два Vf-109F. Они сбросили на него по одной 250-кг бомбе, которые попали в цель. В результате взрывов на судне возник сильнейший пожар, в ходе которого выгорела вся его носовая часть: два носовых трюма, бак и полубак. При этом команда, решив не искушать судьбу, эвакуировалась на берег.

Вскоре к горящему транспорту подошли спасательное судно «Память Руслана», три портовых буксира и два катера-тральщика, которые отвели его на мелководье. После этого на «Эмпайр Портия» высадились специальная команда, прибывшая из главной базы флота в Полярном, которая и потушила пожар.

Тем временем 15 февраля из Лох-Ю в Россию направился конвой JW-53 в составе 28 транспортов. Полярная ночь к этому времени кончилась, и светлое время суток составляло уже семь часов. Потому охранение было усилено и теперь включало: эскортный авианосец, пятнадцать эсминцев, корабль ПВО, четыре корвета, три вооруженных траулера и тральщик. Отряд прикрытия состоял из трех крейсеров.

На следующий день на поиск каравана с баз в Северной Норвегии вылетели немецкие гидросамолеты. Однако найти его тогда не удалось. При этом обратно не вернулся He-115B

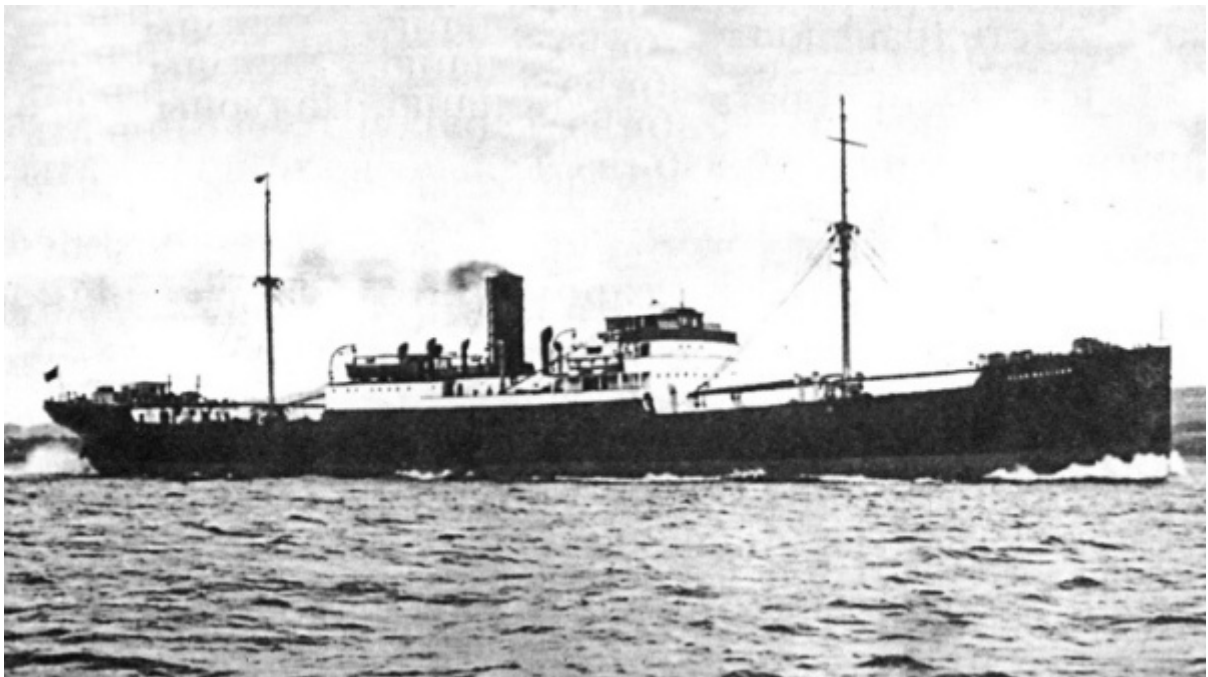
W.Nr.2744 «K6+LN» из 1-й эскадрильи K?.Fl.Gr.406, все три члена его экипажа – пилот фельдфебель Лотар Кречмер (Lothar Kretschmer), штурман лейтенант Франц Рот (Franz Roth) и бортрадист унтер-офицер Хейнц Эркс (Heinz Erks) – пропали без вести.

17 февраля в ходе поисков конвоя немцы потеряли еще один самолет. Экипаж Ju-88D-1 W.Nr.881203 «4N+EH» из 1-й эскадрильи дальней разведки Aufkl.Gr.22, вылетевшего с аэродрома Банак, сумел заметить сквозь разрывы в облаках какое-то судно. Чтобы можно было все лучше разглядеть, пилот снизился. Но оказалось, что это никакой не конвой, а одиночный транспорт, идущий в восточном направлении.

Это был советский пароход «Андре Марти», который 9 февраля вышел из Исландии в Мурманск. На его борту имелось зенитное вооружение: три 20-мм пушки и четыре крупнокалиберных пулемета. Моряки, не раздумывая, открыли огонь по «Юнкерсу» и затем доложили, что сбили его. И в общем-то оказались правы. Пилот поврежденного разведчика унтер-офицер Рунерт (Runert) смог дотянуть до побережья Норвегии и совершить вынужденную посадку в районе мыса Нордкин. Самолет был полностью разрушен, но никто из его экипажа не пострадал.



Суда конвоя JW-53 под атакой Ju-88A из I./KG30, видны разрывы авиабомб, Баренцево море, 25 февраля 1943 г.



Британский транспорт «Довер Хилл» из состава конвоя JW-53

Через четыре дня после своего выхода конвой JW-53 в Норвежском море попал в страшный шторм, который нанес ему значительный ущерб. Большими волнами снесло часть грузов,

закрепленных на верхних палубах. Шесть судов, авианосец, три эсминца, корабль ПВО и два траулера были вынуждены повернуть назад.

Уменьшившийся почти на четверть своего первоначального состава караван продолжал путь. 23 февраля в районе острова Медвежий он наконец был обнаружен немецким самолетом-разведчиком, после чего за ним уже постоянно следили Bv-138.

25 февраля караван атаковали десять Ju-88А из I./KG30 майора фон Бломберга (von Blomberg). Несмотря на сильнейший заградительный огонь кораблей эскорта и зенитчиков транспортов, немецким пилотам удалось добиться прямого попадания в британское судно «Довер Хилл» тоннажем 5815 брт. Оно получило сильные повреждения, однако механизмы в машинном отделении не пострадали и транспорт сохранил ход. На следующий день одиночные бомбардировщики несколько раз пытались атаковать через разрывы в облаках, но успеха так и не добились.

27 февраля у входа в Кольский залив конвой JW-53 разделился. Семь транспортов направились дальше в Архангельск, а остальные пятнадцать уже в тот же день встали под разгрузку у причалов в порту Мурманска, а также на его рейде. Они доставили в общей сложности 65 282 тонны различных грузов.

На следующее утро в небе появились Ju-87 из I./StG5 гауптмана Хорста Каубиша (Horst Kaubisch). Сделав круг над портом, они один за другим пикировали на суда, прорываясь через плотные разрывы зенитных снарядов. Некоторые бомбы взорвались рядом с судами, но прямых попаданий добиться не удалось.

Через некоторое время пара «Штук», вывалившись из облаков, сбросила бомбы на здание областного управления НКВД. Удар оказался настолько внезапным, что воздушную тревогу объявить не успели. В итоге на своих местах погибли тридцать работников этого печально известного ведомства, десятки получили ранения и контузии. Целью этой акции было подорвать работу по выявлению германских шпионов в городе, а именно на их сведениях базировались многие операции Люфтваффе. Сгорел почти весь архив управления НКВД, накопленный за многие годы.



Союзный конвой, следующий в Советский Союз, январь – февраль 1943 г.



Транспорты конвоя JW-53, стоящие на рейде мурманского порта, конец февраля – начало марта 1943 г.

Затем одиннадцать Ju-88 из I./KG30 нанесли удар уже по Торговому порту, сбросив на него 35 фугасных бомб, а также множество мелких «зажигалок». Пилотам «Юнкерсов» удалось добиться двух прямых попаданий в транспорт «Андре Марти» тоннажем 2352 брт, невольно отомстив за подбитый десять дней назад разведчик унтер-офицера Рунерта. Кроме того, бомбы упали на полуразрушенную гостиницу «Арктика», что, наверное, тоже было не случайно.

Все эти налеты были проведены так, что истребители ВВС Северного флота, совершив 58 самолетовылетов, «встреч с противником не имели». Правда, немцы все же потеряли Ju-87R-2 W.Nr.5796 «L1+FL» из 3-й эскадрильи StG5, его экипаж – пилот фельдфебель Шмитцдорф (R. Schmitzdorf) и бортрадист-стрелок унтер-офицер Шульц (E. Schulz) – погиб. Но что послужило тому причиной, зенитный огонь или техническая неисправность, осталось неизвестным.

В тот же день – 28 февраля – в горле Белого моря, в районе острова Данилов, три Ju-88А атаковали группу из семи транспортов конвоя JW-53, которая шла в Архангельск в сопровождении советских ледоколов и эсминцев. Сброшенные ими бомбы разорвались поблизости от ледокола «Каганович», который получил незначительные повреждения.

1 марта 1943 г. из Кольского залива в Лох-Ю вышел обратный конвой RA-53 в составе тридцати транспортов. Его охранение состояло из тринадцати эсминцев, корабля ПВО, четырех корветов и двух вооруженных траулеров. Кроме того, на следующий день из Кольского залива для его прикрытия отправились еще и три английских крейсера.



Транспорты идут по Баренцеву морю, хорошо видно, как «парит» поверхность воды



Союзный конвой проходит в районе острова Медвежий, фото сделано с одного из кораблей охранения

Вечером 5 марта в районе острова Медвежий караван, шедший восемь кильватерными колоннами, атаковали двенадцать Ju-88А. Натолкнувшись в очередной раз на интенсивный заградительный огонь с кораблей охранения и самих транспортов, пилоты «Юнкерсов» снова не добились успеха. Последний, однако, все же сопровождал подводникам Кригсмарине, которые в течение 5–10 марта потопили три транспорта.

В середине марта в районе Мурманска установилась хорошая погода, что сразу же привело к усилению налетов. 12 марта немецкие самолеты подвергли бомбежке Кольское шоссе, разрушив целый жилой квартал. Из-за того, что никто из жителей не пошел в убежища, число жертв оказалось очень большим: 52 убитых и двадцать раненых. Флотские истребители на сей раз произвели 32 самолетовылета и доложили о двух сбитых Vf-109.

Вечером того же дня два «Киттихаука» из состава 2-го Гв. ИАП ВВС СФ,^[84] один из которых пилотировал гвардии младший лейтенант Н. А. Бокий, патрулировали над Мурманском на высоте 4000–5700 метров. Под фюзеляжами истребителей были подвешены осветительные бомбы САБ-50. В 20.15 Бокий получил по радио приказ сбросить одну бомбу. Вскоре ночную мглу пронзила яркая вспышка, однако ничего подозрительного видно не было.

Летчик продолжал вглядываться во тьму и через десять минут увидел силуэт одиночного Ju-88, идущего курсом на город. Бокий передал по радиации: «Вижу самолет, иду в атаку», после чего зашел «Юнкерсу» в хвост и с дистанции 150–200 метров выпустил три короткие очереди. После этого враг пропал из виду. На следующий день Бокию сообщили, что якобы атакованный им бомбардировщик упал в районе озера Кодъявр, приблизительно в 40 км западнее Мурманска. Однако остальные самолеты в тот вечер все же сумели атаковать цель. В порту был поврежден траулер РТ-1, а в городе возникло несколько пожаров.

Днем 13 марта пилоты I./KG30 добились нового крупного успеха. Торговый порт Мурманска и стоявшие на его рейде суда атаковали сначала семь, а потом еще десять Ju-88. В результате прямых попаданий был потоплен транспорт «Оушен Фридом» тоннажем 7173 брт, а также поврежден «Эмпайр Кинсман» тоннажем 6744 брт. Оба этих английских судна прибыли в Кольский залив с конвоем JW-53. Также было разрушено несколько причалов и выведен из строя один портовый кран. Летчики ВВС Северного флота заявили о том, что сбили два бомбардировщика, что никак не подтверждается данными противоположной стороны.

14 марта одиночный «Юнкерс» сбросил на Мурманск морскую мину, которая упала на городской стадион. Сила взрыва была такой, что в расположенном довольно далеко от него многоэтажном доме № 57 по проспекту Сталина взрывной волной были выбиты все оконные рамы и двери, во многих квартирах разрушились перегородки, частично обрушились лестничные

пролеты. В итоге дом признали непригодным для проживания и всех жителей выселили. Таким образом, и без того скудный жилой фонд города еще более сократился.

В тот же день зенитками над Мурманском был подбит Ju-88A-4 W.Nr.2298 «4D+IB» из штабного звена I./KG30. Его бортрадист обер-фельдфебель Людвиг Кольб (Ludwig Kolb) был убит, но остальные летчики не пострадали. Пилот обер-лейтенант Гельмут Лютцов (Helmut Lützwitz) посадил бомбардировщик «на живот» на замерзшее озеро западнее Мурманска. Для спасения экипажа под прикрытием восьми Vf-109 был направлен легкий одномоторный самолет Fi-156. Однако он смог вывезти только одного штурмана, а пилот и бортстрелок унтер-офицер Эдмунд Миштейн (Edmund Miehstein) остались на советской территории и пропали без вести.

15 марта три Ju-88 в 03.00 нанесли удар по железнодорожной станции Мурманска. Однако на сей раз пилоты промахнулись и все сброшенные ими бомбы упали на расположенной поблизости улице Ленинградской. Там было разрушено общежитие рабочих Торгового порта. Два человека погибли, еще пятеро получили ранения.

На следующий день десять «Юнкерсов» подвергли бомбежке поселок Роста, сбросив на него 25 фугасных бомб. Там было повреждено здание флотского полуэкипажа и сгорел штабель ящиков с 6820 снарядами калибра 45 мм. Два моряка погибли, еще двое получили ранения. Одновременно одиночный самолет сбросил две фугасные бомбы на северную часть города. Теперь была разрушена рабочая столовая на улице Карла Либкнехта. И снова из-за плохой системы оповещения люди не успели эвакуироваться. Затем из-под завалов были извлечены одиннадцать погибших и 23 раненых.

18 марта опять одиночный Ju-88, спикировав на Рыбный порт, сбросил три фугасные бомбы крупного калибра. В который уже раз рабочие не успели уйти в убежища, в результате чего погибли и получили ранения десятки людей. 23 марта шесть «Юнкерсов» нанесли удар по госпиталю Северного флота, сбросив на него семнадцать бомб. Здание получило сильные повреждения, погибли десять человек, еще столько же получили ранения и контузии.

После этого в налетах на Мурманск наступил перерыв, однако это не означало, что экипажи I./KG30 получили отдых. В ночь на 24 марта они бомбили Архангельск. А через три дня – 28 марта – пять Ju-88А атаковали Молотовск, сбросив на него тринадцать тяжелых фугасных бомб. В результате пострадали угольный причал порта, судостроительный завод № 402 и центр города.

Противовоздушную оборону Молотовска тогда осуществлял 81-й ОЗАД, состоявший из четырех батарей. Немногочисленные устаревшие 76-мм и 45-мм зенитки размещались в центре города, на островах Чаячий и Ягры. Кроме того, на крыше местной ТЭЦ находились крупнокалиберные пулеметы. Стрельба всех этих стволов оказалась совершенно бесполезной и никак не отразилась на потерях противника.^[85]

Налеты на Мурманск и его окрестности возобновились 3 апреля, когда вечером двенадцать Ju-88 нанесли новый удар по поселку Роста, где находился судоремонтный завод. Немцы сбросили на него около 40 фугасных бомб и пять контейнеров с «зажигалками».

Одна бомба попала в стоявший в доке эсминец «Разумный». Она пробилла все его палубы и обшивку, после чего взорвалась уже под килем. Вторая рванула в доке у борта корабля, проделав в нем около 130 осколочных пробоин. Стоявшая рядом подводная лодка К-15 также получила повреждения. На заводе и в поселке возникло несколько крупных очагов пожаров.

4 апреля налет на поселок Роста повторился. На сей раз целью «Юнкерсов» были союзные транспорты, стоявшие у его причалов. Они сбросили восемнадцать фугасных бомб, две из которых взорвались рядом с пароходом «Бритиш Гавэрнер» тоннажем 6840 брт. Еще одна бомба попала в угольную яму другого британского судна «Довер Хилл», но не взорвалась.

Дэвид Крейг, из команды последнего судна, затем вспоминал: *«Прозвучал сигнал „Боевая тревога!“ Наши орудия были расчехлены в считанные минуты. Я увидел идущих высоко в небе со стороны кормы двух бомбардировщиков Ju-88. Наши „бофорские“ снаряды рвались с ревом, и, когда самолеты повернули, я решил, что атака отбита, и вышел на палубу. Но, оказалось, опрометчиво. Незамеченные мною самолеты сбросили свои бомбы до того, как повернуть. Четыре бомбы взорвались в конце левого и правого борта, и я был отброшен взрывной волной...*

Поднял меня орудийный наводчик, упавший с мостика с «эрликонами». Он показал мне на большое круглое отверстие в стальной палубе в нескольких ярдах от того места, где я стоял. Очевидно, что пятая бомба, пробив палубу, угодила в бункер с углем, но не взорвалась».

Немцы потеряли Ju-88А-4 W.Nr.142094 «4D+CH» из I/KG30. Он упал в районе поселка Роста, и весь его экипаж – пилот фельдфебель Курт Фенске (Kurt Fenske), штурман унтер-офицер Герберт Хегерс (Herbert Hegers), бортрадист обер-ефрейтор Эрхард Штанук (Erhard Stanuk) и стрелок унтер-офицер Вернер Шмидт (Werner Schmidt) – погиб.

Тем временем капитан «Довер Хилла» немедленно сообщил о случившемся в управление порта, а оттуда передали информацию в городской штаб МПВО. Чтобы не ударить лицом в грязь перед союзниками, на транспорт послали самых опытных местных пиротехников Н. Панина и А. Трофимова, имевших за плечами десятки обезвреженных «фугасок». Когда они поднялись на борт судна, их уже ждали диспетчер порта с переводчиком, капитан и вахтенный штурман.

По отверстию в палубе спецы из МПВО определили, что пробившая ее бомба, вероятно, имела калибр 100 кг. Тут имела место распространенная ошибка, поскольку таких бомб в арсенале Люфтваффе просто не было, а за «ФАБ весом 100 кг» обычно принимали полубронебойную и осколочную бомбу SD70. Затем пиротехники сообщили, что такие боеприпасы никогда не оснащались взрывателями с замедлением, а значит, в данном случае речь шла о просто несработавшем взрывателе.

Однако бомба ушла глубоко в уголь, и ее надо было еще откопать, а одним Панину и Трофимову было не справиться. Советская версия дальнейших событий гласит, что моряки из судовой команды отнюдь не горели желанием геройствовать. На поиск добровольцев ушло около часа. В итоге в помощники вызвались два кочегара и матрос, естественно, за дополнительную плату. После этого работа пошла. Панин и Трофимов спускали уголь из бункера в кочегарку, а трое британцев раскидывали его по котельной. Через два часа, перебросив якобы не менее тридцати тонн и углубившись в уголь на три метра, пиротехники нашли такую бомбу.

С британской же стороны все это выглядит совсем по-иному. Так, помощников было не трое, а целых 19 человек. И ушло на переброску угля не два часа, а двое суток, и отрыли не три метра, а все семь! Так что даже в такой мелочи взгляды сторон на историю Второй мировой войны сильно расходятся.

После этого Никифор Панин приступил к ее обезвреживанию. Дальнейшее описал Дэвид Крейг: *«Этот „спец“ орудовал очень смело. Когда заклинило кольцо детонатора, он маленьким молоточком стучал по кольцу, чтобы привести его в движение. От подобного безрассудства у англичан вставляли дыбом волосы, но все обошлось»*. После этого бомба была извлечена из бункера и выброшена за борт.

Но не успели пиротехники перевести дух, как начался новый налет. Панин и Трофимов укрылись под железнодорожными вагонами, стоявшими на причале. На этот раз бомбы взорвались прямо на причальной стенке, и они оба получили тяжелые ранения.^[86]

В последующие дни штаб авиационного командования «Норд-Ост» из-за нехватки сил решил сосредоточиться в основном на разрушении уцелевшего жилого фонда Мурманска. Новый сезон налетов был открыт 20 апреля бомбардировкой центра города. Следующий удар по Мурманску был нанесен 27 апреля. Через два дня бомбы упали на многострадальную судоверфь. Несмотря на непрерывные восстановительные работы, там не осталось ни одного целого здания, ни один из «цехов» не имел ни крыши, ни окон, ни дверей. В эти же сутки шестерка «Мессершмиттов» сбросила 250 кг бомбы на железнодорожную станцию Кола.

30 апреля «Юнкерсы» впервые использовали в ходе налетов на Мурманск тяжелые зажигательные бомбы Brand C50А и Brand C50В. Первые были начинены смесью бензина, каучука и фосфора, а вторые – только белым фосфором. Шесть таких «зажигалок» упали на проспект Сталина, три попали в дом № 42, одна – в дом № 40 и две – в дом № 38. Бомбы пробили крышу, несколько перекрытий и разорвались уже внутри зданий.

Их содержимое, разлетевшееся во все стороны, мгновенно воспламенилось. Команды МПВО из местных жителей пытались тушить огонь водой и запасенным песком. Но это оказалось бесполезно, и пламя охватило все три здания. Подоспевшие пожарные не смогли переломить ситуацию, и огонь перекинулся на соседние дома. В итоге сгорел целый квартал, новые сотни мурманчан лишились жилья.

В течение 5 мая немецкие самолеты мелкими группами атаковали суда в Кольском заливе, но успеха так и не добились. 7 мая два Ju-88 сбросили бомбы на улицу Микояна^[87] в центре Мурманска. Прямым попаданием был разрушен армейский пересыльный пункт. Погибли сразу 30

человек, еще 27 получили ранения. При этом 452-я зенитно-пулеметная рота заявила об одном сбитом Вф-110.

Днем 8 мая пять Ju-88 сбросили еще пятнадцать фугасных и зажигательных бомб на центр Мурманска. Там возник большой пожар, унесший жизни 50 человек. Восемь Р-39 из 2-го Гв. ИАП попытались перехватить бомбардировщики. Затем флотские летчики заявили об одном сбитом «Юнкерсе». Однако это был не бомбардировщик, а разведчик Ju-88D-1 W.Nr.430347 «4N+GN» из 1-й эскадрильи Aufkl.Gr.22. Он упал поблизости от Мурманска, и весь его экипаж – пилот обер-лейтенант Гюнтер Буршберг (Günter Burschberg), штурман обер-лейтенант Рейнхольд Пютц (Reinhold Pütz), бортрадист обер-ефрейтор Вильгельм Браун (Wilhelm Braun) и бортстрелок обер-фельдфебель Гюнтер Крюгер (Günter Krüger) – погиб.

Всего в этот день истребители ВВС СФ выполнили 62 самолетовылета, а зенитные батареи Мурманского дивизионного района ПВО выпустили 395 снарядов всех калибров.

9 мая «Юнкерсы» снова бомбили жилые кварталы. На улице Карла Маркса прямым попаданием двух фугасных бомб был разрушен барак военных. И снова это повлекло за собой огромное число жертв – 70 убитых. Только за два дня бомбардировок в городе погибли 150 человек. Это говорило, с одной стороны, о плохой работе службы МПВО, не обеспечивавшей своевременного укрытия людей, а с другой – и о безответственности самих пострадавших.

Во время этого же налета тяжелая 50-килограммовая зажигательная бомба упала на Кильдинский переулочек, но не взорвалась. Из расколовшейся бомбы вытекала маслянистая жидкость, в результате чего руководство МПВО объявило химическую тревогу, решив, что сбывлись самые худшие опасения командования и противник все-таки применил отравляющие вещества.

10 мая одиночный Ju-88, внезапно вывалившись из облаков с западной стороны Кольского залива, начал пикировать на главный корпус мурманской ТЭЦ. Зенитные батареи, расположенные на сопках, открыли огонь с опозданием, а воздушная тревога и вовсе не была объявлена. В итоге «Юнкерс» с высоты 300 метров беспрепятственно сбросил сигарообразный предмет, принятый наземными наблюдателями за торпеду. Однако пилот ошибся в расчетах и этот самый предмет, пролетев над станцией, плашмя ударился о край оврага и уткнулся в грунт.

Через некоторое время к этому месту прибыли саперы из службы МПВО. Когда был отрыт снег, взглядам бойцов предстала «адская машина», которую они идентифицировали как торпеду. Скорее всего это была авиационная мина ВМ1000 «Моника», которая действительно внешне напоминала торпеду из-за своей продолговатой формы и размеров. А за винт, который вроде бы обязательно должно было иметь сие оружие, видимо, приняли отказавший пропеллер взрывателя. Так или иначе, мину вывезли за город и подорвали.

20 мая Люфтваффе, уже испытывавшее на Мурманске самые разные типы боеприпасов, применило контейнеры с осколочными бомбами SD2. Их сбросили на район Жилстроя, но значительная часть бомб не взорвалась. Первыми их нашли дети. Корпуса бомб были окрашены в желтый цвет с темно-синей полосой посередине и имели четыре крылышка взрывателя, делавших их похожими на пропеллер. Естественно, у ребят возникло желание покрутить его. Сначала он уходил внутрь, тогда стали крутить в другую сторону... Четыре мальчика погибли на месте, три других, стоявших подальше, получили тяжелейшие ранения. На другом конце поселка аналогичным образом погибла еще одна группа из пяти детей.

Штаб МПВО города, узнав об этом, немедленно приступил к поиску и обезвреживанию бомб. В итоге только в первый день были обнаружены около 400 SD2 и четыре кассеты от них. Затем в течение 21, 22 и 23 мая немецкие самолеты сбросили на Мурманск еще несколько тысяч таких осколочных бомб. При этом в ходе всех этих налетов немцы не потеряли ни одного бомбардировщика.

Следующие налеты на Мурманск и поселок Роста состоялись 8 июня. По данным службы МПВО, самолеты Вф-110 сбросили тогда 126 бомб всех калибров, а также большое количество пропагандистских листовок. В последних Мурманск назывался городом без домов, а его жителям издевательски предлагалось рыть для себя землянки поглубже. Тем самым немцы подытожили результаты своих двухлетних бомбежек города.

Вечером 15 июня 1943 г. Люфтваффе нанесло удар по мурманскому порту. Сначала его с горизонтального полета атаковали двухмоторные «Мессершмитты», потом бомбы с пикирования

сбросили семь FW-190A из 14.(Jabo)/JG5. В результате были повреждены литейный цех и электростанция судоремонтного завода, разрушено полотно железной дороги и поврежден бензопровод.



Ju-88A-4 из 2-й эскадрильи KG30 пролетают над аэродромом Банак, июнь 1943 г.



Советский эсминец «Гремящий» на рейде Полярного, 1943 г.

Это был своего рода прощальный привет Люфтваффе мурманчанам, так как после этого регулярные налеты на город практически прекратились. Во-первых, у авиационного командования «Норд-Ост» стало так мало сил, что на все цели их уже просто не хватало. Во-вторых, после двухлетних бомбардировок 70 % города лежало в руинах и бомбить там особо уже было нечего.

Ну а как обстояли дела с союзными конвоями весной 1943 г.?

Проводка в феврале – марте конвоев JW-53 и RA-53 прошла успешно, при минимальных потерях. Однако союзники так и не смогли воспользоваться наметившимся переломом в боевых действиях в Заполярье прежде всего из-за кризиса, возникшего на их собственных коммуникациях в Атлантике. Прав был гросс-адмирал Дёниц, когда утверждал, что не важно, где именно будет потоплено вражеское судно, все равно в конечном счете это скажется на всех театрах боевых действий.

К тому же полярная ночь закончилась, что, по мнению англичан, тоже угрожало безопасности конвоев. Остававшиеся в Мурманске двадцать два союзных транспорта из-за опасности налетов были переведены оттуда в Архангельск. Таким образом, страх перед Люфтваффе все еще был очень силен, хотя тем атаковать союзные конвои весной и летом 1943 г. было, по сути, нечем. Но об этом «всемогущая» британская разведка попросту ничего не знала.

Кроме того, во фьордах Северной Норвегии по-прежнему стояли немецкие линкоры «Тирпиц» и «Шарнхорст», тоже представлявшие большую угрозу для конвоев. Так или иначе, но с марта 1943 г. в Баренцевом море и прилегающих водах опять наступило затишье.

Продлилось оно целых восемь месяцев, что по меркам военного времени было огромным сроком. Все это время из Мурманска в Архангельск ходили только мелкие прибрежные конвои. Была выстроена относительно четкая схема их прикрытия авиацией. От Кольского залива до Териберки над судами группами по четыре – шесть машин патрулировали истребители ВВС СФ, базировавшиеся на аэродромах в районе Мурманска. Далее же вахту принимали Пе-3 из 95-го ИАП. Однако и это не гарантировало стопроцентной безопасности.

В первые часы 22 июля из Архангельска в Кольский залив вышел конвой БК-13. В его составе были три британских транспорта: «Ландафф» тоннажем 4825 брт, «Эмпайр Форчун» тоннажем 6140 брт и «Эмпайр Скотт» тоннажем 6150 брт. Они были загружены лесом, предназначенным для главной базы Северного флота в Полярном. Их сопровождали лидер «Баку», эсминцы «Грозный» и «Разумный», а также два английских тральщика.

24 июля, когда конвой находился уже севернее острова Кильдин, его в 16.30 атаковали семь Ju-87 из I./StG5. Однако все сброшенные ими бомбы упали мимо. Затем в небе появились уже FW-190 из 14.(Jabo)/JG5. Три самолета, несмотря на сильный заградительный огонь, спикировали на суда и сумели добиться двух прямых попаданий в шедший концевым «Ландафф». В результате на нем возник сильный пожар.

Морякам спасательного судна «Память Руслана» под командованием капитан-лейтенанта В. А. Трофимова и подошедшего с линии дозора тральщику Т-884 капитан-лейтенанта А. И. Стрельбицкого удалось ликвидировать пожар. Затем поврежденный транспорт был отбуксирован к берегу в бухту с характерным названием Могильная. Остальной же конвой отправился дальше.

Интересно, что истребители ВВС Северного флота в тот день выполнили на защиту конвоя 64 самолетовылета, формально «выполнив» боевую задачу. Правда, при этом флотские летчики имели всего одну встречу с противником, да и та ограничилась всего лишь «визуальным контактом».

В августе стремительно ухудшающееся положение на Средиземном море заставило командование Люфтваффе перебросить с Севера последнюю группу бомбардировщиков, которая еще оставалась там, – I./KG30 «Адлер» майора фон Бломберга. Поворотным же пунктом во всей войне на Севере стало повреждение 22 сентября 1943 г. английскими сверхмалыми подводными лодками линкора «Тирпиц» Это значительно ослабило силы Кригсмарине и позволило вскоре возобновить движение конвоев по северному маршруту ленд-лиза.

Утром 1 ноября из Архангельска в Шотландию вышел конвой RA-54А из тринадцати английских судов, чьи команды изнывали от безделья с марта. Ему навстречу из залива Лох-Ю сначала 15 ноября вышел конвой JW-54А, в состав которого входили девятнадцать транспортов, а

потом 22 ноября – конвой JW-54В еще из четырнадцати судов. Все три конвоя без потерь достигли мест своего назначения.

23 декабря при попытке атаковать конвой JW-55В в бою с британским флотом примерно в 80 милях к северу от мыса Нордкин героически погиб немецкий линкор «Шарнхорст». После этого союзным конвоям практически ничего не угрожало, кроме подводных лодок Кригсмарине, но наличие большого числа эскортных авианосцев и эсминцев позволило свести к минимуму и эту опасность. В итоге караваны один за другим пошли в Мурманск.

Между тем осенью 1943 г. было проведено запоздалое, как это повсеместно бывало, усиление противовоздушной обороны города. В октябре специальным постановлением ГКО СССР в состав Мурманского дивизионного района ПВО были переданы два полка среднекалиберной и один полк малокалиберной артиллерии, один зенитно-пулеметный полк, несколько зенитно-пулеметных взводов, один прожекторный батальон, две батареи СОН-2 и отдельный взвод ВНОС. Это же постановление предписывало штабам ВВС Северного флота и 7-й воздушной армии организовать систематические налеты на аэродромы Хебуктен, Луостари и Банак.

Во исполнение этого приказа 25 ноября были предприняты два штурмовых удара по Луостари. Сначала в 10.40 его атаковали восемь Ил-2 из 17-го Гв. ШАП в сопровождении десяти истребителей из 20-го Гв. ИАП, а затем в 13.45 – уже шестнадцать Ил-2 из 46-го ШАП и 26 истребителей. В итоге им удалось незначительно повредить два FW-190А-3 из 14.(Jabo)/JG5 – W.Nr.0399 и W.Nr.132167, а также один самолет-разведчик FW-189. Но при этом потери самих атакующих были огромными. Немецкие зенитчики и истребители сбили пятнадцать самолетов: восемь Ил-2 из 46-го ШАП, четыре «Киттихаука» из 78-го ИАП, два Р-39 и один Як-1 из 20-го Гв. ИАП. Погибли девятнадцать пилотов и бортстрелков.

Последующие налеты двухмоторных бомбардировщиков на немецкие аэродромы также не принесли никаких серьезных результатов.

В конце 1943 г. – начале 1944 г. происходило дальнейшее усиление ПВО Мурманска. Дивизионный район был преобразован в корпусной. Теперь в нем насчитывались шесть зенитных артполков, десять отдельных артдивизионов, два зенитных бронепоезда, один зенитно-пулеметный полк, восемь батарей станций орудийной наводки СОН-2 и другие подразделения. На их вооружении в начале 1944 г. насчитывались 639 зенитных орудий, 596 пулеметов, 109 прожекторов, 58 аэростатов и четыре РЛС. В 122-й ИАД ПВО имелись 65 летчиков, в том числе 37 ночников. Но весь этот арсенал уже не нашел достойного применения.

Подводя итог, можно сказать, что налеты на Мурманск делятся на четыре фазы:

– лето – осень 1941 г., когда мурманский порт еще не играл стратегической роли, и потому целями налетов были железнодорожные объекты, продовольственные склады и жилые кварталы. Основной задачей этих воздушных ударов было дезорганизовать работу тыла 14-й армии в преддверии ожидавшегося захвата города, лишит население и войска продовольствия и посеять панику среди мирного населения;

– январь – май 1942 г., когда основной целью Люфтваффе стало разрушение порта и прилегающих сооружений, чтобы сорвать поставки американской и английской техники в СССР. В это время ПВО города и порта еще только создавалась, и потери немцев составили всего один Ju-88А;

– июнь – август 1942 г., когда проводилось разрушение жилых кварталов города с целью создать невыносимые условия для жителей и тем самым дезорганизовать работу порта, предприятий и железной дороги. В этот период налеты на Мурманск были наиболее интенсивными. Потери Люфтваффе составили двенадцать Ju-87 и пять Ju-88А. Еще два самолета были повреждены, но дотянули до своей территории;

– сентябрь 1942 г. – июнь 1943 г., когда из-за нехватки сил Люфтваффе отказалось от массированных налетов и перешло к точечным атакам на портовые сооружения, суда, стратегические объекты и уцелевшие жилые дома. При этом немцы потеряли два пикирующих бомбардировщика и один штурмовик.

В общей сложности за годы войны в Мурманске были разрушены 1509 жилых домов, что составляло три четверти его жилого фонда, а также 437 производственных и служебных зданий. Были уничтожены 7420 метров тротуаров, полностью ликвидировано уличное освещение. При

этом общие потери германских ударных самолетов от воздействия ПВО, в том числе британских кораблей, стоявших в Кольском заливе, составили 21 машину.

Матрос О. А. Андреев, прибывший в город в конце 1943 г., так описывал увиденное им: *«Страшную картину в то время представлял город, особенно его главный проспект... Справа и слева и вдоль всего проспекта [Сталина] торчали остатки стен с зияющими глазницами разбитых оконных проемов, а то просто из куч мусора, кирпича и каких-то искривленных металлических балок высоко в небо простирались обгоревшие трубы-дымоходы в переплетении электрических проводов, и казалось, что это не проспект, а какой-то изначальный хаос. Лишь один дом, каким-то чудом уцелевший, напоминал о погибшей цивилизации. Таковы были действия немецкой авиации».*

Водопроводная сеть Мурманска в результате бомбардировок выходила из строя 443 раза, отопительная – 195 раз, а канализация в результате прямых попаданий бомб была разрушена в 312 местах! И тут нелишне вспомнить, что город находится не где-нибудь на юге, где можно было бы прожить и без тепла, а за Полярным кругом.

Железнодорожный узел Мурманска, по данным МПВО, пережил 97 налетов, в ходе которых на него упали 757 фугасных и около 40 тысяч мелких зажигательных бомб. Там были уничтожены 216 паровозов и электровозов и 1300 вагонов. Погиб 81 железнодорожник и еще 153 получили ранения.

За годы войны служба МПВО обезвредила в городе 358 неразорвавшихся фугасных бомб, причем 40 % из них всего один человек – упоминавшийся выше пиротехник Никифор Панин. В ходе спасательных работ из-под завалов были извлечены в общей сложности 917 человек, в том числе 249 убитых и 243 раненых. Кроме того, бойцами МПВО было засыпано около трех тысяч воронок от бомб.

Глава 8 **В борьбе за Рыбачий** **Год новый – проблемы старые**

Наступивший новый, 43-й год не принес значительных изменений в борьбе на коммуникациях в Мотовском заливе и на подходах к нему. Северный флот продолжал завоз боеприпасов и снаряжения для частей СОР на период предстоящего полярного дня, а противник продолжал предпринимать попытки помешать этому. Немецкие береговые батареи, находившиеся на юго-западном берегу залива, обстреливали суда, и потому последние приходилось прикрывать дымовыми завесами.

Несмотря на полярную ночь, самолеты Люфтваффе периодически наносили удары по мотоботам, дрейфтерам, самоходным баржам, буксирам и прочим судам, обнаруженным в Мотовском заливе. Так, 15 января пара Вf-109 атаковала сторожевой катер № 15, направлявшийся из бухты Озерко в главную базу Северного флота в Полярном. В ходе обстрела он получил повреждения корпуса и рубки, один моряк был ранен. В итоге командир катера был вынужден отклониться от намеченного курса и зайти для ремонта в Порт-Владимир.

11 февраля посты ВНОС заметили паривший над Мотовским заливом двухмоторный самолет, имевший характерный силуэт. Это был FW-189А-2 W.Nr.2266 из 1-й эскадрильи тактической авиаразведки Aufkl.Gr.32, который вел поиск советских судов. На его перехват вылетели два истребителя из 2-го Гв. САП ВВС СФ. Они атаковали противника севернее мыса Пикшуев, и ведущий пары капитан П. Н. Орлов смог сбить «фразу».

23 февраля в дозоре на линии мыс Цыпнаволок – меридиан мыса Черный находился СКР-31 старшего лейтенанта Н. П. Ненайденко. Он был атакован сразу шестью Ju-87 и двумя Вf-109. Немецкие самолеты заходили на него парами, с разных курсовых углов. Однако, энергично маневрируя и ведя зенитный огонь, корабль смог уклониться от всех сброшенных бомб.

26 февраля на той же линии нес службу сторожевик «Торос» капитан-лейтенанта П. А. Карканогова. Это был бывший 1107-тонный рыболовный траулер Севгосрыбтреста, носивший до 2 декабря 1939 г. название РТ-60 «Рабочий». С началом советско-финляндской войны его

мобилизовали, вооружили двумя 45-мм пушками и двумя 7,62-мм пулеметами и включили в состав Северного флота.

В тот день «Торос» был обстрелян пятью «Мессершмиттами», но повреждений не получил. Не добившись успеха, немцы разделились на две группы. Вскоре одна пара Вф-109 в районе Порт-Владимира перехватила и сбила одиночный Пе-2, возвращавшийся из разведывательного полета. Из его экипажа уцелел лишь один летчик, успевший выпрыгнуть на парашюте.

Тем временем три остальных «мессера» приблизительно в 15 км восточнее Цыпнаволока обнаружили две летающие лодки. Это были МБР-2 капитана В. М. Хрипова и старшего лейтенанта А. Г. Патратева из 4-й эскадрильи 118-го ОРАП ВВС СФ, которые вели поиск немецких подлодок. У гидросамолетов было мало шансов остаться невредимыми, в ходе скоротечного боя они оба были подожжены и вскоре сели на воду. При этом интересно, что стрелок Назаров из экипажа Хрипова, спасаясь от пламени, охватившего кабину, вылез на фюзеляж. Так он и летел до тех пор, пока командир не совершил вынужденную посадку.

Флотские летчики дали сигнал бедствия. К ним на помощь полным ходом пошел сторожевик «Торос», и через полтора часа с него заметили надувные лодки. На борт были подняты оба экипажа, при этом все летчики имели ожоги и обморожения. Затем до конца дня команда «Тороса» интенсивным зенитным огнем отразила еще два налета, в которых участвовали три и восемь «стодевятых».

В тот же день – 26 февраля – «четверка» Вф-109 уже на входе в Мотовском заливе, у мыса Шарапов, расположенного в 15 км юго-западнее Цыпнаволока, нанесла удар по дрейтеру МСО-2. На этот раз пилоты Люфтваффе смогли добиться успеха. Получив серию попаданий, судно лишилось хода. Среди его команды и пассажиров имелись раненые. Дозорный тральщик Т-899 взял его на буксир и отвел для ремонта в Полярный.

27 февраля 1943 г. снова на входе в Мотовский залив, но уже у мыса Городецкий на каменистую банку наскочил посыльный катер штаба Северного флота «Черноморец», кстати, имевший довольно странное название для этих мест. Он направлялся в бухту Озерко, но его командир лейтенант В. А. Поляков вышел в море с неустраненной девиацией^[88] компаса. Не имея видимых ориентиров в условиях сильной метели, он отклонился от намеченного курса и в итоге выскочил на берег.

Казалось, что это было в общем-то ничем не примечательное происшествие. Однако на борту «Черноморца» находился не кто-нибудь, а лично генерал-лейтенант Кабанов. И хорошо еще, что отклонение курса было к северу, а не наоборот. Не то бы незадачливый навигатор мог бы доставить командующего СОР прямоком на вражеский берег.

К мысу Городецкий был срочно выслан катер МО-112 лейтенанта Г. А. Маккавеева, перебравшись на который Кабанов благополучно прибыл в Большое Озерко. Немного позднее к «Черноморцу» для обеспечения его противовоздушной обороны подошли тральщики Т-881 и Т-899, что оказалось весьма кстати. На следующее утро немецкий самолет-разведчик обнаружил прочно сидевший на грунте катер, после чего начались его воздушные атаки.

Уже около 09.00 28 февраля с «Черноморца» поступила радиограмма, что взрывом бомбы, сброшенной с Вф-109, поврежден борт. Однако командование СОР ничем не могло помочь его команде. В распоряжении Кабанова истребителей не было. Быстро же перебросить в тот район батарею зенитных автоматов, находившуюся в Цыпнаволоке, где она использовалась редко, было практически невозможно, поскольку юго-восточная часть Рыбачьего представляет собой сплошное нагромождение скал.

В течение 2 марта аварийный катер и прикрывавшие его корабли трижды подвергались ударам со стороны Люфтваффе. В них участвовали двадцать два Вф-109, сбросившие в общей сложности 43 бомбы. Ударным воздействием при близких разрывах и осколками бомб был поврежден тральщик Т-899 под командованием старшего лейтенанта А. Л. Буркова. Это был бывший 1700-тонный рыболовный траулер РТ-142 «Колгуевец», до войны принадлежавший Севгосрыбтресту. В конце июня 1941 г. его вооружили двумя «сорокапятками», одной счетверенной 12,7-мм пулеметной установкой и парой 7,62-мм пулеметов, оснастили двумя тралами, после чего включили в состав Северного флота. Кроме тральщика, тогда два попадания 20-мм снарядов получил катер МО-112, уже вернувшийся к этому времени из бухты Озерко.

В то же время зенитные расчеты тральщика и малого охотника смогли поразить два «Мессершмитта». Последние, согласно докладам командиров кораблей, дымя, со снижением ушли в сторону своего берега. По немецким данным, в тот день был потерян лишь один самолет – Vf-109F-4 W.Nr.010270 командира 7-й эскадрильи JG5 обер-лейтенанта Герда Зенонера (Gerd Senoner). Однако он был подбит в бою с советскими истребителями и затем совершил вынужденную посадку на льду озера Нял-Ярви. Истребитель уже не подлежал ремонту, но сам пилот при этом не пострадал.



Тральщик Т-110, стоящий на якоре у побережья Кольского полуострова

8 марта восемь «стодевятых» снова атаковали «Черноморец», по-прежнему сидевший на мели. На этот раз он получил прямое попадание в машинное отделение. На катере возник пожар, но усилиями команды его через некоторое время удалось погасить. Через пару дней – 11 марта – немцы предприняли новый налет на аварийный катер, но он завершился безрезультатно.

Лишь более чем через две недели – 27 марта – многострадальный «Черноморец» был снят с мели при помощи спасательного судна «Память Руслана». Затем его на понтонах отбуксировали в Порт-Владимир для ремонта.

Конечно, все это время немцы «занимались» не только одним этим посыльным катером, хотя он вместе с охранявшими его кораблями в какой-то мере отвлекал на себя их самолеты. Как раз тогда в небе над Кольским полуостровом и прилегающими к нему районами появилось новое действующее лицо.

Командование 5-го воздушного флота Люфтваффе пришло к выводу, что для атак судов недостаточно Vf-110 из 13.(Z)/JG5, базировавшихся в Киркенесе, и «обычных» Vf-109F из III./JG5, действовавших из Петсамо. Поэтому 15 февраля 1943 г. в Петсамо на основе части персонала 11-й эскадрильи была сформирована особая эскадрилья истребителей-бомбардировщиков, оснащенная самолетами FW-190A-2/A-3. Она получила обозначение 14.(Jabo)/JG5,^[89] а ее командиром был назначен 29-летний гауптман Фридрих-Вильгельм Штракельян (Friedrich-Wilhelm Strakeljahn).

К началу весны стало очевидно, что Северный флот не успевает обеспечить СОР запланированным объемом боеприпасов, снаряжения и продовольствия. Флотским тыловым службам не хватало судов, а в бухтах Эйна и Большая Мотка не было достаточного количества причалов и техники, чтобы одновременно разгружать все прибывающие баржи, дрейфтеры и мотоботы.

Продолжительность светлого времени суток с каждым днем неумолимо увеличивалась, что означало увеличение интенсивности действий Люфтваффе. Поэтому чтобы успеть выполнить план поставок СОР до наступления полярного дня, командование Северного флота приняло решение использовать крупные транспорты, способные одновременно перевозить до 2000 тонн грузов.

Однако проблему это не решило, поскольку темп разгрузки остался прежним и теперь уже большегрузные суда подолгу стояли у причалов, становясь приманкой для немецких самолетов. Так, 13 марта тринадцать Вf-109 атаковали суда в бухте Озерко, сбросив 34 фугасные бомбы. Их взрывами на транспорте «Революция» было повреждено рулевое управление, погибли два человека из его команды и еще один ранен.

Затем 31 марта «шестерка» самолетов, вероятно, FW-190А из 14.(Jabo)/JG5, совершила очередной налет на суда в бухте Озерко, причалы и береговые строения в поселке Большое Озерко. Одна из бомб попала в транспорт «Ямал», на котором в результате вышли из строя оба котла. На судне были убиты два и ранены еще двенадцать человек.

Но не все суда были беззащитными мишенями. Там же находился военизированный пароход «Пролетарий», приписанный до войны к Мурманскому государственному морскому пароходству. Он был вооружен одним 76-мм орудием и одним зенитным пулеметом. Ведя из них огонь, команда не позволила немецким летчикам прицельно сбрасывать бомбы на свое судно. В итоге «Пролетарий» уцелел во время бомбежки.

Тем не менее эти налеты показали, что требуется срочное усиление обороны мест разгрузки транспортов. Поэтому уже вскоре по распоряжению начальника ПВО Северного флота полковника Б. Л. Петрова из Ваенги в Большое Озерко была передислоцирована зенитная батарея № 957, имевшая четыре 37-мм пушки. И это оказалось как нельзя кстати.

Вечером 13 апреля 1943 г. шесть немецких самолетов, согласно советским данным, это были четыре Вf-110 и два Вf-109, с бреющего полета сбросили по одной бомбе на причал в Большом Озерке. Одна из бомб угодила в машинное отделение парохода «Онега», стоявшего там под разгрузкой уже двое суток. При взрыве погибли десять и были ранены сразу тридцать человек. Затем тяжело поврежденное судно сумело уйти в Мурманск только на буксире у спасателя.

Оказалось, что из трех зенитных батарей, защищавших Большое Озерко, вести эффективный огонь по низколетящим самолетам могли лишь одни недавно прибывшие 37-мм зенитки. Их расчеты смогли сбить один «стодевятый». Но наземные наблюдатели, как это нередко бывало, перепутали типы вражеских самолетов. Фактически в налете участвовали не Вf-109, а «Фокке-Вульфы» из 14-й эскадрильи JG5. По данным Люфтваффе, в тот день зенитным огнем был сбит FW-190А-4 W.Nr.2215, его пилот – унтер-офицер Курт Вендлер (Kurt Wendler) – погиб.

Участившиеся воздушные удары по судам в Мотовском заливе, и прежде всего повреждения крупнотоннажных пароходов, заставили командование Северного флота отменить свое прежнее решение. На период наступавшего полярного дня было приказано направлять в Эйну, Озерко и Пумманки только мелкие суда, в том числе корабли Охраны водного района (ОВР) главной базы флота, которые были вооружены зенитками и пулеметами.

Однако уже 19 апреля штаб флота в нарушение своего собственного же приказа направил в губу Большая Мотка два большегрузных транспорта. Они должны были прийти в Большое Озерко следующей ночью. Для командующего СОР генерал-лейтенанта Кабанова, уже привыкшего к непоследовательным действиям своего начальства, такой поворот тем не менее оказался неожиданным.

Пришлось срочно готовиться к приему транспортов. Для их защиты на берегу было сосредоточено несколько 37-мм зенитных батарей, двенадцать крупнокалиберных зенитных пулеметов и даже два взвода противотанковых ружей, из которых тоже можно было вести огонь по самолетам. Для ускорения разгрузки судов к причалам были подтянуты подразделения морской пехоты.

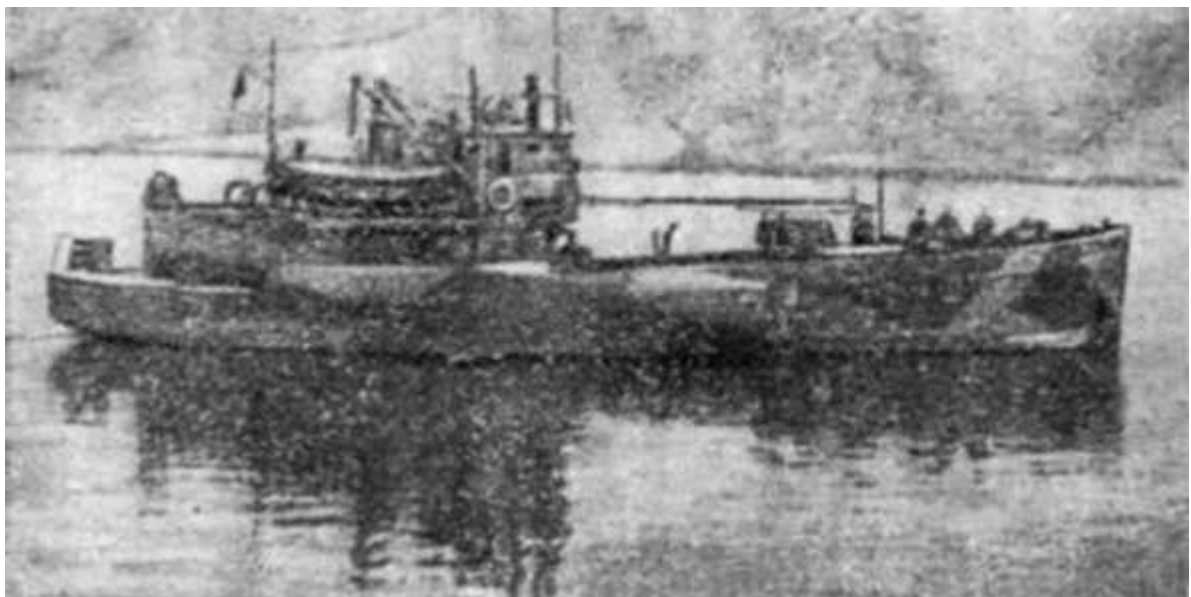
Прохождение двух крупных транспортов не осталось незамеченным немцами. И на вторые сутки их разгрузки над бухтой Озерко появились самолеты. Наземные наблюдатели потом в очередной раз доложили о «мессерах», но скорее всего это были «Фокке-Вульф». Во время захода они натолкнулись на такой плотный заградительный огонь, что не смогли прицельно сбросить бомбы, и их пилоты были вынуждены отказаться от продолжения атаки. Так что срочные меры, принятые Кабановым и его штабом, полностью оправдались и дали результат.

Здесь может возникнуть закономерный вопрос, ну а где во время всех этих налетов на суда были флотские истребители, чьей прямой обязанностью защищать суда? От их основных аэродромов в районе Полярного и Мурманска до Большого Озерка было 80–90 км, то есть около пятнадцати – двадцати минут полетного времени. Но при этом самолетам Люфтваффе от баз в Петсамо и Луостари до цели было в два раза ближе – всего около 40 км. Таким образом, советские истребители, чтобы иметь возможность встретить приближающегося противника, должны были с учетом времени на подготовку к взлету и сам взлет получать команду на вылет как минимум минут за десять до взлета самих немцев. А такое было просто невозможно.

В такой ситуации штабу ВВС СФ оставалось только одно. Разработать специальную схему воздушного прикрытия причалов в Большом Озерке и Эйне с использованием оперативного аэродрома на Рыбачьем и сменяющих друг друга патрулей истребителей. Однако прошло уже двадцать два месяца войны, а флотские авиаторы сначала во главе с генерал-майором А. А. Кузнецовым, а затем со сменившим его 8 января 1943 г. генерал-майором А. А. Харитоновичем так и не удосужились создать такой схемы хотя бы на время нахождения судов в бухте Озерко и губе Эйна. И это при том, что только через эти пункты части СОР получали все необходимые им боеприпасы, снаряжение и продовольствие. И это при том, что полуострова Средний и Рыбачий играли ключевую роль не только в обороне всего Советского Заполярья, но и в обеспечении безопасного прохождения союзных конвоев. А последнее имело стратегическое значение, поскольку от непрерывности потока грузов, поступающих по ленд-лизу в Советский Союз по северному маршруту, зависело положение уже на всем огромном советско-германском фронте.

Потери растут

Самолеты 5-го воздушного флота Люфтваффе не оставляли в покое и дозорные корабли Северного флота. 2 мая 1943 г. позицию на уже упоминавшейся выше линии мыс Цыпнаволок – меридиан мыса Черный занял сторожевик «Град». Это был бывший 1700-тонный рыболовный траулер Севгосрыбтреста, носивший до войны название РТ-82 «Димитров». 25 июня 1941 г. его в числе прочих судов мобилизовали, вооружили двумя 45-мм пушками и парой 7,62-мм пулеметов и в конце июля того же года включили в состав Северного флота.



Сторожевой корабль Северного флота, переоборудованный из дрейфтера



Сторожевой катер СК-608, несущий дозорную службу у побережья

3 мая его атаковала пара FW-190А из 14.(Jabo)/JG5. «Град» получил легкие повреждения, которые не сказались на его боеспособности, и он продолжил дозорную службу. Затем 8 мая корабль трижды отражал воздушные удары противника. Сначала его атаковали два Vf-109, потом – четыре «стодевятых», а вслед за ними – четыре «Фокке-Вульфа». И опять сторожевик не понес серьезных повреждений. При этом его команда вела интенсивный зенитный огонь, и расчет носового орудия смог подбить один «Мессершмитт». Согласно записям в вахтенном журнале «Града», тот задымился и, теряя высоту, скрылся в юго-западном направлении. Однако по данным противоположной стороны, в тот день в ходе боевых вылетов не было повреждено или потеряно ни одного Vf-109 или FW-190.

9 мая сторожевик сдал свою позицию и взял курс на базу. Уже вскоре его последовательно атаковали девять «Фокке-Вульфов». На сей раз немецкие пилоты оказались более точными. От ударного воздействия при близких взрывах сброшенных ими фугасных бомб разошлись швы обшивки корабля и возникла сильная течь. Сместились со своих фундаментов и вышли из строя многие механизмы, устройства и приборы. Погиб один моряк, а командир «Града» капитан-лейтенант В. С. Кондратьев был ранен. Командование кораблем принял его помощник старший лейтенант И. К. Элькснин. Он организовал борьбу за живучесть, и на трещину в корпусе был заведен пластырь, прекративший поступление воды.

Через полтора часа «Град» атаковала «восьмерка» FW-190А, но безрезультатно. При этом, по советским сведениям, огнем из кормового орудия сторожевика был сбит один «Фокке-Вульф», который якобы упал в море в 15 кабельтовых от корабля, а еще один самолет был поврежден. Но опять этому нет никаких подтверждений в имеющихся документах о потерях Люфтваффе.

Тем временем из Полярного для оказания помощи сторожевику вышел спасатель «Память Руслана» в сопровождении малых охотников МО-131 и МО-134. Одновременно с линии дозора к «Граду» подошли тральщики Т-885 и Т-899. До конца дня корабли совместным огнем отразили еще один налет шести «фоккеров», которые пытались добить поврежденный сторожевик. Уже на входе в Кольский залив легкие повреждения от близких разрывов бомб получил 1200-тонный тральщик Т-885 – бывший рыболовецкий траулер РТ-16 «Ленин». До войны он принадлежал уже упоминавшемуся Севгосрыбтресту, а в конце июня 1941 г. был мобилизован, вооружен двумя 76-мм орудиями и тремя 7,62-мм пулеметами и оснащен двумя тралями.

Параллельно с «Градом» в тот же день воздушным атакам подвергся и сторожевой корабль СКР-31, несший дозорную службу. Его команда отбила четыре налета, в которых в общей сложности участвовали шестнадцать Вф-109.

Затем 10 мая тральщик Т-899 на буксире привел «Град» в порт Мурманска. Там сторожевик сразу же был пришвартован к стенке судоремонтного завода для устранения полученных повреждений.

На следующий день основные события развернулись уже у северного побережья полуострова Рыбачий. Это стало следствием сразу двух обстоятельств. Во-первых, некоторое время назад в поселке Пумманки, на западном берегу губы Большая Волоковая, был организован пункт зарядки аккумуляторных батарей подводных лодок Северного флота, выходивших из Полярного на позиции во Варангер-фьорде, а потом возвращавшихся обратно. Во-вторых, значительно возросшая активность Люфтваффе над Мотовским заливом заставила флотское командование искать более безопасные маршруты для снабжения частей СОР. В итоге в начале мая 1943 г. было решено отправлять большую часть грузов из Кольского залива вокруг Рыбачьего в те же самые Пумманки. Этот маршрут был в два раза длиннее прежнего, но, как предполагалось, не таким опасным.

И вот 10 мая после патрулирования в Варангер-фьорде назад возвращалась подлодка М-104 «Ярославский комсомолец» капитан-лейтенанта Ф. И. Лукьянова. Она была спущена на воду на заводе № 112 «Красное Сормово» в Горьком (ныне Нижний Новгород) лишь в конце сентября прошлого года и затем 24 февраля 1943 г. вошла в состав 4-го дивизиона бригады подводных лодок Северного флота. Лодка в надводном положении шла в губе Большая Волоковая, направляясь в Пумманки для подзарядки батарей и отдыха экипажа, когда прямо на нее неожиданно выскочила «девятка» Вф-109, летевшая на высоте 50–75 метров. Вероятно, немцы направлялись штурмовать какие-то объекты на Рыбачьем или суда около его северного побережья, но обнаруженная подлодка показалась им более привлекательной целью.

Пока «Мессершмитты» разворачивались для атаки, лодка начала срочное погружение. В итоге немецкие пилоты сбрасывали бомбы и вели пушечно-пулеметный огонь уже по цели, скрывавшейся под водой. Выждав некоторое время, Лукьянов отдал приказ на всплытие. При внешнем осмотре моряки обнаружили легкие повреждения и пробоины в легком корпусе М-104, вызванные попаданиями осколков бомб и снарядов. Лодка благополучно дошла до Пумманок, но и там была атакована новой группой немецких самолетов.

Этот эпизод имел довольно значительные последствия. Узнав об атаке М-104, командующий Северным флотом вице-адмирал Головкин распорядился перенести пункт зарядки из Пумманок на восточное побережье Рыбачьего, в поселок Цыпнаволок. Казалось, что там лодки будут в большей безопасности...

В тот же день – 10 мая – группа из одиннадцати Вф-109 атаковала группу советских судов, обнаруженную авиаразведкой в районе мыса Кекурский. Она состояла из буксира № 1, который вел из Порт-Владимира в Пумманки большую баржу С-13, и охранявших их малого охотника МО-112 и сторожевого катера № 10. Последний был 233-тонным дрейфтером, носившим до войны наименование «Харлов». В начале июля 1941 г. он был мобилизован и вооружен двумя 45-мм пушками, двумя 12,7-мм и двумя 7,62-мм пулеметами.

Команда катеров открыла по самолетам интенсивный огонь. Но «Мессершмитты», заходя со стороны солнца, все же смогли с пикирования прицельно сбросить бомбы на буксир. Получив несколько прямых попаданий, он скрылся под водой. Вместе с ним погиб 41 человек из числа команды и пассажиров. Затем на борт катеров удалось поднять восемь уцелевших, среди которых оказался и командир буксира лейтенант В. П. Махилев.

Дрейфующую баржу, на которой в числе прочих грузов были и семь новых 37-мм зенитных автоматов, взял на буксир сторожевой катер № 9. Он тоже направлялся в Пумманки, загрузившись у причала поселка Тюва-Губа, расположенном на восточном берегу Кольского залива, прямо напротив Полярного. В итоге сторожевик благополучно привел баржу в пункт назначения.

11 мая катер МО-112 лейтенанта Г. А. Маккавеева, только накануне пришедший в Пумманки, должен был снова выйти в море. Его послали на помощь катеру-тральщику № 404, который шел из Кольского залива и на котором на подходе к бухте Большая Волоковая вышел из строя двигатель. Взяв потерявший ход катер на буксир, малый охотник повел его в Пумманки.

Через пятнадцать минут после начала буксировки, когда катера уже вошли в бухту, из-за сопок неожиданно выскочили немецкие самолеты. Семь FW-190А и Vf-109F/G один за другим на бреющем полете сбросили бомбы и обстреляли катера из бортового оружия. При этом одна «фугаска», летевшая по пологой траектории, угодила в правый борт катера-тральщика № 104. Ее энергия была столь велика, что, прошив корпус катера насквозь, бомба упала в воду уже с противоположного борта.

Зенитный огонь по атакующим самолетам вели как орудийные расчеты МО-112, так и 37-мм зенитки, расположенные около Пумманок. По советским сведениям, им удалось сбить по одному «Фокке-Вульф», причем один из них, как затем указывалось в донесении, упал в море в районе острова Хейнясари (ныне Большой Айнов), приблизительно в девяти милях к северу от входа в залив Петсамо. Данные Люфтваффе подтверждают лишь одну потерю – FW-190А-3 W.Nr.0524 из 14.(Jabo)/JG5, пилот которого – лейтенант Гюнтер Буссе (G?nther Busse) – погиб. Скорее всего он стал жертвой береговых зенитчиков.

Тем временем через проделанные бомбой пробоины внутрь корпуса катера-тральщика № 404 стремительно поступала вода. Катер лейтенанта Маккавеева пытался его вести дальше, но вскоре тот, потеряв остойчивость, перевернулся кверху килем. Вся его команда из одиннадцати человек была взята на борт малого охотника. Однако поврежденный тральщик оставался на плаву, хоть и кверху дном. МО-112 продолжил буксировку и отвел его на мелководье, чтобы тот все же вдруг не ушел на дно.

В условиях наступающего полярного дня было необходимо обеспечить непрерывный завоз грузов на полуострова Средний и Рыбачий для обеспечения СОР и одновременно уберечь от воздушных атак крупнотоннажные транспорты, буксиры и баржи. Поэтому 11 мая 1943 г. вице-адмирал Головкин приказал сформировать в составе службы тыла Северного флота временный отряд мелких плавсредств. В него вошли девять мотоботов и дрейфтеров. Затем 15 мая командующий флотом распорядился сформировать девять нештатных команд ПВО сопровождения для защиты этих судов на переходе и в местах разгрузки. Им предписывалось передать со складов артиллерийского отдела службы тыла Северного флота восемь 45-мм полуавтоматических пушек, три крупнокалиберных пулемета «Кольт-Браунинг» и 14 пулеметов М-1, а шесть 12,7-мм пулеметов – из состава береговой обороны Полярного. Личный же состав команд должен был быть укомплектован за счет различных флот-ских подразделений.



FW-190А-3 командира 14.(Jabo)/JG5 гауптмана Штракельяна вернулся из боевого вылета на аэродром Петсамо, май 1943 г.



FW-190A-3 из 14.(Jabo)/JG5, аэродром Петсамо, лето 1943 г.

Под фюзеляжем подвешена бомба SD250 со специальной насадкой, не позволявшей ей зарываться глубоко в воду или землю, чтобы взрыв происходил как можно ближе к поверхности

Флот покидает позиции

Люфтваффе тем временем продолжало наносить удары по кораблям. 12 мая сторожевик СКР-31 старшего лейтенанта Ненайденко занимал позицию на линии дозора мыс Цыпнаволок – остров Кильдин. Это был бывший 1150-тонный рыболовный траулер Севгосрыбтреста, носивший до 20 июля 1941 г. наименование РТ-43 «Рыбец». Затем его мобилизовали, вооружили двумя 45-мм орудиями и двумя 7,62-мм пулеметами и включили в состав Северного флота.

И вот в 10.20 его атаковали шесть FW-190А из 14.(Jabo)/JG5, которых прикрывала «четверка» Вf-109G. Немецкие пилоты добились прямого попадания в его кормовую часть. Сторожевик получил тяжелейшие повреждения и, несмотря на все усилия команды спасти его, вскоре затонул. При этом моряки до самого конца вели зенитный огонь из единственного уцелевшего после взрыва бомб 45-мм орудия.

Тем временем на помощь СКР-31 были направлены несколько кораблей. Первыми на место его гибели прибыли тральщик Т-888 и малый охотник МО-122. О том, что они там обнаружили, имеются противоречивые сведения. По одним данным, из 43 членов его команды удалось поднять на борт 13 раненых и 24 погибших, а по другим – лишь одного раненого моряка.

В 10.47 на помощь поврежденному сторожевику, который, как полагало командование Северного флота, еще должен был держаться на плаву, из Кольского залива вышел торпедный катер ТКА-21 лейтенанта И. Г. Строева. Это был первый из 52 катеров типа А-2, построенных американской фирмой «Хиггинс Индастриз» и в течение 1943–1945 гг. переданных в рамках ленд-лиза Советскому Союзу. В марте два катера, имевших американские обозначения РТ-89 и РТ-86, были доставлены в Мурманск. Уже 6 апреля их включили в состав Северного флота и затем 8 мая соответственно переименовали в ТКА-22 и ТКА-21.

Команды катеров были укомплектованы молодежью, присланной из учебного отряда и не имевшей боевого опыта. Да и сами «Хиггинсы» были новинкой, которую советские моряки еще только начинали по-настоящему осваивать. Однако командование, видимо, полагало, что уже прошло достаточно времени и что их пора использовать в серьезном деле.

В 12.05, когда ТКА-21 уже находился в районе Цыпнаволока, его атаковала пара FW-190А. Несмотря на то что он имел сильное зенитное вооружение – два 20-мм автомата «Эрликон» и два спаренных 12,7-мм пулемета «Кольт-Браунинг» на турельных установках с бронешитками, –

команда так и не открыла огонь. Вероятно, неопытный экипаж принял приближавшиеся самолеты за свои. Катер получил серию попаданий, на нем вышел из строя средний двигатель и начался сильный пожар. Большая часть его экипажа из одиннадцати человек получила ранения.



Торпедный катер типа «Хиггинс»



Малый охотник за подводными лодками МО-125

Пламя удалось сбить. Но затем последовала повторная атака «Фокке-Вульф», в ходе которой были повреждены и два оставшихся двигателя. Они заглохли, а на катере снова вспыхнул

пожар. Тут надо пояснить, что «Хиггинсы» имели три бензиновых двигателя фирмы «Паккард» мощностью 4050 л.с.

Теперь уже пришлось направлять помощь и самому ТКА-21. Приблизительно через десять минут к нему вплотную подошли катер МО-136 старшего лейтенанта И. Штанько и уже упоминавшийся выше однотипный ТКА-22. Моряки с них, надев противогазы, перебрались на поврежденный катер и начали тушить огонь. Справившись с пожаром, они перенесли на малый охотник раненых и тела убитых. Оказалось, что на торпедном катере невредимыми остались только его командир лейтенант Строев и матрос-пулеметчик. При этом последний находился в шоковом состоянии, и его с большим трудом извлекли из турельной установки.

Еще через некоторое время прибыл буксир № 21. Он повел поврежденный ТКА-21 в ближайший порт, которым был Порт-Владимир. Катер МО-136 остался сопровождать его, а ТКА-22 ушел обратно в базу. Прошло два часа после начала буксировки, когда из бензобака безжизненного катера неожиданно вырвался столб пламени и черного дыма. Группа моряков, высаженная с малого охотника, снова сбила огонь.

Минуло еще пятнадцать минут, и на борту «Хиггинса» прогремел сильный взрыв. Охваченный пламенем катер быстро ушел под воду. С него успели прыгнуть в воду два человека: командир катера и один из матросов, которого спасти так и не удалось. Причина взрыва на борту ТКА-21, вероятно, была в том, что пожар все же не удалось потушить и произошло воспламенение скопившихся паров бензина.

Потопление немецкими самолетами в течение 12 мая 1943 г. сразу двух кораблей, включая новый торпедный катер с сильным зенитным вооружением, заставило командование Северного флота существенно изменить тактику своих действий. Вице-адмирал Головкин приказал командиру ОВР главной базы флота полностью снять дозоры с линий мыс Цыпнаволок – мыс Териберский и мыс Выевнаволок – мыс Шарапов, а корабли, находившиеся на линиях дозора остров Кильдин – остров Малый Олений и мыс Сетьнаволок – остров Кильдин, на периоды благоприятной погоды для авианалетов направлять под защиту береговых зенитных батарей.

Этим командующий Северным флотом фактически признавал, что надежно прикрыть дозорные корабли с воздуха нет возможности и что флоту просто приходится отступать под натиском Люфтваффе. Командующий ВВС СФ генерал-майор Харитонович получил приказ лишь организовать систематическую авиаразведку подходов к Кольскому заливу с удалением к северу от острова Кильдин на 50 миль (около 80 км).

Ради справедливости надо признать, что флотская авиация все же предпринимала попытки обеспечить прикрытие кораблей. Так, ранним утром 13 мая шесть FW-190А из 14.(Jabo)/JG5 атаковали тральщик Т-899, несший дозорную службу в районе мыса Сетьнаволок. Их прикрывало звено Bf-109G из 6-й эскадрильи JG5 во главе с лейтенантом Теодором Вейсенбергером (Theodor Weißenberger). Вскоре в небе появились поднятые по тревоге восемь истребителей P-39 из 2-го Гв. ИАП ВВС СФ, которые вступили в бой с немцами. Правда, эта неожиданная помощь одновременно не позволила команде тральщика вести зенитный огонь, поскольку взаимодействие между моряками и летчиками не было налажено. Можно было поразить свой самолет, и командиру тральщика капитан-лейтенанту А. Л. Буркову оставалось лишь энергично маневрировать, уклоняясь от атак.

После завершения воздушного боя, постепенно сместившегося от входа в Кольский залив на запад к Мотовскому заливу, каждая сторона посчитала, что враг потерял четыре самолета. Среди гвардейцев отличились лейтенант Н. М. Диденко, сбивший один «фоккер», а также капитан З. А. Сорокин, старшина Д. В. Будник и старший сержант В. А. Горишный, на счету которых было по одному «мессеру». У немцев же все четыре «Аэрокобры» были засчитаны лейтенанту Вейсенбергеру.

Однако, как это часто бывало, противники преувеличили свои успехи. Так, обе эскадрильи JG5, участвовавшие в том бою, на самом деле потерь не имели. В то же время 2-й Гв. ИАП лишился одного истребителя. Его пилот – гвардии лейтенант Н. А. Бокий – был тяжело ранен в левую ногу, но все же смог выпрыгнуть на парашюте и опустился в воду приблизительно в пяти километрах севернее острова Кильдин. Вскоре он был поднят на борт все того же тральщика Т-899, который, на его счастье, избежал повреждений и потому смог быстро найти его. Кроме того, была

подбита и «Аэрокобра» старшего лейтенанта Лопатина. Летчик также получил ранение, но дотянул до своего аэродрома и посадил самолет «на живот».

На следующий день – 14 мая – Северный флот понес новую ощутимую потерю, ставшую следствием отсутствия воздушного прикрытия кораблей. Напомним, что три дня назад «Мессершмитты» атаковали подлодку М-104, направлявшуюся в поселок Пумманки, на восточном берегу полуострова Средний, и что после этого вице-адмирал Головкин приказал перенести пункт зарядки аккумуляторов подлодок в поселок Цыпнаволоок, уже на восточном побережье Рыбачьего.

Еще 12 мая из Полярного на позицию № 6 в Варангер-фьорде в 20.26 вышла лодка М-122 капитан-лейтенанта П. В. Шипина. Как и большинство подлодок типа «М» серии XII, ее построили на заводе № 112 «Красное Сормово» в Горьком и спустили на воду 2 февраля 1941 г. В сентябре того же года ее в плавучем доке направили в Астрахань, чтобы затем перевести в Баку для достройки. Однако туда лодка так и не дошла, «застряв» на полпути в волжском городе Камышин.

В мае 42-го года Нарком ВМФ СССР адмирал Кузнецов приказал отправить М-122 на Север. В июне лодку в доке вернули в Горький, а оттуда по железной дороге перевезли в Молотовск. 5 ноября она вошла в состав 4-го дивизиона бригады подводных лодок Северного флота и затем 16 марта следующего года потопила немецкий транспорт «Йоханнисберг» тоннажем 4467 брт.

И вот теперь, ранним утром 14 мая 1943 г., пробыв на позиции в Варангер-фьорде около полутора суток, М-122 в надводном положении шла в Цыпнаволоок для зарядки аккумуляторов. В 04.06 приблизительно в 25 км северо-западнее Цыпнаволока ее обнаружили и атаковали два FW-190А из 14.(Jabo)/JG5. Одна из сброшенных ими бомб поставила точку в биографии «малютки». Получив прямое попадание, она затонула на глубине свыше двухсот метров. Из двадцати двух человек ее команды не уцелел никто.

Спустя три часа, а именно в 07.20, в район, из которого была получена последняя радиограмма с М-122, прибыли малые охотники МО-120 и МО-123. Однако все, что они смогли найти, так это масляное пятно на поверхности воды и одно безжизненное тело. Как затем выяснилось, это был помощник командира лодки старший лейтенант И. И. Ильин.

После гибели М-122 в штабе Северного флота, учитывая высокую активность немецкой авиации, решили во избежание новых потерь вообще больше не направлять подводные лодки на позиции в Варангер-фьорде до конца полярного дня. Таким образом, если подвести некий промежуточный итог, то можно сказать, что 5-й воздушный флот Люфтваффе, действуя небольшими силами – всего несколькими эскадрильями из JG5, сумел к середине мая 1943 г. внести существенные изменения в общую оперативную обстановку в Заполярье.

Без истребителей не отправлять!

16 мая из Полярного в Пумманки с грузами для частей СОР отправились буксир № 21 с баржей «С-12», дрейфтеры «Зенит» и МСО-3, сторожевой катер № 9 и катер-тральщик № 411. Сопровождали этот небольшой конвой три малых охотника. На траверзе мыса Шаратов корабли были атакованы тремя FW-190А. От ударного воздействия при близких разрывах пяти авиабомб и последующего пушечно-пулеметного обстрела дрейфтер МСО-3 получил сильные повреждения. Он потерял ход, и далее его пришлось вести уже на буксире.

Затем из Кольского залива вышел новый конвой из пяти мотоботов и трех малых охотников. На подходе к мысу Цыпнаволоок над ним появились четыре «Харрикейна», а далее над полуостровом Средний патрулировала еще пара «Аэрокобр». Это был первый случай, когда флотские истребители прикрывали суда, следующие в Пумманки. В итоге конвой благополучно достиг места назначения. Мотоботы, доставившие, помимо прочих грузов, пять 37-мм зениток с расчетами, быстро разгрузили, после чего они также без происшествий вернулись обратно.

Самолеты-разведчики Люфтваффе регулярно появлялись над побережьем Кольского залива, ведя поиск кораблей. После полудня 18 мая пара «Аэрокобр» из 2-го Гв. ИАП по тревоге вылетела на перехват очередного такого «гостя», замеченного наземными постами. Это был Ju-88D-1 W.Nr.430577 «G2+FH» из 1-й эскадрильи дальней авиаразведки Aufkl.Gr124.

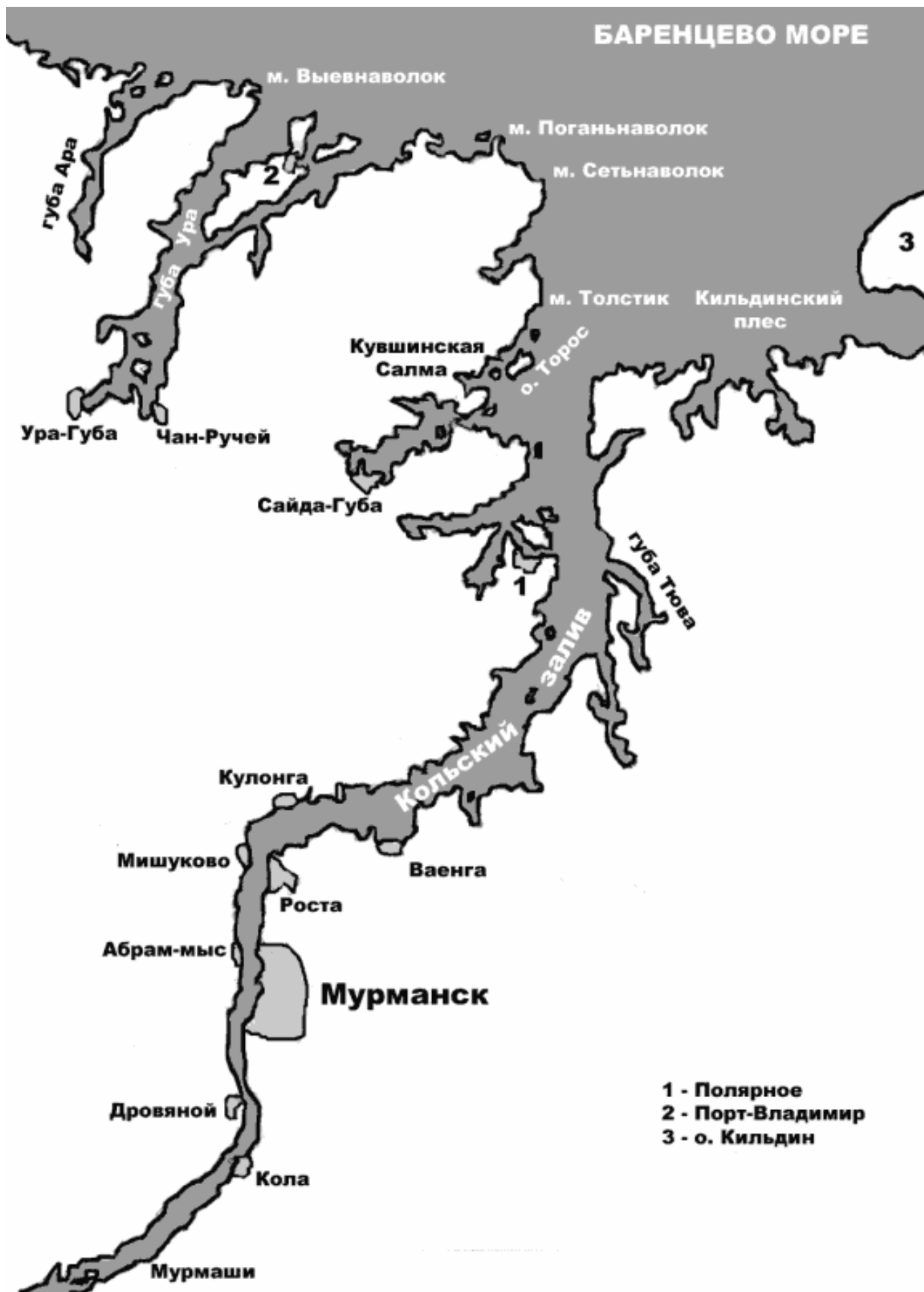


Схема Кольского залива и прилегающего к нему района

Флотские летчики обнаружили его в районе острова Малый Олений, и в ходе скоротечного боя сержант Е. П. Качевский сбил его. Самолет упал в Баренцево море севернее острова Кильдин, все четыре члена его экипажа – пилот фельдфебель Рудольф Шмитц (Rudolf Schmitz), штурман фельдфебель Йоахим Лёбель (Joachim L?bel), бортрадист унтер-офицер Вильгельм Петерсен (Wilhelm Petersen) и бортмеханик унтер-офицер Франц Нойбауэр (Franz Neubauer) – погибли.

Вечером того же дня пара FW-190А атаковали буксир и баржу, стоявшие на рейде Порт-Владимира. Команда охранявшего их малого охотника МО-133 старшего лейтенанта П. Т. Явона открыла по самолетам интенсивный зенитный огонь. В итоге немецкие пилоты не смогли прицельно сбросить бомбы, которые взорвались на достаточном удалении, не причинив судам никаких повреждений.

В течение 22 мая самолеты JG5 атаковали советские корабли на выходе из Кольского залива, у восточного побережья Рыбачьего, в Мотовском заливе и на рейде Пумманки. Н. П. Филипенко, служивший тогда на малом охотнике МО-136, позднее вспоминал о событиях мая 1943 г.: *«Приходилось ежесекундно быть готовым к отражению налетов прямо-таки свирепствующих немецких истребителей».*

В 01.53 у мыса Шарапов десять Bf-109G нанесли удар по вооруженному пароходу «Пролетарий» и мотоботу ВПС-1, следовавшим в сопровождении катеров МО-125 и МО-131 из Кольского залива в Пумманки. Наличие в составе конвоя крупнотоннажного транспорта свидетельствовало о том, что командование Северного флота по-прежнему не спешило соблюдать свой собственный приказ об организации снабжения частей СОР только с помощью малых судов. И, как оказалось, делало это совсем напрасно...

Корабельные зенитные расчеты пытались отразить налет. Однако одна из сброшенных бомб, пролетев по пологой траектории, сначала сбита грот-мачту «Пролетария», затем вскользь задела его корму и наконец упала в воду в непосредственной близости от парохода. При ее взрыве на судне выбило коробку кингстонов, и в подводной части корпуса образовалась течь.

Повреждения были слишком серьезными, и «Пролетарий», а вместе с ним и весь конвой, был вынужден повернуть обратно. Он взял курс на Порт-Владимир, который был ближайшим местом, где можно было провести ремонтные работы. На пути туда суда около 03.00 подверглись новой атаке, в которой участвовали семь «Мессершмиттов», но избежали новых повреждений.

Затем в 03.15 уже семь «Фокке-Вульфов» и пара «стодевяток» совершили налет на причал и пост СНИС в поселке Цыпнаволоок. Пулеметчикам из 254-й бригады морской пехоты удалось сбить один самолет. Это был FW-190А-3 W.Nr.2102 из 14.(Jabo)/JG5. Он рухнул в море, и его пилот – лейтенант Клаус Бивер (Klaus Biver) – погиб.

Вечером из губы Эйна вышел буксир № 15, который должен был перевести в бухту Озерко баржу с авиационным имуществом. Его сопровождали два малых охотника: МО-111 старшего лейтенанта В. Н. Рябухина и МО-112. Пока этот маленький конвой шел по Мотовскому заливу, он в период с 18.15 до 20.30 трижды подвергался ударам с воздуха. В первом налете участвовали четыре «Фокке-Вульфа» и пара «Мессершмиттов», во втором – уже четырнадцать самолетов и в третьем – еще восемь.

Несмотря на такие большие силы, немцам так и не удалось добиться какого-либо видимого успеха. По советским данным, зенитным огнем с катеров МО были сбиты два FW-190. Однако это не подтверждается сведениями противоположной стороны.

Когда конвой достиг входа в губу Большая Мотка, по нему с южного берега открыли огонь немецкие береговые батареи. Суда пришлось прикрыть дымовой завесой, и в конце концов в 21.30 они благополучно достигли Большого Озерка.

Как раз в это время над конвоем все-таки появились советские истребители – девять «Аэрокобр» и четырнадцать «Харрикейнов» из 6-й истребительной авиабригады (ИАБ) ВВС СФ^[90] генерал-майора Н. Т. Петрухина. И это было очень кстати, поскольку группа из четырнадцати немецких самолетов собиралась нанести новый удар по кораблям. Над губой Большая Мотка и бухтой Озерко развернулся большой воздушный бой. Наблюдавший за ним командующий СОР генерал-лейтенант Кабанов затем писал: *«Трудно было понять, что творится в воздухе – какая-то карусель: наши истребители смешались с немецкими; падали горящие самолеты, одни в воду, другие на берег залива, в воздухе стоял гул от пулеметных и пушечных очередей».* Он полагал, что противник потерял три «Фокке-Вульфа» и столько же «Мессершмиттов».



Расчет 45-мм орудия, установленного на носу одного из малых охотников за подводными лодками Северного флота



Отряд малых охотников за подводными лодками Северного флота

Согласно советским данным, летчики 6-й ИАБ в тот день совершили 74 самолетовылета на прикрытие самих судов и мест их стоянок. Они доложили о шести сбитых немецких самолетах, вероятно, именно в том самом вечернем бою над Большой Моткой. Отличились капитан З. А. Сорокин, старший лейтенант М. Н. Веревкин и младшие лейтенанты П. Д. Климов, К. В. Бойченко, А. Н. Пилипенко и М. М. Чепурнов.

Фактически же III./JG5 в том бою лишилась лишь одного самолета – Vf-109G-2 W.Nr.10648, который, согласно данным Люфтваффе, был подбит над Большой Моткой в бою с «Харрикейнами». При этом его пилот, дотянув до расположения своих войск, благополучно выпрыгнул на парашюте. В то же время проводка одного буксира с баржей из Эйны в Озерко дорого обошлась флотской авиации. 6-я ИАБ потеряла одну «Аэрокобру» и три «Харрикейна».

Поздним вечером того же дня – 22 мая – мотобот ВПС-1 в сопровождении катеров МО-125 и МО-131 все же пришел в Пумманки. Он еще стоял на рейде, когда его атаковала пара «Фокке-Вульфов». Однако команды малых охотников были начеку и зенитным огнем помешали немцам выполнить прицельное бомбометание.

В последующие дни самолеты Люфтваффе регулярно появлялись над полуостровами Средний и Рыбачий. Дважды в сутки, утром и вечером, FW-190А и Vf-109G совершали разведывательные полеты вдоль их берегов. Обычно каждый вылет завершался бомбежкой Цыпнаволока, который к тому времени уже перестал быть пристанищем подводных лодок и торпедных катеров Северного флота.

Утром 26 мая немцы обнаружили в Мотовском заливе новую цель. Это были два больших дрейфтера «Лебедь» и МБ-3 «Сазан», которые направлялись из Большого Озерка в Кольский залив. Они уже дважды успешно проходили из Порт-Владимира в бухту Озерко и обратно, попадая при этом лишь под огонь вражеских береговых батарей, расположенных на южном берегу залива. Артиллерийские обстрелы судов, шедших и выходивших из губы Большая Мотка, стали настолько обычным явлением, что их уже не рассматривали как нечто особенное. Вероятно, это настолько усыпило флотское командование, что на этот раз суда отправили в море даже без обычного сопровождения в лице малых охотников.

Надо заметить, что оба дрейфтера использовались медико-санитарной службой Северного флота. «Лебедь» служил для перевозки соответствующих грузов, а МБ-3 был специально переоборудован для перевозки раненых. При этом они имели на бортах и на верхних палубах знаки Красного Креста.

Взяв на борт раненых из госпиталя СОР, дрейфтеры в 07.00 вышли из Большой Мотки. Они были прикрыты плотной дымовой завесой и потому избежали артиллерийского обстрела. Несмотря на то что имелась договоренность со штабом флота о воздушном прикрытии перехода судов, истребителей не было видно. Прошло около двух часов, и когда дрейфтеры уже достигли выхода из Мотовского залива, в воздухе наконец показались самолеты.

Радость моряков оказалась преждевременной, поскольку это была «шестерка» FW-190А из 14.(Jabo)/JG5. Пилотам последних практически ничего не мешало сначала сбросить четыре фугасные бомбы, а потом расстрелять суда из бортового оружия.

МБ-3 получил прямое попадание бомбы и вскоре затонул у входа в губу Ара, приблизительно в девяти километрах северо-западнее Порт-Владимира. Непосредственно при взрыве на борту дрейфтера были убиты двое моряков, но затем вместе с тонущим судном погибли еще двадцать раненых, находившихся на его борту. До берега смог добраться 21 человек, в том числе семь раненых. Затем все они были взяты на борт катера МО-116 лейтенанта В. М. Голицына, срочно высланного из Порт-Владимира.

«Лебедь» имел большое число осколочных, снарядных и пулевых попаданий. Семь человек из его команды были ранены. Тем не менее поврежденный дрейфтер все же продолжал идти далее и в конце концов достиг Порт-Владимира.

Флотские истребители вылетели накрытие судов с большим опозданием. Четыре самолета прибыли в район атаки дрейфтеров, когда противника уже и след простыл. С точки зрения командующего СОР генерал-лейтенанта Кабанова, это была непростительная ошибка, если не больше. Он запретил своим начальникам штаба и медслужбы в дальнейшем отправлять суда с ранеными, если для них не будет выделено специальное прикрытие с воздуха.

В это время у Кабанова появилась слабая надежда на скорое изменение обстановки в небе над Средним и Рыбачьем. После того как вечером 22 мая буксир № 15 привел в Большое Озерко уже упоминавшуюся выше баржу с авиационным имуществом, началось окончательное оборудование оперативных аэродромов в Пумманках и Зубовке. Одновременно прибыл и личный состав 16-й авиабазы, необходимый для обслуживания аэродромов и самолетов.

Переброска на эти аэродромы одной-двух эскадрилий, с одной стороны, позволила бы облегчить прорыв немецкой блокады губы Большая Мотка, а с другой – одновременно усилить свою блокаду бухты Петсамо-вуоно, вход в которую уже держали под прицелом береговые батареи СОР на полуострове Средний. Действия сторон походило на рукопашную схватку, когда каждый из противников, схватив другого за горло, изо всех сил пытается задушить его первым.

Тем временем, пока аэродромы на Среднем и Рыбачьем доводились до ума, было решено уничтожить немецкую батарею на острове Могильный, включавшую шесть 105-мм орудий. В ночь на 1 июня 1943 г. по ней с северного берега Мотовского залива открыли огонь 122-мм гаубицы из 104-го артполка и 152-мм орудия береговой батареи № 858. Стрельба велась при помощи самолета-корректировщика Пе-2, который прикрывала «шестерка» Як-1 во главе с капитаном Севрюковым.

После десяти залпов в небе появилась пара «Фокке-Вульфов». Она попыталась было атаковать корректировщик, но была отогнана «Яками». Затем подошли еще четыре FW-190А, и немцам удалось связать боем советские истребители. Один «фоккер» вроде бы прорвался к «пешке», но, согласно советским данным, был сбит ее бортстрелком. Еще один немецкий самолет якобы стал жертвой «Яков». Однако по сведениям Люфтваффе, в тот день не было потеряно ни одного «Фокке-Вульфа».

После этого экипаж Пе-2 посчитал за благо удалиться, тем более что в его услугах артиллеристы пока больше не нуждались. Это оказалось весьма своевременным, поскольку уже вскоре к Могильному прибыла «шестерка» Вf-109G. Она некоторое время впустую барражировала над батареей, на которую продолжали падать снаряды.

Около 8 часов утра корректировщик снова появился в том районе. Прикрывавшие его двенадцать Як-1 вступили в бой с примчавшимися «Мессершмиттами», так и не позволив им атаковать Пе-2. В течение часа экипаж «пешки» помогал артиллеристам вести огонь. Обстрел прекратился, когда лишь батареи СОР израсходовали весь свой боезапас. Произведенная затем аэрофотосъемка показала, что немецкая батарея была уничтожена.^[91]

После подобного демарша немецкое командование, видимо, решило, что готовится некая крупная операция то ли по высадке тактического десанта, то ли по проводке большого конвоя в бухту Озерко. Поэтому уже на следующий день штаб 5-го воздушного флота распорядился резко усилить воздушную разведку над Мотовским заливом. В течение 2 июня в вылетах над ним участвовали двадцать два FW-190А, двадцать Вf-109G и пара гидросамолетов Do?24. По сути дела, это была уже не разведка, а настоящая охота за всем, что плавало.

К тому времени в госпитале СОР скопилась большая группа раненых, подлежащих эвакуации в Полярный. Учитывая большую активность Люфтваффе над Мотовским заливом и памятуя о судьбе дрефтера МБ-3, было решено вывезти их через Цыпнаволок. В ночь на 3 июня туда пришли сторожевой катер № 40, катер-тральщик № 411^[92] и охранявший их малый охотник МО-124^[93] старшего лейтенанта Е. Н. Мальханова. Взяв на борт сорок раненых, они во второй половине дня направились к Кольскому заливу.

Около 18.00, когда катера уже преодолели половину пути, в воздухе появились двенадцать FW-190А и шесть Вf-109G. Моряки вели интенсивный огонь по атакующим самолетам и отчаянно уклонялись от сбрасываемых бомб. Согласно советским данным, зенитчики МО-124 сбили один «мессер». Через семнадцать минут налет повторился, и снова катерники утверждали, что сбили еще один «стодевятый».

Динамическими ударами при близких разрывах 100-кг фугасных бомб на малом охотнике погнуло оба гребных вала. Его корпус имел множество осколочных, снарядных и пулевых пробоин. Был разрушен настил верхней палубы, а кормовое 45-мм орудие заклинило. В то же время два других катера повреждений практически не получили и затем в 19.55 благополучно прибыли в Полярный. Этим они были обязаны тому, что на этот раз ВВС Северного флота хоть и с небольшим опозданием, но все же смогли обеспечить прикрытие этого небольшого конвоя.

Сначала в 18.10 шесть «Харрикейнов» из 27-го ИАП вступили в бой с шестью «Фокке-Вульфами» и четырьмя «Мессершмиттами». И в ходе его младшие лейтенанты П. И. Савицкий и Т. Ф. Чистов записали на свой счет по одному «фоккеру».

Затем с 18.15 по 18.55 четыре Р-39 и три Як-1 из 255-го ИАП^[94] во главе с командиром полка 34-летним майором П. А. Паниным в районе между мысом Шарапов и Порт-Владимиром дважды сталкивались с двумя парами немецких истребителей. Это был первый боевой вылет летчиков этого полка на только что освоенных «Аэрокобрах». Считается, что старший лейтенант М. И. Харламов сбил один «мессер», а второй такой же истребитель по одним данным был на счету майора Павла Панина,^[95] а по другим – на счету младшего лейтенанта В. А. Бурматова. Со своей стороны в этих двух схватках 255-й ИАП лишился одного «Яка», пилот которого – младший лейтенант А. Ф. Копылов – погиб.

В это же время еще шесть «Харрикейнов» из 78-го ИАП уже непосредственно над прикрываемыми катерами вели бой с таким же числом Вf-109G, один из которых был предположительно сбит старшим лейтенантом А. Е. Тульским.

Если сложить все советские сведения об отражении авиаатак на сторожевой катер № 40, катер-тральщик № 411 и малый охотник МО-124, то получается, что в течение часа моряки и

летчики сбили сразу семь вражеских самолетов. В то же время данные Люфтваффе говорят о том, что обратно не вернулся лишь один истребитель – Вf-109G-2 W.Nr.13925 из 6-й эскадрильи JG5. Он был потерян северо-западнее входа в Кольский залив в бою с «Аэрокобрами».

Другие немецкие летчики видели, что пилот горящего «Мессершмитта» – лейтенант Герхард Хардер (Gerhard Harder) – успел выпрыгнуть на парашюте. Поэтому через некоторое время в тот район под прикрытием «шестерки» Вf-109G был послан Do-24 из 10-й поисково-спасательной эскадрильи. Однако все поиски завершились ничем, и Хардер был объявлен пропавшим без вести.

В эскадре «Айсмеер» тогда не знали, что их летчика, опустившегося в воду поблизости от мыса Выевнаволок, уже подобрал срочно вышедший из Порт-Владимира малый охотник МО?122. Правда, захватить Хардера в плен так и не удалось. Согласно рапорту командира катера лейтенанта Л. Л. Новоспасского, немец застрелился, когда увидел, что за катер приближается к нему.

Тут необходимо заметить, что этот вылет «Дорнье» преподносится некоторыми исследователями как свидетельство того, что немецкие потери вечером 3 июня на самом деле были большими, чем один самолет. Они говорят, что ради спасения одного пилота вряд ли была бы послана большая группа самолетов, утверждая при этом, что летающую лодку будто бы сопровождали вообще четырнадцать «Мессершмиттов». Подобное «доказательство» вражеских потерь базируется исключительно на опыте действий советских ВВС, командование которых действительно мало заботила судьба отдельных сбитых летчиков. Отправка на их поиски не то что группы, а вообще одиночного самолета была огромной редкостью, если не сказать исключением. В то же время в Люфтваффе существовала специальная поисково-спасательная служба, созданная еще до начала войны. Вылет ее самолетов в районы активных боевых действий под прикрытием большого числа истребителей был самой обычной, вполне рутинной практикой, и тому есть масса примеров.

Один длинный полярный день

5 июня 1943 г. произошло новое «воздушно-морское сражение», но теперь уже в Мотовском заливе. В 01.00 из Порт-Владимира в бухту Озерко вышли буксир № 21 с баржей С-1, на которой находились десять 122-мм орудий, и сторожевой катер № 11,^[96] перевозивший шестьдесят артиллеристов. Сопровождали суда с важным грузом, призванным значительно усилить артиллерию СОР, сразу четыре малых охотника: МО-111 старшего лейтенанта В. Н. Рябухина, МО-113 старшего лейтенанта М. М. Миронова, МО-122 лейтенанта Л. Л. Новоспасского и МО-133 старшего лейтенанта П. Т. Явона.

Командование ВВС СФ позаботилось о воздушном прикрытии конвоя, задействовав для этого 52 истребителя из 6-й ИАБ. При этом не в пример прошлым случаям первые патрули были подняты в воздух вскоре после выхода судов и начали барражировать над ними уже в 02.10. Однако время шло, а немцы все не появлялись. И постепенно непродуманность общей схемы прикрытия и несогласованность в смене патрулей сделали свое дело.

В 04.35 на высоте около 100 метров, скрываясь на фоне высоких скалистых берегов Мотовского залива, к конвою подошли FW-190А из 14.(Jabo)/JG5 во главе с гауптманом Штракельяном и сопровождавшие их Вf-109F/G. Тремя группами они атаковали корабли, с которых по ним немедленно был открыт интенсивный зенитный огонь. До появления советских истребителей «Фокке-Вульфы» успели выполнить два захода, но, к счастью, все сброшенные ими бомбы не причинили серьезных повреждений.

Позднее командиры малых охотников доложили, что конвой якобы атаковали сразу 33 самолета и что они якобы сбили по два «фоккера» и «мессера», причем два самолета были на счету зенитчиков МО-111. Тут можно лишь предположить, что данные о таком числе уничтоженных супостатов объясняются исключительно широтой морской души.

Развернувшийся над всем протяжением Мотовского залива большой воздушный бой фактически состоял из разрозненных схваток между подходившими с разных сторон небольшими группами истребителей. Они продолжались в течение полутора часов, и в ходе них, по советским данным, удалось сбить три «Фокке-Вульфы» и шесть «Мессершмиттов». Отличились летчики из 27-го и 78-го ИАП: капитан А. А. Красильников, старшие лейтенанты Б. Г. Ермолин и А. Е.

Тульский, младшие лейтенанты В. М. Аверьянов, Н. Г. Кощев, Н. К. Кравченко, В. А. Кукибный и А. Н. Пилипенко и старший сержант Н. Н. Кириллов.

Однако сведения Люфтваффе говорят о том, что эскадра «Айсмеер» лишилась лишь одного самолета, хотя, вероятно, еще какое-то число истребителей имели повреждения. Обратного не вернулся Вf-109F-4 W.Nr.7480 из 9-й эскадрильи JG5, который сел на воду в районе губы Ура. Его пилот – лейтенант Гельмут Штайнле (Helmut Steinle) – успел перебраться в надувную шлюпку.

В то же время сама 6-я ИАБ понесла серьезные потери. Немцы сбили сразу десять «Харрикейнов», при этом два летчика – капитан В. А. Агейчев и младший лейтенант П. И. Савицкий – погибли, четверо выпрыгнули на парашютах, а оставшиеся четыре совершили вынужденные посадки на полуострове Рыбачий.

Тем временем конвой приблизился к мысу Мотка, а значит, оказался в зоне досягаемости батарей противника, расположенных на противоположной стороне Мотовского залива. В 05.50 над ним в сопровождении пары «Харрикейнов» появились два Пе-3, оборудованные приборами постановки дымовой завесы. Они должны были помочь кораблям укрыться от артиллерийского огня. Вскоре самолеты были атакованы «Мессершмиттами». Обе «пешки» получили повреждения и поспешно ушли на свой аэродром, а вот оба «Харрикейна» были сбиты.

Поставить полноценную дымовую завесу не удалось. Корабли сначала подверглись обстрелу, а затем в 06.12 их вновь атаковали восемь FW-190А. На этот раз немецкие летчики смогли добиться некоторого успеха. При близких разрывах фугасных бомб корма сторожевого катера № 11 получила серьезные повреждения. От сильного сотрясения механизмы в машинном отделении сместились с фундаментов, и катер потерял ход. Командиры малых охотников затем утверждали, что зенитным огнем с МО-113 и МО-133 был сбит еще один самолет.

После завершения налета катер МО-113 взял поврежденный сторожевик на буксир. Спустя некоторое время все корабли благополучно пришли в бухту Озерко. Несмотря на атаки Люфтваффе, ценный груз был успешно доставлен к месту назначения.

Прошло еще какое-то время, и над Мотовским заливом в сопровождении двух звеньев истребителей появился Do-24T-3 W.Nr.94 «DJ+ZT» из 10-й поисково-спасательной эскадрильи. Он должен был найти упоминавшегося выше лейтенанта Штайнле. Как и предполагалось, на воде в районе губы Ура обнаружилось ярко-желтое пятно – резиновая шлюпка. Гидросамолет пошел вниз, и казалось, что вскоре спасательная операция успешно завершится.

В тот день на море было довольно сильное волнение. Пилот «Дорнье» обер-фельдфебель Артур Хиллерс (Arthur Hillers) не учел этого и снижался так, словно был полный штиль. В момент приводнения летающая лодка резко зарылась носом в волну и, не успев погасить все еще большую скорость, начала переворачиваться через нос. Через несколько мгновений трехмоторный, имевший длину 22 метра и размах крыльев 27 метров, Do-24 оказался на спине.

Несмотря ни на что, гидросамолет остался на плаву. Хиллерс и штурман лейтенант Гельмут Дикс (Helmut Dix) смогли быстро выбраться из оказавшейся под водой кабины и забраться на нижнюю часть, возвышавшуюся теперь над водой. Однако четыре других члена экипажа – радист унтер-офицер Георг Вассерманн (Georg Wassermann), стрелок обер-фельдфебель Отто Келльнер (Otto Kellner) и механики обер-фельдфебель Фритц Шрёдер (Fritz Schröder) и унтер-офицер Герхард Рихтерн (Gerhard Richter) – оказались менее удачливыми. Можно предположить, что когда «Дорнье» неожиданно для них скапотировал, они получили серьезные травмы, не позволившие им покинуть свои места.

Тут настала очередь действовать уже противоположной стороне. Do-24, плававший поблизости от советского берега, был ценным трофеем. Поэтому из Порт-Владимира для его буксировки вышел МО-116 лейтенанта В. М. Голицына. В 10.26 малый охотник был атакован двенадцатью FW-190А и Вf-109G, которые пытались не дать ему подойти к аварийному гидросамолету. Советские источники утверждают, что моряки, ведя интенсивный зенитный огонь, смогли сбить один «мессер», но тому нет никаких подтверждений.

Избежав повреждений, МО-116 вскоре все-таки подошел к «Дорнье» и взял на борт обоих уцелевших летчиков. Вероятно, после воздушной атаки морского охотника флотскому командованию стало ясно, что немцы не успокоятся и не позволят отбуксировать гидросамолет в Порт-Владимир. Поэтому лейтенант Голицын получил приказ расстрелять и затопить его на месте, что и было сделано.

Имеются упоминания, что затем морской охотник подобрал и плававшего где-то поблизости пилота сбитого «Мессершмитта». Однако о дальнейшей судьбе Штайнле, как и об участии, постигшей Хиллерса и Дикса, ничего не известно. При этом все они в сведениях о потерях Люфтваффе числятся пропавшими без вести.

Несбывшиеся надежды командующего

В начале июня 1943 г. наконец осуществилось давнее желание командующего СОР генерал-лейтенанта Кабанова – иметь на полуостровах Средний и Рыбачий некоторое количество самолетов. В ночь на 3 июня на только что оборудованном оперативном аэродроме в Пумманках приземлились четыре «Харрикейна» из 78-го ИАП ВВС СФ, а через день туда же перелетели еще четыре таких истребителя. Все они были переданы в оперативное подчинение Кабанову.

Однако желание желанием, но теперь перед штабом СОР встал непростой вопрос: а как использовать эти восемь истребителей? Казалось бы, что они требовались прежде всего для обеспечения противовоздушной обороны как пунктов разгрузки в Большом Озерке, так и прибывающих туда судов. Однако после долгих совещаний со своими подчиненными Кабанов принял иное решение в духе «стратегии не прямых действий», которое, по его словам, сулило наибольшую выгоду.

Он распорядился использовать «Харрикейны» для организации воздушной блокады залива Петсамо-вуоно, посчитав это «главное главное». Командующий СОР полагал, что их атаки немецких кораблей, следовавших в Петсамо и выходящих оттуда, смогут отвлечь самолеты Люфтваффе от нанесения ударов по коммуникациям в Мотовском заливе. Как можно было надеяться на то, что «восьмерка» истребителей, в общем-то не приспособленных для штурмовых действий, сможет выполнить эту задачу? И последующие события быстро показали ошибочность принятого решения.

«Харрикейны», выполняя приказ генерал-лейтенанта Кабанова, изо дня в день летали к входу в залив Петсамо-вуоно. Согласно советским данным, летчики во главе с командиром эскадрильи 78-го ИАП 30-летним капитаном В. С. Адонкиным^[97] с 5 по 12 июня потопили один мотобот, в результате их атак возникли пожары на одном транспорте и на одном буксире. Кроме того, они заявили о четырех сбитых «Мессершмиттах».

Тем временем немцы 8 июня начали активную аэрофотосъемку вновь созданного аэродрома, а также причалов в бухте Озерко. Утром разведку вел FW-189, которого прикрывала «четверка» FW-190A, днем – Ju-88D под охраной восьми Vf-109G и вечером – опять «Юнкерс» в сопровождении уже четырнадцати «Мессершмиттов». Интересно, что «Харрикейны» в Пумманках при этом так ни разу и не получили приказа атаковать их. Хотя было очевидно, что вред от безнаказанной деятельности вражеских разведчиков явно перевешивал довольно призрачную выгоду от эпизодических атак немецких кораблей на подходах к Петсамо.

В штабе СОР решили, что участвовавшие рейды разведчиков Люфтваффе над полуостровом Средний означают подготовку к ответным воздушным ударам. Поэтому 10 июня в составе сил ПВО СОР были сформированы три зенитные батареи по четыре 37-мм пушки. Батарея № 1054 была размещена в Пумманках, а батареи № 1055 и 1056 – в Большом Озерке.

Утром 11 июня из Полярного вышли малые охотники МО-131 старшего лейтенанта Федулаева и МО-136 лейтенанта Волкова. На их борту находились около шестидесяти пехотинцев, которых они должны были доставить в Большое Озерко. У выхода из Кольского залива к катерам присоединился тихоходный мотобот, и скорость движения этого маленького отряда сразу же стала почти что черепашей.

Погода была хорошей, по небу плыли легкие рваные облака, а волнение на море было небольшим. Вокруг было тихо, но моряки по собственному опыту знали, что доверять этой тишине нельзя. В 13.30 уже на подходе к губе Ура корабли были атакованы «пятеркой» Vf-109G. Короткий бой завершился безрезультатно, противоборствовавшие стороны успехов не добились, но и потерь при этом не понесли.

Командир отряда старший лейтенант Федулаев понимал, что, учитывая благоприятные для авиации погодные условия, следует ожидать повторных ударов с воздуха. Здравое оценив обстановку, он принял решение зайти в Порт-Владимир, под защиту береговых зенитных батарей.

И он как в воду глядел, поскольку едва катера и мотобот зашли в бухту, как над ней появились пять «Мессершмиттов». Совместными усилиями катерники и зенитчики, оборонявшие Порт-Владимир, благополучно отбили и эту атаку.

Около пяти часов вечера с моря начал надвигаться туман, который с течением времени все более усиливался, плотнее становилась и облачность. У кораблей появлялись шансы остаться незамеченными, и Федулаев решил продолжить движение. В 22.30 отряд вышел из Порт-Владимира, но теперь он уже включал шесть единиц. К нему присоединились сторожевые катера СКА-211 и СКА-212^[98] и еще один мотобот.

Однако незаметно проскользнуть через Мотовский залив так и не удалось. Когда корабли были уже в районе входа в губу Эйна, над ними на большой высоте, вне досягаемости зенитного огня, пролетел немецкий разведчик. Теперь морякам оставалось лишь ждать...

Наступило 12 июня, и вот в 01.25 сигнальщики заметили летевшие с запада на малой высоте самолеты. Уже через две-три минуты стало ясно видно, что на корабли на встречном курсе идет группа из десяти FW-190А и Vf-109G. Малые охотники немедленно дали полный ход и открыли заградительный огонь, чтобы не дать им нанести прицельные удары по мотоботам.

Через пару минут подошли еще семь «Фокке-Вульфов», кроме того, по кораблям открыла огонь немецкая береговая батарея, располагавшаяся на мысе Пикшуев, прозванная советскими моряками «зловредной». Катера МО, маневрируя вокруг мотоботов, начали ставить дымовую завесу.

Во время одного из заходов «фоккерам» удалось повредить МО-131. Пушечно-пулеметная очередь попала в кормовой моторный отсек и вывела из строя средний двигатель. Был убит один и ранен еще один моряк. Малый охотник заметно потерял скорость, но продолжал маневрировать вокруг мотоботов, ставя дымзавесу и ведя зенитный огонь.

После того как противник скрылся в южном направлении, отряд продолжил движение, но передышка была недолгой. Корабли уже входили в губу Большая Мотка, когда их атаковали в общей сложности двадцать пять самолетов. По советским данным, артиллеристы МО-131 и МО-136 почти одновременно сбили по одному «Фокке-Вульф», а чуть позднее жертвой береговых зенитных батарей стал еще один самолет. В то же время, по сведениям Люфтваффе, тогда был потерян только один истребитель из 7-й эскадрильи JG5 – Vf-109G-2 W.Nr.14237, пилот которого – фельдфебель Людвиг Гэме (Ludwig G?hme) – погиб.

Несмотря на большое число участвовавших в налете самолетов, мотоботы и катера избежали повреждений и вскоре благополучно дошли до бухты Озерко. Последняя к их приходу уже была прикрыта плотным и высоким слоем дымовых завес.

После недолгой стоянки старший лейтенант Федулаев получил приказ оставить мотоботы в Большом Озерке и возвращаться в Полярный. Только тогда над бухтой появилась «шестерка» флотских истребителей, которая должна была прикрыть катера. Переход прошел без осложнений. На траверзе губы Эйна к МО-131 и МО-136 присоединились еще два малых охотника – МО-111 и МО-126, и через некоторое время все они прибыли в Екатерининскую гавань.

Однако на этом события 12 июня еще не закончились. Около 18.00 уже девять Ju-87R из I./StG5 и одиннадцать Vf-109G из JG5 нанесли удар по аэродрому в Пумманках. К тому времени там, кроме восьми «Харрикейнов» из 78-го ИАП, находились и четыре Ил-2 из 46-го ШАП ВВС СФ. Хотя налет и давно ожидали, он все равно оказался внезапным, и советские самолеты не успели взлететь.

Всего немцы сбросили на аэродром около пятидесяти авиабомб. Получили повреждения три «Харрикейна», стоявшие на открытой стоянке, поскольку капониры для них еще только строились. На командном пункте была выведена из строя связь, осколками был убит один и ранены два человека.

Две зенитные батареи, прикрывавшие аэродром, вели интенсивный огонь по атакующим самолетам. В советских источниках сообщается, что расчеты 37-мм пушек сбили одну «Штуку», которая якобы упала в бухту Большая Волоковая. Но сведения о потерях 5-го воздушного флота не подтверждают этого.

Основным итогом этого дня стало то, что он показал, что надежды командующего СОР генерал-лейтенанта Кабанова не оправдались. Оперативно подчиненная ему небольшая авиагруппа из «Харрикейнов» и Ил-2 действиями на входе в залив Петсамо-вуоно, так и не смогла отвлечь

силы Люфтваффе от блокады коммуникаций в Мотовском заливе. Немецкие самолеты по-прежнему активно действовали над ним, что лишнее раз подтвердилось в последующие дни.

Ранним утром 13 июня 1943 г. из Порт-Владимира вышел мотобот ММБ-32 «Академик Берг». Он должен был доставить в бухту Озерко партию бензина, но командование Северного флота не позаботилось о каком-либо его прикрытии. В результате мотобот успел пройти совсем немного. Уже в 06.15 в трех милях от мыса Выевнаволок его атаковала пара FW-190А из 14.(Jabo)/JG5. Получив тяжелейшие повреждения, судно быстро затонуло.

15 июня история повторилась. В 04.30 снова два «Фокке-Вульфы» обстреляли стоявший у берега в районе мыса Выевнаволок мотобот ПМБ-67. На нем вспыхнул пожар, погасить который не удалось, и судно сгорело.

Командующий СОР генерал-лейтенант Кабанов затем говорил о рейсах мотоботов в бухту Озерко: *«Проскочив раз, другой, а иногда и в третий, через все заслоны в Мотовском заливе и в самой Мотке, эти мотоботы в конце концов погибали под ударами авиации противника»*. А моряк Николай Филипенко, воевавший на малом охотнике МО-136, вспоминал: *«За мотоботами, этими маленькими и беззащитными суденышками, зачастую ходившими в одиночку, без надежного прикрытия, немцы этим летом стали буквально охотиться. Жгли и топили их почти безнаказанно»*.

Вечером того же дня девять Ju-88 и шесть Vf-109G совершили налет на причал на восточном берегу бухты Озерко. Они сбросили 45 фугасных бомб, но бомбежка оказалась малорезультативной. Сгорели три бочки с бензином, осколками был убит один человек и еще один – ранен.

18 июня два FW-190А в районе мыса Сетьнаволок, у входа в Кольский залив, атаковали мотобот ОС-4. Они сбросили на него четыре бомбы с бреющего полета. С борта судна увидели, что сразу же после взрывов бомб один из «фоккеров» пошел вниз, упал в воду и затонул. Можно предположить, что пилот не справился с управлением, когда его машину на малой высоте основательно тряхнуло взрывной волной.

Одновременно еще два «Фокке-Вульфы» вышли в атаку на сторожевой корабль «Прилив» старшего лейтенанта Л. А. Андреева, находившийся в дозоре у мыса Поганьнаволок. Моряки открыли огонь по приближавшимся самолетам и смогли сбить один из них. Не выходя из пике, тот рухнул в море. Сам же сторожевик никаких повреждений не получил.

Спустя три с половиной часа очередная пара FW-190А поблизости от мыса Выевнаволок атаковала мотобот «Челюскинец», но сброшенные ими бомбы легли мимо цели.

Это был один из достаточно редких случаев, когда советские сведения о немецких потерях подтверждаются данными противоположной стороны. 18 июня 14-я штурмовая эскадрилья JG5 действительно потеряла два FW-190А-3 – W.Nr.135488 фельдфебеля Эвальда Хюнлейна (Ewald H?nlein) и W.Nr.135528 унтер-офицера Вальтера Пола (Walter Pohl). Первый, согласно немецким данным, упал в 15 км от мыса Поганьнаволок, а второй – в 2 км северо-западнее того же мыса. Оба летчика погибли.

20 июня немецкая авиация нанесла серию массированных ударов по основным объектам СОР. Первой целью стал аэродром в Пумманках, где к этому моменту из восьми «Харрикейнов» осталось только три. Накануне они вместе с шестью Як-1 и восемью «Аэрокобрами» участвовали в бою над входом в залив Петсамо-вуоно. Последний закончился печально для 78-го ИАП, лишившегося сразу пяти «Харрикейнов». Торпедные катера, высланные в район боя, смогли найти и подобрать только двух летчиков, остальные трое – младшие лейтенанты В. А. Назаров, Гапликов и Старосветский – погибли.

В новом налете на аэродром участвовали девять Ju-88, восемь Vf-110 и шесть Vf-109G. Они сбросили около сорока бомб, но эффект от бомбежки оказался невысоким по сравнению с задействованными силами. Было уничтожено одно 76-мм зенитное орудие, осколочные ранения получили пять человек.

Затем восемь Ju-87, восемь Vf-110 и пять Vf-109G снова атаковали причал на восточном берегу бухты Озерко. Существенного ущерба причинить не удалось, но при этом зенитным огнем была подбита одна «Штука», которая затем якобы упала в губу Большая Волоковая, недалеко от берега. По немецким сведениям, Ju-87R-2 W.Nr.5781 из 4-й эскадрильи StG5 действительно получил тяжелые повреждения, а его пилот унтер-офицер Герман Штаймель (Hermann Steimel) и

бортрадист-стрелок унтер-офицер Рихард Куак (Richard Quack) были ранены. Однако самолет смог дотянуть до своего берега, где и совершил вынужденную посадку.

Еще через два с половиной часа четыре Vf-109G сбросили по одной бомбе на буксир с баржей и парусно-моторный бот, которые только пришли с грузами в бухту Озерко.

Вечером следующего дня девять Ju-87, восемь Vf-110 и четыре Vf-109G двумя группами атаковали расположение 455-й зенитно-пулеметной роты. Ее огонь сильно досаждал немецким пилотам, мешая заходить на цели с малых высот. В ходе бомбежки ни сами пулеметные установки, ни укрепления не пострадали, но батарея понесла потери в личном составе. Один человек был убит и еще пятеро ранены.

Согласно советским источникам, при отражении этого налета зенитчики сбили одну «Штуку», а еще две были подбиты и ушли на свою территорию, оставляя за собой шлейфы дыма. Однако в данных о потерях Люфтваффе нет никаких упоминаний об этом.

23 июня малые охотники MO-112 и MO-132, вышедшие из бухты Сетьнаволок в Кольский залив, подверглись внезапной атаке пары FW-190A. Зайдя со стороны солнца, «Фокке-Вульфы» сбросили на них по одной бомбе и обстреляли из бортового оружия. В результате на MO-112 лейтенанта Г. А. Маккавеева были выведены из строя оба 45-мм орудия, но никто из его команды, по счастью, не пострадал.

Вынужденный перерыв

26 июня 1943 г. самолеты Люфтваффе неоднократно наносили удары по судам, обнаруженным в Мотовском заливе. В период между 09.57 и 10.18 два «Фокке-Вульфы» атаковали мотобот «Пищестрой», направлявшийся из Порт-Владимира в губу Эйна, и мотобот «Снеток», следовавший в противоположном направлении. Первому повезло, и он невредимым прибыл в пункт назначения. А вот «Снеток», получив тяжелые повреждения корпуса, затонул недалеко от мыса Городецкий. На поиски уцелевших членов его команды был послан малый охотник MO-136, однако никого спасти не удалось.

На обратном пути «Пищестрой» в 14.32 снова был обстрелян тремя FW-190A, но опять избежал повреждений и благополучно прибыл в Порт-Владимир. Чуть позже эти же «Фокке-Вульфы» обнаружили и атаковали дрифтер «Лебедь», шедший из Порт-Владимира в поселок Цыпнаволок. На этот раз немецкие пилоты действовали гораздо результативнее. На судне возник пожар, а в его корпусе образовалась сильная течь. Чтобы дрифтер не затонул, его командир принял решение выброситься на берег у мыса Шарапов.

Для спасения его команды из поселка Кувшинская Салма, на западном берегу Кольского залива, вышел MO-121 старшего лейтенанта М. Кульчицкого. Над заливом висела сплошная облачность, в то время как над Баренцевым морем были лишь отдельные облака. В 15.38, когда малый охотник находился в 12 км северо-западнее мыса Выевнаволок, из-за туч спикировали пять «фоккеров».

Зайдя с кормовых углов, они с высоты 20–30 метров сбросили бомбы и обстреляли катер из бортового орудия. Дул сильный ветер, волнение на море достигало четырех баллов. MO-121 клало с борта на борт, так что ни о каком прицельном зенитном огне речи быть не могло. Комендоры успели сделать по шесть выстрелов из обеих 45-мм пушек, прежде чем их заклинило.

В результате попаданий в мостик и рубку были тяжело ранены командир корабля старший лейтенант Кульчицкий, его помощник старший лейтенант Б. Сербский и радист. Погиб весь расчет носовой «сорокопятаки». Из-за попаданий в бензобаки на MO-121 вспыхнул сильный пожар, и один за другим встали все три двигателя. «Фокке-Вульфы» еще трижды штурмовали охотник, превратившийся в неподвижную плавающую мишень, и улетели, лишь когда израсходовали весь боекомплект. Из 29 членов команды не пострадал лишь один, одиннадцать человек были убиты, а остальные семнадцать получили ранения.

В 17.15 к дрейфующему и полузатонувшему MO-121 подошел катер MO-136 лейтенанта И. Г. Строева. Высаженная с него аварийная партия смогла сбить пламя, а потом переправила раненых к себе на борт. Одновременно были перенесены и тела убитых, но только тех, до которых смогли добраться. Трех погибших у носового орудия так и не удалось извлечь из пылавшего там огня.

Вскоре подошел МО-111 старшего лейтенанта В. Н. Рябухина, на борту которого находился командир отряда капитан-лейтенант С. Я. Раскин. Малые охотники взяли своего безжизненного собрата на буксир, чтобы дотянуть его хотя бы до берега. Через пятнадцать минут появилась пара FW-190А, однако команды катеров смогли совместными усилиями отбить их атаку. Интересно, что для прикрытия морских охотников истребители ВВС СФ выполнили двадцать самолетовылетов, но противника так ни разу и не встретили.

До берега оставалось около шести километров, когда в очередной раз лопнули буксировочные тросы, а на МО-121 снова вспыхнул сильный пожар. После недолгого раздумья капитан-лейтенант Раскин принял решение затопить поврежденный корабль ввиду невозможности его дальнейшей буксировки. Охотники выпустили по нему в общей сложности 35 45-мм снарядов, буквально изрешетив корпус, прежде чем он скрылся под водой.

После потерь, понесенных 26 июня, командование Северного флота взяло паузу в отправке новых судов в Эйну, Озерко, Пумманки и Цыпनावолок. На какое-то время СОР оказался отрезанным от баз снабжения на Большой земле. Поскольку на море количество объектов для атак резко сократилось, самолеты Люфтваффе начали выискивать себе цели на суше.

Они летали над немногочисленными дорогами на полуостровах Средний и Рыбачий, атакуя все подряд. То автомашину сожгут, то уничтожат пару повозок, расстреляв лошадей и ездовых. Немцы прекратили эти полеты лишь после того, как несколько раз нарвались на огонь одиночных зенитных 37-мм пушек, выставленных в засадах на перекрестках дорог.

Помимо дорог, Люфтваффе уделяло «внимание» и другим важнейшим объектам СОР. Так, 30 июня двенадцать FW-190А из 14.(Jabo)/JG5 нанесли штурмовой удар по аэродрому в Пумманках. На замену пяти «Харрикейнов», сбитых десятью днями ранее, командование ВВС СФ успело прислать туда три таких же истребителя, а также старые И-16, которые предполагало использовать в качестве штурмовиков. И вот теперь немцам удалось повредить еще пять самолетов: по два Ил-2 и И-16, а также один «Харрикейн».

Вот что говорится в официальном труде «Советское военно-морское искусство в Великой Отечественной войне» об этом периоде: *«...резкая активизация действий немецкой авиации на западных трассах внутренних коммуникаций временами создавала кризисное положение. Так, в мае – июне 1943 г. исключительное напряжение ПВО вызвали настойчивые и упорные действия неприятельской авиации с целью пресечения движения транспортных средств в Мотовском заливе».*

Всего в первой половине 1943 г. самолеты Люфтваффе, прежде всего из JG5 «Айсмеер», выполнив 1373 самолетовылета, совершили 171 групповую атаку на суда и малые корабли Северного флота, а также на пункты их разгрузки. Массированными действиями командование 5-го воздушного флота стремилось сорвать снабжение советских частей на Среднем и Рыбачьем. И надо признать, что ему частично удалось добиться этого, поскольку отправка судов с грузами и пополнением для СОР была временно приостановлена.

Для ведения боевых действий частям СОР прежде всего были необходимы боеприпасы и топливо (бензин). Во время полярного дня значительно возрос расход снарядов как в 104-м пушечно-артиллерийском полку, так и на зенитных батареях. Истребители 78-го ИАП и штурмовики 46-го ШАП в Пумманках также расходо-вали немало боеприпасов и топлива. Однако начиная с 15 июня и почти до самого конца июля СОР ничего этого практически не получил. Создать необходимые запасы на Среднем и Рыбачьем так и не получилось, полугодовой план перевозок удалось выполнить с большим опозданием. У службы тыла Северного флота не хватало для этого тоннажа, мелкие суда брали немного груза, а отправлять большие транспорты просто не рисковали.

По мере увеличения продолжительности светлого времени суток и соответствующего роста активности немецкой авиации стало очевидно, что принимаемых мер по усилению ПВО коммуникаций в Мотовском заливе недостаточно. Зенитные средства малых охотников и сторожевых катеров, а также охраняемых ими судов были не в состоянии отразить групповые налеты самолетов. Генерал-лейтенант Кабанов затем писал: *«... их [суда] не могли прикрыть в то время и катера МО, настойчиво используемые командованием флота в качестве кораблей ПВО».* Особую опасность представляли FW-190А, часто атаковавшие с бреющего полета, когда кораблям уклониться было практически невозможно. Было понятно, что ликвидировать воздушную угрозу

можно лишь общими усилиями истребителей ВВС Северного флота и 7-й воздушной армии генерал-лейтенанта И. М. Соколова, но о полной координации их действий речи еще не было.

Голод не тетка

Пауза в снабжении частей СОР продлилась две с половиной недели, и 14 июля 1943 г. Мотовский залив снова «ожил». В первые часы этого дня на Рыбачий на мотоботах и малых охотниках было направлено пополнение в составе 700 человек. Уже с 02.00 над Мотовским заливом начали патрулирование около 30 истребителей ВВС СФ, в том числе двенадцать Як-1. Появившиеся немецкие самолеты держались поодаль, предпочитая в бой не ввязываться. И в итоге столь важная для частей СОР перевозка прошла успешно.

18 июля торпедный катер ТКА-22 старшего лейтенанта И. А. Никитина, на котором также шел командир отряда капитан-лейтенант В. М. Лозовский, вышел из Полярного в Цыпнаволок. На борту катера находился важный пассажир – сам генерал-лейтенант Кабанов, а посему его прикрывали сразу восемнадцать истребителей из 20-го ИАП ВВС СФ. Переход прошел без происшествий, и командующий СОР благополучно сошел на берег.

Видимо, после успешно выполненного ответственного задания бдительность команды моряков и летчиков ослабла. Вскоре после выхода обратно в Полярный катер с бреющего полета внезапно атаковали два FW-190А. В результате ТКА-22 получил повреждения правого мотора и несколько пробоин в надстройке и корпусе.

В советских источниках говорится, что оба «Фокке-Вульфа» были сбиты. Один подбили моряки, и он упал в воду в районе поста СНИС Цыпнаволок, а другой стал жертвой летчиков старшего лейтенанта Н. К. Куренка и сержанта А. Я. Комарова. В то же время в сведениях о потерях 5-го воздушного флота Люфтваффе нет никаких упоминаний о сбитых или даже поврежденных в тот день FW-190А.

20 июля двенадцать «Фокке-Вульфов» в очередной раз нанесли удар по аэродрому в Пумманках. В результате был разбит один «Харрикейн», а летное поле изрыто взрывами бомб. К этому времени в Пумманках уже были готовы 18 капониров для самолетов и планировалось построить еще четыре. Аэродром и поселок Пумманки прикрывали три зенитные батареи: № 55, имевшая 76-мм орудия, и № 225 и 1054, вооруженные 37-мм пушками.

На следующий день – 21 июля – Северный флот понес потерю, которая стала прямым следствием ограничения поставок частям СОР. В последних ощущалась постоянная нехватка продовольствия, и командиры закрывали глаза на то, что их подчиненные частенько выходили на шлюпках в прибрежные воды, чтобы наловить рыбы. И вот одну такую шлюпку с четырьмя бойцами 254-й бригады морской пехоты сначала вынесло из губы Эйны, а затем ветер и течение стали относить ее к мысу Пикшуев, занятому немцами.

На ее поиск вышли малые охотники МО-111 старшего лейтенанта В. Н. Рябухина и МО-123 лейтенанта М. Г. Данилова. Вскоре шлюпка была найдена, бойцы подняты на борт первого катера, который взял на буксир и шлюпку. Практически сразу после этого катера были атакованы пятью FW-190А из 14.(Jabo)/JG5. Несмотря на интенсивный зенитный огонь, немецкие пилоты с короткой дистанции обстреляли катера и сбросили на них по одной бомбе. Одна из них угодила точно в моторное отделение МО-123. После этого малый охотник разломился пополам и быстро скрылся под водой.

На МО-111 в результате осколочных, снарядных и пулевых попаданий вышли из строя два мотора и радиоаппаратура, два моряка были убиты и еще одиннадцать получили ранения. «Фокке-Вульфы», развернувшись, еще раз обстреляли уже поврежденный катер. Через десять минут появились еще три таких же самолета, которые затем на протяжении получаса штурмовали охотник.

Команда продолжала вести ответный зенитный огонь, и в конце концов старший лейтенант Рябухин смог на одном оставшемся моторе довести свой МО-111 до Эйны. На входе в губу катер подвергся новой атаке со стороны одиночного FW-190А, но избежал новых повреждений.

К месту гибели МО-123 уже под прикрытием 18 истребителей были высланы МО-125 и МО-134. Однако они так и не обнаружили никого из команды потопленного охотника и ни с чем

вернулись в Порт-Владимир. По иронии судьбы из четырех человек на той самой злополучной шлюпке, из-за которых все, собственно, и началось, во время авиаударов никто не пострадал.

В конце июля 1943 г. генерал-лейтенант Кабанов совершил на катере МО еще один рискованный переход из Цыпнаволока в Полярный. Погодные условия для этого были самыми подходящими – низкая облачность и дымка, что резко снижало вероятность воздушных ударов. И малый охотник благополучно дошел до места назначения.

После встречи с командующим Северным флотом Кабанов возвращался обратно уже на торпедном катере ТКА-22. Его должны были прикрывать шесть Як-1, но они так почему-то и не появились. Зато на подходе к Цыпнаволоку в воздухе был замечен одиночный FW-190А. Катер на полном ходу вошел в бухту, подошел к разбитому в ходе предыдущих бомбежек пирсу и, не швартуясь, высадил на него генерала.

Расчеты 37-мм зениток, прикрывавших поселок, еще даже не успели открыть огонь по вражескому самолету, как торпедный катер отвалил от пирса и, развернувшись, на полном ходу помчался обратно в Полярный. «Фокке-Вульф», выскочив из облаков, начал пикировать на катер. Однако, натолкнувшись на плотный огонь из 20-мм автоматов «Эрликонов» и 12,7-мм пулеметов «Кольт-Браунинг», его пилот почел за благо отвернуть и быстро уйти вверх. Тем не менее он все же успел дать несколько очередей по ТКА-22, на котором в результате был ранен один матрос.

Снова на те же грабли

Наступил август 1943 г., короткое полярное лето закончилось, но белые сумеречные ночи еще продолжались. Первый день месяца был таким же напряженным, что и прошедшие июльские. В течение 1 августа самолеты Люфтваффе совершили 47 разведывательных вылетов над Мотовским заливом и полуостровами Средний и Рыбачий. Параллельно они атаковали и наземные цели. Так, около полудня два FW-190А сбросили бомбы на Брльшое Озерко, повредив эстакаду причала и ранив четырех моряков.

Затем вечером уже семь самолетов из 14.(Jabo)/JG5 совершили налет на аэродром в Пумманках, сбросив на летное поле по одной фугасной бомбе. Все три зенитные батареи, оборонявшие аэродром, вели интенсивный огонь и смогли подбить один «Фокке-Вульф». Он был записан на счет артиллеристов батареи № 255 под командованием лейтенанта И. Т. Павлова.

Подбитым самолетом был FW-190А-3 W.Nr.132255. Его пилот обер-фельдфебель Юрген Бёттгер (J?rgen B?ttger) смог дотянуть до входа во Варангер-фьорд и совершил вынужденную посадку на воду в 10 км западнее острова Хейнясари. Вскоре для его спасения в этот район под прикрытием семи «Фокке-Вульфов» вылетел Do-24Т-3 W.Nr.0067 из 10-й поисково-спасательной эскадрильи, а из залива Петсамо-вуоно вышел немецкий сторожевой катер.

Обнаружив резиновую шлюпку с Бёттгером, гидросамолет совершил посадку поблизости от нее. Тем временем сначала круживший некоторое время над морем «Дорнье», а затем и появившийся поблизости катер заметили советские наблюдательные посты на западном побережье полуострова Средний. Выждав, когда самолет приводнится, батарея 113-го отдельного артдивизиона открыла по нему и катеру огонь осколочно-фугасными снарядами.

Взяв на борт сбитого летчика, «Дорнье» немедленно взлетел и затем благополучно доставил его на свою базу. Так же поспешно ушел обратно в Петсамо и сторожевой катер. На волнах осталась болтаться лишь одна спасательная шлюпка. Немцы не стали ее поднимать вопреки обыкновению, поскольку это требовало времени и было крайне рискованным занятием под артиллерийским обстрелом.

Именно это обстоятельство позволило советской стороне посчитать, что пилот «фоккера» не был спасен. По приказу генерал-лейтенанта Кабанова из Пумманок была поднята и направлена к острову Хейнясари пара «Харрикейнов». Вскоре там же появились и «Фокке-Вульфы», но они не стали вступать в бой, а держались в стороне, наблюдая за происходящим. Затем Кабанов в своих мемуарах утверждал, что *«один из „Харрикейнов“ на бредущем промчался над надувной лодкой, проскочил ее, и она после этого пошла на дно».*

Однако непонятно: из-за чего это спасательная шлюпка вдруг затонула? Вероятно, генерал постеснялся написать, что «Харрикейн» просто расстрелял ее. Сейчас можно лишь гадать, был ли это его собственный приказ или инициатива летчика и видел ли последний, что шлюпка пустая?

Вечером 2 августа в штабе СОР получили долгожданное сообщение о том, что на Рыбачий направлены мотоботы ПМБ-86 и ПМБ-106 с авиационным и автомобильным бензином. Ночи еще были достаточно светлые, но над Мотовским заливом висела почти сплошная облачность. В штабе Северного флота надеялись, что погода и далее будет нелетной, а потому выпустили мотоботы, набитые бочками с топливом, без прикрытия.

К середине ночи 3 августа оба судна благополучно добрались до Эйны, где их быстро разгрузили. Утром они отправились обратно в Порт-Владимир, но к этому времени уже дул сильный ветер, разгонявший облака над Мотовским заливом. И около 09.00 мотоботы были атакованы тремя FW-190А. В результате ПМБ-86 получил тяжелые повреждения и был вынужден выбраться на прибрежные камни около губы Мотка. Во время штурмовки на его борту были убиты четыре и ранены еще четырнадцать человек из числа команды и пассажиров. ПМБ-108 пострадал меньше, и на нем были ранены только четыре человека.

Для оказания помощи мотоботам из Кольского залива вышли малые охотники МО-124 и МО-133. Однако приблизительно в двух километрах к западу от мыса Поганьяволок их самих атаковали два «Фокке-Вульфа». Внезапно выскочив со стороны берега, из-за сопков, они обстреляли катера и сбросили на них по одной бомбе.

При близком разрыве фугасной бомбы МО-124 получил пробоину в правом борту, потерял ход и начал медленно погружаться в воду. Погибли его командир лейтенант В. Е. Войцехов и еще один моряк, девять членов команды были ранены. МО-133 также получил многочисленные повреждения механизмов и вооружения, а в его корпусе потом насчитали 42 пробоины от снарядов и пуль. Четыре моряка были убиты, а семеро, включая командира катера старшего лейтенанта П. Т. Явона, тяжело ранены. Командование принял на себя старший лейтенант Л. Г. Чепелкин.

Несмотря на собственные повреждения, МО-133 взял на буксир израненного собрата. С большим трудом полузатонувший МО-124 все-таки удалось довести до Порт-Владимира. К тому времени туда уже самостоятельно пришел и мотобот ПМБ-108 со снятыми с ПМБ-86 командой и пассажирами.

Однако на этом события утра 3 августа не закончились. Приблизительно в 09.30 еще одна пара FW-190А атаковала на Кильдинском плесе сторожевой корабль «Прилив» под командованием старшего лейтенанта Л. А. Андреева, который находился там на линии дозора. Это был бывший 1450-тонный рыболовный траулер РТ-5 «Краб», мобилизованный еще 2 декабря 1939 г., сразу после начала советско-финляндской войны. Его вооружили двумя 45-мм пушками и двумя 7,62-мм пулеметами, после чего включили в состав Северного флота в качестве сторожевого корабля. Первоначально он имел обозначение ДК-5, но потом в марте 1940 г. был переименован в «Прилив».

Обе бомбы взорвались в непосредственной близости от его бортов. Сторожевик получил несколько пробоин в днище. От ударного воздействия разошлась часть швов обшивки корпуса, сместились с фундаментов и вышли из строя многие механизмы. Команда корабля пыталась отбивать повторные атаки и одновременно заделывать пробоины. Но вода поступала внутрь корпуса слишком быстро, и «Прилив» продолжал медленно погружаться. И в конце концов через 48 минут он окончательно скрылся под водой.

Все это время командование Северного флота с поразительным спокойствием наблюдало за тем, как гибнут его корабли и суда, не предпринимая никаких радикальных мер для пресечения воздушных ударов Люфтваффе. С большим опозданием, уже лишь для прикрытия погибающего «Прилива» и поврежденных малых охотников, в воздух были подняты четыре «Харрикейна» и четыре Як-1 из 78-го и 20-го ИАП.

Согласно советским источникам, пара «Яков», которые пилотировали старший лейтенант Н. К. Куренок и младший лейтенант А. Я. Комаров, вступили в бой с парой «Фокке-Вульфов» и сбили один из них. Но скорее всего это была лишь попытка летчиков подсластить горькую пилюлю, поскольку по имеющимся документам 14-я штурмовая эскадрилья JG5 в тот день потерь не имела.

Новые потери стали причиной очередного перерыва в отправке судов на Рыбачий. В качестве своеобразной «акции возмездия» флотское командование решило уничтожить немецкие береговые батареи, расположенные на берегу губы Титовка. День 6 августа выдался солнечным и безветренным. Около 12.00 в районе цели появились девять Ил-2 из 46-го ШАП, которых сопровождали 25 истребителей (почти все Як-1). В этот момент по вражеским позициям с

противоположного берега Мотовского залива открыли огонь 152-мм орудия двух батарей 104-го ПАП. Взрывы снарядов были ориентиром для пилотов «Илов».

После нескольких залпов ведущий передал сигнал о прекращении артиллерийского огня, поскольку штурмовики уже вышли на цель. Первая группа Ил-2 сначала сбросила на расположение батарей бомбы, а затем обстреляла их из бортового оружия. Потом вторая группа с небольшой высоты полила гранулированным фосфором позиции и расположенные поблизости строения.

Все вокруг запылало, в небо поднялись клубы черного и желто-белого дыма. Были отмечены два очень сильных взрыва. При этом на протяжении всего налета немцы почему-то бездействовали. С земли по самолетам не было сделано ни одного выстрела, а в воздухе поблизости так и не показалось ни одного истребителя.

Под вечер над этим районом в сопровождении восьми Як-1 прошел самолет-разведчик А-20 «Бостон». На сделанных аэрофотоснимках было видно, что на земле все сожжено и разворочено. Однако дешифровщики так и не смогли обнаружить на них никаких следов орудий или их остатков. Был сделан вывод, что немцы успели их куда-то оттащить, и батареи на тот момент считали уничтоженными.

16 августа 1943 г. командующий Северным флотом вице-адмирал Головкин наконец-то отдал приказ производить переходы судов с грузами для СОР в составе конвоев, обеспечив их надежное прикрытие истребительной авиацией, кораблями эскорта, береговыми и зенитными батареями. Переходы одиночных судов допускались только в темное время суток или при плохой видимости.

Этим же приказом ответственность за принятие всех необходимых мер по организации обороны конвоев возлагалась на командующего СОР генерал-лейтенанта С. И. Кабанова, командующего ВВС СФ генерал-майора А. Х. Андреева, командира ОВР и коменданта береговой обороны главной базы флота. Одновременно был разработан и введен для исполнения ряд регламентирующих документов, в том числе «Боевое наставление по организации прикрытия и конвоирования транспортных средств на коммуникациях Кольский залив – СОР».

По поводу принятия на третьем году войн этих необходимых, но явно запоздалых мер возникает вопрос: неужели нельзя было это сделать ранее? Ведь был же опыт Балтийского флота, успешно осуществлявшего снабжение гарнизона острова Лавансаари (ныне Мощный). Неужели для того, чтобы сделать правильные выводы по организации боевой деятельности флота, были нужны все эти большие потери кораблей и их команд, которые к этому времени понес Северный флот?

Чем хуже – тем больше

И как же начал претворяться на практике этот приказ командующего флотом? Пауза в снабжении частей СОР завершилась в ночь на 18 августа. Тогда в Эйну пришли мотобот с бочками бензина и два сторожевых катера: № 9 лейтенанта Ф. Н. Ткаченко и № 42 лейтенанта Б. К. Перфилова, груженные снарядами. И опять во время перехода суда не были прикрыты ни авиацией, ни малыми охотниками. Два сторожевых катера в силу характера их груза сами представляли собой плавучие пороховые бочки и вряд ли могли быть причислены к охранению.

Эти 233-тонные катера до войны были дрейфтерами, принадлежавшими Севгосрыбтресту. Катер № 9 тогда назывался «Нокуев», а катер № 42 – «Тайфун». В начале июля 1941 г. они были мобилизованы, вооружены одной 45-мм пушкой и двумя 7,62-мм пулеметами, а второй получил еще и один 12,7-мм пулемет, в качестве сторожевых катеров включены в состав Северного флота. В начале августа, после выхода упоминавшегося выше приказа вице-адмирала Головкина, их зенитное вооружение было усилено. На катер № 9 установили одну 20-мм пушку, три счетверенных 12,7-мм и одну спаренную 7,62-мм пулеметную установку, а на катер № 42 – четыре счетверенных 12,7-мм установки и два 7,62-мм пулемета.

После прибытия в Эйну сторожевики разгрузили за три часа. Они готовились отправиться обратно, но погода внезапно прояснилась, и их решили задержать. Катера вместе с дрейфтером ПМБ-61 встали на якоря на рейде Эйны. Около полудня их атаковали семь «Фокке-Вульфов» из 14-й эскадрильи JG5. Сами суда тогда практически не пострадали, но немцам удалось повредить причал.

Проведенное усиление зенитного вооружения сторожевых катеров дало эффект. И как утверждается в советских источниках, моряки якобы сбили два самолета. Фактически же повреждения (около 10 %) получил лишь один FW-190А-3 W.Nr.2167, который благополучно вернулся на аэродром Луостари.

Из Пумманок были срочно подняты «Харрикейны» из 78-го ИАП. Однако к моменту их появления «фоккеры» уже повернули назад и ушли на запад, не принимая боя.

Через час сорок минут суда подверглись новому воздушному удару. Семь «Фокке-Вульффов» сбросили на них по одной бомбе и обстреляли из бортового оружия. Одна из бомб взорвалась поблизости от сторожевого катера № 42. От сильного сотрясения на нем вышел из строя мотор, отремонтировать который команда своими силами не смогла.

Было ясно, что необходимо отправлять суда из Эйны, где они были обнаружены противником. Небольшой отряд под командованием капитан-лейтенанта Д. М. Бубынина уже готовился к выходу, когда вокруг начали рваться 105-мм артиллерийские снаряды. Это из района Титовки открыла огонь та самая немецкая береговая батарея, двенадцать дней назад якобы уничтоженная «Илами». Через две-три минуты по Эйне начала стрелять и береговая батарея, установленная в районе мыса Пикшуев. Их огонь стал неприятным сюрпризом для командования Северного флота, которое своевременно не озаботилось организацией регулярной авиаразведки возможных мест их установки.

Под артиллерийским обстрелом дрейфтер ПМБ-61 взял на буксир катер № 42 и повел его к выходу из губы Эйна. В 16.00 к ним присоединился и катер № 9, на борту которого находился капитан-лейтенант Бубынин, получивший приказ вести суда в Порт-Владимир.

Через полтора часа этот небольшой конвой подвергся массированной атаке с воздуха. Десять Bf-109G связали боем барражировавшие над ним четыре «Харрикейна» и девять Як-1, которые через некоторое время вообще ушли в сторону своего берега, видимо, исчерпав лимит топлива. Пользуясь этим, FW-190А выполнили так называемый звездный налет на суда. Одна «девятка» на бреющем полете зашла с юго-востока, из района Порт-Владимира, восемь самолетов – с юго-запада, со стороны губы Западная Лица, а еще одно звено – с северо-востока, от мыса Шарапов.

Шесть бомб разорвались на расстоянии от пяти до двадцати метров по бортам и по курсу сторожевого катера № 9. Ударным воздействием и осколками на нем был поврежден корпус, единственная 20-мм пушка, две из трех счетверенных 12,7-мм пулеметных установки и радиоаппаратура. Но основной удар пришелся по дрейфтеру ПМБ-61, тащившему на буксире катер № 42. Каждый из них получил по три прямых попадания. В результате через несколько минут они перевернулись и затонули.

Оставшиеся в живых моряки с ПМБ-61 успели пересечь в сохранившуюся шлюпку и направились на ней к берегу. Команда же сторожевого катера № 42, в том числе много раненых, оказалась в воде. Для ее спасения с катера № 9 спустили шлюпку. Поскольку немцы продолжали обстреливать оставшийся теперь в одиночестве сторожевик, капитан-лейтенант Бубынин не стал дожидаться, когда соберут всех пострадавших, а повел свой катер к мысу Шарапов, под защиту скалистого берега.

Считается, что во время этого налета зенитные расчеты сторожевых катеров смогли сбить два «Фокке-Вульфа» и повредить еще два, которые, оставляя дымные шлейфы, ушли в западном направлении. Но в имеющихся данных о потерях 5-го воздушного флота Люфтваффе нет никаких записей о сбитых или поврежденных в тот день FW-190А, кроме одного уже упоминавшегося выше самолета.

Сторожевой катер № 9 во время движения к мысу Шарапов был еще шесть раз обстрелян немецкими самолетами. В результате на нем вышли из строя последние огневые средства – счетверенная 12,7-мм и спаренная 7,62-мм пулеметные установки. Ранения различной тяжести получили 70 % команды. Израненный катер все же смог своим ходом дойти до мыса и приткнуться к берегу.

Тем временем спущенная с него шлюпка смогла найти и подобрать четырнадцать человек из команды затонувшего катера № 42. Среди них был и его командир лейтенант Перфилов с десятью осколочными ранениями.

Еще во время первого налета на этот маленький конвой для его прикрытия были направлены самолеты 6-й ИАД ВВС СФ. Однако прибыли они к месту событий, как говорится, к шапочному разбору, когда два судна уже были потоплены, а третье фактически выбросилось на берег.

По советским данным, флотские истребители выполнили тогда 75 самолетовылетов. Только пилоты Як-1 из 20-го ИАП провели семь боев с противником и затем отчитались аж об одиннадцати сбитых самолетах: восьми Вф-109 и трех FW-190. По две победы одержали старшие лейтенанты А. П. Губардин и М. Д. Никипок и младший лейтенант А. К. Таранов, и по одной – старшие лейтенанты Н. К. Куренок и А. П. Шипов, лейтенант К. К. Мельдизин, младшие лейтенанты В. М. Денисов и В. В. Нужин.

В период с 15.55 по 16.35 еще восемь «Харрикейнов» из 27-го ИАП провели бой с двенадцатью немецкими истребителями. После него младшему лейтенанту И. С. Едушу был засчитан один сбитый «Мессершмитт».

Час спустя четыре «Харрикейна» уже из 78-го ИАП столкнулись с четырьмя «фоккерами» и пятью «стодевятками», которые попытались атаковать поврежденный катер № 9 и шлюпку с него, подбиравшую плававших в воде моряков с катера № 42. Ведущий группы младший лейтенант В. Н. Кириченко якобы сбил один «Фокке-Вульф», но и сам при этом был сбит и выпрыгнул на парашюте из горящего «Харрикейна».

Если сложить все рапорты о сбитых немецких самолетах, то получится, что 18 августа в боях над Мотовским заливом Люфтваффе лишилось сразу семнадцати самолетов. Четыре были на счету моряков, а остальные – на счету флотских истребителей. В то же время собственные потери 6-й ИАД ВВС СФ составили четыре «Харрикейна» из 78-го ИАП, при этом два летчика – младшие лейтенанты В. Аверьянов и В. Хасиев – погибли, и три Як-1 из 20-го ИАП.

Тут необходимо сделать одно примечание относительно числа сбитых самолетов, на которые претендует советская сторона. Если проследить эпизоды, связанные с отражением немецких налетов на корабли, конвои, порты, тыловые промышленные объекты и так далее, то прослеживается любопытная закономерность. Чем больше был ущерб от этих самых налетов, тем большее количество якобы уничтоженных самолетов фигурировало в донесениях летчиков-истребителей, команд кораблей и зенитчиков береговых батарей.

По данным Люфтваффе, результаты воздушных боев над Мотовским заливом 18 августа выглядят по-другому. Был потерян лишь один Вф-109G-6 W.Nr.15597 из 6-й эскадрильи JG5, пилот которого – Христиан Штольц (Christian Stolz) – пропал без вести. При этом немцы считали, что он был сбит не истребителями, а зенитным огнем, то есть моряками.

В течение 19 августа немцы продолжали атаковать сторожевой катер № 9, приткнувшийся к берегу около мыса Шарапов. Четырежды пары «Фокке-Вульфов» сбрасывали на него бомбы, но смогли добиться успеха лишь в последней атаке. Получив два прямых попадания, катер переломился пополам и затонул. Вместе с его командой погибли еще и три моряка из команды катера № 42, которых накануне успели подобрать из воды.

С конца августа 1943 г. объем грузов, доставляемых в Эйну и Большое Озерко, стал постепенно расти. Сторожевые катера и мотоботы старались проскочить через Мотовский залив под покровом темноты. В светлое время они разгружались, а когда начинало смеркаться, отправлялись в обратный путь.

К концу месяца в бухте Озерко скопились десять мотоботов. Половина из них стояла под разгрузкой у причалов на восточном и западном берегах. Это не осталось незамеченным для 5-го воздушного флота Люфтваффе, чьи разведчики регулярно пролетали над пунктами разгрузки судов.

28 августа над бухтой появились сразу 48 самолетов. По советским данным, двадцать шесть Ju-87, двенадцать FW-190А и десять Вф-109G сбросили на причалы и мотоботы в общей сложности около 140 бомб малого и среднего калибров. Четыре «Харрикейна» из 78-го ИАП, оставшиеся на аэродроме в Пумманках, в воздух не поднимались, поскольку стало ясно, что у них не было никаких шансов уцелеть в воздушном бою с таким числом истребителей.

Несмотря на значительные силы, участвовавшие в этом налете на Озерко, его результаты оказались не теми, на которые рассчитывало немецкое командование. Мотоботы и причалы не получили никаких заслуживающих внимания повреждений. Были убиты девять лошадей, запряженных в повозки, на которых от причалов отвозили грузы. Также погибли и были убиты

девятнадцать человек. Зенитчики СОР претендовали на одну сбитую «Штуку», что, однако, не подтверждается сведениями противоположной стороны.

Неспокойная осень 1943 г

Наступившая осень не принесла покоя на полуострова Средний и Рыбачий. 1 сентября тринадцать «Фокке-Вульфов» тремя группами нанесли удары по причалу и береговым постройкам в губе Эйна. Каждый самолет сбросил по одной бомбе, но, как и в предыдущем случае, результат бомбежки был ничтожным. Огнем 76-мм зенитной батареи, оборонявшей Эйну, якобы удалось подбить один «фоккер», который, оставляя за собой дымный шлейф, якобы ушел к южному берегу Мотовского залива, занятому немецкими войсками. И снова в данных о потерях и повреждениях самолетов JG5 об этом нет никаких упоминаний.

Начиная с рассвета 4 сентября немцы вели активную боевую разведку над Мотовским заливом. В течение дня над ним было зафиксировано не менее тридцати полетов FW-190А и Vf-109G. Однако все мотоботы с грузами для частей СОР успели дойти до пунктов разгрузки еще ночью.

Около 15.00 «Фокке-Вульфы» атаковали причалы в бухте Озерко и в губе Эйна. В советских источниках говорится, что в налетах участвовали сразу шестнадцать самолетов. Однако в 14.(Jabo)/JG5 по состоянию на 1 сентября насчитывалось только четырнадцать FW-190: два – А-2 и двенадцать – А-3. Вероятно, наземные наблюдатели обсчитались или же перепутали «фоккеры» с прикрывавшими их «мессерами», и то и другое происходило достаточно часто.

В очередной раз повторилась прежняя история. Бомбежка не причинила никакого серьезного ущерба. Зенитчики СОР доложили об одном подбитом «Фокке-Вульфе», который загорелся и вроде бы упал на южном берегу Мотовского залива, в районе Новой Титовки.

Нового успеха Люфтваффе смогло добиться лишь 12 сентября. В тот день целями для FW-190А из 14-й эскадрильи JG5 стали баржа М-48156 и малые охотники МО-113 и МО-132, стоявшие в губе Эйна, а также буксир М-37 «Мурманрыба» и дрейфтер ПМБ-88, которые направлялись в губу Ура. «Фокке-Вульфы» совершили 22 самолетовылета и, действуя группами по две – восемь машин, нанесли по ним четыре удара.

Сначала, получив прямое попадание бомбы, затонул буксир М-37. Одиннадцать человек из его команды погибли, а четверых удалось поднять на борт подошедшего катера МО-122. Затем около 19.15 во время атаки трех «Фокке-Вульфов» получил повреждения малый охотник МО-132. На нем осколками были ранены три моряка и пробита бензоцистерна.

Две зенитные батареи и взвод пулеметов ДШК, расположенные на берегах губы Эйна, вели плотный огонь по атакующим самолетам. Затем зенитчики снова сообщили об одном «фоккере», ушедшем с горящим мотором в сторону Новой Титовки. И в который уже раз это не подтверждается немецкими сведениями.

13 сентября Люфтваффе нанесло серию ударов по Пумманкам: КП бригады морской пехоты, аэродрому и пункту базирования торпедных катеров. В них участвовали шестнадцать Ju-87, одиннадцать Vf-110, восемь FW-190А и четыре Vf-109G, сбросившие около пятидесяти бомб. Был разрушен ряд аэродромных построек, легкие повреждения получил торпедный катер №13. Зенитчики СОР опять «сбили» одну «Штуку», которая якобы упала в море.

В полдень 15 сентября пара «Фокке-Вульфов» сбросила на причал в Пумманках еще четыре фугасные бомбы, но безрезультатно. В тот же день два других FW-190А появились над поселком Кувшинская Салма, расположенным на западном берегу Кольского залива. Там, приблизительно в 11 км севернее Полярного, базировался дивизион малых охотников за подводными лодками Северного флота. Немецкие пилоты сбросили по одной бомбе, сумев разрушить склад береговой базы дивизиона и повредить причал. Были убиты четверо и ранены пятнадцать моряков. Однако при этом ни один из находившихся там катеров не пострадал.

23 сентября пилоты 14-й штурмовой эскадрильи JG5 добились новых успехов. Три «Фокке-Вульфа», атаковав суда, стоявшие в бухте Озерко, повредили паровую шаланду «Индиго». В южной оконечности губы Ура, около поселка Чан-Ручей, прямыми попаданиями бомб, сброшенных другой парой самолетов, были потоплены дрейфтер «Кильдин» и парусно-моторная шхуна «Венера». При этом был убит один и ранены пять человек из их команд.

До прихода новой полярной ночи Люфтваффе успело нанести еще один серьезный удар Северному флоту. Вскоре после полудня 6 октября 1943 г. три FW-190А совершили внезапный налет на корабли ОВР главной базы Северного флота, находившиеся в Кувшинской Салме. Одна из сброшенных бомб попала в левый борт плавбазы «Маяк», и, пробив его насквозь, взорвалась уже в воде. Серьезные повреждения получили как сама плавбаза, так и два торпедных катера. Последние из-за угрозы затопления пришлось срочно отбуксировать к берегу, а затем поднять для осушки и ремонта.

Спустя два часа «Фокке-Вульфы» повторили бомбежку Кувшинской Салмы, и ее последствия оказались гораздо тяжелее, чем в предыдущий раз. Немцы все-таки добились плавбазу «Маяк», которая, получив еще одно прямое попадание бомбы, затонула. Она представляла собой пароход водоизмещением 1545 тонн, построенный в 1898 г. в Англии и носивший до 1932 г. наименование «Лейтенант Пахтусов». Он имел долгую военную биографию, поскольку уже с сентября 1907 г. числился в составе Балтийского флота сначала как транспорт, а потом – как гидрографическое судно. Пароход участвовал в Первой мировой войне, а потом – в Гражданской войне, причем как на стороне советской власти, так и на стороне белогвардейцев. Последние во время эвакуации в марте 1920 г. бросили «Пахтусов» в Архангельске, и тот снова перешел на службу советской власти. Летом 1933 г. он уже под названием «Маяк» был включен в состав Северной военной флотилии и затем в 1939 г. переоборудован в плавучую базу, обеспечивавшую действия малых охотников за подводными лодками.^[99]



Техники подвешивают бомбу под фюзеляж FW-190А-3 из 14.(Jabo)/JG5

Одновременно с плавбазой «Маяк» немцы потопили в Кувшинской Салме и малый охотник МО-124. Кроме того, при взрывах бомб пострадал торпедный катер № 11.^[100] Причем его повреждения оказались настолько тяжелыми, что катер был исключен из списков Северного флота как не подлежащий ремонту.

В советских источниках утверждается, что 6 октября во время этого второго налета совместным огнем с плавбазы «Ветер», двух малых охотников и береговой зенитной батареи № 209 был якобы сбит один «Фокке-Вульф». На это можно лишь в очередной раз сказать, что в известных к настоящему времени документах Люфтваффе нет никаких упоминаний о потерянных или поврежденных в тот день самолетах из 14-й штурмовой эскадрильи JG5.

Почти одновременно с ударом по Кувшинской Салме еще три FW-190А в районе мыса Сетьнаволоков обнаружили и атаковали мотобот ПМБ-22. Он в одиночестве, без всякого охранения, шел из Полярного в бухту Сетьнаволоков с грузами и пассажирами. В результате пушечно-пулеметного обстрела судно получило мелкие повреждения, были убиты четыре и ранены 22 человека. После этого те же самые «фоккеры» подвергли штурмовке казарму береговой батареи № 7, ранив еще четырех моряков.

К исходу 6 октября звено «Фокке-Вульфов» подвергло бомбежке и маяк на мысе Цыпнаволоков. Последний получил повреждения, но из строя все же не вышел.

Подводя итоги 1943 г., можно сказать, что Люфтваффе, с одной стороны, так и не удалось полностью прервать сообщение с полуостровами Средний и Рыбачий. В течение года туда в составе небольших конвоев, а таких насчитывалось 126, а также в одиночку были отправлены 340 судов и кораблей. Однако с другой стороны, немцы смогли значительно затруднить проводку туда конвоев и одиночных судов, вызывая временами серьезные перебои в снабжении частей СОР боеприпасами, снаряжением и продовольствием. В течение года они, и прежде всего пилоты из 14.(Jabo)/JG5, на коммуникациях между Кольским заливом и Большим Озерком, Эйной, Цыпнаволоком и Пумманками потопили одиннадцать и повредили десять судов. Кроме того, еще пять мотоботов были потеряны в результате навигационных аварий.

Существенный урон понес Северный флот и в боевых кораблях, входивших в охранение конвоев и находившихся на линиях дозора между полуостровом Рыбачий и входом в Кольский залив. Были потоплены два сторожевых корабля, три малых охотника за подводными лодками, два торпедных катера, два сторожевых катера и один катер-тральщик. Различные повреждения получили еще один сторожевой корабль, семь малых охотников, два тральщика, четыре торпедных, два сторожевых и один посыльный катер.

Все мероприятия, предпринимавшиеся командованием Северного флота по защите важнейших коммуникаций в Мотовском заливе, не приносили особого успеха. При этом ошибки при проводке судов и конвоев – недостаточное число кораблей охранения, отсутствие истребительного прикрытия и так далее – повторялись им из раза в раз с завидным упорством. И тут необходимо отдать должное мужеству команд малых боевых кораблей, которые, подвергаясь постоянным ударам с воздуха, всеми силами пытались защитить сопровождаемые ими суда.

Лишь ближе к концу 1943 г. истребительная авиация, как ВВС Северного флота, так и 7-й воздушной армии, все же стала играть в защите судов большую роль. Численность воздушного прикрытия конвоев значительно увеличилась, и в отдельные дни для этого выделялись до 90 самолетов. Они группами в несколько ярусов барражировали над судами, пытались защитить их от ударов с воздуха.

Глава 9

Закономерный финал

Прощальный «подарок» Северному флоту

В 1944 г. немецкая авиация своими ограниченными силами в Заполярье продолжала, как могла, бороться с судами и малыми кораблями Северного флота. Несмотря на то что ситуация в целом на Восточном фронте складывалась не в пользу нацистской Германии, Люфтваффе еще отнюдь не было повержено и при благоприятной обстановке могло нанести ощутимые удары.

Это наглядно продемонстрировали события 9 мая 1944 г. Сначала пара FW-190А из 4-й эскадрильи SG5^[101] обнаружила и атаковала в Кольском заливе тральщик Т-886. Получив прямое попадание бомбы, последний затонул. Это был бывший рыболовный траулер водоизмещением 1150 тонн, который до войны принадлежал Севгосрыбтресту и носил наименование РТ-15 «Засольщик». В конце июня 1941 г. он был мобилизован, вооружен двумя 76-мм пушками, двумя 20-мм зенитками и парой 7,62-мм пулеметов, а также оснащен двумя тралами.

Затем в тот же день десять «Фокке-Вульфов» совершили внезапный налет на Кувшинскую Салму. В результате им удалось потопить сразу четыре новеньких сторожевых катера: МО-435, МО-437, МО-439 и МО-443. Это были катера американской постройки, которые с начала 1944 г. в рамках ленд-лиза стали поставляться Советскому Союзу. Они имели водоизмещение 27,2 тонны, длину 19,2 метра и ширину 1,22 метра. Два бензиновых двигателя мощностью 1260 л.с. обеспечивали максимальную скорость в 25 узлов. Их вооружение включало один 20-мм зенитный автомат «Эрликон», два спаренных 12,7-мм пулемета «Кольт-Браунинг» и один 11,43-мм пулемет.

Два первых катера этого типа, имевших американские обозначения РТС-37 и РТС-342, были доставлены в Мурманск 1 февраля 1944 г. Через две недели их переименовали соответственно в МО-435 и МО-436 и 20 числа того же месяца включили в боевой состав Северного флота. Затем 27 февраля в Мурманск прибыли еще семь катеров: РТС-40, -41, -43, -44, -45, -46 и -47, которые через месяц в таком же порядке получили обозначения МО-437, -438, -439, -440, -441, -442 и -443. Потом в течение апреля Северный флот получил еще пятнадцать подобных катеров.

Интересно, что катера этого типа в США строились для спасения экипажей сбитых над морем самолетов. Однако поскольку они могли брать на борт 32 глубинных бомбы, их в СССР первоначально причислили к классу малых охотников за подводными лодками. Этим и объясняется, что им присвоили обозначения серии «МО». Только после того как флотское командование «неожиданно» узнало, что на этих катерах нет гидроакустической аппаратуры для поиска подлодок, они в начале июля 1944 г. были отнесены к классу сторожевых и получили обозначения серии «СК».

МО-435, МО-437, МО-439 и МО-443, потопленные 9 мая в Кувшинской Салме, стали единственными катерами этого типа, потерянными Северным флотом. Трудно сказать, было ли это простым совпадением или нечто большим, но уже в течение 21–25 мая все двадцать оставшихся катеров были сначала переведены в Архангельск, а затем оттуда по внутренним водным путям и железной дороге переброшены на Черное море.^[102]

Во время этого же налета в Кувшинской Салме близкими разрывами бомб был тяжело поврежден большой охотник БО-208. Он получил пробоины в корпусе и вскоре лег на грунт.

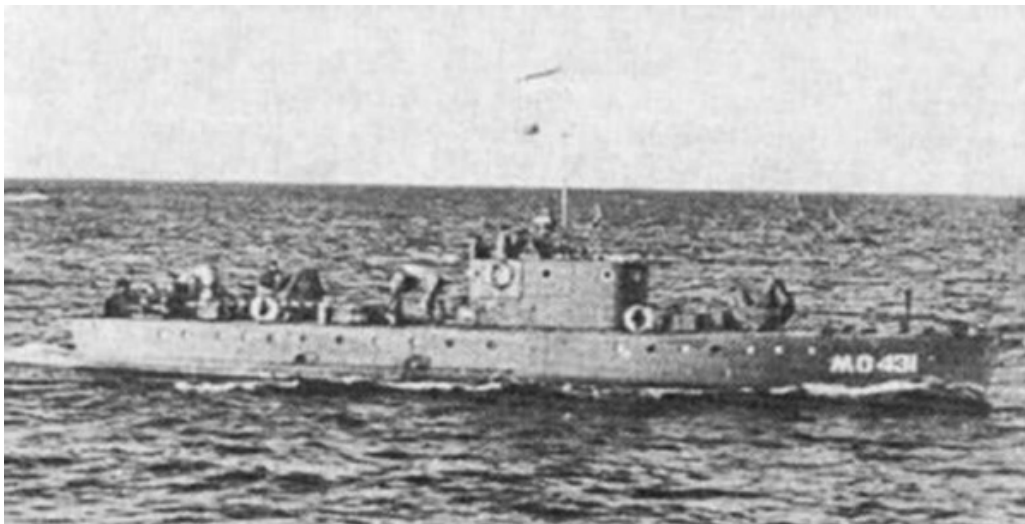
Это был один из 78 противолодочных кораблей, построенных в США и в 1943–1945 гг. переданных советскому флоту в рамках ленд-лиза. Он был спущен на воду в 1943 г. и первоначально имел обозначение SC-1287. Затем в августе он получил уже советское обозначение БО-207, в сентябре был принят советским экипажем и затем в конце ноября прибыл в Полярный.

Корабли этого типа имели водоизмещение 136 тонн и деревянный корпус длиной 33,8 метра. Корабли были вооружены одним 40-мм зенитным автоматом «Бофорс», тремя 20-мм пушками «Эрликон», двумя реактивными и двумя штоковыми бомбометами и одним бомбосбрасывателем, а также были оснащены РЛС типа SF?1 и гидроакустической поисковой системой QBE-3А.

Потопление сразу четырех сторожевых катеров и одного большого охотника стало последним успехом пилотов 4./SG5^[103] в Заполярье, так сказать, их прощальным «подарком» Северному флоту. В конце июня FW-190А этой эскадрильи, долгое время представлявшие собой главную угрозу для советских судов и малых кораблей, были переброшены на аэродром Иммола, в район Карельского перешейка, где началось советское наступление.



Большой охотник за подводными лодками SC-1075, переданный затем в рамках ленд-лиза Северному флоту



Малый охотник за подводными лодками МО-431

7 октября 1944 г. войска 14-й армии Карельского фронта при поддержке 7-й воздушной армии и Северного флота начали так называемую Петсамо-Киркенесскую наступательную операцию. К концу месяца они смогли освободить территорию Мурманской области, оккупированную в 1941 г., и соединиться с частями СОР, которые более трех лет были отрезаны на полуостровах Средний и Рыбачий. Тогда же советские войска овладели районом Петсамо и северной частью Норвегии, включая порт Киркенес.

После этого активность Люфтваффе на коммуникациях в Кольском и Мотовском заливах и в районах Баренцева моря вокруг Рыбачьего окончательно свелась к нулю.

15 сентября в районе Архангельска в последний раз был зафиксирован пролет немецкого самолета. Перехватить его не удалось. Затем 23 октября произошел уникальный случай, когда в районе острова Моржовец был захвачен гидросамолет Bv-138С-1 из 3-й эскадрильи SAGr.130, совершавший разведывательный полет над горлом Белого моря. По какой-то причине он сел на воду и подал сигнал бедствия, который и был перехвачен советской службой радиоперехвата. Команда срочного направленного в этот квадрат гидрографического судна «Мгла» взяла в плен всех пятерых членов экипажа «летающего башмака» во главе с обер-фенрихом Роландом Гюнтером (Roland Günther).

Конвои 1944 г

Тем временем бомбардировщиков и торпедоносцев, способных атаковать союзные конвои, шедшие в Советский Союз и обратно, у немцев на аэродромах в Северной Норвегии просто не было. Базировавшиеся там самолеты-разведчики регулярно совершали патрульные полеты над Норвежским и Баренцевым морями, действуя исключительно в интересах подводных лодок. Посему в заполярном небе периодически происходили лишь стычки с этими самыми единичными разведчиками, ведущими поиск конвоев и следившими за ними, и палубными истребителями, взлетающими с эскортных авианосцев.

19 февраля из залива Лох-Ю, на северо-западном побережье Шотландии, вышел конвой JW-57 из 37 транспортов и пяти танкеров. Его непосредственное охранение состояло из эскортного авианосца «Чейсер», крейсера ПВО, 18 эсминцев и четырех корветов. Отряд ближнего прикрытия включал четыре крейсера.

На «Чейсере» базировались одиннадцать бипланов «Свордфиш», использовавшихся для поиска и атак вражеских подлодок, и еще столько же истребителей Грумман «Уайлдкэт» Mk.IV из 816 Sqdn. FAA. Последние были созданы американцами специально для флота и при полетной массе в 3732 кг обладали максимальной скоростью до 518 км/ч и радиусом действия в 600 км. Их вооружение состояло из шести 12,7-мм пулеметов.

23 февраля караван был обнаружен Bv-138. Эти летающие лодки теперь имели радары FuG200 «Хоэнтвиль», которые позволяли находить суда в темное время суток и при плохой видимости. На перехват были срочно подняты «Уайлдкэты» с эскортного авианосца. Они догнали «летающий башмак», но сбить его, несмотря на непрерывную стрельбу, англичанам так и не удалось. На нескольких истребителях в конце концов заклинило пулеметы, и разведчик благополучно ускользнул.

Информация о местонахождении и курсе конвоя JW-57, переданная экипажем Bv-138, не пропала даром. И 25 февраля подлодка U-990 торпедировала британский эсминец «Мэрэттэ», с которым ушли под воду 183 моряка. Правда, это была единственная потеря каравана, который вечером 28 февраля достиг входа в Кольский залив.

Через месяц – 27 марта – из Шотландии в путь отправился конвой JW-58, в составе которого были 46 транспортов и три танкера. Их сопровождали двадцать эсминцев, четыре корвета, один корабль ПВО и уже два эскортных авианосца: «Активити» и «Трэкер». При этом на первом находились три «Свордфиша» и семь «Уайлдкэтов» из 819 Sqdn. FAA, а на втором – двенадцать противолодочных самолетов Грумман «Эвенджер» и семь «Уайлдкэтов» из 846 Sqdn. FAA.

В ходе проводки этого каравана английские летчики добились больших успехов в борьбе с разведчиками Люфтваффе. Сначала 30 марта два истребителя из 819 Sqdn. FAA, которые пилотировали лейтенант Лардж (J. G. Large) и суб-лейтенант Йо (R. K. L. Yeo), перехватили и сбили над Норвежским морем двухмоторный «Юнкерс». Это был Ju-88D-1 W.Nr.430563 «4N+CK» из 1-й эскадрильи дальней разведки Aufkl.Gr.22, вылетевший с аэродрома Банак. Он рухнул в море недалеко от конвоя, и все четыре члена его экипажа погибли.



Британский эскортный авианосец «Чейсер»



Палубный истребитель «Уайлдкэт»

На следующий день конвой находился юго-западнее острова Медвежий. Во время часового патрулирования над ним «Уайлдкэты» перехватили и сбили сразу три четырехмоторных «Кондора» из 3-й эскадрильи KG40, взлетевших с аэродрома Ваернес, расположенного северо-западнее Тронхейма. Жертвами летчиков из 819 Sqdn. FAA стали FW-20 °C-3 W.Nr.062 «F8+BL» обер-лейтенанта Вальтера Кломпа (Walter Klomp) и FW-20 °C-8 W.Nr.224 «F8+OL» унтер-офицера Альфреда Гёбеля (Alfred G?bel). На счету же пилотов 846 Sqdn. FAA был FW-20 °C-6 W.Nr.220 «F8+GL» обер-лейтенанта Альфреда Вейера (Alfred Weyer). Все три огромных самолета упали где-то в Норвежском море, и никто из их экипажей, а это в общей сложности был 21 человек, не спасся.

Вечером 1 апреля радары кораблей охраны засекли одиночную воздушную цель, появившуюся в 30–40 км от конвоя. Это был Bv-138C-1 W.Nr.311043 из 3-й эскадрильи SAGr.130, вылетевший с базы гидросамолетов Биллефьорде. С авианосца «Активити» на его перехват были подняты два «Уайлдкэта», но один из них во время взлета рухнул в море, так как палубу в этот момент сильно качнуло на волнах. Тогда в воздух был отправлен еще один самолет. Вскоре истребители догнали и сбили летающую лодку. И опять никто из семи человек, находившихся на ее борту, не уцелел.

На следующий день очередной победой летчиков флота Его Величества снова стал «Юнкерс», который, как говорилось в их донесении, «*после 45-минутного боя рухнул в море, охваченный пламенем*». Вероятно, это был Ju-88D-1 W.Nr.430822 «4N+LN» из 1./Aufkl.Gr.22, который в тот день во время разведывательного полета над Норвежским морем пропал без вести вместе со своим экипажем из четырех человек.

Всего же пилоты, сопровождавшие конвой JW-58, заявили о шести сбитых немецких самолетах-разведчиках. При этом в результате аварий были потеряны два «Уайлдкэта».

Естественно, что такие эффективные действия палубной авиации не могли не остаться незамеченными противоположной стороной. Уже в середине апреля 1944 г. на совещании у Гитлера гросс-адмирал Дёниц, докладывая о ситуации в Северном Ледовитом океане, заявил, что из-за эскортных авианосцев его подводники более не могут успешно бороться с конвоями. После этого он обратился к Герингу, указав на возможность атак этих кораблей силами Люфтваффе.

Это был хитрый ход командующего подводным флотом, понимавшего, что рейхсмаршал в присутствии фюрера не сможет уклониться от ответа. В итоге Геринг пообещал вернуть в Северную Норвегию ударную авиацию. Однако, как показали дальнейшие события, выполнять это обещание он явно не торопился.

15 августа, после трехмесячного перерыва, из залива Лох-Ю вышел новый конвой JW-59 в составе 28 транспортов, четырех танкеров и плавучего крана. Его непосредственное охранение состояло из легкого крейсера, двух эскортных авианосцев, семи эсминцев, пяти корветов, четырех шлюпов и одного фрегата.

И опять немцам было почти нечем встретить караван. Летающие лодки Bv-138 следили за ним с 08.20 20 августа, пока одна из них не была сбита истребителями, взлетевшими с эскортного авианосца «Виндекс». В итоге, потеряв при переходе лишь один корабль охраны, потопленный

немецкой подлодкой, конвой благополучно достиг места назначения. Ранним утром 25 августа часть судов пришла в Мурманск, а другая часть на следующий день встала на якорь в Двинской губе, около Архангельска.

Попытки реванша

Прошло четыре с половиной месяца после апрельского совещания в ставке фюрера, и рейхсмаршал Геринг наконец исполнил данное им тогда обещание. В сентябре 1944 г. в Северную Норвегию после почти двухгодичного перерыва вернулись торпедоносцы. На аэродром Бардуфос прибыла I./KG26 под командованием майора Вилли Сельтера (Willi S?lter), а на аэродром Банак – II./KG26 во главе с майором Отто Вернером (Otto Werner). В следующем месяце в Бардуфос перебазировался штаб эскадры «Лёвен» во главе с оберст-лейтенантом Клюмпером, а на аэродром Ваернес перелетела III./KG26 майора Вольфа Харсейма (Wolf Harseim). Теперь все три группы эскадры были уже оснащены самолетами Ju-88A-17 и частично Ju-188A-3.

Первая робкая попытка атаки была предпринята против конвоя JW-60, отправившегося в путь 15 сентября. Однако заградительный огонь кораблей эскорта был столь силен, а истребительное прикрытие так многочисленно, что ни о какой внезапной атаке, «золотом гребне» или «щипцах» не могло быть и речи. К этому времени немецкие пилоты уже слабо верили в победу, и уж тем более в то, что их самоубийственная атака сможет приблизить ее, как это было два года назад. Сами же торпедоносцы уже явно были устаревшим оружием, неспособным активно влиять на ход боевых действий на море.^[104]

Штаб же командующего силами Люфтваффе в Норвегии^[105] тоже не спешил жертвовать своими немногочисленными самолетами, прибегая к ним на случай возможного английского десанта. Характерно, что на норвежские аэродромы вскоре были доставлены управляемые бомбы, однако применять их против союзных конвоев так и не стали. И те продолжали практически спокойно следовать из Шотландии в Советский Союз и обратно.

Если же отдельные немецкие пилоты и шли на риск, это не давало никаких результатов. Английский моряк Питер Ленс, служивший на эскортном авианосце «Найрана», входившем в охранение конвоя RA-61, вспоминал: *«На обратном пути над конвоем кружили до 24 Ju-88. Рядом были сбиты два из них. Один „Юнкерс“ упал в воду за кормой судна, другой с ревом пронесся буквально над нашими головами, а наши артиллеристы в пылу боя открыли огонь по британским самолетам, преследовавшим „Юнкерс“, так же, как и по немецкому».*

Положение Люфтваффе в Заполярье дополнительно осложнилось после Петсамо-Киркенесской операции, проведенной советскими войсками. В результате отступления наземных частей летчикам сначала 10 октября пришлось оставить аэродром Луостари, а затем 23 октября – и Хебуктен.

10 декабря из Кольского залива в Англию вышел обратный конвой RA-62 из двадцати трех транспортов, пяти танкеров и спасательного судна. Его сопровождали крейсер, эскортный авианосец, десять эсминцев, шесть фрегатов. Затем в Баренцевом море к нему присоединился еще один отряд британских кораблей, включавший эскортный авианосец, четыре эсминца, четыре корвета и столько же фрегатов.

Утром 12 декабря немецкие летающие лодки обнаружили караван, находившийся уже юго-западнее острова Медвежий. Несмотря на плохую видимость, «Уайлдкэты» из 835 Sqdn. RAF, взлетевшие с авианосца «Найрана», смогли перехватить один «летающий башмак». И сублейтенант^[106] Гордон (D. G. Gordon), израсходовав 3600 патронов, все же сбил его. Это был Bv-138C-1 W.Nr.310135 из 3-й эскадрильи SAGr.130, вылетевший с базы в Тромсё. Все пять членов его экипажа во главе с фельдфебелем Вильгельмом Крукком (Wilhelm Kruck) погибли.

Тем не менее разведчики сделали свое дело. В воздух поднялись Ju-88A из I./KG26 майора Сельтера. Эскадрилья летела друг за другом отдельными группами. Приблизительно через час полета сквозь непрерывный дождь и снежные заряды бортрадист на самолете командира группы поймал приводной радиосигнал, который посылался с борта дежурившей около конвоя летающей лодки.

Вскоре уже сам Сельтер заметил группу судов. Он приказал своим эскадрильям разойтись и начать заход для атаки с двух разных сторон, стараясь держаться максимально ближе к

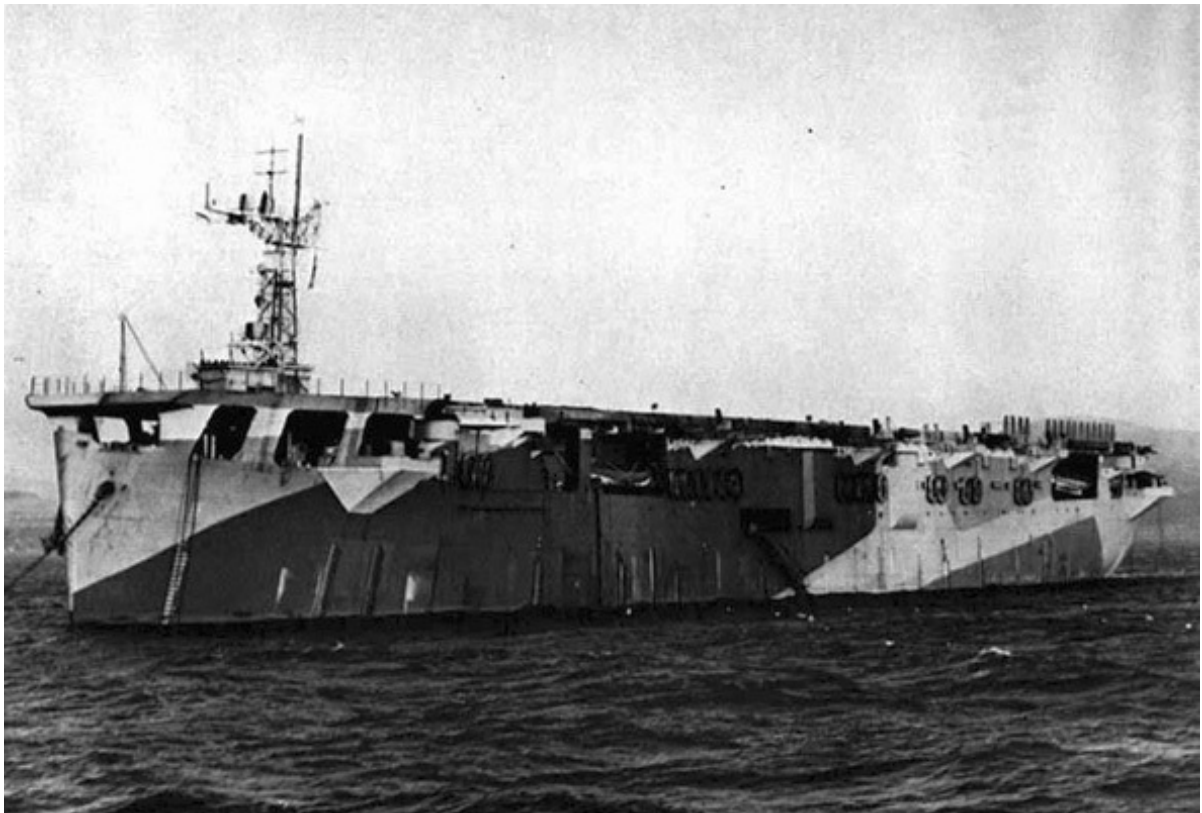
поверхности моря. Торпеды были сброшены, но вскоре некоторые экипажи доложили, что видели, как их «сигары» взорвались, не успев достигнуть назначенной цели.



Союзный конвой, 1944 г.



Британский эскортный авианосец «Активити»



Британский эскортный авианосец «Найрана»

Когда радар на авианосце «Найрана» засек приближение к конвою двух групп самолетов: одной – с северо-востока, а другой – с юго-востока, с его палубы взлетели два «Уйалдкэта» из 835 Sqdn. FAA. Однако из-за погодных условий и все более сгущавшейся темноты они смогли обстрелять только один «Юнкерс», который быстро ушел от них в облака. Гораздо успешнее действовали пилоты из 813 Sqdn. FAA, поднявшиеся с эскортного авианосца «Кэмпения». Согласно британским данным, они сбили два торпедоносца. Еще один самолет был записан на счет корабельных зенитчиков.

По возвращении экипажи майора Сельтера сообщили о попаданиях по крайней мере в два транспорта. В действительности же ни одна из сброшенных ими торпед цель так и не поразила.

При отражении этого налета англичане потеряли один самолет, но виной тому был не враг, а они сами. Когда «Уайлдкэт» заходил на посадку на свой авианосец «Найрана», по нему внезапно открыли огонь артиллеристы с ближайшего корабля охранения. И это несмотря на включенные навигационные огни и явную его непохожесть на двухмоторный торпедоносец. В итоге истребитель был сбит, а его пилот погиб.

Следующая попытка удара по конвою RA-62 была предпринята 14 декабря. В ней участвовали в общей сложности тридцать торпедоносцев из II./KG26 во главе с новым командиром группы майором Рудольфом Шмидтом (Rudolf Schmidt), а также часть самолетов из I./KG26. На этот раз их главной целью должен был стать эскортный авианосец.

Экипажи снова сообщили о двух попаданиях: в военный корабль и транспортное судно. Но в действительности все сброшенные торпеды снова прошли мимо. Опять наблюдались преждевременные взрывы нескольких «сигар», которые в условиях плохой видимости, вероятно, некоторые летчики и приняли за попадания.

Эта безрезультатная атака стоила KG26 одного торпедоносца. Обратно не вернулся Ju-88A-17 обер-фенриха Рудольфа Таушека (Rudolf Tauschek) из 1-й эскадрильи. Все четыре члена его экипажа погибли.

1944 г. подошел к концу, и его итоги для Люфтваффе в части борьбы с конвоями союзников, направляющимися в Советский Союз, были безрадостными. Впервые во время переходов ни один из транспортов не был потерян от атак самолетов. За год в Мурманск, Архангельск и Молотовск практически беспрепятственно прибыли 243 судна. Грузы, доставленные ими в рамках программы ленд-лиза, позволили советским войскам развернуть непрерывное наступление по всему Восточному фронту.

В начале 1945 г. немецкая авиация вступила в фазу непрекращающегося кризиса, обусловленного нехваткой самолетов, подготовленных летчиков и топлива. Он не мог не сказаться и в Заполярье. Полеты разведчиков над морем, выполнявшиеся до этого с завидной регулярностью, свелись к минимуму. В итоге конвои JW-63 и RA-63 даже не удалось обнаружить.

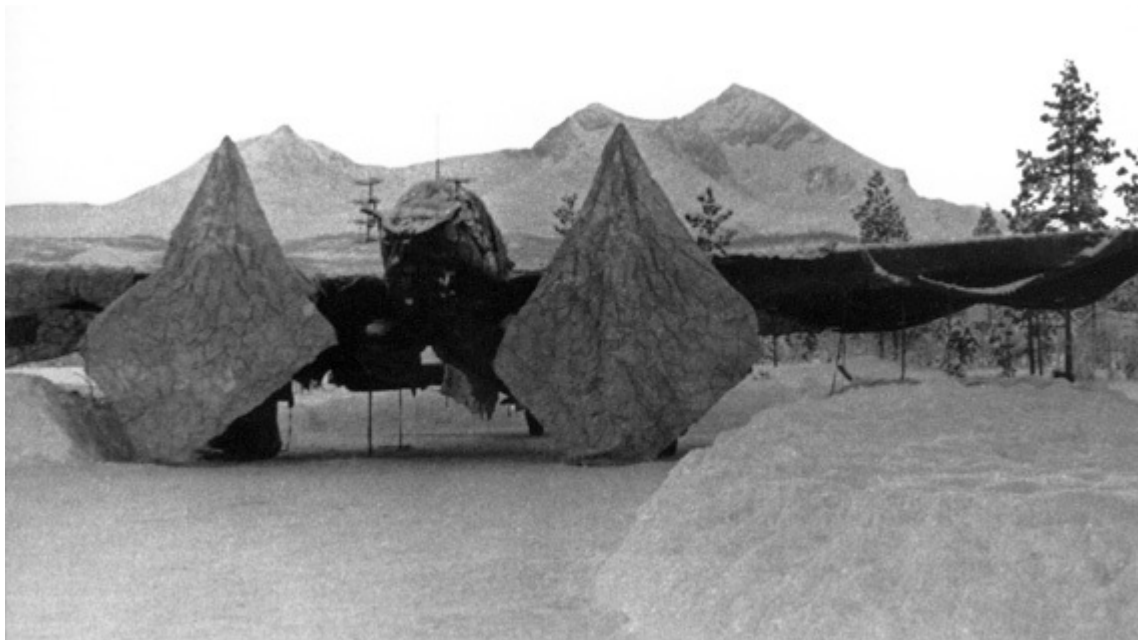
3 февраля из Англии вышел конвой JW-64 в составе 26 судов. Тяжелогруженные транспорты сопровождали эскортные авианосцы «Кэмпения» и «Найрана», один крейсер и семнадцать эскортных кораблей. 6 февраля область низкого давления, распространившаяся над Северным Ледовитым океаном, принесла сильный ветер, плотную облачность и ливни. Несмотря на сложные метеоусловия, в 13.00 караван обнаружил немецкий Ju-88D. Его экипаж успел сообщить координаты, прежде чем разведчик был сбит «Уайлдкэтом» из 813 Sqdn. FAA, взлетевшим с авианосца «Кэмпения». Правда, и сам палубник обратно «на палубу» не вернулся, пропав без вести.

Командир KG26 оберст-лейтенант Вильгельм Штеммлер (Wilhelm Stemmler), сменивший в ноябре 1944 г. на этом посту Вернера Клюмпера, получил приказ подготовить массированную торпедную атаку обнаруженного конвоя. Остаток дня и последующую ночь наземный персонал на аэродромах Ваернес и Бардуфос, где теперь соответственно базировались первая и вторая группы эскадры, трудился не покладая рук. С каждого самолета требовалось удалить снег и наледь, проверить и отрегулировать работу двигателей, подвесить по две торпеды и так далее.

Взлет был назначен почти за три часа до рассвета 7 февраля. Экипажи в темноте надели летные комбинезоны, спасательные жилеты и заняли свои места в «Юнкерсах». Пилоты запустили двигатели, и камуфлированные белыми разводами торпедоносцы один за другим выруливали на старт. Сначала с 05.20 до 05.36 с аэродрома Ваернес взлетели машины штабной эскадрильи и I./KG26. Затем в 05.50 из Бардуфоса начали подниматься самолеты II./KG26.



Британский эскортный авианосец «Найрана» зарывается носом в большие волны во время проводки конвоя JW-64, февраль 1945 г.



Торпедоносец Ju-88A-17 из II./KG26, аэродром Бардифос, начало 1945 г. Маскировочные чехлы, одетые на повернутые вверх лопасти винтов, были призваны имитировать деревья

В общей сложности конвой должны были атаковать 48 Ju-88 и Ju-188. Они летели двумя независимыми группами. Однако из-за сложных погодных условий ни одна из них так и не смогла найти союзные суда, которые, по донесениям авиаразведки, находились где-то юго-западнее острова Медвежий. По имеющимся данным, на разведчике, следившем за конвоем, неожиданно вышла из строя радиостанция, посылавшая приводной сигнал для торпедоносцев. Кроме того, когда радиолокаторы кораблей охранения засекали большую группу самолетов, приближавшихся со стороны Норвегии, командир эскорта JW-64 контр-адмирал Мак-Грегор приказал судам развернуться таким образом, чтобы оставить противника за кормой.

В итоге, выработав весь лимит горючего, обе группы «Юнкерсов» были вынуждены возвратиться обратно. Самолеты из II./KG26 начали приземляться в Бардифосе в 10.32, проведя в воздухе почти пять часов и налетав более двух тысяч километров. Затем в 10.50 в Ваернесе стали садиться машины из звена штабной эскадрильи и I./KG26.

Но обратно не вернулись сразу пять торпедоносцев. Вскоре пришло сообщение, что Ju-88A-17 W.Nr.142102 из II./KG26, израсходовав все топливо, совершил вынужденную посадку на

норвежском побережье в 50 км северо-западнее Тронхейма. Он был разрушен, но все четыре летчика не пострадали.

Позднее выяснилось, что Ju-88A-17 W.Nr.142279 «1Н+МР» лейтенанта Харальда Бургдорфа (Harald Burgdorf) из 6-й эскадрильи был по ошибке сбит зенитным огнем с немецких кораблей и весь его экипаж погиб. Судьба же трех других торпедоносцев: Ju-88A-4 W.Nr.886682 «1Н+НФ» унтер-офицера Эрнста Хюльсеманна (Ernst Hülsemann) из штабной эскадрильи эскадры, Ju-88A-17 W.Nr.550951 «1Н+АМ» обер-фельдфебеля Эриха Беттина (Erich Bettin) из 4-й эскадрильи и Ju-88A-17 W.Nr.4578 «1Н+ЕР» обер-фельдфебеля Гельмута Гёринга (Helmut Göring) из 6-й эскадрильи, так и осталась неизвестной. Все двенадцать человек, находившихся на их борту, пополнили длинный список пропавших без вести.

В то утро где-то в Баренцевом море в буквальном смысле канули в воду еще три «Юнкерса» вместе со своими экипажами. Это были два самолета из штабной эскадрильи KG26, которые пилотировали лейтенант Ханс Денерт (Hans Denert) и фельдфебель Георг Мор (Georg Mohr), а также разведчик обер-лейтенант Пройсера (Preußer) из 1-й эскадрильи Aufkl.Gr.120, вылетевший на поиски все того же конвоя JW-64.

В течение 8 февраля поиски каравана вели сразу шесть самолетов: один Ju-188 и два Ju-88 из I./Aufkl.Gr.120 и три Bv-138 из SAGr.130. Однако из-за плотной и низкой облачности, дождя и снега они оказались неспособными поддерживать с ним непрерывный контакт.

На следующее утро штабная эскадрилья и I./KG26 перелетели из Ваернеса в Бардуфос. При этом сразу три штабных Ju-88A-4 потерпели катастрофу, потеряв в условиях плохой погоды ориентировку и врезавшись в горный склон недалеко от аэродрома. Все экипажи по главе с обер-лейтенантами Йоханнесом Крампихом (Johannes Krampich) и Йозефом Бройхерром (Josef Brüherr) и унтер-офицером Хейнцом Зюссом (Heinz Süss) погибли.

Перед взорами остальных летчиков, приземлившихся в Бардуфосе, предстало заснеженное летное поле, расположенное между высоких холмов. Самолеты были размещены прямо под открытым небом, в деревянных капонирах.

Тем временем самолеты-разведчики то находили конвой, то снова теряли его из виду. К тому же на подходе к острову Медвежий командир эскорта контр-адмирал Мак-Грегор приказал каравану уклониться к северу. В результате обе группы торпедоносцев KG26 в течение светлого времени 9 февраля оставались на земле, не имея точных сведений о местонахождении цели.



Ju-88A-17 из 3-й эскадрильи KG26 с двумя подвешенными торпедами F5, аэродром Бардуфос, 9 февраля 1945 г.



Ju-88A-17 из I./KG26 на аэродроме Бардусос, 9 февраля 1945 г.

Наконец ближе к вечеру поступило сообщение, что с конвоем установлен прочный контакт южнее от острова Медвежий. Этот квадрат находился всего в 400 км от Бардусоса и таким образом был легко достижим. Командир KG26 оберст-лейтенант Штеммлер получил приказ быть готовым к взлету утром 10 февраля. И опять механики и оружейники работали всю ночь на холоде и в снегу, чтобы успеть подготовить машины к вылету.

Первый «Юнкерс» поднялся в воздух в 08.00, как раз перед восходом солнца. Вслед за ним от взлетно-посадочной полосы Бардусоса с минутными интервалами оторвались еще тридцать торпедоносцев. Видимость над аэродромом была еще приемлемой, но далее к побережью стремительно ухудшалась. После сбора самолеты взяли курс на Медвежий. Через некоторое время из-за неполадок в работе двигателей должен был повернуть обратно Ju-88A-17 «1H+KL» из 3-й эскадрильи. Он благополучно достиг Бардусоса, где в 09.26 и приземлился.

Оставшиеся тридцать экипажей продолжали полет далее сквозь облака и снежные заряды. В том числе на Ju-88A-17 «1H+LN» из 4-й эскадрильи летели пилот лейтенант Хорст Науманн (Horst Naumann) и три унтер-офицера: штурман Ханс Дрингенберг (Hans Dringenberg), бортрадист Артур Пфафф (Arthur Pfaff) и бортстрелок Йозеф Гавличек (Josef Havlitschek). Они летали вместе уже более года – с января 1944 г. – и были слаженной командой.

22-летний Пфафф позднее рассказывал о событиях того дня: *«Ранним утром 10 февраля мы получили приказ о том, что наша группа должна атаковать торпедами вражеские авианосцы и конвой торговых судов к юго-востоку от острова Медвежий.»*

В Бардусосе было холодное зимнее утро, когда мы вырулили на взлет приблизительно с дюжиной других самолетов из II./KG26. Мы несли по две авиационные торпеды. Наш Ju-88 стартовал в 08.15. После взлета мы полетели на север через фьорд. Недалеко от берега группа собралась в сомкнутый боевой порядок и направилась на северо-восток.

Метеоусловия были не совсем хорошими. Имелась плотная облачность, нижняя кромка которой висела самое большое на высоте 300 метров. Море было бурным, и никто не хотел думать о ледяной воде внизу. Легкие снежные заряды были незначительной помехой для полета в строю. Мы летели низко, чтобы избежать обнаружения радарными противника. Все поддерживали радиомолчание, как и было приказано. Нашим единственными контактами были переговоры между членами экипажа по внутренней связи. Однако не было почти никаких разговоров. Все были чрезвычайно сконцентрированы и напряжены.

Поскольку мы приблизились к району цели, Йозеф Гавличек и я еще раз провели наши пулеметы. Ju-88 был оснащен пулеметами MG81Z (спаренными), и мы внимательно осматривали воздушное пространство в направлении нашего полета.



Ju-88A-17 из KG26 взлетает с аэродрома Бардуфос на рассвете 10 февраля 1945 г.



Слева направо: Йозеф Гавличек, Хорст Науманн, Артур Пфафф и Ханс Дрингенберг

Время нашего прибытия в район предполагаемого нахождения цели прошло, но не было никаких признаков конвоя. Наша группа начала кружить, пытаясь определить местонахождение конвоя. Это была тяжелая работа для пилотов, поскольку требовалось сохранять сомкнутый строй. Наш пилот Хорст Науманн предупредил, что группа направляется к области сильного снегопада. Видимость стремительно снизилась, когда мы вошли в нее, и строй разомкнулся из-за опасности столкновений. Через некоторое время посветлело, и внезапно мы оказались в чистом небе. В этот момент мы увидели непосредственно под нами конвой, плывший под прямым углом к нашему курсу.

Наш пилот дал полный газ и спустился настолько низко, насколько было возможно. На расстоянии были видны несколько других самолетов нашей группы. Поскольку мы больше не были в сомкнутом строю, захват в клещи был невозможен. Эскаорт открыл по нам огонь из легких зениток и пулеметов. Я мог легко следить за трассерами, проходившими рядом с нами и позади нас. Однако большая часть вражеского огня была выше нас.

Хорст Науманн умело обходил эскадренные миноносцы. Когда мы проходили мимо, то в нескольких случаях были в 50 метрах или даже меньше от них. Небо вокруг нас было заполнено взрывающимися зенитными снарядами. На столь малой высоте, как у нас, пилот должен был неоднократно избегать фонтанов воды, поднимаемых снарядами корабельных орудий.

Несмотря на все, что происходило вокруг нас, Ханс Дрингенберг сконцентрировался на своем торпедном прицеле, поскольку мы были настроены заполучить авианосец или транспорт. Мы только что прорвались через внешнее оборонительное кольцо конвоя, когда Ханс сообщил об истребителях, атакующих спереди. Вокруг нашей машины замелькали трассеры, и Ju-88 получил попадания. Торпеды были сброшены, поскольку это был наш последний шанс улучшить маневренность.

Самолеты пролетели мимо, и я первоначально подумал, что это FW-190, из-за их звездообразных двигателей. Когда истребители развернулись и возвратились, мы смогли их идентифицировать как «Мартлеты»^[107]. Теперь они атаковали сзади. Йозеф и я стреляли по нападавшим из всего, что у нас было. Неожиданно мой пулемет заклинило. Наш самолет получил новые попадания. «Мартлеты» пролетали так близко, что мы могли видеть лица их пилотов.

Наш пилот попытался на полной мощности достигнуть слоя облаков, но истребители развернулись и продолжили стрелять. Был поражен хвост нашего Ju-88, и от него полетели обломки. Хорст Науманн выполнил переворот через крыло, спикировал и выровнял машину над самыми волнами.

Тогда «Мартлеты» начали окружать нас. Мы неоднократно пытались уйти в облака. Однако один из истребителей остался с нами и пытался выйти в позицию для стрельбы. Я направлял пилота так, чтобы мы уходили с линии огня, но при этом могли стрелять из своих пулеметов. Мой пулемет несколько раз заклинивало. Мы снова получили попадания. Когда мы набирали высоту, бортстрелок унтер-офицер Йозеф Гавличек сообщил о пламени, исходящем из нашего правого крыла. Пилот немедленно снова перевел самолет в пикирование, и увеличение скорости уничтожило огонь.

Теперь мы были над серединой конвоя. Грузовые суда были ясно видны, толстый лед покрывал их надстройки и леера. Волнение моря было сильным. Я автоматически вспомнил о своей вынужденной посадке на Балтике в ноябре 1943 г.

Отбив несколько атак, мы наконец достигли облаков. «Мартлеты» не последовали за нами. Мы продолжали подниматься и достигли вершины слоя приблизительно на высоте 1000 метров. Разрывы зенитных снарядов над облаками говорили о том, что конвой все еще был под нами.

Мы направились на юг, к Бардуфосу, оставаясь непосредственно над облаками, готовые в любой момент резко нырнуть обратно в них. Через некоторое время мы увидели самолет, летевший параллельным курсом на той же самой высоте. Мы осторожно приближались друг к другу. Это был Ju-88 из нашей группы. Вместе мы прилетели обратно в Бардуфос. В 12.30 мы приземлились там без происшествий.

Наш Ju-88 «IH+LN» имел 15 серьезных попаданий. В дальнейшем до самого конца войны машина больше не участвовала ни в каких боевых вылетах».

Приближение большой группы самолетов было своевременно обнаружено радарными британских кораблей. Поэтому когда торпедоносцы из I. и II./KG26 в 10.27 появились в поле

зрения зенитчиков, то по ним был немедленно открыт убийственный огонь, а с эскадрных авианосцев взлетели десять истребителей.

Прямым попаданием сразу же был сбит Ju-88A-17 W.Nr.300069 «1Н+ВН» лейтенанта Гюнтера Броя (G?nther Broy) из 1-й эскадрильи. Он врезался в серые волны и взорвался. В последующие крайне напряженные, переполненные событиями минуты вряд ли у кого-либо из членов экипажей было время следить за другими самолетами. «Юнкерсы», летевшие над самыми волнами, должны были идти к своим целям сначала сквозь стену разрывов зенитных снарядов, а потом под огнем «Уайлдкэтов», взлетевших с эскадрных авианосцев.

Первыми на пути торпедоносцев оказались британские шлюп «Ларк» и эсминец «Уайтхолл», которые палили из всего, что было на борту. Брайан Скофилд так описывал хаотическую атаку немцев: *«Вскоре самолеты летели, казалось, со всех сторон, а море буквально кишело торпедами. Часть из них рвалась, попав в кильватерную струю. Благодаря умелому маневрированию ни один из кораблей попаданий не получил...»* Зенитчики, как и в прежние годы, стреляли по всему, что летало, в том числе и по своим истребителям. И, надо сказать, весьма преуспели в последнем деле, сбив два «Уайлдкэта». Пилот одного из них погиб, а другой успел выпрыгнуть на парашюте и был затем подобран.

После возвращения в Бардуфос экипажи «Юнкерсов» доложили, что им удалось потопить транспорт и эсминец, а также повредить крейсер, два эсминца и еще один сухогруз. На основе этих рапортов командир KG26 оберст-лейтенант Штеммлер и вышестоящее командование сделали вывод, что атака была успешной. В действительности же все сброшенные торпеды опять прошли мимо и ни один корабль или судно не пострадали.

Можно предположить, что малоопытные летчики, а таковых в составе I. и II./KG26 было немало, видя издали внутри конвоя взрывы и столбы дыма, полагали, что это могут быть только попадания их торпед. Но скорее всего это были взрывы при падении сбитых торпедоносцев.



Ju-88A-17 из KG26 возвращается на аэродром Бардуфос, 10 февраля 1945 г.



Пилот торпедоносца после вылета

Всего из этой атаки, помимо упоминавшегося выше самолета лейтенанта Броя, не вернулись сразу шесть Ju-88A-17:

- W.Nr.801600 «1H+HH» лейтенанта Георга Хюбнера (Georg Hübner) из 1-й эскадрильи;
- W.Nr.883924 «1H+LH» лейтенанта Герхарда Шёфера (Gerhard Schöfer) из 1-й эскадрильи;
- W.Nr.884626 «1H+AK» унтер-офицера Карла Эйгендорфа (Karl Eigendorf) из 2-й эскадрильи;
- W.Nr.550965 «1H+EN» унтер-офицера Германа Блюма (Hermann Blum) из 5-й эскадрильи;
- W.Nr.301449 «1H+HP» обер-лейтенанта Рудольфа Рёгнера (Rudolf Rögener) из 6-й эскадрильи;
- W.Nr.886752 «1H+PP» лейтенанта Манфреда Шлёгеля (Manfred Schlegel) из 6-й эскадрильи.

Однако вскоре выяснилось, что лейтенант Шёфер смог на одном двигателе дотянуть до норвежского побережья и сесть «на живот». Самолет получил тяжелые повреждения, но сам Шёфер и остальные три члена его экипажа – унтер-офицер Хоппе (Hoppe) и обер-ефрейторы Грайс (Greis) и Гаттнер (Gattner) – отделались лишь небольшими ушибами. Днем 10 февраля на поиски остальных пяти экипажей вылетела летающая лодка Do-24 из 51-й поисково-спасательной эскадрильи, но ей не удалось найти никаких их следов.

Еще один торпедоносец – Ju-88A-17 «1H+NL» лейтенанта Ханса-Вернера Гроссе (Hans-Werner Grosse) из 3-й эскадрильи – остался цел лишь чудом. Выполняя на предельно малой высоте маневр уклонения от зенитного огня, он задел за поверхность воды винтом правого двигателя. В результате каждая из трех лопастей мгновенно «укоротилась» на 40 см. Несмотря на сильнейшую

вибрацию, Гроссе удалось не только дотянуть до своего аэродрома, но и благополучно приземлиться.

А вот Ju-88A-17 W.Nr.885565 «1H+FK» лейтенанта Карла Бурчера (Karl Burtscher) из 2-й эскадрильи не повезло. Он был поврежден зенитным огнем и при посадке потерпел аварию. Один летчик получил ранение, но трое остальных не пострадали.

Всего с 6 по 10 февраля KG26 «Лёвен» совершила три групповых боевых вылета против конвоя JW-64. Потеряв за эти дни 19 самолетов и 60 летчиков, эскадра фактически не добилась ни одного, даже самого малого, успеха. Можно смело утверждать, что события этих нескольких дней поставили жирный крест на существовании торпедоносцев как таковых.

Последняя жертва

17 февраля 1945 г. из Кольского залива вышел обратный конвой RA-64 в составе 34 судов. Уже на выходе он понес потери от атак подводных лодок, а потом попал в шторм, сильно разбросавший его по морю.

Кораблям эскорта удалось собрать большую часть судов и восстановить их походный ордер только к девяти часам утра 20 февраля. Уже через час поблизости появился и немецкий самолет-разведчик. Затем в 10.30 на экранах радаров британских кораблей появились отметки большой группы воздушных целей, приближавшихся с юго-запада.

Это были пятнадцать Ju-88A и десять Ju-188A-3, вылетевшие с аэродрома Ваернес. Их собрали из всех трех групп KG26, и они имели самые опытные экипажи. Ведущую машину пилотировал командир 8-й эскадрильи гауптман Принц (Prinz).

Несмотря на сильное волнение и высокие волны, с авианосца «Найрана» удалось поднять четыре уцелевших после шторма «Уайлдкэта». На другом же эскортном авианосце – «Кэмпения» – штормом были разрушены или повреждены все находившиеся на нем истребители. Командир эскорта, поняв, что приближаются торпедоносцы, приказал развернуть конвой таким образом, чтобы принять удар с кормовых углов.

Предполагалось, что «Юнкерсы» возьмут караван в «щипцы», применив тактический прием, придуманный и отработанный еще в 1942 г. прежним командиром KG26 оберст-лейтенантом Клюмпером. Однако времена уже были не те. Массированный зенитный огонь и атаки палубных истребителей в очередной раз разрушили боевой порядок торпедоносцев. Последние в итоге атаквали хаотично, уже кто как мог.

По возвращении летчики доложили о двух попаданиях. Но в действительности атака вновь закончилась неудачей и все сброшенные торпеды прошли мимо. Конвой RA-64 не понес никаких потерь. В то же время зенитным огнем с кораблей охраны были сбиты два Ju-88A-17 из II./KG26 – W.Nr.800631 и W.Nr.142060. Оба экипажа во главе с унтер-офицерами Отто Алльхоффом (Otto Allhoff) и Хансом Мёрцелем (Hans M?rzel) погибли.

В течение двух последующих дней летающие лодки продолжали следить за конвоем, но новых торпедных атак не последовало. К вечеру 22 февраля на море снова разыгрался шторм, нарушивший строй конвоя. При этом поистине ураганный ветер поднимал такие волны, что авианосец «Найрана» едва не опрокинулся.

В итоге к утру 23 февраля в составе походного ордера осталось только двадцать транспортов. Постепенно эскортные корабли сумели отыскать и собрать почти все суда, кроме одного. Этим неудачником оказался американский транспорт «Генри Бэкон» тоннажем 7177 брт, у которого произошла поломка машины.

В этот день с аэродрома Ваернес на поиск конвоя, примерное положение которого сообщили самолеты-разведчики, вылетели двадцать шесть «Юнкерсов» из KG26. Их снова возглавлял командир 8-й эскадрильи гауптман Принц. И вот в 14.15 немецкие экипажи увидели картину, о которой уже и не мечтали. Посреди океана, переваливаясь с волны на волну, не спеша шло одиночное судно. И никаких тебе авианосцев и эсминцев вокруг.

Это тот самый «Генри Бэкон». Американские моряки, заметив приближающуюся армаду торпедоносцев, поняли, что им конец. Однако сдаваться не собирались. Капитан начал маневрирование, а моряки открыли огонь из многочисленных зениток, коими суда типа «либерти» были буквально утыканы.

Видя, что судно начало выполнять резкий маневр, пилоты торпедоносцев отказались от атаки с ходу и прошли мимо. Потом «Юнкерсы» встали в круг и начали поочередно с разных направлений заходить на цель. Периодические всплески воды говорили о том, что очередная торпеда сброшена. Однако взрывов все не было, американцы умудрялись вновь и вновь уклоняться. Атака продолжалась около получаса, а запас торпед все уменьшался. Но упустить такую добычу было бы для немцев полным позором даже в 1945 г.

Вскоре одна из торпед все же попала в «Генри Бэкона». Мощный взрыв прогремел в районе артиллерийского погреба. Немедленно вышло из строя рулевое управление, во многих местах разошлись сварные швы корпуса, ударной волной выбило переборки. В трюм стала быстро поступать вода. Убедившись, что судно идет ко дну, торпедоносцы оставили его и повернули обратно на аэродром.



Транспорт из конвоя RA-64 во время шторма в Баренцевом море



Ju-88A-17 из I./KG26, аэродром Бардуфос, 20 февраля 1945 г.

Вскоре после того как уцелевшие члены команды судна перебрались на шлюпки, «Генри Бэкон» погрузился в пучину. Прибывшие на место катастрофы эсминцы подобрали 64 из 86 человек, находившихся на его борту. Это было последнее судно, потопленное Люфтваффе в ходе Второй мировой войны.

Этот успех стоил немцам еще трех Ju-188А-3 из III./KG26. Два из них – W.Nr.190604 гауптмана Отто Фишера (Otto Fischer) и W.Nr.190349 унтер-офицера Гюнтера Цирке (Günther Zierke) – упали где-то в Норвежском море. Все восемь летчиков, входившие в их экипажи, погибли. Третий же самолет – «1Н+NR» из 7-й эскадрильи – потерпел аварию в районе Тронхейма, но его экипаж уцелел. Что стало причиной всех этих потерь: технические исправности, ошибки пилотов или боевые повреждения, точно неизвестно.

Конвой RA-64, прибывший 1 марта в Клайд, потерял во время перехода два транспорта и два эскортных корабля, еще один был поврежден и потом уже не восстановлен. По меркам 1945 г. это было довольно много.

Тем временем война неумолимо подошла к своему финалу. А с ней в последнюю фазу кризиса вступило и Люфтваффе. Из-за нехватки горючего самолеты-разведчики поднимались с аэродромов в Северной Норвегии уже все реже. Поэтому следующие союзные конвои – JW-65, RA-65 и JW-66 – ими даже не были обнаружены. Посему борьбу с транспортом, и, надо сказать, небезуспешно, вели только подводные лодки.

29 апреля, когда советские войска уже подошли к Рейхстагу, из Кольского залива в море вышел обратный конвой RA-66 в составе 24 транспортов. 1 мая он в 18.00 был все-таки замечен немецким разведчиком, и информация о его местоположении была передана в штаб KG26 «Лёвен».

По имеющимся данным, оберст-лейтенант Георг Теске (Georg Teske), командовавший эскадрой в последние месяцы войны, планировал атаковать этот конвой в районе острова Медвежий. Для этого в его распоряжении на аэродроме Тронхейм еще были 35 исправных торпедоносцев и необходимый резерв топлива. Однако сообщение о падении Берлина отрезвило Теске и заставило отказаться от последней и уже совершенно бессмысленной атаки.

Приложение

Результаты атак самолетами Люфтваффе кораблей и судов Северного флота, а также судов из состава союзных конвоев

Дата – Название и тип корабля, результат атаки – Место

- 26.06.41 – теплоход «Роза Люксембург», поврежден – Баренцево море, в районе поселка Териберка
- 30.06.41 – малый охотник за подводными лодками МО-121, поврежден – губа Кутовая, Мотовский залив
- 09.07.41 – тральщик Т-890, потоплен – губа Западная Лица, Мотовский залив
- 10.07.41 – научно-исследовательское судно «Персей», потоплено – губа Эйна, полуостров Рыбачий
- 10.07.41 – шаланда «Двинская-2», потоплена – губа Эйна, полуостров Рыбачий
- 10.07.41 – девять мотоботов, потоплены – губа Эйна, полуостров Рыбачий
- 11.07.41 – малый охотник за подводными лодками МО-141, поврежден – губа Западная Лица, Мотовский залив
- 12.07.41 – сторожевой корабль «Смерч», поврежден – Мотовский залив, около входа в губу Западная Лица
- 18.07.41 – паровая шаланда «Териберка», потоплена – бухта Нерпичья, губа Западная Лица
- 18.07.41 – два мотобота, потоплены – губа Западная Лица, Мотовский залив
- 19.07.41 – сторожевой корабль «Штиль», потоплен – губа Ура, Мотовский залив
- 20.07.41 – эсминец «Стремительный», потоплен – Екатерининская гавань, Кольский залив
- 02.08.41 – сторожевой катер № 17, потоплен – губа Западная Лица, Мотовский залив
- 15.08.41 – плавбаза «Ветер» и два сторожевых корабля, повреждены – порт Мурманска
- 22.08.41 – эсминец «Гремящий», поврежден – порт Мурманска
- 31.08.41 – гидрографическое судно «Мороз», повреждено – Кандалакшский залив, Белое море
- 26.09.41 – тральщик Т-881, поврежден – мыс Шарাপов, полуостров Рыбачий
- 27.12.41 – транспорт «Декабрист», поврежден – Баренцево море, в районе острова Кильдин
- 11.01.42 – сторожевой корабль СКР-80, поврежден – горло Белого моря
- 15.01.42 – ледокол «Сталин», поврежден – Белое море, в районе острова Сосновец
- 28.02.42 – буксир «Коммунист», поврежден – порт Мурманска
- 24.03.42 – транспорт S-59 «Lancaster Castle», поврежден – порт Мурманска
- 28.03.42 – транспорт «Raceland», потоплен – Баренцево море, 80 км северо-западнее мыса Нордкап
- 28.03.42 – транспорт «Empire Ranger», потоплен – Баренцево море, 100 км северо-восточнее мыса Нордкин

- 03.04.42 – транспорт S-58 «New Westminster City», сел на грунт – порт Мурманска
03.04.42 – транспорт S-67 «Tobruk», сел на грунт – порт Мурманска
03.04.42 – транспорт S-52 «Empire Starlight», поврежден – порт Мурманска
03.04.42 – траулер РТ-61 «Водник», потоплен – порт Мурманска
03.04.42 – траулер РТ-7 «Сёмга», поврежден – порт Мурманска
03.04.42 – гидрографическое судно «Ост», повреждено – порт Мурманска
04.04.42 – тральщик Т-41, поврежден – Белое море
05.04.42 – два тральщика, повреждены – порт Мурманска
05.04.42 – траулер РТ-7 «Сёмга», поврежден – порт Мурманска
11.04.42 – транспорт S-45 «Empire Cowreg», потоплен – Баренцево море, 200 км севернее Териберки
12.04.42 – буксирный пароход № 4, поврежден – порт Мурманска
12.04.42 – корвет из охранения конвоя QP-10, поврежден – Баренцево море
13.04.42 – транспорт S-48 «Harpalion», потоплен – Баренцево море, 100 км севернее мыса Нордкап
15.04.42 – транспорт S-52 «Empire Starlight», поврежден – порт Мурманска
15.04.42 – транспорт S-59 «Lancaster Castle», сел на грунт – порт Мурманска
23.04.42 – 45-тонный плавучий кран, потоплен – порт Мурманска
23.04.42 – буксир «Строитель», потоплен – порт Мурманска
24.04.42 – танкер «Фрунзе», поврежден и на борту возник пожар – бухта Иоканги
02.05.42 – транспорт «Cape Corso», потоплен – Норвежское море
02.05.42 – транспорт «Jutland», тяжело поврежден и оставлен командой – Баренцево море
03.05.42 – транспорт «Botavon», потоплен – Норвежское море
12.05.42 – сторожевой корабль «Бриллиант», потоплен – бухта Иоканги
12.05.42 – сторожевой корабль СКР-51, поврежден – бухта Иоканги
12.05.42 – тральщик Т-911, поврежден – бухта Иоканги
14.05.42 – крейсер «Trinidad», тяжело поврежден и на следующий день добит британским эсминцем – Баренцево море, севернее мыса Нордкап
15.05.42 – транспорт «Уака», поврежден – порт Мурманска
15.05.42 – подводная лодка Щ-404, повреждена – порт Мурманска
17.05.42 – сторожевой корабль СКР-21, потоплен – бухта Иоканги
17.05.42 – сторожевой корабль «Бриз», поврежден – бухта Иоканги
17.05.42 – сторожевой корабль СКР-25, поврежден – бухта Иоканги
17.05.42 – сторожевой корабль СКР-22, поврежден – бухта Иоканги
18.05.42 – транспорт «Deer Lodge», поврежден – порт Мурманска
18.05.42 – тральщик Т-911, поврежден (повторно) – бухта Иоканги
18.05.42 – тральщик Т-904, поврежден – бухта Иоканги
21.05.42 – ледокол «Красин», поврежден – бухта Иоканги
25.05.42 – транспорт «Calrton», поврежден и потерял ход – Баренцево море, южнее острова Медвежий
25.05.42 – транспорт «Sygos», поврежден и на следующий день, потоплен подлодкой U-703 – Баренцево море, южнее острова Медвежий
27.05.42 – транспорт «Alamaq», потоплен – Баренцево море, западнее острова Медвежий
27.05.42 – транспорт «Mormacsul», потоплен – Баренцево море, западнее острова Медвежий
27.05.42 – эсминец «Garland», поврежден – Баренцево море, западнее острова Медвежий
27.05.42 – транспорт «Старый большевик», поврежден – Баренцево море, западнее острова Медвежий
27.05.42 – транспорт «Empire Lawrence», потоплен – Баренцево море, юго-восточнее острова Медвежий
27.05.42 – транспорт «Empire Parcel», потоплен – Баренцево море, южнее острова Медвежий
27.05.42 – транспорт «Ocean Voice», поврежден – Баренцево море, южнее острова Медвежий
27.05.42 – транспорт «City of Joilet», сильно поврежден и затонул на следующий день – Баренцево море, южнее острова Медвежий
27.05.42 – транспорт «Lowther Castle», потоплен – Баренцево море, южнее острова Медвежий
01.06.42 – транспорт S-52 «Empire Starlight», потоплен – порт Мурманска
01.06.42 – пароход «Субботник», потоплен – порт Мурманска
02.06.42 – подводная лодка Щ-404, повреждена – порт Мурманска
03.06.42 – транспорт «Steel Worker», подорвался на mine, выставленной с Ju-88, и затонул – Кольский залив, севернее мыса Мишуков
13.06.42 – посылное судно № 75, повреждено – порт Мурманска
18.06.42 – мотобот, потоплен – порт Мурманска
18.06.42 – четыре мотобота, сгорели у причала – порт Мурманска
21.06.42 – транспорт «Alcoa Cadet», подорвался на mine, выставленной с Ju-88, и затонул – Кольский залив, севернее мыса Мишуков
24.06.42 – тральщик «Gossamer», потоплен – Кольский залив, в районе мыса Мишуков
29.06.42 – баржа-паром, повреждена – порт Мурманска
04.07.42 – транспорт «Christopher Newport», поврежден и оставлен командой, на следующий день добит подводной лодкой – Баренцево море, севернее острова Медвежий
04.07.42 – транспорт «Navagino», поврежден и оставлен командой и вскоре добит артогнем с кораблей охранения – Баренцево море, юго-восточнее острова Надежды

- 04.07.42 – транспорт «William Hooper», поврежден и оставлен командой, в тот же день добит подлодкой – Баренцево море, юго-восточнее острова Надежды
- 04.07.42 – танкер «Азербайджан», поврежден – Баренцево море, юго-восточнее острова Надежды
- 05.07.42 – транспорт «Fairfield City», потоплен – Баренцево море, центральная часть
- 05.07.42 – транспорт «Peter Kerr», потоплен – Баренцево море, центральная часть
- 05.07.42 – спасательное судно «Zaafaran», потоплено – Баренцево море, центральная часть
- 05.07.42 – транспорт «Earlston», поврежден и оставлен командой, в тот же день добит подлодкой – Баренцево море, восточнее острова Надежды
- 05.07.42 – транспорт «Pan Kraft», поврежден и загорелся, оставлен командой и утром 7 июля взорвался – Баренцево море, центральная часть
- 05.07.42 – транспорт «Washington», потоплен – Баренцево море, восточнее острова Надежды
- 05.07.42 – транспорт «Bolton Castle», потоплен – Баренцево море, центральная часть
- 05.07.42 – транспорт «Paulus Potter», поврежден и оставлен командой, 13 июля добит подлодкой – Баренцево море, центральная часть
- 05.07.42 – транспорт «Daniel Morgan», поврежден и затем в тот же день добит подлодкой – Баренцево море, центральная часть
- 06.07.42 – транспорт «Pan Atlantic», потоплен – Баренцево море, северо-восточнее мыса Канин Нос
- 07.07.42 – сторожевой корабль «Сапфир», поврежден – Баренцево море, севернее мыса Канин Нос
- 09.07.42 – транспорт «Hoosier», поврежден и оставлен командой, 10 июля добит подлодкой – Баренцево море, северо-восточнее мыса Святой Нос
- 09.07.42 – транспорт «El Caritan», поврежден и оставлен командой, 10 июля добит подлодкой – Баренцево море, северо-восточнее мыса Святой Нос
- 10.07.42 – Спасательное судно «Zamalek», повреждено – Баренцево море, северо-восточнее мыса Святой Нос
- 10.07.42 – транспорт «Samuel Chase», поврежден – Баренцево море, северо-восточнее мыса Святой Нос
- 10.07.42 – транспорт «Ocean Voice», поврежден – Баренцево море, северо-восточнее мыса Святой Нос
- 10.07.42 – пароход «Вишера», потоплен – Белое море
- 26.07.42 – траулер РТ-7 «Сёмга», поврежден – порт Мурманска
- 26.07.42 – портовый буксир, поврежден – порт Мурманска
- 06.08.42 – баржа, повреждена – губа Эйна, полуостров Рыбачий
- 21.08.42 – парусно-моторная шхуна «Венера», повреждена – губа Эйна, полуостров Рыбачий
- 21.08.42 – мотобот, поврежден – губа Эйна, полуостров Рыбачий
- 13.09.42 – транспорт, «Empire Stevenson», потоплен – Гренландское море, юго-западнее Шпицбергена
- 13.09.42 – транспорт «Wacosta», потоплен – Гренландское море, юго-западнее Шпицбергена
- 13.09.42 – транспорт «Africaner», потоплен – Гренландское море, юго-западнее Шпицбергена
- 13.09.42 – транспорт «John Penn», потоплен – Гренландское море, юго-западнее Шпицбергена
- 13.09.42 – транспорт «Macbeth», потоплен – Гренландское море, юго-западнее Шпицбергена
- 13.09.42 – транспорт «Oregonian», потоплен – Гренландское море, юго-западнее Шпицбергена
- 13.09.42 – транспорт «Сухона», потоплен – Гренландское море, юго-западнее Шпицбергена
- 13.09.42 – транспорт «Empire Beumont», потоплен – Гренландское море, юго-западнее Шпицбергена
- 14.09.42 – транспорт «Mary Luckenbach», потоплен – Гренландское море, южнее Шпицбергена
- 15.09.42 – торпедный катер ТКА-11, поврежден – губа Большая Волоковая, полуостров Рыбачий
- 15.09.42 – торпедный катер ТКА-24, поврежден – губа Большая Волоковая, полуостров Рыбачий
- 18.09.42 – транспорт «Kentucky», потоплен – Баренцево море, северо-восточнее мыса Канин Нос
- 18.09.42 – тральщик «Sharpshooter», поврежден – Баренцево море, северо-восточнее мыса Канин Нос
- 18.09.42 – тральщик Т-887, поврежден – Белое море, у северного побережья полуострова Канин
- 18.09.42 – тральщик Т-883, поврежден – Белое море, у северного побережья полуострова Канин
- 18.09.42 – сторожевой катер СКА-16, выбросился на мелководье, затем сожжен командой – Мотовский залив
- 30.10.42 – плавучий перегружатель «Кама», поврежден – порт Мурманска
- 04.11.42 – транспорт «William Clark», поврежден – Гренландское море, 75 миль западнее острова Ян-Майен
- 04.11.42 – транспорт «Декабрист», поврежден и на следующий день в ходе нового налета потоплен – Баренцево море, 60 миль южнее острова Надежды
- 04.11.42 – баржа с мазутом, потоплена – северная часть Белого моря
- 05.11.42 – транспорт «Chulmleigh», поврежден и затем выбросился на берег – мыс Южный, остров Западный Шпицберген
- 05.11.42 – сторожевой корабль СКР-23, поврежден – северная часть Баренцева моря
- 08.12.42 – сторожевой корабль «Смерч», потоплен – поселок Роста, севернее Мурманска
- 09.12.42 – плавучий перегружатель «Кама», поврежден – порт Мурманска
- 07.01.43 – транспорт «Лена», поврежден – и сел на грунт порт Мурманска
- 15.01.43 – сторожевой катер № 15, поврежден – Мотовский залив
- 12.02.43 – британский транспорт, поврежден – порт Мурманска
- 25.02.43 – транспорт «Dover Hill», поврежден – Баренцево море, юго-восточнее острова Медвежий
- 26.02.43 – транспорт «Empire Portia», поврежден, загорелся и был оставлен командой – губа Сайда, Кольский залив
- 26.02.43 – дрейфтер МСО-2, поврежден – мыс Шарапов, полуостров Рыбачий
- 28.02.43 – ледокол «Каганович», поврежден – остров Данилов, горло Белого моря
- 28.02.43 – посыльный катер «Черноморец», поврежден – мыс Городецкий, полуостров Рыбачий

- 02.03.43 – тральщик Т-899, поврежден – мыс Городецкий, полуостров Рыбачий
08.03.43 – посыльный катер «Черноморец», поврежден – мыс Городецкий, полуостров Рыбачий
12.03.43 – траулер РТ-1, поврежден – порт Мурманска
13.03.43 – транспорт «Ocean Freedom», потоплен – порт Мурманска
13.03.43 – транспорт «Empire Kinsman», поврежден – порт Мурманска
13.03.43 – транспорт «Революция», поврежден – бухта Озерко, полуостров Рыбачий
31.03.43 – транспорт «Ямал», поврежден – бухта Озерко, полуостров Рыбачий
03.04.43 – эсминец «Разумный», поврежден – поселок Роста, севернее Мурманска
03.04.43 – подводная лодка К-15, повреждена – поселок Роста, севернее Мурманска
13.04.43 – пароход «Онега», поврежден – бухта Озерко, полуостров Рыбачий
09.05.43 – сторожевой корабль «Град», поврежден – Баренцево море, восточнее мыса Цыпнаволоок
09.05.43 – тральщик Т-885, поврежден легко – вход в Кольский залив
10.05.43 – подводная лодка М-104, повреждена – губа Большая Волоковая, полуостров Рыбачий
10.05.43 – буксир № 1, потоплен – мыс Кекурский, полуостров Рыбачий
11.05.43 – катер-тральщик № 404, поврежден и перевернулся вверх килем – губа Большая Волоковая, полуостров Рыбачий
12.05.43 – сторожевой корабль СКР-31, потоплен – Баренцево море, восточнее мыса Цыпнаволоок
12.05.43 – торпедный катер ТКА-21, поврежден, при буксировке взорвался и затонул – Баренцево море, восточнее полуострова Рыбачий
14.05.43 – подводная лодка М-122, потоплена – Баренцево море, восточнее мыса Цыпнаволоок
16.05.43 – дрейфтер МСО-3, поврежден – мыс Шарапов, полуостров Рыбачий
18.05.43 – транспорт «Пролетарий», поврежден – мыс Шарапов, полуостров Рыбачий
22.05.43 – дрейфтер МБ-3 «Сазан», потоплен – у входа в губу Ара, Мотовский залив
22.05.43 – дрейфтер «Лебедь», поврежден – у входа в губу Ара, Мотовский залив
03.06.43 – малый охотник за подводными лодками МО-124, поврежден – Баренцево море, севернее Кольского залива
05.06.43 – сторожевой катер № 11, поврежден – губа Мотка, полуостров Рыбачий
12.06.43 – малый охотник за подводными лодками МО-131, поврежден – Мотовский залив, в районе губы Эйна
13.06.43 – мотобот ММБ-32 «Академик Берг», потоплен – мыс Выевनावолок, у входа в Мотовский залив
14.06.43 – мотобот ПМБ-67, сгорел – мыс Выевनावолок, у входа в Мотовский залив
23.06.43 – малый охотник за подводными лодками МО-112, поврежден – вход в Кольский залив
26.06.43 – мотобот «Снежок», потоплен – мыс Городецкий, полуостров Рыбачий
26.06.43 – дрейфтер «Лебедь», поврежден и выбросился на берег – мыс Шарапов, полуостров Рыбачий
26.06.43 – малый охотник за подводными лодками МО-121, поврежден и затем затоплен – Баренцево море, в районе мыса Выевनावолок
18.07.43 – торпедный катер ТКА-22, поврежден – Баренцево море, в районе мыса Цыпнаволоок
21.07.43 – малый охотник за подводными лодками МО-123, потоплен – Мотовский залив, в районе губы Эйна
21.07.43 – малый охотник за подводными лодками МО-111, поврежден – Мотовский залив, в районе губы Эйна
24.07.43 – транспорт «Landaff», поврежден – Баренцево море, севернее острова Кильдин
03.08.43 – мотобот ПМБ-86, поврежден и выбросился на берег – Мотовский залив, в районе губы Эйна
03.08.43 – мотобот ПМБ-86, поврежден – Мотовский залив, в районе губы Эйна
03.08.43 – малый охотник за подводными лодками МО-124, поврежден – Баренцево море, в районе мыса Поганьनावолок
03.08.43 – малый охотник за подводными лодками МО-133, поврежден – Баренцево море, в районе мыса Поганьनावолок
03.08.43 – сторожевой корабль «Прилив», потоплен – Кильдинский плес
18.08.43 – сторожевой катер № 42, потоплен – восточная часть Мотовского залива
18.08.43 – дрейфтер ПМБ-61, потоплен – восточная часть Мотовского залива
19.08.43 – сторожевой катер № 9, потоплен – у мыса Шарапов, полуостров Рыбачий
12.09.43 – буксир М-37 «Мурманрыба», потоплен – Мотовский залив
12.09.43 – малый охотник за подводными лодками МО-132, поврежден – губа Эйна, полуостров Рыбачий
13.09.43 – торпедный катер № 13, легко поврежден – Пумманки, полуостров Средний
23.09.43 – паровая шаланда, повреждена – бухта Озерко, полуостров Рыбачий
23.09.43 – дрейфтер «Кильдин», потоплен – поселок Чан-Ручей, губа Ура
23.09.43 – парусно-моторная шхуна «Венера», потоплена – поселок Чан-Ручей, губа Ура
06.10.43 – плавбаза «Маяк», потоплена – Кувшинская Салма, Кольский залив
06.10.43 – торпедный катер, поврежден – Кувшинская Салма, Кольский залив
06.10.43 – торпедный катер, поврежден – Кувшинская Салма, Кольский залив
06.10.43 – малый охотник за подводными лодками МО-124, потоплен – Кувшинская Салма, Кольский залив
06.10.43 – торпедный катер № 11, поврежден и затем списан как не подлежащий ремонту – Кувшинская Салма, Кольский залив
06.10.43 – мотобот ПМБ-22, поврежден – мыс Сетьनावолок, у входа в Кольский залив
09.05.44 – тральщик Т-886, потоплен – Кольский залив
09.05.44 – сторожевой катер МО-435, потоплен – Кувшинская Салма, Кольский залив
09.05.44 – сторожевой катер МО-437, потоплен – Кувшинская Салма, Кольский залив
09.05.44 – сторожевой катер МО-439, потоплен – Кувшинская Салма, Кольский залив

09.05.44 – сторожевой катер МО-443, потоплен – Кувшинская Салма, Кольский залив
 09.05.44 – большой охотник за подводными лодками БО-207, поврежден и затем лег на грунт – Кувшинская Салма, Кольский залив
 23.02.45 – транспорт «Henry Bacon», потоплен – Баренцево море

Библиография

- Goss C. Sea Eagles. Luftwaffe anti-shopping units 1939–1941. Volume 1. Claccis Publications, England, 2005.
 Goss C. Sea Eagles. Luftwaffe anti-shopping units 1942–1945. Volume 2. Claccis Publications, England, 2006.
 Kemp P. The Russian Convoys 1941–1945. Arms and Armor Press, Great Britain, 1987.
 Mackay R. Britain's Fleet Air Arm in World War II. Schiffer Military History, USA, 2005.
 Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea 1939–1945. Annapolis, 1992.
 Smith R. & Goss C. & Pegg M. Schlachtflieger. Luftwaffe ground-attack units 1937–1945. Claccis Publications, England, 2006.
 Stahl P. W. Kampfflieger zwischen Eismeer und Sahara. Stuttgart, Motorbuch Verlag, 1974.
 Tagnow P. Die Geschichte des Lehrgeschwaders 1. Band 1. 1939–1942. VDM Heinz Nickel, Deutschland, 2004.
 Thomas A. Royal Navy Aces of World War 2. Osprey Publishing, Great Britain, 2007.
 Tillman B. Wildcat Aces of World War 2. Osprey Publishing, Great Britain, 1995.
 Urbanke A. Angriff auf Geleit bei B?renisel//Luftwaffe im Fokus. Edition 11/2007, Luftfarthverlag-Start.
- Абасов М.Г. На крыльях мужества. Баку, 1975.
 Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне. М., Воениздат, 1983.
 Арктические союзные конвои. СПб., 2000.
 Ачканов В.И., Павлович Н.Б. Советское военно-морское искусство в Великой Отечественной войне. М., Воениздат, 1977.
 Батлер Д., Гуайер Д. Большая стратегия. Воениздат, 1967.
 Бадигин К.С. На морских дорогах. М., Политиздат, 1978.
 Беккер К. Люфтваффе: рабочая высота 4000 м. Смоленск, Русич, 2004.
 Богуславский Н.А. Твои позывные, Северный. Мурманск, 1987.
 Боевой путь Советского ВМФ. М., Воениздат, 1988.
 Боевая летопись ВМФ. 1941–1942. М., Воениздат, 1992.
 Боевая летопись ВМФ. 1943. М., Воениздат, 1994.
 Бойко В.С. Крылья Северного флота. Мурманск, 1976.
 Бойко В.С. Выполняя родины наказ. Мурманск, 1985.
 Болдырев Р.Ю. Русский Север глазами германской разведки.
 Молотовск в документах армии «Норвегия». Материалы конференции «Война в Арктике». Архангельск, ПГУ им. М. В. Ломоносова, 2000.
 Вайнер Б.А. Северный флот в Великой Отечественной войне. М., Воениздат, 1964.
 Вайнер Б.А. Советский морской транспорт в Великой Отечественной войне. М., Воениздат, 1989.
 Воронин А.А. Мурманск в огне войны. Мурманск, 1979.
 В конвоях и одиночных плаваниях. Архангельск, 1985.
 Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. М., Центрполиграф, 2007.
 Головкин А.Г. Вместе с флотом. М., Финансы и статистика, 1984.
 Два конвоя: PQ-17 и PQ-18. М., АСТ, 2004.
 Иванов П.Н. Крылья над морем. М., Воениздат, 1973.
 Иноземцев И.Г. В небе Заполярья и Карелии. М., Воениздат, 1982.
 Ирвинг Д. Разгром конвоя PQ-17. М., Воениздат, 1971.
 Кабанов С.И. Поле боя – берег. М., Воениздат, 1977.
 Каневский З.М. Это было в полярных широтах. М., Политиздат, 1985.
 Ковалев С. «Базис Норд». Миф или Реальность?//Морской сборник. 2007, № 11.
 Курзенков С.Г. Под нами земля и море. М., Воениздат, 1960.
 Краснознаменный Северный флот. М., Воениздат, 1977.
 Майстер Ю. Восточный фронт: война на море. 1941–1945. М., Эксмо, 2003.
 Морин А.Б., Чернышев А.А. Сторожевые корабли типа «Ураган» в бою 1941–1945// Морская коллекция. 2005, № 5.
 Морозов М. Торпедоносцы Люфтваффе. М., Экспринт, 2005.
 На земле, в небесах и на море. Вып. 8. М., Воениздат, 1986.
 Папанин И.Д. Лед и пламень. М., Политиздат, 1986.
 Подлинная история люфтваффе. М., Эксмо, 2006.
 Полярные конвои. М., АСТ, 2003.
 Поночевский Ф.М. На краю земли советской. М., Воениздат, 1964.
 Пузырев В.П. Беломорская флотилия в Великой Отечественной войне. М., Воениздат, 1981.
 Потери боевых кораблей ВМФ СССР в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Львов, 1994.
 Роскилл С. Флот и война, т. 2. М., Воениздат, 1970.

- Роскилл С. Флот и война, т. 3. М., Воениздат, 1974.
 Рыбин Ю. Expertenstaffel за Полярным кругом//АвиаМастер. 1998, № 4.
 Северные конвои. Архангельск, 1991.
 Северные конвои. Вып. 2. М., Наука, 1994.
 Случ С. З. Советско-германские отношения в сентябре – декабре 1939 года и вопрос о вступлении СССР во Вторую мировую войну// Отечественная история. 2000, № 5.
 Сорокин З.А. В небе Заполярья. М., ДОСААФ, 1963.
 Хардамов Н.М. Трудная миссия. М., Воениздат, 1983.
 Через фиорды. М., Воениздат, 1969.
 Филипенко Н.П. Катера против истребителей//Сборник «Северные конвои: исследования, воспоминания, документы». М., «Наука», 1994.

Периодическая печать:

- Морской сборник.
 «Гангут», № 18 за 1999 г.
 Военно-исторический журнал, № 2 за 1986 г.
 Военно-исторический журнал, № 11 за 1971 г.
 Военно-исторический журнал, № 4 за 1972 г.

Интернет:

<http://www.diamant.ru/archive/photos/2A088.htm>

Примечания

- 1 - 12.09.1957 г. он был переименован в Северодвинск.
- 2 - Представлял собой аналог нынешнего Правительства РФ. Народные Комиссары (Наркомы) возглавляли народные комиссариаты (аналоги министерств), отвечавшие за определенные сферы деятельности.
- 3 - Ныне Сорокская губа.
- 4 - Это были эсминцы типа «Новик», спущенные на воду еще в 1915 г. Первый до конца 1922 г. носил название «Забияка», а второй сначала до апреля 1925 г. назывался «Капитан Керн», потом – «Рыков». После того как в 1937 г. сам Рыков был арестован как «враг народа», эсминец переименовали в «Валериан Куйбышев».
- 5 - В августе 1934 г. эти две лодки соответственно получили литерно-цифровые обозначения Д-1 и Д-2. Затем 13.11.1940 г. Д-1 погибла в Мотовском заливе во время пробного глубоководного погружения после ремонта. Д-2 благополучно пережила войну и после вывода из боевого состава была установлена в виде памятника в Ленинграде.
- 6 - В тот период Мурманская область входила в состав Ленинградской области в качестве автономного Мурманского края. Она была выделена в отдельную область только 28.05.1938 г.
- 7 - До революции это был город Александровск, но затем он был переименован и понижен в статусе до села.
- 8 - Это также был корабль типа «Новик». Он был спущен на воду в октябре 1915 г., но достроен и введен в строй только лишь в 1928 г. Первоначально назывался «Капитан Белли», а затем в июле 1926 г. был переименован в «Карл Либкнехт».
- 9 - Затем в августе 1934 г. она получила обозначение Д-3. В июне 1942 г. она не вернулась из боевого похода к побережью Норвегии, предположительно подорвавшись на mine.
- 10 - Позднее капитан 1-го ранга Закупнев все же был понижен в должности и назначен командиром 2-й группы канонерских лодок. 19.03.1937 г. он был арестован по обвинению в участии в военно-троцкистском заговоре и 4 сентября того же года расстрелян. При этом «признания», выбитые следователями НКВД у Закупнева, послужили отправной точкой для массовых арестов среди командного состава флота.
- 11 - Постановлением ЦИК и СНК СССР от 22.09.1935 г. в армии и на флоте были введены персональные воинские звания. Звание флагмана 1-го ранга соответствовало армейскому званию комкора.
- 12 - Соответствовало армейскому званию командарма 1-го ранга.
- 13 - 07.05.1940 г. были введены адмиральские звания для высшего комсостава флота. Флагман 2-го ранга приравнивался к контр-адмиралу, флагман 1-го ранга – к вице-адмиралу, флагман флота 2-го ранга – к адмиралу, а флагман флота 1-го ранга – к адмиралу флота.
- 14 - Имели водоизмещение 56 т, длину 26,9 м и ширину 4,02 м. Три бензиновых двигателя мощностью 2250 л.с. позволяли им развивать скорость 25 узлов. Вооружение включало две 45-мм пушки и два 12,7-мм пулемета. Они были оборудованы двумя бомбосбрасывателями и могли брать на борт восемь больших или 20 малых глубинных бомб.
- 15 - Международный обмен метеопрогнозами был полностью прекращен сразу же после начала боевых действий в сентябре 1939 г.
- 16 - Соответствовало званию капитана 1-го ранга.
- 17 - 03.11.1939 г. «Сити оф Флинт» достиг порта Хеугесунн, на юго-западе Норвегии. Однако местные власти не разрешили ему войти, заявив, что считают немецких моряков захватчиками. Вскоре поблизости появились британские боевые корабли, и у призывной команды не оставалось иного выбора, кроме как сдаться норвежцам. Немцы были интернированы и помещены в крепость, а судно 6 ноября передали снова в распоряжение американской команды. Выгрузив все 4000 тонн смазочных масел в порту Бергена, оно отправилось в обратный путь в США.
- 18 - 25.11.1941 г. «Комет» благополучно вернулся в Гамбург. 14.10.1942 г. он вышел в свой второй рейд, но при прохождении через Ла-Манш был атакован и потоплен английским торпедным катером МВТ-236.

- 19** - Сейчас там находится база атомных подводных лодок Северного флота. В ней, в частности, размещены тяжелые атомные подводные ракетные крейсеры проекта 941 «Акула», получившие на Западе кодовое обозначение «Тайфун». Это самые крупные подводные корабли в мире, длиной 170 метров, надводным водоизмещением 23 200 тонн и вооруженные двадцатью баллистическими ракетами РСМ-52.
- 20** - Подробнее о деятельности Ровеля и его авиагруппы можно прочитать в книге «Самолеты-призраки Третьего рейха» (М., АСТ, 2007).
- 21** - В некоторых источниках этот аэродром, расположенный западнее города Киркенес, называют Хебуктен. Однако в немецких документах он именуется именно по названию города, то есть Киркенес.
- 22** - В ноябре 1942 г. он был переименован в 19-й горнострелковый армейский корпус.
- 23** - Затем 26.06.1941 г. полк получил еще двенадцать И-16.
- 24** - На авиазаводе № 31 в Таганроге в 1938–1940 гг. собрали 27 ГСТ. Причем конец их производству положило эмбарго на поставки в СССР, наложенное правительством США после начала советско-финляндской войны.
- 25** - Ныне город Печенга Мурманской обл.
- 26** - 27.06.1941 г. в войну против СССР вступила и Венгрия. Интересно, что это произошло после налета якобы советских бомбардировщиков на город Кашша (ныне г. Кошице на территории Словакии).
- 27** - В годы войны она занималась строительством укрытий, светомаскировкой, учетом и ликвидацией последствий бомбежек, уничтожением неразорвавшихся бомб. Организационно МПВО входила в структуру Наркомата внутренних дел (НКВД).
- 28** - Рыболовное судно, предназначенное для лова дрифтерными, т. е. свободно плавающими после постановки, сетями. Их отличительные особенности: низкий надводный борт и свободная палуба в носовой части для механизмов, выбирающих сети.
- 29** - Была введена в строй еще в 1912 г. и до 1923 г. называлась «Кама». Имела водоизмещение 1982 тонны, а ее команда в 1941 г. состояла почти из трехсот человек.
- 30** - Ремонтные работы на нем были полностью завершены к 15.07.1941 г.
- 31** - Имеется в виду сторожевой корабль «Смерч».
- 32** - В дальнейшем трудности с доставкой на плацдарм боеприпасов и продовольствия, а также с эвакуацией раненых становились все больше. И 03.08.1941 г. весь личный состав десанта был перевезен кораблями Северного флота на восточный берег губы Западная Лица, занятый советскими войсками.
- 33** - В различных источниках имеются разночтения в обозначениях сторожевых катеров, катеров-тральщиков и тральщиков Северного флота, переоборудованных из траулеров, дрифтеров и рыболовных мотоботов. Они вызваны тем, что при включении в боевой состав флота они вместо прежних названий получали буквенно-цифровые обозначения, которые при этом почему-то не совпадали с их бортовыми номерами. Так, тральщик Т-886 имел бортовой номер 31, и возможно, что в данном случае речь идет именно о нем.
- 34** - В апреле 1942 г. части эсминца подняли и отбуксировали в Мурманск. Позже корму «Стремительного» использовали при восстановлении поврежденного эсминца «Разъяренный».
- 35** - Имел тоннаж в 3870 брт и до 1937 г. назывался «Ян Рудзутак».
- 36** - Всего в конце июня – августе 1941 г. для нужд Северного флота были мобилизованы 255 судов, в основном траулеры, дрифтеры и мотоботы.
- 37** - В феврале 1942 г. 426-й ОЗАД возглавил капитан О. А. Ахтунин.
- 38** - Ныне находится на территории Финляндии.
- 39** - Общее название трех поселков в северной части Архангельска.
- 40** - Конвой из Исландии в Архангельск и Мурманск получили обозначение PQ, а шедшие обратно – QR.
- 41** - Кстати, Россия, как правопреемница СССР, до сих пор в полном объеме не расплатилась за эти поставки.
- 42** - Оно является верховным органом управления и командования британским Королевским военно-морским флотом (Royal Navy). Его совет состоит из десяти членов, из них пять – военные моряки в звании адмиралов, которых называют лордами. Первый лорд Адмиралтейства является высшим руководителем и членом британского кабинета министров, 1-й морской лорд – начальник морского штаба, 2-й морской лорд – начальник департамента личного состава, 3-й морской лорд – начальник технического департамента, а 4-й морской лорд – начальник департамента снабжения и морских перевозок.
- 43** - По воспоминаниям контролера местной таможни Юлии Петровой, один из них привез авиационный спирт. Едва от танкера были протянуты шланги, как один тут же был оперативно надрезан и у «источника» выстроилась целая очередь жаждущих.
- 44** - Воинское звание в Royal Navy, которое соответствует званию капитана 1-го ранга в советском военно-морском флоте.
- 45** - Сам Петрозаводск в это время был занят финскими войсками.
- 46** - Приказом Наркома ВМФ СССР № 10 от 18.01.1942 г. он был преобразован из 72-го САП ВВС СФ.
- 47** - Подробнее об ударах советской авиации по аэродромам Люфтваффе рассказано в книге ««Лаптежник» против «черной смерти»».
- 48** - Затем 01.06.1942 г. во время очередного налета Люфтваффе транспорт «Эмпайр Старлайт» был добит и затонул.
- 49** - Всего за годы войны сигнал «ВТ» подавался в Мурманске около 800 раз! Из этого родился миф, что якобы «город пережил 800 вражеских налетов». На самом деле объявление воздушной тревоги и действительный налет – это, как говорится, две большие разницы.
- 50** - Английское название американского истребителя Р-40Е, а истребитель Р-4 °С был назван англичанами «Томагавком».

- 51** - Поселок и река имели несколько вариантов названия: Иоканга, Иоканка и Иоканьга. Ныне официально утвердилось последнее название.
- 52** - 03.11.1942 г. «Бриллиант», лежавший на небольшой глубине, подняли. После восстановительного ремонта он в конце июня 1944 г. вновь был введен в строй. 23.09.1944 г. при проводке конвоя ВД-1 он в Карском море, западнее пролива Вилькицкого, был торпедирован немецкой подлодкой U-957 капитан-лейтенанта Герда Шаара (Gerd Schaar). В течение двух минут сторожевик затонул вместе со всей командой из 64 человек.
- 53** - Морская единица длины, равная 1/10 морской мили, или 182,5 м.
- 54** - Такое обозначение 26.06.1942 г. получила 10.(Z)/JG5.
- 55** - 24.12.1942 г. «Смерч» подняли, и затем до сентября 1944 г. он простоял на восстановительном ремонте.
- 56** - Выше уже говорилось о различиях, встречаемых в обозначениях малых боевых кораблей Северного флота, переоборудованных из рыболовецких траулеров. Так, тральщик Т-895 (бывший траулер РТ-84 «Гольфстрим») имел бортовой номер 41, и, возможно, в данном случае речь идет о нем.
- 57** - Немецкие пилоты называли свои машины по третьей букве в бортовом коде (в данном случае «4D+CN»), обозначавшей самолет в эскадрилье.
- 58** - 42-летний Ханс Фриче (Hans Fritsche) был не простым военным корреспондентом, а главой службы новостей отдела прессы рейхсминистерства пропаганды. Затем в ноябре 1942 г. он возглавил отдел радиовещания, а также и всю пресс-службу Третьего рейха. Фриче был самым популярным немецким радиокомментатором того времени. Его выступления отличались от речей Геббельса тщательно подобранными аргументами. В 1946 г. он предстал перед международным военным трибуналом в Нюрнберге, но был признан невиновным. Судьи посчитали, что сильные пропагандистские заявления, которые делал Фриче в своих передачах, не были направлены на подстрекательство к совершению зверств по отношению к покоренным народам.
- 59** - Была сформирована в феврале 1942 г. Поначалу в ней имелись всего 26 истребителей, в основном бипланы И-15 и И-153, но затем в состав дивизии вошел 729-й ИАП, вооруженный 22 «Харрикейнами». На 01.06.1942 г. в 102-й ИАД насчитывались уже 82 истребителя.
- 60** - Подробно об этом эпизоде рассказано в книге «Самолеты-призраки Третьего рейха. Секретные операции Люфтваффе» (М., АСТ, 2007).
- 61** - Его иногда ошибочно называют мыс Пикшуева, однако его название образовалось от названия рыбы – пикша. Он также имеет второе название – мыс Тонкий Нос.
- 62** - Ныне становище Земляное.
- 63** - Был сформирован в мае 1941 г. и входил в состав 36-й ИАД ПВО Киева. 20.08.1941 г. после больших потерь полк отправлен на переформирование. В мае 1942 г. его включили в ударную группу Ставки ВГК, действовавшую в районе Ленинграда. 2 июля того же года эту группу переименовали в Особую морскую группу и отправили на Северный флот.
- 64** - По словившейся в разведывательной авиации Люфтваффе практике командиром экипажа самолета-разведчика был именно штурман, или, как его иногда еще называли, летчик-наблюдатель.
- 65** - Уже в 01.45 13.04.1942 г. «Киев» торпедировала подлодка U-435, и тот в течение семи минут ушел на дно. Его экипажу крупно повезло, поскольку уже через 30 минут плавания в холодных водах Баренцева моря его подобрал британский вооруженный траулер «Блэкфлай».
- 66** - На следующий день – 03.05.1942 г. – еще остававшийся на плаву «Ютланд» был добит подлодкой U-251 капитан-лейтенанта Генриха Тимма (Heinrich Timm). На его борту находилось 1560 тонн военных грузов, в том числе 500 тонн кордита (бездымного пороха).
- 67** - Звание пайлэт-офицера (Pilot Officer) в RAF соответствовало званиям лейтенанта в Люфтваффе и в ВВС Красной Армии.
- 68** - Но на плаву «Сирок» оставался недолго. Уже в 02.59 26.05.1942 г. в его левый борт попали две торпеды, выпущенные подлодкой U-703 капитан-лейтенанта Хейнца Бильфельда (Heinz Bielfeld). Судно разломилось на две части и в течение полутора минут скрылось под водой. Из 39 человек его команды погибли одиннадцать, но остальные спаслись.
- 69** - 23.09.1942 г. он был посмертно награжден Рыцарским Крестом.
- 70** - Авиаторпеда F5 имела заряд взрывчатки 175 кг, а F5b – 200 кг.
- 71** - Брошенный «Олдерсейл» проплавал еще два дня и только днем 07.07.1942 г. был добит артиллерийским огнем с подлодки U-457.
- 72** - Брошенный «Паулус Потгер» превратился в настоящий «летучий голландец». Он благополучно продрейфовал в Баренцевом море целую неделю и только утром 13.07.1942 г. был обнаружен подлодкой U-255 капитан-лейтенанта Рейнарта Рехе (Reinhart Reche). Немцы высадились на него и даже пытались запустить его машину, но быстро поняли, что сделать это невозможно. Тем не менее подводники заполучили ценный трофей – тяжелый ящик с конфиденциальными документами, найденный на ходовом мостике. После этого судно было потоплено.
- 73** - Уже в 02.56 10.07.1942 г. он был добит подлодкой U-376.
- 74** - Воинское звание в RAF, которое соответствовало званию полковника в ВВС Красной Армии.
- 75** - *Tramp* – буквально «бродяга». Трамповые суда перевозили массовые, малоценные грузы. Их отличительной особенностью были умеренная скорость хода и возможность приема разнородных грузов. Трамповое или нерегулярное судоходство осуществлялось преимущественно по случайным направлениям, без определенного расписания движения.
- 76** - Это звание соответствовало званию майора в ВВС Красной Армии.
- 77** - По другим данным, он был сбит бортстрелком Bv-138.
- 78** - Прежний командир группы гауптман Херрман 19.07.1942 г. был переведен в Генеральный штаб Люфтваффе.

- 79** - «Хэмпден» впустую простояли в Ваенге до конца проводки конвоя, так и не дождавшись выхода в море немецкой эскадры. После этого по решению правительства Великобритании торпедоносцы были переданы ВВС Северного флота в счет поставок в рамках ленд-лиза.
- 80** - В некоторых источниках потом писали, что Пе-3 якобы погибли не по вине погоды и плохой ориентации их экипажей, а были сбиты «в неравном бою» с немецкими бомбардировщиками.
- 81** - Через десять дней лишь одна шлюпка, в которой находились 19 моряков, включая капитана Беляева, смогла достичь о. Надежды. Во время зимовки большинство из них умерли, и до лета 1943 г. дожили лишь трое, среди которых опять же был капитан «Декабриста». Затем они были взяты в плен немецкими подводниками, которые фактически спасли им жизнь. Общее число погибших из команды «Декабриста» составило 77 человек.
- 82** - Панамский транспорт «Баллэт» тоннажем 6131 брт ночью сел на мель на входе в Кольский залив. Он получил две пробоины в носовой части, и его пришлось разгружать на месте. Еще пять судов отправились в Архангельск, куда затем и прибыли 5–6 января.
- 83** - Ежемесячный литературно-политический журнал, издающийся в Нью-Йорке. Одно из старейших и наиболее уважаемых в США периодических изданий.
- 84** - В него 14.10.1942 г. был преобразован 2-й Гв. САП ВВС СФ.
- 85** - Тем не менее в последнее время распространились сведения, что немцы мало бомбили Молотовск не иначе как из-за «очень сильной его ПВО». Вроде как четыре батареи устаревших зениток представляли реальную угрозу для пикирующих бомбардировщиков.
- 86** - После выписки из госпиталя Панин был комиссован и вскоре скончался от последствий полученного ранения. Посмертно он был награжден орденом Ленина.
- 87** - Ныне улица Полярные Зори.
- 88** - Отклонение магнитной стрелки от направления магнитного меридиана вследствие влияния больших масс железа, например корпуса корабля.
- 89** - 07.02.1944 г. она была сначала переименована в 4./SG5, а затем 17.05.1944 г. – в 1./SG5.
- 90** - Сформирована в январе 1943 г. из 2-го Гв. ИАП, 20-го, 27-го и 78-го ИАП. Затем в июле того же года была переименована в 6-ю ИАД ВВС СФ.
- 91** - Вместо нее в глубине от берега, около поселка Новая Титовка, были установлены две новые 105-мм батареи, которые уже 7 июня начали систематически обстреливать все суда на входе в губу Большая Мотка.
- 92** - Это были рыболовные мотоботы, называвшиеся до войны соответственно «Линек» и «Байдуков». Первый имел водоизмещение 92,8 т, а второй – 40,2 т. Каждый был вооружен одной 45-мм пушкой и одним 7,62-мм пулеметом.
- 93** - До 05.04.1942 г. он имел обозначение МО-141.
- 94** - С января 1943 г. он входил в состав вновь сформированной 5-й минно-торпедной авиабригады (МТАБ) ВВС СФ. В эту бригаду также вошли 95-й ИАП, 29-й БАП, 24-й и 36-й МТАП.
- 95** - Он погиб 26.08.1943 г. Затем 22.01.1944 г. ему посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза. Согласно официальным данным, майор Панин сбил 13 самолетов.
- 96** - Бывший 233-тонный дрейфтер «Рында». В начале июля 1941 г. его мобилизовали, вооружили двумя 45-мм орудиями, двумя 12,7-мм и двумя 7,62-мм пулеметами и затем включили в состав Северного флота.
- 97** - Начал войну младшим лейтенантом в составе 72-го САП ВВС СФ. Затем его перевели заместителем командира эскадрильи в 27-й ИАП, а позднее – командиром эскадрильи в 78-й ИАП. К июлю 1943 г. капитан Адонкин выполнил 365 боевых вылетов, из них 31 – на штурм наземных целей и кораблей, и в 42 воздушных боях сбил 13 самолетов. 22.01.1944 г. ему присвоили звание Героя Советского Союза. Получив звание майора, Адонкин стал заместителем командира 255-го ИАП, однако уже 17.03.1944 г. погиб в воздушном бою.
- 98** - Как уже отмечалось выше, буквенно-цифровые обозначения сторожевых катеров Северного флота не совпадали с их бортовыми номерами, что приводило к разночтениям. Возможно, в данном случае речь идет о сторожевых катерах № 9 и 10, имевших бортовые номера 211 и 212.
- 99** - В 1944 г. плавбазу «Маяк» подняли, после чего она использовалась как отопитель. После войны ее списали на слом.
- 100** - Это был катер типа Д-3. Он имел водоизмещение 36,2 тонны, деревянный корпус длиной 22,2 метра и шириной 1,8 метра. Три бензиновых двигателя мощностью 2400 л.с. позволяли развивать скорость до 35 узлов. Он был вооружен двумя 533-мм торпедными аппаратами, одной 20-мм зенитной пушкой и двумя 12,7-мм пулеметами и мог брать на борт четыре или восемь глубинных бомб. Всего были построены 73 торпедных катера типа Д-3.
- 101** - 07.02.1944 г. 14.(Jabo)/JG5 переименовали в 4./SG5. В апреле – мае 1944 г. эскадрилья действовала с аэродромом Алакуртти и Сальмиярви.
- 102** - В конце августа и в октябре 1944 г. в Мурманск были доставлены еще четыре и три таких катера, которые были переданы Северному флоту.
- 103** - 17.05.1944 г. она была переименована в 1./SG5.
- 104** - Зато истребители и штурмовики 5-го воздушного флота Люфтваффе, несмотря на свою малочисленность, продолжали действовать весьма активно. Об этом говорит тот факт, что ВВС СФ в течение 1944 г. потеряли 320 самолетов, а 7-я воздушная армия – еще 264.
- 105** - 15.09.1944 г. 5-й воздушный флот Люфтваффе был расформирован.
- 106** - Звание в британской морской авиации, которое соответствовало званию старшего лейтенанта в ВВС Красной Армии.
- 107** - Так первоначально называли поступающие по ленд-лизу в Англию американские истребители Грумман F4F «Уайлдкэт».