

Научная статья

DOI: 10.17748/2686-8814-2020-2-5-7-17

УДК 908

Геннадий Михайлович Курков

Совет Ейского отделения РВИО

г. Ейск, Россия

e-mail: kurkovgm@mail.ru

**БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЛЁТЧИКОВ СЕВЕРНОГО ФЛОТА
В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

Аннотация. В работе автор показал начало процесса становления Северного морского флота, трудности в его создании в 1936 г. были вскрыты проблемы, связанные с незначительным количеством техники, низкими летными качествами самолетов. Отмечена важная роль командующего ВВС СФ, комбрига Александра Алексеевича Кузнецова в деле оснащения и подготовки флота накануне войны. Автор выявил особенности боевой работы авиации в Заполярье в годы Великой Отечественной войны, ее деятельности по сопровождению и прикрытию конвоев с ленд-лизом. Было акцентировано внимание на судьбе дважды Героя Советского Союза Сафонова Бориса Феоктистовича, выдающегося советского летчика.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, военно-воздушные силы (ВВС), Морская авиация Северного флота (СФ), смешанный авиационный полк (САП), авиаэскадрилья (аэ), конвои союзников, Ейское военно-морское авиаучилище (ВМАУ) имени Сталина, бомбардировщики, истребители, торпедоносцы, героизм, самоотверженность.

Для цитирования: Курков Г.М. Боевая деятельность лётчиков Северного флота в годы Великой Отечественной войны. *Культурный ландшафт регионов* 2020. Том. 2. № 5. с.07-17.

DOI: 10.17748/2686-8814-2020-2-5-7-17

Original article

Gennady M. Kurkov

Council of the Yeisk Branch of the RWIO

Yeisk, Russia

e-mail: kurkovgm@mail.ru

COMBAT ACTIVITY OF NORTHERN FLEET PILOTS DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

Annotation. In this work, the author showed the beginning of the process of formation of the Northern sea fleet, difficulties in its creation in 1936. the problems associated with a small amount of equipment and low flight qualities of aircraft were revealed. The important role of the commander of the SF air force, brigade commander Alexander Kuznetsov in equipping and training the fleet on the eve of the war was noted. The author has identified the features of the combat operation of aviation in the Arctic during the great Patriotic war, its activities in escorting and covering convoys with lend-lease. Attention was focused on the fate of twice hero of the Soviet Union Safonov Boris Feoktistovich, an outstanding Soviet pilot.

Keywords: the Great Patriotic war, the air force (air force), naval aviation of the Northern fleet (SF), mixed aviation regiment (SAP), air squadron (AE), allied convoys, Yeisk naval aviation school (VMAU) named after Stalin, bombers, fighters, torpedo bombers, heroism, selflessness.

For citation: Kurkov G.M. Combat activity of Northern Fleet pilots during the Great Patriotic War. Cultural landscape of the regions. 2020. Vol. 2. no. 5. PP. 07-17.

DOI: 10.17748/2686-8814-2020-2-5-7-17 (In Russ.)

2020 г. – год 75-летнего юбилея Победы советского народа в Великой Отечественной войне и 105-ой годовщины образования Ейского авиаучилища. Тысячи лётчиков морской авиации «стали на крыло» в этом знаменитом училище. Сотни выпускников, обучавшихся в Ейском военно-морском авиаучилище имени Сталина (далее в тексте ВМАУ) воевали в составе авиаполков в Заполярье.

Актуальность исследования вызвана складывающейся в мире ситуацией открытого искажения исторической правды о Второй мировой войне, часто идущей от официальных лиц европейских государств.

Об итогах и цене Победы, ее значении должны помнить и россияне, ведь это часть нашей национальной истории, основание нашего самосознания.

Цель исследования состоит в том, чтобы показать героические страницы из жизни авиации Северного флота в его борьбе с врагом, сотрудничество с союзниками по антифашистскому блоку, установившееся в годы войны.

О боевой работе лётного состава в условиях Заполярья писали советские исследователи Д. Герасименко, И. Колкер, Ф. Нехорошков, российские историки В.

Золотарев, И. Козлов и др. Деятельность некоторых наиболее выдающихся советских асов Северного флота рассматривалась в работах М. Жирохова, Ю. Рыбина.

Автору статьи посчастливилось лично работать и беседовать с непосредственным участником боевых действий авиации Северного флота в тяжелейший период нашей истории – годы Великой Отечественной войны – Героем Советского Союза Галкиным Павлом Андреевичем. Он получил это высокое звание в далёком 1944 г. за мужество и героизм, проявленные при выполнении боевых задач в качестве штурмана самолёта-торпедоносца типа «Бостон А-20ж», входившего в состав Морской авиации СФ. В декабре 2019 г. Павел Андреевич отпраздновал 97-ю годовщину со дня рождения.

На Северном флоте бомбардировочная и минно-торпедная авиация появилась почти на 10 лет позже, чем на Балтийском и Чёрноморском флотах. Причиной стало то, что этот театр военных действий (ТВД) командование Авиации ВМФ и самого Народного комиссариата (Наркомата) ВМФ рассматривало как второстепенный в будущей войне. Короткая, но ожесточённая война с Финляндией не смогла показать все проблемы, связанные с организацией и ведением боевых действий в условиях Заполярья в связи с отсутствием на Севере достаточного количества ударной авиации. Поэтому к началу Великой Отечественной войны удары по противнику на земле и море могла наносить лишь одна бомбардировочная эскадрилья самолётов типа СБ (скоростной бомбардировщик) из состава 72-го смешанного авиационного полка (САП) ВВС СФ. Эта эскадрилья была сформирована на базе самолётов и экипажей сухопутных частей Красной Армии в ходе советско-финской войны и передана флоту в декабре 1939 г. Морская авиация вступила в войну, находясь в стадии совершенствования организационно-штатной структуры и технического перевооружения. Штурмовики, пикирующие бомбардировщики, противолодочные самолёты в её составе полностью отсутствовали. Недостаточным было и количество торпедоносцев.

В 1933 г. командованием ВМФ было принято решение о воссоздании Северной военной флотилии (с мая 1937 г. – Северного флота). Главной базой флотилии был выбран посёлок Полярный, тыловой базой – губа Ваенга (Грязная), судоремонтной – Мурманск. Это послужило толчком для создания авиационных структур. Постоянный аэродром Морской авиации должен был находиться в губе Грязная (ныне пос. Сафоново) с последующим его расширением в Росляково и Чалмпушку [1, с. 8].

Официальной датой создания ВВС СФ считается 18 августа 1936 г. В этот день был подписан приказ Народного комиссара (в дальнейшем НК) ВМФ о перебазировании на Север первого авиационного подразделения – 7-го отдельного морского разведывательного звена (ОМРЗ) из 105-й авиабригады ВВС БФ (Балтийского флота). А 17 сентября 1936 г. под командованием старшего лейтенанта В.П. Степанова по железной дороге из Ленинграда в Мурманск доставили три самолёта МБР-2 (морской ближний разведчик). Позднее, с поступлением техники и личного состава авиазвена переформировали в 45-ю авиаэскадрилью (ОМБРАЭ).

В августе 1939 г. была введена должность командующего ВВС СФ, на которую назначили комбрига Александра Алексеевича Кузнецова (с 04.06.1940 г. – генерал-майор авиации). Александр Алексеевич в 1932 г. окончил в Ейске ВМАУ им. И.В.Сталина. Участник боёв в Испании и войны с Финляндией. 16 сентября 1939 г. на основании приказа НК ВМФ СССР № 00124 на базе 45-й ОМБРАЭ сформировали 118-й морской ближнеразведывательный авиаполк ВВС СФ.

Советско-финская война показала, что одной разведывательной авиации в составе флота недостаточно. Поэтому в конце декабря 1940 г. из Белорусского особого военного округа (БелОВО) на Север прибыли две истребительные аз (на И-15 бис и И-16) и бомбардировочная эскадрилья СБ. К началу Великой Отечественной войны авиация СФ была самой малочисленной в сравнении с ВВС других флотов. На 22 июня 1941 г. в её составе было всего 116 самолётов. Минно-торпедной и штурмовой авиации в составе ВВС СФ не было [2, с. 266].

Имеющихся сил было явно не достаточно для противодействия ВВС врага. Поэтому на основании приказов НК ВМФ в июле 1941 г. с Балтики на Север перебазировали эскадрилью самолётов в составе 9 СБ, от промышленности было передано 6 пикирующих бомбардировщиков Пе-2 и 10 истребителей МиГ-3, из других частей ВМФ 22 истребителя И-16, а в августе – ещё 10 истребителей И-153 из ВВС ЧФ. Все эти самолёты вошли в состав 72-го САП. 8 сентября 1941 г. в Североморск прибыли 24 самолёта «Харрикейн» 151-го авиакрыла RAF, которые перелетели туда с английского авианосца «Аргус». 12 сентября 1941 г. с Балтики из 1-го МТАП было перебазировано авиационное звено самолётов ДБ-3ф, возглавляемое И.Я. Гарбузом. Эти три машины также вошли в состав 72-го САП и заложили основу минно-торпедной авиации Северного флота СССР. Уже 15 сентября 1941 г. состоялся первый боевой вылет самолётов ДБ-3ф. А 11 октября 1941 г. НК ВМФ приказал сформировать в составе ВВС СФ истребительный полк, вооружённый английскими самолётами «Харрикейн». Командиром полка был назначен Герой Советского Союза капитан Б.Ф.Сафонов. К 25 октября был сформирован новый 78-й ИАП, основу которого составили опытные пилоты 72-го САП ВВС СФ.

К 13 ноября 1941 г., в связи с нехваткой бомбардировщиков в составе ВВС СФ, 10 самолётов У-2 были вооружены. На них установили пулемёты и бомбодержатели. Эти самолёты подготовили для действий ночью и в сложных метеословиях, когда применение других самолётов было затруднено. Практически сразу после перевооружения самолёты У-2 стали использоваться как ночные бомбардировщики [3]. По докладу Военного Совета СФ Наркому ВМФ, в составе бомбардировочной авиации ВВС СФ на 23 декабря 1941 г. оставалось всего семь СБ, два ДБ-3 и один Пе-2.

Самолёты морской авиации Северного флота обеспечивали безопасность морских коммуникаций. Морские конвои союзников во время Великой Отечественной войны преодолевали тысячи миль с целью доставить необходимые нашим войскам вооружение, военную технику, боеприпасы и продовольствие. В соответствии с обязательствами, принятыми на Московской конференции 29 сентября – 1 октября 1941 г., а также другими соглашениями между СССР, США и Великобританией, конвои союзников доставляли в СССР вооружение и другие грузы из США и Великобритании. Из СССР для этих стран отправляли стратегическое сырьё (см. Московские совещания 1943 и 1945 г.). Конвои формировались в Великобритании и Исландии. В зависимости от ледовой обстановки их маршруты пролегали севернее или южнее о. Медвежий. Грузы доставлялись в Архангельск, Северодвинск и Мурманск. Обратные конвои формировались в портах Архангельска и Мурманска. Переходы осуществлялись за 6–10 суток. В состав конвоев в 1941 г. включали 6 – 10 союзных и советских транспорта, с марта 1942 г. 16–40, с февраля 1944 г. 30–49, в 1945 г. 22–26 транспортов (с 1942 г. более 50% торговых судов в конвое были американскими).

Обеспечение безопасного перехода конвоев возлагалось на английские корабли. В операционной зоне советского Северного флота охранение усиливалось советскими кораблями и авиацией. В отдельных случаях общее число советских кораблей, обеспечивающих переходы конвоев союзников, достигало 40. В период ледостава в Белом море движение конвоев союзников обеспечивалось советскими ледоколами.

Первый английский конвой прибыл в Архангельск 31 августа 1941 г. Немецко-фашистское командование в 1941 г. рассчитывало на «молниеносную войну» и не предпринимало активных действий против конвоев, но с 1942 г. начало привлекать для этого значительные силы [4].

23 марта 1942 г. из 4-го МТАП ВВС ТОФ (Тихоокеанского флота) на Север были перебазированы ещё шесть ДБ-3ф, под командованием капитана Г. Поповича, которые, вместе с машинами, прибывшими раньше, составили 6-ю минно-торпедную эскадрилью 2-го гвардейского САП (так с января 1942 г. стал называться 72-й САП).

24 марта 1942 г. четыре Пе-3¹ 95-го авиаполка и три ДБ-3 (из состава 4-го МТАП ВВС ТОФ) перелетели из Архангельска на аэродром Североморск.

Директивой Ставки ВГК № 170405с от 21.05.1942 г., командующему АДД (авиации дальнего действия) генерал-лейтенанту авиации А.Е. Голованову было предписано для обеспечения проводки каравана судов PQ-16 в Баренцевом море, выделить в период с 22 по 29 мая 36-ю АД ДД (авиадивизию дальнего действия), с перебазированием её на аэродром Ваенга. Дивизии была поставлена задача в указанный период систематически разрушать аэродромы Бардусфосс, Стермоен, Тромсё, Гаммерфест. Для прикрытия бомбардировщиков предполагалось использовать истребительную авиацию ВВС СФ, Карельского фронта и ПВО, базирующуюся в районе Мурманска. Подобная задача 36-й АД ДД ставилась в последующем в сентябре – октябре 1942 г. и в ноябре 1943 г. – январе 1944 г.

С 23 по 26 мая 1942 г. 40 ДБ-3ф и 4 ПС-84² 36-й АД ДД перелетели из Ярославля на аэродром Ягодник, а в последующем – на аэродром Североморск. Там они были оперативно подчинены командованию ВВС СФ.

18 июня 1942 г., на время проведения операции по встрече конвоя PQ-17, в состав ВВС СФ был передан 21 самолёт Пе-2 из 28-го и 29-го ПБАП ВВС ВМФ, с переброской их на аэродром Ягодник из центральной части страны.

¹ Пе-3 – тяжёлый двухмоторный истребитель, цельнометаллический моноплан с двухкилевым оперением, закрытой кабиной и убирающимися шасси и хвостовым колесом. Экипаж 2 человека. Истребительный вариант пикирующего бомбардировщика Пе-2 без нижней люковой установки и тормозных решёток. Был создан в ОКБ-29 под руководством В.М. Петлякова. Впервые поднялся в воздух в августе 1941 г., в том же месяце начато серийное производство. Всего было выпущено 360 самолётов. Виртуальная энциклопедия военной авиации. URL: www.pro-samolet.ru.

² ПС-84 – советский пассажирский, созданный на базе американского самолета Douglas DC-3. На его основе был построен военно-транспортный самолёт Ли-2, который производился серийно с 1932 по 1952 год. Первый самолёт ПС-84 прямо с испытаний в конце декабря 1939 г. отправился на Северо-Западный фронт, к финской границе. Всю зиму на нём перевозили раненых в тыловые госпитали. Последующие машины готовились к работе на мирных трассах. К началу войны с Германией «Аэрофлот» располагал 72 ПС-84. Ещё 49 экземпляров принадлежали ВВС, пять – Морской авиации и несколько машин – НКВД. Виртуальная энциклопедия военной авиации. URL: www.pro-samolet.ru.

Напряжённая боевая обстановка на Севере требовала постоянно усиливать авиационную группировку для качественного выполнения боевых задач. Поэтому 5 сентября 1942 г. на аэродром Африканда сели 24 самолёта «Хемпден» ВВС Великобритании. Во время перебазирования один самолёт был сбит по ошибке нашими истребителями Як-1. Один торпедоносец сел в районе Мончегорска, один самолёт — на аэродроме Североморск, а ещё один разбился при вынужденной посадке в районе Нива-2. В этот же день ещё восемь «Хемпденов»¹ перелетели с аэродрома Африканда на аэродром Североморск.

К 1 ноября 1942 г. на базе личного состава и авиатехники 5-й и 6-й эскадрилий 2-го гв. САП, 35-го МТАП (минно-торпедного авиаполка, хотя самолёты не были оборудованы для подвески торпед) и 118-го отдельного разведывательного авиаполка (ОРАП) завершилось формирование 24-го МТАП ВВС СФ. Таким образом, на Севере появился собственный минно-торпедный полк.

В 1941 – 1942 гг. ВВС Северного флота пополнились 230 самолетами. В тоже время советская авиация потеряла 163 самолета [5, с. 80-81].

В марте 1943 г. из Саранска на Север после переформирования прибыл 46-й ШАП (штурмовой авиаполк), ранее воевавший в составе ВВС ЧФ (Черноморского флота). Этим было положено начало существования штурмовой авиации СФ. В июне 1943 г. 46-й ШАП приступил к боевым вылетам в интересах флота [6].

За войну корабли и авиация Северного флота обеспечили прибытие 42 английских и американских конвоев (722 транспорта), из СССР было отправлено 36 конвоев (682 транспорта достигли порта назначения). Этому всячески препятствовали надводные корабли, подводные лодки и авиация Германии. Противником было потоплено на переходе 85 транспортов (из них 58 при следовании в советские порты). 31 транспорт возвратился в порты отправления, не завершив перехода (из них 8 – в советские порты). Союзники и советские силы прикрытия конвоев потопили 27 вражеских подводных лодок, два линкора (линейных корабля) и три эсминца (эскадренных миноносца) [7, с. 365].

В 1941 – 1945 годах пятьдесят три лётчика авиации Северного флота были удостоены звания Героя Советского Союза. В формате данной статьи сложно разметить информацию обо всех Героях. Поэтому автор принял решение коснуться неординарной судьбы Бориса Феоктистовича Сафонова, первым в СССР удостоенного звания дважды Герой Советского Союза и судьбы экипажа лейтенанта Евгения Ивановича Францева, потопившего несколько крупных транспортов противника и две из 27 вражеских подводных лодок, потопленных за время войны союзниками и советскими силами прикрытия конвоев.

В списке самых результативных советских лётчиков-асов, одержавших в годы войны 20 и более личных побед, числится 177 человек. 150 место в этом перечне занимает гвардии подполковник, командир 2-го гвардейского смешанного Краснознаменного полка ВВС Северного флота Борис Феоктистович Сафонов. Если бы судьба уберегла его в воздушном бою 30 мая 1942 г., то, возможно, именно этот пилот занимал бы одно из первых мест среди самых результативных советских истребителей, та как за неполный год войны сумел одержать, как минимум,

¹ Хэндли Пейдж – HP.52 «Хэмпден» – британский двухмоторный бомбардировщик, состоявший на вооружении Королевских ВВС раннего этапа войны над Европой. Был снят с вооружения Бомбардировочной авиации Королевских ВВС в конце 1942 г. Виртуальная энциклопедия военной авиации. URL: www.pro-samolet.ru.

20 личных побед и 5 групповых! Он стал первым среди наших лётчиков, которые за свои боевые достижения в годы Великой Отечественной войны были дважды удостоены звания Героя Советского Союза.



Герой Советского Союза командир 4-й авиаэскадрильи 72-го смешанного авиационного полка Северного флота капитан Борис Сафонов (крайний справа) с группой британских летчиков из 151-го авиакрыла. На заднем плане справа — британский истребитель «Харрикейн», которые, после отлета из СССР, британские лётчики оставят советским пилотам

Источник: <http://waralbum.ru>

Выдающийся лётчик родился 26 августа 1915 г. в Тульской деревне Синявино (ныне г. Плавск). 16-летним учеником железнодорожной школы фабрично-заводского ученичества пришёл в планерную секцию Тульского аэроклуба «Добролёт». Природный левша, вынужденный переучиваться на правшу, через год стал одним из самых лучших пилотов планерного кружка, и его зачислили в число курсантов, обучавшихся полётам на биплане У-2. Инструктором у него была выдающаяся лётчица Валентина Гризодубова (через шесть лет она станет первой женщиной, удостоенной звания Героя Советского Союза именно за лётные достижения). Под руководством такого замечательного учителя Борис Сафонов имел невероятные успехи: за год стал одним из лучших пилотов клуба. В 1933 г. юношу, продемонстрировавшего выдающиеся пилотские способности, отправили учиться в 1-ю военную школу лётчиков имени Александра Мясникова, располагавшуюся в крымском поселке Кача. Это стало ещё одной удачей, сопутствовавшей Сафонову. Качинская авиашкола была одной из старейших в России, ведущей свою историю с 24 ноября 1910 г. В ней работали действительно выдающие преподаватели. Но даже они удивлялись успехам курсанта, который демонстрировал уникальные способности лётчика. В ноябре 1934 г. Борис Сафонов окончил учёбу с высшими оценками по всем предметам, но особенно были отмечены в выпускной характеристике быстрая сообразительность, свободное ориентирование в полёте, умение держать под контролем воздушную обстановку, а также «склонность к ухарству в полёте». Под последним качеством имелось в виду стремление курсанта освоить не только обязательные по программе подготовки фигуры пилотажа, но и более сложные.

Молодой лётчик, получивший назначение в Белорусский военный округ, тратил всё свое свободное время на самообразование. Причём занимался Борис Сафонов не только специальными предметами, но и сугубо общеобразовательными, прежде всего физикой, историей и литературой. Крестьянский сын, он из всех сил стремился использовать любую выпавшую ему возможность стать образованным и всесторонне развитым человеком. На настойчивость молодого лётчика обратили внимание сначала его непосредственный командир Иван Якубович, а вскоре и командир авиабригады Яков Смушкевич – один из самых известных советских военных лётчиков предвоенной поры, участник Гражданской войны в Испании. Смушкевич разглядел командирскую жилку в молодом Борисе Сафонове. А тот в свою очередь сумел перенять у комбрига его умение строить отношения с подчиненными и учить их на личном примере, добиваясь уважения и веры в командира [8, с. 110].

За пять лет службы в Белоруссии он стал одним из лучших лётчиков своей эскадрильи и заслуженно пользовался репутацией пилота-снайпера. Всё это помогло старшему лейтенанту Сафонову добиться удовлетворения его рапорта, в котором он в конце 1939 г. просил включить его в состав эскадрильи, направлявшейся для дальнейшей службы на Северный флот. По приказу наркома обороны, для включения в состав формируемого 72-го смешанного авиаполка (САП) СФ отряжалась вторая эскадрилья, а Сафонов служил в четвёртой. Но опытного пилота решено было отправить на Север. Там его умение отлично ориентироваться в любой обстановке и пилотировать самолёт в любых, даже самых сложных, метеоусловиях играло особую роль. Заполярье – непростой для лётчиков регион. У пилота при отказе техники или потере ориентировки было мало шансов остаться живым при вынужденной посадке среди покрытых валунами северных сопок. Молодой авиации североморцев требовались лётчики, способные уверенно летать в таких условиях и, что ещё важнее – научить этому других.

Свой первый боевой опыт старший лейтенант Сафонов – командир звена в истребительной эскадрилье, летавшей на бипланах И-15, получил во время Зимней войны с Финляндией. И хотя в основном ему и его товарищам-истребителям пришлось вести воздушную разведку, так и не вступив ни в один воздушный бой, даже это Сафонов сумел обратить себе на пользу: буквально до каждого камня изучил местность, над которой ему пришлось летать. Свой личный боевой счёт старший лейтенант Сафонов (уже в должности командира 4-ой истребительной эскадрильи 72-го САП СФ) открыл 24 июня 1941 г, сбив одиночный He-111 [9, с. 273]. А дальше победы следовали одна за другой, и это не было следствием везения.

Эти победы были результатом отличного владения самолётом и тактики, которую Сафонов разработал сам и корректировал по итогам каждого воздушного боя. В частности, он быстро понял, что атаковать фашистские бомбардировщики с большой дистанции не имеет смысла, поскольку такой огонь не эффективен. Начинать бой с атаки на пилота бессмысленно, поскольку он начинает активно маневрировать, не давая открыть прицельный огонь. Поэтому Сафонов занимал позицию за немецкими бомбардировщиками в «мёртвой зоне», где его не могли достать воздушные стрелки, подбирался на расстояние не больше сотни метров и старался первой же очередью уничтожить стрелка. После этого он спокойно расстреливал лишённый защиты самолёт противника из задней полусферы.

Отработав эту тактику, Борис Сафонов начал учить этому приёму лётчиков своей эскадрильи, которая вскоре стала одной из самых результативных на советско-германском фронте. А лучшим среди лучших был командир эскадрильи Сафонов. К концу первого военного лета он в 32 воздушных боях одержал 11 личных побед и был награждён двумя орденами Боевого Красного Знамени. 16 сентября 1941 г. капитан Борис Сафонов был удостоен своего первого звания Героя Советского Союза. С 14 октября 1941 г. он стал командиром вновь сформированного 78-го авиаполка [10, с. 8].

К весне 1942 г. Борис Сафонов стал подполковником и опытным командиром, в подчинении у которого находились десятки пилотов. Сафонов лично подбирал наиболее перспективных лётчиков, которые быстро освоили доставшиеся Северному флоту по наследству от английских лётчиков самолёты Hawker Hurricane («Харрикейн»). 20 марта 1942 г. подполковник Сафонов вернулся в свой родной 72-й САП, в котором он не так давно начинал службу в Заполярье. К этому времени полк уже стал не только гвардейским, но и Краснознаменным. Для Бориса Сафонова было особой честью принять под командование прославленную часть.

Многие командиры, под началом которых служил этот выдающийся лётчик, отмечали его удивительные способности и нередко называли «природным асом». Сослуживцы и подчинённые видели в нём, прежде всего, отличного товарища и внимательного командира, умеющего научить всем премудростям воздушного боя. В историю советской авиации он вошёл, как выдающийся лётчик, вызывавший уважение у товарищей по оружию и страх у противника.

30 мая 1942 г. в воздушном бою против немецких бомбардировщиков, атаковавших караван PQ-16, подполковник Сафонов погиб. Обстоятельства его гибели точно неизвестны до сих пор. Но из радиопереговоров следовало, что лётчик успел сбить три вражеских самолёта, после чего сообщил о проблемах с двигателем. Потом моряки конвоя видели, как истребитель Сафонова Curtiss P-40 Kittyhawk («Киттихок») буквально врезался в воду и мгновенно затонул. За три дня до этого, 27 мая 1942 г., пилота-аса представили к награждению медалью «Золотая Звезда» во второй раз. 14 июня звание Героя Советского Союза было ему присвоено посмертно, и он стал первым в истории Великой Отечественной войны дважды Героем Советского Союза [11].

В год 75-летия Великой Победы советского народа в Великой Отечественной войне на самом высоком уровне приходится напоминать представителям многих стран, принимавших то или иное участие во Второй мировой войне, о вкладе СССР в общую победу над фашизмом, о тех огромных жертвах, которые понесли участники тяжелейшей войны. На основании исторических документов были расставлены события 30 – 40-х годов XX в., высвечены причины, который подтолкнули Гитлера к походу на Восток. Пришлось доказывать ведущую роль Советского Союза в разгроме фашистской Германии и напоминать о нелицеприятной роли многих европейских государств, участвовавших в Великой Отечественной войне на стороне гитлеровцев.

Тяжелейшие потери родных и близких среди советских людей, разрушение экономики и инфраструктуры СССР, ликвидация крупнейших заводов и фабрик, превращение в пустыню мест проживания миллионов людей – вот разрушительные итоги Великой Отечественной войны. Только Победа над фашистской Герма-

нией позволила сохранить суверенитет нашего государства и достаточно быстро выйти на довоенный уровень развития, стать атомной державой, первыми использовать атом в мирных целях, первыми начать освоение космического пространства.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Герасименко Д., Колкер И., Нехорошков Ф. Славен героями Северный флот. Кн. изд-во, Мурманск, 1974.
2. Золотарев В., Козлов И. Три столетия российского флота. Т.4. СПб.: Полигон, 2005.
3. Левшов П. В., Болтенков Д.Е. Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России (1910 – 2010). Справочник. – СПб., Специальный выпуск альманаха «Тайфун», 2012. URL: <http://www.airaces.ru/stati/morskaya-aviaciya-sssr-v-gody-vojjny-severnyjj-flot.html> (дата обращения 12.08.2020)
4. Баранов А.Е. Ленд-лиз. Северные конвои. Стратегическое значение // Военное обозрение URL: <https://topwar.ru/78712-lend-liz-severnye-konvoi-strategicheskoe-znachenie.html> (дата обращения 12.08.2020)
5. Козлов И. А. Действия Северного флота на морских коммуникациях в Великую Отечественную войну 1941 – 1945 гг. Л., 1961.
6. Морская авиация СССР в годы войны. Северный флот. URL: <http://www.airaces.ru/stati/morskaya-aviaciya-sssr-v-gody-vojjny-severnyjj-flot.html>. (дата обращения 12.08.2020)
7. Великая Отечественная война 1941 – 1945: энциклопедия. /Гл. ред. М.М. Козлов. – М.: Сов. энциклопедия, 1985.
8. Жирохов М. Асы над тундрой. Воздушная война в Заполярье. 1941–1944. М., ЗАО «Издательство Центрполиграф». 2011.
9. Золотарев В., Козлов И. Три столетия российского флота. Т.4. СПб.: Полигон, 2005.
10. Рыбин Ю. О Сафонове не по мемуарам // Мир Авиации. 1995. № 1.
11. Дорога в небо. URL: <https://histrf.ru/biblioteka/b/boris-safonov-prirozhdenniy-as-vvs-sieviernogho-flota> (дата обращения 12.08.2020).

REFERENCES

1. Gerasimenko D., Kolker I., Nekhoroshkov F. Slaven geroyami Severnyj flot [The Northern fleet is famous for its heroes]. Murmansk. 1974.
2. Zolotarev V., Kozlov I. Tri stoletiya rossijskogo flota. [Three centuries of the Russian Navy]. T.4. SPb. 2005.
3. Levshov P. V., Boltenev D.E. Vek v stroyu VMF: Aviaciya Voenno-Morskogo Flota Rossii (1910-2010). Spravochnik [Century in the Navy: aviation Of the Russian Navy (1910-2010)]. – SPb., 2012. URL: <http://www.airaces.ru/stati/morskaya-aviaciya-sssr-v-gody-vojjny-severnyjj-flot.html> (accessed 12.08.2020)
4. Baranov A.E. Lend-liz. Severnye konvoi. Strategicheskoe znachenie [Lend-lease. Northern convoy. Strategic importance]. Voennoe obozrenie URL: <https://topwar.ru/78712-lend-liz-severnye-konvoi-strategicheskoe-znachenie.html>
5. Kozlov I. A. Dejstviya Severnogo flota na morskikh kommunikacijah v Velikuyu Otechestvennuyu vojnu 1941 – 1945 gg. [Actions of the Northern fleet on sea communications in the great Patriotic war of 1941 – 1945]. L., 1961.

6. Morskaya aviaciya SSSR v gody vojny. Severnyj flot [Морская авиация СССР в годы войны. Северный флот]. URL: <http://www.airaces.ru/stati/morskaya-aviaciya-sssr-v-gody-vojny-severnyj-flot.html>. (accessed 12.08.2020)
7. Velikaya Otechestvennaya vojna 1941 – 1945: enciklopediya [Great Patriotic war of 1941 – 1945: an encyclopedia]. M., 1985.
8. Zhirohov M. Asy nad tundroj. Vozdushnaya vojna v Zapolyar'e. 1941 – 1944 [Aces over the tundra. Air war in the Arctic. 1941 – 1944]. M., ZAO «Izdatel'stvo Centrpoligraf». 2011
9. Zolotarev V., Kozlov I. Tri stoletiya rossijskogo flota. T.4 [Three centuries of the Russian Navy]. SPb.: Poligon, 2005.
10. Rybin YU. O Safonove ne po memuarom [About Safonov not from memoirs]. Mir Aviicii. 1995. № 1.
11. Doroga v nebo [Road to the sky]. URL: <https://histrf.ru/biblioteka/b/boris-safonov-prirozhdienniy-as-vvs-sieviernogho-flota>. (accessed 12.08.2020)

Информация об авторе: Курков Геннадий Михайлович, кандидат исторических наук, доцент, председатель Совета Ейского отделения РВИО, Почётный работник высшего профессионального образования РФ.
Краснодарский край, г. Ейск, Россия
e-mail: kurkovgm@mail.ru

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи

Information about the author: G.M. Kurkov, Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Chairman of the Council of the Yeisk Branch of the RWIO, Honorary Worker of Higher Vocational Education of the Russian Federation.
Krasnodar territory, Yeisk, Russia
e-mail: kurkovgm@mail.ru

The author has read and approved the final manuscript

Статья поступила в редакцию / The article was submitted: 07.09.2020

Одобрена после рецензирования и доработки / Approved after reviewing and revision: 16.10.2020

Принята к публикации / Accepted for publication 27.10.2020

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов./ The author declares no conflicts of interests