

6+



Виктория Алефиренко
"ВАЕНГА" МОЕГО ОТЦА

Виктория Ивановна Алефиренко

Ваенга моего отца

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=67646648

SelfPub; 2022

Аннотация

Документальное повествование еще об одной малоизвестной странице Великой Отечественной войны. О караванах Ленд-лиза, доставляющих помощь нашей воюющей стране. Об отважных морских летчиках, охраняющих эти караваны в холодном Баренцевом море, суровом Заполярье и невероятном напряжении пилотов. Вы знаете, какова была продолжительность их жизни? От трех дней до трех недель! Написано на основе подлинных документов – летной книжки морского летчика-истребителя Северного флота Ивана Алефиренко.

Виктория Алефиренко

Ваенга моего отца

*И каждый день вершился подвиг,
И каждый день – трагедия!*

Ваенга – поселок под Мурманском,
ныне город Североморск.
Рядом – одноименный аэродром
Военно-Воздушных сил
Военно-Морского флота СССР
времен Великой Отечественной войны,

*Посвящаю моему отцу, Алефиренко Ивану Емельяновичу,
отважному морскому летчику.*



В двадцать четыре года он уцелел в огненном небе над ледяным Баренцевым морем, хранимый всеми богами, которые только есть. В те страшные дни войны, когда однажды наступал час – и ни один экипаж не возвращался из полета – он оставался жив, как будто был заговоренный.

После того, как отец ушел из жизни, я стала разбирать нехитрое наследство, не ожидая увидеть ничего необычного. Не обремененный обилием вещей, он хранил только самое дорогое своему сердцу. Вот кортик к парадной морской форме, коробочка с наградами – орден Красного Знамени и Красной Звезды, два – Отечественной войны, множество медалей, в том числе – «За боевые заслуги», «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией» – узнать, за что конкретно отец их получил, как-то ни разу не приходило в голову. На книжной полке зачитанные до дыр три тома любимого им О. Генри, рядом потрепанный «Справочник по математике» профессора Дуббеля 1936 года издания – чем он был ему дорог, почему пронес через всю жизнь?

Первая квитанция оплаты земельного участка под домом, построенным для нас, своих дочерей – где мы с сестрой и выросли. Рисунки, сделанные им самим и наивные цветочки, нарисованные детской рукой его внучки – моей, давно взрослой дочери. Все эти вещи я уже когда-то видела – они

были до боли знакомы, пахли детством, и от этого щемило сердце.

Потом в руки попала небольшая красная книжка, с пожелтевшими от времени страницами – «Личная книжка учета боевой деятельности и боевой подготовки летчика ВВС ВМФ».



– «Летная книжка, – с удивлением подумала я, – да это

же, вероятно, самое главное в его жизни»!

На первой странице фотография отца – в черной форме морского летчика с погонями лейтенанта, боевыми орденами и медалями, анкетные и воинские данные.

ЧАСТЬ 202 255 шкп

АЭ АП

Нач. штаба Подполковник АП
(Воен. звание)

/Кубарев/ Иван
(подпись)

Фамилия Александренко

Имя Иван

Отчество Емельянович.

Должность Командир звена

Военное звание Стр. лейтенант

Год, месяц рождения 15 февраля 1920 года

С какого года летает с 1938г.

Партийность Член ВКП(б)

м. п.

3

Я вспомнила, что видела эту книжечку раньше, но отец не позволял ее трогать:

– Откроешь, когда меня не станет! – говорил он...

Теперь я ее открыла – открыла и стала читать.

Строчка «С какого года летает» поразила – оказывается, за штурвал самолета отец сел в восемнадцать лет. Всего в восемнадцать!

Дальше, в разграфленные столбики: «Дата – Тип самолета – Характер задания – Количество полетов – Налет в часах – Результат боевой работы – Подпись начальника штаба подразделения», – аккуратным мелким почерком вписаны результаты боевых вылетов истребителя отца.

Я читала и ужасалась: глаза видели, а в голове не укладывалось:

«3.3.44г.– Аэрокобра.

Сопровождение торпедоносцев в район Эккере.

Задание выполнено. Вели в/бой с «ME-109». Обеспечено потопление 1 транспорта 6-8000 тонн.

Опер. св. шт. ВВС СФ № 146.».

Июль и август 1944 года

Дата	Тип самолета	Характер боевого задания	Количество полетов		Налет в часах		Результат боевой работы	Полосы вышка штаба вооруж.
			Днем	Ночью	Днем	Ночью		
18.5.44	Взрывает	Возле города Мухоморова в районе озера Ховдуган	1	-	1.30	-	Загорелся в лесу в 10 км от озера	(17 часов) (17 часов)
18.5.44	"	Возле города Мухоморова в районе озера Ховдуган	1	-	1.35	-	Загорелся в лесу в 10 км от озера	(17 часов) (17 часов)
18.5.44	"	Возле города Мухоморова в районе озера Ховдуган	1	-	1.33	-	Загорелся в лесу в 10 км от озера	(17 часов) (17 часов)
18.5.44	"	Возле города Мухоморова в районе озера Ховдуган	1	-	1.21	-	Загорелся в лесу в 10 км от озера	(17 часов) (17 часов)
16.5.44	Взрывает	Возле города Мухоморова в районе озера Ховдуган	1	-	1.46	-	Загорелся в лесу в 10 км от озера	(17 часов) (17 часов)
16.5.44	"	Возле города Мухоморова в районе озера Ховдуган	1	-	2.16	-	Загорелся в лесу в 10 км от озера	(17 часов) (17 часов)
16.5.44	"	Возле города Мухоморова в районе озера Ховдуган	1	-	1.53	-	Загорелся в лесу в 10 км от озера	(17 часов) (17 часов)
16.5.44	"	Возле города Мухоморова в районе озера Ховдуган	1	-	1.26	-	Загорелся в лесу в 10 км от озера	(17 часов) (17 часов)

Перечитала еще раз, а потом еще и еще – оторваться было нельзя. Невозможно сразу понять и признать страшный смысл этих скупых строчек. Встречая подобное в книгах, не могла подумать, что это может относиться к моему отцу, а значит и ко мне. Сидела, молча глядя перед собой, и тут на меня как будто что-то снизошло – я поняла слова, которые отец говорил мне когда-то в детстве, зная, кто он есть и что сделал для нашей страны:

- Ты вырастешь, дочка, и все поймешь!
- Я выросла, отец, я все поняла – поняла именно в этот миг...

Это, пятое издание, дополнено редкими фотографиями отца и его однопольчан, полученными от военных историков, а также некоторыми новыми сведениями, появившимися в последние годы – их теперь стало гораздо больше.

Многие события сохраняют свой смысл только тогда, когда они записаны на бумаге – здесь все, что я смогла найти. Все что здесь написано – не выдумка, а попытка восстановить былое, ведь я почти ничего не знала о войне отца. Писалось трудно – пришлось переверорозить кучу литературы, перечитать множество сайтов, собирала по крохам – предельно скурых сведений было совсем мало. Сначала об этом нельзя было писать - тема ленд-лиза, а значит и этого этапа войны долго оставалась в нашей стране под запретом. Потом, когда стало можно, в живых уже не было почти никого, кто мог рассказать о Заполярном аэродроме Ваенга, его героических летчиках и их нелегкой судьбе. Остались лишь некоторые воспоминания отца и его друзей – морских летчиков, которых было несоизмеримо меньше, чем воевавших в пехоте или, например, в танковых войсках.

Этот рассказ об одном из таких летчиков.

Люди, имеющее отношение к морской авиации не откроют для себя ничего нового – все написанное давно им известно. Не претендуя на абсолютную историческую точность, хочу, чтобы мои внуки знали об этой страшной войне, о караванах кораблей в холодном Баренцевом море, везущих помощь Ленд-лиза нашей голодающей стране и летчиках, охраняющих эти караваны.

Что-то было именно так, что-то совсем иначе. Но был мой отец – он был морским летчиком, воевал в Заполярье – и это Главная Правда.

В большинстве воюющих стран **боевым вылетом** считается вылет в зону **боевых** действий, совершаемый по приказу командования. Почти все вылеты отца, упомянутые здесь – **боевые**.

Записи в летной книжке, сделанные рукой оператора штаба полка изобилуют специфическими сокращениями, что естественно для боевой обстановки. Для читателей делаю возможные расшифровки.

- ГБФ – главная база флота,
- Аэрокобра, Киттихаук, Тандерболт – истребители американского производства, поставляемые по Ленд-лизу, и стоявшие на вооружении ВВС, в том числе и ВВС ВМФ СССР,

- МЕ-109 – Мессершмит,
- ФВ-190 – Фокке-вульф,
- Ю-88 – Юнкерс,
- тр – транспорт,
- тщ – тральщик,
- всп – вспомогательное судно,
- каб.с – каботажное судно,
- скр – сторожевой корабль,
- нсу – судно неустановленного типа,
- мр – морской разведчик.

Родился Иван Алефиренко 15 февраля 1920 года в се-

ле Сергиевское Ставропольского края. Его родители имели четверых детей, жили в нужде, и не могли дать старшему сыну образования большего, чем сельская семилетка. Закончив ее с отличием, Иван понял – теперь в родном селе делать нечего. Ведь авиацией он бредил с детства – увидев однажды самолет, уже не мог думать ни о чем другом.

Тот самолет, который совершил вынужденную посадку в их селе, пролетел над деревней так низко, что чуть не сбил колёсами дымоход крайней избы. На улицах мгновенно стихли детские голоса, чубатые головёнки задрались кверху, рты раскрылись от удивления, а затем мальчишки ринулись к месту посадки крылатой машины. Впереди всех бежал Иван. На лужайке, вытоптанной босоногой детворой, игравшей здесь в лапту, лётчик посадил машину. Когда ребята приблизились к месту посадки, он стоял рядом с самолётом – в кожаном пальто, шлеме, с огромными очками на лбу и был так красив, что замирало сердце.

В течение нескольких дней, пока пилот копался в моторе, ребята с рассвета и дотемна не отходили от него, стараясь быть полезными в ремонте самолёта. Устранив, наконец, неисправность, лётчик тепло распрощался со своими бескорыстными помощниками, сел в кабину, запустил двигатель и после небольшого разбега поднялся в воздух, а ребята ещё долго стояли в поле и пристально вглядывались в небо, пока самолет не превратился в малюсенькую точку. Потом мальчишки сами мастерили нехитрые модельки самолётов, меч-

тая, как вырастут большими и тоже полетят – в начале тридцатых годов трудно было назвать что-либо более популярное у молодежи, чем авиация.

Так или иначе, только влюбился отец небо – один раз и на всю жизнь. Но для достижения мечты надо учиться. Понимая это, шестнадцатилетний Иван отправляется в Пятигорск, поступает в аэроклуб и устраивается на работу в паровозное депо. Он частенько приходил на аэродром чуть свет, торопясь первым выполнить полетное задание, чтобы к восьми успеть на работу.

Аэроклуб готовил кадры будущих летчиков: пилотов, авиамехаников, воздушных стрелков. Изучали аэродинамику, моторы самолетов и множество военных предметов – тактику, организацию армии, уставы. Отец любил выбранное дело и был прилежным учеником – в контрольных полетах всегда показывал отличную технику пилотирования.

Через год комиссия Ейского военно-морского авиационного училища приезжает отбирать лучших курсантов. Критерии при зачислении строгие, так же обращается внимание на пролетарское происхождение, партийность и активное участие в борьбе за рабочее дело. Иван прошел этот отбор.

«И вот настал день, когда Ваня Алефиренко, Саша Черняховский, Разгонин, Хоткевич и я получили направление на комиссию ... Утро было прекрасное, о настроении и говорить нечего. Главное позади. Экзаменов мы не боялись,

только что окончили школу. Медкомиссия? Но проходили же при отборе в аэроклуб. Что еще может помешать? ... В ноябре 1938 года наша маленькая компания аэроклубовцев выехала в Ейск» – писал в своей книге о морских летчиках «Гневное небо Тавриды» однокашник отца по аэроклубу и Ейскому ВМАУ Василий Минаков.

В состав ВВС ВМФ отец зачислен в восемнадцать лет, в день поступления в училище – 6 ноября 1938 года. Сотни талантливых морских летчиков вышло из стен Ейского авиаучилища – одного из лучших школ морской авиации нашей страны. Здесь на самолетах СБ, МБР-2, И-16, И-15 отец продолжает обучаться летному мастерству.

Сокурсники характеризовали Ивана как на редкость способного и целеустремленного курсанта, он быстрее всех овладел высшим пилотажем и вообще был талантливым парнем. Отличный спортсмен, неплохой художник, автор смешных и зубастых фельетонов для стенгазеты в душе был лириком, горячо влюбленным в природу родного края.

Подготовка лётчиков слагалась из теоретического, лётного и специальных курсов – обучение тактике воздушного боя, авиационной разведке на разных типах советских самолётов. Успешно сдавшим экзамены присваивалась специальность «морской лётчик» и воинское звание – «лейтенант». После окончания Ейского ВМАУ новоиспеченные офицеры получили направления в авиационные части, где продолжали совершенствовать полученные лётные навыки.

«... Вот Ваня Алефиренко уже отмерил заветные два шага, самые крупные в своей жизни. Обернулся, сияет, как самовар. Выходили – туго затянутые ремнями с тяжелыми бляхами, ощущая ногами приятную тяжесть суконных «клешей», раскачиваясь, как заправские моряки. Удивительно действует на человека форма! Чудесно действует, тысяча... нет, десять тысяч чертей! В общем, вся жизнь из одних испытаний. А можно сказать – из везений сплошных. ...В начале зимы дошла очередь и до нас. Сане Разгонину, Ивану Алефиренко и мне, как и всем курсантам бомбардировочной и истребительной эскадрильи, присвоили звание младшего лейтенанта. В новенькой командирской морской форме, с золотой птичкой на рукаве сошли мы с поезда в Минводах. Встреча с родными, друзьями, девушками... Мы чувствовали себя взрослыми, самостоятельными людьми. Новый, 1941 год встретили дома. Сразу после праздника отправились к месту службы, на самую ответственную в то время морскую границу, на Дальний Восток». ([Минаков В. И.](#), «[Гневное небо Тавриды](#)»).

Фотография, сделанная на память о летной группе лейтенанта Кутейникова, в которой курсантом обучался отец, датирована 05.09.1939 г.



Сверху надпись: «... и если завтра грянет бой, друзья снова встретятся вместе...»!

Выходит, будущие авиаторы уже чувствовали приближение главного испытания в жизни, какое приходится пережить не всякому поколению?

Форма морских летчиков – черная, с голубыми знаками отличия, была такой же небывалой, как и сама морская авиация, которая в нашей стране только зарождалась. Получив специальность морского летчика-истребителя, отец прибы-

вает на Дальний восток, на Тихоокеанский флот.

С 1941 года отец служит на Дальнем Востоке, однако с самого начала войны постоянно рвется на фронт.



«Ты воюешь вовсю, а мы дежури́м, и, очевидно, конца этому не будет. Эх! Если бы попасть на фронт! – пишет Иван своему другу Василию Минакову.

Наконец, в начале 1942 года, его направляют на курсы командиров звеньев.



с. Кошки Куйбышевской области.

Третий справа – отец, лейтенант Иван Алефиренко.

После службы на Дальнем Востоке он прибывает сюда довольно опытным летчиком, имеющим более трехсот часов общего налета. Однако вместе со всеми продолжает изучать тактику противника, проводит учебные воздушные бои, оттачивает летное мастерство, осваивая новые типы самолетов, в том числе и Аэрокобру (Р-39). Весь этот опыт станет залогом сохранения жизни на войне.

По окончании курсов командиров отец получает назначение на Северный флот, *во 2-ю авиационную эскадрилью 255 истребительного авиационного полка*, который базируется в Заполярье, на аэродроме «Ваенга».



1942 г, 2-я эскадрилья 255-го ИАП ВВС СФ. Пятый слева – мой отец.

В военные годы «Ваенга-1» был известен среди лётно-технического состава как «Большой аэродром». Много позже, в 1951 году поселок Ваенга получит новый статус и новое имя – город Североморск, а сейчас это всего лишь небольшой рыбацкий поселок, рядом с которым находится военный

аэродром морских летчиков.

Заполярье славится большими запасами сырья, топлива и других даров моря. После революции нами здесь были построены мощные лесозаводы, а на Кольском полуострове в Воркуте и Норильске началась промышленная разработка медно-никелевых руд, апатитов и каменного угля.

В воюющей фашистской Германии не было собственных сырьевых ресурсов для выплавки стали, необходимой для производства брони танков, деталей машин, оружия и снарядов, поэтому немцы рвались в эти края. В апреле 1940 года Германия вторгается в Норвегию. Получив доступ к незамерзающим норвежским портам, оккупанты начинают вывозить в Германию шведскую железную руду – отличное дешевое сырье для производства военной техники. За годы войны немцы вывезли с северных рудников около 300 тыс. тонн свинца и никеля.

К концу 1943 года в портах Норвегии находятся немецкие линкоры «Шарнхорст» и «Тирпиц», четырнадцать эсминцев, более пятидесяти сторожевых кораблей, до двадцати подлодок, флотилия торпедных катеров, патрульные катера. На аэродромах – свыше двухсот самолётов. Всеми силами Германия пытается помешать морским перевозкам по Ленд-лизу. Для этого немцы пытаются пробиться к Мурманску – единственному на нашем Севере транспортному незамерза-

ющему порту.

Но Красная Армия хорошо охраняет единственный порт, круглогодично принимающий караваны судов союзников с грузами Ленд-лиза. Если бы нам не удалось удержать Мурманск, фашисты не пропустили бы через горло Белого моря ни одного судна.

На самом большом советском аэродроме «Ваенга-1» располагалась почти вся ударная авиация Северного флота. Кроме 255-го истребительного полка здесь стоял 72-й смешанный полк торпедоносцев и тяжелых бомбардировщиков, 9-й гвардейский минно-торпедный и 118-й разведывательный полки.

Этот аэродром, расположенный севернее Мурманска на выходе из Кольского залива совсем не похож на обычный, открытый со всех сторон аэродром. Подходы к нему сильно ограничены, сопки высятся вокруг плотным кольцом, затрудняя выход на посадочный курс. Особенно они коварны в зимних условиях – белизна снега ослепляет и скрадывает высоту, а дующие по земле ветра бывают такой силы, что запросто уносят зазевавшихся собак. «Архипелаг летающих собак» – называют эти места.

«Тот, кто был на заполярном аэродроме Ваенга, знает, какой это был ад. На любом фронте существуют запасные,

ложные аэродромы, аэродромы подскока. Авиация маневрирует, прячется – в Заполярье прятаться некуда. В свое время заключенные срезали одну из гранитных сопки, взорвали ее и вывезли на тачках – появилась площадка, зажатая невысокими сопками. Я взбежал на эти сопки полярной ночью, холодной и прозрачно-светлой. Огляделся и... на мгновение забыл, что где-то идет война. Стихли моторы, и стало слышно, как вызывают ручьи. Какой-то человек в морском кителе с серебряными нашивками инженера собирал ягоды. Протянул мне полную фуражку: угощайся, друг. Ягоды отдавали смолкой. Голубика? Скаты горы были сизым от них. Коегде виднелись огромные шляпки мухоморов. Поодаль чернела вероника. Колыхался на ветру иван-чай. Бледно-розовый, нежный и для заполярных цветов высокий, иван-чай густо поднимался у брошенных укрытий-капониров, во всех горелых местах, а в горелых местах, похоже, здесь недостатка не было» – писал о тех местах известный писатель Григорий Свирский, служивший в свое время на аэродроме Ваенга.

Не было для летчика ничего хуже этого северного края, его штормов, пронизывающего ветра при температуре минус тридцать и проклятого тумана, постоянно лежащего над морем – все это было невыносимо. Трудно приходилось пилотам – не каждый сможет летать на большом удалении от суши, где нет никаких ориентиров. Особенно сложны ночные полеты над морем, в котором отражаются звезды,

и две стихии словно сливаются воедино. Ориентироваться в таких условиях приходилось только по приборам. Прибавьте долгую полярную ночь, когда даже в марте стоит беспроясненная темень, и, самое главное, войну и вы поймете, почему почти при каждом вылете присутствовала настоящая трагедия, экипажи гибли почти ежедневно...

Основной задачей авиации Северного флота былокрытие караванов кораблей, везущих в СССР грузы Ленд-лиза – помощи Советскому Союзу от Соединенных Штатов Америки, Канады и Англии в годы Великой Отечественной войны. Эти караваны назывались «Северные или Арктические конвои», а грузы Ленд-лиза оказывали неоценимую помощь нашей воюющей стране.

В дни, когда Иван прибыл к новому месту службы, авиация несла большие потери. На смену погибшим летчикам в строй приходилось ставить необстрелянных юнцов, имеющих начальные навыки полетов *над землей* на самолетах По-2 или Як-7. А 255-й полк *морской авиации* был вооружён американскими истребителями «Белл Р-39» – Аэрокобрами.

Новички отрабатывали взлет-посадку на аэродром Ваенга, технику высшего пилотирования, вели учебные бои *над морем* – уже на Аэрокобре. Только после этого их брали на

боевые задания. Отец, уже владевший этим самолетом, сразу рвался в бой горя желанием поскорее встретиться с врагом.

Грозная Аэрокобра имела прекрасные по тем временам боевые качества – высокую скорость и большую дальность полета. Удобная кабина и надежный двигатель были также незаменимы в воздушном бою. Легкая, послушная в управлении и простая по технике пилотирования, обладая мощным вооружением и отличной безотказной радиосвязью, в руках опытного летчика она становилась страшным оружием. Фронтная судьба этих самолетов сложилась удачно, их можно было встретить на всех участках советско-германского фронта, а не только на Севере.

Итак, 15 октября 1943 года Иван прибывает на фронт. В этот день в его летной книжке записали: **«Общий налет и количество полетов до войны – 309 часов 34 минуты – и дальше поразительная в своей непосредственности запись – 969 посадок до 15 октября 1942 года».**

У летчиков есть такой тост: «Выпьем за то, чтобы количество взлетов совпадало с количеством посадок!». Здесь так и подсчитаны – не полеты, а посадки...

Ивана, молодого 23-него лейтенанта, имеющего за плечами курсы командиров звеньев, с первых же дней назначают *ведущим* в паре американских истребителей «Белл Р-39», то

есть Аэрокобр.

...Ис-тре-би-тель – какое страшное слово – вдумайтесь в этот смысл, покрутите на языке, представьте в деталях то, что стоит за его действиями, и вас моментально обует ужас.

...

Да, истребитель...

Вот фотография одного из парней, который уже в 23 года стал таким беспощадным истребителем не только по названию своей профессии, но и по действиям, стоящим за этим названием, фотография моего отца:



Надпись на обратной стороне: «Перед вылетом в бой.
17.11.43 г.»

Пронзительный, испытующий взгляд как будто смотрит в самое ближайшее будущее – что же, что ждет меня в этом бою? Там, где не будет иметь значения размах соболиных бровей или пронзительный взгляд зеленых глаз, а только умение, отточенное до мастерства, хватка и мужество, повторенные бесчисленное множество раз и, несомненно, везение!

Здесь и далее привожу подлинные записи из летной книжки:

«20.1.44г. – Аэрокобра

Облет линии фронта

Задание выполнено.

Вели в/бой с 2 «МЕ-109».

Обеспечил сбитие 1 «МЕ-109» капитану Адонкину.

Опер. св. шт. ВВС СФ № 20.

Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков.»

«...В начале сентября 1942 года Ивана Алефиренко направили на фронт. «Прибыл на Северный флот, – сообщил вдруг в одном из писем Иван. – Служу в должности командира звена в 255-м истребительном полку ВВС Север-

ного флота. Встретили меня однополчане тепло, нашлись старые знакомые по Ейску. Прижился... Полком командует майор Николай Герасимович Чертов, ты его должен помнить, он принимал экзамены в аэроклубе и авиаучилище. Его заместитель, Василий Адонкин, наш однокашник по училищу, воюет блестяще, настоящий герой», – пишет морской летчик Василий Минаков в своей книге «О вас, боевые друзья-северяне».

...В марте 1944 года майор Василий Адонкин, погиб в воздушном бою:

«17 марта 1944 года заместитель командира 255-го истребительного авиационного полка 5-й гвардейской минно-торпедной авиационной дивизии ВВС Северного флота майор Адонкин погиб в воздушном бою с превосходящими силами противника в районе озера Эккере (Финляндия)» (Из документов.)

Это была только одна из великого множества трагедий, разыгравшихся в годы войны над этим финским озером

Но вернемся в 1942 год.

Все боевые вылеты отца были сделаны на самолете «Белл Р-39» и, возможно, именно ей, своей «Кобре» он обязан жизнью.

В конце сентября 1942 года он уже **командир звена** истребителей сопровождения. Если это можно назвать карье-

рой, то в годы войны она делалась стремительно.

Командир – в авиации это слово означает все. Раз ты командир – **звена**, эскадрильи или полка – командуешь только ты один. Ты и отец, и мать, царь-батюшка и сам Господь Бог. Будь ты даже безусым лейтенантом – для своего экипажа ты Всевышний. Только командир в авиации имеет право принимать решение, и только он один за это решение отвечает.

Звено истребителей, состоявшее из нескольких пар, способно вести воздушный бой с сохранением зрительной связи между всеми экипажами. Они могли нанести поражение превосходящей группе истребителей противника, когда успех определялся решительными действиями командира звена и умелым взаимодействием между парами истребителей. Командир всегда помнил – обнаруженные самолеты противника могут быть лишь частью их боевого порядка. Поэтому при выполнении первой атаки ведущей парой истребителей, другая пара обеспечивала безопасность атакующих, затем они менялись местами. Наиболее эффективными оказывались воздушные бои, когда все пары звена свободно маневрировали, направляя свои усилия на выполнение общей задачи.

Согласованность между парами и их взаимное прикрытие являлось основным условием для достижения победы над противником. Воздушный бой в составе пар был для истребителей наиболее частым – завязанный звеном или эскадрильей, он обычно распадался на ряд отдельных боев, в кото-

рых действовали пары, ведущие бой самостоятельно. В начале войны оптимальной считалась группа из шести-восьми самолетов. Два-четыре самолета посылались для действий против отдельных транспортов, небольшого отряда малых кораблей или катеров, а также при сложных метеорологических условиях.

Для атаки группы самолетов разбивались на звенья, которые образовывали боевые порядки «тупой клин», «пеленг», «змейка», «колонна».

Легкие истребители обеспечивали прикрытие с воздуха объектов **Главной базы Северного флота**, в том числе города и порта Мурманск:

«29.2.44г. – Аэрокобра

Прикрытие аэр. и ГБ флота.

Задание выполнено.

Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков

Базируясь на аэродромах Ваенга, Грязная губа, Лахта, Новая Земля, Холмовское, наша морская авиация также несла ответственность за охрану тяжелых бомбардировщиков при боевых действиях на морских коммуникациях немцев. Чтобы не допустить вывоза руды морем, Северный морской

флот и авиация контролировали и топили немецкие транспортные суда.

Охрана кораблей, идущих в СССР из Соединенных Штатов Америки с грузами Ленд-лиза, была не менее важна.

Караваны кораблей, состоящие порой из сорока судов, везли в Советский Союз автомобили и самолеты, медикаменты и боеприпасы, тушенку и сгущенное молоко, офицерские сапоги и женские чулки. А также запасные части и горючее, без которого невозможна нормальная эксплуатация всех поступавших по ленд-лизу средств, ведь вся эта техника летала и ездил на американском топливе.

Наверное, мы победили бы и без этой помощи, ведь основное количество всей боевой техники было все же советское, но воевали и на их Аэрокобрах, да и в Берлин въехали не только на наших танках, но и на Виллисах тоже...

Из документов:

«Программа ленд-лиза позволяла Соединённым Штатам помогать странам, чья оборона признавалась жизненно важной. Имущество, уничтоженное во время войны, не подлежало оплате, оставшееся необходимо было оплатить или вернуть в США. Во время войны за эти поставки мы расплачивались золотом. Имущество, оставшееся после войны, Советский Союз вернул обратно, и Сталин потребовал пе-

решить долг. Часть его была выплачена при Брежнев, остальное Москва должна была вернуть до 2030 года. Но уже в 2003 году задолженность была включена в общий список долгов Парижскому клубу и выплачена в 2006 году».

Караваны судов союзников – американцев шли через Великобританию. По сложности организации и напряженности всех сил флота, проводка каждого конвоя сравнима с полномасштабной операцией на сухопутном фронте. За годы войны арктическими водами в Советский Союз прошло около восьмидесяти конвоев – более тысячи судов. Более ста транспортов погибли на переходе, около тридцати вернулись в порты отправления.

Северные конвои шли в незамерзающий порт Мурманск, принимающий суда круглый год. Они двигались по узкому коридору между Шпицбергом и норвежскими берегами с расположенными там и в северной Финляндии военно-морскими и военно-воздушными базами – как нашими, так и немецкими. Этот рискованный путь моряки называли «коридор смерти» – суда шли в зоне досягаемости вражеских подводных лодок и надводных кораблей в течение нескольких суток. В начале пути охрану караванов обеспечивали военные корабли Британии, затем их безопасность брал на себя наш Северный флот. Почти три тысячи моряков пали в борьбе с врагом, и в этой героической летописи особо трагична судьба конвоя PQ-17 – из тридцати семи транс-

портов и девятнадцати кораблей охранения в Союз пришли только одиннадцать.

Почитайте впечатляющий роман Валентина Пикуля «Реквием по конвою PQ-17», посмотрите одноименный фильм, и вы узнаете об этой трагедии намного больше.

Караваны судов под названием «PQ» везли грузы в нашу страну, а караваны «QP» – из нашей страны – морские летчики 255-го полка охраняли и тех, и других:

«27.4.44 г. – Аэрокобра

Прикрытие конвоя в р-не Териберка – задание выполнено.

Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков.»

Но, прежде чем охранять конвой, его надо было встретить в океане – на поиски уходило от нескольких часов до двух-трех дней.

Наконец наши летчики увидели караван, идущий развернутым фронтом.

Это было незабываемое зрелище: во всю ширину Баренцева моря идет множество кораблей. Белые буруны кипят на черной воде, коричневый дым стоит над ними столбом. Корабли охранения следуют уступом, образуя два кольца, транспорты находятся внутри – они сидят тяжело, густо

дымят сажей. Над ними величественно плывут аэростаты. Тральщики впереди, чуть поодаль друг от друга, а за ними эсминцы, узкие, как борзые. Водяными блохами снуют вокруг катера противовоздушной обороны – похоже, вышел весь английский королевский флот.

Проходя над кораблями, разведчики заметили Мессершмит и бросились к нему – он тут же ушел в облака. Стало ясно – противник обнаружил конвой и установил за ним наблюдение.

Пеленг каравана немедленно передается в штаб:

– Координаты приняты! – отвечает наш аэродром.

– Добро! – заложив крутой вираж, разведчики нырнули в облака и двинулись домой – они свое дело сделали.

А Ваенга тут же «закипела» – самолеты один за другим выруливают на взлетную полосу. Эскадрилья, получившая приказ охранять караван, ушла в сторону моря.

А в Хебугтене надо уничтожить самолеты противника, не дать им подняться в воздух. Там, на этом немецком аэродроме, ждали наших союзников пикировщики «Юнкерс-87», которые утопят этот караван, если их не прихватить на земле. Иногда аэродром бывал пуст – значит, караван пробивался Средиземным морем и все самолеты там, а сегодня пятый воздушный флот ждёт его здесь. На снимках аэрофото-разведки – Хебугтен, переполненный самолетами врага, напоминает длинную ленту липучей бумаги, черной от мух –

это стоят наготове Юнкерсы, Мессершмиты и бронированные Фокке-Вульффы – ждут команды.

10 мая 1944 года для бомбоудара по аэродрому Хебугтен из 9-го авиаполка вылетели тяжелые Китихауки груженные авиабомбами, их сопровождали легкие истребители 255-го полка – Аэрокобры.

«10.5.44г. – Аэрокобра Сопровождение 12-ти Китихаук для бомбоуд. по аэр. Хебугтен Зад. выполнили. Вели в/бой с 4 «МЕ-109»

Капитан Д.Ф.Амосов в этот день был сбит авиацией противника в районе Варде.

10.05.44

255 полк

Аэрокобра

АЭ Хебугтен

мл.л-нт Кочетков В.Е.

сбит ИА пр-ка

10.05.44

255 полк

Аэрокобра

р-н Варде

к-н Амосов Д.Ф.

сбит ЗА пр-ка

Над немецким аэродромом, охраняя его, кружили Мессершмиты – в бою с ними погиб младший лейтенант Виктор Кочетков, ведомый отца.

...Горькая карандашная приписка отца, сделанная поверх всех записей в летной книжке говорит, что 10-го мая **«Погиб В Кочетков – мой ведомый.»**...

Какие комментарии нужны к этой приписке?

...Ведомый это тот, кому доверяешь свою жизнь, тот, который в бою летит следом за тобой, прикрывая от врага, и часто принимает его атаку на себя ... Ведомый – это тот, с кем делишь последнюю папиросу, он всегда понимает с полуслова, с одного взгляда. Твой ведомый сидит рядом в столовой и спит на соседней койке, с ним можно поговорить, посмеяться или просто помолчать – он как брат, как сын – роднее человека нет и быть не может.

То есть **не могло быть**, потому что **сегодня его не стало**...

«Не стало на моих глазах – я видел, как, прикрывая мой истребитель, Виктор был прошит пулеметной очередью проклятого мессершмита. Видел, как, кувыркаясь, он падал в море, а за ним тянулся густой шлейф черного дыма – я видел такое несчетное количество раз...

Видел, как траурный шлейф перечеркивает небо пополам, потом огромный столб воды взметнется до небес и ледяные воды Баренцева моря навеки сомкнутся над самолетом дру-

га. Догоняя врага, в бешеной скорости атаки, я не смог рассмотреть, как именно погиб мой ведомый...

Слезы текли по моим щекам – слезы бессилия и отчаяния, я кричал от злости и гнева...

Я ничего не мог сделать, я ничем не мог помочь.

Это длилось один миг – он был длиною в вечность...

Я остался и мне теперь надо будет с этим жить...»

Через много лет, в 2012 году поисковики найдут эту Аэрокобру.

У самого моря, в распадке двух сопок лежал она, покрытая мхом и ржавчиной. Следы воздушного боя были и теперь хорошо видны – обгоревшая кабина, рваные раны на крыльях, пулемет без единого патрона, искореженный штурвал – очевидно, пилот посадил свой самолет из последних сил...

По номеру на борту восстановили фамилию летчика: Виктор Кочетков.

В небе Заполярья нашим молодым летчикам противостояли опытные немецкие асы. Бывало, что советские пилоты не возвращались из первого же боевого вылета. Виктору Кочеткову удалось повоевать целых восемь месяцев. Он погиб в возрасте 23 лет.

Временами уходят от нас наши друзья или близкие люди, уходят в семьдесят или даже девяносто лет, уходят просто потому, что пришло время. Это бывает редко, но наше горе

велико, и мы переживаем потом очень и очень долго.

Их однополчане уходили молодыми, в 20-30 лет, и уходили почти каждый день! Какими должны стать нервы, как можно потом спать по ночам, удивляться весне или радоваться солнечному дню, вы не знаете? Как пережить боль этих утрат, помноженных на бесконечность? Кто ответит?..

В 1941 году из опытных британских летчиков сформировали 151-е авиакрыло. Личный состав – более 500 человек – прибыл в Мурманск в конце августа. Кроме непосредственной боевой работы по обороне Заполярья, британцы должны были ознакомить советских летчиков с английскими и американскими самолетами перед началом крупных поставок авиатехники. Уже с осени 1942 года в полк начали поступать американские «Аэрокобры».

Если изучить документы хроники гибели истребителей Северного флота, то мы увидим, что гибли они почти ежедневно. Я не стану перечислять все такие случаи, возьму только те дни, когда был боевой вылет отца.

В Интернете есть сайт, посвященный 255-му Истребительному авиаполку, а в нем раздел «Потери», здесь и далее,

с разрешения автора, цитирую его.

Потеря, которую понес 255-й полк 29 февраля 1944 года – в тот день, когда отец прикрывал Главную Базу флота, известна из этого документа:

29.02.1944

Командир звена 1 АЭ

л-т Горбачев А. П

Сбит зенитной артиллерией противника в районе Лоустари, не вернулся с боевого задания (Р-39)

«29 февраля 1944 года летчик-истребитель 225-го полка лейтенант

А. Ф. Горбачев при штурме аэродрома Луостари, будучи подбит

зенитным снарядом, не прекращая огня, ринулся туда, откуда зенитка вела

огонь. Обломки самолета вместе с вражескими пушками взметнулись вверх...»

(К.А. Обойщиков, «На дорогах Победы»)

Мужество, отвага или... отчаяние? Что движет человеком в момент свершения подвига? В тот момент, когда свой горящий самолет летчик, пикируя, направляет на вражескую зенитку, чтобы ценой своей жизни прекратить её

губительный огонь? И это все, что он еще может сделать для Родины...

О чем думает пилот в эту секунду – о стреляющей зенитке или последних мгновениях своей, такой молодой жизни?..

Немецкие войска в Заполярье снабжались главным образом по морю. Поэтому одной из важных задач Северного флота являлась борьба судоходством и нарушение работы вражеских портов в Северной Норвегии, прежде всего Киркенеса, довольно большого порта в Северо-восточной части Норвегии, недалеко от Российско-норвежской границы.

Основная тяжесть этой борьбы легла на подводные лодки и **авиацию флота**, о чем говорит следующая запись в летной книжке отца:

«28.7.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 5-ти бомбард. для бомбоуд. по порту и гор. Киркенес.

Зад. выполнили.

Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков.»

Авиация противника, сосредоточенная в северной Норвегии и Финляндии на аэродромах Хебугтен, Банак, Луостари

и Рованиеми находилась под бдительным вниманием наших летчиков. К осени 1944 года неприятель утратил инициативу и отказался от активных боевых действий, а летчики-североморцы нанесли в этот год судоходству противника потери большие, чем подводные лодки. На счету отца и его однополчан – потопленные вражеские транспорты, плавбазы, мотоботы, парусные барки и боевые корабли: сторожевые, корабли-охотники за подводными лодками, гидроавиатранспорт, тральщики, быстроходные десантные баржи.

Они делали все это, и это было чудовищно, но иначе они не могли, другого выхода не было, и неизвестно, что страшней в такой мясорубке войны – гибель транспорта с грузом или гибель людей, в том числе и своих однополчан – друзей и просто хороших парней...

« 28.6.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 5-ти бомбардировщиков для бомбодара по порту и гор. Киркенес.

Зад. выполнено.

Обеспечено потопление: 1 транспорт 8000 тон.

Повреждено: 1 тр. 8000 тон.

Опер св. шт. ВВС СФ № 180.

Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков»

В тот день нашими бомбардировщиками при сопровождении истребителей **«Обеспечено потопление: 1 транс-**

порт 8000 тон».

Тонущий немецкий корабль – результат работы «5-ти бомбардировщиков» – результат далеко не единственный в этом жестоком театре военных действий. Горит сам корабль, выпуская клубы черного дыма, горит разлитый по воде мазут, горят тонущие люди – горят только сверху – снизу же коченеют от ледяной воды Баренцева моря...

А в Кольском заливе потерпели катастрофу два пилота – капитан В.А.Бурматов и старший лейтенант И.В.Лощиков.

Первый был вынужден сесть на воду и ценой невероятных усилий остался в живых: «Совсем рядом сверкнула вода. Приготовился к приводнению. Истребитель брюхом коснулся водной глади и, как глиссер, вздрагивая и замедляя ход, заскользил по волнам. Успел отстегнуть ремни, приготовился к прыжку.

И вот машина, клюнув носом, встала. Я стукнулся головой о приборную доску, рванул дверцу кабины и окунулся в морскую пучину. К счастью, спасательный жилет удержал меня на поверхности. Пока освобождался от парашюта, наглотался солёной воды. И всё же сумел сесть в аварийную лодку... Крупные волны бросали её из стороны в сторону. Ледяная вода обжигала тело. Каменели руки и ноги, хотя высоко в небе стояло ярко – красное солнце.

Медленно тянулось время. И всё же надежда на благополучный закон не оставляла меня. Знал, что боевые товарищи придут на выручку, – таков девиз советских моряков. Три-

жды меня выбрасывало из лодки, и трижды я оказывался в ледяной воде. Когда силы, кажется, иссякли, посмотрел с тревогой в сторону невидимого берега. На горизонте в этот миг появились 3 едва заметные точки. Это были катера. Меня заметили. Вскоре один из них приблизился. И вот я на палубе, благодарю своих спасителей. Катер развернулся и, разрезая волны, быстро пошёл в сторону родной земли...

(Из материалов сборника – "В пламени сражений". Ярославль, 1978 год.)

Второго летчика сбил противник – лейтенант Лощиков погиб в студёных водах Баренцева моря ...

Из документов:

28.06.44

255 полк

Аэрокобра

Кольский залив

ст. л-нт Лощиков И.В.

сбит ЗА противника

28.06.44

255 полк

Аэрокобра

Кольский залив

к-н Бурматов В.А.

посадка на воду

Кто оставался жив в те страшные дни войны – смелые или удачливые? Что имело решающее значение – умение или мужество? Кто теперь знает...

На заполярном аэродроме Ваенга не возникало сомнений, кто есть кто. Звание, должность и партийность значения не имели. Один полет на сопровождение торпедной атаки, и весь человек как на ладони.

Командиры 255-го истребительного авиационного полка также поднимались в воздух при первой возможности, и гибли, как и рядовые летчики:

Звание

Имя

Период

Примечание

майор

К.Е.Якушин

22.06.41 – ?

майор

Павел Алексеевич Панин

? – 26.08.43

Погиб

майор

Николай Герасимович Чертов

08.43 – 17.03.44

Погиб

майор

Александр Егорович Тульский

03.44 – 05.45

«26 августа 1943 года командир 255-го истребительного авиаполка (5-я минно-торпедная авиационная дивизия, ВВС Северного флота) майор П. А. Панин был сбит и погиб в тяжёлом бою с превосходящими силами противника. Всего произвёл 114 боевых вылетов. Участвуя в 18 воздушных боях, сбил 13 самолётов. 22 января 1944 года за мужество и воинскую доблесть, проявленные в боях с врагами, ему посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза».

«17 марта 1944 года разведка обнаружила немецкий конвой, который прикрывали истребители Me-109. Первую атаку по транспортам провели четыре торпедоносца из 9-го полка в сопровождении восьми истребителей из 255-го иап. Во время этого боя погиб возглавлявший группу прикрытия ко-

мандир 255-го иап майор Чертов Н.Г. и младший лейтенант Цибезов Н.

От огня «мессеров» загорелся один, за ним второй «бостон». Бой принял ожесточенный характер. Вспыхнул и упал в море истребитель командира полка Чертова. За ним была сбита «аэрокобра» младшего лейтенанта Цибезова.

Иван Алефиренко со своим ведомым Виктором Кочетковым отбивал продолжавшиеся атаки «мессеров». Под их прикрытием два торпедоносца прорвались сквозь плотный зенитный огонь, прицельно сбросили торпеды. Одна из них повредила эсминец, вторая уничтожила сторожевик.

– Да, – с грустью вспоминал Иван, – тяжелый был бой, ничего не скажешь»

А вот судьба командира 2-й авиационной эскадрильи 255-го полка капитана Федора Самаркова, подпись которого стоит в летной книжке отца под описанием всех его боевых вылетов, сложилась иначе:

«... Защищал небо и морские рубежи Родины летчик Самарков Федор Елизарович, родом из деревни Бабушкино. В 1939 году в Одессе он закончил школу пилотов. С первых дней войны участвовал в боях на Юго-западном фронте, под Харьковом, защищал Ленинград, а с июля 1942 г. Воевал на Севере, где особенно ярко проявилось его мастерство. Более двухсот раз поднимал он свой самолет «Аэрокобру» в небо, сопровождая наши торпедоносцы и бомбардировщики в их

дерзких налетах на вражеские караваны судов и барж, аэродромы и коммуникации. В результате этих налетов были потоплены 14 транспортов, три самоходные баржи, четыре сторожевых корабля, четыре вспомогательных судна, три катера, миноносец, тральщик, танкер, серьезно повреждены 10 кораблей.

От его метких выстрелов десять «Фокке-Вульфов» и «Мессершмиттов» нашли себе могилу в суровых водах северных морей. За успешные боевые действия в боях с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом мужество, отвагу и летное мастерство капитан Ф.Е.Самарков награжден тремя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны первой степени, многими медалями. Документальные материалы о боевых подвигах Самаркова и его товарищей бережно хранятся в Центральном военно-морском архиве в Гатчине.

(В.Г.Рогошков, «Военное лихолетье в прифронтовой полосе»)

Но вернемся к моему отцу. Ему было чуть больше двадцати лет, когда он оказался на фронте, и неважно, что это были не первые дни войны – досталось и на его долю – орденами и медалями просто так не награждали. Теперь я знаю, за что отец получил свою первую награду – в самом начале летной книжки, на страничке **«Сбито в воздушных боях и уничтожено на земле самолетов противника»**, записано:

«Дата: **17.08.44 г.**

Тип самолета: «**ФВ – 190**»

Количество – **1**

Индивидуально или группой: **индивидуально**

Место падения: **Северо Западные Вайталахти.**

Сбитие подтверждается: **Опер. Сводка штаба ВВС СФ №230.»**

А на странице «**Награды правительством СССР и союзных государств**» - «**Орден «Красное Знамя» Указ правительства № 067 от 19.08.44г. Дата получения – 22.08.44 г.»**

Эта первая правительственная награда, полученная отцом в двадцать четыре года за сбитый «ФВ-190» в далеком 44-м году, была особенно дорога ему. В той самой красной коробочке, в которой он был вручен, этот орден хранится и до сих пор. В День Победы – священный и грустный праздник для всей нашей страны вижу на улицах города много пожилых людей с орденами и медалями на груди, но орден «Красного знамени» – главная награда отца и одна из Самых Высших Правительственных Наград, большая редкость.

Что видел в тот день отец из кабины своего истребителя? Серую пелену летящего навстречу снега и сопки Заполярья или суровые фьорды Норвегии да бесконечную даль океана? А может смертельный ужас в глазах сбитого им немецкого пилота, вероятно совсем мальчишки, своего ровесника,

волею судеб ставшего врагом?

Тогда не думалось о том, что совершают они Великий Подвиг, память о котором будет вечной. Они просто пробовали делать и делали невозможное...

Сайт «Память народа», 2022 год. «Подлинные документы о героях войны».

Алефиренко Иван Емельянович

Год рождения 1920

Место рождения Ставропольский край

Воинское звание майор

Место службы Северный флот

Морской летчик-истребитель. Закончил Ейское летное училище. В годы войны осуществлял прикрытие торпедоносцев на северном морском пути. Награжден четырьмя боевыми орденами.

На том же сайте:

Алефиренко Иван Емельянович

Орден Красного Знамени



Наградной документ

Дата рождения: 15.02.1920

Воинское звание: ст. лейтенант

Кто наградил: Северный флот

Наименование награды: Орден Красного Знамени

Номер документа: 67

Дата документа: 19.08.1944

... От свершения подвига до получения награды прошло всего пять дней...

Вот как описан этот бой в книге Василия Минакова «Торпедоносцы атакуют»:

«17 августа 1944 года нашей эскадрилье – вспоминал Иван Алефиренко – приказали прикрывать бомбардировщиков. Они должны были ударить по порту Киркенес. В этом полете участвовало около двухсот бомбардировщиков, штурмовиков и истребителей Северного флота. Подобные задания мы выполняли уже не раз. И все же комэск Федор Самарков в деталях разъяснил каждому смысл предстоящих действий. Он правильно считал, что повторение – мать учения.

Вскоре эскадрилья бомбардировщиков была окружена истребителями прикрытия, и они взяли курс к цели. Киркенес щетинился зенитками. Несмотря на плотный огонь, североморцы успешно отбомбились по кораблям, стоявшим в порту. Над целью был серьезно поврежден наш бомбардировщик. Летчик лейтенант Штеменякян посадил машину на воду в районе небольшого острова.

Тут как раз и появились «мессершмиты» и «фоке-вульты».

фы», с которыми завязался бой. Самарков двумя звеньями атаковал десяток Me-109. Мне было приказано прикрыть севший на воду бомбардировщик. «Фокеры» ходили над ним парами по большому кругу, на высоте четырех тысяч метров. Набрав большую высоту, одну пару я оставил там, а сам с ведомым перешел в атаку, набирая скорость на пикировании.

Самолеты противника – два выше, а четверка несколько ниже, – вероятно не заметили нас, а когда мы сблизились на дистанцию огня, их ведущий начал разворачиваться влево со снижением, то есть, как бы прятаться под нижнюю четверку своих истребителей. Однако энергичный разворот не спас его от гибели. *Огонь из моего истребителя пришелся точно по цели. Ведущий ФВ-190 загорелся и начал беспорядочно падать. Ведомый сбитого поспешил выйти из боя, опасаясь разделить судьбу ведущего.»*

Но сбитый самолет надо было еще «подтвердить»:

«Как подтверждались сбитые самолеты? В общем, так. Прилетаешь на аэродром и докладываешь командованию полка, что вели воздушный бой в таком-то районе, сбил один самолет противника, который упал там-то.

Если это на нашей территории, то от войск, расположенных в этом районе, должно прийти подтверждение, а если у немцев, то должны подтвердить партизаны или экипажи самолетов, которые мы сопровождали, или летчики, с которыми делали вылет» – вспоминает один из ветеранов.

Об этом же говорит и запись о сбитем «ФВ-190», сделанная в летной книжке рукой отца:

«После это подтвердили экипажи ТК «Хиггинс». И добавление о мессеримите, сбитем ранее: «А «МЕ-109» по традиции я подарил 2-му ведомому Дм. Гущину. Был такой обычай на СФ,»

Обычай действительно был – дарили сбитые самолеты вновь прибывшим необстрелянным юнцам, дарили, чтобы поднять их боевой дух, дарили, любуясь собой – я, мол, еще не один такой собою – да какая разница, почему асы дарили сбитые самолеты молодым боевым друзьям?

В летной книжке этот бой описан, как всегда, скупо:

«17.8.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 5ти бомбардировщиков для бомбоудара по порту и гор. Киркенес

Задание выполнено.

Вели в/бой с «МЕ-109» и «ФВ-190». Сбил 1 «ФВ-190».

Опер. св. шт. ВВС СФ № 230.

Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков»

А пилот тяжелого бомбардировщика, лейтенант Штемянян, посадивший машину на воду в районе небольшого острова, из того боя уже не вернулся.

И этот вылет отмечен «галочкой» в летной книжке отца...

Из документов:

17.08.44

9 полк

А-20

Киркенес

мл. л-т Штеменякян, мл. л-т Тищенко А.М., с-нт Козиев
сбит ЗА пр-ка

Вылетая на очередное боевое задание, младшие лейтенанты Штеменякян и Тищенко, а также сержант Козиев не думали, что проживают последние мгновения жизни, отведенной им на земле, и что навеки попадут в списки героически погибших. Но смерть возвеличивает человека, навсегда сохраняя его светлый идеал защитника Родины и отважного воина, а не простого русского парня. Такого же, как и все – верного товарища, немножко разгильдяя или выпивохи, отчаянного весельчака, любящего приврать для красоты словца – в списках погибших они навсегда останутся героями...

На Северном флоте противник имел мощные корабли с усиленным корпусом для плавания в ледовых условиях. Одно попадание легкого снаряда не могло привести к потоплению подобного корабля или нанести серьезные повреждения

даже таким, казалось бы, «консервным банкам», как норвежские вооруженные сейнеры и траулеры. Потопить его можно лишь с применением тяжелых авиабомб или авиационных торпед.

И здесь боевой полет самолета-торпедоносца, и торпедная атака всегда принимали резкие формы столкновения с противником. Летчик при подходе к цели снижался до тридцати метров над уровнем моря. Пустить торпеду с большей или меньшей высоты нельзя: она или переломится при ударе о воду, или зароется в грунт. Штурман подавал команду летчику для вывода самолета в точку сбрасывания торпеды. На этой высоте, едва не касаясь на разворотах крылом поверхности моря, экипаж тяжелого торпедоносца входил в зону жесткого зенитного огня. По самолету стреляло с кораблей все, что может стрелять. Победителем выходил только мужественный, в совершенстве владеющий своим самолетом летчик.

Атакующая группа обычно состояла из летчиков одного подразделения, спаянных чувством товарищества и взаимного доверия, легко понимающих замысел своего командира – ведущего. Число самолетов в группе определялось обстановкой: ведь нужно было решать три задачи одновременно: атаковать корабли и истребители противника, а также средства немецкой противовоздушной обороны.

На этот раз торпедоносцам повезло: их торпеды попали в цель и развалили вражеский транспорт водоизмещением

8000 тонн, в считанные минуты скрывшийся под водой. Почти все экипажи вернулись на свой аэродром, а высланный в район атаки воздушный разведчик подтвердил уничтожение транспорта.

И только Аэрокобра младшего лейтенанта Харкевича потерпела катастрофу – как это произошло, мы не узнаем никогда – холодные воды Баренцева моря навсегда скрыли свою тайну.

11.05.44

2 полк

Аэрокобра

р-н Цып-Наволок

+мл.л-нт Харкевич

потерпел катастрофу

Изучая записи в летной книжке отца, понимаю – основная работа истребителей полка – охрана бомбардировщиков и торпедоносцев, сопровождающих караваны Ленд-лиза.

Нагруженные тяжелыми торпедами, они бомбили и уничтожали вражеские корабли, разрушали порты. Неповоротливые и неуклюжие махины не могли на равных вступать в воздушный бой с истребителями, и если немецкий легчик

во время боя наносил урон торпедоносцу, то пилота сопровождающего его истребителя, в данном случае – Аэрокобры, ждало суровое наказание. Однако в летной книжке моего отца нет ни одной такой записи:

«11.5.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 6-ти торпедоносцев в район Сварт-нэс.

Задание выполн. Вели в/бой с «ME-109».

Обеспечено потопление 1 тр. 8000 тон.

Опер. Св. шт. ВВС СФ № 132.

Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков.»

Как вспоминал один из пилотов 255 полка, все знают, что «прикрывать сложнее штурмовиков. Они очень низко ходят. Я же не могу идти рядом с ними – собьют. Забрался выше – их не видно на фоне леса или снега, очень легко потерять. Бывало, что и мессера к ним проскакивали. Слышишь по радио: «Шапки-шапки, нас атакуют! Прикройте!» Тогда ныряешь вниз, к группе. А с бомбардировщиками хорошо – они летят на трех-четыре тысячи. Мы идем чуть выше, а то и рядом: «бочку» закрутишь перед ними, для поднятия бодрости духа».

«13.5.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 4-х штурмовиков в район Яр-Фьорд.

Задание выполнено.

Штурмовали мелкие суда противника.

Командир 2 аэ 255 иап капитан Самарков»

Но не все экипажи вернулись в Ваенгу пятого мая, в этот день погиб младший лейтенант Кукливский:

13.05.44

255 полк

Аэрокобра

р-н Ваенга

мл.л-нт Кукливский

потерпел катастрофу

Вероятно, вылетая на очередное задание, младший лейтенант Кукливский был уверен в том, что через пару часов он вернется на свой аэродром живым и невредимым, выкурит папироску, обсуждая с друзьями проведенный бой, сядет за стол в офицерской столовой, а после доиграет отложенную шахматную партию...

Но жизнь, жестокая в своих реалиях, внесла непоправимую поправку, и эта шахматная партия так и осталась не доигранной...

Отец часто листал свою летнюю книжку, вспоминая былое.

Как сидели они с лейтенантом Штеменякяном перед полетом, а через час его Аэрокобра была сбита противником.

Как вчера с Кукливским играли в шахматы – а сегодня у его Аэрокобры сломано крыло, и он падает в ледяное Баренцево море...

Вчера вечером шахматная доска осталась на столе – сегодня Аэрокобра Кукливского неумолимо несется вниз, в холодную ледяную вечность...

Отец и его ведомый «летали на поиски и не нашли никого...»

Еще один сложный, но результативный способ бомбометания – топ-мачтовое бомбометание. Подход к цели при этом производился на средних высотах до девятисот метров с последующим снижением. На расстоянии около семисот метров от корабля топмачтовики заканчивали маневрирование и на максимальной скорости начинали атаку. Бомбы сбрасывались с взрывателями, установленными на соответствующее замедление, с расчетом попасть в борт корабля либо непосредственно, либо с рикошета, после удара о воду. От разворота на боевой курс и на боевом курсе вплоть до момента сбрасывания бомбы топмачтовики вели непрерывный огонь из пушек и пулеметов на подавление корабельной зенитной артиллерии противника. Выходя из атаки, они как бы перепрыгивали через верхние оконечности (топы) мачт ата-

кованных кораблей. Эффективность этого вида бомбометания во многом зависела от морально-психологической стойкости летчиков, их боевой выучки, умения владеть самолетом и оружием. ...Каждая атака требовала от экипажа выдержки, максимального напряжения сил и воли...

«23.4.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 6-ти торпедоносцев в р-н Берливог Зад. выполнено. Обеспечено потопление 1 тр. 7000 тон. 1 скр.

Опер. св. шт. ВВС СФ № 114. Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков.»

Чтобы искать и уничтожать вражескую авиацию, постоянно изучались маршруты противника, его тактика, уловки и повадки. Боевые летчики, даже самые опытные, сдавали зачеты по теории полета, технике пилотирования и многим другим вопросам боевой подготовки. «Действия истребителей прикрытия при атаке кораблей противника торпедоносцами; действия истребителей при отсечке истребителей противника» – вот только две темы, которые изучались на занятиях по теоретической подготовке 255-го авиаполка.

Сдавал подобные зачеты и мой отец:

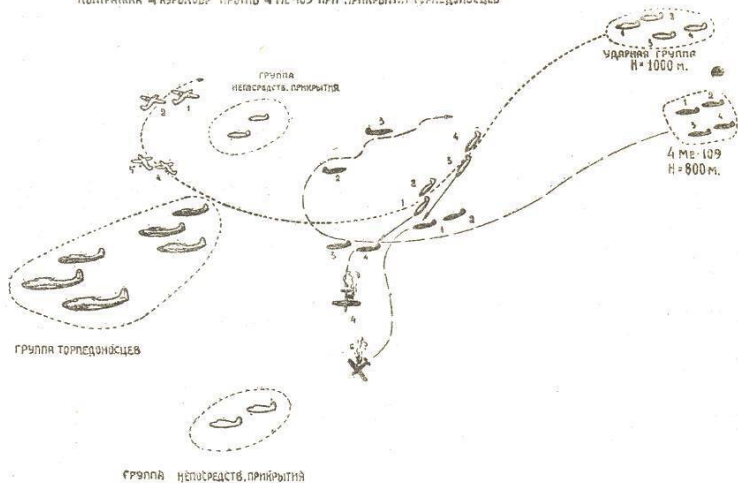
«10.10.44 г. Сдал зачет по знанию летней и зимней эксплуатации с-та «Аэрокобра» с мотором «Алли-

сон» – с оценкой – отлично. Ст. инженер 255 и Акп инж. капитан Крыжановский.

20.11.44г. Сдал зачет по знанию района боевых действий в R=400 км., НЕЩ – 42 ч. и средств ТОС – с оценкой – отлично. Штурман 255 ИАКП Герой Советского союза капитан *Рассадкин.*»

Эти занятия были вызваны жизненной необходимостью – летный состав приобретал фронтовой опыт, осваивал наиболее эффективные способы боевых действий, учился бить врага наверняка. Командиры учились грамотно оценивать обстановку, правильно управлять боевыми действиями.

Вам никогда не приходилось видеть карту боя? Она выглядит примерно так:



Теоретические знания, полученные на земле, применялись в боевых вылетах и воздушных боях. В конце летной книжки, в разделе «Боевая подготовка» отмечены тренировочные вылеты (вылеты против пилота своей эскадрильи) для оттачивания военного мастерства, совершенствования боевых навыков и умений.

Привлекает внимание большое число общего налета, ведь только

«Общий налет с 15 октября 1943 г по 10 октября 1944 г:

на самолете «Аэрокобра» – 127 вылетов – 93 часа 06 минут

на самолете УТИ -2 – 8 вылетов – 0 часов 56 минут

на самолете И-16 – 21 вылет – 11 часов 09 минут

на самолете ПО-2 – 47 вылетов – 24 часа.

ВСЕГО: 203 вылета – 129 часов 11 минут »

« Общий налет за 1945 год:

на самолете «Аэрокобра» - 20 полетов -18 часов 01 минута

на самолете «Тандерболт» - 5 полетов – 0 часов 47 минут

на самолете «Як – 7у» - 29 полетов – 12 часов 47 минут

на самолете «ПО-2» - 57 полетов – 19 часов 10 мину

ВСЕГО : 111 полетов – 50 часов 45 минут».

Налет за 1945 год значительно меньше, но это и понятно, ведь военные действия в Заполярье закончились в октябре 1944 года.

Отмечены в той летной книжке и некоторые элемен-

ты тренировочных полетов. Здесь очень много различных упражнений: стрельба по конусу и воздушный бой; групповая слетанность; полеты по неизвестному маршруту на малой высоте; полет на перехват и атаку; фотографирование кораблей в Кольском заливе.

«19.9.44 г. – Аэрокобра Разведка с фотографированием аэродрома Хебугтен. Задание выполнено. Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков»

**«26.04.45г. – Аэрокобра
Фотографирование кораблей в Кольском заливе.
Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков»**

Были и полеты «под колпаком» – когда колпаком из материи закрывалась кабина первого пилота. Во время таких тренировок вырабатывалось умение выполнять полёт по приборам вне видимости земли и линии естественного горизонта. Эти полёты выполнялись на самолётах с двойным управлением. В передней кабине – под колпаком – находился обучаемый летчик, а в открытой задней – инструктор, который мог в любой момент вмешаться в управление самолётом. Полет «вслепую» есть высшая мера летного мастерства. Научившись пилотировать самолёт «вслепую», приступали к обучению полётам в облаках.

В лётной книжке отца записаны и такие инструкторские полёты.

«28.02.45г. – По-2

Полет под колпаком на слепую посадку. Упр. № 2 (инструктор) – 4 полета.

Командир 2 аэ 255 иакп ст. лейтенант Богданов

«09.03.45г. – Як-7у

Полет в зону, поверка т/п и упр.№1 (инструктор) – 2 полета.

Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков»

А в 1946 году все полеты на самолетах По-2, Аэрокобра, Тандерболт – инструкторские.

Молодым летчикам воевать было легче: у них более простое отношение к жизни и смерти, ими правили удаль, лихачество друг перед другом – они были злыми, задорными и озорными. Каждому хотелось выглядеть отважным, чтобы на тебя обращали внимание, чтобы стать примером для других – и это естественное состояние души молодого человека. Присутствовал дух соревнования, но, несмотря на это, летный состав жил очень дружно – смертельная опасность сплачивала.

Систематические разборы полетов совершенствовали боевую выучку, владение боевой техникой, повышали такти-

ческое мастерство воздушного боя, проводимого днём и ночью. Молодежь становилась все более грозной силой для врага. Пытливость ума, инициатива и дерзание, в нужный момент смелый риск – вот что роднило летчиков. И еще одно – неутомимость, безотказность. Выполнение боевого задания – чем бы оно ни закончилось – непреложный закон.



Ваенга, 1943 год.

В центре, без фуражки, мой отец, лейтенант Иван Алефиренко.

...Из летной книжки:

« 24.10.44г. – Аэрокобра

Сопровождение 3-х торпедоносцев в р-н Берливог.

Задание выполнено.

Штурмовали корабли охр. Обеспечено потопление 1 скр и 1 самох. баржи. Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков.»

Однажды, когда я уже жила в Волгограде и была заведующей техническим отделом Городского Дворца пионеров, к нам на праздник пионерии пришли гости. Их было много – учителя с группами детей, солидные дядечки – известные писатели и даже военные. На торжественной линейке, на нашей Площади парадов перед красивым зданием Дворца пионеров рядом со мной оказался солидный полковник в черной морской форме. Разглядывая «иконостас» его орденов и медалей, я вдруг увидела значок летчика первого класса и такую знакомую медаль «За оборону Советского Заполярья».

– «Морской летчик!» – догадалась я и тут же спросила:

– Вы воевали в Заполярье?

– Да, моя «аэрокобра» взлетала с аэродрома Ваенга, – отвечал он, внимательно глядя на меня, – а почему вы спрашиваете об этом?

И вдруг его как будто осенило:

– Да вы же дочка нашего командира звена – Ивана! Ивана Алефиренко!

Я была очень удивлена и стояла, молча переваривая сказанное. Как мог этот пожилой летчик узнать меня? Через столько лет узнать в моих чертах – черты отца?

Тогда я еще ничего не знала о Заполярье, караванах Ленд-лиза и той страшной войне, не знала, что такое никогда не забывается и среди тысяч лиц всегда узнаешь не только однополчанина, но и его дочь...

Когда-то отец сказал, что он не просто летчик, а летчик-штурман.

Я долго не могла понять, кто такой штурман авиации. Морской штурман – это понятно казалось мне, а вот авиационный? Но однажды мой друг, начальник Ставропольского училища летчиков, генерал авиации Борис Аверин объяснил все в деталях. Теперь я знаю, что штурман авиации это много больше чем просто пилот.

Штурман задолго до полета изучает маршрут, составляет полетные карты, знакомится с рельефом местности, над которой проходит маршрут, что требует больших знаний, вниманья и хорошей памяти. А в полете он должен моментально подмечать незначительные изменения в показаниях приборов и быстро мыслить. Для выполнения поставленной задачи нужны уверенность в себе, способность действовать в команде в экстремальных ситуациях. Все это требует огром-

ных нервных затрат.

В тот день, получив боевую задачу, летчики-штурманы проложили курс от аэродрома до цели, вычислили кратчайшее расстояние и минимальное время полета. Но вот цель определена, маршрут проложен и изучен – теперь ждут вылета. И здесь нервное напряжение достигает предела: все курят, в голову лезут черные мысли – знают, что «там» можно встретить смерть в самых разных ее обличьях. Каждый переживает по-своему: один «читает газету» – но он ее не читает и даже не переворачивает страницы, другой специально ввязывается в спор, кто-то травит байки. Никто не безразличен к предстоящему. Ведь исполнение всех элементов полета требует уравновешенности и контроля над своими действиями. А цели и задачи у противников одинаковые – сбить летящего навстречу...

...Возвратятся из полета – живые и невредимые, съедут по черному от копоти крылу, идут быстро, руками разводят, точно через бурелом пробиваются – это они о бое так рассказывают – руками. Кто откуда заходил, под каким углом торпеда шла...

... Из летной книжки:

«23.9.44 г. – Аэрокобра

Разведка погоды в р-не Вадсэ, Берливог, Гамвик.

Зад. выполн. Вел в/бой с «Ю-88».

Командир 2 аэ 255 иапк капитан Самарков.»

И приписка, сделанная рукой отца: «Он ушел в облака»

Иногда, начальство на свой страх и риск разрешало вылет на «свободную охоту». Такое задание получали лишь самые опытные лётчики.

«Спустя две минуты, от огромного самолета оставался на земле только снежный вихрь. Поднялись в небо, выскочили из снежной тучи – море, как сажа, облака над самой водой, мчат навстречу, бегут наперегонки. Сто пятьдесят, сто метров показывала стрелка высотомера. Дрогнула – сто, восемьдесят... Наконец и вода пропала – застелило ее белой дымкой. Снежный град влетал в открытый лючок, обмораживал щеки. Высота двадцать метров! Ё-моё!..»

...А внизу полощется бесстрастное Баренцево море....

Зато потом – ни с чем не сравнимая радость возвращения из полета на свой аэродром, в промерзшую, но такую родную Ваенгу.

«12.10.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 4-х торпедоносцев в район Берли-вог.

Зад выполн. Вели в/бой с «Блом и Фосс». Штурмовали корабли охр.

Обесп. потопл. 1 мм.

Поврежд. 1 тр.3-4000 тон.

Опер. св. шт. ВВС СФ № 286.

Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков.»

Быт и боевую работу летчиков обеспечивали батальоны аэродромного обеспечения. Они должны были подготовить взлетную полосу, подвезти горючее и снаряды. И, конечно, по силам и возможности наладить быт – прежде всего летного состава. Накормить – кстати, кормили вкусно и сытно.

В начале войны многие летчики жили в землянках «в три наката» – дощатые пол и стены, на гвоздиках шинели.

Из воспоминаний П. Рассадкина:

«Жили в землянках на краю аэродрома, поэскадрильно. Выскочил, тут стоянка самолетов, в самолет прыг, газы и все. Это в летнее время. Ночью, примерно с октября, нас устраивали в домах комсостава в поселке, немножко подале, километра полтора от аэродрома».

Электричества не было, освещала это жильё «Катюша» – в сплюсненную сверху гильзу залит бензин с солью и вставлен фитиль из полы шинели. Зимой ставили печки-буржуйки, спали на двухэтажных нарах, было душно, но моло-

дось скрадывала все неудобства. Никто не придавал этому большого значения, так что наутро все были свежие и здоровые. На фронте не болели, напряженность съедала всю хворь – люди держались за счет этой напряженности.

...Есть фотография тех лет – какая-то вечеринка в землянке у молодых офицеров. Видно, совсем еще юноши, обязательные шалопаи, дурачатся, пьют вино прямо из бутылок...

Летчики в Ваенге, впрочем, как все летчики, были ребятами веселыми и заводными, бесшабашными и бесстрашными, для них такой полет как этот –

«26.10.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 4-х бомбардир. для бомбоуд. по транспортам в Тана фьорде. Зад. выполн.

Обеспечено потопл. 2 скр и 2 барж, повр. 1 тр. 4000т.» – был обычным делом.

Однако веселье не отличалось беззаботностью – ему придавало горечь сознание того, что вокруг идет война – она была вчера, есть сегодня и будет завтра. Гибли друзья – кто-то вчера, а кто завтра? Вдруг завтра... буду я? – такие мысли присутствовали постоянно, их нельзя было отогнать от себя...

Бывалые летчики скажут, что описать один боевой вылет невозможно – они очень похожи друг на друга. Можно только воссоздать примерную картину боевого дня.

Вставали утром еще до рассвета, умывались, но никогда не брились – это была плохая примета – брились только с вечера. Такая привычка осталась у отца на всю жизнь. Надевали лётную одежду – зимой – меховые унты, куртку, шлемофон и шли в столовую завтракать. Если погода нелетная – все расслаблены, шутят, а если погода хорошая, то говорили – «будет война». В такие дни завтракать никто не мог – не было никакого аппетита. Затем на КП эскадрильи ожидали получения боевой задачи.

Командир получал задачу и рассказывал летчикам о цели, метеоусловиях, определял порядок выруливания для взлета, сбора, нахождения в воздухе: «Идем 1400–1500 метров, подходим к цели, атака по моей команде. Воздушным стрелкам смотреть за воздушной обстановкой, нас будут прикрывать несколько «Аэрокобр».

Определялось и количество заходов. Правда, все зависело от ситуации над целью. Ситуации бывали такие – не приведи господь, и тогда делали только один заход. Выкладывали все сразу – реактивные снаряды, бомбы. Если противодействие несильное, делали несколько заходов для атаки – выстраива-

ли круг с дистанцией между самолетами пятьсот-шестьсот метров и атаковали с углом пикирования в тридцать-сорок градусов».

Таких вылетов за одни сутки могло быть несколько. Что там случилось, записано скупыми фразами в летной книжке – здесь поиски наших сбитых экипажей, бомбоудары по портам и потопленные транспорты врага – порой событий только одного такого дня хватило бы не на одну жизнь...

«17.6.44г. Аэрокобра

Сопровождение 6-ти торпедоносцев в р-н Кибергнес.

Зад. выполн. Вели в/б с 2-мя «МЕ 109»

Обеспечено потопление: 2-х каб. с. 600-800 тон.

Опер. св. шт. ВВС СФ № 169.»

«17.6.44г. – Аэрокобра

Сопровождение с-та «каталина» в р-н Варангер-фьор. на поиски экипажа. Задание выполнено.»

«17.6.44г. Аэрокобра

Сопровождение 2х бомбардировщ. для бомбоудара по порту и г. Киркенес. Зад. выполн.

Обеспечено потопление: 1 каботажн. суд. 600-800 тон.

Опер. св. шт. ВВС СФ № 169.

Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков.»



А штаб полка работал отлично, награды ребятам шли регулярно:

Министерство обороны Российской Федерации ЦЕН-

ТРАЛЬНЫЙ АРХИВ. Архивная справка.

Сообщаем, что старший лейтенант Алефиренко Иван Емельянович, 1920 г. рождения, уроженец Ставропольского края, командир звена 255 иакп 5 мтакд ВВС СФ, награжден медалью «За боевые заслуги»

ПРЕЗИДИУМ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

УКАЗ

от 17 октября 1938 года

ОБ УЧРЕЖДЕНИИ МЕДАЛИ "ЗА БОЕВЫЕ ЗАСЛУГИ"

1. Учредить медаль "За боевые заслуги".

2. Утвердить Положение о медали "За боевые заслуги", ее рисунок и описание.

ПОЛОЖЕНИЕ О МЕДАЛИ "ЗА БОЕВЫЕ ЗАСЛУГИ"

1. Медаль "За боевые заслуги" учреждена для награждения за активное содействие успеху боевых действий, укрепление боевой готовности войск.

2. Медалью "За боевые заслуги" награждаются военнослужащие Советской Армии, Военно-Морского Флота, пограничных и внутренних войск и другие граждане СССР.

3. Награждение медалью "За боевые заслуги" производится:

за умелые, инициативные и смелые действия в бою, способствовавшие успешному выполнению боевых задач воинской частью, подразделением;

Отец еще не знал, что войне скоро придет конец, что будет в его жизни и красавица жена и две дочки – старшая как две капли воды похожая на него самого, и младшая – задира-воробей – черноглазая и шустрая как жена.

Он воевал – за Родину или чтобы остаться в живых, потому что все делали именно так, и по-другому было нельзя – кто теперь знает?

Он воевал, чтобы победить, не зная, что после Победы побежденные будут жить несравненно лучше победителей. Он воевал и получал боевые награды – Родина щедро награждала за каждый сбитый самолет врага, за потопленный транспорт и количество боевых вылетов – кого посмертно, а кого при жизни ...

Не только отец – все они воевали каждый день и каждый час – на войне отпусков не бывает. Никто не мог отсидеть-

ся в тылу – в стране была объявлена тотальная мобилизация: не желающих идти на фронт, отправляли в концлагерь.

И если у меня спросят, то, вспоминая скупые рассказы отца и перефразируя известную фразу, я отвечаю: «Никто не хотел воевать» – но война еще шла и они вылетали навстречу своей судьбе опять и опять...

«17.7.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 5-ти бомбард. Для бомбоуд. По порту и гор. Киркенес

Задание выполн.

Вели в/бой с 4 «МЕ-109».

Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков.»

И опять потеря – во время этого боя погиб младший лейтенант Шулика – его Аэрокобра была сбита истребителем противника:

17.07.1944

Летчик 3 АЭ

мл.л-т Шулика С.

Сбит истребительной авиацией противника в воздушном бою, горящий упал в воду (Р-39)

... Несколько часов на стылой воде Баренцева моря горели, колыхаясь обломки сбитого самолета, потом не стало

и их...

За время войны по программе ленд-лиза мы получили более двадцати тысяч различных самолетов: наряду с истребителем «Аэрокобра» были «Китихауки» и «Тандерболты», гидросамолет «Каталина» и «Харрикейны».

В самом начале летной книжки отца есть строка: «На каких типах самолетов летает» – среди более десятка типов самолетов есть и «Тандерболт».

Американские истребители «Р-47» – «Тандерболты» полк получил для проверки их в деле. Собственной испытательной базы наша морская авиация в не имела – испытания «Тандерболта» доверили фронтовым летчикам из 255-го ИАП.

Опытные полеты начались в ноябре 1944г., одновременно исследовалась возможность базирования «Тандерболтов» на заполярных аэродромах. И хотя результаты оказались благоприятными – самолет с двумя бомбами нормально взлетал и садился на аэродром Ваенга, испытатели с первых минут полета понимали – «Тандерболт» совсем не истребитель. Устойчивый, имеющий просторную кабину, он подходил лишь для спокойного полета – истребителю же необходима маневренность и быстрый разгон.

Участь этих самолетов была предрешена, но в 255-м ИАП «Тандерболты» эксплуатировались ещё в течение года после окончания войны, дольше, чем где бы то ни было в СССР.

Из летной книжки отца:

«26.12. 45 г. – Тандерболт – Полет по кругу – 2 полета

28.12.45 г. – Тандерболт – Полет по кругу – 3 полета

27.01. 46 г. – Тандерболт – Перелет с аэр. Ваенга – I

на Ваенга – II »

...Свой путь морские «Тандерболты» завершили в первые послевоенные годы так же, как и их сухопутные собратья – в овраге на окраине Ваенги – II, под гусеницами тракторов.

Для борьбы с морскими целями также использовались американские «Китихауки». Однако самолет Р-40 обладал существенным недостатком, приведшим к гибели не одного летчика. Командующий Северным флотом адмирала А.Г. Головкин отмечал: «Эти самолеты имеют в моторах особые, залитые серебряным сплавом подшипники. Американцы считают это новейшим техническим достижением, однако такие моторы часто выходят из строя». Вот почему наши летчики с горькой насмешкой называли эти самолеты «чуждом безмоторной авиации» – чаще всего «Китихауки» стояли в бездействии.

По ленд-лизу нам поставлялась и летающая лодка-амфибия «Каталина».

Вылеты этого гидросамолета имели целью проведение воздушной разведки и противолодочное патрулирование над Баренцевым морем. Многие полеты служили защите конвоев, идущих в Советский Союз. Гидросамолеты обороняли своих подопечных от атак подводных лодок и торпедных катеров.

«Летающая лодка» фирмы «Консолидейтед» – одна из самых тихоходных боевых самолетов второй мировой войны. Имея экипаж от пяти до семи человек, «Каталина» брала на борт торпеды, обычные и глубинные бомбы, осколочные гранаты, на борту стояло пять пулеметов.

Боевая выучка её пилотов была высокой: они могли действовать в ночное время и в сложных метеорологических условиях. Но из-за неповоротливости этого самолета его постоянно приходилось сопровождать юрким истребителем, в том числе и отцу:

Вылет первый: « **30.6.44 г. – Аэрокобра Сопровожд. с-та «Каталина» в р-н Вайталахти. Задание выполнено.»**

Вылет второй: «**30.6.44 г. – Аэрокобра Сопровождение с-та «Каталина» от Вайталахти Задание выполнено.»**

Летающие лодки садились прямо на воду – подбира-

ли оставшихся в живых членов экипажей наших погибших кораблей и самолетов, спасавшихся в лодках и шлюпках. В июне 1944 года для спасения летчиков с погибшего самолета в очередной раз в море вылетела «Каталина», о чем в летной книжке записано:

«17.6.44 г. – Аэрокобра Сопровождение с-та «Каталина» в р-н «Варангер фьорд» на поиски экипажа. Задание выполнено.»

Однако горькая пометка отца говорит о том, что **«Не нашли никого.»**

Еще один день из той страшной карусели войны: 14 мая в районе Яр-фьорда воздушные разведчики Ваенги обнаружили три немецких транспорта, шедших в охранении десятка боевых кораблей. Для нанесения торпедного удара по конвою врага вылетели торпедоносцы в сопровождении звена Аэрокобр. Тяжелые воздушные машины, распластав могучие крылья, шли низко над водой. На горизонте показались дымы – все четче вырисовывались контуры транспортов, эскортируемых эсминцем и девятью сторожевыми кораблями. Торпедоносец выбрал для удара самый крупный транспорт. Немцы открыли заградительный огонь, но летчик

уверенно выдерживал курс, пока штурман вел расчеты. Вражеские снаряды в нескольких местах продырявили крылья машины, было видно, как с пробитых плоскостей ветер полосками сдирает обшивку. Транспорт выростал с каждой секундой, сброшенные торпеды одновременно приводнились и пошли к цели. У борта транспорта поднялся огромный водяной столб, над морем прогрехотал оглушительный взрыв. Транспорт осел, а затем начал быстро погружаться.

«14.5.44 г. – Аэрокобра Сопровождение 6-ти штурмовиков в р-н Яр-фьорд Зад. выполн. Обеспечено потопление 2 тр. 8000 тон, 1 всп судно, 1 скр, Повреждено 2 тр. 10 -11000 тон. Опер. св. шт. ВВС. СФ. № 135.»

А самолеты, прижимаясь к воде, с отворотом уходили в сторону моря. Действия летчиков были отработаны до автоматизма – и позже, в мирные дни, они все никак не могли закончить свою войну, продолжая во сне лететь и бомбить, нападать и спасаться ...



Ваенга. Отец в первом ряду посередине.

Как сумел остаться в живых мой отец? – на этот вопрос нет однозначного ответа. Конечно, помогла учеба на Волге перед отправкой на фронт, где летчики в течение года изучали американский истребитель Аэрокобру. А также благодаря более совершенной технической системе этого самолета, безотказной радиосвязи и надежной навигации, позволяющими вовремя уйти из-под обстрела или позвать на помощь. Прибавим сюда отличное здоровье, а значит выносливость и быстроту реакции – можно перечислять еще и еще. Но ма-

ло ли их было таких воздушных рабочих войны, умениями, нервами и кровью которых ковалась ПОБЕДА? Уцелели единицы...

До Мурманска гитлеровцам оставалось пройти несколько десятков километров, но это расстояние для врага оказалось непреодолимым. И если в начале войны немецкое командование рассматривало захват Мурманска, как начало наступательных операций в советском Заполярье, то теперь эти планы рушились. Летчики-североморцы совершали более ста самолетовылетов в сутки, нанося бомбоштурмовые удары по морским и наземным военным объектам противника. Крылатые защитники советского Заполярья хорошо понимали, что в те дни решалась судьба всего северного флота.

Начиная с марта 1944 года, и до окончания Петсамо-Киркенесской операции, положившей конец боевым действиям в Заполярье в октябре 1944 года, истребитель отца почти *ежедневно сопровождал бомбардировщики и торпедоносцы в разные районы Северной Норвегии для нанесения воздушных ударов по объектам врага.*

«27.6.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 5-ти бомбард. для бомбоуд. по порту и гор. Киркенес.

Зад. выполн. Обеспечено потопление: 1 тр. 8000тон,

1 тш, 2 ска.

Опер. св. шт. ВВС. СФ. № 179. »

Для однополчанина отца, младшего лейтенанта И.Н. Воронина, этот день стал последним – как известно из документов, он был сбит истребительной авиацией противника:

27.06.1944

Летчик 1 АЭ

мл.л-нт Воронин Иван Николаевич



Р-39 № 18
Место падения самолета на берегу
Приморского 1 кв 250-квп
Заводской номер 43-28577
Пилот – лейтенант Воронин
Сбит 27.06.1944, летные потери

Самолет потерпел катастрофу при сопровождении бомбардировщиков на территории Приморья, скрываясь от истребителей, и в результате в районе не выявлено в обломки самолета и останки пилота обнаружены в 1948 году. При проведении Великой Отечественной войны.

Сбит истребительной авиацией противника в воздушном бою, упал в воду (Р-39) в р-не Киркенес

Через несколько лет останки его самолета найдет поисковый отряд, который сделает эти снимки и назовет точное место гибели младшего лейтенанта Воронина:

«Место падения – Holmvatnet Sor-Varanger.

Принадлежал 1 аэ 255 иап.

Пилот – лейтенант Воронин.

Сбит 27.06.1944 года, летчик погиб.

Самолет потерпел катастрофу при сопровождении бомбардировщиков на Киркенес. Самолет и останки пилота обнаружены в 1946 м году при проведении британской поисковой экспедиции по поиску самолетов и летчиков, сбитых во время войны».

В Баренцевом море, на берегу Варангер-фиорда, есть два норвежских порта – Вардэ и Вадсэ, где в незамерзающем заливе даже долгой полярной зимой возможно постоянное судоходство. Здесь базировались немецкие подводные лодки, наносившие большой урон караванам ленд-лиза. Летом 44-го года они атаковали эскадру кораблей, в том числе и линкор «Архангельск», предназначенных для Советского Союза. Авиация тут же получила приказ уничтожить и Вардэ и Вадсэ.

В августе 1944 года начались массированные бомбардировки этих портов противника, а к концу сентября они были практически стерты с лица земли.

«23.8.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 5-ти бомбард. для бомбоуд. по порту и гор. Вардэ.

Зад. выполн.

Фотографиров. результаты удара. Потоплено 6 мотоботов.

Опер. св. шт. ВВС СФ № 236.

Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков.»

И приписка, сделанная рукой отца: **«Горел танкер. 6 часов.»**

«23.8.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 5-ти бомбард. для бомбоуд. по порту и гор. Вадсэ

Зад. выполн.

Зафотограф. результ. удара. Потоплен 1 мотобот.

Опер. св. шт. ВВС СФ № 236.

Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков.»

Около обеих записей – опять «галочка», опять гибель однополчан...

В тот день над аэродромом Луостари в воздушном бою с истребительной авиацией противника погиб лейтенант Е.И. Мизюков служивший во 2-м ГКАП и также летавший на Аэрокобре.

Как тяжел был этот день, мы можем судить по историческим документам и записям в летной книжке.

Младшие лейтенанты 255 полка Баранцев и Головки тоже не вернулись из полета – две Аэрокобры нашли вечный покой в водах безжалостного Баренцева моря.

Баранцев сбил истребитель противника, а Головки упал в воду из-за неисправности мотора – такое страшное, обидное недоразумение имело место и в военное время.

27.09.1944

Летчик 2 АЭ

мл.л-нт Баранцев Иван Васильевич

При сопровождении бомбардировщиков сбит истребительной авиацией противника в воздушном бою, упал в воду (Р-39) в р-не Вардэ

27.09.1944

Ст. летчик 1 АЭ

мл.л-нт Каменев Александр Леонтьевич

При сопровождении бомбардировщиков сбит истребительной авиацией противника в воздушном бою в районе Вардэ, упал в воду (Р-39).

ЖИВ – *"Согласно приказа УК ВМС № 047 от 6.05.1948 г. Каменев находился в плену с 27.09.44 г. по 7.05.45 г., на проверке с 11.11.45 г. по 14.10.46 г. в проверочно-фильтра-*

ционном лагере № 3 АВ МВД и после проверки уволен в запас."

27.09.1944

Летчик 1 АЭ

мл.л-нт Головки Григорий Васильевич

При сопровождении бомбардировщиков упал в воду вероятно из-за неисправности мотора (Р-39) в р-не Вардэ

Отец же, вероятно, вел один из самых тяжелых боев, ведь его противниками были сразу восемь немецких истребителей – «Фокке-вульфы» и «Мессершмиты»:

«27.9.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 5-ти бомбард. для бомбоудара по складам г. Вадсэ.

Задание выполнили. Вели в/бой с 4-мя «ФВ-190» и 4-мя «МЕ-109».

Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков».

Но они бились за ПОБЕДУ, они верили в неё, верили и ПОБЕДИЛИ!

По-своему прелестна природа Заполярья. Баренцево море омывает берега России и Норвегии. Зимой погода над мо-

рем неустойчивая с сильными ветрами и осадками. Небольшие острова собраны в архипелаги, расположенные вблизи материка. Сложная береговая линия образует многочисленные мысы, фьорды, заливы и бухты, удивительные по своей красоте. Здесь много рыбы – треска, навага, камбала, зубатка, морской окунь. Встречаются тюлени, белухи, касатки и киты-полосатики. На многочисленных птичьих базарах гнездятся чайки, кайры, бакланы и тупики. Все они, птенцы и взрослые птицы, совершенно не боятся человека и подпускают к себе вплотную.

Об этом отец мог говорить часами – мы, дети, слушали, а он рассказывал.

После его смерти, на запрос о наградах, из архива советской армии пришел ответ – боевые ордена отец получил, будучи всего лишь лейтенантом.

На вопрос:

– Папа, а почему у тебя нет ни одного ранения? – он отвечал:

– Мы ведь, дочка, *морские* летчики. Серьезное ранение в небе над Баренцевым морем было равнозначно гибели! – нам, детям, он никогда и ничего не рассказывал о войне. О полетах – да, а про войну – ни слова, обычно говоря, что ничего хорошего в той войне не было и, слава Богу, что нам не привелось ее увидеть.

Отец мог описывать, как красив рассвет, если смотреть сверху – медленно и степенно поднимается из-за моря солн-

це, освещая пока еще холодными лучами землю. Облака – как видит их летчик из кабины самолета: густые грозовые, нависшие сплошным покрывалом; перламутровые, волнистые – разбросанные по небу маленькими островками или легкие, серебристые – плывущие в самом верху – от этой картины захватывает дух. Они лежат до самого горизонта, плотно покрывая землю, и тогда становится не по себе от этой однообразной красоты – ведь за облаками гамма цветов ограничена, там нет так любимого глазу зеленого или ярко красного. Тогда надо направить самолет вниз, под самое облако и перед тобой откроется прекрасная земля со скалистыми берегами, небольшой часовенкой на круче и морем, которому не видно ни конца, ни края...

Однако любоваться этой красотой было некогда – война не давала свободного времени. «Воздушные рабочие войны» продолжали своё нелегкое дело...

«3.3.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение торпедоносцев в район Эккере.

Задание выполнили.

Вели в/бой с 4 «ФВ–190». Обеспечено потопление 1 транспорта 8000 тон.

Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков.»

Из документов военных лет видно численное превосходство нашей авиации:

Количественное соотношение авиации

Северного флота и противника в 1943—1944 гг.

Кол-во самолетов

на 1.07.1943 г.

на 1.01.1944 г.

на 1.06.1944 г.

на 1.10.1944 г.

СФ

Пр-к

СФ

Пр-к

СФ

Пр-к

СФ

Пр-к

Всего

185

171

178

128

258

56

305

108

В том числе истребителей

104

58

70

58

150

26

159

59

За штурвалом одного из этих истребителей был и мой отец.

Нечасто выдавались часы долгого полярного дня, когда не было тревог, и летчики могли отдохнуть и выспаться по-настоящему. В одном фильме, посвященном летчикам-североморцам, есть незабываемый эпизод: пилотам, выдавая пистолеты, говорят: *«Когда самолет загорится, у вас будет три выхода: сидеть в нем и гореть заживо, выброситься вниз с огромной высоты или воспользоваться третьим выходом – пистолетом».*

В первые годы войны далеко не у всех пилотов были парашюты, а горели самолеты как щепки. Может быть, поэтому

те, кто выбирал эту мужскую работу, выросли не по дням, а по часам...

... Знаете, какова была средняя продолжительность жизни военного летчика? От трех до шести недель...



Лисконоженко Н.Г. Герой Советского Союза. Посмертно.
Летчик-истребитель. Воевал три дня.

Боеспособность немецких войск зависела от морских перевозок – по ним в Германию вывозили стратегическое сырье для производства танковой брони, бронебойных снарядов и многого другого – никелевая руда из Петсамо, молибден, целлюлоза и железная руда из Киркенеса. Северный флот мешал врагу пользоваться морскими путями, и противнику пришлось ввести конвоирование своих судов.

Утром воздушный разведчик обнаружил в районе Эккере четыре транспорта врага водоизмещением от восьми до двенадцати тысяч тонн. Их сопровождали миноносцы и несколько кораблей поменьше. С воздуха конвой прикрывали «Мессершмиты». Наше командование тут же решило нанести комбинированный удар. До подхода самолетов конвой должна была атаковать подводная лодка Северного флота. Группу четырех торпедоносцев, брошенных с аэродрома «Ваенга» на конвой противника, сопровождали восемь истребителей, **в составе этой группы был и мой отец.**

Отыскав конвой, бомбардировщики ринулись в атаку, а десяток истребителей противника бросилась за ними, ведя прицельный огонь. Два наших торпедоносца прорвались

сквозь плотный зенитный огонь, который велся с кораблей сопровождения, прицельно сбросили торпеды. Первая повредила эсминец, вторая нанесла непоправимый урон и уничтожила транспорт, водоизмещением восемь тысяч тонн. А в это время истребители разделились на две группы, одна из которых отбивала атаки «Фоке-вульфов», увязавшихся за нашими торпедоносцами, другая же вертелась в смертельной «карусели» – вела воздушный бой еще с десятью «Мессершмитами».

... Это шла «собачья свалка»: на волне истребителей матеряются ребята, кричат: «Атакую, прикрой!» «Держись, кореш, не зевай! Руби его!» ...

...А впереди у них целая жизнь, и есть только одно мгновение принять единственно правильное решение, чтобы эта жизнь была...

Полет, когда наши торпедоносцы под прикрытием Аэрокобры отца отправили на дно ледяного Баренцева моря очередную транспорт противника, есть беспощадная правда о той страшной войне:

«25.5 44 г. – Аэрокобра

**Сопровождение 6-ти торпедоносц. в р-н Тана
фьорд**

Задание выполн.

**Вели в/бой с «ME-109». Обеспечено потопление 1
тр. 6-8000 тон и 1 мн.**

Опер. св. шт. ВВС.СФ. № 146.

Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков.»

...А ордена шли.... За каждый потопленный транспорт:
Министерство обороны Российской Федерации
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АРХИВ.

Архивная справка.

Сообщаем, что старший лейтенант Алефиренко Иван Емельянович, 1920 г. рождения, уроженец Ставропольского края, командир звена 255 иакп 5 мтакд ВВС СФ, награжден орденом «Отечественная война 2 степени».

Орденом Отечественной войны II степени награждаются:

...Кто мужественно выполнял свои обязанности в экипаже самолёта при выполнении боевого задания, за которое штурман или лётчик награждены орденом Красного Знамени. ...Кто совершил, входя в состав экипажа: тяжелобомбардировочной авиации – 15-й успешно-боевой вылет; дальнебомбардировочной авиации – 20-й успешно-боевой вылет; ближнебомбардировочной авиации – 25-й успешно-боевой вылет; штурмовой авиации – 20-й успешно-боевой вылет; **истребительной авиации – 50-й успешно-боевой вылет; ...**

Награждение орденом Отечественной войны может быть повторяемо за новые подвиги и отличия.

Сайт «Память народа», 2022 год. «Подлинные документы о героях войны».

Алефиренко Иван Емельянович

Год рождения 1920

Место рождения Ставропольский край

Воинское звание майор

Место службы Северный флот

Морской летчик-истребитель. Закончил Ейское летное училище. В годы войны осуществлял прикрытие торпедоносцев на северном морском пути. Награжден четырьмя боевыми орденами.

На том же сайте:

Алефиренко Иван Емельянович

Орден Отечественной войны II степени

Наградной

доку-



Дата рождения: 15.02.1920

Воинское звание: ст. лейтенант

Кто наградил: ВВС Северного флота

Наименование награды: Орден Отечественной войны

II степени

Номер документа: 46

Дата документа: 18.08.1945

Сведений о награждении отца вторым орденом Отечественной войны я так и не нашла. Орден – вот он, лежит передо мной – даты награждения, номера приказа нет...

...А может быть, вы тоже не знаете о своих родителях чего-то важного?..

В послевоенные праздничные дни над нашим домом реял военно-морской флаг. Где раздобыл его отец, осталось для меня загадкой. Но флаг, двуцветный, с красной звездой, серпом и молотом, сшитый из светлой шерсти, как и положено по Уставу, был один на весь переулок. На спинке стула в такие дни висел отцовский китель с голубыми погонами майора и «иконостасом» глухо звенящих орденов и медалей. На груди не было пустого места...

Исторические документы тех лет говорят – посещал Заполярье и посол США Уильям Аверелл Гарриман – крупный американский миллионер, дипломат и политический деятель. Длительное время он был советником президента США Ф. Рузвельта, занимался и вопросами оказания помощи Советскому Союзу. В марте 1941 года Гарриман проводит в Лондоне переговоры по ленд-лизу, а в октябре 1943-го его назначают послом в СССР.

В начале 1944 года принимается международное соглашение об административном управлении Норвегии, которая не попадала в сферу интересов СССР. Но присутствие там советских войск оказывает влияние на решение послевоенной судьбы государств Восточной Европы. А так как далеко не все намерения устраивали Советский Союз, то предстояли новые переговоры.

В мае 1944 года Аверелл Гарриман в очередной раз прилетает в Заполярье.

В интернете, на сайте, посвященном моему отцу, записано: «Так же старший лейтенант Алефиренко несколько раз участвовал в сопровождении и прикрытии транспортных самолетов, в том числе в сопровождении в мае 1944 года "Дугласа" с послом Соединенных Штатов Авереллом Гарриманом на борту (судя по пометкам Алефиренко в летной книж-

ке – прим. sk16rus)».

«27.5.44г. – Аэрокобра

Сопровождение с-та «Дуглас» от Лов-озеро.

Задание выполнено.»

Приписка, сделанная рукой отца, говорит о том, кого он сопровождал:

«Ав. Гарриман – миллиардер.»

... Что делал Гарриман в поселке Лов-озеро? Почему появился здесь вскоре после соглашения об управлении Норвегией? Ответ на эти вопросы я так и не нашла...

Затаенная боль в глазах отца появилась уже в 25 лет, и отражалась в ней скорбь за потерянного в воздушном бою друга, и холодная рука страха, охватившая сердце пилота во время смертельного пике; искаженное ужасом лицо матроса, тонущего в мерзлом Баренцевом море и плывущие по этому морю обломки корабля после того, как было **«Обеспечено потопление 2 сторожевых кораблей и 2 барж» :**

«26.10.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 4-х бомбардир. для бомбоуд. по транспортам в Тана фьорде Зад. выполн. Обеспечено потопл. 2 скр и 2 барж, повр. 1 тр. 4000т. Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков»

Потопленные транспорты «водоизмещением более 8.000 тонн» находятся на дне Баренцева моря и сегодня, и кто знает, сколько их в том далёком 44-м отправил на дно мой отец?

Из воспоминаний участников тех боев:

«Этот июньский день был очень насыщен событиями: утром воздушный разведчик донес о движении в районе Кибергнеса вражеского каравана. С аэродромов Северного флота поднялось более двухсот самолетов – торпедоносцев, штурмовиков и истребителей прикрытия. Одни (это была лишь небольшая часть) нанесли бомбоштурмовые удары по артиллерийским батареям и по линии обороны врага на сухопутном фронте; другие (более ста пятидесяти машин) обрушились на фашистский конвой. Первыми на цель пошли истребители. Им поручили снять воздушное прикрытие противника в районе каравана и занять зону патрулирования до подхода наших ударных самолетов. Атаковав фашистов, гвардейцы сбили «Мессершмит» и одержали блестящую победу – враг обратился в бегство. Затем в дело вступила ударная авиация – в атаку на суда пошли бомбардировщики, которые играли отвлекающую роль. Противник вынужден был длительное время вести по ним непрерывный огонь, проти-

вовоздушная оборона каравана расстроилась, и тогда в действие вступили главные силы североморцев – с небольшим интервалом удар нанесли два десятка штурмовиков и шестерка торпедоносцев. В течение нескольких минут североморцы потопили крупный транспорт и два корабля, повредили один транспорт. Попытка немецких истребителей атаковать наши самолеты на боевом курсе была сорвана и стоила врагу пяти «Мессеров».

Был в этой «бойне» и мой отец: **«17.6.44г. – Аэрокобра Сопровожд. 6-ти в. торпедоносц. в р-н Кибергнес. Зад. выполн. Вели в/бой с 2 «ME-109». Обеспечено потопление 2 каб.с. по 600-800 тон. Опер св.шт. ВВС СФ № 169. Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков.**
»

...После затонувшего судна на стылой поверхности моря остаются обломки корабля, какие-то доски и бочки, на волнах может плыть недочитанная книга или недописанный вахтенный журнал – эти немые свидетели разыгравшейся трагедии терзают душу и рвут на части сердце пилота, смотрящего сверху ...



Орден Красной Звезды

Министерство обороны Российской Федерации

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АРХИВ.

Архивная справка.

Сообщаем, что старший лейтенант Алефиренко Иван

Емельянович, 1920 г. рождения, уроженец Ставропольского края, командир звена 255 иакп 5 мтакд ВВС СФ, награжден орденом «Красная Звезда» № 3162444, награда вручена.

Орден Красной Звезды учреждён для награждения за большие заслуги в деле обороны Союза ССР как в военное, так и в мирное время.

Орденом красной Звезды награждаются:
военнослужащие Советской Армии, Военно-Морского Флота, ...

Награждение орденом Красной Звезды производится:
За личное мужество и отвагу в боях, отличную организацию и умелое руководство боевыми действиями, способствовавшими успеху наших войск;

За мужество и отвагу, проявленные при исполнении воинского или служебного долга, в условиях, сопряженных с риском для жизни;

Служили в батальонах обеспечения и девчата – на разных должностях, в том числе в столовой. И, естественно, одна за другой, влюблялись. В кого? – конечно, в истребителей. Летчики-истребители были в том крошечном углу действительно самыми юными и красивыми «до невозможности». У каждого по два-три ордена Боевого Красного Знамени на

чистом отглаженном синем кителе, брюки клеш режут воздух со свистом. Влюбились девчухи, а через месяц-полтора остались их любимые в Баренцевом море – истребители прикрытия сторали быстро. Поревели девушки вместе с друзьями погибших, выпили за упокой, ну и остались у заплаканных друзей до утра. Недели через две не возвратились и новые дружки. Снова ревели на груди оставшихся ребят, и пили на поминках...

Но не было в те годы в сердце отца места для девчат и любви – его цельная натура не позволяла расплыться, ведь, как он говорил, сначала надо было победить врага...

Из летной книжки:

«24.10.44 г. – Аэрокобра. Сопровождение 3х н. торпедоносцев в р-н Берливог. Задание выполнено. Штурмовали корабли охр. Обеспечено потопление 1 скр. и 1 скм баржи. Командир 2 аз 255 иакп капитан Самарков.»

Следующая карандашная «галочка», сделанная рукой отца, говорит о том, что при выполнении задания погиб наш истребитель. Сколько было их, навсегда оставшихся молодыми парней, гибель которых однополчане отмечали в летной книжке простыми «галочками»?

И снова воспоминания участников боев:

«...В тот день авиация Северного флота несколько раз атаковала немецкий конвой, вышедший из норвежского пор-

та Киркенес. Завершающий удар нанесли две шестерки торпедоносцев. Их действия прикрывали 15 истребителей – «Аэрокобр». В этом бою враг потерял два транспорта, сторожевой корабль, тральщик, катер и пять самолетов. Недалеко от цели в мотор нашего самолета угодил вражеский снаряд. Машина загорелась, но командир продолжал атаку. Когда расстояние до транспортов уменьшилось, самолет выпустил две торпеды. Они уничтожили транспорт в шесть тысяч тонн. Однако, объятый пламенем, упал в море и торпедоносец».

Страшно представить эту картину: двенадцать огромных самолетов – торпедоносцев – груженные бомбами, закрепленными в бомболюках под крыльями, идут грозной армией по заданному курсу – бомбить врага, а вокруг, охраняя их, вьются пятнадцать легких истребителей – Аэрокобр. И в этот раз в одном из истребителей был мой отец.

...

Что может остаться после такого массированного налета? Что испытывает летчик в кабине самолета? И как потом со всем этим жить? Вопросов много, но спросить об этом уже не у кого...

«17.7.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 6-ти бомбард. для бомбоудара по порту и гор. Киркенес

Задание выполн.

Вели в/бой с 4 «МЕ-109».

Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков.»

Командир полка торпедоносцев майор Б.П. Сыромятников, принимая Красное Знамя, которым был награжден их гвардейский полк, перед строем личного состава произносил воинскую клятву.

«Слушайте нас, великий советский народ, чудесная наша Родина, героическая партия большевиков!.. Мы, сыны твои, склоняем наши головы перед заслуженным в боях гвардейским Знаменем и клянемся, что будем беспощадно драться с врагом, громить и истреблять фашистских зверей, не ведая усталости, презирая смерть, во имя полной и окончательной победы над фашизмом. Мы клянемся с честью пронести победоносное гвардейское Знамя через бури и штормы, через огонь Великой Отечественной войны. Жизнью своей клянемся не отступить перед врагом. Легче вырвать из груди наше сердце, чем запятнать честь гвардейского Знамени, овеянного боевой славой летчиков, осененного великим образом Ленина. За счастье наших отцов и матерей, жен и детей, за великое будущее нашей Родины – вперед и только вперед до полного разгрома врага. Если не хватит патронов в бою – таранить врага! – вот наш боевой девиз. Пусть содрогается фашистская гадина при встрече с летчиками-гвардейца-

ми! Смерть немецким оккупантам!...»

Этой клятве летчики Северного флота были верны до конца – сопровождая тяжелых торпедоносцев или штурмуя вражеские корабли охранения, нанося бомбоудары по немецким аэродромам или ведя воздушный бой с фашистами, выходя из него живым или теряя товарища – верны были все и всегда.

В один из своих самых результативных боевых вылетов отец штурмовал немецкие корабли охранения, вел воздушный бой с самолетами противника и вышел из него победителем:

«16.10.44г. – Аэрокобра

Сопровождение 5-ти торпедоносцев в р-н Экере.

Задание выполнено.

Вели в/бой с «ФВ-190» и «МЕ-109», штурмовали корабли охранения.

Обеспечено потопление: 3 тр.-10500 т.; 2 нсу – 1200 т.; 1скр; 1тщ . 2мр.

Опер. св. шт. ВВССФ № 290.

Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков.»

Запись, сделанная рукой отца говорит о том, что **« Погиб м-р Сыромятников. Командир полка торпедоносцев – на моих глазах...»**

Из документов:

16.10.

44

9 полк

А-20

р-н Кибергнест

+П/п-к Сыромятников Б.П., +м-р Скнарев А.И., +ст.с-нт

Асеев Г.С., +мл.с-нт Данилов И.Е.

сбит ЗА пр-ка и упал в море.

«Сыромятников Борис Павлович – гвардии подполковник, командир 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка 5-й гвардейской минно-торпедной авиадивизии ВВС Северного флота 16 октября 1944 г. в Северном море у острова Эккерс направил пылающий самолет на транспорт противника. Герой Советского Союза. Указ от 5 ноября 1944 г.»

В том страшном календаре войны почти каждый день отмечен гибелью нашего боевого самолета – вместе с летчиком...

Одной из наиболее успешных операций ВВС Северного флота был удар по конвою противника, нанесенный в

октябре 1944 г., когда конвой уничтожили почти полностью.

В три часа дня у мыса Скальнесет пять самолетов «Бостон» 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка и восемь истребителей «Аэрокобра» 225-го истребительного авиаполка обнаружили конвой и потопили один транспорт, сторожевой корабль и катер. Далее последовал удар пятерки торпедоносцев 36-го авиаполка под прикрытием шести истребителей 255-го истребительного авиаполка. По вражескому транспорту, тральщику и катерам – морским охотникам было сброшено семь торпед. Затем торпедоносцами первой группы у острова Эккере обнаружен другой конвой в составе трех транспортов и двадцати кораблей охранения. Строем фронта со стороны моря торпедоносцы вышли в атаку и с дистанции около шестисот метров сбросили по целям десять торпед. Им удалось уничтожить все три транспорта, три сторожевых корабля, тральщик и два катера. Наши истребители в районе цели провели два групповых воздушных боя с истребителями противника – Фокке-Вульфами и Мессершмиттами. Задача разгрома конвоя была полностью выполнена.

16 октября 1944 года в течение одного дня погибло семь (!) полных экипажей во главе с командиром гвардейского авиаполка, подполковником Сыромятниковым, что произвело на весь состав ВВС СФ шоковый эффект – такие страшные потери были редки.

Ледяное Баренцево море, холодный северный климат наложили на все свой особый отпечаток. Война была непрерывной, как полярная ночь и столь же кровавой, как в пехоте. Но когда вдруг сразу несколько самолетов не возвращались из полета, день становился оголтело-пьяным. Такого лихого пьянства не было ни на одном из фронтов.

Упал в ледяную воду, шесть минут и паралич сердца – испытано, увы, многими.

Винили полярную зиму, ледяную свистящую темень, лежащую на голове полгода и как гиря, давящая на душу. Проклинали Ваенгу и каторжную жизнь – от нее можно осатанеть, завить от тоски и «безнадеги» и напиться. Конец света! И когда, наконец, день проклюнется хоть на минуту-другую? Когда весна?

Нигде не бредят весной так исступленно, как на крайнем севере. Летчики ждут просветления, хоть немного тепла, начальство – конца всеобщей пьянки, которую полярной зимой трудно одолеть. Кажется, что весна, наконец, пришла, но тут налетит новый заряд, запорошит снежной крупой землю, затаянет лужи тонкой пленкой, а через час снова проглянет солнце. И так много-много раз. Днем отдышишься кое-как, а ночью... ночью пили.

Пили, заглушая страх перед своим будущим – вот оно – уже завтра. Пили, заглушая воспоминания о недавнем прошлом – например, о гибели своего ведомого – а это было

только вчера. От радости, что дожили до следующей военной весны – как не выпить! И пили, иногда даже не таясь от начальства – ведь воевали не ангелы, а люди, обыкновенные люди ...

Но кто теперь посмеет осудить Победителей, прошедших через этот ад – ад, который так скупо описан в летной книжке:

«26.5.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 4-х торпедоносцев в р-н Перс Фьорд.

Задание выполн. Вели в/бой с «МЕ-109». Обеспечено повреждение 1 транспорта 6-8000 тон.

Опер св. шт. ВВС СФ № 147.

Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков.»

Пронзительное стихотворение К. Обойщикова как нельзя лучше передает чувства пилота, летящего над северным морем.

«Что более всего осталось в моей памяти от полетов? Это, прежде всего тоскливое чувство одиночества, несмотря на соседство с летчиком, когда под тобой только холодный и безмолвно качающийся океан. Это – невероятная сложность самолетовождения, неуверенность в своих действиях и командах, когда магнитные бури крутят картушку компаса, как

им вздумается. Именно в тех полетах рождались стихи:

Лишь море и небо, лишь небо и море
Да наш самолет, поседевший от горя.
В метельных зарядах машина ныряет,
И в баках бензина совсем уже мало
Нам красная лампочка жизнь отмеряет,
А жизни и не было – только начало,
Двоим нам с тобой сорока еще нету.
А небо до самой воды опустилось,
И крылья ломают тяжелые ветры,
И стрелка компаса как будто взбесилась,
Мотор перегретый дает перебои.
О, эти мгновенья запомнишь до гроба!
И берег мы ищем с тоскою и болью,
И дай бог так землю любить хлеборобам».

(К. А. Обойщиков, «На дорогах Победы»)

Из документов тех лет:

Немецко-фашистское командование стремилось удерживать Заполярье и принимало меры по укреплению своих позиций. Используя труднопроходимую местность – скальные сопки и фиорды, враг создал здесь глубокую оборону. Но в начале октября противник начинает эвакуировать войска

и ценное оборудование Киркенесского рудодробильного завода из Северной Норвегии. В течение месяца отмечено 60 конвоев и 145 одиночных транспортов.

Наступательная Петсамо-Киркенесская операция войск Карельского фронта и Северного флота была проведена в конце 1944 года с целью изгнания немецко-фашистских оккупантов из Советского Заполярья.

В этой операции на Северный флот возлагалось разрешение двух задач. Помешать эвакуации войск противника морем и уничтожить его плавсредства. А войсками Северного оборонительного района при поддержке и прикрытии авиации и кораблей прорвать западный участок обороны и воспрепятствовать наземный отход немцев на Петсамо.

Командующий Карельским фронтом генерал К. А. Мерцков писал: «Под ногами тундра, сырая и какая-то неуютная, снизу веет безжизненностью: там, в глубине, начинается лежащая островками вечная мерзлота, а ведь солдатам приходится спать на этой земле, подстилая под себя лишь одну полу шинели... Порой земля вздымается голыми громадами гранитных скал... Тем не менее нужно было воевать. И не просто воевать, а наступать, бить врага, гнать его и уничтожить. Пришлось вспомнить слова великого Суворова: *«Где прошел олень – там пройдет и русский солдат, а где не пройдет олень – там все равно пройдет русский солдат».*

25 октября после упорных боёв освобожден норвежский

город Киркенес.

«11.10.44 г. – Аэрокобра.

Сопровождение 5-ти бомбардировщиков для бомбоудара по порту и гор. Киркенес.

Задание выполнено.

Обеспечено потопление: 1 баржа 400 тон, 32 взрыва с черным дымом и пожар в районе складов.

Опер. св. шт. ВВС СФ № 285.

Командир 2аэ 255 иакп капитан Самарков.»

Приказ Верховного Главнокомандующего

25 октября 1944 года

№ 205

ПРИКАЗ

ВЕРХОВНОГО ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕГО

Генералу армии Мерецкову

Войска Карельского фронта, преследуя немецкие войска,

пересекли государственную границу Норвегии и в трудных условиях Заполярья сегодня, 25 октября, овладели городом Киркенес – важным портом в Баренцевом море. В боях за овладение городом Киркенес отличились ... летчики-североморцы. В ознаменование одержанной победы соединения и части, наиболее отличившиеся в боях за овладение городом Киркенес, представить... к награждению орденами. Сегодня, 25 октября, в 22 часа столица нашей Родины Москва от имени Родины салютует доблестным войскам Карельского фронта, овладевшим городом Киркенес, двадцатью артиллерийскими залпами из двухсот двадцати четырех орудий.

За отличные боевые действия объявляю благодарность руководимым Вами войскам, участвовавшим в боях за овладение городом Киркенес.

Вечная слава героям, павшим в боях за свободу и независимость нашей Родины!

Смерть немецким захватчикам!

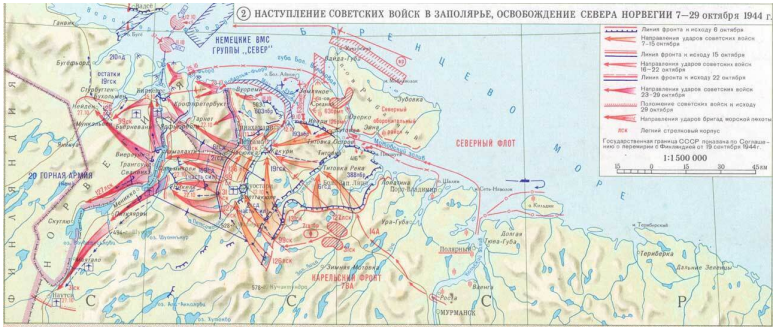
Верховный Главнокомандующий

Маршал Советского Союза И. СТАЛИН

25 октября 1944 года, № 205

Боевые действия в Заполярье закончились с окончанием Петсамо-Киркенесской операции 29 октября 1944. Войска

Карельского фронта и Северного флота года окончательно изгнали немецко-фашистских оккупантов из Советского воина Заполярья.



Как ни ждали окончания войны, она закончилась внезапно. Люди радовались и смеялись, обнимались и целовались, поднимали чарки за победу и плакали – плакали от счастья, какое бывает у людей, сделавших в жизни то, чего лучше уже не сделаешь, потому что лучше уже и не бывает – ведь что может быть лучше ПОБЕДЫ?

Отец тоже пил и плакал по товарищам, сгоревшим в воздухе над холодным Баренцевым морем, а победный фейер-

верк разливался зарей над Кольским заливом. Стреляли в воздух со всех кораблей: и американцы, и англичане, и канадцы. И холодный залив встал из черной смерти в отраженном свете ракет – розовый, синий, красный... В землянке в те счастливые дни разрешалось делать все – петь, плясать, стоять на голове – вплоть до стрельбы в потолок – из пистолетов...

На чашу весов ПОБЕДЫ мой отец, солдат Великой войны, положил все, что смог сделать: сбитые самолеты противника и потопленные транспорты, невероятное нервное напряжение и бессонные ночи.

После побоища на дне Баренцева моря остались наши торпедоносцы, Аэрокобры и Тандерболты – бомбардировщики, истребители и разведчики. Теперь Северный флот начал приходить в себя – остались в прошлом идущие на дно суда, рождался заново размочаленный бомбами аэродром Ваенга – на краю света, в вечной мерзлоте, в краю «летающих собак».

Советские, английские, американские, канадские, польские и другие военные и торговые моряки с честью выполнили свой союзнический долг. Они прошли огненные мили Второй мировой войны, доставив нашей сражающейся стране 9600 орудий, свыше 18 000 самолетов, 10 800 танков. Сотни тонн стратегических грузов было доставлено в обратном направлении в западные страны.

Не все вернулись домой, для многих моряков и кораблей,

пилотов и самолетов океан стал могилой. Нет в местах гибели ни памятных знаков, ни звезд, ни крестов, только студеное море... Иногда оно грозно рокочет, иногда чуть слышно шелестит, но всегда взывает к памяти о погибших...

Страшно говорить такие слова, но сказать их надо.

Я листала летную книжку, представляла гибнущих людей с транспортов,

потопленных самолетом отца, и невольно думала: сколько же пришлось пережить моему отцу?

В голове звучал его любимый мотив: – «А ну-ка песню нам пропой веселый ветер...» – но возникали леденящие душу картины тонущего, пусть вражеского, корабля.

Он научил меня держать в руках молоток и ловко орудовать отверткой, научил не бояться уравнений и интегралов, но ни словом не обмолвился о «своей» войне. Почему? Не хотел ранить детскую душу описанием трагедий, в которых участвовал?

Почему так несправедливо устроена жизнь, почему я не знала всего этого, когда отец был жив, не задала свои вопросы? Теперь знаю так много о караванах ленд-лиза, «Большом аэродроме» Ваенга и войне в Заполярье, что могла бы не только слушать отца, но и вести с ним диалог...

Сегодня мы не можем понять, как воспринимали наши отцы свои действия – считали их подвигами или втайне понимали весь ужас содеянного. Нам остается только констатировать факт «так было» и помнить их Великий Подвиг...

Последняя запись о **боевых вылетах** в летной книжке отца:

«27.10.44 г. – Аэрокобра

Сопровождение 5-ти бомбард. Для бомбоуд. по транспортам в Тана Фьорде. (Холс Фьорд).

Задание выполнили – обеспечен бомбоудар по порту.

Командир 2 аэ 255 иакп капитан Самарков.»

И в конце этой книжки:

...«А после октября для нас войны фактически не было. Летали только разведчики т.к. немчуру вытурили далеко. Поэтому то я по рапорту попросился на КБФ дабы не остаться в этом проклятом крае. Получил отказ...» – так заканчиваются боевые вылеты.

После окончания войны, в 1946 году отец продолжает служить на севере.



Мое разведзвено «Аэрокобр» 1946 г, Ваенга, СФ

Если посмотреть записи в его летной книжке за 1946 год, сделанные все в той же Ваенге, то мы увидим следующее:

Общий налет за 1946 год:

На самолете «Аэрокобра» – 10 полетов

На самолете «Киттихаук» – 6 полетов

На самолете «ПО-2» – 53 полета

На самолете «УТ-2» – 22 полета

На самолете «Тандерболт» – 20 полетов

На самолете «АК» – 1 полет

На самолете «ЯК-7» – 4 полета

Вот фотография, где на лыжах впереди сидит отец – Алевифренко Иван Емельянович. На пилотах надеты меховые лётные куртки и теплые шлемофоны, на ногах вместо положенных унтов – легкие ботиночки – вероятно «для форса», только сфотографироваться.



На обратной стороне фотографии надпись:
«Крайний север. За выслеживанием белого медведя».



Медаль "За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг"

Медаль учреждена Указом Президиума Верховного Совета СССР

от 9 мая 1945 года.

Положение о медали.

Медалью “За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.” награждались все военнослужащие и лица вольнонаемного штатного состава, принимавшие в рядах Красной Армии, Военно-Морского Флота и войск НКВД непосредственное участие на фронтах Отечественной войны или обеспечивавшие победу своей работой в военных округах.

Только в 1946 году из Ваенги-1 «*no ranOrту*» отца переводят в Васьково, под Архангельск. Здесь он служит командиром звена 20-го полка. На этой фотографии отец справа второй.

СТАНЦИЯ
ВАСЬКОВО

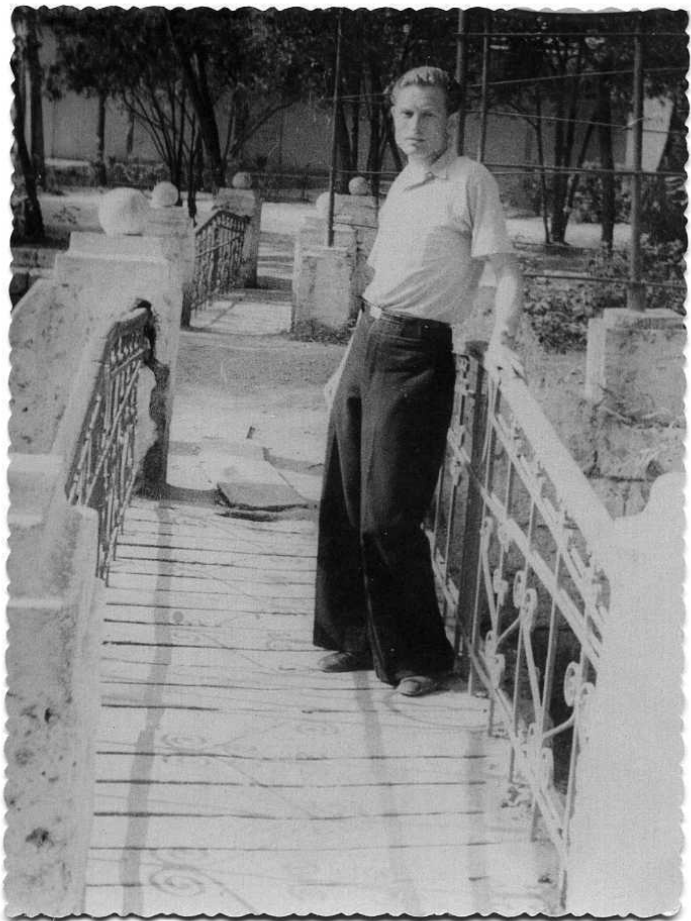


И вот наконец в конце 1947 года из сурового Заполярья его направляют под Ленинград, в село Лебяжье, на аэродром «Котлы». Здесь продолжают полеты – полеты почти в любую погоду. Проверка состояния материальной части, подготовка экипажей, изучение оружия. При этом самое пристальное внимание уделяется таким деталям службы и техники, которые гражданскому человеку показались бы пустяками.

Началась мирная жизнь, но осталась память о тех страшных днях, когда в нечеловеческих условиях Заполярья они добивались Великой Победы, осталась память о временах, когда теряли самых близких и дорогих боевых друзей – война и Ваенга остались в его сердце навсегда.

Многие санатории Кисловодске принимали на «поправку здоровья» военных.

Отец попал туда старшим лейтенантом – здесь они с мамой и встретились.



Послевоенный Кисловодск, 1947 год.

Аромат теплых южных ночей и черный, бездонный, сияющим яркими звездами небосвод, модные танго Оскара Строка, звучавшие на танцплощадках и мамина утонченная хрупкость были так хороши после холодного Севера, так проникали в душу, что неминуемо сделали свое дело: отец влюбился. Он влюбился в маму раз и навсегда – больше никого и никогда для него не существовало.

Вскоре после отпуска, проведенного в Кисловодске, отцу пришлось перегонять через всю страну новый самолет. Он сделал незапланированную остановку на военном аэродроме Северного Кавказа и явился к маме:

– Ниночка! – сказал он – если ты не полетишь со мной, меня отдадут под трибунал – спасти может только твое появление! – лукавил ли? Может быть – вообще он был лихим парнем, склонным к здоровому авантюризму.

Бабушка, конечно, сразу в слезы, а мама быстро собрала свои вещички и улетела с отцом.

...Покажите мне девчонку, сердце которой не дрогнет перед высоким зеленоглазым красавцем, да еще морским летчиком? Они всегда считались завидными женихами...

Мама разделила с отцом все бытовые тяготы военной службы – в гарнизонах морских летчиков на самом краю нашей огромной страны порой жила вместе с ним в холодных неустроенных бараках, знала все о ночных полетах и верных ведомых, горе от потери однополчан в мирное время тоже было общим. И хотя недостатка в деньгах не было, это вряд ли компенсировало множество неудобств нелегкой жизни военных. Модные туфельки на высоких каблуках лежали в шкафу без дела – ходить в них по деревянным тротуарам гарнизона было невозможно.

Вот мама со мной на руках стоит на том самом деревянном тротуаре, а за спиной деревянные домишки, где квартировались пилоты со своими семьями.



Село Лебяжье. 19 октября 1949 г.

В течение многих лет они с отцом делили пополам горе и радость, однако не было на свете двух более разных людей.

Мама родилась на Украине, но вскоре семья перебралась в Кисловодск. Здесь бабушка Галя работала заведующей городским отделом народного образования, а дедушка Ваня – главным электриком Кавказских минеральных вод.

Всем известно, что Кисловодск – один из центров культурной жизни Северного Кавказа. Есть неплохой театр, филармония, часто бывают различные художественные выстав-

ки и литературные салоны. Бабушка вместе с дочкой любила и часто посещала такие мероприятия. В интеллигентной семье мама росла начитанной и образованной девочкой, её носили, что называется, «в зубах». Наверное, поэтому она выросла избалованной и совершенно не приспособленной к житейским мелочам. Рядом с ней жила еще одна бабушка – Феня. Давным-давно, еще на Украине, её взяли няней – растить девочку. Фенечка осталась в семье навсегда – вынянчила маму, а потом и нас. Мы с сестрой всегда считали ее родной бабушкой.

Отец, детство которого прошло в глухой деревне, не знал «театров с филармониями», зато крепко стоял на ногах, надеясь в этой жизни только на себя. Обладал отличным здоровьем – других в морскую авиацию не брали, и был очень неглупым парнем. Его справочник по высшей математике профессора Дубеля, весь исчерканный простым карандашом и исписанный формулами, до сих пор хранится у меня в шкафу. Каллиграфический почерк достался ему от природы, а может, был выработан на фронте, где приходилось оформлять карты аэрофоторазведки – рельеф берега Баренцева моря отец мог начертить по памяти. Еще он хорошо рисовал и вообще был одаренным от природы человеком – вероятно, смог бы достичь многого, если б не война.

Отец называл мамочку «аристократкой» – точнее придумать было нельзя – произнося эти слова по-разному – иногда ласково, иногда с досадой, но шли они от самого сердца,

это несомненно. И она действительно была аристократкой до мозга костей – печку топила ручками со свежим маникюром и даже дома ходила в нарядных платьях – халатов никогда не носила.

Мама любила итальянскую музыку, замирала при звуках «Вернись в Сорренто» или «Санта Лючии», отцу же надо было что-нибудь попроще: «А ну-ка песню нам пропой веселый ветер...» – вот это в самый раз!

– Будете меня хоронить, пусть оркестр играет эту песню! – однажды пошутил он.

Одно несомненно: они оба – и мама и отец были красивы – мама утонченной интеллигентной красотой и прирожденной грацией движений, отец – зелеными выразительными глазами, замашками «ведущего», и крестьянской основательностью во всем.



Село Лебяжье, аэродром «Котлы», 1950 год.

Я родилась через четыре года после войны, в селе Лебяжье, в гарнизоне под Ленинградом, где был расположен военный аэродром морских летчиков. Отец в тот момент был в санатории – ведь летчиков отправляют «поправлять здоровье» несмотря на семейные обстоятельства – даже скорое рождение ребенка. Ждали родители, естественно, мальчика, а родилась девочка. Так как имя было уже придумано, то мама и назвала меня Викторией.

Затем в летной жизни отца был военно-морской аэродром Кагул на прекрасном прибалтийском острове Эзеле (Сааре-маа) – именно отсюда наша авиация в начале августа 1941 г бомбила столицу фашистской Германии.



Милославск. 1949г.
Я и Володька Коройтенко,
которой был стюардом-
радистом на самолете
полковника Преображен-
ского. Они в 1944г. первые
добыли Берлин. Базиро-
вались на о. Эдель. Есть
книжка, а в книге фроза Ко-
ройтенко "Мое место над Бер-
лином". Перед. отпр. текстом.

Военные летчики жили в те времена хорошо, недостатка в деньгах не было. Мама, как и все жены офицеров, не работала, а воспитывала нас с сестрой. Помнится, она была большой модницей – имела много красивых платьев и, конечно, шубу – этот обязательный атрибут офицерской жены. До сих пор помню на ощупь – колючую отцовскую шинель и мягкую шубу мамы.

От отца мне достались зеленые глаза, авантюризм в крови

и легкий, веселый характер. Мамочка же поделилась со мной хорошей фигурой, умением выбирать реальную цель в жизни и настырно её добиваться. Но речь, впрочем, не обо мне.

В Ригу с острова летали все, и жены в том числе – да простит меня летное начальство – в магазин, в поликлинику с детьми – на чем же еще было добираться? – конечно, на военных самолетах.

В черных шинелях с голубыми просветами на погонах, весело возвращались морские летчики домой с полетов – все живы! Отец брал меня на руки, а я впитывала маленькой детской душой запах исходивший от его шинели – запах надежной мужской силы и самолетов. Накрывали столы, садились ужинать. Мы, дети крутились тут же, слушая «разбор полетов», который сопровождался взмахами рук:

– Я захожу ему в хвост, а он уходит вниз и вправо! – показывал ведомый отца, капитан дядя Коля Мячин, изображая самолет сжатой ладошкой.

От этих рассказов замирало сердце, уйти было невозможно – хотелось слушать еще и еще. Атмосфера военного летного мира принадлежала не только нашим отцам – это был и наш, ребячий мир – мир, в котором мы жили – с кучей привешенных шоколадок из лётного пайка на столе в общей кухне и огромными шарами-зондами, которые детвора запускала в небо за неимением детских шариков. Я росла среди летчиков морской авиации, летчиков особой касты, считающих, что все в жизни преодолимо – в трудных ситуациях они не

разводили руками, а действовали. Теперь и я так поступаю.

И помню, хорошо помню, как застывали около ограды аэродрома наши мамы с немым вопросом в глазах, когда кто-то не возвращался из полета. Откуда они это узнавали – загадка, но узнавали раньше, чем в дом приходил комэск с черной вестью.

Отец до сих пор стоит перед моими глазами, как живой – я слышу запах его скрипучей кожаной лётной куртки, чувствую сильные руки, вижу зеленые глаза и звезды на голубых погонах.

Именно здесь, на этом острове родители сделали первое крупное приобретение – автомобиль «Победу», с которой связана одна, довольно смешная история.

«Победу» – писк советской автомобильной промышленности 50-х годов отец приобрел сразу, как только эта мысль пришла в голову. Автомобили в то время разрешали покупать по особым спискам, но он, ас-истребитель морской авиации, прошедший войну и имеющий заслуженные награды, входил в этот список, а оклад позволял делать и такие покупки.

И вот машина стоит под окнами офицерского семейного общежития, сослуживцы тоже любят ее и, конечно, же-

лают проехаться.

Однако она еще не обкатана и вероятно, поэтому капризничает – а может, просто водителю, впервые севшему за руль автомобиля, пока не хватает умения? Ведь надо же – с истребителем отец управлялся лихо, был с ним, можно сказать, на «ты», а Победа как бы слегка «взбрыкивала».

Выбрав свободный денек, они с однополчанином Николаем Мячиным посадили в машину жен – Ниночку с Ириной, и отправились кататься. Ехать было особо некуда – эстонский остров Эзель был небольшой, но факт поездки на «гражданской» машине радовал.

Иван сел за руль, рядом разместился Николай. Сзади восседали – именно так – «восседали» – две молоденькие разодетые девицы. Такие праздничные моменты в скучной аэродромной жизни жен летчиков происходили нечасто, и они собирались тщательно. Одинаковые прически соответствовали последнему слову моды 50-х: «спереди пулемет, сзади – авоська» – туго завитые кудри торчали надо лбом устрашающе, сзади же были уложены в незаметную сеточку. Однако других причесок в тогдашней моде не было и ничего странного в этой одинаковости девчата не видели. Ребятам же эти нюансы были непонятны вообще – в модных прическах они не разбирались.

Дамы восседали на заднем сидении, важно поглядывая по сторонам в небольшие оконца. Мягкая обивка кабины лас-

кала глаз и руку, прибалтийское солнце ярко светило сквозь стекла машины – причин для грусти не было...

...Причин для грусти не было вообще – война закончилась, а вместе с ней закончились и те ужасы, которые непременно сопровождают все войны. На фронте ли в тылу ли – доставалось каждому. Но воспоминания эти ушли куда-то далеко, молодость брала свое. Жены были юными и жизнерадостными – с ними было легко и весело. Денег мужья получали достаточно, а принадлежность к элитному классу военно-морских летчиков избавляла от множества неприятностей, творящихся в стране – неприятностей, о существовании которых они даже не подозревали. Короче, никаких житейских проблем не было.

...Только когда кто-то из пилотов не возвращался из полета... – но об этом нельзя даже думать – такая у летчиков была примета...

С места тронулись резво. Прокатились вдоль гарнизона, проехали сосновую рощу. Машина шла – как летела – легко и послушно. Но на песчаной дороге начала чихать, а потом заглохла.

– Приехали! – засмеялись девицы, не ведая, что ждет их впереди.

Иван покрутил какие-то ручки, машина тронулась с места, но метров через сто встала опять – говорю же вам – капризничали «оне».

– «Водила»! – ехидно сформулировала свою мысль Ирка

Мячина.

– Ты бы, Ванечка, сначала ездить научился, а уж потом приличных женщин кататься приглашал! – надула губки Ничочка.

Николай же не обратил эти ехидства никакого внимания – он подавал советы – как в небе, в воздушном бою:

– Подсос включи, а теперь выжми педаль, – его знания в деле вождения автомобиля были еще меньше, чем у Ивана, но советы принимались.

У водителя, однако, ничего не получалось – машина стояла, как вкопанная. Друзья вылезли, покопались в моторе – Победа было тронулась с места, но метров через пятьдесят заглохла опять.

– Да, «води́ла» у нас – ас – высший класс! – издевались дамы.

Так повторялось несколько раз.

– «Ас – высший класс»! – играли в «ладушки» девицы на заднем сидении...

В очередной раз захлопнув крышку капота, Иван сел в машину и виновато глянул на девчат:

– Толкнуть надо бы – иначе не заведемся!

– Так вот Николай пусть и толкнет, – тут же нашлись дамочки.

– Э, нет, – Иван на мгновение задумался, отводя в сторону глаза, – он будет держать руль, а я – жать на педали.

Девицы сразу заподозрили в этих словах подвох, но какой

именно – понять никак не могли. Немного посидели в раздумьи: толкать машину офицерским женам было не к лицу, но делать нечего. Тогда они вздохнули, сняли новые модные туфельки на высоких каблуках, вылезли из машины и, уперевшись в багажник, стали толкать «застрявшую» «Победу».

Иван же спокойно включил зажигание:

– Будут знать, как обзываться! – сказал он, и машина быстро поехала вперед.

Это произошло так неожиданно, что боевые подруги, не удержавшись, шлепнулись в песок. Глядя вслед удаляющемуся авто, они ждали, что мужья вот-вот остановятся, но не тут-то было – выпустив легкое облачко дыма, Победа скрылась за поворотом.

– Меня, майора, боевого летчика, эта мамзель будет обзывать «водителой»? – смеясь, возмущался Иван, сидя за рулем ставшей послушной машины, – Да я фрицев в небе на «раздва» делал, а тут какие-то вертихвостки!

Николай, имевший на своем счету боевых вылетов и наград не меньше, чем у Ивана, согласился:

– Вот и пусть теперь чапают на своих двоих – до самого дома!

Оба они в свои тридцать с небольшим повидали в жизни много чего – за их спинами была война. И любили молоденьких жен без памяти – как могут любить лихие парни, проживающие каждый свой день, как последний – кто знает, что случится завтра в полете! Они баловали и откармливали

этих худышек после голодных военных лет, но «водила» – это уже слишком! Ехидных девиц надо немного проучить – дружно решили пилоты.

Подруги поднялись с земли, отряхнули песок, налипший на новых платьях, и только тут до них дошел весь размах мужского коварства. Посмотрев друг на друга, скорчили рожицы, и – делать нечего – двинулись домой. Босиком, как вы понимаете – туфли уехали вместе с машиной. А дом был «почти рядом» – всего часа два ходьбы.

– Паразиты, ну паразиты! – причитали босые офицерские жены, увязая в песке. За деревьями садилось солнце, кололась трава, росшая вдоль лесной дороги – прямо зла не хватало на своих коварных мужей и все это безобразие!

Однако за первым же поворотом, в прозрачном сосновом лесочке, они увидели беглецов – небрежно облокотясь на капот парни курили свои папироски «Беломорканал».

– Мы не будем больше ехидничать! – честно пообещали жены.

– «Так мы вам и поверили»! – подумали автомобилисты, однако смилостивились, посадили девчат в машину и поехали домой.

...Фильдеперсовы новенькие чулочки, надетые по такому случаю, были порваны в клочья, и их пришлось выбросить. Впрочем, мужские носки тоже не стирались, а вовсе выбрасывались по мере их загрязнения – у жен морских летчиков были свои привычки...

На фотографии 50-х годов – веселая круглая мордаха довольной жизнью маленькой девицы. Я была желанным и избалованным ребенком. Баловали не только родители, но и все летчики полка, привозившие из каждой поездки в город какие-нибудь конфетки или игрушки – детей в гарнизоне было мало, и вниманием взрослых я не была обделена.

Еще помню – в ночь перед Новым годом соседка-эстонка тайком «ходила» в Финляндию к сестре – через залив, на санях с парусом. А потом угощала финским шоколадом – с велосипедом, нарисованным прямо на плитке.

Помню праздник «Лига» в Риге – мне уже лет пять. Мы с мамой идем по рынку, и вдруг пожилая эстонка что-то приговаривая, принимается стегать меня хворостиной по ногам. Тонкие прутики больно бьют по ножкам в тонких чулочках, испугавшись, я прижимаюсь к маме, а она смеялась:

– Не бойся, доченька, это такой обычай, женщина тебе счастья желает!

Наступал Новый, 1953 год. В большой комнате длинного деревянного барака – офицерского общежития взрослые наряжали елку, накрывали стол, носили закуски, вино. Дети играли в другой комнате – там же опрометчиво был оставлен и баул со свежими помидорами. Заглянув в него, дети обрадовались находке и стали угощаться. Когда вкуснятина

закончилась, мы закрыли баул и забыли о нем. В преддверии застолья кто-то вспомнил о помидорах, но... баул был пуст! Следствие длилось недолго – выяснив, что всё съедено, летчики, ничуть не расстроившись, снарядили одного из пилотов слетать в Ригу, на рынок. К праздничному столу тот успел вовремя – свежие овощи были на столе.

В 1953 году в столицу Латвийской ССР, город Ригу перебазирует Военно-морское училище с авиационным уклоном. Думаю, в 1954 году именно в это училище и направили отца – повышать профессиональное мастерство.

Вот выдержка из моего сценария «Ваенга»:

«Иван: Меня посылают учиться в Ригу.

Нина: Мы с тобой!

Иван: Жить будем в офицерском общежитии в центре города.

Рига. Большой старинный каменный дом, комната с высокими потолками, общая кухня. Иван, Нина и дочка Витуся заходят в комнату. Иван ставит на пол чемодан.

Иван: Я пошел на занятия, а вы отправляйтесь гулять по Риге.

Календарь, обрываются листы – май 1953 года, июнь, июль, и т. д.

Май 1954 год. Нина с пятилетней Витусей заходят в кон-

дитерскую. На витрине видят марципаны – небольшие разноцветные фигурки зайчиков, медвежат, лисичек. Садятся за столик, официант-латыш приносит Нине кофе, а Витусе сок и тарелочку с марципанами.

Витуся (пьет сок, кусает марципан): Как вкусно!

Нина (смеется): Доченька, ты всегда будешь помнить этот необыкновенный вкус.

Иван (заходит в кондитерскую): Девочки, все, собирайтесь! Мое обучение закончилось.

Нина: Куда теперь занесет нас военная судьбина?

Иван: Не волнуйся, возвращаемся на остров Эзель, в наш полк – служба продолжается».



Рига, 1954 год.

Отец был замечательным рассказчиком, мог часами описывать природу Заполярья и Дальнего востока, полосатых бурундуков или шустрх белок – мы с сестрой слушали с неиссякаемым детским любопытством. И, что совершенно естественно, были посвящены в сложные вопросы управления самолетом – знали, что обозначает то или иное показа-

ние приборов, как управлять самолетом и даже выполнять фигуры высшего пилотажа.

Однажды он поведал нам о зеленоглазой русалке*, которая «садилась» в полете на крыло самолета.

(сноска)

Русалки – существа низших уровней Астрала Земли, с туловищем, похожим на человеческое, и рыбьим хвостом вместо ног, населяющие океаны, моря, озера и реки. Обычно изображаются зеленоглазыми красавицами с длинными зелёными волосами, стройной фигурой и расчёской в руках, которой расчёсывают свои пышные волосы. Их монотонное заунывное «пение» настолько завораживало находящихся поблизости мужчин, что те часто бросались к русалкам в воду, тонули и после своей смерти попадали под их астральную власть. Мифологическая русалка не имеет души, ее любимое занятие – причинять людям вред.

(Из мифологической литературы.)

Обычно это бывало ночью: сначала впереди по курсу в абсолютной темноте возникали фиолетовые вспышки, и по стеклу кабины зелеными огнями начинало струиться небесное электричество. Затем в стылом небе холодного Баренцева моря на крыле самолета из тумана появлялась необыкновенно красивая русалка. Длинные светло-зеленые волосы

опускались до колен, все остальное тонуло в темноте. Она загадочно смотрела на летчика мерцающими в ночи зелеными глазами, опиралась рукой на крыло и, склонив голову, улыбалась, поправляя волосы. Иногда манила к себе рукой. Весь самолет при этом был объят зеленым свечением и по нему бегали, как говорят пилоты, зеленые же чертики.

Зрелище не для слабонервных, скажу я вам!

Русалка потом часто снилась летчикам по ночам, глядела прямо в душу своими холодными зелеными глазами. Рассказывали об этом шепотом, на твердой земле понимая, что видели мираж – ведь на самом деле «такого быть не может – потому, что не может быть никогда»! Но ведь было же, было...

После этого «видения» весь экипаж отправят на медкомиссию, но сейчас его надо довести до аэродрома.

– Земля, земля, я пятый, у меня на крыле русалка! – звенел в эфире заледеневший голос пилота и от этих слов «земля» замирала в суеверном ужасе. Потом, взяв себя в руки, руководитель полетов отвечал:

– Пятый, я – земля! Иди домой, только не смотри на неё и не выходи на крыло – посидит твоя русалка, передохнет и улетит!

Севшие на землю пилоты становились седыми, больше в небо их обычно не пускали.

...Некоторые, не справившись с собой, все же выходили на крыло самолета, чтобы ..., впрочем, никакого «чтобы»

для них больше уже не существовало...

Наконец в 1955м году, в возрасте тридцати пяти лет отец ушел в отставку. Семья собрала нехитрые пожитки и отправилась в путь. Единственным крупным приобретением была новенькая «Победа», остальное вместилось в нескольких чемоданах. С острова Эзеля, где в военном гарнизоне прожили больше пяти лет, плыли на материк, в гражданскую жизнь, на пароме. Паром вез много разных машин, в том числе и нашу «Победу», его качало, я боялась, что мы утонем, и плакала, а мама смеялась.

Они все счастливо смеялись – компания таких же уволенных в запас офицеров и их семей. А почему бы и нет – ведь это так здорово: военная служба закончилась, а впереди наверняка ждет новая прекрасная жизнь...

Откуда им было знать, что холодное Баренцево море и бесконечная северная зима для отца навсегда канули в Лету, его звездный час уже пробил, и назывался он «Великая Отечественная война». А мамина огромная трикотажная фабрика с множеством красивейших изделий, чудесным ковровым цехом и очаровательной мягкой игрушкой, где она впоследствии стала директором, была еще далеко-далеко впереди...

ЗА НАШУ СОВЕТСКУЮ РОДИНУ!



В № 035762

УДОСТОВЕРЕНИЕ.

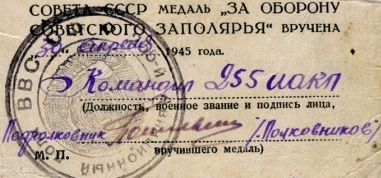
За участие в героической обороне
СОВЕТСКОГО ЗАПОЛЯРЬЯ

Александренко Иван
Бельянович

УКАЗОМ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО
СОВЕТА СССР от 5 декабря 1944 года
НАГРАЖДЕН МЕДАЛЬЮ

„ЗА ОБОРОНУ
СОВЕТСКОГО ЗАПОЛЯРЬЯ“

ОТ ИМЕНИ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО
СОВЕТА СССР МЕДАЛЬ „ЗА ОБОРОНУ
СОВЕТСКОГО ЗАПОЛЯРЬЯ“ ВРУЧЕНА
..... 1945 года.



В «гражданской» жизни работы, соответствующей знаниям отца, не нашлось. Такое обычно бывает с офицерами, уволенными в запас – здесь их умения, увы, не всегда применимы. Теперь не нужно выполнять фигуры высшего пилотажа, нырять в облака, уходя от противника, или же охранять в полете тяжелых торпедоносцев. Теперь требовалось совсем другое – как говорится – строить дом, сажать деревья, растить детей.

Эх, если бы знать, что на гражданке будешь никому не нужен! Знать бы раньше – может, и правда стоило остаться? И

он вспоминал, как на аэродроме, на острове Эзеле, механик Серега Россошанский говорил ему:

– Иван, ты ведь асс, первоклассный пилот элитной авиации! Ты только летай! Летай и возвращайся – а мы все для тебя сделаем! – и украдкой крестил улетающий самолет.

Он поднимался в небо – улета и всегда возвращался. Устало спускался по крылу самолета, бросал в руки техника потный шлем, немного свысока смотрел на всех вокруг – что уж там!

Иногда приходила мысль – а может, полетать еще годик – другой? Ведущим в паре истребителей – здесь, в родном полку на острове Эзеле? Или послужить в летном училище – передавать опыт молодежи. В крайнем случае – в штабе штаны просиживать, перекладывая бумажки? Что говорить – варианты были, но воспоминания об однополчанах, не вернувшихся на днях из полета, заставляли поступать по-другому.

И отец построил хороший дом, посадил вокруг него тенистый сад, растил двух дочерей, а работать пошел художником в краевую типографию. Но и теперь часто просыпался в поту – все ещё летел за штурвалом своей Аэрокобры ...

Через сорок лет после окончания войны, в одну из редких минут откровений, отец сказал мне, скрывая скупую стариковскую слезу:

– Знаешь, дочь, я давно не могу спать по ночам – закрываю глаза и вижу падающий в море горящий самолет, а в

нем, в самолете этом – Витька Кочетков, мой ведомый – и видеть этот страшный сон мне видно суждено всю жизнь...

Потопив в войну, будучи 24-летним юношей, в холодных водах Баренцева моря немалое количество немецкого транспорта «водоизмещением 12000 тонн», выиграв не один воздушный бой с немецкими асами, отец не мог спокойно спать по ночам. Невероятное нервное напряжение, сопровождавшее всю лётную жизнь, не прошло, страх, глубоко запрятанный в душе, остался навсегда – он так и говорил:

– Сколько летал, столько и боялся, страшно вспоминать и сейчас...

...Кто говорит, что на войне не страшно,
Тот ничего не знает о войне...
(Юлия Друнина.)

Наконец, настало время, когда все самое главное было уже позади, потому что нельзя совершить ничего лучшего, чем то, что сделано – **отвоевана ПОБЕДА...**

Только с приятелями, побывавшими в этом аду, можно было поговорить откровенно, рассказать о воздушных боях с фашистами и сбитых самолетах, описать ужас, который охватывал летчика-истребителя при виде своей «работы» – потопленного транспорта с моряками на борту. Фронтовики, прошедшие войну, понимали всё...

Случались нечастые встречи с друзьями-однополчанами, и опять воспоминания, воспоминания – одна из таких встреч проходила под Ленинградом, на аэродроме «Борки», после неё осталась эта фотография. Отец стоит в первом ряду, первый справа.



Все, чего достиг мой отец, он достиг только своим упорным трудом.

Пройти путь от простого босоногого мальчишки из глухой деревни, до пилота самого элитного подразделения морских летчиков ВВС СССР было дано не каждому, и далеко не каждый воевавший имел столько наград. Мы жили рядом с нашими отцами, не видя ничего особенного в заслуженных ими орденах и медалях, крупных звездах на погонах и нашивках за ранения – они были у всех фронтовиков, воевавших за Победу. Они воевали и победили, воевали и получили за это награды, и дай Бог, чтобы такое больше не повторилось.

– Мы, молодые ребята, совершили великое дело для своей страны! «Страна это оценила и теперь я могу всю оставшуюся жизнь лежать на диване и плевать в потолок!» — шутил говорил он мне, принося домой солидную пенсию.

Умер отец во сне – лег спать и не проснулся, старые люди говорят – праведная смерть...

В моей библиотеке есть книга Василия Минакова «Торпедоносцы атакуют», из которой я привела некоторые факты. Она издана в 1988 году Лениздатом. Морской летчик, сослуживец и друг отца по Пятигорскому аэроклубу, Ейскому летному училищу и Северному флоту, посвятил эту книгу моему отцу и его героическим однополчанам, защищавшим нашу Родину в те страшные дни войны.

На титульном листе этой книги надпись, сделанная рукой отца:

«Моим любимым внучке Ирине и внуку Роману от деда Ивана Алефиренко. Помните о нас...»

И хочется, чтобы знал весь мир – мой отец с полным правом написал эти слова:

«Помните о нас...»

...Мы помним о Вас, отец...



Из сайта в Интернете:

<http://sk16.ru/255iap/alefirenko/index.shtml>

Алефиренко Иван Емельянович

15.02.1920 г. – 28.05.1998 г.

Алефиренко Иван Емельянович родился 15 февраля 1920 года в селе Сергевка Ставропольского края.

После окончания средней школы обучался в Пятигорском аэроклубе. Затем поступил в Ейское военно-морское авиационное училище (ВМАУ им. Сталина), после окончания которого в 1940 году был направлен на Тихоокеанский флот, и до весны 1942 года служил на Дальнем Востоке.

С апреля 1942 года проходил обучение на курсах командиров звеньев, после окончания которых в октябре 1943 года старший лейтенант Алефиренко И.Е. был направлен для прохождения службы на Северный флот, во 2-ю авиационную эскадрилью [255-го ИАП](#), базировавшегося на аэродроме "Ваенга".

На фронте с 15 октября. Воевал на самолетах [Р-39 "Аэрокобра"](#).

Совершил более 40 боевых вылетов, провел 15 воздушных боев.

Согласно записи в летной книжке Алефиренко И.Е., 20 января 1944 года *"Обеспечил сбитие 1 Me-109 Герою Советского Союза капитану Адонкину В."*

А 17 августа 1944 года при сопровождении бомбардировщиков для удара по порту Киркенес в воздушном бою предположительно сбил ФВ-190.

23 сентября 1944 года во время разведывательного полета вел воздушный бой с Ю-88, но тот смог скрыться в облаках.

В числе боевых вылетов около тридцати было на сопровождение бомбардировщиков, штурмовиков и торпедоносцев и 7 – на разведку. При сопровождении самолетов ударной авиации обеспечено потопление более чем 20-и транспортов и других судов противника (общим водоизмещением более 60000 тонн).

Так же старший лейтенант Алефиренко несколько раз участвовал в сопровождении и прикрытии транспортных самолетов, в том числе – вероятно в сопровождении в мае 1944 года "Дугласа" с послем Соединенных Штатов Авереллом Гарриманом на борту (судя по пометкам Алефиренко в лет-

ной книжке – прим. sk16rus).

"А после октября для нас войны фактически не было. Летали только разведчики т.к. немчуру вытурили далеко. Поэтому то я по рапорту попросился на КБФ дабы не остаться в этом проклятом крае. Получил отказ..." – эта запись простым карандашом, сделанная Алефиренко И.Е. в летной книжке, как бы завершает его боевые вылеты.

Все остальные месяцы до мая 1945 года – тренировочные полеты и учебные бои...

После войны Алефиренко И.Е. служил в Ленинградской области, в с. Лебяжьем (Котлы). Затем в Прибалтике, на острове Эзеле, на аэродроме Кагул. Окончил в 1954 году Высшие летно-тактические курсы усовершенствования офицерского состава, а в 1955 году уволился в запас в звании майора.

После этого переехал в город Ставрополь. Некоторое время работал художником в краевой типографии. До самого последнего дня был в здравом уме и ясной памяти.

Умер Иван Емельянович Алефиренко 28 мая 1998 года, в возрасте 78 лет.

Награды: орден "Красного Знамени", два ордена "Отечественной войны" II-й степени, орден "Красной звезды", ме-

дали: "За боевые заслуги", "За оборону Советского Заполярья", "За победу над Германией в ВОВ 1941-1945 гг."

Отсканированные фотографии и документы из семейного архива, а также сведения из биографии Алефиренко И.Е., предоставлены его родными.

The image shows a scan of a handwritten document, likely a military record or certificate. It is organized into a table with several columns. The columns are labeled in Russian: "Имя" (Name), "Звание" (Rank), "Военная часть" (Military unit), "Дата вступления в армию" (Date of entry into the army), "Дата выхода из армии" (Date of exit from the army), "Место рождения" (Place of birth), and "Дата рождения" (Date of birth). The document contains several entries, each with handwritten text in blue ink. The entries are separated by horizontal lines. The handwriting is somewhat cursive and difficult to read in some places. The document appears to be a list of military personnel or a record of service.

Имя	Звание	Военная часть	Дата вступления в армию	Дата выхода из армии	Место рождения	Дата рождения
Алефиренко, Иван Иванович	Сержант	1-й артиллерийский полк	1941	1945	Архангельск	1918
Алефиренко, Иван Иванович	Сержант	1-й артиллерийский полк	1941	1945	Архангельск	1918
Алефиренко, Иван Иванович	Сержант	1-й артиллерийский полк	1941	1945	Архангельск	1918
Алефиренко, Иван Иванович	Сержант	1-й артиллерийский полк	1941	1945	Архангельск	1918

CIRCO E BOLLASFORMA AGNA E FUSTOGLIO DE JUNIO
CAMOZIO IDIOMERKA

DATA	PER NUMERO	NUMERO DE	DESCRIZIONE DE	VALORE DE	VALORE DE	VALORE DE
24.12.1917	1	1	1	1	1	1
<p style="text-align: center;">L'anno 1917 è stato un anno molto triste, a causa della guerra e della carenza di grano e di altri cibi. Il 109° è un anno di guerra e di carenza di grano. L'anno 1917 è stato un anno molto triste, a causa della guerra e della carenza di grano e di altri cibi. Il 109° è un anno di guerra e di carenza di grano.</p>						

DATA	PER NUMERO	NUMERO DE	DESCRIZIONE DE		VALORE DE		VALORE DE
			DE	DE	DE	DE	
<p style="text-align: center;">L'anno 1917 è stato un anno molto triste, a causa della guerra e della carenza di grano e di altri cibi. Il 109° è un anno di guerra e di carenza di grano.</p>							



Использованная литература.

1. В. Минаков «Торпедоносцы атакуют», [«Гневное небо Тавриды»](#), «О вас, боевые друзья-северяне» Лениздат.1988 г.

2. К. А. Обойщиков, «На дорогах Победы»
3. «История Второй Мировой войны» в 12 томах. Том 4. М., Военное издательство Министерства Обороны, 1975
4. [«Северные конвои» Исследования, воспоминания, документы. Выпуск 3](#)
5. Усенко К. С., «В небе Заполярья» 2000
6. Бойко В. С. «Крылья Северного флота» – Мурманск, 1976
7. Сорокин З. А. «Истребители идут на перехват» – М.: ДОСААФ, 1965
8. [Иноземцев И. Г. «Крылатые защитники Севера» М.: Воениздат, 1975](#)
9. [Иноземцев И. Г. «Тараны в северном небе» М.: Воениздат, 1981](#)
10. [Белли В. А., Пензин К. В. «Боевые действия в Атлантике и на Средиземном море. 1939—1945 гг» – М.: Воениздат, 1967. Гл.6. Раздел: «Боевые действия в арктических водах»](#)
11. [Ю.Веремеев «Анатомия армии».](#)
12. Приказы Верховного Главнокомандующего в период Великой Отечественной войны Советского Союза. – М.: Воениздат, 1975. С. 261–262.
13. Михаил Супрун «Освобождение Восточного Финмарка, 1944-1945»
14. Техническое описание самолета "Аэрокобра" с мотором М.: Оборонгиз, 1943г
15. Рендулич Л. «Управление войсками» М.1974. С.191.
16. Реферат ученика 8 класса, внука штурмана Северного Флота Галкина П. А.

17. Артем Драбкин «Я дрался на истребителе. Принявшие первый удар.1941–42»
18. Журнал «Эхо планеты» 2009 год, № 32.
19. Журнал «Русская жизнь» 2008 г, № 4
20. Фотографии Роберта Диамента из архива Л.Р.Диамента.