

СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ
ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА

Дмитрий Дегтев,
Дмитрий Зубов

ВОЗДУШНАЯ
БИТВА ЗА МОСКВУ



СТАЛИНСКИЕ СОКОЛЫ
НА ЗАЩИТЕ СТОЛИЧНОГО НЕБА

1941—1944

**Дмитрий Владимирович Зубов
Дмитрий Михайлович Дёгтев
Воздушная битва за Москву.
Сталинские соколы на защите
столичного неба. 1941–1944
Серия «Военная авиация XX века»**

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=39468732

*Воздушная битва за Москву. Сталинские соколы на защите
столичного неба. 1941 – 1944. / Дегтев Д.М., Зубов Д.В.:*

Центрполиграф ; Москва; 2019

ISBN 978-5-227-08451-4

Аннотация

Данная книга, написанная на основе российских и немецких архивных документов, представляет собой полную хронику воздушных сражений в небе Москвы и Подмосковья с первого дня войны до осени 1944 года, когда были зафиксированы последние пролеты немецких самолетов над столицей. Впервые приведена точная хронология налетов на столицу, показана роль истребителей ПВО в ходе отражения немецкого наступления на город, контр наступления советских войск и нескольких битв за Ржевский плацдарм. Обобщены

все установленные потери люфтваффе в этом районе, подробно рассказано о действиях немецкой бомбардировочной авиации, дальних и ночных разведчиков, ночных истребителей и даже «беспокоящих» эскадрилий, воевавших на устаревших бипланах – аналогах наших У-2. Авторы отвечают на ряд спорных вопросов: действительно ли налеты на Москву в 1941 году были беспрецедентным по масштабам воздушным сражением? Правда ли, что над советской столицей был «сломан хребет» немецкой бомбардировочной авиации, что на истребителях 6-го истребительного авиационного корпуса ПВО воевали наши лучшие летчики, надежно охранявшие московское небо, а противовоздушная оборона города являлась самой мощной в мире? Также читатели впервые узнают, кто же был лучшим советским асом ПВО Москвы и какой истребитель из большой «коллекции» самолетов, воевавших в подмосковном небе, оказался самым лучшим перехватчиком по числу подтвержденных побед.

Содержание

| | |
|---|----|
| Предисловие | 5 |
| Глава 1 | 13 |
| «...Промазал, разбил машину, сам жив» | 13 |
| «Теперь ваша цель – Москва» | 33 |
| «Не оправдался вражеский расчет запугать советского человека» | 57 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 71 |

**Дмитрий Дегтев,
Дмитрий Зубов
Воздушная битва за
Москву. Сталинские
соколы на защите
столичного неба. 1941–1944**

Предисловие

Пожалуй, ни одно из воздушных сражений Великой Отечественной войны не является столь известным и одновременно столь же малоизученным. Несмотря на то что история противовоздушной обороны Москвы довольно подробно рассматривалась в отдельных работах (об этом ниже), официальные и в особенности журналистские оценки по сей день базируются на статистических данных, собранных и обобщенных еще во время войны командованием самих частей ПВО и представляющих собой скорее пропагандистскую агитку, нежели серьезные исследования. Как известно, еще товарищ Сталин довольно насмешливо высказался по

поводу статистики, выделив ее в отдельный, особо изоциренный вид лжи. Но если во время боевых действий, когда судьба страны висит на волоске, ложь и дутые отчеты еще можно считать оправданными (к примеру, для поднятия боевого духа армии и населения и противодействия столь же лживой вражеской пропаганде), то использование этих «сведений» в качестве первоисточника спустя семьдесят с лишним лет после войны выглядит несколько нелепо...

Не так давно в Центральном музее Великой Отечественной войны открылась фотовыставка, посвященная, как заявлялось, «грандиозной и малоизвестной воздушной битве за Москву осенью 1941 года». *«Семьдесят лет назад в небе над столицей развернулось беспрецедентное по масштабам воздушное сражение. Но о той роли, которую сыграли советские летчики-истребители осенью 1941 года, мы не знаем почти ничего»*, – заявил тогда один из организаторов. И с этим с некоторыми оговорками можно согласиться. Но потом было указано, что немецких летчиков, вроде как с легкостью сжигавших все города Европы, в небе Москвы ждал «настоящий ад», и она оказалась им «не по зубам». В доказательство товарищи привели довольно распространенные цифры, что якобы «около 9000 немецких самолетов пытались пробиться к Москве», но прорвалось лишь 234. *«Летчиками ВВС было сбито 1076 бомбардировщиков и истребителей, зенитчиками чуть более 300. Люфтваффе потеряли практически всех асов бомбардировочной авиации, в том*

числе тех, кто воевал в легионе «Кондор» в Испании» — такие данные озвучил на открытии выставки бывший командующий ВВС Московского военного округа, Герой Советского Союза генерал-полковник в отставке Николай Антошкин.

С небольшими вариациями аналогичные сведения приводятся во многих открытых источниках, например в Википедии: «За июль 1941 – январь 1942 года к столице прорвалось только 229 из 7146 самолетов врага». А вот цитата из статьи военного обозревателя Ильи Крамника под названием «Жаркое небо 1941 года: годовщина первого налета на Москву»: *«В ходе Великой Отечественной войны прошло немало крупных сражений и боев, память о которых сохранится на века. Одной из таких крупнейших битв стало сражение за небо Москвы, которое продолжалось почти три года – с лета 1941 по лето 1944 года... Для немецкой авиации битва за Москву стала тяжелейшим ударом. Многие бомбардировочные соединения потеряли свыше 70 % своего состава и уже никогда не смогли восстановиться до штатной численности. Фактически налеты на Москву стали последней стратегической воздушной операцией, которую попытались осуществить люфтваффе в ходе Второй мировой войны»*. Кроме того, автор писал, что во время налетов на Москву немцы теряли 10 % самолетов, а это, мол, намного больше, чем во время бомбардировок Лондона. И все потому, что, по его мнению, «в битве за московское небо участвовали лучшие пилоты СССР». И таких примеров можно при-

вести великое множество.

При этом, что характерно, ни толковых биографий летчиков, воевавших в ПВО Москвы (обычно приводят раскрытые советской прессой еще в годы войны имена Виктора Талалихина и Алексея Катрича, хотя второй за всю войну одержал одну личную и три групповые победы), ни хроник самих авиаполков никто не удосужился составить. А фамилии настоящих асов 6-го иак, особенности их боевой работы широкой общественности вовсе неизвестны по сей день. Никем не собрано и общей хронологии и статистики, кто, кого, когда и где сбивал. Поэтому противовоздушная оборона столицы обычно предстает в роли некой безликой массы орудий и самолетов, которая каким-то образом и сбивла просто фантастическое количество немецких самолетов. Никаких конкретных объяснений столь необычайной эффективности, кроме собственно большого количества сил и средств, собранных в составе ПВО Москвы, также не приводится.

Стоит отметить еще один важный момент. Многие историки и особенно журналисты, пишущие про воздушную битву за Москву, совершенно не разделяют собственно налеты немецких бомбардировщиков на столицу и многочисленные действия люфтваффе в зоне ПВО Москвы, которая помимо самого города охватывала огромную территорию от Калининана на севере до Тулы и Рязани на юге, от Ржева и Вязьмы на западе до линии Александров – Егорьевск на востоке. Обычно все это сваливается в одну кучу, причем публике навя-

зывается мысль, что советская столица являлась чуть ли не главной (а то и единственной!) целью немецких летчиков на протяжении всей битвы под Москвой. Между тем в течение полутора лет (с октября 1941 г. до марта 1943 г.) Москва являлась прифронтовым городом, а прикрывавший ее 6-й иак ПВО зачастую действовал как обычное фронтовое авиационное соединение.

В советских и немецких документах и хрониках оценки эффективности ПВО Москвы также разнятся с точностью до наоборот. *«Семнадцатый налет, в котором участвовало 30–35 самолетов, также был отбит, и эта затея снова не удалась»* — так звучало типичное донесение 1-го корпуса ПВО за лето 1941 года. А вот как описывал один из налетов на Москву в это время немецкий летчик Альфред Штробель: *«Мы пролетаем над темным силуэтом Москвы. Нам надо отыскать красную штаб-квартиру в сети кварталов и улиц. Красные артиллеристы ставят перед нами железный занавес из снарядов. Не имеет значения! Мы поразим его!.. Две большие магистрали в Москве ведут от западной окраины до центра города и являются хорошими ориентирами. Мы знаем, где Кремль, мы найдем цель, обозначенную в полетном задании»*. И действительно находили. Тот факт, что на Москву все же падали бомбы, причинявшие немалые разрушения, у нас никогда не отрицали. Только вот советские летчики и зенитчики полагали, что благодаря их действиям большая часть бомбардировщиков «не допускалась»

к городу, а немцы сетовали на нехватку сил и плохую погоду, которая обычно защищала цель лучше любой противоздушной обороны. Стоит также учитывать, что командование ПВО зачастую вынуждено было откровенно врать и преувеличивать свои успехи, находясь под постоянным прессом. Ведь главным жителем столицы был понятно кто!

Отметим и тот факт, что, несмотря на большой интерес к истории Битвы за Москву и ее противоздушной обороны, данная тема в целом довольно скромно освещена отечественными авторами, а западными вовсе игнорирована. Единственным исключением являются многочисленные работы известного московского военного историка Дмитрия Хазанова. Однако при всем уважении к коллеге можно констатировать, что его книги носят скорее обзорный и фотодокументальный характер, освещают по большей части события 1941 – начала 1942 г., а оценки эффективности действия люфтваффе и противоздушной обороны являются весьма осторожными и пространными. Отдавая должное большому вкладу Д.Б. Хазанова в изучение темы, особенно боевой работы наземных частей ПВО (зенитно-артиллерийских полков и дивизионов, подразделений аэростатов заграждения, системы ВНОС), данная работа призвана в первую очередь расширить и дополнить именно авиационную составляющую битвы за Москву.

Книга представляет собой полную хронику боевой работы 6-го корпуса ПВО и его преемницы – 1-й воздушной истре-

бительной армии ПВО с первого дня войны до осени 1944 г., когда в подмосковном небе был зафиксирован самый последний пролет немецкого самолета. При этом работа сделана на основе исключительно архивных документов обеих воюющих сторон с минимальным использованием мемуарной литературы и ранее опубликованных книг. Авторы отвечают на ряд важнейших вопросов, к примеру действительно ли налеты люфтваффе на Москву в 1941 г. были «беспрецедентным по масштабам воздушным сражением», правда ли, что над советской столицей был «сломан хребет» немецкой бомбардировочной авиации, на истребителях 6-го иак ПВО воевали наши лучшие летчики, надежно охранявшие московское небо, а противовоздушная оборона города являлась «самой мощной в мире»? В книге впервые приведена полная и наиболее точная хронология налетов на Москву, показана роль истребителей ПВО в ходе немецкого наступления на столицу, контрнаступления советских войск и нескольких битв за Ржевский плацдарм, рассказано о многочисленных необычных и даже загадочных историях, происходивших в подмосковном небе, и т. д. Кроме того, в работе собраны и обобщены все установленные потери люфтваффе на данном направлении в 1941–1944 гг., подробно рассказано не только о действиях немецкой бомбардировочной авиации, но и дальних и ночных разведчиков, штурмовиков, ночных истребителей и даже ночных «беспокоящих» эскадрилий, воевавших на устаревших бипланах – аналогах наших По-2.

Также читатели впервые узнают, кто же был лучшим асом ПВО Москвы и почему результативных летчиков в 6-м иак – 1-й ВИА было совсем немного. И какой истребитель из большой «коллекции» самолетов, воевавших в подмосковном небе, оказался самым лучшим перехватчиком по числу подтвержденных побед?

Создание данной книги было бы невозможно без неоценимой помощи военного историка Сергея Богатырева, которым впервые собраны и систематизированы все доступные данные о потерях люфтваффе на Московском направлении.

Глава 1

Московское лето 41-го

«...Промазал, разбил машину, сам жив»

В 01.40 22 июня командир 1-го корпуса ПВО¹ генерал-майор Даниил Журавлев отдал приказ развернуть в боевую готовность 80 % частей. После этого в течение нескольких часов в Москве царили напряжение и неопределенность. В 3 часа ночи на основании различных полученных противоречивых сведений Журавлев приказал привести в боевую готовность уже все части корпуса, а также о занятии всеми подразделениями зенитной артиллерии, пулеметов и прожекторов огневых позиций согласно мобилизационным планам. И наконец, в 04.30 в штабе 1-го корпуса ПВО было получено сообщение о «массовом нарушении немецкими самолетами границы», а также налете на Брест-Литовск. После этого во всех частях была объявлена тревога.

¹ Согласно организационной структуре, утвержденной 14 февраля 1941 г., 1-й корпус ПВО, а также Калининский, Тульский, Ярославский и Горьковский бригадные районы ПВО входили в состав Московской зоны ПВО под командованием генерал-майора М.С. Громадина.

В 05.20 командир 24-й иад ПВО, которая организационно входила в Московскую зону ПВО и находилась в оперативном подчинении у 1-го корпуса ПВО, доложил, что его подразделения готовы к отражению авиаударов противника. Попутно все полки и батареи, находившиеся в лагерях, в срочном порядке сворачивались и двигались на свои позиции. Впрочем, на развертывание все равно ушло много времени. Только к 19.00 было получено подтверждение о развертывании на огневых позициях в Москве и вокруг нее от 6 зенитно-артиллерийских полков. В общей сложности к вечеру первого военного дня в боевой готовности находилось 102 артиллерийские батареи и 18 прожекторных рот. На позиции было доставлено 25 795 снарядов среднего и 7000 – малого калибра. Одновременно с этим на подступах к столице было развернуто 565 постов ВНОС и 595 планируемых.

Во всех советских документах указывалось, что в июне «в границах Московской зоны ПВО самолеты противника не появлялись». На самом деле их просто не заметили. Уже 22 июня Ju-88D из 1-й эскадрильи Aufkl.Gr.Ob.d.L. (известной также как группа Ровеля) достиг Москвы и с высоты 10 000 м сделал первые аэрофотоснимки советской столицы. Поскольку погода была ясной, солнце стояло практически в зените, никто попросту не заметил маленькую светящуюся точку в небе. А если кто и заметил, решили, что это наш самолет. Тем более москвичи только-только узнавали о начале войны. Отметим, что большая часть населения восприняла

новость о нападении Германии с оптимизмом, а кто-то даже с радостью. Никакого уныния и тревоги на лицах, как это потом показывали в фильмах и писали в книгах (прикладывая, судя по одежде, фотографии октября 1941 г.), и в помине не было. Народ веселился, пел песни про Гитлера и верил в скорую победу. Никто из граждан не мог даже подумать, что за ними уже сейчас наблюдает «всевидящее око фюрера»...

23 июня 1-й корпус ПВО продолжал развертывание. В 18.00 позиции заняли уже 129 батарей среднего калибра, в том числе 72 с орудиями калибра 85 мм и 58 калибра 76 мм. На позиции было подвезено 70 тысяч снарядов. Посты ВНОС были развернуты в полном объеме, а в небо на высоту 3500 м впервые сданы аэростаты заграждения.

А вот состояние 24-й иад ПВО к началу войны было много хуже, чем это принято считать. В дивизии насчитывалось всего 278 истребителей, в том числе 130 И-16, 48 Як-1, 46 И-153, 41 МиГ-3 и 13 ЛаГГ-3. Таким образом, согласно советской терминологии, две трети матчасти (176 штук) составляли самолеты «старых типов» (см. табл, на с. 12).

В течение 23 июня 24-я иад выполнила 35 вылетов на патрулирование. Отметим, что приказ о формировании на основе 24-й иад и управления фактически не существовавшей 78-й иад 6-го истребительного авиакорпуса ПВО был подписан 19 июня. Однако выполнить его к началу войны не успели. Начавшиеся события заставили поторопиться, и уже 24 июня в документах впервые упоминается название 6-й иак

ПВО.

Боевой состав 24-й над ПВО по состоянию на 22 июня 1941 г.

| Полк | Аэродром | Самолеты | Всего |
|-----------|-----------|-----------------------|----------------|
| 11-й иап | Кубинка | Як-1 | 38 |
| 16-й иап | Люберцы | И-16 МиГ-3 Як-1 | 51 16 10 |
| 24-й иап | Иннутино | И-16 ЛаГГ-3 | 25 13 |
| 27-й иап | Клин | И-16 МиГ-3 | 29 7 |
| 34-й иап | Липицы | И-16 МиГ-3 | 25 18 |
| 120-й иап | Алферьево | И-153 | 46 |
| Всего | | | 278 |

В 02.40 24 июня посты ВНОС сообщили о приближении к Москве неопознанного самолета. В связи с этим в 02.42 по приказу командира 6-го иак полковника Ивана Климова в воздух было поднято в общей сложности 178 истребителей, то есть большая часть имевшихся машин. 16-й иап взлетел почти в полном составе – 78 самолетов! А в 02.50 в Москве с личного разрешения Сталина² была впервые объявлена воздушная тревога, а в 03.08 зенитная артиллерия открыла заградительный огонь. Противник в итоге обнаружен не был, зато 4 И-153 из 120-го иап подбили на подступах к столице пассажирский ДС-3 № 3482 летчиков Смирнова, Гаршунова

² Генерал Громадин не решился объявить тревогу самостоятельно и сначала позвонил вождю. Так в документе, вероятно, Тушино.

и Симбера из ГВФ, который совершил вынужденную посадку на аэродроме Алферьево. У «Дугласа» было прострелено хвостовое оперение, бензобаки и рация. В 04.14 по приказу генерал-майора Михаила Громадина был дан отбой ВТ.

В течение дня 6-й иак выполнил еще 175 вылетов на патрулирование, в ходе которых истребители 11-го иап перехватили еще одну цель, которой снова оказался свой ТБ-3. Во время этих «учений» корпус понес и первые потери. Один Як-1 совершил вынужденную посадку на брюхо в районе Турино¹. Истребитель был полностью разбит, а летчик получил травмы. ЛаГГ-3 младшего лейтенанта Сбруева из 24-го иап из-за отказа мотора совершил вынужденную посадку на аэродром Внуково. Сразу два истребителя из только что вошедшего в состав корпуса 176-го иап также были повреждены. Летчик Айдаров при посадке забыл выпустить шасси, а летчик Гришин отбил обе консоли плоскостей. Младший лейтенант Григорий Федосеев из 34-го иап вследствие отказа мотора сделал аварийную посадку на аэродроме Липицы.

25 июня 6-й иак выполнил 15 вылетов на патрулирование и сопровождение летевших без заявки «Дугласов» ГВФ. Несмотря на начало войны, летчики гражданской авиации продолжали летать как в мирное время, а истребители тратили много времени и сил (и даже несли потери) на их «воспитание». А вот настоящего противника в небе Москвы никто даже и не подумал атаковать.

Днем 26 июня Ju-88D-1 из 4-й эскадрильи группы Рове-

ля, пилотом которого был обер-лейтенант Корнелиус Ноэль, а штурманом обер-лейтенант Йозеф Биспинг, ориентируясь по позывным московской радиостанции, на большой высоте достигли столицы. Небо в этот день было совершенно ясное, и экипаж отчетливо видел под собой все районы огромного города. На центральных улицах и площадях Ноэль и Биспинг различили даже ехавшие по ним троллейбусы и трамваи. Кремль и Красная площадь тоже лежали как на ладони. «Юнкере» сфотографировал несколько районов Москвы, а также зенитные батареи вокруг города. Интересно, что экипаж наблюдал подъем советских истребителей, но, по его словам, ни один из них не смог набрать нужную высоту. А вот по советским данным, разведчик снова не был замечен вовсе. 6-й иак выполнил в течение дня 14 вылетов, но все они были сделаны на патрулирование и перехват летевших без заявки гражданских самолетов. Возможно, эти полеты и наблюдали Биспинг с Ноэлем, приняв их на свой счет.

Неудачно сложился для корпуса день 27 июня. Было выполнено 47 вылетов и потеряно 3 самолета. Младший лейтенант Благодарев из 24-го иап на ЛаГГ-3 атаковал идущий на малой высоте без заявки У-2. Открыв предупредительный огонь, истребитель проскочил под бипланом, пилот слишком поздно начал выводить машину из пике и разбился. Сержант Евстратов из 27-го полка при посадке слишком сильно ударил машину о ВПП и сломал шасси, а капитан Ломако из 34-го иап разбил свой МиГ-3 на взлете из-за неправильного

управления мотором. Все эти случаи с машинами «новых типов», без сомнения, являлись свидетельством спешки, с которой эта техника внедрялась в полках, а также недоработанностью самих самолетов, в такой же спешке принимавшихся на вооружение практически без серьезных государственных и войсковых испытаний.

29 июня было произведено 33 вылета и посажено сразу 8 «неправильно летевших» самолетов, в том числе 2 ДС-3, 2 ТБ-3, 2 «Сталь-2» и по одному «Дугласу» и СБ. При этом был разбит И-153 лейтенанта Иваненко из 120-го иап. Воспитанием «воздушных хулиганов», летавших где попало, пришлось усиленно заниматься и в следующие дни. К примеру, 1 июля на аэродром Алферьево был принудительно посажен ДС-3, на аэродром Кубинка – ББ-22, СБ и ДС-3, на аэродром Клин – ДС-3. В тот же день на дальних подступах к Москве – в районе Вязьмы, Ржева и Калинина – были впервые замечены дальние разведчики люфтваффе.

К началу июля в состав 6-го иак было передано еще 5 авиаполков. Правда, только два из них – 176-й и 177-й иап – имели матчасть – по 12 и 15 И-16 соответственно. 178, 233 и 309-й полки только еще находились в стадии формирования, причем в первом и последнем насчитывалось лишь по 5 летчиков. Зато остальные части были срочно пополнены самолетами с различных баз и авиазаводов, расположенных вокруг столицы. Истребители Як-1 и ЛаГГ-3, серийное производство которых только еще разворачивалось, поступали в

корпус вне очереди. В результате уже к 1 июля парк самолетов достиг почти 400 машин (см. табл на с. 15).

2 июля вследствие опасений командования, что немцы вот-вот появятся и над Москвой, а также по-прежнему большим количеством нарушителей 6-й иак выполнил 207 вылетов. При этом 2 истребителя из 27-го иап потерпели аварии. В этот день из вылета к советской столице не вернулся Ju-88D-2 W.Nr. 0857 «F6+NH» лейтенанта Вальдемара Люча из 1-й эскадрильи дальней разведки Aufkl.Gr. 122. Впрочем, нет сведений, что самолет был сбит ПВО или фронтовыми истребителями. Сам же Люч вместе с экипажем сумел перейти линию фронта и выйти в расположение немецких частей. По данным архивных документов, в этот день летчик

11-го иап лейтенант С.С. Гошко на своем Як-1 сбил тараном He-111³ и был награжден орденом Ленина. Летчик был ранен и в свой полк не вернулся, впрочем, некоторые сомнения в достоверности этого события вызывает тот факт, что в летной книжке пилота район тарана указан как Великие Луки. Сами тараны тогда еще были «не в моде» у советской пропаганды, поэтому эпизод не получил широкой известности.

Наличие истребителей в 6-м иак ПВО по состоянию

³ Далее в кавычках даются наименования моделей немецких самолетов, не существовавших в реальности, но распознаваемых советской стороной и учитываемых в качестве сбитых.

на 1 июля 1941 г.

| | |
|--------|-----|
| И-16 | 149 |
| МиГ-3 | 93 |
| Як-1 | 82 |
| И-153 | 63 |
| ЛаГГ-3 | 10 |
| Всего | 397 |

3 июля снова было замечено 2 разведчика в районе Ржева и Вязьмы, которые вели аэрофотосъемку железных дорог. В этот день было выполнено уже 260 вылетов. На сей раз два летных происшествия случилось в 24-м иап: *«Мл. лейтенант Орлов при посадке на аэродроме Инютино снес шасси, а лейтенант Акимов не выпустил шасси и сел на «живот».* Отметим, оба случая были с новыми ЛаГГ-3.

После 03.00 4 июля одиночный самолет совершил налет на железнодорожную станцию Можайск, расположенную всего в 100 км от Москвы, сбросив на нее 4 фугасные бомбы. С расположенного восточнее аэродрома Кубинка было поднято два звена Як-1 из 11-го иап. Одно – для патрулирования над базой, второе – под командованием капитана Логинова – для перехвата бомбардировщика. Дальнейшие довольно странные события так описаны в журнале боевых действий: *«В 20 км юго-западнее Можайска Логинов на H=500 м обнаружил ТБ-3, который обстрелял звено Логинова и на все предупреждения о посадке отвечал огнем, после чего тов. Логинов атаковал и сбил ТБ-3, бомбивший Можайск и об-*

стреливавший караулы склада». Во время этой «операции» сразу 2 истребителя потерпели аварии. У Як-1 лейтенанта Юшкова на взлете сложились шасси, а лейтенант Родионов слишком резко затормозил, вследствие чего самолет скапотировал. Позднее выяснилось, что был сбит бомбардировщик ТБ-3 из 3-го ТБАП⁴. Несмотря на это, данные эпизоды начала июля можно считать первым по-настоящему боевым крещением 6-го иак и началом воздушной битвы над Подмосковьем, которая продлится без малого три с половиной года.

5 июля корпус выполнил 47 вылетов, из которых по 14 пришлось на МиГ-3 и Як-1, 10 – на И-16, 6 – на И-153 и 3 – на ЛаГГ-3. Снова не обошлось без происшествий. Старший лейтенант Дунайкин из 11-го иап при взлете сломал шасси и винт, а лейтенант Платонов при атаке идущего без заявки У-2, дабы посадить его на аэродром, слишком сильно уменьшил скорость у своего Як-1, не смог выйти из атаки и врезался в землю... В связи с появлением разведчиков в районе Вязьмы и Можайска в 13.03 в Москве объявлялась воздушная тревога.

6 июля 6-й иак выполнил 19 вылетов и потерял 2 самолета. И-16 капитана Тимофеева из 176-го иап при развороте на посадку свалился в штопор и разбился, а И-153 младшего лейтенанта Николаева из 120-го иап скапотировал во время

⁴ Помимо этого самолета в начале июля истребителями 6-го иак были сбиты 2 ДБ-3 из 40-й дивизии ДБА.

взлета.

Днем 7 июля Ju-88D-1 обер-лейтенантов Ноэля и Биспинга из 4.(F)/Ob.d.L. второй раз провел аэрофотосъемку Москвы, сделав качественные снимки всего города, в том числе Красной площади и Кремля. Впоследствии именно эти фотографии были использованы для подготовки первых массивированных налетов. При этом полет разведчика над столицей уже в третий раз остался незамеченным. В тот день одно звено 27-го иап перебазировалось в Калинин, а 18 Як-1 из 11-го иап перелетели на аэродром Волтулино. На следующий день 13 И-153 из 16-го иап перебазировались в Быково, а звено из 120-го иап – в Калугу.

Вечером 8 июля в 18.22–19.55 был зафиксирован пролет неопознанного двухмоторного самолета по маршруту Вязьма— Гжатск – Можайск— Кубинка— Москва— Волоколамск— Ржев. В силу довольно сильной и высокой облачности цель, летевшая на высоте 7500 м, так и не была толком опознана, хотя ее отчетливо видели с позиций некоторых зенитно-артиллерийских полков, в том числе над Красной Пресней. Истребители выполнили 42 вылета, в том числе 10 на перехват, но ни один из летчиков не смог перехватить противника. Причем кто-то даже доложил, что самолетов было два, но тип разведчика установить не удалось.

Из-за плохой системы оповещения (наблюдатели не смогли определить тип и направление полета разведчика) в штабы поступали запоздалые и неверные данные. Не случайно

в тот же день командующий Московской зоной ПВО генерал-майор Михаил Громадин издал специальную инструкцию «О работе постов ВНОС», которая требовала от наблюдателей не только своевременно обнаруживать самолеты противника, но и определять их число, курс полета и тип, после чего оперативно сообщать эти данные на главный пост ВНОС и КП авиаполков. Затем во второй половине июля было дополнительно развернуто свыше 700 наблюдательных постов.

9 июля в окрестностях Москвы были снова зафиксированы полеты разведчиков, в том числе над Ржевом, Вязьмой и Сухиничами. 6-й иак выполнил 40 вылетов, но все они закончились безрезультатно. Все эти дни в Подмосковье стояла ясная, теплая (до плюс 30 градусов) и безветренная погода, идеальная для полетов авиации.

10 июля люфтваффе совершили налеты одиночными самолетами на Вязьму и Сухиничи. В этот день корпус выполнил 84 вылета, но они в очередной раз привели лишь к авариям. Младший лейтенант Виктор Талалихин из 27-го иап при взлете уехал за пределы ВПП и разбил свой МиГ-3, а старший лейтенант Иванов в силу «сдачи мотора» сел с убранными шасси. А вот МиГ-3 младшего лейтенанта Тараканчикова из 34-го иап из-за отказа мотора сел на лес. Истребитель был полностью разбит, а летчик получил ранения.

На следующий день 1-й корпус ПВО продолжал ударно готовиться к отражению налетов. В районе Москвы стягива-

лись все новые и новые зенитные и прожекторные части, а истребители осваивали новые площадки вокруг города. 15 самолетов из 177-го иап перебазировались на аэродромы Подольск и Дубровицы, а две эскадрильи 120-го полка перелетели из Тушино в Чертаново. Ситуация на фронте тем временем складывалась катастрофически. Окружив большую часть войск Западного фронта к западу от Минска, 2-я и 3-я танковые группы вермахта вышли к Витебску, Орше и Могилеву, таким образом преодолев уже больше половины расстояния от границы до Москвы. Передовые части 4-й танковой группы тем временем прорвались к Тарту и Пскову. И только на юге обстановка пока оставалась относительно благоприятной. До советской столицы немцам оставалось всего 400 км по прямой.

В 13.30 12 июля посты ВНОС сообщили о том, что над Вязьмой в сторону Москвы прошел неопознанный самолет. В 14.00 с аэродрома Клин в дополнение к уже находившимся в воздухе машинам было поднято 3 истребителя, чтобы «встретить самолет Ju-88». Однако встреча опять не состоялась, так как «Юнкере» резко изменил курс и исчез. При посадке на аэродроме Кубинка Як-1 младшего лейтенанта Воронежцева, как указано в документе, «...промазал, разбил машину, сам жив». В целом в течение дня корпус произвел 89 вылетов.

13 июля корпус выполнил в общей сложности 24 вылета. При этом в 12.30 звено ЛаГГ-3 из 24-го иап во время

патрулирования в районе Вязьмы случайно встретило Do-17 и атаковало его. В результате «Дорнье» был сбит старшим лейтенантом Андреем Бондаренко в районе Дорогобужа. По документам противника в этом бою был потерян Do-17Z-2 W.Nr. 3371 «5K+HT» из 9-й эскадрильи KG3 «Блиц». Все 4 члена экипажа лейтенанта Отто Книпа числятся пропавшими без вести. Это была не только первая зафиксированная победа нового советского истребителя ЛаГГ-3, но и первая победа в войне кадрового 24-го иап и всего корпуса. Правда, во время боя пропал без вести младший лейтенант Лобанов. А вот в 11-м иап был разбит очередной Як-1 младшего лейтенанта Тихонова, который скапотировал при посадке и получил сильные повреждения.

Отметим, группа 24-го иап в это время базировалась на передовом аэродроме в Вязьме, которая находилась уже всего в 200 км от линии фронта, почти на передовой. Уже на следующий день во время взлета старший лейтенант Бондаренко зацепил крылом своего ЛаГГа за насыпь и потерпел катастрофу. Машина была полностью разбита, а летчик получил травмы и отправился в госпиталь. Тем временем в ночь на 14 июля и уже в дневное время люфтваффе совершили 3 налета на Вязьму, один на Ржев, а также наносили удары по поездам на участке Великие Луки – Ржев. Разведчики доходили до Калуги и Гжатска.

Освоение истребителей ЛаГГ-3, которые были приняты на вооружение без соответствующих испытаний, фактиче-

ски по личной прихоти Сталина, шло непросто. «Завод сравнительно быстро освоил серийный выпуск этих самолетов, и первые ЛаГГ-3 начали поступать на аэродром в Люберцы в начале 1941 года, – вспоминал В.Е. Слугин, в тот период заместитель начальника Эксплуатационно-ремонтной службы авиазавода № 21. – Самолеты на аэродром перегонялись летчиками завода. Для их приемки и последующей передачи в воинские части была направлена большая комплексная бригада. При осмотре прилетевших самолетов на каждом выявлялись массовые течи всех систем: гидравлики, бензина, воды и воздуха. Вероятно, при полете происходила опрессовка соединений. При устранении течи подтяжкой гайки неизбежно происходило «закусывание» по резьбе, и влекло оно за собой обязательную замену и дюралевой арматуры и трубопровода. Пришлось организовать трубочную мастерскую. С завода трубки и арматуру привозили буквально возами, как хворост.

ЛаГГ-3 имел убирающиеся в полете шасси, но гидropодъемники были без гидрозамков выпущенного положения. При продолжительной стоянке давление из системы, естественно, стравливалось до нуля. Достаточно было незначительных усилий – подуть ветру или прислониться к самолету, – как одна из ног шасси медленно складывалась, и крыло ложилось на землю. Утром, входя в ангар, мы наблюдали обычную картину: несколько самолетов полулежат.

Подставляя свои спины, поднимали крыло, одновремен-

но ручной помпой в кабине создавали давление. Была изобретена шестеренчатая помпа Езерова. Ее ресурса хватало на три – пять летных часов. В целом гидравлика работала плохо, и перед каждым летным днем нужно было проверить ее работоспособность с помощью выносной помпы, работающей от электропривода. Для этой цели возле командного пункта дивизии был вырыт столб и подведено электричество. На отработку гидравлики с утра устанавливалась очередь из 10–15 самолетов. Вся перекачка производилась вручную. Это место мы прозвали «столбом позора». Да и в действительности это было недалеко от истины. Под окнами командования дивизии мы проводили эту работу, но уверенности, что самолет проработает полный летный день, не было. Хватало максимум на два – три полета».

В конце июня 24-й полк все еще занимался переподготовкой на аэродроме Люберцы. Произошедшие события заставили резко ускорить процесс, в подразделение в срочном порядке пригнали только что собранные на авиазаводе № 21 в Горьком самолеты, а потом доукомплектовали ее старой матчастью. По состоянию на 15 июля 24-й иап, сформированный по довоенному штату (80 самолетов), базировался на аэродромах в Вязьме (13 ЛаГГ-3 и 3 И-153), Инютино (50 ЛаГГ-3 и 10 И-16) и Спас-Лыкшино (11 И-16). Таким образом, только в одном полку ПВО Москвы было на вооружении 88 истребителей. Правда, уже вскоре с целью пополнения других частей 24-й авиаполк, как говорится, «раздерба-

нили». Что касается 233-го иап, то согласно первоначальным планам все 26 летчиков, числившихся в нем, должны были пройти переподготовку на ЛаГГ-3. Но начало войны изменило и эти планы. Поставки с заводов пока носили штучный характер, поэтому для того, чтобы полк быстрее мог вступить в строй, его тоже сделали «смешанным», вооружив сразу тремя типами истребителей: ЛаГГ-3, И-16 и МиГ-3.

Кстати, еще 9 июля вождь подписал постановление «О противовоздушной обороне Москвы», согласно которому количество зенитных орудий в 1-м корпусе ПВО следовало срочно довести до 800, а число истребителей в 6-м иак до 1008. Организационная структура корпуса была определена в 16 полков 63-самолетного состава. Забегая вперед, скажем, что если в части пушек этот грандиозный план в целом удалось выполнить, а потом и перевыполнить, то в отношении самолетов он так и остался на бумаге. Фронтовая авиация несла огромные потери, а промышленность, особенно в условиях эвакуации многих предприятий, была просто не в состоянии восполнять эту убыль, дополняемую еще и большим количеством аварий и катастроф. В конечном счете даже к концу 1941 г. постановление от 9 июля удалось исполнить примерно на 50 %.

15 июля полковник Климов получил приказ командования активнее привлекать свои полки к боевой работе, в том числе борьбе с разведчиками на дальних подступах к Москве. Истребители были направлены патрулировать вдоль

железнодорожных линий Москва – Калинин, Москва – Ржев и Москва – Вязьма. В 13.00 над Москвой появился Ju-88D «6M+DM» унтер-офицера Рихарда Лёвера из 4-й эскадрильи дальней разведки Aufkl.Gr. 11, который трижды на высоте 6500 м прошел над центром города. В 14.23 звено ЛаГГ-3 капитана Копытина, лейтенантов Прохаева и Белова из 233-го иап было поднято «на догон»⁵ этого самолета, находившегося к югу от Москвы. В итоге только Белов смог установить визуальный контакт с целью и, по утверждению пилота, атаковать ее в 25 км юго-западнее Серпухова. Однако после двух заходов он потерял противника. Тип атакованного самолета Белов не определил, а его коллеги на базу вовсе не вернулись. При этом данную цель на разной высоте неоднократно фиксировали зенитные батареи (впервые замечен в 14.17, периодически открывался огонь), а в 14.40 один из постов ВНОС доложил, что в районе Серпухова на высоте 200 м пролетел Ju-88, за которым гнались два наших истребителя. Через 10 минут другой пост в районе Малоярославца донес, что в 25 км южнее города на запад пролетел самолет противника на высоте 150 м. Наконец, в 15.11 с поста № 1948 донесли, что этот же самолет уходит с набором высоты и его уже никто не преследует. Куда в итоге пропала пара ЛаГГ-3 Прохаева и Копытина, которую, вероятно, и видели в районе Серпухова, история умалчивает. Ясно лишь, что пилот Ju-88 после контакта с нашими истребителями применил

⁵ Так в документе. Подобный термин имел в 1941 г. широкое распространение.

классический прием с резким переходом в пике и выводом у самой земли, после чего ушел от них на бреющем.

В середине месяца в Подмоскowie по-прежнему стояла хорошая погода, несмотря на облачность, видимость составляла от 10 до 15 км.

16 июля, когда танки Гудериана ворвались в Смоленск, 6-й иак выполнил 125 вылетов без встреч с противником.

А вот как описывал журнал боевых действий неприятные события следующего дня: *«ИА произвела 62 самолето-вылета для патрулирования по основным ж. д. магистралям. 177 иап: мл. лейтенант Воронцов из-за порчи мотора сел вынужденно и сломал самолет. 309 иап: звено самолетов Як-1 над аэродромом*

Люберцы сорвалось в штопор и два не вышли из него, разбились. Летчики лейтенант Сапаркалеев и сержант Жердев убиты».

18 июля немецкие самолеты-разведчики проводили аэрофотосъемку Ржева и Вязьмы, а бомбардировщики и штурмовики атаковали железнодорожные и военные объекты в Вязьме. 6-й иак из-за плохих погодных условий (облачность 10 баллов, дождь) не действовал, а в Москву продолжали прибывать все новые и новые подразделения ПВО, в том числе ранее эвакуированные из Минска и Смоленска. Правда, одновременно с этим началось формирование 10 полков противотанковой обороны (ПТО), вооруженных зенитными орудиями. На Центральный аэродром Москвы прибыла 1-я

отдельная авиаэскадрилья (оаэ) под командованием майора Иноземцева в составе 9 МиГ-3, а на аэродром ЦАГИ Раменское – 2-я оаэ полковника Юмашева в составе 6 МиГ-3, 4 И-153 и 2 И-16. На следующий день на аэродром Тула для прикрытия города перебазировалась эскадрилья 124-го иап под командованием майора Николая Круглова в составе 11 МиГ-3.

В тот же день подробные аэрофотоснимки Москвы, сделанные разными экипажами, легли на стол начальника Генерального штаба сухопутных сил Франца Гальдера. На них были видны *«очень крупные предприятия с ширококолейными подъездными путями»*. Какие-либо оборонительные сооружения вокруг советской столицы пока отсутствовали. В то же время экипажи разведчиков докладывали о сильной противовоздушной обороне и большом количестве аэростатов заграждения. Результаты рейдов также докладывались инспектору разведывательной авиации генералу Рудольфу Богачу. На основании полученных данных составлялись схемы расположения зенитной артиллерии, аэродромов, а также изучалась тактика действий советских истребителей.

19—20 июля в подмосковном небе царило затишье, вызванное проливными дождями, которое, как потом оказалось, было затишьем перед большой бурей...

«Теперь ваша цель – Москва»

19 июля Гитлер подписал директиву ОКХ № 33, в которой, среди прочего, предусматривалось воздушное наступление на Москву, после которого должны были последовать удары по Ленинграду, Горькому, Рыбинску и другим промышленным центрам. Когда командование люфтваффе в ответ посетовало на недостаток сил, фюрер распорядился перебросить на Восточный фронт несколько авиагрупп из Бельгии и Франции. Первый удар по советской столице был запланирован на 21 июля. По сути это была первая крупная стратегическая операция на Восточном фронте, получившая название «Клара Цеткин», в честь немецкой коммунистки, основательницы Коммунистической партии Германии. При этом цели «наступления» носили скорее политический и пропагандистский, чем военный характер. Нацистское руководство считало, что бомбардировка Москвы станет «народным бедствием» и «ускорит катастрофу русских».

Отметим, что главным сторонником налетов на столицу СССР был командир поддерживавшего операции группы армий «Митте» VIII авиакорпуса генерал фон Рихтхофен. Обладавший не только жестоким и деспотичным характером, но и патологической страстью к разрушению городов, он еще со времен Гражданской войны в Испании считал подобные методы необычайно эффективными. Тем более массивирован-

ные налеты на Варшаву, Роттердам, Белград действительно деморализовали правительство и население и во многом «ускорили катастрофу» Польши, Голландии и Югославии. Вид горящих развалин и тысяч трупов доставлял Рихтхофену необычайное удовольствие, о чем он неоднократно писал в своем дневнике. Рейхсмаршал Геринг поддержал идею скорее из соображений «престижа», мол, сам по себе налет на столицу большевизма станет символическим актом.

Кроме того, в момент, когда принималось решение, немецкие войска взяли Смоленск, а передовые части достигли Ельни, которая находилась в 250 км от Москвы. В соответствии с планом «Барбаросса» командование вермахта уже вскоре планировало начать решающее наступление на столицу. Поэтому авиаудары по городу, являвшемуся важным транспортным и промышленным центром, как казалось, могли способствовать успеху будущих операций. Между тем командующий 2-м воздушным флотом генерал-фельдмаршал Альберт Кессельринг, хоть и был заядлым оптимистом, не испытывал восторга от идеи немедленно бомбить Москву. Во-первых, он не хотел рисковать экипажами, судьба которых, в случае если самолет будет подбит над советской территорией, вызывала серьезную тревогу. Во-вторых, у люфтваффе в тот момент попросту не было сил для по-настоящему массированных налетов на столь крупную цель.

К моменту нападения на СССР на Востоке было сосре-

точено 27 бомбардировочных авиагрупп из разных эскадр и две отдельные эскадрильи. Все эти подразделения к началу войны располагали в общей сложности 673 боеготовыми двухмоторными бомбардировщиками, в том числе в составе 1-го воздушного флота – 210, 2-го воздушного флота – 192 и 4-го воздушного флота – 271. По типам самолетов имелось: 411 Ju-88, 215 He-111 и 47 Do-17. Во Франции и на Средиземном море в тот момент оставалось всего 12 групп. В течение первого месяца практически все бомбардировщики в основном выполняли тактические задачи по поддержке наступления, атакуя мосты, железные дороги, войсковые колонны и артиллерийские батареи. При этом за прошедший месяц многие эскадрильи понесли серьезные потери, часть машин вышла из строя по техническим причинам. Снять же самолеты с северного и особенно южного участков фронта, где постоянно шли ожесточенные бои, не было никакой возможности.

В итоге накануне налета на Москву немцам пришлось собирать бомбардировщики буквально с миру по нитке. Поскольку свободных резервов практически не было, на аэродромы в Восточной Пруссии и Восточной Польше были вызваны ценнейшие элитные и специализированные авиагруппы:

– KG4 «Генерал Вефер» (58 He-111, из них 45 в строю), которая специализировалась на атаках особо важных, удаленных и точечных целей, а также минных постановках;

- III./KG26 «Лёвен» (29 He-111, 21 в строю), которая специализировалась на атаках военно-морских баз и кораблей;
- KGr.100 «Викинг» (12 He-111, 10 в строю), являвшаяся авиагруппой цельфиндеров и специализировавшаяся на наведении на цель групп бомбардировщиков с помощью радионаведения;
- I./KG28 (20 He-111, 14 в строю), базировавшаяся на норвежском аэродроме Бардуфос и являвшаяся первой в люфтваффе авиагруппой колесных торпедоносцев.

Всего эти 6 элитных авиагрупп располагали 90 исправными бомбардировщиками. Стоит ли говорить, что сама по себе идея согнать из разных концов Европы (например, III./KG26 со Средиземного моря, KGr.100 из Франции, а I./KG28 из Норвегии) эти подразделения, оторвав их от важных задач ради совершенно ненужной в оперативном отношении цели, была полным идиотизмом. К тому же в распоряжении люфтваффе пока еще не было передовых авиабаз, оборудованных для действий двухмоторных бомбардировщиков, поэтому налеты на Москву предстояло выполнять с аэродромов, расположенных в Восточной Пруссии и Западной Белоруссии, в 800—1000 км от цели. То есть практически на пределе их дальности. Соответственно в самолеты можно было загрузить лишь минимальную бомбовую нагрузку, а в устаревшие Do-17Z из III./KG3 и вовсе не более 500 кг. Одним словом, «Клара Цеткин» напоминала скорее авантюру и хулиганство, нежели серьезную операцию.

Но, как говорится, приказ есть приказ... Общее оперативное руководство операцией было поручено командиру II авиакорпуса генералу Бруно Лёрцеру. 20 июля командующий флотом генерал-фельдмаршал Кессельринг в свойственном ему духе провел совещание с командирами в связи с предстоящим «историческим» авиаударом. Фельдфебель Людвиг Хавигхорст из торпедоносной I./KG28 вспоминал: *«Накануне удара по русской столице на аэродром Тересполь, где находились две наши эскадрильи, прибыл генерал-фельдмаршал Кессельринг. Он обратился к экипажам:*

– Мои авиаторы! Вам удавалось бомбить Англию, где приходилось преодолевать сильный огонь зениток, ряды аэростатных заграждений, отбивать атаки истребителей. И вы отлично справились с задачей. Теперь ваша цель – Москва. Будет намного легче. Если русские и имеют зенитные орудия, то немногочисленные, которые не доставят вам неприятностей, как и несколько прожекторов. Они не располагают аэростатами и совершенно не имеют ночной истребительной авиации».

Правда, некоторые летчики по-иному передавали суть патетического воззвания Кессельринга. В частности, по воспоминаниям экипажей KG53 «Легион «Кондор», на указанном «брифинге» им, наоборот, было сказано, что русские будут отчаянно защищать свою столицу и там ожидается сильное противодействие ПВО. В общем, как это нередко бывает, каждый услышал и запомнил то, что хотел услышать...

В 10.00 21 июля Лёрцер провел оперативное совещание с командирами эскадр и авиагрупп, на котором были утверждены основные цели первой атаки, а также число самолетов, время вылета, маршруты полета. По окончании брифинга было разрешено начать инструктаж командиров эскадрилий и штурманов.

Летчиков KG53 приказ о большом налете на Москву застал в палатках возле аэродрома, в которых они за москитными сетками скрывались от необычайной жары и комаров. Командир 1-й эскадрильи обер-фельдфебель Вилли Хауг вспоминал: *«Это была вторая половина дня воскресенья. Экипажи находились в своих палатках. Солнце буквально сжигало нас здесь, на русской земле. Это 21 июля 1941 года на нашей авиабазе Минск-Дубинская. Весь день в нашем палаточном городке царило торжественное молчание. Мы слушаем концерт по заявкам по радио, который связывает нас с домом.*

В полдень нас посетил командир группы оберст-лейтенант Кауфманну который объявил нам, что сегодня начнется нечто важное...»

Была объявлена готовность № 3, означавшая, что вылет последует через несколько часов. После этого летчики начали готовиться к вылету: складывали в свои бомбардировщики парашюты, шлемофоны и запас воды. Хауг приступил к изучению карт и маршрута полета. Тем временем бортмеханик Ханнес Дюнфельдер пожарил для всего экипажа карто-

шечки. Эта идиллическая картина: полураздетые летчики, кушающие на траве, и мирно стоящие на летном поле «Хейнкели» – сильно контрастировала с тем, что вскоре им предстояло делать.

Пока Хауг и его члены экипажа ужинали, по аэродрому прозвучал сигнал «готовность № 2», означавший, что вылет начнется примерно через полчаса. Пилот продолжал свой рассказ: *«Как только мы поужинали, пришел командир эскадрильи гауптман Аллмендингер и объявил, что нам предстоит ночная атака в составе большого соединения на Москву («Клара Цеткин»)… Вскоре мы уже бежим по аэродрому. Унтер-офицер Ретчек сообщает, что машина готова к вылету. Мы с моим экипажем летаем уже с начала войны (Польшау Франция) и стали дружным коллективом. Можем полагаться друг на друга на 100 %. Мы первыми выруливаем на старт. Бросаем взгляд на часы, и началось. Двигатели взревели, и наш He-111 «A1+AB» покатился по взлетно-посадочной полосе».*

В 18.00 по берлинскому времени, то есть когда в Москве было уже восемь часов вечера, с аэродромов начали один за другим взлетать немецкие бомбардировщики. Всего в воздух поднялось 195 самолетов. Собравшись в боевые порядки, группы «Хейнкелей», «Юнкерсов» и «Дорнье» взяли курс на Москву. KGr.100 «Викинг» выполняла роль цельфиндеров и шла первой в растянутом эшелоне бомбардировщиков. В районе захваченной немцами Орши был уста-

новлен специальный радиомаяк, посылавший узконаправленный сигнал точно в направлении Москвы. Держась в его створе, «Хейнкели» следовали строго определенным курсом и при достижении цели должны были сбросить контейнеры с осветительными ракетами.

Вилли Хауг продолжал свой рассказ: *«Смоленск – позади нас. Мы летим вдоль шоссе, которое ведет в Москву. Пролетаем Вязьму. Наши «Хейнкели» идут своим курсом на восток над широкими русскими равнинами... Наш фронтовой опыт внушает нам некоторую степень уверенности, тем не менее мы всегда внимательны и тщательно выполняем свою работу. Напряженно всеми глазами мы осматриваем небо в поисках истребителей противника. Но пока мы видим только красивый закат».* Примерно то же самое наблюдали и другие экипажи. Людвиг Хавигхорст вспоминал: *«Наш He-111 «1Т+1К» шел в эскадрилье Хеллмана. Горящий Смоленск являлся хорошим навигационным ориентиром. Четким белым штрихом просматривалась дорога Смоленск – Москва».*

Тот день в Москве с самого начала выдался довольно тревожным. В 09.32 был засечен одиночный самолет, идущий курсом на Москву. В 09.55 батареи 745-го зенап открыли огонь, а в городе был подан сигнал ВТ. Однако потом разведчик скрылся где-то за облаками. В 10.37 тревогу отменили. В 21.58, примерно на закате, поступило сообщение о движении большой группы самолетов в сторону Москвы. В

частях 1-го корпуса ПВО было объявлено положение № 1. В 22.10 цели подошли к зоне световых прожекторных полей, и в столице снова была объявлена воздушная тревога. Ночь была ясной, а температура воздуха составляла плюс 15–20 градусов.

На тот момент корпус располагал в общей сложности 1044 зенитными орудиями, в том числе 796 среднего и 248 малого калибра⁶, а также 336 пулеметными установками, 618

⁶ Основу советской зенитной артиллерии составляли 76-мм зенитки образца 1931 г. и 85-мм пушки 52-К. Первая стреляла снарядами массой 6,5 кг на высоту до 9000 м. Ко второй были разработаны семь видов боеприпасов, но для стрельбы по самолетам в основном применялся унитарный патрон 53-У0-365 весом 9,5 кг с осколочной зенитной гранатой и дистанционным взрывателем Т-5. Разрывной заряд снаряда состоял из 660–740 г тротила. Кроме того, он снаряжался специальной шашкой ТДУ, дававшей при разрыве яркую световую вспышку и густое облако коричневого дыма. Это обеспечивало хорошую видимость разрыва на расстояниях до 10 км, как днем, так и ночью. Поражение самолета достигалось за счет разлета примерно 500 осколков или, в редких случаях, прямым попаданием. Для стрельбы по низколетящим и пикирующим самолетам имелась автоматическая 37-мм зенитная пушка 61-К со скорострельностью около 60 выстр/мин. Для управления огнем на ней устанавливался прицел АЗП-37-1, который автоматически выработывал вертикальные и боковые упреждения и позволял наводить пушку непосредственно на цель. При совмещении перекрестия визира прицела с самолетом ствол оказывался направленным в точку упреждения, в которой самолет должен был встретиться со снарядом. В качестве боеприпасов к 37-мм пушке использовались осколочно-трассирующие снаряды весом 0,7 кг. В 1940 г., то есть накануне войны, была принята на вооружение 25-мм автоматическая зенитная пушка 72-К скорострельностью 70 выстр/мин. Она предназначалась для стрельбы снарядами весом 0,28 кг на высоту до 2000 м. Кроме того, на вооружении ПВО по-прежнему находилось большое количество зениток образца 1914–1915 гг., а также трофейные финские «Бофорсы» и «Эрликоны», захваченные в ходе «зимней войны» 1939–1940 гг. Для стрельбы по самолетам на малых вы-

прожекторами и 124 аэростатом заграждения. В 6-м иак насчитывалось почти 500 истребителей, в том числе 170 И-16, 127 МиГ-3, 91 Як-1, 70 И-153 и 37 ЛаГГ-3. Однако корпус был предназначен в первую очередь для отражения дневных налетов, ночью же могла действовать лишь небольшая часть этого «скопления».

Первыми над городом появились «Хейнкели» из KGr.100, сбросив на него осветительные и зажигательные бомбы, четко обозначив цель для последующих бомбардировщиков. Объекты и сектора столицы были поделены между эскадрами. Так, KG55 «Грайф» бомбила Кремль, здание ЦК ВКП(б) и МОГЭС, KG53 «Легион «Кондор» – Белорусский вокзал, один из авиационных заводов, центральный аэродром и фабрику имени Клары Цеткин⁷, KG4 «Генерал Вефер» наносила удар по военным объектам в западных и северных районах столицы. Бомбардировщики шли над городом на высоте 2000–4000 м и даже ниже. В итоге многие из них попали в самую гущу световых прожекторных полей, после чего долгое время обстреливались зенитками и подвергались атакам истребителей. Неожиданностью было также большое коли-

сотах имелись еще счетверенные пулеметные установки «Максимам», обычно устанавливавшиеся на шасси грузовика ГАЗ-АА или прямо на крыши высотных домов. Приборы управления артиллерийским зенитным огнем ПУАЗО-2 образца 1934 г. и более новые ПУАЗО-3 позволяли выработать координаты упрежденной точки в пределах по дальности 700—12 000 м и по высоте до 9600 м.

⁷ Немецкая разведка на основе ложного сообщения своего московского агента считала, что там производится бездымный порох.

чество висящих повсюду аэростатов. Однако все это производило скорее большой зрительный эффект, нежели свидетельствовало о сильной ПВО.

Вилли Хауг так описывал происходящее: *«Перед нами в темноте раскинулась Москва. Альтиметр показывает высоту 1200 м. Оборона оказалась слабее, чем мы ожидали. Первые прожекторы на подступах к Москве. Они как пальцы шарят через темную ночь. Тем не менее лучи прожекторов не затронули нас... Я насчитал где-то 50—100 огней. Это не то, что мы ожидали и про что нам говорили на брифинге перед полетом, однако мне все равно неприятно это скопище лучей... А это что такое перед нами? Прожекторы ярко освещают какой-то самолет. Сразу несколько лучей поймали машину. Взяв бинокль, я увидел, что это He-111 с нашими товарищами на борту. Он делает дикие оборонительные маневры, чтобы вырваться из тисков «светильников». Но напрасно.*

Тем временем мы поднялись до 1700 м и достигли окрестностей Москвы. Внизу мы видим страшные пожары и зенитный огонь из всех стволов. Вот один прожектор затрагивает нас, но вскоре теряет. По нам стреляют зенитки. Впереди, слева и справа совсем рядом взрываются зенитные снаряды».

Советские зенитчики умели стрелять в основном методом заградительного огня, то есть не целясь в конкретный освещенный самолет, а попросту беспорядочно палили в тот или

иной сектор неба. Тем не менее огромное количество разрывов на разных высотах производило сильное впечатление, особенно на малоопытных пилотов. И тех, кто наблюдал этот «адский фейерверк» с земли. *«С наблюдательного поста, расположенного на одной из вышек центра города, нам было видно, как сплошная стена огня преграждала путь вражеским самолетам, – вспоминал В.П. Пронин, в 1941 г. председатель Моссовета. – Они метались, уходя из зоны поражения частью на север, а частью на юг, но и там, казалось бы, в кромешной тьме перед ними мгновенно возникал шквал огня».*

Низ фюзеляжа и плоскостей у He-111 «A1+AB» Вилли Хауга, как и все у всех самолетов группы, специально перед полетом на Москву был окрашен в черный цвет. Пролетая между лучами прожекторов, пилот не раз мысленно поблагодарил гауптмана Будера, который инициировал подобную окраску. Хауг считал, что именно благодаря ей прожектористы не могли поймать его. Сбросив бомбы на цель, пилот увеличил скорость и перевел «Хейнкель» в пологое пикирование. Скорость при этом возросла до 500 км/ч, а двигатели начали буквально «скулить». Снизившись до 300 м, бомбардировщик, пролетая прямо над крышами домов, вскоре вышел из зоны зенитного огня. После пяти минут подобных виражей опытный Хауг развернул машину и вскоре лег на западный курс.

«Скоро мы увидели 10–20 прожекторов, создававших све-

товое поле, – вспоминал фельдфебель Хавигхорст. – Попытки обойти его не удалось: прожекторов оказалось много слева и справа. Я приказал поднять высоту полета до 4500 м и экипажу надеть кислородные маски. Внезапно по нашему самолету открыла огонь русская зенитная артиллерия. К счастью, она стреляла неточно, но плотность разрывов была высокой.

Когда наш самолет вплотную подлетал к Москве, мы увидели под собой Ju-88 из другого соединения – он готовился пикировать на город. Собирались освободиться от своего бомбового груза и мы. В это время раздался взволнованный голос радиста:

– Внимание, аэростаты!

Я приказал сбросить бомбы, и, как только мы повернули обратно, радист сообщил о приближении вражеского истребителя. Русский ночной истребитель (у них вообще не должно было существовать подобных) атаковал нас сверху слева. Радист открыл огонь, и к нему тотчас присоединился бортмеханик. Тогда истребитель был подбит и, загоревшись, перешел в пикирование. Это был первый истребитель, сбитый нашим экипажем».

Отметим, что Кессельринг был отчасти прав насчет ночных истребителей, а Хавигхорст, в свою очередь, не совсем прав. Полноценных ночных истребителей (оснащенных радиостанциями, радаром и другим специальным оборудованием), конечно, не было. Но были обычные истребители, пи-

лоты которых были обучены ночным полетам.

Несмотря на то что налет пошел не совсем по плану, большинство экипажей поставленную задачу выполнили. При этом некоторые Ju-88А, невзирая на зенитный огонь, даже атаквали цели с пикирования. В ходе бомбардировки в Москве возникли 1166 пожаров, в том числе на оборонных объектах – 36, на объектах военных ведомств – 70, на объектах железнодорожного транспорта – 8 (в частности, сгорела сортировочная станция на Соколиной горе), на хозяйственных объектах – 241 и в жилом секторе – 660. Пострадали и такие важные заводы, как авиационный № 1, на территорию которого упали четыре крупные фугасные бомбы и 173 зажигалки, металлургический завод «Серп и Молот», электромашиностроительный завод «Динамо», фабрика «Трехгорная мануфактура» и др. Полностью сгорели Угрешский химкомбинат, завод «Москватоль», склады и мастерские НКПС, 2 плодоовощных комбината и гараж НКВД. В жилом секторе особенно сильно пострадали Трубниковский переулок, где было уничтожено несколько домов подряд, а также Хорошевское шоссе, где сгорело дотла несколько кварталов деревянной застройки.

II./KG55, невзирая на сильный зенитный огонь, все же смогла поразить Кремль. Ее командир майор Эрнст Кюль лично контролировал работу экипажей, описывая на высоте 1500 м круги над центром города. При этом летчики отчетливо видели, как по ним с земли стреляют четырехстволь-

ные пулеметы «Максим», не причинявшие, впрочем, никакого вреда «Хейнкелям». Одна бомба SC500, сброшенная с He-111, попала в Большой Кремлевский дворец, пробила перекрытие в Георгиевском зале, воткнулась в пол и не взорвалась. В 30 м от здания, в Тайницком саду, взорвалась вторая бомба, кроме того, в разных частях Кремля попадали термитные зажигалки типа В1. Фугасная бомба крупного калибра попала в дом № 10 на улице Моховой, недалеко от Кремля. В результате один подъезд полностью обрушился, в подвале были завалены несколько десятков людей.

Другая цель 55-й эскадры – МОГЭС также была «накрыта». На ГЭС-1 были повреждены щитовые, трансформаторы и фидеры, разрушены здания главной конторы и гаража, а на ГЭС-2 в результате прямых попаданий были разрушены щитовые, отключились три машины. Были аварийно отключены несколько линий и подстанций, без света остались улицы Горького, Бронная, Сретинский бульвар и гостиница «Москва». 10 фугасных бомб разорвались в непосредственной близости от ТЭЦ № 9, был разрушен забор, но сам объект не пострадал.

Во многих местах города были выведены из строя водопровод, газопровод и линии электросети. Бомба, сброшенная «Хейнкелем» из KG53, разрушила водопровод большого диаметра на площади Белорусского вокзала. Вода мощным потоком устремилась к станции метро, где укрывалось несколько тысяч москвичей. Люди вынуждены были в пани-

ке выбегать на улицу и искать другие укрытия. На самом вокзале, но особенно на прилегающих железнодорожных путях возникли огромные очаги пожаров, полыхавшие до утра. На всю столицу разносился ужасающий грохот взрывающихся вагонов с боеприпасами и цистерн с горючим, горели пакгаузы и хлебозавод на Грузинском валу. *«Мы вздыхаем с облегчением, когда пересекаем линию фронта»,* – заканчивал свой рассказ о первом рейде на советскую столицу Вилли Хауг. – *«После почти пяти часов полета мы в конечном итоге безопасно приземляемся обратно в Минске-Дубинской».*

Всего в ходе первого налета на Москву были сброшены 104 т фугасных бомб, в том числе несколько новейших SC2500, а также 46 тысяч килограммовых зажигалок. По официальным данным, пострадали 792 человека, из них 130–150 погибли. *«Воздушный налет на Москву»,* – записал в дневнике начальник Генштаба сухопутных сил генерал-oberст Гальдер. – *«Участвовало 200 самолетов. При бомбежке были применены новейшие 2,5-тонные бомбы».*

Зенитная артиллерия выпустила 29 тысяч снарядов всех калибров, а зенитно-пулеметные полки почти 130 тысяч патронов. При этом зенитчики доложили о 5 сбитых самолетах, а пулеметчики об одном. 6-й иак совершил в течение ночи 173 вылета, и его штаб заявил о том, что сбито «до 12 самолетов». Правда, официально летчикам было засчитано только 8 групповых и личных побед, которые были записаны в летные книжки следующим образом:

– младший лейтенант Чулков из 41-го иап в районе Истры сбил He-111;

– старший лейтенант Кухаренко сбил He-111 в районе Голицыно;

– капитан Константин Титенков, лейтенанты Бокач и Лапочкин (все из 11-го) сбили в группе 2 He-111;

– старшие лейтенанты Ченский и Федор Чуйкин из 27-го иап сбили 2 Ju-88 в районе Химок;

– младший лейтенант Лукьянчиков сбил Ju-88 в районе Боровска.

Были и другие заявки на сбитые самолеты, так, звену Блitenкова записан «двухмоторный бомбардировщик». Политрук Кузнецов доложил, что в районе Истры обстрелял самолет, но его падения не видел.

Таким образом, в общей сложности части ПВО претендовали на 14 сбитых самолетов⁸. В действительности люфтваффе над советской территорией потеряли только 2 бомбардировщика:

– He-111H-6 командира 4-й эскадрильи KG55 «Грайф» обер-лейтенанта Хармса был подбит МиГ-3 летчика-испытателя Байкалова из 2-й САЭ, затем добит зенитчиками и упал на Красную Пресню;

– Do-17Z-2 W.Nr. 3367 «5K+ET» лейтенанта К. Кухна из

⁸ Позднее, видимо для поднятия боевого духа, это количество было увеличено до 22. Вероятно, «приписки» имели целью повысить число сбитых машин до 10 % (Совинформбюро объявило, что в налете участвовало 220 машин).

9-й эскадрильи KG3 «Блиц» был подбит летчиком-испытателем Марком Галлаем из 2-й отдельной истребительной авиаэскадрильи ПВО Москвы. Он несколько раз атаковал в ночном небе «Дорнье», после чего противник с резким креном вывалился из лучей прожекторов и устремился к земле. Кухну удалось дотянуть до района Витебска, однако до линии фронта бомбардировщик все же не долетел и совершил вынужденную посадку на советской территории⁹. Все 4 члена его экипажа были ранены и взяты в плен. Еще несколько самолетов получили повреждения, но все же смогли дотянуть до своей территории и были списаны после вынужденных посадок. Среди них можно назвать He-111H-5 из III./KG26 «Лёвен» (все 4 летчика из экипажа лейтенанта Хорста Людвигса погибли) и Ju-88A-5 W.Nr. 5282 из 6./KG3, который разбился на аэродроме Бояры около Минска (все 4 летчика из экипажа Людвиг Бриксиуса были тяжело ранены).

Собственные потери 6-го иак составили 4 истребителя, но все они являлись небоевыми. У двух отказали моторы, а у третьего внезапно «загорелся самолет». Все трое летчиков покинули машины на парашютах. Еще один Як-1 из 11-го иап был разбит во время вынужденной посадки из-за выработки горючего.

Готовясь к следующему удару в ночь на 23 июля, немцы

⁹ На допросах Кухн делал все возможное, чтобы скрыть выполнявшееся им задание в духе «я не я, и лошадь не моя», заявив, что в задачу экипажа входила только разведка. Пилот также пояснил, будто бы в их эскадрилье настолько «все засекречено», что он не знает даже, кто командует группой.

несколько изменили тактику. Высота полета была увеличена настолько, чтобы бомбардировщики проходили над поднятыми над столицей аэростатами и на максимальной дальности действия прожекторов, что должно было непременно снизить эффективность последних. Во втором массированном налете приняло участие 115 бомбардировщиков. Данный подход был стандартным для люфтваффе: в первом вылете задействовать максимум сил, по возможности все доступные самолеты, дабы используя эффект внезапности нанести цели максимальный урон. А дальше аккуратно добивать ее меньшим числом машин. В данном случае ни о каком максимальном ущербе речи, конечно, не шло, учитывая размеры цели и количество бомбардировщиков, но схема была та же, типовая. *«21.55. Самолеты противника идут с запада, – записал дежурный штаба 1-го корпуса ПВО. – Части приведены в положение № 1. 22.05. Противник подходит к кромке световых полей. По городу объявлена ВТ. Второй налет противника на Москву».*

На сей раз на город было сброшено 98 тонн фугасных бомб и 34 тысячи килограммовых зажигалок. Интересно, что зенитная артиллерия выпустила всего 6340 снарядов, что не шло ни в какое сравнение с прошлой ночью (почти в пять раз меньше!). Понятно, что и плотность огня была соответствующей, не создавшая немецким экипажам столько помех. По данным противника, все бомбардировщики прошли над целью в боевом порядке и поразили большинство из

намеченных объектов. От взрывов и возникших пожаров пострадали 63 предприятия и 96 жилых домов. Сильные разрушения получили фабрика имени Свердлова, Пресненский машиностроительный завод, завод газоаппаратуры и др. На ГЭС-1 было разрушено распределительное устройство 6,6 кВ – прекратилось питание московского трамвая и других важных объектов. Фугасная бомба попала в машинный зал ГЭС-1 и ударилась о крышку разобранной турбины. На восстановление были брошены все силы, и к утру 23 июля московскому трамваю вновь было дано питание. На ГЭС-2 упало более 150 зажигательных бомб, однако все они были быстро затушены.

Сильные пожары полыхали в столице до самого утра. Одна фугасная бомба пробила перекрытие тоннеля на перегоне Смоленская – Арбат, другая попала в эстакаду метрополитена неподалеку, а третья разорвалась у входа в вестибюль у Арбатской площади. Наибольшие жертвы вызвала паника, возникшая на лестнице эскалатора. П./KG55 снова наносила удар по Кремлю. 3 фугасные бомбы попали в Красную площадь, причем одна взорвалась прямо перед святой святыней для советской власти – мавзолеем Ленина. Правда, самого «жильца» в здании уже не было, в начале июля его мумию уже эвакуировали в глубокий тыл. На территорию Кремля упало 76 зажигательных бомб, в том числе 14 на Соборную площадь, 15 – на Большой сквер, 4 – на Большой Кремлевский дворец и 3 – на корпус № 14. Интересно, что большая

часть предназначенных «резиденции советского правительства» бомб обычно попадала в ее южную – выходящую к реке часть. Вероятно, штурманы бомбардировщиков ориентировались и целились именно по характерному изгибу реки в этом месте. Также в результате бомбежки загорелся один из корпусов больницы имени Боткина. Людские потери во время второго налета оказались еще большими: по данным НКВД, от взрывов и пожаров пострадало 943 человека, в том числе 213 погибло, 353 тяжело ранено.

Отбой воздушной тревоги был дан в 03.12. По итогам налета зенитчики претендовали на 3 сбитых самолета. Истребители 6-го иак выполнили 202 вылета и, согласно докладам летчиков, штаб последнего заявил еще о 4 сбитых бомбардировщиках. В частности, старшему лейтенанту Федору Чуйкину из 27-го иап был записан сбитый в районе Химкинского водохранилища Ju-88. При этом пилоты утверждали, что помимо He-111 и Ju-88 видели и атаковали над Москвой несколько четырехмоторных «Фокке-Вульф Курьеров». Собственные потери составили 4 истребителя.

Фактические потери люфтваффе составили 1 торпедоносец¹⁰ He-111H-5 W.Nr. 3800 из 2-й эскадрильи KG28. Самолет был поврежден зенитным огнем, перетянул через линию фронта и совершил вынужденную посадку в районе Барано-

¹⁰ Замки для подвески торпед с «Хейнкелей» были сняты и установлены обычные бомбодержатели. Здесь и далее самолеты I./KG28 называются торпедоносцами лишь номинально, по тактическому назначению авиагруппы.

вичей. «Хейнкель» был полностью разбит, но его экипаж не пострадал. Можно сказать, что налет прошел для люфтваффе вовсе безнаказанно.

Днем 23 июля 6-й иак выполнил 118 вылетов и доложил сразу о 3 сбитых самолетах-разведчиках. Что не подтверждается данными противника.

В 18.43 в Москве, где еще продолжались разбор завалов и поиски погибших, снова завывли гудки воздушной тревоги. Это было связано с сообщениями о приближении с запада группы самолетов. Одновременно с этим послышалась зенитная стрельба. Это батареи 250-го зенап открыли огонь по видимой цели. Вскоре самолет (это был разведчик, который фиксировал результаты второго налета) скрылся за облаками. В 20.05 тревогу отменили, москвичи стали расходиться по домам, но, как оказалось, ненадолго. В 21.30 поступило сообщение о том, что группа немецких бомбардировщиков прошла Вязьму курсом 90 градусов, в связи с чем в Москве опять завывли гудки воздушной тревоги.

По советским данным, в третьем массированном налете в ночь на 24 июля участвовало «до 180 машин противника тех же марок и Do-215, Do-17». В действительности авиаудар наносился 125 самолетами, которые сбросили около 140 т фугасных и зажигательных бомб. На этот раз пострадали такие важные промышленные объекты, как авиационный завод № 1 имени Авиахима, машиностроительный завод № 4, завод № 28 и др. Прямыми попаданиями фугасок были раз-

рушены театр имени Вахтангова и фабрика «Мосфильм». Бомбы попали в расположенный на Красной площади ГУМ, а также в Кремлевскую больницу.

Налет проходил в условиях сильной облачности, из-за чего работа прожекторов оказалась неэффективной, «поля» создать не удалось, и было освещено всего 7 целей. Зенитная артиллерия вела заградительный огонь «на большую высоту», израсходовав 20 487 снарядов среднего калибра, а МЗА стреляла по пикирующим и «снижающимся» машинам, расстреляв 691 снаряд калибров 25 мм и 37 мм. 6-й иак выполнил 182 вылета, по итогам которых летчики заявили о 13 воздушных боях и 4 сбитых бомбардировщиках. Собственные потери составили 5 истребителей. Не вернулись с задания лейтенант Борис Васильев из 11-го иап и лейтенант Василий Цымбал из 34-го иап (позже оба возвратились в свой полк без самолетов). Лейтенант Шишкин из 27-го иап и капитан Михаил Найденко из 34-го иап вследствие полного израсходования горючего покинули свои машины на парашютах, а старший лейтенант Николай Бурьян из 16-го иап разбил свой самолет во время вынужденной посадки.

И снова налет прошел для люфтваффе практически безнаказанно. Только один He-111Н-3 W.Nr. 6873 из штабного звена KG53 «Легион «Кондор» был поврежден и разбился (70 % повреждений) при аварийной посадке на аэродроме Орша. При этом два члена экипажа были ранены.

24 июля штаб 6-го иак ПВО оптимистически сообщал:

«Выводы:

а) Противник понизил интенсивность налетов ввиду измотанности его личного состава, больших потерь при налетах и на аэродромах базирования».

На чем были основаны данные утверждения, неизвестно. Как видим, противовоздушная оборона Москвы оказалась малоэффективной. Небольшими силами и при минимальных потерях люфтваффе удалось нанести советской столице довольно серьезный урон. А вот командование советской противовоздушной обороны, все еще находившееся под впечатлением Битвы за Британию, налетов на Белград и Крит, было несколько озадачено. Получалось, что для защиты Москвы с большим трудом сосредоточили массу истребительных полков, а также самолетов «новых типов», но они, по сути, не понадобились. Ночью удавалось поднять от силы 100–120 самолетов (некоторые опытные пилоты делали сразу по два вылета), но ущерб, нанесенный противнику, даже по преувеличенным докладам летчиков, оказался небольшим.

«Не оправдался вражеский расчет запугать советского человека»

Тем временем по другую сторону фронта командование люфтваффе не испытывало особого энтузиазма от налетов на советскую столицу. Армейские части, рвущиеся вглубь страны, буквально заваливали штабы воздушных флотов заявками на уничтожение тех или иных целей. Бомбардировщики требовались повсюду, а в то же время атаки Москвы не приносили никакой осязаемой пользы, кроме пропагандистского эффекта, которого по итогам трех массированных налетов оказалось вполне достаточно. Поэтому собранная с большим трудом авиационная группировка, в том числе специализированные авиагруппы, стала постепенно «растаскиваться», используясь для других целей. Вместе с тем, чтобы формально выполнять приказы Геринга и Гитлера, налеты было решено продолжать мелкими группами и даже одиночными машинами.

Вот как описывал журнал боевых действий 1-го корпуса ПВО четвертый налет люфтваффе на Москву в ночь на 25 июля:

1.40. Частям приказано перейти в положение № 1. Самолеты противника идут курсом 90°.

1.45. По городу объявлена ВТ. Самолеты противника подходят к зоне световых полей.

3.30. Частям положение № 2. Городу отбой ВТ. Четвертый налет противника отбит.

ИА совершила 259 самолето-вылетов для боя и патрулирования. Сбито пять самолетов противника типа Ю-88, из коих два найдено, один сгорел весь вместе с экипажем, а из оставшихся двух взяты в плен три вражеских летчика (это были летчики экипажа He-111Н-5 W.Nr. 4250 «А1+НН» из 1-й эскадрильи KG53 «Легион «Кондор», который числится пропавшим без вести) и вся документация. Самолет И-16 34 иап сбит своей ЗА, мл. лейтенант Кабашов тяжело ранен. Самолет разбит. 24 иап: лейтенант Терентьев на ЛаГГ-3 свалился в штопор и разбился».

По данным службы МПВО, в ходе этого налета на Москву было сброшено 7 фугасных бомб, в результате был разрушен дом № 24 на Большой Коммунистической улице.

По немецким данным, в этот день было потеряно еще два бомбардировщика. He-111Н-5 W.Nr. 5592 из 9./KG53 был сбит зенитным огнем, но его экипаж смог перейти линию фронта. Еще один He-111Н-6 W.Nr. 4105 из 4./KG53 разбился при аварийной посадке на аэродроме Орши. Все четыре летчика (пилот унтер-офицер Людвиг Барон) погибли. Но произошло это днем или ночью, в немецких документах не уточняется.

Ну а 25 июля Москва пережила первый дневной налет люфтваффе, сведения о котором в советских документах довольно противоречивы. Согласно журналу боевых дей-

ствий 1-го корпуса ПВО, в 17.00 после получения сообщения «идут самолеты противника» в частях было объявлено «положение № 1». В 17.43 в городе была объявлена воздушная тревога. Далее от 19.00 идет расплывчатая запись: «Горюду отбой, а части, оставаясь в положении № 1, вели огонь по самолету бомбардировщику на большой высоте и пикировщику на подступах к Москве». А в 19.52: «Самолеты противника ушли». А вот в оперативной сводке № 6 штаба МПВО Москвы сообщается, что после объявления воздушной тревоги в 17.44 «бомбардировщики беспорядочно сбросили 22 фугасных и до 100 зажигательных бомб». В результате были разрушены железнодорожные пути и платформа на станции Москва-Сортировочная, а также сгорел склад толевого завода. Людские потери составили 13 человек убитыми и 26 ранеными. «А у нас на станции кромешный ад – фашист метко прицелился: его бомбы попали в стоявшие там электрички, – вспоминал В.Р. Катков, в 1941 г. начальник депо станции Москва-Сортировочная. – Саша Жаринов в этот момент привел эшелон в Люберцы, пришлось отправить его срочно вытаскивать разбитые поезда. Были человеческие жертвы. Погибли наши деповцы Дима Дмитриеву молодой машинист, машинисты Осипов и Булаев. В ближайших домах взрывной волной убило жителей. Но не оправдался вражеский расчет запугать советского человека: не страх, а ненависть рождал в нас этот кровавый террор».

6-й иак в течение дня выполнил рекордное количество вылетов – 507 и заявил о 3 сбитых самолетах. По немецким данным, в дневном налете участвовали I./KG28 и II./KG3 «Блиц». Первая не понесла никаких потерь, а вот Ju-88A-5 Вильгельма Бендера из 5-й эскадрильи KG3 получил серьезные повреждения от близких разрывов зенитных снарядов. Сам пилот получил осколочные ранения в спину и левое плечо. Подбитую машину с парашютами в панике покинули командир-штурман обер-лейтенант Р. Гуль и радист. Однако

Бендер, несмотря на серьезное ранение, все же сумел справиться с управлением и, преодолев немалое расстояние, приземлился на брюхо на своем аэродроме Орша-Зюд.

Отметим также, что части ПВО намного преувеличили и масштабы налета и собственные достижения. Согласно той же сводке МПВО, в вечернем налете якобы участвовало 120 самолетов, «следовавших восемью эшелонами», но к городу будто бы «прорвалось» не более шести – восьми машин. Это была, в общем-то, стандартная схема приписок, когда брали примерно реальное число пролетевших над объектом самолетов, потом прибавляли к ним еще 100–120, после чего вырисовывалась «победа». Ее начали внедрять в июле 1941 г., а потом с успехом использовали в течение всей войны.

Кроме того, 25 июля из вылетов к Москве не вернулись сразу два разведчика:

– Ju-88A-5(F)¹¹ W.Nr. 0453 «F6+AO» фельдфебеля

¹¹ Так в немецких документах в первое время назывался Ju-88D-1.

Мартина из учебно-боевой эскадрильи (Erganzungstaffel) Aufkl.Gr. 122 при падении в районе станции Дорохово взорвался;

– Ju-88A-5(F) W.Nr. 0285 «F6+AK» лейтенанта Штукмана из 2-й эскадрильи Aufkl.Gr. 122 совершил вынужденную посадку на лесной поляне около Истры. Через 5 дней самолет доставили в Москву и выставили на всеобщее обозрение на площади Свердлова.

В районе Истры разведчики были перехвачены и сбиты советскими истребителями. По всей видимости, один «Юнкере» «завалили» старший лейтенант Кузьменко и младший лейтенант Михайлов из 41-го иап, а второй – капитан Логинов и лейтенант Борис Васильев из 11-го иап. Причем Як-1 Васильева был сбит огнем бортстрелка, но летчик спасся, выпрыгнув с парашютом. Кроме этого, лично сбитый в районе Истры Ju-88 был записан на счет пилота И-16 лейтенанта Федора Чуйкина из 27-го иап. В ряде послевоенных источников утверждается, что оба «Юнкерса» были сбиты в результате воздушных таранов, что не подтверждается анализом документов военных лет. По немецким данным, в районе Москвы в этот день был потерян также He-111Н-6 «А1+КЕ» из 3-й эскадрильи KG53 «Легион «Кондор», который, скорее всего, сбили пилоты И-153 младшие лейтенанты Шевчук и Штучкин из 120-го иап.

Ночью штаб 1-го корпуса ПВО дважды получал сообщения о приближении каких-то самолетов, которые до Москвы

так и не дошли.

В течение 26 июля в штаб 1-го корпуса ПВО несколько раз поступали ложные сообщения о приближении немецких самолетов:

«11.30. Части переведены в положение № 1. По донесению постов ВНОС идет группа самолетов на Москву.

14.00. Части переведены в положение № 2. Наличие группы самолетов не подтвердилось.

15.50. Части переведены в положение № 1. Посты ВНОС доносят о шуме группы моторов.

19.20. Части переведены в положение № 2. Самолеты по донесениям ВНОС больше не идут».

В 23.38 было получено очередное, теперь уже не ложное сообщение о приближении группы самолетов. По немецким данным, в 6-м налете участвовало 65 бомбардировщиков, которые сбросили на Москву тяжелые фугасные бомбы и порядка 150 зажигалок разной конструкции.

Были полностью или частично разрушены обувная фабрика, электромашиностроительный завод «Динамо», заводы № 93, 239, ремонтная база наркомата обороны № 1 и 10 жилых домов. 31 человек погиб, почти 300 получили ранения и контузии. Прямым попаданием было полностью уничтожено только что построенное здание школы на Земской линии. Более 300 человек, находившихся в бомбоубежище, устроенном в ее подвальном помещении, оказались похороненными заживо. Несмотря на пожар, охвативший здание, бойцы

МПВО смогли оперативно разобрать завалы и спасти большую часть людей.

Эти факты, во-первых, лишний раз показывают, что целями авиаударов были только военные объекты, попадания в жилой сектор носили случайный характер. Во-вторых, несмотря на сильный заградительный огонь, экипажи самолетов сбрасывали «груз» не по площадям, а на конкретные цели в черте города. Впрочем, все это нисколько не помешало командованию 1-го корпуса ПВО записать в журнале боевых действий, что *«пятый налет противника, в котором участвовало 110–120 самолетов, тоже отбит»*.

На «отбитие» было затрачено почти 34 тысячи снарядов. 6-й иак выполнил 89 вылетов и заявил о 6 сбитых самолетах, в том числе 4 Ju-88 и 2 неопознанных («так как при падении взорвались и сгорели»). Победы были записаны на счета лейтенантов Лепилина и Коровченко из 41-го иап, а также лейтенанта Боровского из 120-го иап. При этом истребитель Лепилина вернулся на базу с многочисленными пробоинами от ответного огня. *«Наши три летчика оставили самолеты в воздухе, опустившись на парашютах, –* сообщал журнал боевых действий. *– Самолеты разбиты»*. По немецким данным, во время налета пропал без вести вместе со своим экипажем только один He-111H-5 из III./KG26 «Лёвен».

В течение 27–28 июля истребители выполнили 428 вылетов, в основном на патрулирование и перехват разведчиков. Летчики отчитались о 4 сбитых самолетах, при этом было

повреждено 7 своих машин, а лейтенант Акуленко погиб. В ночь на 28-е вследствие плохой погоды (ливневый дождь) немцы не выполняли налетов на Москву, хотя He-111P-4 W.Nr. 2961 лейтенанта Шварца из 3-й эскадрильи KG55 «Грайф» разбился южнее Торопца. Все члены экипажа погибли, поэтому точную причину его гибели немцам установить не удалось.

В 22.13 28 июля от постов ВНОС снова поступило сообщение о том, что группа самолетов прошла Вязьму и движется курсом 90°. Через три минуты в столице в очередной раз завывли гудки воздушной тревоги, а народ толпами ринулся в бомбоубежища, щели и на станции метрополитена. На сей раз на Москву было сброшено 14 фугасных и около 1500 зажигательных бомб. Из-за облачной погоды экипажи сбрасывали груз по площадям, без точного прицеливания, поэтому пострадал в основном жилой сектор. Взрывами и пожарами было полностью или частично разрушено 19 жилых домов, два магазина и типография завода «Мосжилстрой». Погибло 5 человек, 79 получили ранения и контузии.

Зенитная артиллерия вела мощный заградительный огонь, израсходовав 33 тысячи снарядов, а крупнокалиберные пулеметы выпустили почти 30 тысяч патронов. 6-й иак выполнил 131 вылет и отчитался о 4 сбитых самолетах. По немецким данным, в эту ночь был сбит He-111H-5 W.Nr. 4115 «1H+HS» из 8-й эскадрильи KG26, который упал около деревни Головино в Истринском районе. Анализ архив-

ных данных позволяет сделать вывод, что с большой долей вероятности его в 01.26 сбил тараном пилот МиГ-3 старший лейтенант Петр Еремеев из 27-го иап. Один из членов экипажа бомбардировщика бортмеханик А. Зерабек спасся, выпрыгнув с парашютом, и сумел позже перейти линию фронта. Наш летчик также выпрыгнул с парашютом и был представлен к званию Героя Советского Союза, которое так и не успел получить, так как 2 октября пропал без вести за линией фронта¹². Наше же командование снова отметило, что и этот налет «оказался тоже отбитым».

Ночь на 30 июля, как и последующий день, в Подмоскowie прошли спокойно. 6-й иак выполнил 174 вылета, которые прошли без встреч с противником.

В следующую ночь, по советским данным, произошел очередной налет, начавшийся в 00.35 по московскому времени. Зенитная артиллерия снова вела мощный заградительный огонь, выпустив 7,5 тысячи снарядов, вследствие чего *«противнику и в этот раз не удалось прорваться в Москву массой»*. А вот в журнале боевых действий 6-го иак указано, что люфтваффе *«пытались произвести налет на г. Москва, но ввиду плохих метеоусловий бомбы были сброшены в южном и юго-западном секторах»*. В районе столицы стояла облачность 7—10 баллов на высоте 300 м и шел ливень. По немецким же данным, никакого налета на столицу не было

¹² Звание Героя России Еремееву было посмертно присвоено только 21 сентября 1995 г.

вовсе...

В ночь на 1 августа небольшая группа немецких самолетов в условиях сильной облачности совершила очередной налет в рамках операции «Клара Цеткин». При этом если в предыдущие дни самолеты шли на столицу с северо-западного, западного и юго-западного направлений, то в этот раз заход на цель осуществлялся с юго-востока со стороны Коломны. В 22.43 в столице была объявлена воздушная тревога, однако ни прожектористы, ни поднятые по тревоге 2 истребителя не смогли обнаружить противника. Целью налета был Государственный подшипниковый завод ГПЗ-1, расположенный на юго-востоке Москвы недалеко от ЗИСа. Это был единственный в СССР производитель подшипников для всей авиационной и танковой промышленности. Таким образом, маршрут полета был выбран не случайно!

Директор ГПЗ-1 А.А. Громов вспоминал: *«В одну из последних июльских ночей вражеские самолеты сбросили на завод тяжелые фугасные бомбы. Одна из них упала где-то вблизи главного корпуса. Последовал оглушительный взрыв, и все кругом окуталось едким дымом. Взрывной волной разрушило одну из стен. Из разорванных водонапорных труб хлынула упругая струя воды. Мы устремились к месту взрыва. Под ногами хрустели осколки стекла. Бездыханная женщина лежала неподалеку. Это была первая жертва фашистской бомбардировки. В те дни все мы стали солдатами одного фронта...»* От возникших пожаров также пострадали

жилые бараки и овощехранилище, расположенные рядом с предприятием. Один человек был убит, еще 29 получили ранения и контузии. На этот раз зенитчики расстреляли 14 214 снарядов, а командование корпуса снова объявило об «отбитии» налета. По немецким данным, в этот день в районе Вязьмы был потерян He-111H-5 W.Nr.3830 «A1+EH» из 1-й эскадрильи KG53 «Легион «Кондор». Весь экипаж оберлейтенанта А. Кемпе попал в плен. Но сведений о том, что этот «Хейнкель» участвовал в налете на Москву, не обнаружено.

Боевой состав 6-го иак ПВО по состоянию на 31 июля 1941 г.¹³

¹³ В составе корпуса также числились 178-й и 309-й иап, но матчасти они не имели.

| Полк | Аэродром | Самолеты | Всего |
|-----------|-------------------------|-------------------------|----------------|
| 11-й иап | Кубинка Ерши | Як-1 | 55 |
| 12-й иап | Ватулино | Як-1 | 17 |
| 16-й иап | Люберцы Быково | И-16 МиГ-3 | 21 42 |
| 24-й иап | Инютино Спас-Лыкшино | ЛаГГ-3 | 27 |
| 27-й иап | Клин Калинин | МиГ-3 И-16 | 25 31 |
| 34-й иап | Внуково | МиГ-3 И-16 | 27 30 |
| 120-й иап | Алферьево Калуга | И-153 | 63 |
| 121-й иап | Чертаново | Як-1 | 19 |
| 176-й иап | Степыхино | И-16 И-153 | 15 5 |
| 177-й иап | Дубровицы | И-16 | 51 |
| 233-й иап | Тушино | МиГ-3 ЛаГГ-3 И-16 | 18 10 18 |

| Полк | Аэродром | Самолеты | Всего |
|---------|-----------|------------------------|-------------|
| 1-я оаз | Ц. А. | МиГ-3 | 9 |
| 2-я оаз | Раменское | МиГ-3 И-153 И-16 | 6 4 2 |
| Всего | | | 495 |

В общей сложности в течение июля 6-й иап ПВО выполнил 8052 вылета, в том числе 1015 ночью, и заявил про 59 сбитых самолетов (46 Ju-88, 10 He-111 и 3 Do-215). Конечно же, эти данные являлись, мягко говоря, преувеличенными, зато оправдывали в глазах начальства концентрацию такого количества истребителей в одном авиакорпусе. Собственные потери за месяц оказались немалыми: 36 истребителей, из которых примерно 20 безвозвратно. Погибло 7 летчиков,

еще 15 получили различные травмы и ранения.

В 22.50 1 августа в Москве в очередной раз была объявлена воздушная тревога, продолжавшаяся до 02.00. На Молотовский и Калининский районы были сброшены 2 фугасные и около 1000 зажигательных бомб, от которых возникло 27 пожаров и был прямым попаданием разрушен жилой дом. Зенитная артиллерия израсходовала 10,5 тысячи снарядов, а ночные истребители совершили 83 вылета. Ни один летчик не смог установить визуальный контакт с бомбардировщиками. 9-й налет¹⁴ объявили «безрезультатным».

На следующую ночь в условиях плохой видимости одиночные самолеты снова появились в районе Москвы, но цель, видимо, обнаружить не смогли. Во всяком случае, если верить сводке МПВО, бомб на город не сбрасывалось. 6-й иак в течение ночи совершил 99 вылетов и доложил о двух сбитых самолетах при одном потерянном истребителе. Над прожекторной зоной № 5 (севернее Наро-Фоминска) летчики 34-го иап Александров и Щербина перехватили и атаковали He-111H-5 W.Nr. 4044 из 2./KG53 «Легион «Кондор»¹⁵. Бомбардировщик получил тяжелые повреждения, но все же перетянул через линию фронта и разбился при аварийной посадке около деревни Дубинская (Воложинский

¹⁴ Посчитано по фактическим налетам, в советских документах с нумерацией возникла путаница.

¹⁵ Название эскадры KG53 до сих пор вводит некоторых «исследователей» в заблуждение, будто бы в налетах на Москву участвовал тот самый «легион «Кондор», который воевал в Испании на стороне франкистов.

район Минской области). При этом все 5 летчиков его экипажа погибли.

3 августа в течение светлого времени суток полки 6-го иак выполнили 334 вылета, то есть в воздух поднимался практически каждый боеготовый самолет. При этом имел место только один контакт с противником. В 20.00 в районе Гжатска патрулировавшие истребители попытались перехватить Ju-88, но его пилот тотчас перешел в пикирование с выводом у самой земли и ушел. Подобная тактика, когда летчики каждый день поднимались в воздух и барражировали в определенных квадратах, была отражением довоенной советской доктрины использования истребителей. Именно так понималось так называемое «господство в воздухе»: с раннего утра до вечера держать над аэродромами и прикрываемыми секторами определенное количество машин. Подобный подход в начале войны активно применялся и во фронтовых полках и дивизиях. Но там, ввиду износа матчасти и потерь, от него быстро приходилось отказываться, переходя на вылеты по боевой необходимости. В 6-м же иак, где проблем с новыми самолетами, ремонтом не было, а потери чаще случались из-за небоевых причин, предвоенная доктрина продолжала работать еще долгое время.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.