



ГЕРМАНИЯ ПОД БОМБАМИ СОЮЗНИКОВ

1939 – 1945 годы

XX военные
тайны
века

А.Б. ШИРОКОРАД

Военные тайны XX века

Александр Широкоград

**Германия под бомбами
союзников. 1939–1945 гг.**

«ВЕЧЕ»

2008

Широкорад А. Б.

Германия под бомбами союзников. 1939–1945 гг. /

А. Б. Широкорад — «ВЕЧЕ», 2008 — (Военные тайны XX века)

До сих пор военные историки Запада и России не сходятся в вопросе о том, чей вклад в победу над фашистской Германией был решающим. Российская сторона настаивает на первостепенном значении побед Красной армии. Западные историки приводят много аргументов в пользу не только наземных операций союзников, отвлекавших значительные силы немцев, но и англо-американских бомбардировок Германии, в особенности массированных 1943–1945 гг., имевших целью не столько разрушение военных объектов, сколько устрашение и деморализацию мирного населения. В своей новой книге известный военный историк А.Б. Широкорад рассказывает о том, как, когда и в каких масштабах велись англо-американские бомбардировки, начиная с 1939 г., и какой реальный ущерб был нанесен экономике и гражданскому населению рейха.

ББК 63.3(2)62

© Широкорад А. Б., 2008

© ВЕЧЕ, 2008

Содержание

Раздел I	6
Глава 1	6
Глава 2	10
Глава 3	18
Глава 4	26
Конец ознакомительного фрагмента.	34

Александр Широкоград Германия под бомбами союзников. 1939–1945 гг

© Широкоград А.Б., 2008

© ООО «Издательский дом «Вече», 2008

* * *

Раздел I

Воздушная война над Центральной Европой

Глава 1

Политика и стратегия союзников

В течение последних трех столетий Англия пыталась доминировать в Европе да и во всем мире, используя свой огромный флот. Британское правительство начала XX века придерживалось принципа «two power standard», то есть чтобы королевский флот превышал по числу кораблей два самых крупных флота мира.

Появление военной авиации в ходе Первой мировой войны кардинально изменило ситуацию. Теперь Британские острова были уязвимы не только с моря, но и с воздуха. Но при этом у Англии появлялось мощное средство борьбы с континентальными державами. Поэтому в межвоенный период одновременно с наращиванием морских вооружений британский кабинет принимает несколько программ для увеличения своей воздушной мощи.

Так, в феврале 1936 г. был принят новый план расширения английских ВВС, в соответствии с которым, численность военно-воздушных сил метрополии к марту 1939 г. предполагалось довести до 124 эскадрилий, насчитывающих 1736 самолетов. Кроме того, на 10 эскадрилий должны были увеличиться заморские ВВС и на 10 эскадрилий – военно-морская авиация. На создание резервного самолетного парка выделялось 50 миллионов фунтов стерлингов. Согласно этому плану, в военно-воздушных силах метрополии увеличивалось количество эскадрилий, предназначенных для взаимодействия с армией, и значительно повышалась ударная мощь британской авиации в результате замены легких бомбардировщиков средними и тяжелыми бомбардировщиками.

Огромные средства тратились на строительство аэродромов. В 1934 г. в Англии имелось 52 военных аэродрома, а в 1939 г. – уже 138.

К началу войны ВВС метрополии состояли из Бомбардировочного, Истребительного и Берегового командования, а также экспедиционных ВВС, направленных во Францию.

К 3 сентября 1939 г. Бомбардировочное командование насчитывало 55 эскадрилий, из которых 33, насчитывавшие 480 самолетов, были выделены в первый эшелон для непосредственного проведения боевых действий.

Остальные 22 эскадрильи (за исключением двух) были выделены в резерв для покрытия первоначальных потерь бомбардировочной авиации, а также использовались для нужд боевой подготовки. Из 33 боевых эскадрилий десять были переброшены с началом войны во Францию. На вооружении этих эскадрилий находились устаревшие одномоторные бомбардировщики «Бэттл» с небольшим радиусом действия и слабым вооружением, совершенно не пригодные для проведения бомбардировочных налетов на Германию с аэродромов Англии.

Двадцать три эскадрильи, базировавшиеся в Англии, были вооружены более современными самолетами. Шесть эскадрилий 2-й авиагруппы имели на вооружении двухмоторные самолеты «Бленхейм-IV», являвшиеся в то время самыми скоростными британскими бомбардировщиками, которые, однако, имели небольшой радиус действия и небольшую бомбовую нагрузку. Остальные эскадрильи 2-й авиагруппы были вооружены двухмоторными бомбардировщиками «Веллингтон», «Уитли» и «Хэмпден», обладавшими меньшей скоростью, чем самолеты «Бленхейм», но имевшими значительно больший радиус действия и большую бомбовую нагрузку.

Шесть эскадрилий 3-й авиагруппы, базировавшиеся в Восточной Англии, были вооружены бомбардировщиками «Веллингтон-1» и «Веллингтон-1А», имевшими по шесть пулеметов, установленных в трех турелях.

Пять эскадрилий 4-й авиагруппы, базировавшейся в графстве Йоркшир, имели на вооружении бомбардировщики «Уитли-III» или «Уитли-IV» – самолеты с большим радиусом действия и небольшой скоростью полета, вследствие чего они были пригодны лишь для ночных бомбардировок.

И наконец, шесть эскадрилий 5-й авиагруппы, базировавшейся в графстве Линкольншир, были вооружены самолетами «Хэмпден».

Определенный интерес для нас представляет и авиация Берегового командования. Хотя основной задачей его было действие над морем, но периодически самолеты Берегового командования привлекались для нанесения ударов по наземным целям. Самолеты Бомбардировочного командования часто передавались Береговому командованию и наоборот.

К началу войны на вооружении Берегового командования состояли, в основном, устаревшие самолеты, хотя были заказаны и новые типы морских самолетов. Десять из одиннадцати разведывательных эскадрилий командования были вооружены двухмоторными бомбардировщиками «Ансон». Это были надежные в пилотировании машины, но они имели небольшую скорость полета (288 км/ч) и ограниченный радиус действия (при нормальных условиях полета – около 400 км). Одна разведывательная эскадрилья имела на вооружении американские самолеты «Хадсон» с радиусом действия, в два раза большим, чем у самолета «Ансон», а также со значительно большими скоростями полета и бомбовой нагрузкой. Из шести эскадрилий дальнего действия только две были вооружены четырехмоторными летающими лодками «Сандерленд» (имевшими семь пулеметов), средний радиус действия которых составлял 1370 км, а бомбовая нагрузка – 900 кг. Остальные четыре эскадрильи были вооружены самолетами «Лондон» и «Стренрир», которые имели низкие летно-тактические данные.

Интересно, что важной задачей Берегового командования являлись поиск и уничтожение магнитных мин противника. Эту задачу выполняли самолеты «Веллингтон», имевшие на борту специальные установки для подрыва таких мин. В период с января по май 1940 г. шесть самолетов «Веллингтон», выделенные для борьбы с магнитными минами, уничтожили свыше 12 % от общего количества мин, вытраленных или подорванных с ноября 1939 г. по май 1940 г.

Подробный анализ причин возникновения войны выходит за рамки нашей работы, и здесь я лишь скажу несколько слов о позиции Англии и Франции, без чего невозможно понять их военную политику.

31 августа 1939 г. британский премьер Чемберлен сделал официальное заявление Польше об англо-французских гарантиях.

С этого момента стало ясно, что война с Германией неизбежна. Англия и Франция интенсивно готовились к войне. 1 сентября Германия нападает на Польшу. Через два дня Англия и Франция объявляют войну Германии и... бездействуют. Советские историки объясняли это бездействие желанием западных союзников натравить Гитлера на «первое в мире государство рабочих и крестьян». Советская риторика о классовой борьбе набила оскомину людям старшего поколения. Тем не менее советские историки и политики были во многом правы.

Главной целью послевоенной политики Англии и Франции было сохранение «статус-кво» в Центральной и Восточной Европе, которые были поделены почти по глобусу в Версале. У России и Германии в 1918–1920 гг. были незаконно отняты огромные территории, которые принадлежали им столетиями и никем до 1914 г. не оспаривались. С другой стороны, малые государства Центральной и Восточной Европы мечтали стать великими. Польша желала восстановления Речи Посполитой в границах 1762 г., а еще лучше – в границах XV века. Финский фюрер Маннергейм стремился создать Великую Финляндию, в состав которой должны

были войти Мурманск, Архангельск и Вологодская область, а также вся Карельская АССР. Румыния желала создать Великую Румынию и т. д.

В итоге все были недовольны «версальскими» границами, и вопрос мог быть разрешен или мирной конференцией, или войной.

Ни на какие переговоры о пересмотре границ Англия и Франция не были согласны. Значит, оставалась только война. Но и воевать оные державы не желали.

На что надеялись их лидеры? Еще с 1920-х годов западноевропейские политики мечтали сравнить между собой Германию и Россию, но сделать это без ликвидации государств-лимитрофов, созданных в 1918–1920 гг., было технически невозможно. Поэтому в сентябре 1939 г. Лондон и Париж хотели испугать Гитлера своей мнимой мощью, угрозой экономической блокады и т. п. Кроме того, мне кажется, что, в основном, они надеялись на знаменитое русское «авось».

За несколько дней до войны британские офицеры проинспектировали польскую армию и доложили в Лондон, что Польша без помощи западных союзников может продержаться против Германии только шесть месяцев.

В июле 1939 г. британский Комитет начальников штабов представил Комитету имперской обороны на выбор четыре возможных общих принципа действий, причем подразумевалось, что, какой бы из этих принципов ни был одобрен, в отношении Германии сразу же будут приняты все меры экономического воздействия. «Согласно первому принципу, предполагалось “не предпринимать первыми никаких наступательных действий в воздухе, кроме действий против военных кораблей, находящихся в море”. Второй принцип предусматривал действия авиации против чисто “военных объектов”, в самом узком смысле этого понятия, таких, как, например, немецкий военно-морской флот и его базы, части военно-воздушных сил и их аэродромы и немецкие войска на Западном фронте.

В соответствии с третьим принципом действия военно-воздушных сил следовало “распространить на объекты, столь тесно связанные с чисто военными организациями, что их выделение из строя чрезвычайно сильно ослабит способность противника продолжать войну. Из таких объектов наиболее подходящими являются склады жидкого топлива и заводы синтетического горючего”. Наконец, согласно четвертому принципу, можно было “с самого начала” перестать церемониться “и при выборе объектов руководствоваться лишь стремлением свести до минимума военный потенциал противника независимо от того, какие потери вызовут действия среди гражданского населения противника”.

Из соображений, представленных Комитетом начальников штабов, явствовало, что было бы трудно оказать сколько-нибудь серьезную помощь Польше без того, чтобы, с одной стороны, не навлечь весьма опасные ответные удары по собственным городам и промышленным центрам, а с другой – не пойти на риск потери поддержки общественности нейтральных стран.

Комитет имперской обороны утвердил этот доклад в качестве основы для переговоров с французами и поляками, которых было крайне важно удержать от любых поспешных действий, чтобы не дать Германии оснований для нанесения ответных ударов как по военным, так и по гражданским объектам. Французы после ознакомления с предложениями доклада ответили, что они намерены ограничить действия своих военно-воздушных сил объектами, относящимися, согласно памятной записке делегации Соединенного Королевства, к классу “Б”, то есть чисто “военными объектами”, в самом узком смысле этого понятия. Англичане и французы договорились, что они обратятся и к другим союзникам с просьбой придерживаться в отношении бомбардировок той же общей политики, и решили немедленно поставить в известность Польшу об ограничениях, принятых на себя англичанами и французами. Оба правительства

сознавали, что в воздухе Германия сильнее их, и поэтому они всячески стремились не дать ей повода к ничем не ограниченным бомбардировкам»¹.

Понятно, что решение союзников отказаться от бомбардировок политических и промышленных центров Германии связано прежде всего с нежеланием воевать, а не с гуманизмом англичан и французов. Так, в 1919 г. на севере России британская авиация использовала бомбы с отравляющим веществом. А 21 июня 1938 г., выступая в Палате общин, премьер-министр Чемберлен отметил, что в настоящее время фактически «не имеется никаких общепризнанных международных законов относительно правил ведения воздушной войны»².

Итак, в сентябре–октябре 1939 г. англо-французская авиация имела реальный шанс нанести сильный удар по германской экономике, причем не только с дальней авиацией, но и с тактическими бомбардировщиками и истребителями. Ведь значительная часть промышленных объектов рейха, включая Рурский бассейн, находилась в 100-километровой зоне от границы. Среди них Дуйсбург, Эссен, Дюссельдорф, Золинген, Вупперталь, Кёльн, Бонн, Мангейм, Штутгарт и т. д. В Рурском бассейне было сосредоточено большое количество промышленных предприятий, составлявших около 60 % всей военной промышленности Германии³.

Немцы были вынуждены отправить большую часть своей истребительной авиации на Польский фронт. Таким образом, союзники могли иметь трех-четырекратное превосходство в истребителях и совершать не только ночные, но и дневные налеты на германские города и заводы.

Английские и французские политики остановили военных и не позволили им начать воздушное наступление на Германию осенью 1939 г.

¹ Батлер Дж. Большая стратегия. Сентябрь 1939 – июнь 1941. М.: Издательство иностранной литературы, 1959. С. 72–73.

² Там же. С. 517.

³ См. Ричардс Д., Сондерс Х. Военно-воздушные силы Великобритании во Второй мировой войне (1939–1945). М.: Военное издательство Министерства обороны Союза ССР, 1963. С. 90.

Глава 2

От листовок к бомбам

4 сентября 1939 г. британский самолет-разведчик «Бленхейм» обнаружил крупные немецкие корабли на рейде Шиллиг (вблизи Вильгельмсхафена) и Брунебюттеле (у западного выхода из Кильского канала). Первая волна ударной авиационной группы, немедленно поднятая в воздух, состояла из 14 бомбардировщиков «Веллингтон», а вторая – из 15 бомбардировщиков «Бленхейм».

Экипажи самолетов получили приказ не бомбить корабли, стоявшие у доков или причалов, чтобы «не вызвать потерь среди гражданского населения».

«Карманный» линкор «Адмирал Шеер», стоявший на рейде Шиллиг, также был атакован бомбардировщиком «Бленхейм» с малой высоты. В него попали три или четыре 113-килограммовые бомбы. Однако ни одна из них не взорвалась, видимо, из-за того, что высота бомбометания была недостаточной, чтобы сработали взрыватели. В ходе налета было сбито несколько британских самолетов.

Любопытны сообщения немцев о воздушных налетах англичан.

30 сентября 1939 г. Верховное командование вермахта сообщает: «Два подразделения британских самолетов численностью в 12 единиц совершили попытку вторгнуться на государственную территорию на североморском побережье. Одно из воздушных вражеских подразделений безуспешно атаковало Немецкую бухту. Британские самолеты были рассеяны зенитным огнем. Попадание бомб не зарегистрировано. Второе подразделение английских самолетов было встречено немецкими истребителями вблизи островов Вангероог и Лангеоог. В воздушном бою из шести машин пять было сбито. Экипажи двух немецких самолетов, вынужденные приводниться, не пострадали и были спасены немецкими военными кораблями».

18 декабря 1939 г. берлинское агентство «ДНБ» сообщило: «Во второй половине дня 18 декабря англичане предприняли большой воздушный налет с участием 44 современных самолетов. Вражеское соединение пыталось атаковать различные районы на побережье Северного моря, но было отбито еще на подлете севернее Гельгоlanda немецкими истребителями Me-109. Прошли жесткие бои в Немецкой бухте. Согласно поступившим на данный момент сообщениям, сбито 34 британские машины. В это число не входят потери, которые понесли англичане при возвращении домой. Расстрелянные из пулеметов самолеты падали на немецкие острова. Экипажи двух британских самолетов взяты в плен. Только нескольким вражеским машинам удалось прорваться до Вильгельмсхафена. Здесь они попали под концентрированный зенитный огонь, бесцельно сбросили три бомбы, которые взорвались в полях.

С немецкой стороны потери составили два самолета, их экипажи прыгнули с парашютами».

Наиболее жестокий воздушный бой состоялся 18 декабря у острова Гельголанд. В это утро со своей базы на востоке Англии стартовало 24 самолета «Веллингтон» групп № 9, 37 и 149. Их задача состояла в патрулировании над Везермюндунгом, Вильгельмсхафеном и над бухтой Яде. Был также отдан приказ атаковать всякий встреченный вражеский корабль. Сообщение о подлете поступило от радиолокационной станции «Фрейя» в Вангеруже после 13 ч. 00 мин., и в Эвере была объявлена боевая тревога истребительной эскадрилье, оснащенной истребителями Me-11 °С-1, которую потом отменили якобы из-за ошибки наблюдателя. И только через несколько минут, когда пришло подтверждение еще одной радиолокационной станции, была объявлена тревога. Так впервые немцам удалось с помощью РЛС и перехвата радиопереговоров обнаружить соединение вражеских бомбардировщиков.

Звено Me-11 °С-1 первым встретило противника. «Лучшей погоды для встречи с Королевскими ВВС мы и желать не могли. Прекрасная погода, все просматривается от земли до

голубого неба, ни облачка, ясный прекрасный обзор», – вспоминал один из пилотов. Англичане летели закрытым строем на высоте около 3500 метров мимо острова-крепости Гельголанд и под зенитным огнем тамошних морских батарей взяли курс на бухту Яде и Вильгельмсхафен. Первый британский самолет удалось подбить младшему сержанту Хельмайеру, который так описал эту атаку:

«Он оказался старым хитрым зайцем. Каждый раз, попадая в наш прицел, он менял направление, и наши очереди проходили мимо. Четвертая атака... 600 метров – 500–400—300, треск, скрежет, попадание в собственную машину, удар в мою левую руку... Но одновременно нам стало ясно, что атака удалась. “Веллингтон” загорелся и упал в море. Мы видели место падения и горящее масляное пятно. В нашей кабине стоял чад и пахло порохом. Я увидел капли крови, мое плечо такое тяжелое. Левая рука пылала, кровь. Я тоже ранен! Мы подлетели к Эверу. Знак нашего звена “божья коровка” с ее семью точками опять принес нам удачу...»⁴

Воздушный бой длился не более получаса. После 15 ч. 00 мин. уцелевшие бомбардировщики вышли из зоны досягаемости немецких истребителей. По английским данным, из 24 вылетевших на задание самолетов было потеряно 15, из них 9 сбили Me-11 °С-1. Немцы потеряли два истребителя Me-11 °С-1.

С этого дня англичане больше не проводили дневных авианалетов в сомкнутом строю без прикрытия истребителей.

Вообще говоря, действия союзной авиации по морским целям выходят за рамки работы, но поскольку в 1939 г. союзная авиация не бомбила германских наземных целей, я сделал исключение, чтобы показать возможности британских бомбардировщиков и германской ПВО.

Всего в 1939 г. самолеты Бомбардировочного командования Великобритании произвели 861 самолетовылет, сбросив 61 тонну бомб на германские корабли. В результате легкий крейсер «Эмден» и «карманный» линкор «Адмирал Шеер» были слегка повреждены. Англичане утверждали, что их бомбардировщики потопили германскую подводную лодку, но эти сведения не подтвердились. Они же утверждали, что бомбардировщикам удалось сбить 10 германских истребителей. В ходе налетов был сбит 41 английский бомбардировщик.

Британское Бомбардировочное командование предпринимало регулярные ночные налеты на германские города, но сбрасывались только листовки. Впервые в ночь на 4 сентября 1939 г. десять бомбардировщиков «Уитли» из 51-й и 56-й эскадрилий разбросали над Германией 6 миллионов листовок.

В ночь на 2 октября 1939 г. три бомбардировщика «Уитли» В-IV пролетели над Берлином. Это было первое появление союзной авиации над столицей рейха.

Так ночь за ночью британские бомбардировщики 4-й группы, невзирая на туман и мороз, вылетали для разбрасывания листовок вплоть до Рура, на Гамбург, Берлин, Нюрнберг, а также до Вены, Праги и Варшавы. В период между 10 ноября 1939 г. и 16 марта 1940 г. немецкая ПВО была настолько неэффективна, что 4-я группа не потеряла ни одного самолета. Однако много британских машин потерпели аварии из-за ошибок в ориентировании, так как отвратительные погодные условия представляли для английских самолетов гораздо большую опасность, нежели германская ПВО.

Эти 20–30 самолетов, которые постоянно разбрасывали листовки над всей Германией, не вызвали у противника особого беспокойства. Эффективность воздействия британских листовок на германское население в 1939–1940 гг. была близка к нулю. Зато ночные полеты над Германией стали хорошей тренировкой экипажей Бомбардировочного командования.

Весьма любопытно, что в ходе «странной войны» вместо мощных авиационных ударов по Рурской области западные стратеги потянулись бомбардировать... Баку!

⁴ Цит. по: Алябьев А.Н. Хроника воздушной войны: Стратегия и тактика. 1939–1945. М.: Центрполиграф, 2006. С. 44.

С начала войны британские и французские стратеги решили задушить Германию экономической блокадой. Особую роль в этом, естественно, играла нефть. Основными источниками снабжения Германии нефтью были Румыния и СССР.

К 1939 г. румынская нефть шла в Германию, в основном, морем из Констанцы в Гамбург (74,5 % поставок), по Дунаю (21,5 %) или по железной дороге (4 %). С началом войны транспортировка нефти в Гамбург морем стала невозможна, а Италия имела слишком мало танкеров, и их едва хватало для обеспечения нефтью своей страны. Кроме того, из общего тоннажа танкеров на Дунае (220,7 тыс. тонн) Германия контролировала лишь 45 %. Чтобы привязать к себе Румынию и сократить поставки ее нефти в Германию, Лондон предложил Бухаресту договор о больших закупках нефти.

Параллельно в Лондоне и Париже начали рассматривать варианты бомбардировки Баку с целью лишиться нефти СССР и Германию.

Теоретическая возможность нападения с воздуха на нефтяные месторождения в Баку впервые была рассмотрена уже в сентябре 1939 г. офицером связи между Генштабом и МИДом Франции подполковником Полем де Виллелюмом. 10 октября 1939 г. министр финансов Франции Поль Рейно постарался выяснить, в состоянии ли французские ВВС «подвергнуть бомбардировке из Сирии нефтеразработки и нефтеперерабатывающие заводы на Кавказе»?

31 октября 1939 г. министр снабжения Англии написал министру иностранных дел: «Если уничтожить русские нефтепромыслы (а все они представляют собой разработки фонтанирующего типа и поэтому могут быть очень легко разрушены), нефти лишится не только Россия, но и любой союзник России, который надеется получить ее у этой страны»⁵.

30 ноября 1939 г. началась советско-финская война. Появился прекрасный повод для нападения на СССР, который-де совершил агрессию против «маленького миролюбивого государства».

31 декабря в Анкару прибыл английский генерал С. Батлер для обсуждения проблем англо-турецкого военного сотрудничества, прежде всего против СССР, в частности – вопросов об использовании англичанами аэродромов и портов в Восточной Турции.

15 января 1940 г. генеральный секретарь французского МИДа Леже сообщил американскому послу У. Буллиту, что Даладье предложил направить в Черное море эскадру для блокады советских коммуникаций и бомбардировки Батуми, а также атаковать с воздуха бакинские нефтяные скважины. Причем целью этих операций являлось не только предотвращение поставок нефти из СССР в Германию. Леже заявил: «Франция не станет разрывать дипломатических отношений с Советским Союзом или объявлять ему войну, но она уничтожит Советский Союз – при необходимости – с помощью пушек!»⁶

24 января начальник Генерального штаба Великобритании генерал Э. Айронсайд представил Военному кабинету меморандум «Главная стратегия войны», где указывал следующее: «На мой взгляд, мы сможем оказывать эффективную помощь Финляндии лишь в том случае, если атакуем Россию по возможности с большего количества направлений и, что особенно важно, нанесем удар по Баку – району добычи нефти, чтобы вызвать серьезный государственный кризис в России»⁷.

3 февраля французский Генштаб дал командующему ВВС Франции в Сирии генералу Ж. Жюно, полагавшему, кстати, что «исход войны решится на Кавказе, а не на Западном фронте», приказ изучить возможность осуществления воздушного нападения на Баку.

7 февраля проблема подготовки нападения на советские нефтепромыслы обсуждалась на заседании английского Военного кабинета, который пришел к выводу, что успешное осуществ-

⁵ Цит. по: Степанов В. Кавказский вариант // Авиамастер № 1/2003. С. 32.

⁶ Там же.

⁷ Цит. по: Степанов В. Кавказский вариант // Авиамастер № 1/2003. С. 32.

ление этих акций «может основательно парализовать советскую экономику, включая сельское хозяйство». Комитету начальников штабов было дано указание подготовить соответствующий документ.

8 марта английский Комитет начальников штабов представил правительству доклад под названием «Последствия военных действий против России в 1940 году». В докладе предусматривались три основных направления военных действий: северное (в районах Петсамо, Мурманска и Архангельска), дальневосточное и южное. Наиболее важным считалось южное направление.

В докладе подчеркивалось, что «наиболее уязвимыми целями на Кавказе являются нефтепромышленные районы в Баку, Грозном и Батуми». Военно-морские силы также могли быть привлечены к нанесению воздушных ударов: «...рейды авианосцев в Черном море с целью бомбардировок нефтеперегонных предприятий, нефтехранилищ или портовых сооружений в Батуми и Туапсе будут полезным дополнением к основным воздушным налетам на Кавказский регион и могут привести к временному разрушению русской обороны»⁸.

Для начала англичане предприняли серию разведывательных полетов над территорией СССР. Для этого был использован новейший скоростной американский самолет «Локхид-12А», который базировался на аэродроме Хаббания, недалеко от Багдада. Самолет был оснащен тремя фотоаппаратами с высокой разрешающей способностью. С высоты 6 км они могли снимать полосу шириной 18,5 км.

30 марта 1940 г. «Локхид-12А» на высоте 7 км сделал несколько кругов над Баку и прилегающими нефтепромыслами. Через 4 дня «Локхид-12А» произвел разведку районов Батуми и Потти, где находились нефтеперегонные заводы. На этот раз советская зенитная артиллерия дважды открывала огонь. Всего наши зенитчики выпустили тридцать четыре 76-мм снаряда, но попаданий в самолет не было. Погранохрана заявила протест турецкому пограничному комиссару.

Кстати, обратим внимание на даты разведывательных полетов. Ведь 12 марта 1940 г. был подписан Советско-финский мирный договор. Это еще раз показывает, что при подготовке к нападению на СССР финляндская война была не причиной, а лишь удобным поводом.

После возвращения на базу полученные снимки были срочно отправлены в Англию в офис Коттона. На следующий день фотографии уже лежали на столах французского и английского Генеральных штабов. В итоге было принято решение сконцентрировать удары на нефтеперерабатывающих заводах и танкерах. Удар по Батуми должны были нанести французы, а за англичанами оставалась бомбардировка Баку и Грозного. После подсчета союзники пришли к выводу, что в первые шесть дней налетов можно уничтожить треть намеченных объектов.

В планы союзников входило задействовать в налетах 9 эскадрилий бомбардировщиков, которые за период от 10 до 45 дней должны будут сровнять с землей 122 нефтеперерабатывающих завода (67 в Баку, 43 в Грозном и 12 в Батуми). Для этого в распоряжении союзников было две эскадрильи французских «Фарманов-221», четыре французские эскадрильи «Гленн-Мартинов», три английские эскадрильи «Веллингтонов», всего 117 бомбардировщиков. Французы планировали стартовать со своей главной базы в Дьецире, а англичане – из Мосула. Из-за встроенных дополнительных топливных баков вес бомб ограничивался 70 тоннами. Предполагаемые потери англичане оценивали в 20 %, французы же вообще исключали эффективное противодействие большевистской ПВО.

Союзники были едины во мнении, что «предстоящая операция должна привести не только к тотальному разрушению военного потенциала СССР, но и в значительной степени решить ход всей войны».

⁸ Там же. С. 34.

Однако и советская резидентура в Лондоне не дремала. 20 апреля 1940 г. полпред Майский телеграфировал в Москву: «Немедленно. Из источника, за абсолютную достоверность которого не могу ручаться, но который, безусловно, заслуживает внимания, я получил следующую информацию: в двадцатых числах марта на аэродроме в Хестоне (Лондон) два бомбовоза последнего американского типа были замаскированы как гражданские самолеты и снабжены фотоаппаратами. Один из этих самолетов вылетел в Ирак, а оттуда, с аэродрома в Хаббания, совершил полет в Баку специально для фотографических съемок нефтепромыслов.

Около 12 апреля названный самолет вернулся в Лондон, привезя с собой удачно сделанные снимки Баку и района, покрывающего площадь примерно в 100 квадратных миль. По словам команды самолета, полет прошел без особых затруднений, лишь однажды самолет был обстрелян (но без повреждений), когда находился над советской территорией. Самолет имел марку G-AGAR. Второй замаскированный самолет вопреки первоначальным предположениям отправлен в Баку не был, так как первый привез вполне достаточный фотографический материал.

15 апреля эскадрилья бомбовозов вылетела из Хестона (Лондон) в Хаббания (Ирак). Все это приходится, видимо, рассматривать не в плоскости какого-либо немедленного выступления англичан против нас (общая военно-политическая ситуация сейчас несколько иного порядка), а в плоскости подготовки на случай конфликта с СССР в дальнейшем ходе войны. Майский»⁹.

В Москве всерьез восприняли британскую угрозу. В полную боевую готовность была приведена система ПВО Закавказья. Замечу, что всего в ПВО страны к этому времени было три корпуса ПВО – в районах Москвы, Ленинграда и Баку. Батуми же прикрывала 8-я бригада ПВО.

В районе Баку было сосредоточено 420 зенитных пушек калибра 76–85 мм и 60 орудий малого калибра. Забегая вперед, скажу, что к июню 1941 г. в ПВО Баку было 19 радиолокационных станции (13 «Рус-1» и 6 «Рус-2»), а в ПВО Москвы – всего три («Рус-1»).

Тем не менее Сталин решил не ограничиваться обороной. Где-то в начале февраля 1940 г. советское командование приступило к подготовке ответного удара. Его должны были нанести шесть дальнебомбардировочных полков (всего свыше 350 бомбардировщиков ДБ-3).

6-й, 42-й и 83-й дальнебомбардировочные полки начали сосредотачиваться на аэродромах Крыма. Еще три полка ДБ-3 должны были действовать с аэродромов в Армении, в районе озера Севан.

Личный состав полков был хорошо подготовлен к нанесению удара. Все полки, кроме 83-го, имели боевой опыт войны в Финляндии. В апреле командиры полков получили полетные задания. Штурманы приступили к прокладке маршрутов.

Бомбардировщики первой группы начали выполнять пробные полеты. С аэродрома под Евпаторией они летали на запад до берегов Болгарии, а затем круглым путем, вдоль берегов Турции, выходили на условленную цель на побережье Абхазии и потом тем же путем возвращались в Евпаторию.

Эскадрильи первой группы, пролетев над Турцией, должны были атаковать британские базы в Ларнаке, Никозии и Фамагусте на Кипре, базу в Хайфе, в Палестине, и французские военные объекты в Сирии.

Самолеты второй группы, базировавшиеся в Армении, должны были лететь через Иран и Ирак. В районе Багдада полки расходились в разные стороны на турецкие объекты и на британские базы в Ираке и в Египте.

Последний, самый лакомый кусочек достался 21-му дальнебомбардировочному авиаполку. Две его эскадрильи должны были атаковать британскую эскадру в Александрии, две

⁹ Цит. по: Степанов В. Кавказский вариант // Авиамастер № 1/2003. С. 36.

эскадрильи – сбросить бомбы под Порт-Саидом, а одна эскадрилья должна была разрушить шлюзы Суэцкого канала и парализовать британское судоходство. Стоит добавить, что все английские и французские базы к началу июня 1940 г. жили в режиме мирного времени и о возможности авианалетов никто и не думал.

Союзное командование назначило первую бомбардировку Баку на 15 мая 1940 г. Сразу после обнаружения самолетов противника должны были подняться в воздух и бомбардировщики Ильюшина, чтобы устроить англичанам небольшой Пёрл-Харбор.

Однако планам англичан и французов не суждено было сбыться.

10 мая вермахт начал наступление на Западном фронте. 15 же мая капитулировала голландская армия, а танковый корпус генерала Гота расчленил 2-ю и 9-ю французские армии и двинулся на Сен-Контен. Понятно, что тут бравым союзникам стало не до Баку.

13 октября 1940 г. Риббентроп в письме к Сталину вежливо поддел его: «...советский нефтяной центр в Баку и нефтепорт в Батуми, несомненно, уже в этом году сделались бы жертвой британских покушений, если бы разгром Франции и изгнание английской армии из Европы не сломали бы английского духа нападения как такового и не положили бы внезапный конец всем этим махинациям»¹⁰.

Тут я немного забежал вперед, и сейчас мы вновь вернемся во времена «странной войны».

Первые британские бомбы были сброшены над германской территорией, когда бомбардировщики «Уитли» атаковали базу гидросамолетов на острове Силт в Северном море.

На рассвете 10 мая 1940 г. германские войска начали стремительное наступление на Западном фронте. При этом были нарушены границы нейтральных государств – Голландии, Бельгии и Люксембурга. В тот же день место премьера Англии вместо противника бомбардировок городов Невилла Чемберлена занял агрессивный Уинстон Черчилль.

В ходе наступления немцам удалось овладеть несколькими важными аэродромами Голландии, включая Ваальхавен, близ Роттердама, и Именбург, около Гааги. Голландцы запросили помощи у английского правительства. Опасаясь, что бомбардировка этих аэродромов может повлечь за собой жертвы среди гражданского населения Голландии, британский Военный кабинет разрешил произвести налет истребителей только на аэродром Ваальхавен. Шесть истребителей «Бленхейм-IVФ», вылетавших для атаки аэродрома, были встречены двенадцатью немецкими истребителями Me-110, которые сбили пять британских самолетов. В ночь на 11 мая 36 бомбардировщиков «Веллингтон» из состава Бомбардировочного командования произвели налет на аэродром Ваальхавен.

Первая бомбардировка германского города до сих пор окутана завесой тайны. 10 мая примерно в 16 часов на высоте около 1500 метров над городом Фрейбург в юго-западной части Германии из-за грозовых туч показались три двухмоторных самолета. Каждый из них сбросил серию бомб, после чего они быстро исчезли. Большая часть стофунтовых (41-килограммовых) бомб разорвалась очень далеко от намеченного объекта – аэродрома, на котором базировались истребители. На летное поле упало только десять бомб, в то время как в границах города упала 31 бомба, включая четыре неразорвавшиеся. Шесть бомб упало возле армейских казарм Гальвитц и одиннадцать – на Центральный вокзал. Две бомбы угодили в детскую площадку на Кальмарштрассе. Начальник полиции, отвечавший за гражданскую оборону, доложил о 57 погибших, в том числе – 22 ребенка, 13 женщин, 11 мужчин и 11 военнослужащих.

Немецкое Министерство пропаганды немедленно отреагировало на этот эпизод. В тот же вечер официальное информационное агентство «ДНБ» заявило: «Сегодня три самолета противника подвергли бомбардировке открытый город Фрейбург. Этот город находится за

¹⁰ Россия. XX век. Документы. 1941 год. В 2 кн. /Сост. Л.Е. Решин и др.; под ред. В.П. Наумова. М.: Международный фонд «Демократия», 1998. Кн. I. С. 307.

пределами немецкой зоны боевых действий, и в нем нет никаких военных объектов». Агентство добавляло, что германские ВВС ответят на эту «незаконную операцию» таким же образом. «Отныне на любую последующую бомбардировку германского населения будет дан ответ пятикратным количеством самолетов, которые будут атаковать английские или французские города».

С самого начала союзники начали отпираться. Французы настаивали на своей невинности, хотя в данном районе и был замечен один самолет типа «Потез-63».

11 мая 1940 г. в Лондоне было заявлено: «Министерство воздушного флота ставит в известность, что сообщения немецких средств информации о бомбардировочных налетах союзной авиации на незащищенный город Фрейбург в Брайсгау являются полной выдумкой».

Днем 14 мая 60 германских бомбардировщиков Хе-111 бомбардировали голландский город Роттердам. Всего было сброшено 94 тонны фугасных бомб: 1150 стофунтовых (41-килограммовых) и 158 пятисотфунтовых (20,5-килограммовых). В городе были убиты около 980 военнослужащих и мирных жителей.

Замечу, что Роттердам не являлся «незащищенным городом». Наоборот, там были сосредоточены значительные силы голландской армии, включая дальнобойную артиллерию. Комендант Роттердама, генерал Шаро отказался капитулировать и тянул время, ожидая прибытия британских войск. Нетрудно догадаться, что англо-американская пресса сразу же после бомбардировки Роттердама подняла вой на весь мир об уничтожении города, гибели 30 тысяч гражданских лиц и т. п.

15 мая Британский кабинет, снова рассмотрев вопрос о целесообразности бомбардировки промышленных объектов Рура, разрешил наконец штабу ВВС приступить к таким операциям. Позже англичане утверждали, что они таким способом хотели помочь французам. Мол, немцы немедленно начнут ответные бомбардировки Британии, и часть самолетов люфтваффе будет отвлечена от поддержки сухопутных войск.

В ночь на 16 мая 96 бомбардировщиков «Веллингтон», «Уитли» и «Хэмпден» совершили первый налет на объекты восточнее Рейна. 78 самолетов должны были бомбардировать нефтеперерабатывающие заводы, однако только 24 самолета вышли на цели и атаковали их. Немцам удалось сбить только один самолет, но и повреждения, нанесенные заводам, были минимальны.

18 мая 1940 г. Верховное командование вермахта сообщило: «Вражеские воздушные налеты направлены против городов на северном немецком побережье, в особенности Гамбург и Бремен, и на запад Германии. Как и во всех произошедших до этого налетах, планомерным бомбардировкам, за исключением нескольких казарм, подверглись невоенные цели. Об этом, исходя из осмотра полученных разрушений, Верховное командование вермахта заявляет со всей категоричностью».

Это косвенно подтвердили и британские военные историки Д. Ричардс и Х. Сондерс¹¹: «В целом действия нашей тяжелобомбардировочной авиации по промышленным и военным объектам Германии в течение нескольких последующих ночей были неудачными. Ущерб, причиненный немецким промышленным объектам, был незначительным, переправы через Маас ночью обнаружить не удалось, немецкая истребительная авиация и зенитная артиллерия не были переброшены с Западного фронта для защиты Германии, и ни один немецкий бомбардировщик не был снят с действий по французским армиям и их коммуникациям для нанесения ответных ударов по территории Англии. Идея воздушного наступления на Рур, столь популярная в штабе английских ВВС, потерпела неудачу. Выбор времени для проведения этого наступления был неудачным, а имевшиеся в наличии средства были явно недостаточными»¹².

¹¹ Авторы книги Денис Ричардс и Хилари Сондерс в годы Второй мировой войны работали в специальном отделе штаба английских ВВС, изучая и систематизируя материалы о боевой деятельности английской авиации. Работу над книгой они начали еще в 1940 г.

¹² Ричардс Д., Сондерс Х. Военно-воздушные силы Великобритании во Второй мировой войне (1939–1945). С. 97.

Всего за май-июнь 1940 г. британское Бомбардировочное командование потеряло 166 машин, а Береговое командование – 66.

Французы очень хотели хоть чем-то отомстить проклятым «бошам». И вот 7 июня 1940 г. в 15 ч. 30 мин. с аэродрома в Бордо поднялся четырехмоторный морской разведчик «Фарман-223». Таких машин французский флот имел только три, и им даже были присвоены имена собственные, в частности, этот назывался «Жюль Верн».

«Жюль Верн» должен был сбросить две тонны бомб на Берлин. Экипажем командовал бывший профессор воздушной навигации в «Ecole du guerre» («Военная школа») корвет-капитан, Даиллире. В состав экипажа входил также и бывший шеф-навигатор «Эр-Франс» Поль Коме. Вот как он описывал этот полет: «Мы тотчас же взяли курс на север, в направлении Ла-Манша. Я вел машину, ориентируясь просто по местности, так как стояла прекрасная погода, а маршрут над Па-де-Кале и Голландией я знал превосходно. Мы не встретили ни одного самолета, только над островом Силтом нас активно обстреляли зенитки. Над Данией мы летели во время захода солнца. Через некоторое время и Восточное море осталось позади нас. А когда справа показался Штеттин, мы легли на курс на юг. На большой высоте мы прошли над Мекленбургским озером и в точно назначенное время достигли северной окраины Берлина. Я стал готовиться к бомбометанию и, к удивлению, обнаружил, что у нас не установлен бомбово-штурмовой прицел. Мне ничего не оставалось делать, как прижаться носом к стеклу кабины. Обзор был хорошим, но я не мог идентифицировать ни одно из многочисленных озер Берлина. Город лежал в кромешной тьме. Но вдруг, как по команде, небо осветили многочисленные прожекторы, а зенитки открыли огонь всех калибров. Мы некоторое время кружили над городским центром, сокращая обороты моторов, затем опять их набирая. Таким образом, мы хотели создать у немцев впечатление, что над городом действует целое подразделение самолетов. Затем мы повернули в северное предместье, где и сбросили наши бомбы на одну из расположенных там фабрик. Налет не принес заметных разрушений, но его психологический эффект трудно было переоценить»¹³.

Затем «Жюль Верн» взял курс на Лейпциг, перелетел, не атакованный ни истребителями, ни зенитными орудиями, всю Германию и в 5 часов утра приземлился в Орли, под Парижем, оставив позади себя 13,5-часовой полет и 5000 км. День спустя французское Адмиралтейство распространило заявление, в котором говорилось, что «соединение дальних бомбардировщиков нашего флота в ночь с 7 на 8 июня подвергло бомбежке индустриальный квартал на севере Берлина в качестве ответа на немецкий авианалет на Париж. Все машины вернулись без потерь».

В ночь на 16 мая 1940 г. группа из 99 британских «Хэмпденов», «Веллингтонов» и «Уитли» нанесла удар по объектам Рура. При этом несколько бомбардировщиков было сбито дневными истребителями Me-110. В принципе, это был случайный успех, но этот налет стал толчком к созданию в Германии специальных ночных истребителей.

¹³ Цит. по: Алябьев А.Н. Хроника воздушной войны: Стратегия и тактика. 1939–1945. С. 79–80.

Глава 3

В бой вступают ночные истребители

Во второй половине сентября 1939 г. для защиты промышленных районов Германии, и прежде всего Рура, была создана так называемая Западная зона противовоздушной обороны. Она тянулась с севера на юг, от Мюнстера до Штутгарта, и все части люфтваффе, находившиеся в этой зоне, подчинялись непосредственно Главному командованию люфтваффе. В состав «Западной зоны» входили три ночные эскадрильи – 10.(Nacht) /JG26, базировавшаяся на аэродроме Бонн-Хангелар, 10.(Nacht) /ZG76, действовавшая на севере Германии, и 10.(Nacht) /JG53, базировавшаяся в Хейльбронне.

Первоначально эти эскадрильи были вооружены истребителями Me-110. Это еще не были полноценные ночные эскадрильи. К ним больше подходит термин «сумеречные», поскольку истребители выполняли патрульные полеты в районе Кёльна и Штутгарта только поздним вечером или ранним утром. Их применение было малоэффективно, так как действовали они без управления с земли и не взаимодействовали с прожекторными частями.

3 октября 1939 г. при преследовании британского бомбардировщика в Голландии разбился истребитель Me-110 сержанта Циммерманна из эскадрильи 10./ZG76, а 6 октября недалеко от острова Тексел, у берегов Голландии, Me-110, пилотируемый младшим сержантом Фуксом, столкнулся с британским двухмоторным бомбардировщиком «Веллингтон». Следствием этих потерь стало решение командования люфтваффе перевооружить эскадрилью 10./ZG76 старыми одноместными истребителями Me-109D, чтобы сохранить новые Me-110.

18 февраля 1940 г. на аэродроме Еввер на базе эскадрилий 10./JG2, 10./ZG76 и 11./LG2 сформировали группу IV./JG2 под командованием капитана Блуменсаата. Группу оснастили одноместными Me-109D-1.

21 апреля 1940 г. в 00 ч. 45 мин. в районе Висмара сержант Вилли Шмале сбил один британский самолет, а позже старший сержант Пауль Фёрстер сбил еще два самолета. Так, 25 апреля он сбил один из 28 двухмоторных бомбардировщиков «Хэмпден», ставивших мины у побережья Шлезвиг-Гольштейна, а второй «Хэмпден» он сбил 14 мая в районе острова Силт.

Любопытно, что в целях дезинформации противника немцы нарисовали специальные, естественно, «липовые» эмблемы на истребитель Хе-112, производившийся только на экспорт, и предъявили его прессе как новый ночной истребитель Хе-113.

В ночь на 28 мая 1940 г. бомбардировщики «Уитли» совершили налет на Рур. Бортстрелок Стэн Олдридж, летевший на самолете командира эскадрильи Пата Хэнафина, сбил один Me-109D-1 из группы IV./JG2. Этот самолет стал первым ночным истребителем люфтваффе, сбитым с начала Второй мировой войны.

В апреле 1940 г. командир группы I./ZG1 капитан Фольфанг Фальк, кстати, выпускник Липецкой авиационной школы, разработал новую тактику действий ночных истребителей. Согласно ей, ночной истребитель летал по кругу в зоне ожидания, а операторы РЛС, обнаружив самолет противника и определив его курс, должны были сообщить об этом по радио пилоту истребителя. А поскольку бомбардировщики противника достаточно хорошо выделялись на фоне более светлого неба, Фальк предложил ночью атаковать противника не сверху, как это делалось днем, а снизу вверх.

Впервые метод Фалька был применен без всякой предварительной подготовки, и поэтому вся операция прошла немного не так, как планировалось. В ночь на 1 мая 1940 г. группа из пятидесяти британских бомбардировщиков «Веллингтон», «Уитли» и «Хэмпден» совершила очередной налет на немецкие аэродромы в Дании, в том числе и на Ольборг. Около полуночи Me-110 капитана Фалька, старших лейтенантов Вернера Штейба и Гюнтера Радуша, а также сержанта Тира, поднявшись с аэродрома Ольборг, начали преследование бомбардировщиков

противника, уходивших на запад. В полете они не имели радиосвязи с наземной РЛС, но при этом сумели установить визуальный контакт с противником и атаковать его. После первых же очередей бомбардировщики спикировали вниз и скрылись в густом тумане над Северным морем. Так и осталось неизвестным, имела ли атака Фалька успех, известно лишь, что из пятидесяти британских бомбардировщиков на базу не вернулось три. Но эта атака показала, что самолеты противника могут быть успешно перехвачены и ночью.

Министерство авиации проявило интерес к опыту Фалька, и его вызвали в Берлин. Но тут началось германское наступление на Западном фронте, и приоритет на несколько месяцев был отдан одномоторным легким истребителям в ущерб производству ночных истребителей.

В мае 1940 г. истребители Me-11 °С из второй эскадрильи группы I./ZG1 были переведены в Дюссельдорф для обучения тактике ночного боя. В группе IV./JG2 истребители Me-109D заменили на двухмоторные Me-11 °С. Эта группа вместе с группой I./ZG1 была переформирована в 1-ю группу первой ночной истребительной эскадрильи (I/NJG1). 1-я группа была развернута 20 июня 1940 г. в Венло (Голландия) как центр ночной истребительной дивизии, созданной полковником Юзефом Каммхубером.

Любопытно, что в ночь с 19 на 20 июля Me-11 °С, пилотируемый Вернером Штрейбом, сбил «Уитли». Позже Штрейб станет самым знаменитым ночным асом люфтваффе и одержит 66 ночных побед.

Этот бой интересно описан Каюсом Беккером: «Около полуночи с аэродрома в Гютерсло взлетела очередная авиагруппа Me-110. Командир машины, обер-лейтенант Вернер Штрейб круто поднимает машину вверх, на высоту 4000 метров, и направляется в район предполагаемых боевых действий.

И снова – эти нервирующие всех поиски. Час за часом Штрейб и его бортрадист, унтер-офицер Линген всматриваются в ночную темень. Штрейб даже отодвигает боковую форточку, чтобы лучше видеть. В кабину врывается струя ледяного воздуха, но всем не до этого. Они напряженно ждут момента, который до сих пор не наступил.

Лишь благодаря счастливой случайности вражеский бомбардировщик может оказаться в крохотном секторе обзора ночного истребителя, чтобы уже в следующее мгновение бесследно исчезнуть, раствориться во тьме. Пока что внизу, на земле нет ни радиолокационных постов наблюдения, ни офицеров наведения, ориентирующих пилотов на подлетающие самолеты неприятеля. Ночной самостоятельный поиск целей делает первые шаги, многие вообще считают его мертворожденным ребенком. Ни для кого не секрет, что подавляющее большинство пилотов предпочли бы оставаться “дневными” истребителями или бомбардировщиками. Шансы стать героем ночного неба ничтожны.

Около 2 часов ночи 20 июля 1940 г. для обер-лейтенанта Штрейба наступает то самое, долгожданное мгновение: неожиданно он замечает мелькнувшую тень самолета. Цель – на расстоянии около 300 метров, справа, чуть ниже. Но бортрадист Линген, тоже заметивший самолет, кричит:

– Да это же наш “Мессершмитт”!

И Штрейб готов в это поверить. Опасливо пилот приближается, чтобы получше рассмотреть, кто это – враг или свой. До сих пор единственной “победой” ночных истребительных подразделений был сбитый фельдфебелем Триром Me-110. Эта трагическая гибель боевого товарища крайне болезненно воспринималась летчиками.

Стараясь оставаться незамеченным, Штрейб подбирается к неизвестному самолету. Машина двухмоторная, силуэт ее действительно очень похож на “Мессершмитт”. “Спокойствие, – мелькает в голове у Штрейба, – прежде всего, спокойствие”, – когда он пристраивается к этому самолету в качестве добровольного “ведомого”. Но экипажу незнакомца это явно невдомек.

И вот уже несущиеся сквозь ночь крыло к крылу машины разделяют считанные метры. И вдруг обер-лейтенанта Штрейба словно озарило: в лунном свете зловеще блеснул плексиглас башни стрелка-радиста. Высветилась и огромная, в рост человека, эмблема на хвостовом оперении! Британский бомбардировщик!

“Так близко мне еще ни разу не доводилось видеть противника, – вспоминал обер-лейтенант Штрейб. – Мгновенно повернув почти на 90 градусов, я отвалил от него вправо. Нельзя позволить его стрелку срезать меня очередью в упор из своей башни”.

Это бомбардировщик типа “Уитни”, у которого точно такое же двойное хвостовое оперение, как и у Me-110. Отсюда и все недоразумения. Пилот Me-110 ни на секунду не выпускает англичанина из поля зрения. Отойдя на почтительное расстояние, Штрейб снова пикирует на британца и атакует его сбоку, с тыла.

Английский экипаж, видимо, поначалу тоже принял Me-110 Штрейба за свой самолет, но теперь разобрался. Стрелок задней башни открывает огонь еще с дистанции 250 метров.

Штрейб выжидает, затем, хладнокровно прицелившись, дает два коротких залпа из пушек и очередь из пулемета, после чего, отойдя в сторону, наблюдает за реакцией противника.

“Его правый двигатель загорелся, – рассказывает Штрейб. – От машины отделились две темные точки, вскоре внизу мелькнули и тут же исчезли в темноте два белых пятна – куполы парашютов. Бомбардировщик ложится на обратный курс и пытается уйти. Но шлейф дыма от горящего двигателя различим даже в темноте. Я повторно атакую, взяв на прицел левый двигатель и левую плоскость. На сей раз стрелок молчит, и я подхожу на минимальную дистанцию. Нажимаю на гашетки, залп, еще залп! Двигатель и плоскость воспламеняются. И я тут же отворачиваю от горящего самолета противника”.

Минуты три “Уитли” кое-как удерживает курс, время от времени медленно оседая вниз. Потом машина внезапно переваливается через крыло и падает на землю. Яркая вспышка взрыва, потом еще одна, сдетонировал боекомплект – несомненное свидетельство конца британского бомбардировщика»¹⁴.

26 июня 1940 г. капитана Фалька назначили командиром NJG1. Впервые в истории люфтваффе капитана назначили командиром эскадры. Формирование эскадры шло быстрыми темпами. В Мехнгладбахе на базе I./ZG1 была сформирована I./NJG1 под командованием капитана Гюнтера Радуса, а на аэродроме Амстердам-Шипол на базе IV./JG2 – II./NJG1 под командованием капитана Конрада фон Ботмера. 1 июля II./NJG1 переименовали в III./NJG1, а в Дюссельдорфе на базе I./NJG1 и Zerstorerstafel/KG30 сформирована авиагруппа под командованием капитана Карла-Хейнца Хейсе, которой присвоили название II./NJG1.

Сформированные группы и эскадрильи были вооружены различными типами самолетов. Так, I./NJG1 была оснащена Me-11 °С, III./NJG1 II./NJG1 – Me-109D, в группе II./NJG1 4-я и 6-я эскадрильи имели на вооружении истребители Ю-88С-1 и Ю-88С-2, а 5-я эскадрилья – истребители До-17Z-7/10. Такое разнообразие машин могло сказаться на эффективности действий эскадры, и уже в августе 1940 г. III./NJG1 перевооружили Me-11 °С, а ее пилоты прошли переподготовку.

1 сентября 1940 г. на базе II./NJG1 была сформирована первая авиагруппа ночных истребителей дальнего радиуса действия, получившая обозначение I./NJG2, а в Деелене на базе I./zG176 и 3./NJG1 была сформирована группа, названная II./NJG1. Командовал ей капитан граф фон Штиллифрид-Раттонитц.

Поначалу единственным оборудованием для ночных полетов у немцев были пламегасители и антибликовые щитки.

В сентябре 1940 г. группа I./ZG76 была переформирована в II./NJG1, а носившая до этого название группа с истребителями Ю-88С-2 была переименована в I./NJG2 и получила само-

¹⁴ Беккер К. Люфтваффе: рабочая высота 4000 м. Смоленск: Русич, 2004. С. 340–342.

леты Me-110D-1/U1 с теплопеленгатором «шпаннеранлаге». Теплопеленгатор располагался в самом носу и реагировал на горячие выхлопные газы летящего прямо по курсу самолета. Цель отображалась на небольшом экране (Q-трубке), установленном в кабине. Это устройство было довольно эффективным, но только для ближних дистанций, поэтому генерал Каммхубер больше уповал на взаимодействие ночных истребителей с системой прожекторных полей, созданной в конце 1939 г.

Прожекторное поле представляло собой линию к западу от Мюстера на маршруте британских бомбардировщиков, представлявшую собой «квадраты» длиной 40 км и шириной 25 км. В пределах такого квадрата разрешались полеты только ночных истребителей. Перед «линией Каммхубера» стояли шумопеленгаторы, по данным которых прожекторы пытались поймать свою цель. В случае такой удачи ее атаковали патрулировавшие над «линией» ночные истребители. Каждый такой «квадрат» снабжался своим приводным радиомаяком, и если атака не удавалась, то ночной истребитель по нему возвращался к своему объекту патрулирования.

Попытки британских бомбардировщиков обойти это поле с юга и с севера приводили к удлинению этой линии, пока весь район Рура не был прикрыт отдельными секторами, в которых действовали свои группы ночных истребителей.

Увы эта система имела существенный недостаток – прожектора были эффективны лишь при незначительной облачности. Поэтому при плотных облаках – довольно частом явлении в северо-западной Германии – британские бомбардировщики безнаказанно преодолевали освещенные зоны.

В этом случае немцы могли пользоваться только системами РЛС. К началу войны в Германии была принята на вооружение РЛС FuMG80 «Freya», использовавшая волны длиной 2,4 м. Она могла обнаруживать самолеты (в зависимости от высоты их полета) на дальности до 120 км.

Первой в люфтваффе начала использовать РЛС зенитная артиллерия, для которой фирма «Лоренц» разработала станции FuMG39L и FuMG40L с длиной волны 53 см. Они позволяли обнаруживать цели в диапазоне от 10 до 51 км. Хотя необходимый уровень точности определения курса цели на радарх с такой длиной волны еще не мог быть достигнут, фирма «Телефункен» к апрелю 1940 г. разработала артиллерийскую РЛС под кодовым названием «Вюрцбург», с длиной волны 53,6 см, а в сентябре того же года зенитная батарея в районе Эссена сбила при помощи этого радара первый самолет.

К маю 1940 г., перед началом кампании на Западе, Германия имела сеть раннего предупреждения, состоявшую из наземных РЛС типа «Freya», которая по своим техническим характеристикам была лучше английской сети раннего предупреждения. Немецкие РЛС располагались на островах Силт, Гельголанд и Вангерооге в Северном море, в районах Эмдена, Вилсума, Клеве, Хейнсбурга и Канделя. То есть все воздушное пространство вдоль немецкой границы от Дании до Швейцарии контролировалось на глубину до 120 км. Но эта система не имела ни одного командного пункта, где бы обрабатывались все поступающие с РЛС данные о самолетах противника и откуда можно было бы руководить действиями истребителей и зенитной артиллерии. Данные, получаемые РЛС, передавались отдельно военно-морскому флоту и люфтваффе, при этом отчеты частично поступали в штабы воздушных флотов, а частично – в штабы территориальных воздушных округов.

За отсутствием специальных тяжелых ночных истребителей немцы стали переделывать в них бомбардировщики. Так, в 1940 г. было переделано несколько десятков бомбардировщиков Do-17, получивших название Do-17Z «Кауц» («Сыч»). В том же году выпустили 62 ночных истребителя Ю-88С-2. Замечу, что всего в 1940 г. было изготовлено 2184 самолета Ю-88 всех типов. Это показывает, насколько был низок приоритет ночных истребителей в люфтваффе.

Группы I./NJG1 и I./NJG2, оснащенные Do-17Z и Ю-88С, проводили ночные рейды на британские аэродромы. Они действовали с аэродрома Гильце-Рейн волнами. Первая волна

наводилась на цель по команде центра радиоперехвата. Сразу после того, как радисты британских бомбардировщиков включались для проведения предстартовой проверки аппаратуры, специально подготовленные радисты в Гильде-Рейн передавали сообщение на командный пост, который информировал первую волну. В случае удачи первая волна подходила к английским аэродромам как раз в момент взлета бомбардировщиков. В случае отсутствия информации радиоперехвата Ю-88С действовали самостоятельно. Если британские бомбардировщики поднимались в воздух, стартовала вторая волна, которая должна была вести перехват над Северным морем. Наконец поднималась и третья волна, которая атаквала уже возвращающиеся самолеты и сбрасывала осколочные бомбы на освещенные посадочные полосы.

Часто истребители До-17Z и Ю-88С входили в «круг» британских бомбардировщиков, идущих на посадку. При этом они не только сбивали вражеские самолеты, но и наводили панику на британских пилотов. Те пытались сесть как можно быстрее, результатом чего становились многочисленные повреждения и катастрофы при посадке.

Однако, несмотря на совершенствование германской системы ПВО, англичане постоянно усиливали воздушное наступление на Германию. Для экономического и военного потенциала это были лишь булавочные уколы, но бомбардировки нервировали как простое население, так и нацистских бонз. Приведу несколько выдержек из сообщений обеих сторон.

Верховное командование вермахта 2 июля 1940 г. сообщало: «Во время налета британских самолетов в ночь на 2 июля на Северную и Западную Германию были сброшены бомбы на Киль, причинившие ограниченный ущерб. Среди гражданского населения имеются убитые. Всего огнем зенитной артиллерии сбито 5 вражеских самолетов, кроме того, огнем морской зенитной артиллерии сбито еще 2 вражеских самолета. Собственные потери составили 3 самолета».

Секретный доклад службы безопасности СС о внутривполитическом положении от 4 июля 1940 г. (выдержка): «Бомбежки англичанами территории рейха, после того как была завершена военная операция во Франции, являются предметом ежедневных разговоров среди населения... но общее настроение, несмотря на вражеские бомбардировки, в своей сути не ухудшилось. Появилась даже следующая шутка: перед сном люди говорят друг другу: “Я желаю тебе безосколочной ночи!..” Все разговоры, как правило, заканчиваются желанием как можно скорее разделаться с Англией. В Рурской области говорят: “Герман должен открыть свою голубятню пошире”».

Секретный доклад службы безопасности СС о внутривполитическом положении от 29 июля 1940 г. (выдержка): «Экономика: влияние ночных авианалетов на производство.

...Из Дортмунда сообщают, что в горнодобывающей промышленности из-за неразумного использования рабочей силы и переутомления наблюдается спад. Многие из рабочих приезжают издалека, и поэтому после отмены воздушной тревоги им остается слишком мало времени для сна. Многие просыпают начало смены, что приводит к аритмичности в работе и, как следствие, к повышению травматизма».

Ночью на 12 августа на севере и западе Германии вражеские самолеты без особого успеха бомбили невоенные объекты. Зажигательные бомбы, упавшие на жилой квартал одного немецкого города, расположенного на западе, были быстро обезврежены службами противовоздушной обороны и их добровольными помощниками.

13 августа 1940 г., штаб-квартира Королевских ВВС в Лондоне сообщала: «В ночь на понедельник “промышленные эскадрильи” Королевских ВВС атаквали в Германии главным образом объекты нефтяной индустрии. Атаки на каждую цель были проведены сразу несколькими эскадрильями в определенной временной последовательности и начались незадолго до полуночи. Около трех часов утра операция закончилась. Серьезные взрывы и пожары, ставшие результатом налета, произошли на предприятиях по производству синтетических масел и бензина концерна “Хёхст” в Дортмунде, на предприятиях фирмы “Клёкнер” в Винтерсхалле,

фабриках “Крупп АГ” по производству горючего в Ванне-Айкеле и “Гельзенберг-бензин АГ” в Гельзенкирхене и главных заправочных базах в районе Шербурского военного порта. Пять британских бомбардировочных звеньев совершили одновременный налет на энергетические предприятия Дортмунда и Хаттингена, а также военные объекты в Хамме и Соесте».

Берлинская газета «Юнайтед Пресс» от 14 августа 1940 г. писала: «Сегодня ночью в Берлине в 1.35 объявили воздушную тревогу, закончившуюся в 2.22. Это уже третье объявление воздушной тревоги с начала войны. В редакции “Юнайтед” взрывов слышно не было, так же как не было видно и ночных прожекторов. Министерство пропаганды заявило, что детали налета еще не известны».

В ночь на 20 августа над Берлином был сбит бомбардировщик «Бленхейм».

26 августа «Юнайтед Пресс» сообщала: «Около половины первого ночи в столице рейха раздалась воздушная тревога. В первые десять минут в центре города можно было слышать десяток мощных взрывов, от которых содрогалась земля. Затем последовала продолжительная стрельба зенитных орудий, которая была заглушена мощными взрывами, вероятнее всего, от сброшенных бомб».

В этот день столицу рейха атаковал 81 бомбардировщик, в числе которых было 14 устаревших «Уитли», а остальные – «Веллингтоны» и «Хэмпдены».

23 сентября 119 британских бомбардировщиков были отправлены на Берлин. Погода затрудняла действия бомбардировщиков, и только 84 из них достигли Берлина. Главными объектами бомбардировки были газовые заводы и электростанции. В качестве вспомогательных целей были выбраны сортировочные станции и аэродром Темпельхоф. Налет в целом был неудачным. Более или менее значительный успех был достигнут в Шарлоттенбурге, где зажигательными бомбами был подожжен газгольдер. Многие бомбы вообще не взорвались, в том числе и бомба, попавшая в сад канцелярии Гитлера. В результате бомбардировки в городе были убиты 22 человека, то есть на 10 человек больше, чем англичане потеряли летного состава в этом налете.

В ночь на 29 августа от британских бомб погибли 10 жителей Берлина.

4 сентября Гитлер заявил, что его терпение истощилось. «Английская авиация сбрасывает бомбы на жилые кварталы городов, хутора и на деревни. Три месяца я не отвечал, так как думал, что англичане одумаются, но Черчилль усмотрел в этом проявление нашей слабости. Теперь англичане будут испытывать наши ответные удары каждую ночь».

Через три дня, 7 сентября, немецкая авиация прекратила налеты на аэродромы британской истребительной авиации и начала наступление на Лондон.

Интересна реакция на британские авианалеты Министерства пропаганды.

18 сентября 1940 г. Ежедневное задание пресс-шефа рейха:

«1. Военные моряки вновь сообщают о повреждении английского авианосца “Арк Ройал”. Министр обратил большое внимание на этот случай, чтобы вновь не допустить ни малейшей погрешности.

2. По распоряжению фюрера вражеские налеты на Германию и впредь, даже если они не были особенно значительными, должны подаваться как таковые. Следует обратить внимание, что с точки зрения выразительности налеты на другие наши города нужно подавать не менее ярко, чем на столицу рейха».

25 сентября 1940 г. Ежедневное задание шефа пресс-службы рейха: «Ночной налет на Берлин должен быть изображен интенсивней, чем он был, имея при этом в виду, что отдельные детали налета не должны приводиться, чтобы не дать англичанам сделать из этого пропагандистский материал».

11 октября 1940 г. был распространен циркуляр пресс-службы рейха: «Министр [Геббельс] еще раз уточняет пожелание руководства штаба люфтваффе, чтобы во всех случаях, когда англичане утверждают об уничтожении наших военных целей, с нашей стороны следо-

вало бы опровержение, где бы говорилось, что попадания пришлось на подставные объекты... Люфтваффе всерьез недовольны все вновь встречающимися в прессе выражениями типа “воздушные пираты”, “ночные пираты”, но, с другой стороны, в рейхсканцелярии употребление этих выражений сочли желательными. По этому поводу Верховное командование вермахта делает доклад у фюрера».

14 октября 1940 г. Циркуляр шефа пресс-службы рейха: «Налеты англичан на Берлин и на остальные области рейха не должны подаваться в преувеличенной форме, чтобы у читателя не складывалось впечатления, будто бы половина Берлина лежит в руинах. С другой стороны, разрушения в Лондоне не следует описывать таким образом, словно его уже сровняли с землей. Но информирование о постоянно возрастающих разрушениях должно оставаться в любом случае».

22 октября 1940 г. Циркуляр шефа пресс-службы рейха: «Министр сообщил о результатах своего вчерашнего посещения разрушенного прямым попаданием бомбоубежища... Среди прочего, фюрер приказал еще раз проверить все бомбоубежища и перейти к дальнейшим вопросам».

В ночь с 7 на 8 октября 1940 г. 42 самолета английских ВВС совершили самый крупный до этих пор налет на Берлин, в результате которого на город было сброшено 50 тонн бомб. Убиты 25 и ранено 50 человек среди мирного населения.

15 октября британский Комитет обороны высказал пожелание о том, чтобы на Германию сбрасывалось максимальное количество бомбового груза, в том числе и самых тяжелых бомб (400-килограммовых). Замечу, что 800-килограммовые бомбы находились уже в производстве, но готовых бомб еще не было.

Утром 13 ноября 1940 г. к перрону Ангальтского вокзала в Берлине подошел специальный поезд. Его встретили министр иностранных дел Риббентроп и фельдмаршал Кейтель. Военный оркестр заиграл... Интернационал. Так начался визит наркома иностранных дел Вячеслава Молотова. Сразу с вокзала нарком отправился в Рейхсканцелярию на встречу с Гитлером. Вечером в особняке посольства СССР на Унтер ден Линден был устроен большой прием. Фюрер не явился, зато прибыли Герман Геринг и Рудольф Гесс.

«Едва были произнесены первые тосты, как послышался рев сирен. Воздушная тревога возвещала о приближении к Берлину английских бомбардировщиков.

В здании посольства не было убежища, и гости стали поспешно тесниться к выходу. Первыми покинули посольство высокопоставленные нацисты. Прощаясь с советскими представителями, Геринг, несмотря на весь свой апломб, явно испытывал неловкость...

В сопровождении своих адъютантов Геринг, Гесс и Риббентроп второпях спустились по широкой мраморной лестнице к посольскому подъезду, где их ожидали машины. Когда они укатили, ушли и другие гости. Советская делегация возвратилась в отель “Бельвю”, где в подвалах было оборудовано комфортабельное бомбоубежище»¹⁵.

Утром 14 ноября состоялась встреча Молотова и Гитлера. А вечером в своей резиденции на Вильгельмштрассе наркома принимал Риббентроп. Он предложил Советскому Союзу присоединиться к тройственному пакту и начал рассуждать о неизбежности краха Англии.

«Неожиданно завыл сигнал воздушной тревоги. Все переглянулись, наступило молчание. Где-то поблизости раздался глухой удар, в высоких окнах кабинета задрожали стекла.

– Оставаться здесь небезопасно, – сказал Риббентроп. – Давайте спустимся вниз, в мой бункер. Там будет спокойнее...

Мы вышли из кабинета и по длинному коридору дошли до витой лестницы, по которой спустились в подвал. У входа в бункер стоял часовой-эсэсовец. Он открыл перед нами тяжелую

¹⁵ Бережков В.М. Страницы дипломатической истории. М.: Международные отношения, 1987. С. 24–25.

дверь и, когда все участники переговоров вошли в убежище, плотно закрыл и запер дверь изнутри.

В одном из помещений был оборудован подземный кабинет Риббентропа. На полированном письменном столе находилось несколько телефонных аппаратов. В стороне стояли круглый столик и глубокие мягкие кресла.

Когда беседа возобновилась, Риббентроп снова стал распространяться о необходимости изучить вопрос о разделе сфер мирового влияния. Есть все основания считать, добавил он, что Англия фактически уже разбита. На это Молотов возразил:

– Если Англия разбита, то почему мы сидим в этом убежище? И чьи это бомбы падают так близко, что разрывы их слышатся даже здесь?..

Снова воцарилось молчание. Все вопросы были исчерпаны, но приходилось оставаться в бункере – английские самолеты продолжали массированный налет на Берлин. Только глубокой ночью, после отбоя, мы смогли вернуться в отель “Бельвю”. Наутро советская делегация покинула Берлин»¹⁶.

Любопытно, что британские военные историки обходят молчанием бомбардировки Берлина 13–14 ноября. По сему поводу процитирую Ричардса и Сондерса: «В конце октября 1940 года на пост начальника Штаба английских ВВС был назначен маршал авиации Чарльз Портал, бывший до этого командующим Бомбардировочным командованием. 30 октября он издал директиву, в которой были поставлены задачи военно-воздушным силам на зимний период. В этой директиве нефтеперерабатывающие заводы Германии относились к объектам первоочередной важности. Однако существо новой политики сводилось к тому, чтобы такие объекты, как нефтеперерабатывающие заводы, электростанции и авиационные заводы, выбирались для атак только в крупных промышленных центрах и городах. При налетах на промышленные объекты предусматривалось разрушение жилых кварталов, прилегающих к этим объектам. Так возник термин “бомбометание по площади”.

В соответствии с этой директивой небольшие силы бомбардировщиков произвели в ноябре налеты на Берлин, Эссен, Мюнхен и Кёльн. Во всех случаях выбирались объекты, расположенные в центре промышленных районов этих городов»¹⁷.

В ночь с 16 на 17 декабря 134 самолета Бомбардировочного командования совершили налет на жилые кварталы Мангейма, и сбросили 80 тонн фугасных бомб и 14 тысяч зажигательных бомб. Собственные потери составили 10 машин.

До конца 1940 г. английские ВВС совершили 36 налетов на Берлин. Так закончился 1940 год.

¹⁶ Там же. С. 31–32.

¹⁷ Ричардс Д., Сондерс Х. Военно-воздушные силы Великобритании во Второй мировой войне (1939–1945). С. 166–167.

Глава 4

Последние месяцы борьбы на равных (май-июнь 1941 года)

К середине ноября 1940 г. британское Бомбардировочное командование располагало пятью группами, в которых имелись 29 боеспособных эскадрилий. Остальные 15 эскадрилий перевооружались: одна эскадрилья получила новые машины – четырехмоторные бомбардировщики «Галифакс», одна – четырехмоторные «Стирлинг» и одна – двухмоторные бомбардировщики «Манчестер».

Ощущалась также нехватка летного состава. На 1 марта 1941 г. Бомбардировочное командование было укомплектовано летным составом только на 57 % от штатного расписания. И даже тот летный состав, которым оно формально располагало, постоянно использовался для выполнения других задач, например, для переброски самолетов на Ближний и Средний Восток, откуда летчиков, как правило, назад не возвращали.

Премьер-министр Черчилль проявлял серьезное беспокойство в связи с медленным ростом численности бомбардировочной авиации. В конце года он жаловался на отсутствие прогресса в этой области, в то время как истребительная авиация развивалась очень хорошо. Начальник Штаба военно-воздушных сил не отрицал слабости бомбардировочной авиации и считал быстрый ее рост делом исключительной важности. Он напомнил премьер-министру, что причинами этой слабости были быстрое развитие истребительной и береговой авиации, переброска авиационных подкреплений на Ближний и Средний Восток, а также широкое развертывание учебной авиации.

В 1941 г. было запланировано значительно увеличить численность бомбардировочной авиации, но большинство новых эскадрилий должно было вступить в строй только во второй половине года. В соответствии с этим планом авиация метрополии должна была иметь к 1 апреля 27 боеспособных эскадрилий тяжелых бомбардировщиков. Кроме того, предлагалось в кратчайший срок дополнить эти эскадрильи еще минимум шестью, сформировав три новых и перевооружив три эскадрильи средних бомбардировщиков тяжелыми бомбардировщиками. Самолеты, необходимые для реализации этого плана, уже имелись, но не хватало обученного летного состава, особенно пилотов.

7 января 1941 г. английские начальники штабов одобрили доклад, в котором предложения Чарльза Портала об использовании бомбардировщиков, внесенные в октябре 1940 г., сопоставлялись с другими первостепенными задачами бомбардировочной авиации, включая подрыв морального состояния противника и бомбардировку морских объектов, то есть кораблей в гаванях и верфей, где строились подводные лодки. Отметив достоинства и недостатки обоих планов использования бомбардировочной авиации, начальники штабов одобрили бомбардировку немецких заводов синтетического горючего. Эти заводы представляли собой сравнительно крупные и немногочисленные объекты, к тому же большинство их находилось в менее защищенных районах, чем другие военные объекты. В качестве второстепенных объектов для этих налетов Комитет начальников штабов рекомендовал в случае неуспеха ударов по заводам, производящим горючее, бомбардировать промышленные районы, добиваясь падения морального духа немцев. Отступать от этих целей бомбардировочная авиация могла только для нанесения ударов по портам, в которых сосредоточивался флот вторжения (если угроза вторжения не ослабнет), и по военным кораблям противника в случае появления особо благоприятных условий.

К началу войны Королевские ВВС имели на вооружении бомбы, изготовленные по образцу 1918 г. Вес британских фугасных авиабомб составлял 52,8 кг, 104 кг, 113 кг, 235 кг и 400 кг.

8 1941 г. англичане приступили к созданию более мощных фугасных бомб. Причем главным назначением более мощных бомб было не разрушение особо прочных военных и промышленных объектов, а уничтожение мирного населения.

Британский военный историк Дэвид Ирвинг писал: «Жуткие эксперименты, проводившиеся в конце 1941 г. профессором Золи Цукерманом и которые стали впервые известны общественности после парламентского запроса, по-видимому, это подтверждали. Цукерман доказал, что немецкие бомбы были примерно в два раза эффективнее по сравнению с английскими такого же веса. Но это еще не все: путем подрыва в глубокой яме стандартных английских пятисотфунтовых фугасных бомб среди привязанных под разными углами к кольям коз Цукерман сумел прийти к заключению, что “смертельное для человека давление” находится в пределах между 28 и 35 килограммами на один квадратный сантиметр. Исследования, проведенные в британских городах, которые подвергались воздушным налетам, подтвердили правильность этих оценок. Прежде считалось, что смертельным является давление всего лишь в 0,35 кг на один квадратный сантиметр. Эмпирически Цукерман установил, что для нанесения человеку минимальных легочных повреждений необходимо давление в размере 4,9 кг/см. Ссылаясь на произведенное профессором Д. Берналом обследование людей, пострадавших в ходе налетов немецкой авиации на английские города, Цукерман пришел к выводу, что только немногие из них находились достаточно близко от взрывающихся бомб и получили телесные повреждения в результате непосредственного воздействия ударной волны.

Следует отметить, что, хотя Цукерман занимался также изучением осколочного действия бомбардировок (стреляя стальными шариками по ногам кроликов), кажется, никто из ученых противоборствующих сторон не занимался изучением таких поражающих факторов, как дым и окись углерода, на долю которых пришлось семьдесят процентов всех смертельных случаев в воздушных налетах...

Чтобы достичь эффективности немецких боеприпасов, производство фугасных бомб в легком корпусе надо было начинать как можно скорее. К концу 1941 г. на вооружение поступили первые пятисотфунтовые бомбы средней мощности, сорок процентов веса которых приходилось на взрывчатое вещество. Однако основным видом оружия в бомбардировках по площади должны были стать бомбы большой мощности с содержанием взрывчатки 80 процентов – тонкостенные “блокбастеры” (разрушители кварталов), размером и формой похожие на отопительные котлы. Такие бомбы выпускались весом в 4 тысячи, 8 тысяч и позднее 6 тысяч фунтов»¹⁸.

Первый большой налет на германские города был совершен в ночь на 10 января 1941 г. В налете на Гельзенкирхен участвовало 135 бомбардировщиков, в том числе 60 «Веллингтонов», 36 «Бленхеймов», 20 «Хэмпденов» и 19 «Уитли». Позже в налетах стали принимать участие и новые двухмоторные тяжелые бомбардировщики Авро «Манчестер», а также четырехмоторные Шорт «Стирлинг» и Хендли Пейдж «Галифакс», которые германская пропаганда прозвала «усталыми воронами».

В январе и феврале 1941 г. британская бомбардировочная авиация действовала против своих основных объектов, то есть заводов синтетического горючего, всего лишь в течение трех ночей, а против морских объектов противника – в течение 19 ночей. За эти два месяца был совершен только один массированный налет (10 февраля) на промышленный район Ганновера, где производились части для подводных лодок. Общее число бомбардировщиков, участвовавших в налете, составило 221 самолет. Это было самое большое количество самолетов, вылетавших до этого для бомбардировки одного города.

Свой первый боевой вылет четырехмоторные бомбардировщики «Стирлинги» совершили в ночь на 11 февраля, когда три бомбардировщика из 7-й эскадрильи Королевских ВВС

¹⁸ Ирвинг Д. Преступление века. Разрушение Дрездена. М.: Яуза, 2006. С. 29–30.

бомбардировали нефтехранилище в Роттердаме. В ночь на 26 февраля первый боевой вылет выполнили шесть «Манчестеров» из 200-й эскадрильи, атакующие в порту Бреста немецкий тяжелый крейсер «Хиппер». В ночь на 11 марта в налете на Гавр участвовали восемь «Бленхеймов» и шесть «Галифаксов» из 35-й эскадрильи.

6 марта 1941 г. Черчилль издал директиву, в которой основные усилия авиации направлялись на уничтожение объектов, непосредственно влияющих на ход боевых действий в Атлантике. В течение последующих семи недель после издания этой директивы более половины всех самолетовылетов бомбардировочной авиации было направлено против морских объектов противника. На немецкие корабли, находившиеся в Бресте, за это время было сброшено 1655 тонн бомб, 2-я авиагруппа, вооруженная бомбардировщиками «Бленхейм», полностью переключилась на дневные операции и в течение этих двух месяцев наносила удары по кораблям и судам противника, действовавшим от Норвегии до Бретани. В самой Германии основные усилия британской бомбардировочной авиации были направлены теперь не на Рур, Берлин и нефтеперерабатывающие заводы, а на северные порты и города, где находились судостроительные верфи: Гамбург, Бремен, Киль и Вильгельмсхафен.

На линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау», находившиеся в Бресте, самолеты Бомбардировочного командования произвели в течение восьми недель 1161 самолетовылет, однако только четыре бомбы попали в цели.

Операции против северных портов Германии оказались более успешными, чем многократные налеты на «Шарнхорст» и «Гнейзенау». На Гамбург, второй по величине город Германии, в первой половине 1941 г. было совершено восемь крупных налетов, в каждом из которых принимало участие от 50 до 150 самолетов. Были полностью уничтожены или серьезно повреждены многие промышленные предприятия, среди них авиационные и машиностроительные заводы, электростанции, доки и судостроительные верфи.

Еще более успешными были налеты Королевских ВВС на Киль. Главная база немецкого военно-морского флота и один из крупнейших центров судостроительной промышленности Германии, Киль постоянно привлекал к себе внимание Бомбардировочного командования. В первые два месяца 1941 г. Киль не подвергался сильным налетам, поскольку Адмиралтейство отдавало предпочтение Вильгельмсхафену, где заканчивалось строительство «Тирпица». Зато с середины марта и до конца мая Бомбардировочное командование произвело на Киль не менее 900 самолетовылетов – больше, чем на какой-либо другой немецкий город. В середине апреля на Киль были произведены два массированных налета. В первом из них участвовали 288, а во втором 159 бомбардировщиков (по английским данным). В результате этих налетов, проводившихся подряд в течение двух ночей, в городе было уничтожено много промышленных предприятий, в том числе получили значительные повреждения три крупнейшие судостроительные верфи Германии: «Дойче Веерке», «Крупп Дойче Верфт», и «Кригсмаринеферфт», которые, согласно немецким данным, временно сократили производство, соответственно, на 60, 25 и 100 процентов.

К июлю 1941 г., когда миновал наиболее трудный период в битве за Атлантику, Бомбардировочное командование вновь сделало упор на бомбардировки городов. Тактика ночных бомбардировок, к которой англичане были вынуждены прибегать из-за сильного противодействия немецкой противовоздушной обороны, показала, что существовавшие средства и методы самолетовождения не обеспечивали успеха действиям бомбардировочной авиации в условиях применения противником светомаскировки, при неблагоприятной погоде или в безлунные ночи.

При налетах на объекты, находившиеся на довольно близком расстоянии от британских аэродромов и легко опознаваемые по их расположению у воды, как, например, на порты на севере Германии или на побережье Ла-Манша, ночная бомбардировка была исключительно успешной.

В других же местах, особенно в затуном дымом Руре, большая часть усилий британской бомбардировочной авиации была затрачена впустую. Бомбардировочному командованию через агентуру стало известно, что не менее 49 % бомб, сброшенных на объекты Юго-Западной Германии в период с мая 1940 г. по май 1941 г., упали вне целей.

К августу 1941 г. была разработана и успешно прошла испытания новая радионавигационная система «Джин», но потребовалось еще несколько месяцев, прежде чем эта аппаратура была произведена в нужном количестве.

В мае 1941 г., когда улучшилась погода и приступила к боевым действиям вновь сформированная 1-я авиагруппа, Бомбардировочное командование провело на немецкие порты 19 налетов, причем в каждом налете участвовало более 50 бомбардировщиков; а в ночь на 8 мая был проведен массированный налет, в котором участвовало более 300 бомбардировщиков. Увеличивался калибр бомб. В ночь на 31 мая на Эмден были сброшены первые бомбы весом в 1800 кг.

Увы, проведенный в середине 1941 г. анализ около 650 аэрофотоснимков о результатах приблизительно 10 % самолетовылетов в 100 налетах показал, что только один самолет из пяти выходил на цель с отклонением до 8 км. Над Руром только один самолет из десяти выходил на цель с таким отклонением.

Командование люфтваффе принимало энергичные меры для противостояния налетам британских бомбардировщиков. Начиная с 1941 г., генерал Каммхубер в дополнение к своему заградительному барьеру прожекторов получил целую сеть участков «ночной истребительной охоты», контролируемых радиолокационной системой «Поводырь». Эти участки имели различную протяженность и площадь покрытия – в зависимости от дальности действия РЛС. «Вюрцбург» был способен захватывать цель на удалении до 35 км, а уже готовый к боевому применению в 1942 г. «Вюрцбург-Гигант», снабженный антенной с диаметром зеркала в 7,5 м, – до 60–70 км.

Станция наведения «Поводырь» состояла из следующих устройств:

- установки кругового обзора «Фрея» (дальность до 150 км) и целеуказаний для уточнения последних приборами «Вюрцбург»;
- установки «Вюрцбург» для установления координат бомбардировщика;
- установки «Вюрцбург» для наведения истребителя;
- особого плексигласового планшета для нанесения данных. Данные о перемещении цели наносились на прозрачный планшет особым мягким карандашом типа «стеклограф» в виде красных и зеленых точек.

Каюс Беккер так описывал действие системы «Поводырь»:

«– Внимание! Курс – 260 градусов! – проговаривает в микрофон обер-лейтенант Вернер Шульце, офицер наведения на позиции “Тигр”, расположенной на побережье Северного моря в Голландии, в районе города Лейварден. – “Курьеры” легли на обратный курс. Высота 4000 метров, дальность 33 километра!

“Курьеры” – это враг.

За штурвалом поднимающегося в воздух истребителя – обер-лейтенант Людвиг Беккер, командир эскадрильи 6./NJG2. Беккер и его бортрадист фельдфебель Штауб – опытные ночные охотники. Еще 16 октября 1940 г., когда никто не желал верить в успех наведения истребителей с земли, они, руководствуясь полученными по радио данными, сумели определить местонахождение бомбардировщика и сбить его, одержав, таким образом, первую ночную победу.

– Через 30 секунд – Рольф! 180 градусов! – снова звучит голос офицера наведения; он дает команду повернуть направо на 180 градусов. “Рольф” – на кодовом языке означает “вправо”, “Лиза” – влево.

– Теперь полный газ!

Красная и зеленая точки на планшете расположились вплотную.

Беккер посылает свой Ю-88 в правое пикирование и становится бомбардировщиком в хвост – так должно быть при условии, что целеуказания верны. Пилот до боли в глазах всматривается в ночную тьму.

Как недостает самолету собственного локатора в носу!

На мгновение метрах в 100 впереди мелькнула предательская вспышка – выхлоп двигателей. Наверняка противник! Так и есть.

– Литавры, литавры! – передает пилот на землю. Что означает – атакую! Секунду спустя ночь прорезают очереди из бортовых пулеметов и пушек»¹⁹.

В 1941 г. продолжались действия германских ночных истребителей над территорией Англии. Опять предоставлю слово Беккеру: «На аэродроме Гильзе-Рийен в Голландии, расположенном между Тибургом и Бредой, кипит работа. Здесь разместилась единственная немецкая ночная истребительная авиагруппа дальнего действия I./NJG2 под командованием капитана Хюльсхофа. Поздним вечером 25 июня 1941 г. полдесятка экипажей готовятся к операции.

Командный пункт авиагруппы имеет постоянную связь со службой акустического прослушивания капитана Кульмана. Так, у радиопеленгаторов сосредоточенно застыли радисты – они внимательно прослушивают частоты радиопереговоров экипажей неприятельских бомбардировщиков. И вдруг одна из частот оживает – многоголосый писк и верещание. Это означает, что бортрадисты британских бомбардировщиков включили оборудование и настраиваются – идет подготовка к старту. Капитан Кульман немедленно докладывает о первых результатах прослушивания:

“В Хемсвелле около 16, в Уоддингтоне около 24 бомбардировщиков поднимаются в воздух”. Оба указанных аэродрома относятся к 5-й бомбардировочной авиагруппе вице-маршала авиации Харриса. Это соединение имеет на вооружении, в основном, двухмоторные машины типа “Хэмпден”.

“С аэродрома в Ньюмаркете в воздух поднялись около 14 бомбардировщиков”, – продолжает докладывать Кульман. А это уже подразделение 3-й бомбардировочной авиагруппы вице-маршала Болдуина.

Вот так хорошо немецкие ночные истребители осведомлены о намерениях своего противника – еще до того, как англичане поднялись в воздух, их уже ждут в Германии! Капитан Хюльсхоф информирует по радио экипажи поднявшихся в воздух ночных истребителей первой волны о неприятельских оперативных аэродромах. Возможно, им удастся сделать над ними пару кругов и залпами из пулеметов и пушек подпортить англичанам взлет.

Вторую волну истребителей отправляют навстречу англичанам вдоль их излюбленного маршрута подлета – через Северное море. Третья волна поднимается в воздух лишь несколько часов спустя, ее цель – пристроиться к возвращающимся в Англию британским бомбардировщикам и врасплох атаковать их над их же аэродромами базирования.

Таков горький хлеб ночных истребителей – они постоянно патрулируют за пределами рейха, над Англией. Нередко они сами становятся целью британских ночных истребителей, отправленных на их отслеживание.

И все же генерал-майор не сомневается в конечном, решающем успехе ночной истребительной авиации. Местонахождение британских аэродромов известно. Все зависит от того, окажутся ли немецкие ночные истребители там в нужный момент – при взлете, а еще лучше – при посадке самолетов противника, когда включено освещение взлетно-посадочной полосы.

Затем к ночным истребителям, описывающим круги над аэродромами, добавятся До-17 и Ю-88, которые уже по-настоящему атакуют ожидающие разрешения под посадку “Бленхеймы”, “Уитли” или “Веллингтоны”. Старший лейтенант Юнг, командир эскадрильи 2./

¹⁹ Беккер К. Люфтваффе: рабочая высота 4000 м. С. 352.

NJG2, пристроившись к машинам противника, то и дело включает аэронавигационные огни. Кружась вместе с англичанами в зоне ожидания, он затем пристраивается к той или иной идущей на посадку машине в хвост и расстреливает ее в упор.

Другие ночные истребители – старший лейтенант Земрау, лейтенанты Хан, Бёме и Фёлкер, старшие сержанты Блейер, Херрман и Кёстер – пикируют на освещенные аэродромы и сбрасывают свои 50-кг бомбы между только что приземлившимися бомбардировщиками. И хотя урон невелик, зато он с лихвой компенсируется паникой. К тому же, британские зенитчики не могут открыть огонь по немцам – иначе им придется расстреливать собственные самолеты.

Капитан Хюльсхоф поделил оперативный район ночных истребителей на три участка: восточная Англия, Линкольншир и Йоркшир. Скоро ночные истребители будут знать там каждый уголок, каждый аэродром базирования британских бомбардировщиков. Редко, когда авиагруппа располагает более чем двумя десятками боеготовых самолетов. Экипажи еженощно вылетают на своих машинах на врага.

Вечером 25 июня 1941 г. готовится к взлету и старший лейтенант Пауль Бон из 2-й эскадрильи. Только за последние две недели в ночных боях над Англией Бон сбил три самолета противника. И сейчас старший лейтенант уверен в победе. Ю-88С-6 быстро исчезает в темноте. Курс – северо-запад.

Эта созданная специально для ночных полетов модификация Ю-88 отличается от своих собратьев-бомбардировщиков закрытым, а не остекленным носом и усиленным передним вооружением: тремя 20-мм пушками и тремя пулеметами MG 17, неподвижно встроенными в фюзеляж и днище машины. Вместо 4 членов экипажа ночному варианту Ю-88 положены лишь трое – командир корабля, бортмеханик и бортрадист. Кроме старшего лейтенанта Бона, это младшие сержанты Вальтер Линднер и Ганс Энгман.

По истечении часа полетного времени внизу прослеживаются вспышки – это зенитные орудия англичан. Лучи прожекторов шарят по темному небу. Но немецких ночных истребителей это не трогает, напротив, они знают, что перелетели побережье Англии. Так что этот огонь британских ПВО – желанный ориентир, своего рода контрольная точка их маршрута.

Курсом 320 “Зепп” Бон продолжает углубляться на территорию противника. Вдруг чуть левее, в паре сотен метров впереди он замечает тень, которая неестественно быстро приближается. По-видимому, другой самолет, идущий на встречно-пересекающихся курсах с ним.

И тут же Бон узнает в нем неприятельский бомбардировщик – “Уитли”. Он сразу же бросает свой Ю-88 в вираж. “Уитли” пронесется мимо. Но Бон не потерял англичанина, он его видит хорошо, зрение обострилось за многие часы ночных полетов.

Бон неторопливо приближается к неприятелю с тыла. Подбирается все ближе и ближе. Обе машины разделяют лишь 80 метров. И вот Бон готов атаковать.

В унисон заговорили пушки и пулеметы. Тускло светящиеся следы пуль прорезают темноту – боекомплект ночных истребителей оставляет за собой именно тусклый след, след обычных трассирующих пуль и снарядов ослепил бы пилота, – вгрызаясь в фюзеляж вражеского бомбардировщика. “Уитли” моментально загорается, но пока что падать явно не собирается. Старший лейтенант Бон заходит с другой стороны и начинает новую атаку. На сей раз он целится в правую плоскость – и снова бьет без промаха.

В этот момент кабина Ю-88 едва не разлетается на куски – прямое попадание очереди счетверенного пулемета задней башни бомбардировщика! За несколько секунд до падения неприятель, оказывается, способен и на предсмертный прицельный огонь.

И, как бы в подтверждение, правая плоскость “Уитли” разваливается на части. Плавающим факелом бомбардировщик падает в черную бездну.

– Сбит! – не выдерживает радист Энгман. И тут его выбрасывает из сиденья, и он летит по кабине – Ю-88 почти отвесно устремился к земле. Пулеметы так и продолжают беспрерывно палить – в пустоту ночи.

Младший сержант Линднер – первый, кто в состоянии трезво оценить неминуемую опасность: командир корабля без чувств уткнулся лицом в штурвал, машина в крутом пике несется к земле. Из последних сил Линднер оттаскивает безжизненное тело Бона, после чего бездумно, совершенно механически начинает копировать движения Бона, которые ему десятки раз приходилось наблюдать со стороны, – и выводит машину из пике! Кое-как выравнивает юнкерс – и все это в тумане и в каком-нибудь километре над водами пролива Ла-Манш.

“Линднер не способен на самостоятельное пилотирование”, – таково было заключение психолога, подвергавшего младшего сержанта тестированию на предмет годности его в летный состав, когда Линднер собирался стать пилотом. Теперь же этот младший сержант доказал, что во внештатной ситуации способен быстро принять верное решение, которое спасло жизнь не только ему самому, но и его товарищу Энгману. Вот только командиру экипажа об этом не узнать – старший лейтенант мертв, он погиб на месте от ранения в голову.

Ю-88 продолжает набирать высоту, вскоре он уже на выгон 4000 метров. Энгман сообщает по радио на аэродром базирования о повреждениях. “Будем пытаться дотянуть до своего аэродрома”, – решает он.

На аэродроме Гильзе-Риейн капитан Хюльсхоф приказывает сигналить Энгману поднятым вертикально вверх лучом прожектора, однако свет не в состоянии пробить сгустившийся туман. Линднер сам теряет ориентировку, оказавшись в этом тумане. Ему кажется, что он уже трижды миновал побережье Голландии, пилот вынужден каждый раз возвращаться и предпринимать новую попытку. Энгман постоянно пытается связываться с командным пунктом, но так и не получает ответа – связи нет.

Наступает момент, когда оба младших сержанта понимают: остается лишь один выход – покинуть машину. Единственное, что удерживает их от этого, – тело погибшего командира в кабине. Линднер и Энгман вдвоем вытаскивают Бона из кресла пилота, открывают люк в полу. Линднер вытягивает кольцо парашюта, и мертвый Бон проваливается в темную бездну.

Линднер и Энгман благополучно приземляются на парашютах возле Шарлевиля. А их Ю-88 на фиксированном рулевом управлении пролетает пол-Европы, перевалив даже через Альпы, и падает уже на итальянской территории.

Боевые действия в ночном небе над Англией из месяца в месяц становятся все ожесточеннее. Но не приходится сомневаться, что именно эти ночные операции – единственный способ нанести британским Королевским ВВС, их бомбардировочным силам максимальный урон.

“Если мне надо выкурить осиное гнездо, – высказывает свое мнение генерал-майор Каммхубер, – не гоняться же мне за каждой осой, я начну с гнезд, откуда они вылетают на волю”.

Генерал использует все средства для дальнейшего укрупнения подразделений ночных истребителей. Его настоянию вынужден был уступить даже сам Геринг, распорядившийся 10 декабря 1940 г. довести численность авиационных сил ночных истребителей дальнего действия до трех полных авиаэскадр. Начальник Генштаба люфтваффе генерал Ешоннек по этому поводу саркастически заметил: “Ну, если так пойдет дальше, скоро люфтваффе в полном составе перейдут в ночной режим”.

Люфтваффе изначально замышлялось как наступательное оружие. И до последнего времени никто и не задумывался о создании каких-то там особых самолетов – “ночников”. Поэтому не приходится удивляться, что все “оборонительные проекты” беспощадно “зарезали” при распределении производственных заданий. Но случались вещи и похуже.

12 октября 1941 г. с боевого задания над территорией Англии не возвращается еще один ас ночной охоты – 22-летний лейтенант Ганс Хан. Настроение на аэродроме Гильзе-Рийен подавленное.

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.