

СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ
ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА

Дмитрий Дегтев

ВОЗДУШНАЯ БИТВА ЗА СТАЛИНГРАД



**ОПЕРАЦИИ ЛЮФТВАФФЕ
ПО ПОДДЕРЖКЕ АРМИИ ПАУЛЮСА**

1942—1943

Дмитрий Михайлович Дёгтев
Воздушная битва за
Сталинград. Операции
люфтваффе по поддержке
армии Паулюса. 1942–1943
Серия «Военная авиация XX века»

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=64931892

*Воздушная битва за Сталинград. Операции люфтваффе по поддержке
армии Паулюса. 1942—1943 / Дегтев Д.М.: Центрполиграф; Москва;*

2021

ISBN 978-5-227-09501-5

Аннотация

О роли авиации в Сталинградской битве до сих пор не написано ни одного серьезного труда. Складывается впечатление, что все сводилось к уличным боям, танковым атакам и артиллерийским дуэлям. В данной книге сражение показано как бы с высоты птичьего полета, глазами германских асов и советских летчиков, летавших на грани физического и нервного истощения. Особое внимание уделено знаменитому воздушному мосту в Сталинград, организованному люфтваффе, аналогов

которому не было в истории. Сотни перегруженных самолетов сквозь снег и туман, днем и ночью летали в «котел», невзирая на зенитный огонь и атаки «сталинских соколов», которые противостояли им, не щадя сил и не считаясь с огромными потерями. Автор собрал невероятные и порой шокирующие подробности воздушных боев в небе Сталинграда, а также в радиусе двухсот километров вокруг него, систематизировав огромный массив информации из германских и отечественных архивов. Объективный взгляд на события позволит читателю ощутить всю жестокость и драматизм этого беспрецедентного сражения.

В формате PDF A4 сохранен издательский макет.

Содержание

Предисловие	5
Глава 1	8
«Все сделаем, чтобы встретить как следует эту 4-ю танковую армию»	8
«А потом появились эти «Мессершмитты-110»»	22
Глава 2	35
Странное наступление	35
Битва за Верхнебузиновку	51
«Части измотаны морально, командиры настроены панически»	72
Глава 3	83
«Бомбы сброшены на нефтебаржи»	83
Конец ознакомительного фрагмента.	84

Дмитрий Дёгтев

Воздушная битва за Сталинград. Операции люфтваффе по поддержке армии Паулюса. 1942—1943

Предисловие

О знаменитой битве на Волге, продолжавшейся около полугодя, написаны уже сотни книг, монографий и статей. При этом стараниями многочисленных авторов, которые подробно рассказывали про действия пехоты, танков и артиллерии, героическую оборону отдельных зданий, сложилось полностью искаженное впечатление о сражении за Сталинград. В общих чертах оно сводится к тому, что мощная и всеокрушающая военная машина из «лучших дивизий вермахта» сметала все на своем пути, а потом «сломала зубы» о непробиваемую оборону 62-й армии. Однако автору удалось доказать, что все было вовсе не так. Уже летом 1942 г. немецкая армия была настолько ослаблена, что фактически была не готова к крупным наступательным операциям, а в штурм

«волжской твердыни» 6-я армия ввязалась уже «истощенной» и «слабой» (согласно немецкой терминологии). Более того, ей приходилось вести атаки без каких-либо резервов и подкреплений, при хронической нехватке снарядов и топлива. И только благодаря невероятной по мощи поддержке с воздуха немцам удалось добиться впечатляющих успехов.

Характерно, что о роли авиации в Сталинградской битве до сих пор не написано ни одного серьезного труда, а историки почему-то старательно обходят эту проблему, сводя все к уличным боям, танковым атакам и артиллерийским дуэлям. В данной книге сражение показано как бы с высоты птичьего полета, глазами германских асов, летавших буквально до изнеможения и на грани нервного истощения, и «сталинских соколов», которые, не щадя сил и не считаясь с огромными потерями, пытались противостоять им. Автор собрал невероятные и порой шокирующие подробности воздушных боев в небе Сталинграда, а также в радиусе 200 км вокруг него, систематизировав огромный массив информации из немецких и советских архивов. Беспристрастный взгляд на события глазами обеих воюющих сторон позволит читателю ощутить всю жестокость и драматизм этого беспрецедентного сражения, включая знаменитый воздушный мост, аналогов которому не было в истории. Сотни перегруженных самолетов сквозь снег и туман, днем и ночью летали в котел, невзирая на зенитный огонь и атаки истребителей. В книге впервые полностью реконструированы эти события, собраны

ужасающие свидетельства немецких летчиков, солдат и уникальные документы из германских и российских архивов.

Автор впервые в отечественной историографии отвечает на ряд важных вопросов, в частности какую роль сыграла немецкая и советская авиация в битве за Сталинград, включая отдельно взятые бои, атаки, штурмы и контрудары, какую тактику применяли люфтваффе и ВВС Красной армии во время уличных боев и «битв за заводы», как выполнялся известный приказ «Ни шагу назад!» в воздухе, когда в действительности (а не согласно устоявшимся «канонам») был сожжен город, почему 6-й армии, несмотря на мощнейшую поддержку с воздуха, так и не удалось «зачистить» весь город до начала советского контрнаступления, а также почему воздушный мост в «крепость Сталинград» в итоге превратился в воздушный мост в «загробный мир» (именно так охарактеризовал его без пяти минут фельдмаршал Паулюс) и не планировал ли Гитлер вывезти своего протеже из котла?

Автор выражает благодарность за помощь в работе над книгой Сергею Богатыреву, Михаилу Зефинову и Теодору Маху (Германия).

Глава 1

Снова июнь, «внезапность» и блицкриг...

«Все сделаем, чтобы встретить как следует эту 4-ю танковую армию»

К главному летнему наступлению 1942 г. сухопутные войска Германии оказались подготовлены гораздо хуже, чем люфтваффе. Несмотря на то что к маю на Восточный фронт прибыло пополнений общей численностью 1 100 000 человек, некомплект дивизий все равно составлял 625 000 солдат. И хотя большая часть пополнений направлялась в группу армий «Зюд», даже там численность подразделений едва достигала 50 % от уровня 1941 г. В ходе кампании этот показатель удалось увеличить до 70 %, в то время как в группах армий «Норд» и «Митте» он, напротив, упал в среднем до 35 %.

Группа армий «Зюд» также получила львиную долю всех танков и штурмовых орудий, отправленных на Восточный фронт, включая новые модели с пушками, способными на равных бороться с Т-34 и КВ-1. Всего к моменту начала опе-

рации «Блау» в ее состав входили 46 пехотных, 9 танковых, 4 егерские, 5 моторизованных пехотных, 2 горные и 2 дивизии СС. Также группе армий «Зюд» были приданы 25 дивизий союзников Третьего рейха, но большая часть их должна была прибыть в назначенные районы только осенью. А вот люфтваффе в сравнении с началом Восточной кампании, наоборот, значительно усилились. По состоянию на 20 июня 1942 г. на Восточном фронте насчитывалось 2644 самолета, то есть почти на 1000 больше, чем к началу операции «Барбаросса»! При этом 60 % авиации было сосредоточено в составе 4-го воздушного флота.

Согласно первоначальному плану, операция «Блау» была разделена на три фазы. На первом этапе (Blau I) предполагалось из района Курска и Белгорода нанести мощный удар по войскам советского Юго-Западного фронта и захватить Воронеж – важный железнодорожный узел и промышленный центр. После этого группа армий «Зюд» разделяется на две новые группы: «А» под командованием генерал-фельдмаршала Вильгельма Листа и «Б» под командованием генерал-фельдмаршала Федора фон Бока. Затем в ходе второго этапа (Blau II) немецкие войска поворачивают на юго-восток и, продвигаясь вдоль Дона, отрезают советские войска, обороняющиеся вдоль Северского Донца. Ну и в ходе третьего этапа (Blau III) танковые клинья групп армий «А» и «Б» окружают все советские войска в большой излучине Дона. После этого должно было начаться наступление непосред-

ственно на Кавказ, а попутно и вдоль Волжской поймы – на Астрахань. Интересно, что Сталинград как приоритетная цель в плане не значился вовсе.

Утром 24 июня в штаб 4-го воздушного флота в Курске прибыл генерал-оберст Вольфрам фон Рихтхофен. У него было всего четыре дня на то, чтобы изучить новый театр боевых действий и провести соответствующие встречи и совещания. Ну и традиционно полетать на своем «Шторьхе» вдоль линии фронта. Карьера Рихтхофена, которого фюрер считал «своим специалистом» и всячески благоволил ему, в этот период находилась на подъеме. Более того, командир VIII авиакорпуса благодаря недавним победам стал самым известным командиром люфтваффе в Третьем рейхе, слава которого затмила всех остальных, включая самого рейхсмаршала Геринга. За плечами Рихтхофена был «зимний кризис», во время которого, несмотря на страшные морозы и метели, люфтваффе смогли оказать необходимую поддержку своим дивизиям и помочь им удержать растянутые оборонительные позиции. Потом был «весенний ренессанс», когда немецкая авиация быстро восстановила силы и провела две крупнейшие операции – разгром советских войск на Керченском плацдарме и штурм Севастополя, попутно нанеся большие потери советскому Черноморскому флоту.

Над Крымом люфтваффе снова полностью господствовали в небе, отразив все попытки советской авиации помешать их действиям. И во всем этом была немалая заслуга Рихт-

хофена, блестящего тактика и профессионального организатора массированной поддержки сухопутных войск с воздуха, а попутно кровожадного садиста, не скрывавшего своего удовольствия от вида полей, усеянных тысячами трупов, и городов, превратившихся в груды испепеленных развалин. Уже во время «Лова осетра» – так называлась операция по взятию Севастополя – фюрер принял решение, что именно Рихтхофен «поведет армии Мордора в бой», пардон, возглавит усиленный 4-й воздушный флот во время нового летнего наступления.

Сам он был невероятно возбужден, наконец-то опять предстояла не какая-то короткая тактическая операция или штурм, а полномасштабное наступление в духе стратегии блицкрига. И он поведет в бой целый воздушный флот, на тот момент самый мощный в люфтваффе. Жаркая летняя погода, огромное количество самолетов на аэродромах, рокот сотен танков, выдвигающихся на исходные позиции, – все это напоминало события годичной давности, когда немецкие войска начали свой поход против Советского Союза. Да, его не удалось сокрушить в ходе одной военной кампании, да, был страшный зимний кризис, а местами даже отступление. Но немецкая армия выдержала удар. А последние успешные операции в Крыму и на Дону почти всем немцам внушали избыточный оптимизм.

Правда, один из полетов вдоль линии фронта едва не оборвал досрочно карьеру любимого воздушного флотоводца

Гитлера. Когда Fi-156 Рихтхофена пролетал на малой высоте над позициями 387-й пехотной дивизии, ее солдаты ошибочно открыли огонь по нему. В результате был ранен второй пилот, пробит топливный бак, а плоскости получили множество пробоин. После аварийной посадки Рихтхофен послал командиру дивизии «благодарность», в которой указал, что ему приятно видеть, как восстанавливается боевой дух немецких сухопутных войск. *«Я прошу эти войска направлять их боевой дух против красных военно-воздушных сил, – написал он. – Видимость была отличной, а самолет имел четкие обозначения, возможно, обстрел был призван оказать приветствие. В таком случае командир VIII авиакорпуса выражает свою благодарность за это и в то же время желает, чтобы аналогичные поздравления в будущем осуществлялись холостыми патронами».* В своем дневнике Рихтхофен был менее тактичен: *«Проклятые собаки! Они стреляют не в русских, а в мой „Шторьх“!»*

Как известно, приготовления немцев не являлись секретом для советского командования. 19 июня инцидент, аналогичный тому, что случился с Рихтхофеном, произошел с офицером оперативного отдела 23-й танковой дивизии майором Рей-хелем. Тот вылетел на Fi-156 в одну из передовых частей, немного заплутал и в итоге попал под обстрел с земли. «Шторьх» совершил аварийную посадку на нейтральной полосе и был полностью разбит. Немецкий патруль, направленный к месту катастрофы, обнаружил, что русские добра-

лись до самолета первыми. Между тем при Рейхеле был детальный план 1-й фазы предстоящего наступления (Blau I), включая «демонстрации» (на каком участке будет предпринята ложная атака), маршруты наступления танковых дивизий, названия всех подразделений, которые примут участие в операции, и первая цель – Воронеж.

Сталин в итоге вообще счел этот «подарок судьбы» дезинформацией, а в штабе Брянского фронта и штабах армий документ лишь приняли к сведению. Более того, некоторые офицеры были уверены, что в случае чего смогут отразить удар. *«Все сделаем, чтобы встретить как следует эту 4-ю танковую армию»*, – самоуверенно заявил в переговорах с вышестоящим командованием начальник штаба 40-й армии генерал-майор Зиновий Рогозный. Но в любом случае подготовка немцев к большому наступлению к востоку от Курска была очевидна так же, как за год до этого на границе. На это указывали усилившийся радиообмен, активизация действий вражеских разведгрупп, гул автомобильных двигателей, не прекращавшийся по ночам, участвовавшие полеты немецкой авиации над прифронтовыми районами и тылом и многие другие признаки. Советские самолеты-разведчики зафиксировали резкое увеличение количества немецких самолетов на ближайших аэродромах, в том числе в Брянске и Курске, а также оживленное и круглосуточное движение по дорогам.

25 июня советские летчики видели большое движение транспорта из Курска в направлении Щигров, а наземные

разведчики разглядели замаскированные деревянные спуски к воде, сделанные на западном берегу реки Тим. На следующий день были получены сообщения о появлении многочисленных замаскированных позиций немецкой дальнебойной артиллерии в том же секторе. На рассвете 27 июня самолет-разведчик зафиксировал на дороге Курск Щигры колонну транспорта длиной 40 км, а днем поступило донесение от зафронтной разведки о том, что на аэродромы в Брянске и Курске перебазировалось несколько авиагрупп, в том числе П./KG4 и I./JG53, а также информация о том, что немецкие самолеты массово перелетают из тылов на передовые посадочные площадки, расположенные вблизи от линии фронта. Все это говорило о том, что гроза вот-вот разразится...

В решающий день 28 июня Рихтхофен встал с постели в 01.45, за полтора часа до начала операции «Блау». А в 03.00 «Шторх» Рихтхофена уже рассекал утреннее небо. Вскоре летнюю тишину нарушил вой сирен «Штук» и грохот артиллерийской канонады. При этом первыми целями пикировщиков стали основной и запасной штабы 40-й армии, а также узел связи в районе деревни Ефросимовка. В ходе точечных авиаударов были уничтожены все радиостанции и рации, а работники штаба понесли большие потери. Радистки попросту разбежались по округе. Командующий армией генерал Парсегов лишь чудом остался в живых. Также был нанесен авиаудар по командному пункту штаба Брянского фронта в Ельце, на который было сброшено 140 фугасных бомб боль-

шого калибра. Квартал, в котором находился данный объект, был практически стерт с лица земли, возникло несколько пожаров, были убиты десятки людей. В результате управление войсками было полностью нарушено на целые сутки.

Как и в июне сорок первого, штурмовики атаковали аэродромы, позиции артиллерии, склады и нефтехранилища, всюду вызывая пожары и разрушения. Затем, поднимая большие клубы пыли, бронированные машины 48-го танкового корпуса устремились вглубь советской территории. Прорвав оборону на стыке 13-й и 40-й армий, уже в первой половине дня передовые части захватили неповрежденным мост через реку Тим и в полдень переправились на противоположный берег. Рихтхофен, видевший все это с воздуха, почувствовал себя оптимистически: *«У меня впечатление, что все пойдет гладко».*

В то время как «Мессершмитты» патрулировали все воздушное пространство над фронтом наступления, двухмоторные бомбардировщики бомбили железные дороги, базы снабжения и сосредоточения резервов на правом берегу Дона. *«Теперь наше летнее наступление распространяется на весь Южный фронт от Курска до Азовского моря, которое мы должны поддерживать как летающая артиллерия, – писал Ханс Райф из 3./KG27, чье подразделение базировалось в Курске. – В воскресенье 28 июня мы были разбужены в 1.00... В 3.25 мы впервые поднялись в воздух и закончили в 20.12, вернувшись после пятого вылета. Фронт находил-*

ся всего в 20–30 км от нашего аэродрома, в начале этого наступления, а затем стал быстро смещаться на восток. Во время этих миссий мы стали свидетелями быстрого продвижения наших войск». В этот день эскадра понесла первую потерю в ходе нового наступления: во время налета на Кочетковку пропал без вести He-111 «1G+HN» из 5-й эскадрильи.

Немецкие войска продвигались так быстро, что это привело к «дружественному огню». Ju-87 несколько раз бомбили свои войска, убив 16 солдат и повредив несколько танков и бронетранспортеров. *«Авиация противника, насчитывавшая до 300 самолетов, только на участке 121-й и 160-й СД 40-й А непрерывно штурмовала боевые порядки частей и командные пункты, – сообщается в журнале боевых действий Брянского фронта. – Одновременно отмечались действия до 200 самолетов... Некоторые орудия не успели сделать ни одного выстрела, как были уничтожены или выведены из строя авиацией противника. По вспышкам орудий противник определял место расположения батарей и подавлял их. Авиация противника сковала действия артиллерии 40А в первый день боя. Тов. Борисенко¹ отмечает, что он ни 28.6, ни 29.6 не видел на поле боя, где он был, нашей авиации, которая бы прикрывала действия наших войск или противодействовала бы противнику, поэтому самолеты противни-*

¹ Подполковник Н. Н. Борисенко – старший офицер Генштаба при штабе Брянского фронта.

ка действовали на низких высотах, бомбя наши боевые порядки и тылы дивизий. После бомбежки эти самолеты вели пулеметный огонь по живой силе, автомашинам и другим целям». В действительности 2-я воздушная армия выполнила в течение дня 253 вылета и отчиталась о 57 уничтоженных танках и 25 сбитых самолетах.

Когда о прорыве немцев, а главное, полном бездействии (как казалось) нашей авиации доложили Сталину, вождь пришел в ярость и в 00.45 29 июня лично позвонил в штаб Брянского фронта. Он потребовал, чтобы ему дважды в сутки докладывали о том, сколько и каких самолетов вылетало на задания, сколько сделано вылетов и каковы их результаты. *«Главная задача авиации фронта завоевать воздух, создать наше подавляющее превосходство и заставить немецкую авиацию, особенно бомбардировщиков, уйти с поля»*, – приказал вождь, попутно потребовав использовать для атак наземных целей не только штурмовики, но и истребители.

Понятно, что выполнить его было невозможно, но зато помогла погода. Когда в штабе БФ выслушивали наставления Сталина, начался сильный ливень, затем под утро над долинами Тима и Кшеня осел туман. Из-за этого на второй день наступления авиационная поддержка была не столь мощной. *«Постоянные грозы сделали дороги, по которым мы двигались, скользкими, как мыло»*, – писал генерал-майор Вольфганг Пиккерт, недавно назначенный командиром 9-й зенитной дивизии люфтваффе. Тем не менее продвижение немец-

ких войск не замедлилось.

1-я эскадрилья KG27 занялась уже привычным делом: охотой за советскими поездами вокруг Воронежа. Об одной из таких атак на перегоне Кшень – Воронеж рассказывал лейтенант Айхнер, для которого служба в люфтваффе началась как раз с операции «Блау»: *«На высоте 200 м He-111 летит вдоль Восточного фронта, который проходит в непосредственной близости от железнодорожной линии. Там мы начали нашу атаку. Мы рыщем вдоль железной дороги из Кшени в Воронеж; это важный транспортный узел, потому что здесь проходит один из последних маршрутов русских из Москвы на Кавказ. На маршруте было достаточно работы. Станции были забиты грузовыми вагонами, часть которых была выгружена или, наоборот, загружена, часть стояла в ожидании паровозов, масса целей для бомб He-111».*

Углубившись в тыл противника, «1G+LN» развернулся и пошел над ней с востока на запад. При этом буквально из каждой деревни раздавались выстрелы зениток и пулеметные очереди, повсюду имелась сильная противовоздушная оборона. *«Мы пошли к следующей станции, – продолжал свой рассказ Айхнер. – Но там было пусто! Где поезда? Которые мы до этого видели в избытке. Между тем раздается очередной выстрел и около нас появляется облако взрыва. На фюзеляже и хвосте появились несколько отверстий, которые были безвредны. Мы гонимся за поездом впереди. Мы*

обрадовались, когда снова поймали „парня”. Унтер-офицер Вайс лежал на прицеле, сказал, что все готово для бомбардировки». Вскоре бомбы со свистом устремились вниз, и вокруг эшелона прогремела серия взрывов. Однако почти сразу летчики почувствовали удар, после чего левый двигатель начал резко вибрировать. Его пришлось остановить. Осмотр показал, что в фюзеляже множество пробоин. По всей вероятности, бомбы попали в вагоны с боеприпасами, вследствие чего ударная волна и осколки накрыли и сам «Хейнкель». Айхлеру удалось некоторое время тянуть в сторону линии фронта, а затем совершить вынужденную посадку на брюхо на кукурузное поле.

«Прочь из машины! Это была единственная мысль после посадки на живот! – вспоминал летчик. – Два человека остались с раненым бортстрелком вблизи машины». Пилот и штурман Йозеф Вайс, взяв пистолет и пулемет, отправились исследовать окрестности. Летчики очень боялись оказаться на советской территории, ибо все были наслышаны об убийствах пленных, а также тяжелых условиях жизни в плену. И это после первых же боевых вылетов! Поле было огромным, дорог не было, а в нескольких километрах к западу виднелось несколько домов. Через некоторое время Айхлер и Вайс слышали шум двигателей. Соблюдая осторожность, они медленно пошли навстречу, оглядываясь по сторонам. Какова же была радость летчиков, когда вскоре они увидели серые силуэты танков с белыми крестами. Это были

передовые части 24-й танковой дивизии.

20-летнему Айхлеру и его экипажу очень повезло, когда он разгуливал по кукурузному полю, в районе Кшень – Касторное погиб весь экипаж «1G+NH» лейтенанта Дитриха Фухрманна из той же 1./KG27. Ну а советская авиация вопреки грозным директивам из Кремля оказала лишь символическую поддержку ведущим тяжелые бои наземным войскам. 2-я воздушная армия осуществила 108 вылетов, летчики доложили о 31 уничтоженном танке и 1 подбитом Me-109...

Поскольку сил имевшихся на данном участке фронта подразделений оказалось явно недостаточно, туда были брошены все самолеты, имевшиеся поблизости. 30 июня в сражении приняли участие истребители 263-го и 737-го ИАП, входившие в состав 270-й ИАД и базировавшиеся в районе Горбачево. Совершив 59 вылетов в сектор Ливны – Касторное, они провели 9 воздушных боев и заявили об 11 сбитых самолетах (6 Me-109², 2 ФВ-198, 2 Ю-87 и 1 Хе-111). Собственные потери составили 6 ЛаГГ-3, «не вернувшихся с задания», еще несколько получили повреждения, но все же смогли вернуться на базы либо совершить аварийные посадки на своей территории. Больше всего пострадал 263-й ИАП, в котором к концу дня осталось всего две исправные маши-

² Здесь и далее обозначения немецких самолетов (как реальных, так и несуществовавших «фантомов» вроде ФВ-198) в советских документах приводятся в соответствии с оригиналом.

ны. Впрочем, подобная ситуация (когда каждый день воевало по два-три самолета) для советских истребительных авиаполков летом 1942 г. была скорее нормой, чем исключением.

Для KG27 «Бёлке» третий день наступления стал тяжелым. А следующий день также стал тяжелым для этого подразделения. Во время налета на район Озерки советские истребители (по утверждению немцев, «Спитфайры») сбили He-111H-6 «1G+GH» унтер-офицера Йозефа Геберла и весь его экипаж погиб. А во время налета на Волово также якобы «Спитфайрами» был подбит «1G+VN» гауптмана Вильгельма Верлина. При этом на самолете был убит штурман, а радист и бортстрелок получили ранения. Однако опытному Берлину удалось вернуться обратно в Курск. В том же районе, но уже час спустя истребителями был поврежден и He-111 «1G+DN» обер-лейтенанта Херцога. Последнему пришлось совершить вынужденную посадку на брюхо в расположении своих войск. При этом были ранены бортмеханик и бортстрелок.

«А ПОТОМ ПОЯВИЛИСЬ ЭТИ «Мессершмитты-110»»

Но наиболее напряженно день сложился у немецких «церштореров», которые использовались в качестве штурмовиков, с малой высоты обстреливая дороги, переправы, артиллерийские позиции и скопления советских войск. *«Взвод залег, поднять невозможно, – рассказывал автору про свой первый боевой опыт под Воронежем Константин Павленков, в то время комиссар, инструктор политотдела 91-й танковой бригады. — Другой взвод убежал, всех, кого сумел собрать, повел в лес. Настроение паническое, все кричат – надо бежать... Доходило до того, что бредущее стадо лошадей или коров принимали за немцев. А потом появились эти „Мессершмитты-110“, которые я запомнил на всю жизнь. Они подходили группами, а потом поодиночке выискивали свои цели, пикируя и обстреливая нас из пушек и пулеметов. Это была страшная вещь, и чисто психологически несущийся на тебя на малой высоте двухмоторный самолет, надсадно ревущий моторами, вызывал панику и ужас. Когда эта штуковина разворачивалась в твою сторону и начинала снижаться, даже я, взрослый человек, буквально клал в штаны, а бойцы вообще визжали, как бабы!»³*

³ В советские годы подчеркивалось, что политработники лично отвечали за

И именно эти ужасающие «цёрштореры» понесли в этот день самые тяжелые потери: сразу 11 Bf-110 (по 3 из I./ZG1, II./ZG1 и II./ZG2, 2 из St./ZG2 и 1 из 2.(H)/23). Из них 2 пропали без вести, 2 были сбиты зенитным огнем, 4 получили боевые повреждения и совершили аварийные посадки на немецкой территории, еще два потерпели аварии из-за отказов двигателей. Погибло и пропало без вести 11 членов экипажей. Так же кем-то из наших летчиков был сбит штурмовик Hs-129B-1 W.Nr. 0192 из 5./Sch.Gl.

Тем временем 30 июня южнее перешла в наступление и 6-я армия генерал-оберста Паулюса. Действовавший в южном

боевой дух личного состава и первыми шли в бой, увлекая за собой остальных. А вот в нынешних многочисленных кинофильмах (точнее, киноподелках) про войну комиссаров, наоборот, принято изображать одержимыми злодеями (даже, прямо скажем, гнидами), которые только и занимались тем, что выискивали «врагов народа», а в лучшем случае отсиживались в теплых штабах, попивая чашек с водкой. Также бытует мнение, что все комиссары были исключительно евреями, по-тому-де немцы и расстреливали их первым делом. В действительности в политработники, как правило, брали людей с хорошим образованием (даже педагогическим), с большим жизненным и профессиональным опытом. Являясь более взрослыми и более культурными людьми, они были призваны одним своим присутствием придавать уверенности необстрелянным новобранцам, воспринимавшим их как отцов. Константина Павленкова призвали на политработу с должности учителя сельской школы в Большом Болдине. Попав на фронт в 32-летнем возрасте, он стал для молодых бойцов настоящим фронтовым отцом. «Все офицеры и солдаты буквально жались ко мне. В первый же день я понял три вещи: я ничего не понимаю в войне, на меня возложена ответственность за пугливых солдат, 19-летние бойцы совершенно безынициативны и им требуется постоянная „отеческая” забота. Так мне и пришлось стать „отцом” для целого батальона», – вспоминал он.

секторе IV авиакорпус генерал-oberста Курта Пфлюгбейля также оказывал войскам сильную поддержку. На линии обороны советских войск обрушились сотни тонн осколочных, фугасных бомб и тысячи «дьявольских яиц» SD2. Ударами штурмовиков и пикирующих бомбардировщиков были разрушены штабы, системы связи и атакованы пути снабжения советских войск. В этот день немецкие бомбардировщики произвели налеты на железнодорожные узлы в Воронеже, Мичуринске и Валуйках. *«30.6.42 полк сосредоточился в районе Верхняя Дубинка – Евдокимов и занял боевой порядок с задачей прикрытия путей отхода пехоты и артиллерии к переправе через р. Оскол в Волоконовке, – сообщает журнал боевых действий 1261-го зенитно-артиллерийского полка. – В течение 4,5 часов полк отражал непрерывные групповые атаки авиации противника. Всего в звездном эшелонированном налете участвовало 250 самолетов противника типа Ю-88 и „Ме-Ягуар“. За день групповым огнем полка было сбито 5 самолетов противника (3 Ю-88 и 2 „Ме-Ягуар“)».*

За «Мессершмитт-Ягуар» (Ff-162 Jaguar) неопытные зенитчики принимали внешне похожий на этот серийно не производившийся самолет все те же «церштореры» Ff-110 из ZG1 и ZG2. Недавно сформированный 1261-й ЗенАП прибыл на фронт только 12 июня, а вскоре после этого боя подразделение отправили в тыл – прикрывать от налетов авиации железнодорожную станцию Калач и переправу через Дон.

В тот период зенитные полки из-за нехватки матчасти формировались по сокращенному штату 050/142 – три батареи по 4 орудия в каждой и две пулеметные роты. Например, 1264-й ЗенАП, который так же участвовал в отражении массированных налетов на позиции 21-й армии 30 июня, был сформирован в начале июня в Подольске. Правда, технику – 12 37-мм зениток, 8 строенных пулеметов «Максим» и 6 12,7-мм пулеметов – подразделение получило только 12 июня, по прибытии на фронт. Там же полк получил и транспорт: 41 автомобиль, в том числе по 12 «Доджей» и «Виллисов», 2 «Форда», 2 «Джемси», 8 ГАЗ-АА и 1 ГАЗ-ААА. А уже на следующий день бойцам пришлось вести огонь из только что полученных орудий.

В полдень 1 июля 4-я танковая армия отправила 16-ю моторизованную пехотную дивизию на юго-восток к Старому Осколу, в то время как 100-я легкая пехотная дивизия 6-й армии повернула на север вдоль реки Оскол. По замыслу фон Бока они должны были окружить основные силы советских 21-й и 40-й армий. Однако замысел на сей раз удался лишь частично. Хотя уже к вечеру этого дня части 6-й армии захватили плацдармы на восточном берегу реки Оскол, 16-я МПД вскоре наткнулась на советские танковые части и запросила помощи с воздуха. Однако Рихтхофен обвинил мотопехоту в трусости, мол, испугалась «сильного врага», который «просто выехал навстречу на трех грузовиках!». Когда же штурмовики и бомбардировщики все-таки появились в

районе Старого Оскола, большей части советских войск уже удалось отойти. Советское командование все-таки сделало вывод из катастроф в Керчи и под Харьковом. При малейшей угрозе охвата и окружения войска сразу получали добро на отход. В результате котел, к разочарованию фон Бока, оказался почти пустым.

Вечером «Штуки», «Хеншели», а также зенитчики VIII авиакорпуса отразили плохо организованную контратаку сразу четырех советских танковых корпусов в семидесяти километрах к западу от Воронежа. В степи танки KV-1, T-34 и T-60 стали легкой добычей для новых штурмовиков Hs-129, а также «церштореров» Vf-110. Заходя с тыла, они вставали в круг и без труда расстреливали их из пушек, целясь в моторные отсеки, которые почти не имели бронирования. В результате только 16-й танковый корпус потерял, в том числе вследствие авиаударов, 68 танков, в том числе 15 тяжелых.

«Противник почти в точности реализует свой план, изложенный в захваченной 19.6 директиве, – констатировал штаб Брянского фронта. – Направление главного удара – Воронеж, удар в направлении Ливны, Елец и Задонск – прикрытие удара главного направления». Однако о дальнейших намерениях немецкого командования оставалось только гадать, так как через Воронеж немцам открывалась прямая дорога на Тамбов, Саратов, возможно, даже Куйбышев, а Сталин и вовсе испугался, что это новое наступление на Моск-

ву!

Когда вечером 2 июля оперативная группа штаба Брянского фронта, отправившаяся в Воронеж руководить растянувшимся на восток левым флангом, прибыла в город, офицеры увидели там пугающую картину, до боли напоминавшую кошмарное лето годичной давности. Повсюду виднелись следы бомбежки, многие здания лежали в руинах, в небо поднимались огромные столбы дыма от пожарищ, которые почему-то никто не тушил. На улицах повсюду валялись трупы лошадей и обрывки проводов, а по шоссе, ведущему на восток, тянулись бесконечные вереницы беженцев, в основном женщины, обвешанные узлами, и плачущие дети. Начитавшись в газетах пропагандистских статей о людях зверствах гитлеровцев на оккупированных территориях, большинство жителей Воронежа, узнав о приближении немцев, в панике бежали из города.

Уже вечером 3 июля, преодолев за шесть дней 130 км от исходных позиций, передовые подразделения 24-й танковой дивизии и дивизии «Гроссдойчланд» достигли Дона в районе городков Семилуки и Гремячье. К тому моменту 40-я советская армия была полностью разгромлена и разделена на три изолированные части. Некоторые подразделения отошли на юг, несколько дивизий оказались в тылу у противника в районе Касторного, а на восточный берег Дона успела отойти лишь 232-я стрелковая дивизия. Поэтому уже утром следующего дня немцы, не встречая сопротивления, форсирова-

ли реку, а к вечеру группа автоматчиков проникла в рощу Длинная, расположенную на южной окраине Воронежа, откуда стала обстреливать улицы города. Им удалось подстрелить даже несколько высокопоставленных офицеров, в частности, был ранен начальник управления артиллерии Брянского фронта генерал-майор Дмитриев. Наступление активно поддерживали «церштореры», которые с малой высоты бомбили и обстреливали позиции советских войск, дороги и тылы. Они же снова понесли серьезные потери, в районе Воронежа зенитным огнем были сбиты Vf-110E-1 W.Nr. 4018 «2S+LN» и Vf-110E-2 W.Nr. 4403 «2S+CP» из II./ZG2. Оба экипажа погибли. Еще два сто десятых были подбиты советскими истребителями.

В этой кампании немецкие «церштореры», можно сказать, обрели «вторую молодость», став одним из основных самолетов поддержки сухопутных войск наравне со «Штуками» и «Хеншелями». Причем они в прямом смысле слова играли роль «разрушителей», обстреливавших войска на марше, подавлявших артиллерию, атаковавших железнодорожные эшелоны, аэродромы и дороги в тылу противника. Но они же несли и самые высокие потери. Только за первую неделю операции «Блау» – с 28 июня по 4 июля – ZG1 и ZG2 потеряли 23 Vf-110, из которых 7 было сбито огнем с земли, 6 пропало без вести и как минимум 3 сбиты и подбиты советскими истребителями. Еще несколько «церштореров» отделались повреждениями.

Согласно первоначальному плану операции «Блау», немецкие войска не должны были ввязываться в бои за Воронеж, а сразу поворачивали на юг. Однако командующий группой армий «Зюд» генерал-фельдмаршал фон Бок все же не смог преодолеть соблазн захватить город, который ему не удалось взять в ноябре 41-го. К тому же он находился на возвышенности, господствовавшей над всей окружающей местностью, и был удобен в плане создания новой оборонительной линии. Доверившись оптимистическим докладам военных, Гитлер в итоге принял компромиссное решение: все танковые дивизии отправить на юг – вдоль Дона, а пехоте продолжать наступление на Воронеж.

5 июля люфтваффе осуществили массированные налеты на город и его окрестности, продолжавшиеся с утра до поздней ночи, а также линии связи и железнодорожные перегоны Воронеж – Грязи, Воронеж – Лиски, Отрожка – Мичуринск и другие. Пикирующие бомбардировщики и «церштореры» бомбили и обстреливали эшелоны с эвакуируемым имуществом, ранеными и беженцами, местами полностью парализовав движение. *«На станции Тресвятская движение было парализовано прямым попаданием авиабомб в железнодорожное полотно и служебные помещения, – сообщает журнал боевых действий 83-го отдельного строительного железнодорожного батальона, прибывшего на Юго-Восточную железную дорогу в начале июля. – Были разрушены все станционные пути. Были разбиты и сгорели 20 вагонов. Перегон*

Сомово – Тресвятская был парализован прямым попаданием авиабомб в стоящие эшелоны, эвакуируемые с народным достоянием и ценностями города Воронеж: и ранеными бойцами и командирами Красной армии. Эшелоны стояли почти один за другим от станции Отрожка до станции Графская. Эшелонами, идущими к фронту, с танками и другим военным грузом, была занята железнодорожная линия от станции Грязи до станции Графская. Таким образом, была выведена из строя железнодорожная линия, питающая весь Воронежский фронт». На 155-м км перегона Сомово – Тресвятская масштабы разрушений были такими большими, что железнодорожники не стали восстанавливать пути, а проложили их в обход.

С 4 по 6 июля станция Графская многократно подвергалась авиаударам, причем только с 05.30 до 20.00 6-го числа было зафиксировано 19 налетов группами от 6 до 30 самолетов! В результате были разрушены все станционные пути и постройки, водонапорная башня, депо и электростанция, телефонная станция, уничтожен 71 вагон и один паровоз, порваны все провода связи. Движение было парализовано на трое суток, причем бойцам 83-го ОСЖДБ пришлось трудиться круглые сутки без сна и отдыха, сбрасывая сгоревшие вагоны в кювет, восстанавливая рельсы, вручную направляя прибывающие паровозы и регулируя движение.

В результате налета на станцию Усмань 5 июля на путях взорвался эшелон с боеприпасами, ударной волной и

пожарами были разрушены все пути и постройки, а полторы тысячи неразорвавшихся мин и снарядов разлетелось по всей округе. Там движение было парализовано на 22 часа. В этот же день массивной бомбежке подверглась и станция Грязи-Сталинградские. В результате было разрушено свыше 800 м путей, железнодорожное депо, кузнечный и слесарный цеха вагоноремонтного завода, повреждено 26 вагонов и 9 паровозов (один сброшен с пути). Большинство станций не имело никакой противовоздушной обороны, поэтому люфтваффе действовали практически безнаказанно.

Ударам подвергались не только прифронтовые железнодорожные объекты, но и цели в глубоком тылу. 8 и 9 июля немецкие бомбардировщики дважды атаковали важный железнодорожный узел Ртищево, расположенный на железной дороге Тамбов – Саратов. А в ночь на 10 июля «Хейнкели» из I./KG27 совершили налет на станцию Поворино. В результате там возник огромный пожар. *«Мы видели огонь на расстоянии 100 км, – писал лейтенант Хорст Айхлер. – Прибыв в район цели, мы увидели большие склады во дворе станции, объятые ярким палящим пламенем. В небо на высоту 4000 м поднимался черный как смоль гриб. Мы облетели его на высоте около 3200 м и были просто потрясены результатами нашей работы».* Помимо железнодорожных целей люфтваффе наносили удары по советским танкам, складам боеприпасов и аэродромам к северу и северо-востоку от Воронежа.

Воздушные бои, проходившие в районе Воронежа, тоже были успешны для немцев. Например, I./JG3 только за 8 июля одержала 8 воздушных побед, сбив 4 ЛаГГ-3, 3 «Бостона» и 1 МиГ-3 и потеряв при этом только один Vf-109F-4/Троп W.Nr. 10243 унтер-офицера Вильгельма Криниуса из 3-й эскадрильи. Последний был объявлен пропавшим без вести, но потом вернулся в свою часть. И это была единственная потеря немецких истребителей в тот день. На следующий день действовавшая в районе Воронежа JG3 потеряла один самолет – пропал без вести Vf-109F-4 W.Nr. 13352 унтер-офицера Г. Шиллера из 6-й эскадрильи. А вот во 2-й воздушной армии одна лишь 288-я ИАД, сформированная в начале июля в составе трех авиаполков (292, 721 и 753-й ИАП), за три дня с 6 по 8 июля потеряла в воздушных боях 24 самолета и 13 летчиков. В свою очередь, практически все заявленные подразделением воздушные победы не находят подтверждений⁴.

Зенитные подразделения люфтваффе также действовали успешно. К примеру, 10-я зенитная дивизия с 28 июня и 6 июля помимо 30 сбитых самолетов записала на свой счет 50 танков, а также многочисленные артиллерийские батареи и разрушенные полевые укрепления.

После захвата большей части Воронежа 9 июля Глав-

⁴ С 6 по 23 июля 288-я ИАД потеряла 42 самолета (28 ЛаГГ-3 и 14 Як-1) из 64 имевшихся и 23 пилота. После этого 292-й и 753-й ИАП были расформированы, а 721-й отправлен на доукомплектование.

ное командование вермахта расформировало группу армий «Зюд», заменив ее двумя отдельными группами армий «А» и «Б». Последнюю, вопреки первоначальным планам, возглавил фельдмаршал фон Вайхс. Фон Боку же неожиданно пришла телеграмма от фюрера со словами: «Поздравляю вас с выходом на пенсию». Эта довольно нелепая и ничем не мотивированная отставка стала первой в череде весьма странных кадровых решений, сопровождавших всю летнюю кампанию вермахта 1942 г. С Боком, можно сказать, ушла целая эпоха, он был последним из крупных германских военачальников, причастных к блестящим маневренным наступательным операциям 1940–1941 гг. и еще остававшимся при делах. И совершенно не случайно, что уход Федора фон Бока, который блестяще, в духе лучших традиций блицкрига провел первую фазу операции «Блау», совпал с тем, что стратегия немецкого командования (как в части использования сухопутных войск, так и авиации) окончательно утратила здравый смысл и стала приобретать все более странные формы.

9 июля начался второй этап наступления. Советские войска продолжали отходить, и командование вермахта, несмотря на небольшое количество пленных, испытывало оптимизм. *«Мы готовы нанести сокрушительное поражение врагу здесь, в большой излучине Дона. Большой успех четко виден»*, – писал в дневнике командир 9-й зенитной дивизии генерал Вольфганг Пиккерт. Потери самолетов и легчиков в этот период быстро пополнялись, так что боевая мощь авиа-

ционных подразделений не уменьшалась. Так, I. и III./KG27 помимо 5 машин, потерянных в первые дни операции, к 10 июля лишились еще 4 машин, кроме того, два «Хейнкеля» вернулись с повреждениями 70–80 %. Однако число боеспособных машин к этому времени было даже больше, чем месяц назад: 21 исправный бомбардировщик в первой группе и 20 в третьей.

Глава 2

Воздушная битва над Доном

Странное наступление

К лету 1942 г. город на Волге, на который было нацелено германское наступление, являлся одним из важнейших промышленных центров Советского Союза, уступая в своем значении разве что Горькому. Достаточно сказать, что тракторный завод имени Дзержинского производил половину всех средних танков Т-34, а металлургический завод «Красный Октябрь» был основным производителем высококачественных сталей для танковой, авиационной и подшипниковой промышленности. Завод № 221 «Баррикады» на тот момент был главным производителем трехдюймовой дивизионной артиллерии. Там выпускались 76-мм пушки УСВ-БР, являвшиеся модификацией Ф-22-П (УСВ). Поскольку второй производитель – завод № 92 в Горьком – постепенно переходил на выпуск орудий ЗиС-3, выпуск трехдюймовок там на время сократился, и большая часть таких систем поступала на фронт именно из Сталинграда.

В начале июля о грозящей городу опасности говорили разве что участвовавшие полеты самолетов-разведчиков. На-

пример, утром 1 июля самолет, опознанный постами ВНОС как Хе-111 (в действительности Ju-88D-1), пролетел над Бузиновкой и Суровикино. Затем второй разведчик достиг большой излучины Дона в районе Ново-Яблочного. Утром 3 июля одиночный самолет на большой высоте пролетел в районе Новоанненского и станции Рогожино. На следующий день в 09.01–09.45 разведчик прошел по маршруту Зимовники – Котельниково – Верхне-Курмоярская и затем удалился в сторону Новочеркасска. Утром 5 июля был зафиксирован очередной полет, маршрут которого проходил до Тормосина и Нижне-Чирской и далее вдоль железной дороги. 6 июля было зафиксировано два пролета разведчиков на дальних подступах к Сталинграду, 8 июля – три, 9 июля – один, 10 июля – три. Интересно, что над самим городом немецкие самолеты не летали и даже близко не приближались к нему. И не потому, что боялись перехватчиков из 102-й ИАД ПВО (за указанные дни те ни разу не смогли даже установить визуальный контакт с целями), а скорее всего, чтобы раньше времени не выдать цели наступления.

По состоянию на 10 июля в состав упомянутой авиадивизии входило 5 авиаполков (439, 629, 651, 652 и 788-й ПАП), в которых насчитывалось 56 истребителей, в том числе 29 И-16, 10 И-15, 9 Як-1, 8 МиГ-3 и 8 И-153.

Боевой состав 102-й ИАД ПВО по состоянию на 10 июля 1942 г.

Полк	Аэродром	Число исправных самолетов
439-й ИАП	Бекетовка Котельниково	6 МиГ-3 2 МиГ-3
629-й ИАП	Воропоново Суровикино Астрахань	17 И-16 6 И-16 6 И-16
651-й ИАП	Морозовская	2 И-15бис, 3 И-153
652-й ИАП	Котельниково	8 И-15бис, 5 И-153
788-й ИАП	Бекетовка Суровикино Астрахань	5 Як-1 2 Як-1 2 Як-1
Всего		56 (29 И-16, 10 И-15, 9 Як-1, 8 МиГ-3, 8 И-153)

В самом Сталинграде после прорыва немцев к Воронежу усилилась тревога. 4 июля городской комитет обороны принял постановление «О мерах усиления противопожарной обороны г. Сталинграда», в котором, в частности, говорилось:

«Начальнику МПВО Д. М. Пигалеву (председателю горсовета депутатов трудящихся) в декадный срок:

а) привести в полную боевую готовность все имеющиеся противопожарные звенья групп самозащиты жилых домов, учреждений и предприятий и комсомольско-молодежные взводы и участковые команды МПВО, полностью их укомплектовать и оснастить положенным по таблице имуществом...

в) установить непрерывное несение пожарной постовой службы в жилых, общественных и производственных зданиях...»

Принимались и другие меры по усилению средств местной противовоздушной обороны: совершенствовались линии телефонной и радиосвязи для зенитной артиллерии и прожекторных станций, повысилась требовательность к соблюдению светомаскировки. Все формирования МПВО отныне находились на казарменном положении. Жители города вновь принялись рыть пожарные водоемы, восстанавливать старые и строить новые убежища и щели.

11 июля немцы захватили Кантемировку и Старобельск и их передовые части находились в 320 км от Волги. При этом выполнить в полной мере план второй фазы операции – окружение советских войск в районе Северского Донца – не удалось, как по причине того, что эти самые войска очень быстро отходили, так и из-за упомянутой задержки части подвижных соединений под Воронежем. Тем не менее обстановка выглядела для противника благоприятно. Впереди больше не было ни крупных соединений советских войск, ни оборонительных рубежей. Хотя в тот же день 12 июля по приказу Ставки был образован Сталинградский фронт под командованием маршала Тимошенко в составе 21, 62, 63, 64-й армий, на тот момент он представлял собой скорее импровизированный заслон, чем полноценную армейскую группу. 21-я армия была изрядно потрепана в только что закончившемся сражении и отошла на северный берег Дона, а 63-я, еще находившаяся в стадии комплектования, тоже спешно оборудовала оборону по берегу реки от Бабок до Серафи-

мовичей. Эти армии прикрывали скорее направление на Камышин и Саратов, нежели путь на Сталинград. И только одна 62-я (бывшая 7-я резервная) армия расположилась с севера на юг по линии Клетская – Калмыковский – Суровикино. На тот момент в ней числилось всего шесть стрелковых дивизий, насчитывавших 74 600 человек и располагавших 1340 минометами и 504 орудиями. Юго-западные подступы к Сталинграду не были прикрыты вообще, части 64-й армии еще только находились в пути, причем в эшелонах, двигавшихся разными путями. А главное, на этом участке почти не было зениток, отбиваться от вражеских самолетов было нечем... Согласно ведомости боевого и численного состава, по состоянию на 15 июля весь Сталинградский фронт имелось лишь 65 зенитных орудия, из которых 48 находились в полосе 21-й армии, то есть на левом берегу Дона.

Тем временем вермахт продолжал наступать, как паровой каток. Целые армии, оказавшиеся у него на пути, раскатывались, как асфальт. Например, 28-я советская армия, по которой в начале июля пришелся главный удар 6-й армии Паулюса, понесла очень большие потери и в полном хаосе, подвергаясь постоянным ударам авиации, к середине июля отошла в район Кантемировки, где попала уже под удар стремительно наступавших частей 4-й танковой армии. И в итоге была практически уничтожена и рассеяна на широком пространстве. 13 июля в районе Миллерово соединились наступавшие с северо-запада подразделения 40-го танкового кор-

пуса и двигавшиеся с запада подразделения 3-го танкового корпуса. В образовавшийся котел попали части 9-й и 38-й армий, а также остатки 28-й армии. И хотя значительной части этих войск, бросив артиллерию и другую тяжелую технику, удалось вырваться из окружения, 5 стрелковых дивизий были полностью разгромлены, в плен попало 73 500 человек, а в качестве трофеев немцам досталось 422 пушки и 109 танков.

Типична была судьба 38-й стрелковой дивизии (второго формирования), которая была сформирована весной 1942 г. в солнечной Алма-Ате. Подобные соединения, не вникая в разнообразие живших в Советском Союзе национальностей, немцы обычно называли «монгольскими». В мае в составе 28-й армии Юго-Западного фронта дивизия участвовала в неудачном наступлении на Харьков, где понесла тяжелые потери. В начале июля остаткам подразделения удалось с другими частями, испытывая многочисленные лишения, пешком дойти до окрестностей Миллерово, где они все-таки оказались в окружении. *«Дивизия 13 июля была окончательно окружена противником и рассеяна, – говорится в чудом сохранившемся (не полностью) журнале боевых действий 38-й СД. – Установить связь не представлялось возможности, боеприпасов, продовольствия и горючего дивизия не имела. Люди рассеялись на группы и мелкими группами начали выход из окружения. В этом окружении дивизия потеряла до 90 % личного состава и материальной части».* В

итоге 16 июля лишь около 60 человек достигли позиций 62-й армии (позднее вышло еще несколько небольших групп). После этого остатки 38-й дивизии были отправлены на отдых – на берег Волги у поселка Рынок в Сталинграде, там же проводилось доукомплектование.

Люфтваффе активно поддерживали наступление. В 15.15 12 июля He-111 совершили налет на Морозовскую, сбросив на нее около 100 фугасных бомб. В результате были повреждены стоящие на станции эшелон с горючим, два санитарных поезда, разрушено 20 домов. Погибло около 50 человек, в основном раненые бойцы. Взлетевшие на перехват с аэродрома Морозовская командир 102-й ИАД ПВО подполковник Иван Красноюрченко (на И-16) и летчик 651-го ПАП Казинов (на И-153) сбили по одному бомбардировщику. Кроме того, капитан Н. А. Смирнов из 788-го ИАП доложил о том, что в районе Меловатого он сбил разведчик Хш-126.

Утром 13 июля люфтваффе совершили повторный налет на Морозовскую, сбросив на нее около 500 фугасных бомб. В результате были разрушены вокзал, водокачка, элеватор и несколько десятков жилых домов. На путях сгорело несколько эшелонов. Вылетевшие на перехват летчики 102-й ИАД ПВО оптимистично доложили о пяти воздушных боях и четырех сбитых бомбардировщиках.

Тем временем 48-й танковый корпус, в состав которого входили 24-я танковая и 29-я моторизованная пехотная ди-

визии, продолжил стремительное наступление. Но не на восток – к Сталинграду, а на юго-восток. Уже 15 июля, преодолев за трое суток 125 км по открытой степи, немецкие танки ворвались в полуразрушенную в ходе авиаударов Морозовскую, расположенную ровно посередине между Ростовом-на-Дону и Сталинградом. А после этого корпус, у которого были все шансы (особенно при массивированной поддержке люфтваффе) за 10–12 дней достичь Волги, и вовсе повернул на юг – на Цимлянскую.

Дело в том, что уже после взятия Воронежа и прорыва к Дону Гитлер решил, что советская оборона разваливается, как прошлым летом. А потому нет необходимости «терять время», последовательно достигая поставленных целей, как это было предусмотрено планом «Блау». Отстранив от командования фон Бока, который лично участвовал в разработке операции и настаивал на первоначальном варианте, он приказал немедленно, не дожидаясь прорыва к Волге, повернуть 4-ю танковую армию на юг и, форсировав Дон на широком фронте, основными силами наступать на Баку.

Советское командование тоже не вполне адекватно оценивало обстановку и допускало серьезные просчеты. Опасаясь, что немцы форсируют Дон и двинутся на север – на Тамбов и Саратов, оно отправляло львиную долю имевшихся войск и резервов на этот растянутый участок, который сами немцы сначала обороняли лишь слабыми заслонами, а в дальнейшем поэтапно передавали второсортным войскам союз-

ников. Тот факт, что к середине июля передовые части немцев до сих пор не достигли линии Клетская – Суровикино, хотя, по всем грубым расчетам, их танки уже должны были раскатывать наспех собранные дивизии Сталинградского фронта, и обрадовал и одновременно насторожил наших генералов. Куда же они подевались, черти эти? Неужели какой-то новый и коварный обходной маневр задумали?!

Вести разведку и определять местонахождение противника поручили 629-му ИАП, базировавшемуся на аэродроме Суровикино. Во-первых, приданная фронту 8-я воздушная армия еще не освоила местность, а ориентировка осложнялась однообразными степными пейзажами, во-вторых, сами летчики этого полка, наоборот, отлично знали весь район к югу от Дона. Уже утром 12 июля пара И-16 летчиков Бурнояна и Завалишина, облетев довольно большую территорию, обнаружили передовые части немцев, они находились в Боковской, то есть примерно в 75–80 км от района, в котором окапывалась 62-я армия. В следующие два дня «ишаки» регулярно наведывались в тот район и периодически даже обстреливали грузовики и мотоциклы. При этом немецких самолетов в воздухе не было видно вообще, да и никакого движения на восток из Боковской не было заметно. Странное какое-то наступление!

В действительности летчики наблюдали в районе Боковской лишь небольшие передовые отряды 100-й егерской и 113-й пехотной дивизий, которые остановились из-за

нехватки бензина для автотранспорта и в ожидании остальных частей 6-й армии, еще находившихся под Старобельском и севернее. Поэтому-то между вермахтом и Красной армией на данном участке и образовалась своеобразная нейтральная полоса шириной в 70 км. А вот 24-я танковая дивизия, продвигавшаяся на юг вслед за передовыми частями 48-го танкового корпуса, была задержана в Морозовской и позднее передана в состав 6-й армии. Она-то и стала первым ударным подразделением, с которым потом встретились войска 62-й армии.

18 июля штаб Сталинградского фронта, еще не успевший даже подготовиться к обороне, получил неожиданный приказ перейти в наступление вдоль железной дороги на Морозовскую и Тацинскую с тем, чтобы ударить во фланг немецким войскам, наступающим на юг! В то время как командование просило разъяснений у Москвы, к чему же все-таки готовиться: к обороне или контрнаступлению, приданная фронту 8-я воздушная армия в тот же день провела налеты на Морозовскую, отчитавшись о 25 уничтоженных танках.

Так и не получив четких указаний, на следующий день передовые отряды 62-й армии, до сих пор не имевшей соприкосновения с противником, начали выдвижение на линию Осиновка – Обливская – Тормосин. 20 июля, продолжая это странное наступление, отряды достигли реки Чир, а южнее почти дошли до Морозовской (до города оставалось 6 км), причем без соприкосновения с противником. Вдохно-

вившись этим успехом, Тимошенко даже приказал 64-й армии, которая еще не закончила сосредоточение, внезапной атакой 137-й танковой бригады и 66-й бригады морской пехоты захватить Цимлянскую и установить связь с войсками Северо-Кавказского фронта. В общем, в эти дни в степях к западу от Сталинграда шла эдакая «странная война», когда немцы двигались в одном направлении, не встречая там русских, а наши наступали в другом, не встречая немцев! То же самое касалось и авиации. 8-я воздушная армия господствовала в воздухе, 20 июля было осуществлено 208 вылетов, на следующий день – 255, при этом летчики практически не встречали в небе немецких самолетов. Например, 434-й ОИАП 20-го числа дважды сопровождал бомбардировщики Пе-2 в район Морозовской. В первом вылете в 13.00–14.20 участвовало 16 Як-7Б. Правда, три из них преждевременно вернулись из-за различных технических неисправностей (течь масла и воды), но и оставшихся машин вполне хватило, ибо небо над бескрайней степью было совершенно пустым.

Вечером 17 истребителей совершили повторный вылет с аналогичным заданием. «Пешки» беспрепятственно отбомбились по Морозовской, правда, при возвращении на аэродром Гумрак произошло несколько аварий. *«Капитан Пеший забыл выпустить шасси и сел на „пузу”⁵, лейтенант Александров во второй половине пробега растонолил⁶ ко-*

⁵ Так в документе.

⁶ Так в документе.

стель, развернулся влево и встал на нос, погнут винт, – сообщал журнал боевых действий полка. – Лейтенант Анискин при заходе на посадку с недошагом потерял скорость, зацепил шасси самолет Пе-2 и упал, погнут винт, повреждены шасси, поломана плоскость». Вылет проходил на пределе боевой дальности самолета Як-7Б (200 км), поэтому машины возвращались на базу с сухими баками, и, вероятно, сказывалась нервозность.

Вообще же 434-й отдельный истребительный авиаполк, являвшийся одним из любимых и подопечных подразделений Василия Сталина, базировался на аэродроме Гумрак с 15 июля (до этого воевал на Як-1, но в период с 13 июня по 4 июля на подмосковном аэродроме Люберцы он был перевооружен на новые Як-7Б), много раз летчики вылетали на перехват немецких самолетов-разведчиков и прикрытие железнодорожного перегона Сталинград – Иловля, но ни разу не встречались с противником. Если, конечно, не считать странного перехвата парой Клещева – Паушева некоего самолета «Р-5» и принуждению его к посадке на аэродром полка (этот эпизод отражен в летной книжке). В подразделении воевало много опытных летчиков, ранее отличившихся в других полках и на разных театрах боевых действий. К примеру, капитан Иван Голубин ранее воевал под Москвой в составе 16-го ИАП и только в период с 24 октября по 15 декабря 1941 г. одержал 10 личных и 2 групповые победы. Майор Иван Клещев был переведен в 434-й ОИАП из 521-го

полка, в котором он одержал 3 личные и 4 групповые победы. Майор Борис Пендюр тоже являлся асом. В составе 744-го ИАП, который входил в ВВС 1-й Ударной армии на Северо-Западном фронте он в период с 19 февраля по 25 марта сбил 3 самолета лично и еще 11 в группе с товарищами.

Ну а сами «странности» продолжались недолго. Уже 22 июля передовые отряды 62-й армии встретились с такими же передовыми отрядами 6-й немецкой армии, после чего между ними завязались ожесточенные бои. Это же касалось и неба. «Операцией дня» для 8-й ВА стал налет на аэродром в районе Морозовской (немцы нередко называли его сокращенно – «Моро»). Накануне самолеты-разведчики обнаружили там «скопление» немецких транспортных самолетов, а штабисты сделали вывод, что это *«важнейшая перевалочная база для транспортных самолетов противника, доставлявших к фронту из глубокого тыла фашистской Германии боеприпасы и горючее для автомашин и танков»*. Экипаж разведчика сообщил, что аэродром прикрывается пятью-шестью батареями зениток и пулеметами, а в небе над ним барражируют истребители.

Первым над целью появилось звено Як-7Б, которое, свалившись со стороны солнца, сначала атаковало патрульные Vf-109, а потом сбilo три пытавшихся взлететь по тревоге мессера. Вслед за этим на малой высоте появилась шестерка Ил-2 из 504-го ШАП майора Ф. З. Болдырихина. Невзирая на бешеный огонь зенитных орудий, Илы сбросили на пред-

полагаемые стоянки самолетов фугасные и осколочные бомбы, а также дали залп реактивных снарядов. По итогам налета пилоты отчитались о 37 уничтоженных Ju-52. При этом собственные потери атакующих составили два Ил-2 (командир эскадрильи старший лейтенант Г. К. Зотов и командир звена лейтенант Ю. В. Орлов пропали без вести) и один Як-7Б.

Всего же в этот день 10 машин из 8-й ВА «не вернулись с задания».

Отметим, что советская авиация ежедневно и традиционно отчитывалась о большом количестве уничтоженных вражеских танков, автомобилей и пехотинцев. Например, в этот день летчики 8-й ВА заявили о 26 пораженных танках, 78 автомобилях и «до 100 подвод». Однако журнал боевых действий 6-й немецкой армии приводит куда более скромные цифры: *«По расположению 51-го и 29-го армейских корпусов наносились бомбовые и штурмовые удары, 2 погибших, 6 пропавших без вести».*

23 июля армия осуществила 191 вылет, из которых 113 на атаку наземных целей. О сбитых немецких самолетах не сообщалось, тем не менее кто-то из советских летчиков добился крупного успеха, подбив Fi-156 самого командира VIII авиакорпуса генерала Мартина Фибига. Горящий самолет совершил вынужденную посадку, хотя сама «высокая птица» не пострадала. Кстати, днем ранее, также в своем штабном «Шторхе», был тяжело ранен (во время посадки на

аэродром Таганрог-Норд у самолета отказал мотор) командир JG52 майор Херберт Илефельд.

«8-й авиакорпус поддерживал действия 14-го танкового корпуса многократными ударами „Штук“, истребители сбили над полем боя 10 вражеских самолетов, – говорится в журнале боевых действий 6-й армии за 23-е число. – Деятельность вражеской авиации, особенно над участком 14-го танкового корпуса, усилилась во второй половине дня». В этот день немецкая разведка впервые установила, что в излучине Дона обороняются войска Сталинградского фронта, в том числе 62-я и 63-я армии. При этом некоторым противостоящим советским подразделениям дали весьма точные характеристики: «181-я стрелковая дивизия (186-й и 195-й стрелковые полки), сформирована в мае в Сталинграде из низкокачественного личного состава (штрафники и без кадрового комсостава), впервые на фронте. 192-я стрелковая дивизия (676-й стрелковый полк). Сформирована в мае под Ростовом на основе 102-й стрелковой бригады. В ротах 676-го полка – по 130 человек, 6 легких пулеметов, несколько 5-см минометов».

24 июля люфтваффе нанесли первый мощный авиаудар по позициям 62-й армии, в основном по правому флангу, прилегающему к Дону. Кроме того, сильной бомбежке подверглась переправа через реку в Калаче, на которую было совершено несколько налетов и сброшено около 300 фугасных и осколочных бомб. На следующий день «Штуки» снова неод-

нократно атаковали эту же цель. В результате сама переправа пострадала от близких попаданий, но продолжила работу, попутно в городе были разрушены мельница, райбольница и несколько жилых домов.

Битва за Верхнебузиновку

Тем временем южнее Клетской развернулись ожесточенные танковые сражения. В то время как 14-й танковый и 8-й армейский корпуса немцев прорвались в район Верхнебузиновки, окружив правое крыло 62-й армии, а 3-я моторизованная дивизия вышла на подступы к Калачу-на-Дону, советское командование ввело в бой спешно сформированные из остатков ранее разбитых 28-й и 38-й армий и вновь подброшенных четырех танковых корпусов 1-ю и 4-ю танковые армии. 25 июля наши танкисты нанесли контрудар по острию немецкого клина, перерезав пути снабжения 14-го танкового корпуса немцев. В тяжелом положении оказались и другие части, прорвавшиеся в Верхнебузиновке. Штаб 6-й армии вынужден был запросить срочную поддержку с воздуха: *«Атака всеми силами авиации на противника севернее Калача и севернее Рыжова (Рычковского). Положение 3-й и 60-й моторизованных дивизий критическое! Основные усилия VIII авиакорпуса будут направлены на поддержку 3-й моторизованной дивизии»*. Одновременно с этим немцы отметили и резко усилившуюся активность советской авиации: *«У Среднего Царицынского (25 км севернее Перелазовского) бомбовые и штурмовые авианалеты. В расположении 19-го армейского корпуса днем и ночью разведывательные полеты. На дороги и населенные пункты активные налеты враже-*

ской авиации».

Эти «жалобы» относятся к 24-му числу, когда 8-я воздушная армия осуществила 380 вылетов, причем почти все самолеты, включая истребители, участвовали в атаках наземных целей. В этот день 434-й ОИАП провел свой первый воздушный бой на данном участке фронта. В 16.15–17.20 18 Як-7Б сопровождали группу Пе-2 в район Остров – Добринский. В районе цели летчики увидели группу Ju-87 и атаковали ее. По итогам боя капитану Бабкову, лейтенантам Каюку и Горшкову, старшему сержанту Каушевскому засчитали по одному сбитому «лаптежнику».

Тем временем генерал-oberст Паулюс лично выехал в штаб 24-го танкового корпуса в Липовском. Из Верхней Макеевки он долетел до одной из передовых площадок тактических разведчиков (7-й группы воздушного наблюдения – Koluft.7), откуда в сопровождении нескольких легких танков поехал на автомобиле. Паулюс был удивлен видами местности к югу от Дона, напоминавшими африканскую пустыню, а также тем, что на обширных пространствах не встречалось ни одного немецкого солдата! В штабе постановили: признать сложившееся положение критическим, отказаться от намеченного быстрого форсирования Дона в районе Калача танковыми дивизиями с последующим броском на Сталинград. Паулюс решил сперва подтянуть отставшие позади пехотные дивизии, очистить от русских западный берег Дона и уже затем планомерно двигаться к цели.

«Ночью и ранним утром неприятель, при поддержке многочисленных танков, произвел несколько атак, некоторые из которых были успешны», – докладывал 14-й танковый корпус утром 26 июля. Но уже к обеду в сражении вокруг Верхнебузиновки наступил перелом. С утра до вечера немецкие штурмовики наносили удары по советским танкам, которые в степи были видны как на ладони. А Ju-52 в сопровождении истребителей под шумок сбрасывали контейнеры с боеприпасами и топливом на позиции 14-го танкового корпуса. Активно участвовала в боях и 9-я зенитная дивизия люфтваффе. В течение дня только 3-я батарея 8-го зенитного полка уничтожила и «обездвижила» 4 танка и одну «ракетную установку», потеряв при этом 1 человека убитым, 3 ранеными и автомобиль Kfz.81.

Наши, наоборот, ругали свою авиацию, обвиняя ее в провале операции. *«Действия 1 ТА сильно сковывались действиями авиации противника, – сообщал журнал боевых действий Сталинградского фронта⁷. – Причиной плохих результатов действий за 26.7 следует считать плохое взаимодействие, главным образом, с авиацией. Хрюкину (командарму 8 ВА) нужно крепко разъяснить в отношении взаимодействия, он его не понимает, так как этого требует современный бой».* Также в прорыве немцев обвинили коман-

⁷ 22 июля маршал Тимошенко был снят с поста командующего Сталинградским фронтом без объяснения причин и заменен бывшим командующим 21-й армии генерал-лейтенантом Гордовым.

дующего 62-й армией генерал-майора Владимира Колпакчи, который был снят с должности и заменен генерал-лейтенантом Антоном Лопатиным.

Сталин постоянно требовал от генералов не только упорно обороняться, но и постоянно наносить контрудары и «восстанавливать положение». Недалекий вождь по-детски наивно полагал, что достаточно одного лишь численного перевеса в той или иной технике, а также «решительности» командиров, чтобы «смыть» и «раздавить» противника. «У фронта перевес в танках втрое, абсолютное преобладание в авиации, – говорилось в телефонограмме от Сталина, полученной в 01.45 26 июля. – При желании и умении можно было вдребезги разбить противника... Если Военный совет Сталинградского фронта не способен на это дело, пусть заявит об этом прямо и честно». На что Гордов и Хрущев, разумеется, ответили: «Сделаем...»

Тем временем юго-восточнее Обливской перешло в наступление южное крыло 6-й армии. Немцам с ходу удалось прорвать фронт, после чего их танки устремились к Нижне-чирской. При этом переправы через Чир и Дон в течение 26 июля несколько раз подвергались налетам пикирующих бомбардировщиков, в результате чего отходящие части понесли большие потери, были убиты заместитель командующего 64-й армией генерал-майор Брод и начальник оперативного отдела Штарма-64 подполковник Сидорин. Части 71-й пехотной дивизии достигли Дона. На следующий день немцы за-

хватили плацдарм на восточном берегу в районе Логовского.

В эти дни советским пилотам удалось добиться серьезных успехов в борьбе с «проклятыми рамами». 24-го числа FW-189 из 3.(Н)/12 был поврежден советскими истребителями в квадрате Qul879, но благополучно вернулся на базу с двумя ранеными членами экипажа. На следующий день в районе Морозовской был подбит FW-189 из 5.(Н)/12, который разбился во время аварийной посадки на немецкой территории. Кроме того, летчики 434-го ОИАП доложили о том, что в районе Остров – Калач они атаковали одиночный Do-215 (по документам противника, потерь в этот день на Восточном фронте Do-215 или Do-17 не отмечено) и сбили его. Победу записали лейтенанту Николаю Карначёнку.

25 июля после короткого отдыха и ротации личного состава в бой была кинута и итальянская авиация. С аэродрома Тацинская вылетели 9 истребителей MC.200 «Макки» для сопровождения немецких Ju-87D-1 из 4./StG2. Поставленную задачу итальянцы полностью провалили. По докладу пилотов, в районе Калача их атаковали 15 ЛаГГ-3 (на самом деле это были 6 Як-1 из 183-го ПАП). Летчикам 183-го ПАП капитану В. К. Мазуренко и лейтенанту М. Д. Баранову были записаны по одному сбитому «Макки», при этом потерь в полку не было.

Итальянцы записали себе 3 сбитых советских истребителя и потеряли один свой «Макки», его тяжело раненный пилот соттененте Джино Лионелло выпрыгнул с парашютом

и на полгода попал в госпиталь. Немцы же потеряли 3 «Штуки». В 15 км южнее Клетской был сбит Ju-87D-3 W.Nr. 2280 «Т6+НМ» командира 4./StG2 обер-лейтенанта Мартина Мебуса. Раненый пилот вернулся в часть. В 5 км северо-западнее хутора Нижняя Голубинка был сбит Ju-87D-3 W.Nr. 2442 «Т6+ВМ». Пилот унтер-офицер Эрих Люде выпрыгнул с парашютом, а бортрадист унтер-офицер Вильгельм Мольтер пропал без вести. Еще один Ju-87D-3 W.Nr. 2403 был тяжело поврежден при вынужденной посадке на своей территории и был списан.

26 июля ситуация в небе над донскими степями резко изменилась, и именно этот день можно считать началом настоящей воздушной битвы за Сталинград. Один только 434-й ОИАП совершил 127 вылетов и все с одной целью: прикрытие переправы через Дон в районе Калача.

Первая группа в составе 7 Як-7 Б поднялась в воздух уже в 04.00. В районе переправы наши летчики встретили несколько Vf-109, но те не стали втягиваться в «карусель» и пикированием ушли на свою территорию. А вот вторая группа, отправившаяся на задание в 04.55, встретила над Доном чуть ли не 50 Ju-87, которых прикрывали истребители, и атаковала ее. Если верить советским документам, последующее воздушное сражение закончилось полным разгромом противника. Было сбито сразу 11 «лаптежников», при этом капитан Бабков, летчики Трутнев, Рубцов и Савельев одержали сразу по две победы. Причем все это без каких-либо потерь, толь-

ко два Яка получили попадания в фюзеляж.

Следующий вылет шестерки истребителей в 07.00–08.15 прошел без встреч с противником, а вот группа, вылетевшая в тот же район в 07.55, провела еще один воздушный бой с «Мессершмиттами», который сложился менее удачно, чем предыдущий. При одной воздушной победе (записана старшему лейтенанту Рубцову) был подбит Як-7Б капитана Пешего, который дотянул до аэродрома и совершил аварийную посадку на брюхо, еще два самолета получили серьезные повреждения.

В 09.00 на аналогичное задание отправилась следующая группа в составе 7 истребителей. В районе Калача летчики увидели, как «Штуки» пикируют на переправу и сбрасывают бомбы, а внизу встают водяные султаны и поднимается облако от взрывов. И снова, если верить донесениям наших летчиков, воздушный бой закончился полной победой 434-го ОИАП. Было сбито в общей сложности 9 вражеских самолетов, в том числе 5 Ю-87 и 4 Ме-109. На этот раз больше всех отличился лейтенант Карначёнок, заваливший сразу 2 «лаптежника». В 10.00 довольные собой «сталинские соколы» вернулись на свой аэродром. А навстречу им в тот же район пролетела следующая восьмерка Яков, которой достался куда меньший «улов»: лейтенант Котов и старший сержант Паушев сбили по одному «Мессершмитту».

Следующая группа, вылетевшая на «вахту» над Калачом в 11.05, тоже отчиталась о 3 сбитых Ме-109 (победы записа-

ны Избинскому, Хользунову и Ходакову) без каких-либо потерь со своей стороны. И только 9-й групповой вылет закончился неудачно. В районе цели летчики повстречали мессеры, которые в этот раз уклонились от боя («вот как пугнули мы их!» наверное, подумали наши). При этом полк понес и первую потерю: не вернулся на базу Як-7Б сержанта Маркова.

В 13.40 с аэродрома Гумрак взлетела очередная восьмерка Яков во главе с командиром полка майором Иваном Клещевым. Правда, сразу три машины преждевременно вернулись из-за технических неисправностей. Оставшиеся летчики в районе Калача провели тяжелый воздушный бой с немецкими истребителями, в результате которого Клещев сбил один из них. При этом были подбиты сразу 3 Як-7Б. И если лейтенант Николай Карначёнок смог дотянуть до своего аэродрома и совершить на изрешеченном самолете посадку на шасси, то старший лейтенант Баклан и лейтенант Александров приземлились на брюхо в степи и затем вернулись в Гумрак пешком. В 14.25–15.40 состоялась очередная миссия по прикрытию Калача, в ходе которой лейтенанты Рубцов и Хользунов, старший сержант Паушев сбивали по одному мессеру. Своих потерь в этот раз не было, хотя 2 Як-7Б вернулись на базу с многочисленными пробоинами. Следующие вылеты прошли без воздушных боев.

В общем, если верить рапортам летчиков, 434-й полк стал настоящей грозой VIII авиакорпуса, сбив за один день 30

немецких самолетов при потере 3 своих! Что касается переправы, то налеты на нее продолжались с утра до позднего вечера, за это время было сброшено около 700 фугасных и осколочных бомб. Но, по советским данным, не было ни одного прямого попадания в цель, хотя оба берега Дона были буквально усеяны воронками.

У немцев, очевидно, еще оставались иллюзии по поводу уровня подготовки своих итальянских союзников. В этот день из Тацинской для сопровождения Ju-87D-1 (на этот раз из 6./StG2) вылетели 9 MC.200. В том же районе, что и накануне, они были атакованы 20 ЛаГГ-3 (на этот раз это были упоминавшиеся Як-1 из 296-го и Як-7Б из 434-го ОИАП). В завязавшемся воздушном бою итальянцы потеряли 3 своих истребителя. Тененте Франческо Перони (из 356-й эскадрильи) и сержанте Арриго Золи (из 362-й эскадрильи) погибли, а раненый сержанте-маджоре Адрио Джисмонди спасся, выпрыгнув с парашютом. Сбитые «Макки» в этот день были засчитаны капитану Б. Н. Еременко, старшему лейтенанту А. В. Мартынову (из 296-го полка) и лейтенанту А. Я. Баклану (из 434-го). Сами итальянцы заявили о 6 воздушных победах в этот день. Часть из них подтверждается. Лейтенант И. Л. Лебединский из 296-го полка пропал без вести. Летчик этого же полка лейтенант А. Д. Рябов таранил вражеский самолет и совершил посадку на своей территории с отбитой консолью крыла (это был Vf-110E, который в результате получил только 10 % повреждения и благополучно долетел до

своего аэродрома).

Немцы в этот день потеряли несколько своих истребителей, в том числе и Vf-109F-4 W.Nr. 7646, который был сбит за линией фронта. Его пилот унтер-офицер Карл Курт Ховрат из 1./JG3 был объявлен пропавшим без вести, но через 5 дней, избежав попадания в плен, он вернулся в свою часть.

27 июля 6-й ИАП выполнил 15 вылетов на прикрытие своих войск на правом фланге 62-й армии. Во время первого утреннего вылета в 06.48 группа в составе 2 Як-1 и 4 ЛаГГ-3 в районе Острова подбила До-215, потом, как указано в журнале боевых действий, «преследовали 8 Ю-88, не дав бомбить». А во время второго вылета в 10.00 пара в составе старшего лейтенанта Чижова и лейтенанта Щипачева сбила «Фокке-Вульф истребитель». Так летчики называли «фантомный» двухмоторный истребитель FW-198, за который обычно принимали те самые «рамы». Последние в тот период летали над ближним советским тылом поодиночке, безо всякого эскорта, уповая только на оборонительный огонь и отличную маневренность. Экипажи разведчиков всегда старались избегать боя и заблаговременно скрываться от противника при малейшей опасности. С какой стати «раму» иногда принимали за истребитель, причем действующий индивидуально и, судя по некоторым мемуарам, «крайне опасный» (даже страшнее мессеров!), остается загадкой. Особенно «мода» на этот не существовавший в природе самолет распространилась именно в 1942 г.

По немецким данным, в районе Клетской в результате атаки истребителя был поврежден FW-189 W.Nr. 2277 из 1. (H)/10, который вернулся на аэродром с раненым пилотом и штурманом. Для самого 6-го ИАП этот день стал, можно сказать, роковым. В 10.00, когда взлетала очередная группа истребителей, над аэродромом Илларионовская внезапно появилась пара До-215 (это могли быть только Vf-110E из I./ZG1), которые сбросили восемь осколочных бомб. Одна из них упала прямо на взлетающий ЛаГГ-3 лейтенанта П. М. Шишкина (летчик погиб), вторая взорвалась недалеко от стоявшего на летном поле командира полка майора Л. И. Горегляда, который получил тяжелое ранение в бедро.

После третьего вылета в 14.30 на базу не вернулся ни один самолет из 6-го полка. Один Як-1 был сбит в воздушном бою (летчик выпрыгнул с парашютом), второй на обратном пути по непонятной причине перешел в отвесное пикирование и врезался в землю. А пара ЛаГГ-3 капитана В. М. Воскобайникова и старшего лейтенанта А. Н. Азарова пропала без вести. Позже обломки истребителя Азарова были найдены в районе Калача, в 1 км юго-восточнее деревни Камыши.

Потеря сразу 5 самолетов и нескольких опытных летчиков значительно подорвала боеспособность полка. Летом 1942 г. истребительные полки все еще формировались по сокращенному штату № 015/074 (в составе 2 эскадрилий по 10 истребителей). Когда подразделение попало на участок фронта, где велись активные боевые действия, из-за поломок и

потерь число боеготовых машин очень быстро (за несколько дней) сокращалось на 50–60 %. Какое-то время (обычно две-три недели) истребительным полкам удавалось поддерживать относительную боеготовность за счет интенсификации боевой работы (одни и те же истребители и пилоты совершали по два-три вылета в сутки), но все это, как правило, продолжалось до какого-нибудь «черного дня», какой и случился у 6-го ИАП 27 июля. Причем это вовсе не обязательно было ожесточенное воздушное сражение, просто кого-то сбили, пара других неудачно приземлились, четвертый накрыла шальная бомба. После этого оставался последний этап: вылеты двумя-тремя самолетами и растягивание времени до отправки в тыл на очередное доукомплектование. Именно так обычно «сгорали» истребительные полки в 8-й воздушной армии и других фронтовых соединениях. Нередко «жизнь» ИАПов продлевалась путем фактического объединения с другими, оказавшимися в похожей ситуации, передачи матчасти из уже убывших на пополнение частей и т. п.

Тяжело сложился боевой день и у других полков. Во время взлета с того же аэродрома Илларионовская был сбит Як-1 из 296-го ИАП, его пилот сержант П. Ф. Саунин погиб. Поднятая на перехват дежурная пара молодых летчиков из 148-го ИАП также была сбита. Обломки истребителей и тела старших сержантов А. С. Ангелова и Б. М. Есикова были найдены в 5 км северо-восточнее аэродрома. Кроме того, в

183-м ИАП пропали без вести лейтенанты И. И. Карякин, А. И. Кошелев, старшина А. В. Сухоедов и старший сержант В. К. Рубцов, в 148-м – капитан АГ. Глазырин и старший лейтенант И. В. Борисов.

В этот день «Штуки» продолжали ожесточенно бомбить Калачскую переправу, совершив за день шесть налетов на эту цель. Первый начался в 07.15, а последний в 18.29. Всего было сброшено около 500 фугасных и осколочных бомб, от которых сильно пострадали колонны советских войск, переправлявшиеся через реку.

Для итальянцев этот день закончился очередным фиаско. В районе Калача были сбиты 2 «Макки» из 356-й эскадрильи. Оба летчика, командир эскадрильи капитано Вирджио Теуччи и соттотененте Карло Риччи, погибли. После этого итальянские МС.200 под Сталинградом стали действовать в основном в качестве истребителей-бомбардировщиков, каждый самолет мог нести по две 50-кг бомбы. Реджиа Аэронавтика в основном поддерживала атаки дивизии «Челере», которая совместно с 305-й немецкой пехотной дивизией пыталась ликвидировать советский плацдарм в районе Серафимовичей. Кстати, 25 июля штаб 6-й армии специально довел до сведения всех подразделений информацию, что в этом районе начали действовать итальянские истребители «Макки-200», чтобы зенитчики и солдаты по ошибке не принимали их за русских. Но тем не менее Сержантов никак не мог увидеть подобный самолет в южном секторе в районе Абга-

нерово. Сама «Челере» при поддержке итальянской авиации в течение недели безуспешно атаковала довольно слабые части 21-й армии в районе Серафимовичей, но в итоге так и не смогла выполнить задачу, с трудом заняв лишь пару деревень. И уже тогда наглядно продемонстрировав истинные боевые качества «берсальеров»! В начале августа потрепанную дивизию пришлось вывести в тыл.

Интересно, что пилот И-153 лейтенант В. С. Надеев из 651-го ИАП 27 июля доложил, что в районе той же Клетской он тараном сбил ФВ-187, после чего сумел долететь до своего аэродрома и благополучно приземлиться. И в этот же день в 100 км южнее (в районе Нижнечирской) вылетевший на перехват немецкого самолета лейтенант П. И. Логинов из 2-й эскадрильи 629-го ИАП на своем И-16 в 09.00 тоже таранил мифический «Фокке-Вульф-187». *«Противник уходил бреющим полетом, ведя сильный огонь и пуская ядовитый дым сероватого цвета»*, – писал в своем рапорте летчик.

Упомянутый «ФВ-187» являлся одним из типичных «фантомов» люфтваффе – мифических самолетов, которые регулярно видели и сбивали «сталинские соколы» на разных фронтах, но при этом почему-то никогда не попадавших в руки наших авиаторов даже в виде обломков. К таким относились «Хе-113», «До-29», «Ме-115», «ФВ-198», «До-19» и другие. Причем некоторые из этих «призраков» существовали только в фантазиях, как тот же якобы истребитель «Фокке-Вульф-198», другие имели реальных прото-

типов (под именем «Хе-113» фигурировал не пошедший в серию истребитель He-100). А вот тяжелый двухмоторный истребитель FW-187 «Фальке» действительно существовал, он был построен в количестве девяти экземпляров (три прототипа и шесть машин установочной серии). Однако машина не выдержала конкуренции с Vf-110, не была принята на вооружение, а все построенные самолеты были сведены в эскадрилью ПВО завода фирмы «Фокке-Вульф» в Бремене. Как и в случае с He-100, в 1940 году RLM активно «рекламировало» FW-187 в качестве «нового тяжелого истребителя» для введения в заблуждение потенциальных противников. И достигло цели! В Советском Союзе к этой информации отнеслись со всей серьезностью, и рисунки самолета, наравне с «ФВ-198» и другими фантомами, красовались в справочниках-определителях, таблицах и на стенах авиационных школ. При этом в графах «размах крыльев», «длина», «масса» и т. п. стояли прочерки. Сообщалось лишь, что машина якобы оснащена двигателями DB-601, имеет максимальную скорость 580 км/ч и может использоваться в качестве штурмовика. Учитывая тот факт, что FW-187 был внешне похож на штурмовик Hs-129B, именно с ним чаще всего и путали этот самолет. Ну а что касается «ядовитого дыма», то к этой теме мы еще не раз вернемся...

По данным немецких документов, в этот день в этих районах были потеряны два вполне реальных сто десятых. Vf-110E W.Nr. 2409 из 3.(H)/31 получил боевые поврежде-

ния 80 %, был ранен пилот обер-лейтенант Й. Кохбергер. Bf-110E W.Nr. 3833 из 1./ZG1 также получил боевые повреждения 50 %, был убит пилот унтер-офицер Г. Мелбхаймер и ранен радист ефрейтор В. Шульц. Однако установить, были они повреждены в результате таранных ударов или по каким-то иным причинам, не удалось.

28 июля 1-й танковой армии удалось прорваться к Верхебузиновке и частично деблокировать 184-ю, 192-ю стрелковые дивизии и 40-ю танковую бригаду. 8-я воздушная армия тоже как могла поддерживала атаки 62-й армии, в основном нанося удары по наземным целям (танкам и автомашинам). Был выполнен 361 вылет, летчики отчитались об 11 сбитых самолетах при 10 потерянных.

18 вылетов, в том числе 14 – на разведку войск противника, осуществил 156-й ИАП. Подразделение в начале войны воевало на Ленинградском фронте на истребителях И-16, затем после длительного доукомплектования и перевооружения на ЛаГГ-3 в середине января 1942 г. прибыло на Волховский фронт, где в тот период шли тяжелые бои. За месяц полк потерял в воздушных боях 8 самолетов и 7 летчиков, после чего снова отправился на переформирование на авиабазу Сейма (в Горьковской области). Только 7 июля 156-й ИАП снова вернулся на фронт, теперь на Калининский, но уже 12-го числа летчики получили приказ лететь в Сталинград. С 15 июля полк базировался в Бекетовке, затем на аэродроме Верхе-Кумский. Совершив за две недели 303 вылета,

он отчитался о 4 сбитых самолетах (17 июля – 2 Ме-109, 21 июля – До-217, 27 июля – Ме-109) при 5 потерянных истребителях (16 июля лейтенант И. М. Костеров был сбит в районе Морозовской, а старший сержант М. П. Спирыков пропал без вести в районе Цыпна, 24 июля старший сержант И. В. Задорожный пропал без вести северо-западнее Суровикино, а на следующий день старший сержант Г. А. Горлов не вернулся из вылета в район Калача).

28 июля во время разведывательного полета звено майора Виноградова в районе Ерицкого встретило ФВ-189 и сбило его (не подтверждается), а группа майора А. С. Егорова так же во время разведки в районе Верхне-Чирского сбила 2 Ю-88.

434-й ОИАП осуществил 74 вылета, что составило львиную долю от всей деятельности истребительной авиации в этот день. Первый самолет поднялся в воздух в 04.00, а последний приземлился в 20.10. При этом летчики провели несколько воздушных боев и заявили о 6 сбитых самолетах (5 Ю-88 и 1 Ме-109) при потере 1 Як-7Б (лейтенант Алкидов был сбит в районе Калачской переправы и выпрыгнул с парашютом).

Еще несколько истребителей вернулись на аэродром с пробоинами. *«Деятельность вражеской авиации 28.7 была особенно мощной, – сообщает сводка 6-й немецкой армии. – Из-за большой активности красных воздушных сил не было возможности вести воздушную разведку советских войск*

западнее Дона».

Главными целями люфтваффе снова были переправа через Дон в районе Калача, а также подходящие к ней колонны советских войск. Надо отметить, что несмотря на то, что шел уже второй год войны, советские зенитчики и бойцы ВНОС тоже все еще слабо разбирались в типах вражеских самолетов и всюду видели упомянутые «фантомы». *«В течение суток постами ВНОС отмечены непрерывные одиночные разведывательные полеты ВВС противника в районах Иловля, Дубовка, Калач, Н. Чирская, Котельниково, Зимовники на высоте 200—6000 м самолетами типа Хе-111, Ю-88, Ю-87, Ме-109Ф, Ме-110, ФВ-198, До-17, До-29, До-215, всего отмечено до 230 самолето-пролетов»*, – говорилось в журнале боевых действий 102-й НАД ПВО. А в следующие дни кто-то и вовсе разглядел в небе над Доном и Волгой бомбардировщики «Юнкере-8 9» и «Дорнье-19»!

29 июля передовые части немцев снова оказались в кризисном положении, группе из 30–40 советских танков удалось смять хорватский батальон и подразделения 16-й танковой дивизии, выйдя к командному пункту 14-го танкового корпуса, который пришлось срочно эвакуировать. Его части по-прежнему снабжались только по воздуху, так как все пути снабжения были перерезаны нашими войсками. Ко всему прочему в результате стоявшей жары и постоянных пожаров степь в районе Верхнебузиновки вспыхнула, и солдатам пришлось спасаться не только от вражеских танков, но и от на-

ступавшей всюду стены огня.

Люфтваффе всеми имеющимися на данном участке фронта силами поддерживали оказавшиеся в затруднительном положении подразделения. «Штуки» и штурмовики Vf-109 и Hs-123 наносили удары по позициям советских войск и танкам на западном берегу Дона.

8-я воздушная армия осуществила 291 вылет. По советским данным, было сбито 9 самолетов при 3 потерянных. Летчики отчитались о 28 уничтоженных танках и 59 автомашинах. Как и в предыдущие дни, значительная доля вылетов – 68 – пришлась на 434-й ОИАП майора Ивана Клещева. Свой первый групповой вылет для прикрытия Калачской переправы полк выполнил в 04.30–05.25. В районе цели семерка Яков провела трудный воздушный бой с четверкой Me-109Ф. Капитан Борис Пендюор сбил один мессер, два советских истребителя вернулись в Гумрак с тяжелыми повреждениями. Так, у Як-7Б лейтенанта Прокопенко была пробита система сжатого воздуха, разбито хвостовое оперение и прострелены лопасти винта. С трудом летчику удалось совершить посадку, при которой машина упала на фюзеляж и получила новые повреждения. А вот как журнал боевых действий описывал подробности вылета семерки Яков, состоявшегося в 06.15–07.20: *«Не доходя до района прикрытия в районе Илларионовский нашими самолетами было встречено 6 самолетов противника Хе-111, шедших по направлению к Сталинграду. Звено наших самолетов под командой*

капитана Пендюра атаковало эти самолеты, после атаки они беспорядочно сбросили бомбы в поле и, развернувшись, пошли на запад. Наши самолеты, преследуя и атакуя, гнали их за Дон до района В. Голубая. Один Хе-111, ведущий второго звена, задымил и пошел со снижением. При атаке Хе-111 с близкой дистанции капитаном Пендюром с хвоста Хе-111 была пущена струя газообразного зеленого вещества, предположительно газа». В общем, атака в решающий момент сорвалась будто бы из-за неожиданного и коварного применения противником отравляющих веществ (на подобные факты наши летчики жаловались неоднократно и на разных участках фронта). А вот второе звено все-таки долетело до переправы и сбilo там один Ю-88 (победа записана капитану Ивану Голубину).

В 10.15 эта же группа летчиков снова вылетела на прикрытие переправы у Калача. Там снова не было скучно, по прибытии на место они увидели большую группу «Штук», поочередно пикировавших на мосты, а вся местность внизу была окутана дымом. Если верить донесениям полка, последующий бой опять закончился полным разгромом противника: было сбито 4 Ю-87 и 1 Ме-109. Сразу две победы одержал командир полка майор Клещев, заваливший два «лаптежника». Но не обошлось и без потерь: был сбит Як-7Б лейтенанта Рубцова, который погиб.

Для 156-го ИАП день сложился неудачно, прервав его «белую полосу». Во время вылета на разведку в районе

Ерицкого были сбиты зенитной артиллерией истребители старшего лейтенанта В. И. Самохина и сержанта С. В. Желкова. А в 14.05 аэродром Верхне-Кумский, представлявший собой просто передовую площадку посреди бескрайней степи, был внезапно атакован большой группой Вф-109, которые уничтожили 3 ЛаГГ-3. После этого полк перебазировался в Абганерово, а потом постоянно менял места дислокации.

Немцы отметили многочисленные удары штурмовиков по плацдарму на реке Чир, действия бомбардировщиков и разведчиков в полосе 8-го армейского корпуса на северном фланге 6-й армии.

«Части измотаны морально, командиры настроены панически»

Тем временем разгромить немцев в районе Верхнебузинки не удалось, а 30–31 июля подразделения 13-го танкового корпуса и нескольких стрелковых дивизий, которым удалось прорваться из котла, подвергаясь постоянным авиаударам, в беспорядке отошли на северо-восток к станции Голубая. *«Части измотаны морально, командиры настроены панически, – сообщалось в журнале боевых действий фронта. – Полковник Журавлев, которому была поручена эта группа, пал духом и бездействовал».* 8-я воздушная армия за два дня осуществила 828 вылетов, доложив о 80 поврежденных и уничтоженных танках, 300 автомашинах, 40 конных подводах и 12 сбитых самолетах. Немцы отметили очень сильные бомбовые налеты вражеской авиации по позициям и тылам 51-го армейского корпуса на Чирском плацдарме, осуществленные 30 июля. Потери от бомбардировок оказались очень серьезными (по немецким меркам): в 71-й пехотной дивизии было убито 17 человек и 75 ранено, в 297-й пехотной дивизии – 15 убитых и 79 раненых, в 44-й пехотной дивизии – 1 убитый и 8 раненых.

На следующий день советская авиация в основном бомбила и обстреливала уже позиции 8-го армейского корпуса в северном секторе. Так, 434-й ОИАП трижды группами по

14–15 истребителей сопровождал бомбардировщики Пе-2 в район Липоголовского. В ходе первой миссии летчики стали свидетелями воздушного боя и наблюдали, как сбитый парой мессеров ЛаГГ-3 горящим упал на землю. Звено капитана Ивана Голубина отделилось от эскорта и атаковало немцев. Старший лейтенант Иван Избинский утверждал, что его 20-мм снаряды рвались в фюзеляже Ме-109, после чего тот резким пикированием ушел через облака к земле. Во время второго вылета уже сам капитан Голубин сбил еще один «Мессершмитт», который упал в районе Голубинской.

Собственные же потери 8-й воздушной армии за два последних июльских дня оказались очень большими, только 31 июля пропало без вести 30 самолетов. К примеру, 440-й ИАП потерял за последние два дня месяца сразу 6 ЛаГГ-3 и четырех пилотов – младших лейтенантов И. И. Петрова, И. И. Гутгарца и сержантов В. Д. Дуракова и П. Г. Кулака. Интересно, что 434-й ОИАП, в отличие от других полков, не понес в последнюю декаду июля никаких серьезных потерь и к тому же сохранил большую часть матчасти (был по-прежнему способен выполнять до 60 вылетов в день). Но командование по какой-то причине решило побережь эту элитную часть до лучших времен. Уже в начале августа полк был переброшен для отдыха и доукомплектования на подмосковный аэродром Люберцы. Это в значительной степени «оголило» сталинградское небо перед августовскими сражениями.

Несмотря на некоторые неудачи, Гордову и Хрущеву удалось нанести передовым немецким частям, значительно оторвавшимся от своих тылов, серьезные потери и задержать их. К примеру, 14-й танковый корпус с 23 июля по 2 августа потерял в общей сложности 67 танков и САУ, в том числе 3 Pz. II, 52 Pz. III и 3 Pz. IV. План генерал-oberста Паулюса по быстрому захвату Сталинграда силами выброшенных вперед танковых и моторизованных дивизий провалился. Уже в конце июля штаб 6-й армии, проанализировав состояние частей 14-го ТК, признал все четыре входящие в него дивизии (16-я танковая, 3-я и 60-я моторизованные, 113-я пехотная) «пригодными для ограниченных наступательных задач». В корпусе после тяжелых сражений насчитывалось 205 танков (26 Pz. II, 149 Pz. III, 30 Pz. IV) и 17 штурмовых орудий. Состояние действовавшего южнее 51-го армейского корпуса было несколько лучше: пехотные батальоны имели от 40 до 60 % боевой силы (по немецкой шкале), 24-я танковая дивизия сохранила 85 % боевой силы. Корпус располагал 138 танками (27 Pz. II, 84 Pz. III, 27 Pz. IV), 17 штурмовыми орудиями и считался пригодным для любых наступательных задач.

Понесла потери и зенитная артиллерия люфтваффе. С 26 июля по 3 августа 9-я зенитная дивизия доложила о 26 сбитых самолетах, уничтожении 35 танков, 3 установок залпового огня, 13 орудий и 91 пулеметного гнезда. *«В двух случаях, после оборонительного боя с наступающей пехотой про-*

тивника, на поле боя перед тяжелыми батареями было насчитано 500 убитых», – говорилось в отчете. Собственные потери зенитчиков составили 6 орудий (5 88-мм зениток и 6 калибра 20-мм), 13 автомобилей, 28 убитых и 114 раненых.

«После боев на западном берегу силы армии будут слишком слабы для выполнения дальнейших задач, а именно взятия Сталинграда», – констатировал штаб 6-й армии 30 июля. Паулюс сообщил командованию, что дальнейшее наступление возможно только при участии 4-й танковой армии, после пополнения дивизий и восстановления нормального снабжения. Все эти дни бензин и боеприпасы для танков, вышедших к Дону, доставлялся только транспортными самолетами, перевозившими примерно по 200 тонн горючего в сутки. Посадка и разгрузка осуществлялась на нескольких площадках в степи к юго-востоку от Верхнебузиновки и в районе Нижнечирской. Поскольку на доставку запрошенных Паулюсом 1000 тонн грузов требовалось как минимум 5 дней, он попросил у командования 6-дневную паузу, перед тем как начать новое наступление.

Характерно, что во время боев к западу от Дона ни штаб Сталинградского фронта, ни штабы подчиненных ему армий не жаловались на безраздельное господство вражеской авиации, как это было за месяц до этого под Воронежем. Более того, бомбардировщики и штурмовики люфтваффе появлялись над полем боя лишь эпизодически, в основном нанося удары по переднему краю обороны или атакующим

советским войскам. В ближнем тылу можно было относительно спокойно проводить перегруппировки, бесперебойно осуществлялось снабжение, а в небе нередко можно было видеть воодушевляющие бойцов полеты своих штурмовиков и истребителей.

Все дело в том, что в конце июля – начале августа люфтваффе было попросту не до Сталинграда. 20 июля Вольфрам Рихтхофен прибыл в новую штаб-квартиру в Мариуполе на побережье Азовского моря и на следующий день наконец официально возглавил 4-й воздушный флот. Примечательно, что приказ о назначении был напрямую подписан самим фюрером и вступил в силу еще 3 июля, однако был по какой-то причине задержан рейхсмаршалом Герингом. Штаб флота поначалу встретил Рихтхофена без воодушевления. *«Я действительно имею репутацию ужасного начальника, – писал он в дневнике. – Здесь все боятся моей жестокости. Дела здесь делаются настолько вяло, что я не буду в состоянии долго сдерживать мой темперамент»*. В первую очередь новый командующий считал, что штаб флота погряз в административной и бюрократической работе, удалившись от линии фронта.

Рихтхофен же решил управлять им по привычной схеме VIII авиакорпуса. Последний теперь возглавил его протеже генерал Мартин Фибиг.

Первыми мероприятиями Рихтхофена на новой должности стала реорганизация IV авиакорпуса Пфлюгбейля по ти-

пу корпуса, которым ранее командовал он сам. Кроме того, после захвата Воронежа 2-я армия начала строительство долговременных оборонительных укреплений вдоль линии фронта, а венгры начали укрепляться южнее на западном берегу Дона. Чтобы не отвлекать на этот участок, ставший второстепенным, силы наступающего VIII авиакорпуса, для действий в этом районе была сформирована Тактическая авиационная команда «Норд» (Gefechtsverband «Nord») под командованием оберста Альфреда Бюловиуса. Первоначально в ее состав вошли I. и III./KG27, Aufkl.Gr.10, а также временная истребительная авиагруппа. Задача, поставленная команде, была простой: поддержка боевых действий 2-й армии. Бомбардировщики должны были атаковать советские аэродромы, а самолеты-разведчики осуществлять непрерывное наблюдение за тыловыми районами к северо-востоку и востоку от Воронежа.

Венгры имели свою авиацию, которая состояла из пяти отдельных эскадрилий: бомбардировочной (на Ca-135bis), истребительной (на Re-2000), дальнеразведывательной (He-111H-6/ R2), ближнеразведывательной (He-46K-2) и транспортной (на Ju-86K-2). Несмотря на то что воронежское направление у немцев считалось второстепенным и бои в воздухе трудно было назвать интенсивными, венгры умудрились до начала советского контрнаступления потерять 12 Ca-135bis, 8 Re-2000, 4 He-46K-2, 2 He-111H-6, 3 Ju-6K-2 и 1 Ca-101/3m. Причем несколько «Реджин» было сбито

немецкими истребителями и зенитчиками, которые принимали их за советские И-16.

Рихтхофен возглавил флот как раз в период, когда план операции «Блау» был «выброшен в мусор», а вместо последовательного достижения поставленных целей вермахт развернул наступление по быстро расходящимся направлениям. Начиная в 8 июля основными целями бомбардировщиков и штурмовиков стали Ростов и переправы через Дон. Налеты на эти цели проводились почти непрерывно в течение двух недель, причем мощь воздушных атак с каждым днем нарастала. Так, 15 июля, по советским данным, на Ростов, расположенный южнее железнодорожный узел Батайск и переправы было сброшено 400 фугасных и осколочных бомб. На следующий день Ju-88, He-111 и Ju-87 сбросили на те же цели 500 бомб всех калибров, а 17 июля – 600 бомб. 18 июля IV авиакорпус, усиленный за счет авиакорпуса Фибига, осуществил 700 вылетов в район Нижнего Дона, сбросив на железнодорожные объекты и переправы около 1000 фугасных, осколочных и зажигательных бомб, включая боеприпасы большой мощности вроде SD1700 и SC1800. В результате был сильно поврежден железнодорожный мост через Дон и разрушено два наплавных моста.

«После первого налета 18 июля на Подгорное (5 км северо-восточнее Воронежа), где находились русские танки, мы в течение трех дней выполнили несколько миссий в районе Ростова-на-Дону, где русские пытались переправить их гру-

зы и массы войск через Дон на юг, – писал штурман Ханс Райф из 3-й эскадрильи KG27 «Бёльке». – 19 июля нам удалось с высоты 4200 м добиться прямого попадания в понтонный мост, несмотря на сильный огонь зениток по нашей небольшой группе, так что взрывы были слышны в машине, и различные осколки, повредившие обшивку. Вторая атака была против забитой войсками дороги Ростов-на-Дону – Новочеркасск после посадки для дозаправки и вооружения в Краматорске. Далее на востоке наши войска уже достигли Дона в его излучине. Из уважения к русским зениткам мы бомбили на этот раз даже с 5500 м». На сей раз на Ростов и Батайск было сброшено около 800 бомб. 20 июля немцы продолжали бомбить переправы через Дон, к Ростову тем временем уже подходили части 17-й армии, а им в скором времени предстояло самим переправляться на южный берег. В тот день «Штуки» из I./StG77, которая за неделю до этого выполнила 30-тысячный вылет на Восточном фронте, атаковали скопления автомашин и войск в Ростове, а также на переправах через Дон. «Уничтожен Батайский наплавной мост и Аксайская переправа; ж. д. мост через Дон для прохода ж. д. составов не пригоден, хотя мост разрушен не был», – констатировал штаб 105-й НАД ПВО, которая, располагая к началу июля всего 60 истребителями, отчаянно пыталась прикрывать данные объекты.

21-го числа на Ростов и Батайск, а также на переправляющиеся советские войска было сброшено 1500 бомб всех

калибров. К налетам были снова привлечены He-111Н-6 из I./KG100 «Викинг», Ju-88 А из «противокорабельной» III./LG1 и торпедоносцы из II./KG26 «Лёвен», базировавшиеся в Крыму и подчинявшиеся оперативному командованию «Зюд». В тот день они сбросили на Ростов 23 тонны бомб, в том числе несколько SC1800. При этом советских истребителей, как это уже было год назад, в воздухе больше не было видно. Отступающие и деморализованные бомбежками солдаты наблюдали лишь идущие ровным строем «Хейнкели», пикирующие с воем сирен «лаптежники» и десятки мессеров.

Кульминацией воздушной битвы стали 22–23 июля, во время которых посты ВНОС зафиксировали 1200 самолето-пролетов люфтваффе в районе Ростова. На советские войска, железнодорожные узлы и линии было сброшено около 3000 бомб! Одновременно с этим при поддержке «Штук» из StG77 2-й батальон полка специального назначения «Бранденбург» захватили переправы в дельте Дона, открыв танкам путь на юг.

Гитлер был окрылен. Ростов пал настолько быстро, а его войска захватили фактически без боя так много территорий, что сопротивление Красной армии, казалось, окончательно сломлено. Командующий наступавшей на Кавказ 1-й танковой армии Эвальд Кляйст докладывал о слабом сопротивлении и массовых фактах дезертирства у русских. Есть такая особенность мозга – округлять все в лучшую сторону. Вот

и фюрер 23 июля решил, что «Советы разгромлены». Согласно новому плану уже операции «Эдельвейс», немецкие войска должны были окружить и уничтожить советские части, которые бежали через Дон. Затем должна была последовать оккупация всей береговой линии Черного моря, включая военно-морские базы. Ну а потом следовала заключительная фаза. Подвижные соединения наступают на юго-восток на Грозный и далее, вдоль побережья Каспийского моря, на Баку.

В подписанной 23 июля директиве Гитлера за № 45, в которой, кроме определения наступательных задач, были определены и приоритетные цели для люфтваффе: *«Задачи авиации состоят в том, чтобы сначала крупными силами обеспечить переправу войск через Дон, затем оказать поддержку группировке, наступающей вдоль железной дороги на Тихорецк. После этого ее главные силы должны быть сосредоточены для уничтожения армии Тимошенко.»*

Наряду с этим оказывать помощь наступлению группы армий „Б” на Сталинград и Астрахань. Особое значение имеет при этом заблаговременное разрушение города Сталинград. Кроме того, следует при случае производить налеты на Астрахань, движение судов в нижнем течении р. Волга должно быть парализовано путем сбрасывания мин...

Чтобы в ближайшее время лишить противника возможности доставлять нефть с Кавказа, необходимо разрушить используемые для этой цели железные дороги, а также па-

рализовать перевозки по Каспийскому морю».

27 июля Рихтхофен летал в Калиновку возле Винницы, где находилась новая гауптквартира Гитлера. Там он встретился с начальником Генерального штаба люфтваффе генерал-оберстом Хансом Гшоннеком и рейхсмаршалом Герингом. Рихтхофен обсудил с ними планы предстоящих операций. Командующий 4-м воздушным флотом и его начальник штаба генерал Гюнтер Кортен были недовольны решением фюрера. Зона действий флота теперь достигала невероятных размеров, в то время как число боеготовых самолетов сократилось с 1610 к началу наступления до 1359 по состоянию на 28 июля. При этом 4-й ВФ теперь должен был вести три отдельные кампании: оборонять растянутые позиции вдоль Дона, поддерживать наступление на Сталинград и Кавказ, да еще и атаковать железные дороги и минировать Волгу.

Глава 3

Пункты назначения

«Бомбы сброшены на нефтебаржи»

В 1942 г. кавказская нефть поставлялась в центральные районы СССР только по двум транспортным артериям: нефтеналивными судами по Волге и цистернами по однопутной железной дороге Астрахань – Урбах, проходящей восточнее, по границе Казахстана. Бесперебойное функционирование этих магистралей имело огромное стратегическое значение для страны. Кроме танкеров и нефтебарж, по Волге регулярно ходили пассажирские пароходы, военные транспорты и другие суда различного назначения. В среднем через Сталинградский речной порт летом 1942 г. ежедневно проходили около 20 кораблей. Непосредственно перевозка нефтепродуктов в основном осуществлялась предприятием «Волготанкер», располагавшим в тот момент примерно 170 самоходными и несамоходными баржами. Условия судоходства были довольно тяжелыми. Узкий фарватер, сильное течение, наличие крутых поворотов и перекатов, интенсивное движение – все это требовало большого напряжения от судовых команд и их капитанов.

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.