



Вольфганг Дирих

# БОМБАРДИРОВОЧНАЯ ЭСКАДРА «ЗДЕЛЬВЕЙС»

История немецкого  
военно-воздушного соединения

Вольфганг Дирих

**Бомбардировочная эскадра  
«Эдельвейс». История немецкого  
военно-воздушного соединения**

«Центрполиграф»

## **Дирих В.**

Бомбардировочная эскадра «Эдельвейс». История немецкого военно-воздушного соединения / В. Дирих — «Центрполиграф»,

Эскадра «Эдельвейс» в последний год войны стала первым подразделением, оснащенным революционно новыми реактивными истребителями «Мессершмит-262». Автор рассказывает об их преимуществах и проблемах ввода в бой недостаточно испытанного самолета. Дает всестороннее представление о составе и работе экипажей, конструкции и вооружении самолетов, осуществлении связи немецких бомбардировочных соединений. В своей книге командир экипажа обер-лейтенант Вольфганг Дирих рассказывает о немецкой бомбардировочной 51-й эскадре «Эдельвейс». Из всех соединений немецкой авиации 51-я эскадра имела наиболее интересную историю.

# Содержание

Глава 1	5
Глава 2	14
Конец ознакомительного фрагмента.	18

# В. Дирих

## Бомбардировочная эскадра «Эдельвейс». История немецкого военно-воздушного соединения

### Глава 1 СОЗДАНИЕ И НАРАЩИВАНИЕ СИЛ

1 марта 1935 г. было официально объявлено о существовании люфтваффе. Их ядро сформировали летчики Первой мировой войны и государственной авиакомпании «Люфтганза»; скоро к ним добавились люди из армии, полиции, а также из планерных и авиаклубов, входивших в Германскую лигу авиационного спорта.

51-я бомбардировочная эскадра ведет свое начало от бомбардировочного полка «Мерзебург», о котором впервые было упомянуто 1 октября 1935 г. Он включал в себя эскадры «Мерзебург» и «Финстервальде», оснащенные бомбардировщиками Ju-52. В то время эскадра обладала тем же самым статусом, каким обладал и армейский батальон, и по штату имела 39 самолетов, что после создания весной 1935 г. люфтваффе соответствовало штату бомбардировочной авиагруппы. Первоначально эскадры из соображений секретности не имели номеров, вместо этого им давали наименования, соответствовавшие географическим названиям их баз.

1936 год в истории люфтваффе был годом быстрого наращивания кадрового состава. Каждую «материнскую» эскадрилью разделили пополам, сформировав две «дочерние» эскадрильи. Чтобы не дать возможности командирам эскадрилий, использовав этот повод, оставить себе лучших людей и избавиться от «барахла», вопрос о том, кто покинет эскадрилью, а кто останется, решал штаб местного воздушного округа.

1 апреля 1936 г. бомбардировочный полк «Мерзебург» был переименован в 153-ю бомбардировочную эскадру (Kampfgeschwader 153). Ее составные части теперь были расположены следующим образом: штаб и I группа (I./KG153) – в Мерзебурге, II группа (II./KG153) – в Финстервальде и III группа (III./KG153) – в Альтенбурге. К июню того же года каждая группа получила по 27 самолетов Ju-52; в них также использовались несколько Ju W.34, Ju-86 и Do-23.

Как только эти самолеты стали прибывать, на всех аэродромах начались тренировки экипажей. Каждая группа и эскадрилья была быстро укомплектована молодыми солдатами и офицерами, которые уже завершили первые месяцы воинской службы. До тех пор пока не прибыло новое обмундирование, вокруг аэродромов можно было увидеть форму всех подразделений вооруженных сил.

Турих, летчик-наблюдатель в экипаже командира эскадры, приводит детальный отчет о тренировках в Мерзебурге. В период с 13 декабря 1935-го по 4 февраля 1937 г. в Германии не осталось ни одного аэродрома или взлетно-посадочной полосы, с которых не летали бы «мерзебургцы» на своих Ju-52. Это был круговорот тренировочных полетов по маршрутам, по отработке навыков навигации и воздушной стрельбы. Радужие местных жителей – и еще больше обаяние девушек – сделало Столп и Кольберг,<sup>1</sup> с теплыми синими водами Балтики, желанными целями уик-эндов, хотя и в пределах планов тренировочных полетов, и спортивной подготовки.

---

<sup>1</sup> Кольберг — ныне Колобжег на территории Польши.

Было много причин того, почему в ходе этого всестороннего и требовательного обучения было понесено так много потерь из-за несчастных случаев. В июне – декабре 1935 г. в люфтваффе ежемесячно в среднем происходили 48 аварий с двенадцатью смертельными исходами. Половина этих инцидентов была результатом нарушений летной дисциплины – проблемы, которая, вероятно, всегда будет у нас. Отклонения от установленного плана полета, неадекватная подготовка и инструктаж, безответственный высший пилотаж (положивший начало безумным «собачьим боям»), безрассудство или небрежность экипажей, и в особенности пилотов, могли вывести за пределы летных возможностей самолет, который и в лучшее время был не слишком легким в управлении. (Понятия «летающий гроб» или «делатель вдов» имелись в летном жаргоне любой эры.) Такие факторы снова и снова выявлялись инспектором по безопасности полетов и оборудования оберст-лейтенантом фон Греймом,<sup>2</sup> который занял эту не очень приятную должность 4 февраля 1936 г.

Это был кризис, который серьезно угрожал боеготовности как частям первого эшелона, так и тыловым подразделениям. Быстрое, опрометчивое создание в течение 1935 г. штабов еще пяти бомбардировочных эскадр и восьми эскадрилий мало помогло изменить ситуацию с обеспечением безопасности полетов.

Когда в конце 1936 г. стало известно, что вскоре после увеличения штатов KG153 будет переведена на новые аэродромы в Южной Германии, среди экипажей начался обычный ропот. Шли разговоры о таких прекрасных городах, как Нюрнберг, Мюнхен и Штутгарт. Но никто не верил в это! Все знали, что новые аэродромы обычно располагались вдали от густонаселенных районов, и отбрасывали такие предположения.

В ноябре 1936 г. один экипаж вылетел на Ju-52 из Мерзебурга в Лехфельд.<sup>3</sup> Оттуда легчики на старом драндулете поехали через деревни, о которых никогда не слышали, и скоро прибыли на место, которое в то время было огромной строительной площадкой. Котлованы, большие недостроенные жилые дома и недавно проложенная очень длинная и широкая, утрамбованная грунтовая полоса оставляли мало сомнений в том, что там строился новый аэродром. Это был Меммингерберг,<sup>4</sup> где работы по планировке и выравниванию земли начались летом 1935 г., и, как во многих других местах в Германии, они шли днем и ночью – это была настоящая штамповка на земле новых аэродромов. На следующий день, перед отлетом обратно, экипаж предупредила о необходимости помалкивать, – сохранение секретности было крайне важным.

В то время как в Мерзебурге, Финстервальде и Альтенбурге продолжалась всесторонняя программа тренировок, интенсивная деятельность также велась и в других военных гарнизонах. Для новых бомбардировочных эскадр, которые предстояло разместить в Южной Германии, были сформированы роты связи; специалисты из всех родов войск объединили в подразделения, которые должны были стать ротами аэродромного обслуживания, штабными ротами и административными ротами авиабаз. С промышленных предприятий прибывали полностью подготовленные высококвалифицированные техники, которые занимали должности в ангарах обслуживания, в ремонтных мастерских, на административных постах и во многих других ключевых подразделениях. Наконец, в 1937 г. завесу секретности сняли и было объявлено о существовании новых аэродромов. Подразделения KG153 получили приказ перебазироваться в Южную Германию.

Штаб и I./KG153 из Мерзебурга направлялись в Пенцинг, около Ландсберга.<sup>5</sup> II./KG153 из Финстервальде должна была переместиться в Лайпхайм, около Ульма;<sup>6</sup> III./KG153 из Аль-

---

<sup>2</sup> Речь идет о Роберте фон Грейме, который занимал пост инспектора по безопасности полетов и оборудования до 31 мая 1937 г.

<sup>3</sup> *Лехфельд* — аэродром в нескольких километрах севернее Аугсбурга.

<sup>4</sup> *Меммингерберг* — поселок в 2 км восточнее Меммингена.

<sup>5</sup> *Пенцинг* — поселок в 5 км северо-восточнее Ландсберг-ам-Леха. Позднее этот аэродром чаще просто называли Ланд-

тенбурга переводили в Меммингерберг,<sup>7</sup> около Меммингена. За шесть месяцев до этого часть опытных экипажей из III./KG153 под прикрытием «воздушных учений на Рюгене»<sup>8</sup> должна была быть переброшена в Испанию и войти в «Легион „Кондор“», но она так и не была направлена туда, поскольку не полностью завершила программу подготовки.

В Мерзебурге, Финстервальде и Альтенбурге в лихорадочном поиске этих незнакомых мест были просмотрены все имевшиеся карты. В конечном счете названия этих небольших деревень были обнаружены на листах крупномасштабной военно-топографической карты, составленной артиллерийско-технической службой! Все думали, что это была глушь, но уже скоро изменили свое мнение.

Наконец в середине февраля 1937 г. все передовые группы были готовы отправиться на новые базы, где гарнизонные административные роты проделали большую подготовительную работу. Кухни, склады запчастей, мастерские и – самое важное из всего – столовая-клуб были уже готовы, несмотря на работы, все еще продолжавшиеся в зданиях и сооружениях. Официальный приказ на перебазирование был выпущен 1 марта 1937 г. Вскоре после этого основные части подразделений достигли своих мест назначения, проделав многочасовое путешествие по железной дороге. По прибытии в новые гарнизоны летчиков ждал иногда теплый, а порой довольно настороженный прием со стороны местных жителей; но все быстро обосновались и чувствовали себя среди сердечных и дружелюбных швабов<sup>9</sup> как дома. Даже при том, что ни одна из авиабаз еще не была закончена, там, по крайней мере, имелось просторное, хорошо оборудованное жилье, чей стиль гармонировал с окружающей сельской местностью и которое пришлось по вкусу летчикам, стремившимся продолжать заниматься своим делом. Аэродромы также уже были пригодны для ограниченного использования, по крайней мере в сухую погоду.

III группа достигла Меммингерберга 7 марта 1937 г. Спустя неделю, когда в Лайпхайм прибыли задержавшиеся 4-я и 5-я эскадрильи<sup>10</sup> и штаб II группы, дела обстояли уже намного лучше.

Едва они обосновались на новых базах, как возобновились тренировки, более интенсивные, чем когда-либо. Естественно, ни экипажи самолетов, ни ремонтные и обслуживающие команды не могли пожаловаться на нехватку чего-либо для этого.

Слепые полеты по приборам и методом радионавигации, групповые полеты, ночные полеты и полеты на малых высотах, дальние перелеты в Триполи и Рим (к Альфредо на спагетти), следовавшие без перерывов, регулярно чередовались с тренировками в воздушной стрельбе и бомбардировке на всех типах самолетов, имевшихся в эскадре (Do-17, Ar-66, Do-23, Ju-52, Ju W.34 и FW-58). Дела зашли так далеко, что возникло соревнование, кто первым выполнит петлю на Ju-52 или кто первым выполнит пикирование на печально известном Do-23 и останется в живых, чтобы рассказать об этом.

Гордостью эскадры был самый быстрый тогда в мире бомбардировщик Do-17E (позднее Do-17M), который окрестили «летающим карандашом». Каждый хотел летать на этом самолете.

Первым командиром эскадры<sup>11</sup> был оберст-лейтенант Спанг, один из «старых орлов», возглавлявший ее с 1 марта 1937-го по 15 ноября 1938 г. Летая на двухместном «Арадо-66»,

---

сберг.

<sup>6</sup> Лайпхайм — городок в 19 км северо-восточнее Ульма.

<sup>7</sup> Позднее этот аэродром чаще просто называли Мемминген.

<sup>8</sup> Рюген — остров у Балтийского побережья Германии.

<sup>9</sup> Швабы — жители исторической области Швабия, которая теперь является составной частью Вюртемберга и Баварии федеральных земель ФРГ.

<sup>10</sup> Эскадрильи в эскадре имели сквозную нумерацию: в I группу входили 1-я, 2-я и 3-я эскадрильи, во II 4-я, 5-я и 6-я и т. д.

<sup>11</sup> Имеется в виду KG255, которая была сформирована 15 марта 1937 г. на основе части персонала KG153. Штаб эскадры и I./KG255 базировались на аэродроме Ландсберг, II./KG255 на аэродроме Лайпхайм и III./KG255 на аэродроме Мемминген.

он со своим летчиком-наблюдателем Турихом в течение двух дней провел рекогносцировку в общей сложности 21 аэродрома в Южной Германии, чтобы убедиться, что в случае объявления мобилизации у него будет достаточно запасных взлетных площадок для больших сил, включавших теперь почти 120 самолетов.

Он взлетел из Ландсберга в 4.55 25 мая 1937 г. Совершив промежуточные посадки в Бад-Айблинге, Фюрстенфельдбрукке, Меммингене, Лайпхайме, Гибельштадте, Вюрцбурге, Швайнфурте, Китцингене, Иллесхайме,<sup>12</sup> Фюрте и Ансбахе, он к ночи прибыл в Айнринг, откуда на следующее утро в 7.34 вылетел во Фридрихсхафен, Фрайбург, Карлсруэ, Херцогенаурах, Бёблинген, Ансбах, Нойбург, Шлейсхайм и Нойбибург.<sup>13</sup> Лишь в 18.49 он приземлился в Ландсберге, на основной базе своего штаба и своей эскадры.

Скоро уже на всех этих аэродромах приземлялись самолеты эскадры, знакомясь с ними и окружающей местностью. Там имелись лишь временные наземные сооружения, и обычно кто-то под шквалом острот мчался, чтобы разведать местные «удобства».

Тем временем численность люфтваффе возросла до 11 бомбардировочных эскадр, включавших 30 бомбардировочных групп по три эскадрильи. 12 марта 1938 г. в ходе аннексии Австрии, в соответствии с операцией «План Отто», эскадра получила первую мобилизационную задачу, которая состояла в том, чтобы «разносить газеты» (сбрасывать над Веной листовки), что в то время было широко используемой формой демонстрации воздушной мощи для оказания давления на правительство и население страны. Такой способ демонстрации патриотизма все еще иногда используется и сегодня.

12 июня 1938 г. под контроль инспектора бомбардировочной авиации (2-я инспекция люфтваффе)<sup>14</sup> были переданы все соединения бомбардировщиков и пикирующих бомбардировщиков, а также возложена ответственность за их состояние. Также в его ведении находились бомбардировочные авиашколы, школы бортстрелков и школа штурманов в Анкламе и подготовка всех люфтваффе в части навигации и бомбометания; цель состояла в том, чтобы добиться единого уровня подготовки, как среди экипажей самолетов, так и среди наземного персонала.

После того как Австрия была включена в состав Третьего рейха, экипажи эскадры, наконец, получили шанс в полной мере насладиться Альпами между Инсбруком и Грацем, которые до этого были не более чем мерцанием в южной части горизонта, и добавить к своим навыкам опыт полетов над горами.

Вскоре подготовка к крупномасштабным осенним маневрам 1938 г. предъявила жесткие требования к летному и техническому персоналу. Уровень летной дисциплины, навыки и достижения эскадры в навигации и групповых полетах были публично продемонстрированы в ходе съезда национал-социалистической партии в Дутцендтайхе,<sup>15</sup> около Нюрнберга, когда эскадрильи Do-17E в плотном строю пролетели на малой высоте, к восхищению зрителей, как немцев, так и критически настроенных иностранцев.

---

<sup>12</sup> *Бад-Айблинг* аэродром в 44 км юго-восточнее Мюнхена, *Гибельштадт* аэродром в 15 км южнее Вюрцбурга, *Иллесхайм* аэродром в 30 км юго-восточнее Вюрцбурга.

<sup>13</sup> *Айнринг* — аэродром в 8 км западнее Зальцбурга, *Херцогенаурах* — аэродром в 18 км северо-западнее Нюрнберга, *Бёблинген* — аэродром в 18 км юго-западнее Штутгарта, *Шлейсхайм* — аэродром около Мюнхена и *Нойбибург* — аэродром около южной окраины Мюнхена.

<sup>14</sup> К этому времени в составе люфтваффе имелись три инспекции: 1-я отвечала за армейскую (затем за разведывательную), 2-я за бомбардировочную и штурмовую и 3-я за истребительную авиацию. Позднее в люфтваффе были созданы 18 инспекций, отвечавших за различные соединения и службы.

<sup>15</sup> *Дутцендтайхе* — название местечка около юго-восточной окраины Нюрнберга. В 1933 1938 гг. там проводились ежегодные партийные съезды НСДАП, которые должны были демонстрировать «общенациональное единство». Специально для проведения грандиозных митингов, шествий и других подобных мероприятий там по проекту Альберта Шпеера был построен грандиозный комплекс так называемый «Поле Цепелин». Ныне Дутцендтайхе является одним из районов Нюрнберга.

Главнокомандующий люфтваффе (Геринг) поздравил эскадру с этим успехом и предоставил ее группам право иметь эмблемы в виде альпийских цветов:

- I группа – Alpenrose (альпийская роза).
- II группа – Enzian (горечавка).
- III группа – Edelweiss (эдельвейс).

10 октября 1938 г. эскадра получила закодированное сообщение и под видом плановой подготовки перебазировалась на аэродромы около восточной границы. После поступления кодового слова «Sternflug» она начала полеты над Чехословакией в ходе операции по аннексии района Судет, заселенного немцами.<sup>16</sup> Еще раз ее «оружием» стали листовки, а не бомбы.

1 мая 1939 г. эскадра внесла свой вклад в дальнейшее расширение люфтваффе. II./KG255 была выведена из состава эскадры и направлена в Кёнигсграц,<sup>17</sup> где послужила основой для создания 77-й бомбардировочной эскадры, в которой стала III группой.

С 15 по 25 мая 1939 г. I./KG255 проводила длительные учения на запасной взлетно-посадочной полосе в Бад-Вёрисхофене.<sup>18</sup> Находясь в этом незнакомом, но благодатном курортном местечке, никто не страдал от недостатка развлечений. Все были рады покинуть военную атмосферу казарм и еще раз вкушать плоды цивилизации.

К всеобщему удивлению, 1 мая 1939 г. все эскадры одновременно получили новые обозначения. Самолеты должны были быть перекрашены.

Теперь имелись следующие бомбардировочные эскадры: 1-я («Hindenburg»),<sup>19</sup> 2-я, 3-я, 4-я («General Wever»),<sup>20</sup> 26-я, 27-я («Boelcke»),<sup>4</sup> 51-я, 53-я («Legion Condor»), 54-я, 55-я, 76-я и 77-я. Бомбардировочным соединением также считалась и Lehrgeschwader 1.<sup>21</sup> В распоряжении штабов этих тринадцати эскадр, в каждой из которых имелась штабная эскадрилья, находились 30 бомбардировочных групп общей численностью в 90 эскадрилий.

Это были:

---

<sup>16</sup> После окончания Первой мировой войны Судетская область по Версальскому договору отошла к Чехословакии. Там проживали около 3,3 млн этнических немцев, которые постоянно заявляли о дискриминации со стороны чехословацкого правительства. Используя напряженную ситуацию в Судетах, Гитлер в феврале 1938 г. обратился к рейхстагу с призывом «обратить внимание на ужасающие условия жизни немецких соотечественников в Чехословакии» и потребовал вернуть эту область Германии. Премьер-министры Великобритании и Франции, Невилл Чемберлен и Эдуард Даладьё, фактически согласились с требованиями Гитлера, надеясь, что это умиротворит его и поможет избежать новой большой войны в Европе. 29 сентября 1938 г. в Мюнхене состоялась встреча Гитлера, Муссолини, Даладьё и Чемберлена, на которой было достигнуто согласие о расчленении территории Чехословакии. В ночь на 30 сентября Чемберлен и Даладьё фактически принудили чехословацкого президента Эдуарда Бенеша, которого при этом не допустили на переговоры, принять условия Германии. На следующий день Мюнхенское соглашение, по которому Судетская область в срок до 10 октября 1938 г. подлежала передаче Германии, было подписано.

<sup>17</sup> *Кёнигсграц* — ныне Градец-Кралове на территории Чехии.

<sup>18</sup> *Бад-Вёрисхофен* – поселок в 73 км юго-западнее Мюнхена.

<sup>19</sup> Названа в честь генерал-фельдмаршала Пауля фон Гинденбурга. С августа 1916 г. он был начальником Генерального штаба, заслужил прозвище Железный Гинденбург, а затем с 26 апреля 1925 г. и до смерти 2 августа 1934 г. занимал пост президента Веймарской республики.

<sup>20</sup> Названа в честь немецкого аса Первой мировой войны Освальда Бёльке, на счету которого было 40 воздушных побед. Командир 2-й истребительной эскадрильи гауптман Бёльке погиб 28 октября 1916 г., когда в ходе воздушного боя его истребитель «Альбатрос» столкнулся с самолетом лейтенанта Эрвина Бёме.

<sup>21</sup> Эскадра, служившая для отработки и демонстрации новых тактических приемов.

Аэродром	Новое обозначение	Название	Старое обозначение
Нойбранденбург / Кольберг	I. / KG1	«Hinden- burg»	IV. / KG152
Шпроттау / Лигниц <sup>1</sup>	I. / KG2	«Holzham- mer»	I. / KG252
Лигниц	II. / KG2		II. / KG252
Эльбинг / Хейлигенбейл <sup>2</sup>	II. / KG3	«Blitz»	II. / KG153
Хейлигенбейл	III. / KG3		III. / KG153
Гота	I. / KG4	«General Wever»	I. / KG253
Эрфурт	II. / KG4		II. / KG253
Нордхаузен	III. / KG4		III. / KG253
Любек-Бланкензее	I. / KG26	«Lowen»	I. / KG257
Люнебург	II. / KG26		II. / KG257
Ганновер- Лангенхаген	I. / KG27	«Boelcke»	I. / KG157
Вунсторф	II. / KG27		II. / KG157

Дельменхорст	III. / KG27		III. / KG157
Гютерсло	II. / KG28		II. / KG254
Ландсберг	I. / KG51	«Edelweiss»	I. / KG255
Мемминген	III. / KG51		III. / KG255
Ансбах	I. / KG53	«Legion Condor»	I. / KG355
Швебиш-Халль	II. / KG53		II. / KG355
Гибельштадт	III. / KG53		III. / KG355
Фрицлар <sup>3</sup>	I. / KG54	«Totenkopf»	I. / KG254
Лангендибах	I. / KG55	«Greif»	I. / KG155
Гисен	II. / KG55		II. / KG155
Винер-Нойштадт	I. / KG76		I. / KG158
Вельс	III. / KG76		III. / KG158
Прага-Кбели	I. / KG77		I. / KG153
Брюнн <sup>4</sup>	II. / KG77		II. / KG158
Кёнигграц/	III. / KG77		II. / KG255

<sup>1</sup> Шпроттау и Лигниц ныне соответственно Шпротава и Легница на территории Польши.

<sup>2</sup> Эльбинг и Хейлигенбейл ныне соответственно Эльблонг на территории Польши и Мамоново на территории Калининградской области России.

<sup>3</sup> Фрицлар — город в 25 км юго-западнее Касселя.

<sup>4</sup> Брюнн — немецкое название Брно на территории Чехии.

Аэродром	Новое обозначение	Название	Старое обозначение
Ольмюц <sup>1</sup>			
Шверин	II. / LG1		II. / LG1
Грейфсвальд	III. / LG1		III. / LG1
Нойбранденбург	I. / LG3		I. / KG152

22

1 августа 1939 г., во время затишья перед бурей, эскадру ждал новый сюрприз. Неожиданно «альпийская» эскадра должна была попрощаться со своими любимыми Do-17, ей было приказано начать переподготовку на He-111 настолько быстро, насколько это возможно. Это срочное перевооружение, проходившее в течение двух недель (с 15 по 30 августа, для I группы – в Ландсберге и для III группы – в Меммингене), держало в сильном напряжении всех членов эскадры, особенно экипажи самолетов и технический персонал.

<sup>22</sup> Ольмюц — немецкое название Оломоуца на территории Чехии.

30 августа 1939 г. I./KG51 с 36 экипажами He-111 была признана полностью боеготовой. «Для чего вся эта спешка?» – спрашивали все. Они получили ответ после мобилизации для Польской кампании, которая, как мы теперь знаем, открыла Вторую мировую войну. Никто не осмеливался подумывать об ужасных последствиях, которые это решение принесло позднее.

В тот роковой день тактическое обозначение KG255 54+ было, наконец, отменено и заменено 9K+ – тактическим обозначением KG51. С началом войны эмблема III группы в Меммингене стала эмблемой всей эскадры, с которой она должна была пройти через всю войну, почти через все театры военных действий, и эмблемой, давшей эскадре название «Эдельвейс», которое получило широкую известность.

Судьбе было угодно, чтобы KG51 рано получила боевое крещение, однако не от руки врага.

27 сентября 1939 г., жарким, душным днем на отдаленном запасном аэродроме Нойхаузен,<sup>23</sup> около Туттлингена, недалеко от швейцарской границы, на котором находились 9-я эскадрилья III авиагруппы и 3-й взвод 7-й роты аэродромного обслуживания, должна была проводиться тренировочная погрузка бомб. От штабеля 50-кг бомб, сложенного на краю аэродрома, 20 штук были с осторожностью доставлены на грузовике к самолету с обозначением 9K+LT. Команда, которая с большой опаской начала разгружать бомбы, была еще не слишком хорошо знакома с ними. На одной из бомб имелась надпись мелом «Zunder U/T» («Взрыватель непригоден»). Следующий грузовик привез еще 20 бомб к самолету 9K+FT, стоявшему приблизительно в 150 м, а двадцать первую оттуда к 9K+LT потащил один человек.

Тем временем на велосипеде примчался оружейник унтер-офицер Кропп, выглядящий немного возбужденным, и спросил: «Где четыре бомбы с непригодными взрывателями?» Он хотел остановить погрузку этих бомб. Поскольку их не нашли поблизости от 9K+FT, то они должны были находиться около 9K+LT. Грузовик последовал за ним. Бомбы нашли и стали поднимать в кузов грузовика. Третья бомба сильно ударилась о дно кузова и сдетонировала, произошел разрывающий уши взрыв.

В этот момент фенрих Шаале из 9-й эскадрильи проверял на 9K+LT автоматические системы последовательного бомбометания, в то время как фельдфебель Хельд смазывал маслом створки бомболюка. Они оба погибли. Осколки пробили левый топливный бак «хейнкеля», вытекавший авиационный бензин мгновенно вспыхнул, и машина полностью сгорела. Встревоженные взрывом и поднявшимся в небо облаком черного дыма люди из всех подразделений бросились к месту трагедии, пытаясь спасти то, что осталось, с большим риском для собственной жизни. Пилоты и механики откатывали находившиеся поблизости самолеты на безопасное расстояние. Командир эскадрильи, гауптман Брандт, приказал всем отойти, поскольку пожар был слишком сильным, чтобы его потушить, и имелась опасность новых взрывов. Действительно, вскоре с короткими интервалами взорвались еще семнадцать бомб, вызвавшие дальнейшие ужасные разрушения.

После этого в Нойхаузене, Меммингене, Балtringене и Ландсберге были проверены все бомбы. На некоторых из них отсутствовал стопорный винт взрывателя, на других пружина ударника взрывателя была слабой или повреждена коррозией.<sup>24</sup> Вероятно, взрыватели бомб, которые вызвали этот инцидент, были приведены в боеготовность и не были затем повторно переведены в безопасное положение, так что бомбы были полностью оснащены и могли взорваться при самом незначительном ударе.

Эти первые потери в ходе войны, понесенные на собственной земле, дорого обошлись эскадре. Помимо фенриха Шаале из 9-й эскадрильи, также погибли три фельдфебеля, два

---

<sup>23</sup> Речь идет о поселке Нойхаузен-об-Экк, расположенном в 8 км восточнее Туттлингена.

<sup>24</sup> Имеется в виду пружина, удерживавшая ударник взрывателя в нейтральном положении. Она была рассчитана на приложение к ударнику определенного усилия, чтобы тот мог сжать ее и ударить по капсуле взрывателя.

унтер-офицера и четыре рядовых из 7-й роты аэродромного обслуживания и унтер-офицер Кропп из роты аэродрома Нойхаузен.

## Глава 2

# КАМПАНИЯ НА ЗАПАДЕ

Небольшая роща вокруг серой водонапорной башни на западной окраине аэродрома Меммингерберг в Южной Германии, казалось, была расположена в наихудшем из возможных мест с точки зрения требований безопасности полетов. Никто и не мог предположить, что множество пилотов, возвращавшихся из дальних перелетов или боевых вылетов, будут усталыми глазами искать этот наземный ориентир Меммингерберга и радоваться, что достигли дома. Множество раз, особенно по ночам, у диспетчеров управления взлетом и посадкой волосы вставали дыбом, когда навигационные огни самолета, стремительно заходящего на посадку, внезапно исчезали в этой «мертвой» зоне, которая простиралась в направлении Меммингена.

Тогда мы прибыли с прекрасной базы в Альтенбурге, где дома для персонала гармонично сочетались с плавными склонами леса Лейне. Так что не было ничего удивительного в том, что мы несколько недовольно смотрели на строительный хаос Меммингерберга. Лишь два года спустя он превратился в один из лучших среди имевшихся тогда в Германии аэродромов. Оказалось, что на земле между казармами и ангарами хорошо растут деревья и кустарники. А благодаря инициативе строителей положенный стационарный водоем довольно неожиданно принял вид большого плавательного бассейна.

Начало войны 1 сентября 1939 г. для многих стало неожиданностью. Несмотря на интенсивную подготовку к войне, они, вероятно, надеялись на то, что люфтваффе – из-за мощи их кулаков – будут использоваться для поддержания мира в качестве своего рода «флота, который всегда рядом». Теперь же нужно было извлечь из сейфа план развертывания и начать делать все, к чему мы готовились.

Первые месяцы войны эскадра, которая не принимала участие в Польской кампании, посвятила главным образом максимально приближенным к боевым условиям учениям по передислокации, тренировкам по бомбометанию, маскировке и полетам в строю. Маскировка наших запасных аэродромов в большинстве случаев была великолепной. Например, однажды генерал фон Грейм<sup>25</sup> не приземлился в Нойхаузене-об-Экке, как намеревался, поскольку подумал, что его приказ о рассредоточении там эскадры не был выполнен. Он не смог обнаружить самолеты, спрятанные в лесу.

Рассредоточением и маскировкой на предварительно изученных запасных аэродромах в Биберахе, Бад-Вёрисхофене, Райхенбахе, Унтершлауерсбахе<sup>26</sup> и Балтрингене надеялись предвосхитить любые французские бомбежки стационарных авиабаз мирного времени. В Ландсберге, например, на дверях ангаров были нарисованы красивые темные ели, чтобы сделать их похожими на лес. Однажды вечером какой-то шутник среди этого сказочного леса пририсовал Красную Шапочку вместе с волком. Удовольствие удивленных летчиков равнялось ярости штаба округа.

Вылеты, выполняемые эскадрой на этом первом этапе войны, были «разноской газет». Из-за экстремальных погодных условий один такой вылет дал как ценный опыт, так и основания для печали. Командир 7-й эскадрильи гауптман Поэттер рассказывал о нем следующим образом.

---

<sup>25</sup> С 1 февраля 1939 г. генерал-майор фон Грейм командовал 5-й авиадивизией, а затем 25 октября 1939 г. возглавил сформированный на ее основе V авиакорпус.

<sup>26</sup> *Райхенбах* — поселок приблизительно в 12 км юго-западнее Бибераха, *Унтершлауерсбах* – поселок приблизительно в 35 км западнее Нюрнберга.

## ПРОПАГАНДИСТСКИЙ ВЫЛЕТ 51- Й БОМБАРДИРОВОЧНОЙ ЭСКАДРЫ

*17 ноября 1939 г.*

«Чтобы ослабить волю противника к сопротивлению и продемонстрировать мощь и радиус действия германских бомбардировщиков, в период между Польской кампанией и наступлением на Францию над последней время от времени сбрасывались пропагандистские листовки. В ходе Польской кампании KG51 была единственной бомбардировочной эскадрой, которая осталась позади, в Южной Германии, чтобы поставить заслон возможным действиям наших противников на Западе, и потому она играла главную роль в таких вылетах.

В середине ноября 1939 г. III группа находилась на запасном аэродроме Бад-Вёрискофен. Мы получили множество пропагандистских материалов, упакованных в рулоны, которые можно было приладить к бомбодержателям. После сброса маленький барометрический взрыватель разрывал упаковочные ленты. Многие тысячи листовок рассеивались ветром над обширными районами вражеской территории. Среди листовок была серия больших открыток, которые делали свое дело с предельной изысканностью. Под центральной белой частью был нарисован мертвый французский солдат, висящий на заграждении из колючей проволоки; выше ее большими буквами было написано: „Ou le Tommy est-il reste?“ („Где же томми?“). Если вы держали эту открытку против света, то могли в ярких цветах видеть британских солдат, забавлявшихся с обнаженными французскими женщинами. Само собой разумеется, эти картинки собирали и наши солдаты!

17 ноября 1939 г. синоптики сообщили, что погодные условия будут особенно благоприятны для дальнего дневного пропагандистского полета крупными силами. Предполагалось использовать 12 He-111 из эскадры. Среди целей были Марсель, Бордо, Нант и Брест. Из 7-й эскадрильи обер-лейтенант Ёхсле вылетел к Марселю, а обер-лейтенант Нёлкен и я – к Бордо. Мы должны были лететь над сплошной облачностью, на высоте 6100–7000 м, при западном и северо-западном ветре со скоростью 71 км/ч (или около того, как обещал прогноз).

Я поднялся в воздух в 8.25. Через облака мы набрали 7000 м, и, пройдя над радиомаяком в Шварцвальде,<sup>27</sup> взяли курс на Бордо. Вскоре после этого данные о нашем местоположении, определяемые с помощью радионавигационных средств, стали казаться мне очень подозрительными. Мой штурман лейтенант Штарк был не очень доволен моим недоверием к его расчетам. Наконец данные о нашей позиции стали настолько абсурдными, что я посчитал, что мы, так или иначе, столкнулись с одним из легендарных эффектов неровности земли со стороны Альп, и решил, что мы должны лететь дальше только по навигационному счислению.

После нескольких часов полета граница облачности поднялась, и мы попытались найти на земле какие-нибудь ориентиры. Но вместо моря<sup>28</sup> впереди с правого борта, как ожидали, мы увидели Средиземное море с Лионским заливом слева. Мы установили наше точное местоположение по озеру Сет, недалеко от побережья. Очень сильный ветер, должно быть, снес нас с курса далеко влево. Будучи неуверенным в параметрах ветра и в том, хватит ли нам топлива, а также учитывая тот факт, что Марсель был одной из запланированных целей, я решил сбросить листовки к северо-западу от него.

---

<sup>27</sup> Шварцвальд — горный массив на юго-западе Германии.

<sup>28</sup> Имеется в виду Бискайский залив.

На обратном пути мы ориентировались по передатчику Соттена в Швейцарии, и он подтверждал, что с северо-запада дул необычно сильный ветер. С фантастическим углом поправки на ветер – нос машины указывал куда-то в направлении Парижа – мы держали курс на север, чтобы избежать пересечения швейцарской границы.

Через некоторое время я спросил лейтенанта Штарка относительно нашего нового местоположения, но тот не ответил. Посмотрев через плечо, я увидел, что он сидит в полубессознательном состоянии и с синим лицом. У него было сильнейшее кислородное голодание, и если бы он не получил кислорода, то мог бы вскоре умереть (как выяснилось, его кислородный шланг обледенел). В то время мы еще имели мало опыта полетов на больших высотах, но я знал, что единственная надежда на спасение его жизни была в быстром снижении до высоты приблизительно 3000 м. Я точно не знал, находимся мы над Альпами или нет, но полагал, что серьезная коррекция курса на запад должна помочь нам почувствовать себя в безопасности.

Мы круто спикировали в облака. Внезапно из-за сильного обледенения началась вибрация винтов самолета, но приблизительно на 3500 м „пациент“ очнулся. Какое-то время я летел тем же самым курсом и, хотя не думал, что от этого будет много толку, пытался „благоразумно“ ориентироваться по радиомаякам в Швейцарии и Шварцвальде. Наконец, беспокоясь о количестве оставшегося топлива, я решил визуально сориентироваться по земле любой ценой – это было решение, от исполнения которого, оглядываясь назад, каждый летавший вслепую по приборам настоятельно отговорил бы.

На высоте 700 м над уровнем моря мы заметили сквозь рваные края темных дождевых облаков первые проблески земли. Я пошел прямо вниз и, пролетев над железнодорожной линией, сумел прочесть название станции: Мирекур. На карте мы нашли Мирекур,<sup>29</sup> во Франции, в 50 км к западу от Вогезов.<sup>30</sup> Взяв курс на восток, мы поднялись в облака, пересекли Вогезы и Шварцвальд и, наконец, приземлились в Бад-Вёрисхофене, проведя в безоблачном небе 6 часов 50 минут. Немного позже, после 7 часов в воздухе и почти без топлива, прибыл обер-лейтенант Нёлкен. Он был единственным, кто достиг Бордо; несмотря на сомнения, он решил довериться определению местоположения при помощи радионавигационных средств.

Разбор всех полетов привел к заключению, что северо-западный ветер, должно быть, имел скорость не 70 км/ч, а от 220 до 234 км/ч.

Из двенадцати взлетевших самолетов почти все нарушили швейцарскую и итальянскую границы. Одна машина приземлилась в Италии и одна – в Словакии.<sup>31</sup> Командир 8-й эскадрильи гауптман Плишке разбился в Альпах, на австрийско-итальянской границе. Члены его экипажа приземлились на парашютах, одни – в Австрии, другие – в Италии. Обер-лейтенант Ёхсле попал над Альпами в такую турбулентность, что его бортмеханик получил серьезную травму головы.

В то время в люфтваффе не имели никакого представления о том, что мистраль<sup>32</sup> может иметь такую силу. Поэтому меня направляли в различные бомбардировочные эскадры, чтобы я читал лекции о своем опыте в этом вылете».

В марте 1940 г. эскадра начала перевооружаться новыми самолетами Ju-88, самыми современными бомбардировщиками в люфтваффе, I группа – в Грайфсвальде, а II группа – в Барте. В некоторых случаях предполетные инструктажи длились лишь неделю. Надежность пикирующего бомбардировщика делала его идеальным для высшего пилотажа. Каждый

---

<sup>29</sup> *Мирекур* — городок в 27 км северо-западнее Эпиналя.

<sup>30</sup> *Вогезы* — горный массив на северо-востоке Франции, вдоль границы с Германией.

<sup>31</sup> Так указано в оригинале, хотя по логике вещей, скорее всего, имелась в виду Словения.

<sup>32</sup> Название холодного и сухого северо-западного ветра, дующего с большой силой, преимущественно в зимние месяцы, в дельте Роны и на побережье Средиземного моря от Ниццы до Испании. Его причиной является разница барометрического давления над Центральным французским плато (высокое давление) и над Лионским заливом (низкое давление).

пытался выполнять на нем петли, бочки, иммельманы и замедленные развороты, даже не имея на то полного благословения руководства.

Этот стремительный переход на восприимчивую «скаковую лошадь» имел негативные последствия. Во время тренировок по бомбометанию с пикирования, проходивших в Лехфельде в районе Бобингена,<sup>33</sup> разбились и погибли штабс-фельдфебель Бир и фельдфебели Штретц и Мюллер.

Когда 27 марта 1940 г. оберст Каммхубер возглавил эскадру и прибыл в свой штаб, который к тому времени был переброшен в Мемминген, он уже все знал о серьезных проблемах перехода с He-111 на Ju-88. Кроме KG30 «Adler», которая прежде всего занималась морскими операциями, пока еще не было ни одной «наземной» эскадры, оснащенной новыми пикирующими бомбардировщиками. Он должен был лишь надеяться на то, что, прежде чем начнутся боевые испытания, эскадре дадут достаточно времени, чтобы должным образом освоить новую машину.

Но этой надежде не суждено было сбыться. В начале апреля прибыли первые новые самолеты, и эскадра должна была перебазироваться на другие аэродромы с более длинными взлетно-посадочными полосами и средствами обеспечения ночных посадок. Штаб эскадры прибыл в Лехфельд, а недавно заново сформированная II группа – в Фюрстенфельдбрукк, около Мюнхена. Подразделения, которые должны были использоваться для ночных вылетов, направили в Мюнхен-Рием. 1-я и 2-я эскадрильи из I группы и полностью III группа, чьи экипажи имели опыт полетов на He-111H, оставались в это время в Ландсберге и Меммингене, а 3-я эскадрилья завершила переход на Ju-88 лишь к концу мая.

---

<sup>33</sup> *Бобинген* — городок в 12 км юго-западнее Аугсбурга.

## **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.