

ЗА ЛИНИЕЙ ФРОНТА
М Е М У А Р Ы

Кайюс Беккер

ВОЕННЫЕ ДНЕВНИКИ ЛЮФТВАФФЕ



**ХРОНИКА БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ
ГЕРМАНСКИХ ВВС
ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ**

1939–1945

Кайюс Беккер
Военные дневники
люфтваффе. Хроника
боевых действий
германских ВВС во Второй
мировой войне. 1939-1945

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=608565

*Военные дневники люфтваффе. Хроника боевых действий германских
ВВС во Второй мировой войне: Центрполиграф; Москва; 2004
ISBN 5-9524-1174-6*

Аннотация

Эта книга посвящена истории германских ВВС. Автор составил точную и подробную картину основных событий, разворачивавшихся на главных театрах военных действий Второй мировой войны. Беккер привлек огромное количество материалов: официальные документы из архивов Германии и других стран, личные воспоминания высших офицеров люфтваффе, отчеты о боевых вылетах, дневники и письма летчиков. Масштабная, мастерски скомпонованная книга дает полное представление о воздушных сражениях Второй мировой войны.

Содержание

Введение	4
Предисловие	8
Пояснения к русскому изданию	11
Часть первая	16
Глава 1	16
Глава 2	64
Глава 3	82
Глава 4	94
Конец ознакомительного фрагмента.	95

Кайюс Беккер

Военные дневники люфтваффе. Хроника боевых действий германских ВВС во Второй мировой войне

Введение

Я пишу это введение по просьбе автора и делаю это с удовольствием. С германской точки зрения его книга – мемориал погибшим, дань уважения оставшимся в живых и предупреждение грядущим поколениям. Помимо этого, она – первый отчет о воздушной войне 1939–1945 годов, составленный по германским источникам.

В Германии очень мало тех, кто знает, что происходило в той войне на самом деле. Хотя боевые действия велись чуть ли не по всему миру, меры безопасности вместе с германской и союзной пропагандой окутали их завесой секретности. В это трудно поверить, но многие германские летчики так и не

узнали основного смысла операций, в которых сами принимали участие.

Мне, как офицеру Генерального штаба и историку, в течение десяти лет занимавшемуся историей люфтваффе, постоянно задают вопрос: «Почему нет доступной истории воздушной войны, изложенной с германской точки зрения?»

Этот пробел становится все более зияющим после создания новых германских военно-воздушных сил как составной части НАТО. Наши дети и внуки спрашивают: «Что же на самом деле произошло в вашей войне?» Не довольствуясь рассказами о личном опыте, они желают знать, почему и где. И ответы, которые получают, в большей своей части неудовлетворительны.

Раньше во всех странах (да и сейчас все еще во многих) существовала практика после окончания войны – даже когда военное правительство уже не находится у власти – издавать для широкой публики и вооруженных сил официальные, то есть под государственным контролем, отчеты о происшедших событиях. В любом случае каждый, кто принимал участие в таком серьезном событии, как война, имеет право узнать о ней, а потом вынести свое личное суждение.

Только в Германии до сих пор не вышло ни одного официального отчета о воздушной войне, и не похоже, что таковой появится в ближайшее время. По этой причине я поздравляю автора этой книги за мужество, которое он проявил, приступив к решению столь трудной задачи. Очевид-

но, написанная для широкой общественности, эта книга не претендует на роль всеобъемлющей военной истории. Да это и невозможно в пределах такого объема. Тем не менее, основываясь на личном боевом опыте, я заявляю, что, рассмотрев огромный архивный германский материал, изучив официальные военные документы других стран и опросив многих руководителей люфтваффе военных времен, автор сумел создать историческую книгу, точную и в деталях, и в контексте. Она во многом заполнит существующий вакуум и, без сомнения, найдет свое место в архивах военной литературы.

Работая в течение многих лет в военных архивах бывших вражеских держав, я хорошо знаю, что подобный труд давно ожидался за рубежом. Я надеюсь, что эта публикация позволит уменьшить существующие предрассудки в отношении германского люфтваффе военных времен.

Вскоре после войны одной ведущей западной державой мне было поручено заняться изучением истории люфтваффе. Однажды, беседуя с высокопоставленным офицером, отвечавшим за эти исследования, я спросил его, почему такая мощная держава, как его, которая в конце концов одержала верх в воздушной войне с Германией, проявляет такой интерес к люфтваффе. К моему удивлению, он ответил, что им хочется выяснить, как это «с горсткой оружия и самолетов» она смогла столь долго держаться против авиации всего мира. Ведь это невольно выраженная дань уважения германскому мужеству, не правда ли?

В описаниях сражений в этой книге нет возвеличивания войны. И как оно могло в ней быть, если летчики нашей страны заплатили самую дорогую цену по сравнению с остальными? Солдаты, по собственному опыту знающие, что такое война, — самые ярые и решительные противники войны и наиболее стойкие сторонники мира. И тем не менее известно, что в век атомной бомбы, как и во все времена, свобода и даже существование страны зависят от готовности ее граждан отдать жизнь ради ее защиты. Так сделаем все, чтобы призрак войны не поднялся вновь над нашей страной.

Бывший генерал люфтваффе Пауль Дойчман

Предисловие

Нелегко изложить историю германских военно-воздушных сил в одной книге. Возможно, по этой причине до сих пор не было ни одной официальной публикации по этому вопросу. Из-за отсутствия таковой мне представлялось важным написать так, чтобы разоблачить некую ложную концепцию, развившуюся в ходе войны и существующую поныне.

Я намеревался составить точный и объективный отчет об основных событиях, имевших место на главных театрах военных действий: на Западе, в России, на Средиземном море и в самой Германии. Однако из-за множества событий такой отчет никак не может претендовать на полноту изложения. Таким образом, если некоторые операции я описывал детально, то лишь потому, что они были типичными среди целого ряда других. Важнейшие события в воздушном аспекте войны были сосредоточены в моих выводах и заключениях в конце каждой части.

Неизбежно, что такую книгу, как эта, находящуюся на полпути между историей и свидетельствами очевидцев, кто-то будет считать чересчур критичной, а кто-то – недостаточно критичной. Многие читатели, возможно, упрекнут меня в том, что в книге не нашлось места для обзора многих событий. Я полностью сознаю ограниченность содержания и заявляю, что взялся за работу, которая должна быть доведена

до конца.

Возможно, мне следует объяснить, почему история люфтваффе в последний год войны дана в обобщенном виде. Дело в том, что в неравной битве и на Восточном, и на Западном фронтах люфтваффе с середины 1944 года оказывало слабое влияние на исход боев. Несмотря на безнадежную ситуацию и на то, что в ходе многих драматических событий растущее осознание неминуемого крушения проникало в сознание и командного и рядового состава, я воздержался от попытки анализировать ситуацию этих последних месяцев из-за отсутствия надежного документального материала. Мне пришлось бы целиком опираться на личные воспоминания участников событий, многие из которых противоречили друг другу. Я предпочел этого не делать. Во всяком случае, этот период освещен рассказами многих летчиков, а также Адольфом Галландом в его выдающейся книге «Первый и последний» (М.: Центрполиграф, 2003).

Поэтому, если последняя фаза войны не подверглась детальному анализу, то это не из намерения воспевать победы люфтваффе и замалчивать его разгром. Зерна этого поражения были посеяны в чересчур поспешном его создании, неготовности к длительной войне и отсутствии разнообразных типов самолетов для определенных важных задач. Первая часть дает это понять. Тем не менее я считаю, что мне удалось избежать рассуждений типа «вот если бы это да если бы то...». Говорят за себя прежде всего, факты, а не теории.

Эта книга претендует лишь на рассказ о воздушной войне, какой она была, без каких-либо попыток выносить суждение о ее моральности. Война порождает эмоции, а пропаганда военного времени преувеличивает героизм. В поверженной Германии пропаганда мирного времени занималась только тем, что глумилась над нашими военными достижениями. И в том и в другом случае жертвой становилась истина.

Так что моим главным намерением было разобраться с фактами. Только после этого можно сформировать независимое мнение. Война вовсе не прекрасна, и все народы, в ней участвующие, знают о страданиях, которые она несет. Я осмеливаюсь надеяться, что моя книга поможет понять, что, невзирая на разногласия, надо учиться жить в мире.

Кайюс Беккер

Гамбург

Пояснения к русскому изданию

Читателю будет легче работать с книгой, если он получит некоторое представление о структуре боевых частей люфтваффе военного времени и терминах, используемых для обозначения различных уровней командной цепочки. Хотя эта система зависит от размаха и сути боевых операций, командная иерархия выглядит примерно следующим образом:

Воинское соединение

Oberbefehlshaber der Luftwaffe (главнокомандующий)

Chef des Generalstabs der Luftwaffe (начальник штаба авиации)

Luftflotte 1
(1-й воздушный флот)

I Fliegerkorps (I)
(1-й авиационный корпус)

I Fliegerdivision
(1-я авиационная дивизия)

Geschwader (группа, примерно 100—120 летчиков)

Ранг командующего

Reichsmarschall

General der Flieger
(генерал авиации)

Generaloberst
(генерал-полковник)

General der Flieger
(генерал авиации)

Generalfeldmarshall
(фельдмаршал)

Generalleutnant
(генерал-лейтенант)

General der Flieger
(генерал авиации)

Generalmajor
(генерал-майор)

Generalleutnant
(генерал-лейтенант)

General der Flieger
(генерал авиации)

Major/Oberstleutnant
(майор/подполковник)

Oberst/General Major (полковник/генерал-майор)

Gruppe (крыло, примерно 30—36 летчиков)

Staffel (эскадрилья, примерно 9—12 летчиков)

Schwarm (только у истребителей) или *Kette* (звено из 3—4 летчиков)

Major (майор) *Hauptmann* (капитан) *Obersleutnant* (подполковник)

Oberleutnant (старший лейтенант) *Hauptmann* (капитан)

Unteroffizier (капрал)

Leutnant (лейтенант)

Oberleutnant (старший лейтенант)

П р и м е ч а н и е. Каждая *Gruppe* также имела *Stabskette* (штабное звено), и каждая *Geschwader* имела *Stabsstaffel* (штабную эскадрилью).

В тексте во избежание путаницы в ряде случаев использованы немецкие обозначения. Это особенно применимо к наиболее часто упоминаемым соединениям: *Geschwader* и *Gruppe*. Называть первое «группой», а второе «крылом» было бы не самым лучшим решением проблемы, особенно когда они относятся к совершенно непереводаемым сокращениям. В тексте используются понятия *Fliegerkorps* (авиационный корпус), *Fliegerdivision* (авиационная дивизия), *Staffel* (эскадрилья) и *Schwart* или *Kette* (звено).

Основной боевой единицей люфтваффе была не *Staffel*, или эскадрилья, а *Gruppe*, которая, хотя номинально являлась частью конкретной *Geschwader*, часто действовала независимо от нее. Обычно в *Geschwader* было три *Gruppen*, но это число менялось, как менялось и число самолетов во всякой *Gruppe* (в теории их должно было быть 30—36, но часто оказывалось намного меньше).

Внутри более высоких категорий, таких, как *Luftflotte* (воздушный флот) или авиакорпус, можно было найти типы *Geschwader*, соответствующие конкретным кампаниям – такие, как *Kampfgeschwader* (бомбардировщики), *Stukageschwader* (пикирующие бомбардировщики) или *Jagdgeschwader* (одномоторные истребители). Термином *Zerstorer* (буквально «ликвидатор») обозначался тяжелый двухмоторный истребитель «Мессершмит-110». Также неоднозначен термин *Lehrgeschwader* (сокращение LG), который можно было отнести к любому типу самолета. Таких соединений имелось лишь два, и первоначально они были созданы для обучения *лидеров*, но после войны гордо присвоили себе функции элитных частей.

Оставшиеся непереуказанными сокращения указывают и на тип, и на номер конкретного соединения. Так, KG 1 – *Kampfgeschwader* 1 (бомбардировщики), JG 54 – *Jagdgeschwader* 54 (одномоторные истребители). *Gruppen* сопровождаются римскими цифрами, которые предшествуют типу и номеру *Geschwader*: например, II/StG 1 означает вторую *Gruppe* в *Stukageschwader* 1, I/ZG 2 означает первую *Gruppe* в *Zerstorer*geschwader 2. Предшествующие арабские числительные указывают *Staffel* согласно его членству в *Geschwader* (не в *Gruppe*) – например, 1/JG 3.

Береговые и специальные части имели несколько другие обозначения, но они вряд ли требуют уточнения.

Из вышеприведенной таблицы будет видно, что личный

ранг офицеров, командующих на одном и том же уровне, существенно различается. Вместо присвоения действующего звания, офицерам давались звания в зависимости от воинского соединения. Так, молодые и удачливые пилоты продвигались внутри своей части без повышения личного звания, так что часто можно было встретить майора, командующего группой, а капитана в роли командира крыла и т. д.

Наконец, важно помнить, что в Германии как зенитные, так и парашютные части (в отличие от авиадесантников) были в подчинении люфтваффе, а не армии.

Часть первая

БЛИЦКРИГ В ПОЛЬШЕ

Глава 1

КОДОВЫЙ СИГНАЛ «ОСТМАРКФЛЮГ»

Было 25 августа 1939 года. Удушливый жаркий день клонился к вечеру. В замке Шенвальд в Силезии верхушки старых деревьев все еще купались в лучах солнца, но под нижними ветвями уже сгущались сумерки. Но вечер не ожидался мирным. Перед замком постоянно кто-то появлялся и кто-то отъезжал. Курьеры сновали вверх и вниз по песчаной дорожке. По лестницам поднимались и сбегали ординарцы. Оставляя за собой облако пыли, умчалась чья-то командирская машина с эмблемой разведывательной эскадрильи на крыле.

Пыль окутывала все, придавая неестественный вид этой сцене. Она поглощала шумы суматохи, сдавливала горло людям и приглушала их голоса. А может, причиной этому была не только пыль, но и мысли о завтрашнем дне? Потому что завтра должна была начаться война.

В 18.30 главнокомандующий люфтваффе Герман Геринг

из заповедника Вердер возле Потсдама послал судьбоносный кодовый сигнал, которого два восточных Luftflotten (воздушных флота) и их части и соединения столько дней ждали с растущим нетерпением: шифрованное слово, которое означало «решение польского вопроса силой». И вот оно было отправлено: «Остмаркфлюг» 26 августа, 4.30.

Шенвальд лежит в шести милях к востоку от города Розенберг, центра Силезского округа, по дороге к польскому пограничному пункту Грюнсрух. И именно там командующий авиацией генерал-лейтенант Фрайгер фон Рихтгофен расположил свой боевой штаб. Но этот энергичный небольшого роста генерал не любил находиться далеко позади фронта.

— Мы должны быть тесно связаны с острием атаки нашей пехоты, — говорил он.

Иными словами, должна быть хорошая связь. Если она выйдет из строя, никакой командир не сможет вести своих солдат; а от Испании у люфтваффе остался горький опыт, когда связь обычно не работала.

В конце гражданской войны в Испании Рихтгофен командовал легионом «Кондор», и с тех пор его штаб сохранился практически в прежнем составе. Это давало ему особое преимущество: только его штаб в ударной группировке люфтваффе против Польши имел сравнительно свежий боевой опыт — опыт, который окажется эффективным, если не решающим, когда дело дойдет до поддержки армии с возду-

ха.

И это, кратко выражаясь, была работа Рихтгофена. Его соединения близкой поддержки – четыре Gruppen пикирующих бомбардировщиков «Штука», одна Gruppe истребителей ближнего действия и одна дальнего – имели задачу подавить польские пограничные укрепления и открыть дорогу 10-й армии из Силезии, а после прорыва оказать содействие бронированному клину пробиться прямо к Варшаве.

Неудивительно, что Рихтгофен стремился быть в близком контакте с передовой линией фронта, он намеревался на следующий день перенести свой штаб на площадку, уже свободную от утренних боев. Но это означало, что его связь должна постоянно функционировать, и в этом отношении он был настроен скептически. Ее организация была обязанностью административной группы, а в этот момент никто не знал, что происходит.

– Слушайте, Зайдеман, – обратился он к начальнику своего штаба, – если вдруг завтра утром произойдут какие-то изменения в плане наступления, я очень сомневаюсь, что мы о них узнаем.

Было без нескольких минут восемь. Если бы Рихтгофен знал, как быстро подтвердятся его опасения.

У фронтовой дороги на Грюнсрух вместе со своим адъютантом стоял главнокомандующий 10-й армией генерал артиллерии фон Рейхенау. Уже полчаса мимо них на восток шла моторизованная колонна войск.

Шенвальд находился в центре дислокации XVI армейского корпуса, и этот корпус, возглавляемый генерал-майором Гепнером, был на острие атаки 10-й армии. Две его бронетанковые дивизии, 1-я и 4-я, должны были прорвать польскую границу на участке протяженностью несколько километров в 4.30. Пользуясь смятением и неразберихой в стане врага, они должны были двигаться вперед, не сворачивая ни вправо, ни влево. Имея на южном фланге польские бетонные укрепления в Любинице, а на севере – во Вьелуне, а также промышленный район Ченстохова, они нацеливали удар прямо на переправу через Варту в Радомско.

Таким образом, командующему авиацией пришлось подумывать над размещением своего фронтового штаба. Он обратился к командующему 10-й армией с предложением разделить с его штабом имевшуюся площадь. Рейхенау с радостью согласился, потому что замок был со вкусом обставлен его хозяевами, семьей Штудниц. Под одной крышей, более того, в соседних комнатах генералы армии и авиации могли быть в более близком контакте перед завтрашней атакой танков, которые будут поддерживать пикирующие бомбардировщики «Штука».

Вскоре после восьми часов оба стояли у ворот замка, провожая взглядами бесконечные колонны автомашин, когда к ним подбежал, запыхавшись, подполковник Зайдеман.

– Извините, генерал, но операция «Остмаркфлюг» отменяется!

Пока Рихтгофен глядел на него, потеряв дар речи, он продолжал:

– Только что поступило сообщение из 2-й авиадивизии. Фюрер отдал приказ не начинать войну 26 августа. Концентрация войск будет продолжаться.

Рихтгофен фыркнул:

– Что за путаница! Ладно, Зайдеман, разошлите приказ об отмене... по телефону, по радио, курьерами, любыми возможными средствами. И получите подтверждение о получении из каждого подразделения. Завтра ни одна душа не должна взлететь, ни один самолет! Иначе нас обвинят в том, что мы начали войну!

Извинившись перед Рейхенау, Рихтгофен быстро вышел. Радиостанция на колесах, палатки со связистами стали походить на разворошенные муравейники, пока шифровались приказы, а телефонные операторы пытались установить связь. А снаружи по местам назначения уносились курьеры.

Gruppen и эскадрильи Рихтгофена были отправлены вперед к своим оперативным базам только лишь сегодня после полудня. От некоторых еще не поступало никаких сведений, и он не имел представления, где они сейчас находятся. Конечно, эти базы находились на большом удалении друг от друга и слишком далеко позади фронта. Дома никто, похоже, не извлек урока из донесений, которые он присылал из Испании.

Stuka Geschwader 77 полковника Гюнтера Шварцкопфа в

составе двух Gruppen приземлилась в Нойдорфе, к западу от Оппельна, а две Stuka Gruppen из Lehrgeschwader 2 под командой полковника Байера – в Нидер-Эльгут в Штайнберге. Gruppe II/LG 2 майора Вернера Шпильфогеля находилась в нескольких милях от своей потенциальной цели в Альт-зиделе. Она была оснащена бипланами «Хеншель-123», чей запас горючего определял радиус действия чуть больше 80 миль.

«Если Шпильфогель даже долетит до фронта, он уже израсходует практически половину своего запаса горючего», – проворчал Рихтгофен и немедленно приказал подготовить взлетную полосу для своего подразделения в Альт-Розенберге, расположенного вблизи от границы.

И наконец, была еще Gruppe I из Geschwader дальних истребителей, ZG 2 под командой капитана Генцена в Кросс-Штайне, к югу от Оппельна. Удастся ли вовремя доставить к ним приказ об отмене?

Около 20.30 в дверь заглянул фон Рейхенау.

– Ну, мой дорогой друг, – произнес он шутливо, – похоже, мы будем воевать без люфтваффе. – В ответ на вопрошающий взгляд Рихтгофена он добавил: – Я не получал никакого приказа об отмене. Я пошел!

Несколько часов командующий 10-й армией был вне пределов досягаемости вместе с начальником своего штаба, генерал-лейтенантом Паулюсом, располагаясь в лесах к северо-востоку от Оппельна. Внизу по дороге все еще катился

на восток поток войск. Без личного приказа командования Рейхенау отказывался что-либо предпринимать, чтобы остановить движение войск.

Для того чтобы выйти из тупика, Рихтгофен предложил командующему 10-й армией соединиться с Берлином по радиосвязи люфтваффе и задать вопрос напрямую. Рейхенау согласился, и вскоре после этого – примерно в девять часов – пришло следующее необычное радиосообщение: «Командующий авиацией обращается за информацией к командующему армией: применим ли приказ об отмене к 10-й армии?»

Депеша ушла по «обычным каналам»: из штаба Рихтгофена во 2-ю авиадивизию, оттуда в 4-й воздушный флот и, наконец, к главнокомандующему люфтваффе. Расшифровав ее, офицеры-связисты не поверили своим глазам.

Время шло.

21.30 – танки все еще движутся мимо замка на восток.

22.00 – мимо проходят пехотные колонны, направляющиеся к близлежащей границе.

22.30 – командующий авиацией вздохнул с облегчением, получив подтверждение получения приказа об отмене наступления от последнего из своих соединений. Но пехота, видимо, не собиралась менять своих планов.

Наконец, за час до полуночи по радио пришел ответ из Берлина. Главнокомандующий люфтваффе от имени Верховного командования вооруженных сил доводил до сведения генерала Рейхенау, что приказ об отмене касается и 10-

й армии. И вскоре после полуночи полки начали отходить.

Теперь стало ясно, почему командующего пехотой не известили ранее. Его армия фактически получила контрприказ от группы армий «Юг» в начале вечера. Но Рейхенау уже выдвинул свой передовой штаб, и весь вечер связь между штабом в Тураве и командующим в Шенвальде была прервана. Даже курьеры не могли до него добраться.

Генерал-лейтенант Паулюс в Тураве был по горло занят, отправляя контрприказы в корпуса, от тех – в дивизии, а из дивизий – в полки, не говоря уже о батальонах, ротах и взводах, расположенных прямо у границы. А кроме того, приказ следовало отправить в специальные войска, которые должны были проникнуть за вражеские позиции сразу после полуночи, то есть за четыре часа до нападения. Он мог допустить, что его главнокомандующий едва ли начнет войну, если его армия совершит полный разворот. Поэтому прежде всего проинформировал полевые части. Все равно было бы чудом, если бы за оставшиеся несколько часов каждый солдат, выдвинутый на передовые позиции, узнал, что нападение отменяется.

В действительности это было достигнуто. Во всем районе дислокации 10-й армии только одно подразделение не узнало новость вовремя. Оно находилось перед сектором 46-й пехотной дивизии, противостоявшей польским укреплениям в Любинице. В течение ночи, как и было приказано, солдаты прокрались на вражескую территорию, и в 4.30 трид-

цать человек открыли огонь по полякам. В любой момент германские батальоны должны были промчаться через границу и взять противника в клещи. Но на границе все оставалось спокойно.

Был еще один случай. На правом крыле группы армий «Юг» в полосе 14-й армии под командованием генерал-полковника Листа внезапным налетом был захвачен железнодорожный туннель в Словакии: важная жизненная артерия для наступающих германских войск. Пришлось отозвать штурмовую группу и вернуть туннель. Поляки взорвали его, сделав непроходимым.

Эти два происшествия лишили нападение, когда оно наконец свершилось, всякой внезапности и рассеяли сомнения, если таковые еще и оставались у поляков, в отношении искренности немцев. В течение нескольких следующих дней воздушная разведка выяснила, что по всем грунтовым и железным дорогам движутся подкрепления в прифронтовые провинции: прямое следствие приостановки в последний момент германских армий. Теперь с каждым днем враг становился сильнее.

Рейхенау и Паулюсу пришлось изменить весь план нападения 10-й армии. Бронированные и моторизованные соединения были отведены во вторую линию, а на острие атаки осталась пехота. Теперь предстояло прорвать границу и пробить бреши, через которые в глубину территории противника устремятся бронетанковые войска. То, что раньше мог-

ло быть достигнуто за счет внезапности, сейчас приходилось добывать в ожесточенных боях.

Другим армиям также пришлось срочно перестраивать свои ряды. Однако эти тактические перемещения не повлияли на основные оперативные задачи. По словам главного командующего сухопутными войсками, следовало «ожидать срочной мобилизации и концентрации польской армии, а потому уничтожить главную ее часть к западу от линии Висла – Нарев путем концентрических ударов из Силезии, Померании и Восточной Пруссии».

Теперь все зависело от того, сомкнутся ли мощные клещи вовремя, чтобы не позволить главным силам поляков уйти через Вислу в обширные регионы Восточной Польши. Если план удастся, поляки окажутся в гигантской ловушке, а вся кампания будет решена к западу от реки.

Но план также предусматривал, что германское люфтваффе вначале завоюет господство в небе над Польшей, а далее, что германские бомбардировщики прервут движение по грунтовым и железным дорогам внутри страны. Но не только это, ожидалось, что люфтваффе также сыграет ведущую роль в битве: бомбардировщики и пикирующие бомбардировщики, дальние и ближние истребители должны были непрерывно атаковать наземные войска, вынуждая их думать, что их единственный выход – капитуляция.

Впервые в истории воздушным силам была отведена такая решающая роль в сражении. Действительно, в первый

раз авиация самостоятельно участвовала в войне. Оправдает ли она надежды, возложенные Верховным командованием? Хватит ли у нее сил для столь масштабной задачи: авиация против авиации, авиация против наземных войск, на фронте и за его пределами?

Насколько на самом деле было сильно люфтваффе? В конце Польской кампании по миру стала ходить легенда о неодолимой и сокрушительной мощи авиации – легенда, которую коварная германская пропаганда максимально старалась поддерживать. Она и в самом деле настолько успешно действовала, что легенда не только пережила войну и падение Германии, но живет до сегодняшнего дня.

Вот два примера, взятые наугад. В «Войне в Польше» (анализе военной истории, опубликованном в 1945 году американской военной академией в Вест-Пойнте) утверждалось: «Летом 1939 года Германия достигла своей цели стать сильнейшей в мире авиационной державой. Системы гражданской и военной подготовки создали резерв примерно из 100 000 летчиков. Производство самолетов достигло примерно 2000 в месяц. В распоряжении Германии было 7000 самолетов первой линии, разделенных на четыре воздушных флота». Солидная четырехтомная военная история «Королевские военно-воздушные силы, 1939–1945» оценивает мощь люфтваффе на 3 сентября 1939 года – тот день, когда Британия объявила войну, – точно в количестве 4161

самолета первой линии.

Так каковы же действительные цифры? Один надежный и заслуживающий доверия германский документ – ежедневный отчет о численности боевой авиации, составлявшийся генерал-квартирмейстером для главнокомандующего люфтваффе, – говорит совсем о другом. Во время Польской кампании оперативные силы люфтваффе включали в себя 1-й воздушный флот «Восток» под командованием генерала авиации Альберта Кессельринга и 4-й воздушный флот «Юго-Восток» под командой генерала авиации Александра Лера. На 1 сентября у них вместе было не более чем 1302 самолета первой линии.

Помимо этого, на востоке находилось еще 133 машины, бывшие под прямым управлением главнокомандующего (Геринга). Кроме двух эскадрилий бомбардировщиков для особых заданий, они включали только самолеты разведки, метеорологии и транспортной авиации.

Наконец, можно учесть истребители, предназначенные для защиты неба над Восточной Германией, хотя в воздушных боях над Польшей участие принимали лишь немногие из них, и то на периферии. В административных районах I (Кенигсберг), III (Берлин), IV (Дрезден) и VIII (Бреслау) они насчитывали двадцать четыре эскадрильи общей численностью 216 самолетов.

Таким образом, по самым щедрым оценкам люфтваффе могло собрать для войны над Польшей 1929 самолетов. Из

них только 897 могли нести бомбы, то есть бомбардировщики, пикирующие бомбардировщики и штурмовики.

Две трети своей авиации Геринг бросил на восток. Оставшаяся треть, державшаяся наготове на западе, состояла из 2775 машин всех типов. Из них только 1182, или примерно 40 процентов, были бомбоносителями.

Из этих скромных цифр вытекает следующее: в начале войны люфтваффе было значительно слабее, чем было общепринято считать; оно ни в коей мере не имело наступательного акцента; на этой ранней стадии его создания, когда Гитлер решил начать войну, оно было способно вести быстрый блицкриг лишь на одном фронте.

Тем не менее величину превосходства в военно-воздушных силах нельзя измерять только в числах. Очень важно и техническое состояние. В мае 1939 года, то есть за три месяца до начала военных действий, начальник штаба люфтваффе Ханс Иешоннек предупреждал: «Не обманывайте самих себя, господа! Каждая страна стремится превзойти другую по мощи своей авиации. Но все мы примерно на одном уровне. И невозможно удерживать техническое превосходство в течение долгого времени».

Для Германии 1939 года это были слова еретика. Он произнес их перед группой офицеров верхнего эшелона всех родов войск, которые были приглашены на совещание под кодовым названием «Generalstabsreise Schlesien» в навеваемом поэзию Бад-Зальцбрунне к западу от Оппельна в Силе-

зии.

В своем предостережении против сверхоптимизма в отношении численного и технического превосходства Иешоннек преследовал ясную цель: «Есть еще и кое-что другое, а именно тактика. В этой области пока все внове и все не исследовано. Концентрируя мысли в этом направлении, мы сможем завоевать реальное превосходство в воздухе над врагом».

И таким образом тактика люфтваффе стала доминирующей темой в Зальцбрунне для тут же созданных аналитических групп, дискуссий на уровне командного состава и штабных учений по картам. И тут простой вопрос «Что мы будем делать с нашими 800 пикировщиками „Штука“ и бомбардировщиками?» размножился на кучу более мелких проблем. Как будет выглядеть график совместного налета групп бомбардировщиков и пикирующих бомбардировщиков на цель номер 1076 – аэродром Варшава – Окече? Очевидно, что из-за разной методики атаки эти самолеты не могут нанести удар одновременно. Но кто пойдет в атаку первым? Может быть, «Штуки», чтобы иметь наилучшую видимость для своих точных ударов? Или горизонтальные бомбардировщики, чтобы отвлечь внимание вражеской ПВО и облегчить задачу для пикировщиков? Смогут ли справиться с зенитной артиллерией истребители дальнего действия? Как они смогут защитить «Штуки», не мешая в то же время их работе?

Это всего лишь немногие проблемы из множества. «Тактика настолько нова и не развита». Только легион «Кондор»

обладал опытом, а время торопило. Гитлер уже объявил трем начальникам штабов о своем намерении «атаковать Польшу при первой удобной возможности». ¹ Но все еще не верилось, что это произойдет так скоро.

«Наши слабости в подготовке летчиков, в оборудовании и боеготовности были хорошо известны, – писал генерал Шпейдель, тогдашний начальник штаба 1-го воздушного флота, – и мы регулярно сообщали об этом Верховному командованию». Но 22 августа Шпейдель присутствовал в Оберзальцберге, когда Гитлер сообщил начальникам штабов о своей решимости идти на Польшу. «Как и многие другие офицеры, – рассказывает Шпейдель в своем дневнике, – я покинул совещание у фюрера с определенным чувством горечи». В тот же самый день оперативный персонал люфтваффе собрался в рабочем лагере в заповеднике Вердер под Потсдамом.

Днем 24 августа Геринг дал кодовый сигнал «Unterstellungsverhältnis Weiss», план Польской операции вступил в действие. 25 августа все Gruppen и Geschwader покинули свои базы мирного времени и заняли боевые места дислокации.

¹ Взято из стенографического отчета о заявлении Гитлера перед главнокомандующими трех родов войск, их начальниками штабов и восемью другими офицерами 23 мая 1939 года в Берлинской канцелярии и заверено генерал-полковником Шмундтом. Все цитаты в этой книге из заявлений, приказов и т. д. происходят из первичных записей, даже если их источники в этой популярной книге не даются друг за другом.

Днем и вечером происходила драматическая прелюдия, уже описанная выше. Судьбоносный сигнал «Ostmarkflug» поступил на следующее утро, а спустя несколько часов был отменен.

Прошло шесть дней ожидания. Шесть дней мук, которые родили возвышенные надежды... надежды на мирное разрешение конфликта. Шпейдель писал: «Мы все еще верили, что продолжение переговоров поможет образумить фюрера».

25 августа премьер-министр Британии объявил о заключении Пакта о взаимопомощи между его страной и Польшей, и теперь Гитлер не мог рассчитывать на слабость Британии, из-за которой последняя останется в стороне. Но ничто не могло удержать его от нанесения удара. В предшествующие годы было достигнуто слишком много невероятных успехов, и сейчас он не собирался уступать ни дюйма.

31 августа в 12.40 шесть дней ожидания завершились получением военного приказа № 1. Мучения закончились, и надежда исчезла. 1 сентября в 4.45 началась война.

Старший лейтенант Бруно Дилли, командовавший 3-й эскадрильей Stuka Geschwader 1, напряженно всматривался из кабины своего «Ju-87B», пытаясь сориентироваться. Со всех сторон его обступали огромные клочья тумана.

Этот полет был кошмарным. К реальности его возвращало лишь ощущение штурвала в руке и монотонное гудение

мотора «юнкерса». Позади него, спиной к спине, сидел радист, старший сержант Катер, который старался не терять из виду два других самолета их звена.

Вчера Дилли посчитал бы, что только сумасшедший сможет отправить его в бреющий полет в таком тумане. А сейчас его отобрали для выполнения первой атаки в войне, и ему суждено сбросить первую бомбу на вражескую цель.

Германский план нападения предусматривал быстрое соединение Восточной Пруссии с рейхом. Поставки для 3-й армии по железной дороге должны были начаться как можно быстрее. Но имелось одно уязвимое место: переправа через Вислу у Диршау. Никким образом нельзя было допустить подрыва моста. Ударной группе под командой полковника Медема предстояло внезапно прорваться из Мариенбурга на бронированном поезде, захватить мост и охранять его, а в это время люфтваффе не даст полякам поднять голову непрерывными налетами и не позволит им взорвать мост до подхода Медема.

Именно этим Дилли и был занят. Его целью был не мост, а готовые к взрыву точки заложения взрывчатки рядом со станцией. Цель микроскопическая, всего лишь точка на плане города. Несколько дней его эскадрилья отрабатывала этот налет на макете возле своей базы в Инстербурге. Потом они несколько раз садились в экспресс Берлин – Кенигсберг и, проезжая по мосту Диршау, обнаружили, что провода от детонаторов идут вдоль южного склона железнодорожной на-

сыпи между станцией и мостом. И на этом они построили свой план: будут атаковать на малой высоте и сбрасывать бомбы на максимально близком расстоянии.

Для этого специального задания они выдвинулись вчера из Инстербурга в Эльбинг. И вот этот проклятый туман. Он висел над аэродромом на высоте 50 метров, местами покрывая саму поверхность земли.

И все равно Дилли был готов рискнуть. От Эльбинга до Диршау – рукой подать: каких-то восемь минут полета. Он пошел на взлет первым, за ним лейтенант Шиллер, а потом – опытный сержант. Взлетев в 4.26, они повернули на юг и понеслись прямо над верхушками деревьев сквозь клочки тумана.

В 4.30, точно за четверть часа до официального начала военных действий, они впервые заметили впереди темную полосу Вислы, и Дилли повернул на север, следуя параллельным реке курсом. Теперь он знал, что не пропустит мост. Его опасения были беспочвенными: тот уже виднелся в отдалении. Огромное стальное сооружение нельзя было спутать ни с чем другим.

На часах 4.34. Вокруг, казалось, царит спокойствие. Но три «Штуки» мчатся в 200 метрах над землей к левой от моста Диршау насыпи, три самолета, каждый с 200-килограммовой бомбой под фюзеляжем и четырем 50-килограммовыми под крыльями.

Немного не долетая до насыпи, Дилли нажал на кнопку

спуска, рванул на себя штурвал и мощным прыжком взмыл вверх от железной дороги, пока позади рвались его бомбы. Следуя за ним справа и слева, другие два пилота тоже поразили цель.

Так состоялась первая атака «Штук» во Второй мировой войне, происшедшая за пятнадцать минут до часа «икс».

Спустя час эскадрилья III/KG 3, в которой были горизонтальные бомбардировщики «Do-17Z», взлетела в неизвестность из Хейлигенбейля. Диршау по-прежнему был видимым, и они, сбросив с высоты свой бомбовый груз, сообщили, что в городе бушуют пожары.

Но тем временем бронеколонне полковника Медема пришлось остановиться. В лихорадочной спешке полякам удалось починить искореженные провода, и в 6.30, задолго до прихода немцев, один из мостов-близнецов содрогнулся от взрыва и рухнул в Вислу. Так что первая атака люфтваффе, хотя и успешная сама по себе, не достигла цели.

Тем самым можно отбросить легенду о том, что Польская кампания – а с ней и Вторая мировая война – началась рано утром 1 сентября 1939 года с сокрушительного наступательного удара, нанесенного силами люфтваффе. В действительности его соединения находились в готовности на своих базах – технически исправные, заправленные горючим и бомбами. Не 7000 самолетов и даже не 4000, а всего лишь 897 бомбоносителей и примерно столько же ближних и дальних истребителей и самолетов-разведчиков.

Также истинно и то, что экипажи были хорошо знакомы с объектами атаки, имея исключительно подробные карты этих целей. Но могучий удар так и не был нанесен (по крайней мере, в назначенный час раннего утра 1 сентября). Он был смягчен туманом.

В этом можно разглядеть схему, по которой будет развиваться война. За несколько месяцев заранее разрабатываются великие военные операции. Сотни офицеров генеральных штабов скрупулезно учитывают все детали, и тысячи солдат помогают воплотить этот законченный план в действительность... только для того, чтобы погода все испортила. Из всего 1-го воздушного флота только четырем Gruppen бомбардировщиков удалось оторваться от земли в шесть часов, а за утро к ним добавились еще две. И им повезло, если они вообще отыскивали какую-либо цель.

Даже Геринг пришел к выводу, что надо приостановить операцию. Уже в 5.50 он послал радиogramму: «Операция „Seaside“ на сегодня отменяется». Этой операцией предусматривалось нанести концентрированный удар всеми Geschwader по польской столице. Но над Варшавой потолок облачности составлял 200 метров, а ниже видимость была меньше, чем на полмили.

4-й воздушный флот на юге² оказался в лучших условиях, хотя и не идеальных. Было еще темно, когда генерал-лейте-

² Боевой состав люфтваффе на 1 сентября 1939 года против Польши см. приложение 1.

нант фон Рихтгофен выехал из Шлосс-Шенвальда в направлении границы, лежавшей в нескольких милях отсюда. Времени было 4.30 с небольшим. Меньше чем через четверть часа эта граница станет фронтом.

С включенными матовыми фарами штабная машина командующего авиацией двигалась мимо бесконечных колонн пехоты, потом остановилась у рабочего лагеря. Отсюда было 800 метров ходьбы пешком до его командного поста чуть к югу от пограничного пункта Грюнсрух. Его сопровождал адъютант, старший лейтенант Бекхаус. На полпути они услышали треск винтовочных выстрелов. Дальше на севере загрохотала артиллерия.

– Ровно 4.45, генерал! – воскликнул Бекхаус.

Рихтгофен кивнул. Он стоял неподвижно и прислушивался.

«Эти первые выстрелы произвели на меня сильнейшее впечатление, – писал он позднее в своем дневнике. – Теперь война бушевала вовсю. До сих пор мыслилось, что она ограничится политикой или демонстрацией силы. Думаю о Франции и Англии и уже не верю в возможность политического урегулирования после того, что было сделано сейчас. Пока четверть часа шел от моего командного пункта во мне нарастало беспокойство о будущем. Но когда по моему приходу Зайдеман обратился ко мне, я подавил свои чувства. С этого момента надо было заниматься войной, как приказано».

В тумане медленно пробуждался день. Земля лежала, оку-

танная мглой.

– Жуткая погода для полетов, – произнес его начальник штаба подполковник Зайдеман. – Когда солнце станет светить на этот туман, «Штуки» не смогут разглядеть землю.

Поступают доклады о первых взлетах. Рихтгофен вышел наружу. Все вокруг выглядело странно спокойным – никакого грохота боя, лишь отдельные выстрелы. Совсем не гром войны. Но потом, перед самым восходом солнца, появились боевые самолеты.

Они возникли совершенно неожиданно. Это была Gruppe II/LG 2 майора Шпильфогеля, которая поднялась в небо в Альтзиделе, как и было приказано. Вскоре они стали кружить над пограничной рекой, сердито жужжа, как потревоженные осы. Они выглядели необычно старомодными, эти бипланы Хеншеля с толстыми округлыми радиальными моторами и пилотами, сидящими «голыми и бесстыжими» в своих открытых кабинах. Не было никакой брони. В штурмовике, как прозвали эти истребители-бомбардировщики, пилот сидел, как и в старые дни, лицом к лицу с врагом.

По ту сторону границы ведущий 1-й эскадрильи капитан Отто Вейсс опознал свою цель: деревню Панки (или Пржиштайн), где окопались поляки. Подав сигнал коллегам поднятой рукой, он устремился в атаку.

Так упали первые бомбы на Южном фронте, перед 10-й армией. Это были легкие «фламбос» (как их называли) с взрывателями ударного действия, которые с глухим звуком

срабатывали при ударе. От их взрывов все загоралось, окутываясь дымом и пламенем.

Налет можно было наблюдать с генеральского командного пункта, и его повторила 2-я эскадрилья штурмовиков под командой старшего лейтенанта Адольфа Галланда, который позднее станет известным лидером истребителей. Другие самолеты вспыхивали пулеметными очередями над верхушками деревьев, осыпая поляков пулями.

В это время враг стал налаживать оборону, и заговорило какое-то зенитное орудие поляков, к которому присоединилось стрелковое оружие. Стрельба разгорелась до предела и продолжалась еще долго после того, как улетели «хеншели».

Это утреннее нападение на деревню Панки 1 сентября стало первым примером прямой поддержки наземных войск силами люфтваффе во Второй мировой войне. В тот вечер в докладе Верховного командования вооруженных сил в части оценки вклада люфтваффе в ход дневных боев говорилось: «Кроме того, продвижение армии было эффективно поддержано несколькими Geschwader боевых самолетов».

«Несколько Geschwader»... За этой фразой стоят несколько сот самолетов, поскольку в начале войны обычно Geschwader из трех Gruppen включала в себя от девяноста до ста боевых машин. А на самом деле противника атаковала лишь одна Gruppe, то есть тридцать шесть бипланов майора Шпильфогеля II/LG 2!

И они сделали свое дело. В течение десяти дней они

сопровождали XIV армейский корпус, продвигавшийся на Варшаву и Вислу, атакуя врага каждый раз, когда танки и моторизованная пехота наталкивались на ожесточенное сопротивление. В конце, в ходе обходных маневров в районе Радома и на Бзуре, они совершали до десяти вылетов в день.

Но для поддержки армии 1 сентября Рихтгофен сумел собрать одну-единственную Gruppe «хейнкелей» и две из его четырех Stuka Gruppen. А что же случилось с остальными двумя? Генерал с раздражением перечитывал вчерашний приказ, который в самый канун начала наступления лишил его половины и так недостаточной мощи пикирующих бомбардировщиков. Вместе с другими соединениями бомбардировочной авиации 2-й авиадивизии их было решено бросить против краковского и других аэродромов противника за линией фронта. Ему это представлялось большой ошибкой. Была ли какая-то иная задача, более ценная, чем поддержка армии, для которой авиация пробивает бреши во вражеских укреплениях?

Неделями германская пропаганда превозносила несокрушимую мощь и ударную силу люфтваффе. Но у начальника ее Генерального штаба генерал-лейтенанта Иешоннека были другие количественные данные. Они ему причиняли головную боль. На бумаге так много подразделений метались туда-сюда, что, если только не обескровить Западный фронт, для Польской операции он мог с натяжкой набрать 900 бомбоносителей, а скорее всего, 800, потому что всегда надо вы-

читать 10 процентов самолетов, которые по той или иной причине выйдут из строя.

Иешоннек хорошо знал, что если победы не достичь путем численного перевеса, то разницу можно восполнить за счет планирования и тактики. Другими словами, имеющиеся силы нельзя распылять, имея одну Gruppe здесь, а эскадрилью там (что в точности и происходило в данный момент). Должна быть четко определена основная точка приложения сил люфтваффе, если не против одиночного объекта, так хотя бы против группы подобных объектов.

После долгих дискуссий среди командования был составлен приказ о преимущественности операций люфтваффе. Первым и самым важным считалось уничтожение вражеской авиации.

Согласно последним данным разведки, поляки обладали более чем 900 боевыми самолетами первой линии, включая примерно 150 бомбардировщиков, 315 истребителей, 325 самолетов-разведчиков плюс 50 морских и более 100 самолетов связи. Конечно, количественно, а также и качественно их авиация была на ступень ниже германской. И если ей не уделить должного внимания, то польская авиация имела бы возможность нанести серьезный ущерб. Она могла мешать воздушным атакам, бомбить германскую армию и даже сбрасывать бомбы на германской территории.

«Решение в воздухе должно считаться важнее решения на

земле» – так заявил итальянец Дуэ³ в своем анализе будущей воздушной войны. И германское люфтваффе придерживалось этой доктрины. Его основной целью должно быть полное господство в небе над Польшей.

Вторым по значимости было «сотрудничество с армией и флотом» всякий раз, когда это относилось к решающим операциям. В этом случае косвенная поддержка в форме воздушных налетов на войска и коммуникации противника была приоритетной по отношению к прямому участию «хеншелей» в наземных операциях.

Во время перерывов в боях большое значение придавалось «налетам на источники вражеской боевой мощи», то есть на центры военной индустрии в глубине страны.

С незначительными отклонениями люфтваффе сохраняло этот порядок приоритетности в течение всей войны. Его важность в ходе тридцатидневной Польской кампании благодаря превосходству германского оружия не была так заметна. Но позднее от его применения – или неприменения – зависел победный или плачевный исход сражения.

И так вышло, что Рихтгофен, командующий войсками прямой поддержки, оказался без 4-го воздушного флота со столькими «Штуками». Если бы армия запросила массивную поддержку со стороны авиации, пришлось бы ждать в

³ Генерал Джулио Дуэ (1869–1930) еще в 1921 году в своей книге «Воздушная мощь» отстаивал спорное утверждение о достижении победы над врагом главным образом с помощью воздушных налетов.

лучшем случае до полудня.

В то утро у люфтваффе была более важная задача. Бомбардировщики и пикировщики предприняли затяжную атаку на вражеские аэродромы – ангары и взлетные полосы, районы рассредоточения самолетов и периферийные авиационные мастерские. Они наносили удары по польской авиации в каждое уязвимое место. Основной удар пришелся по Кракову – цели, которая вообще-то не намечалась. Но далее на север соединения либо не обнаружили своих целей, либо из-за плохой погоды до взлета были переориентированы на юг.

Над Краковом небо прояснилось, и ранняя разведка обнаружила, что аэродром занят. Со своей базы в Лангенау в Силезии взлетело шестьдесят «Хейнкелей-111», включая Gruppen I и III из KG 4. В действительности KG 4 состояла из Geschwader из состава 4-го воздушного флота, оснащенной обычными бомбардировщиками среднего радиуса действия. Кроме этого, были «Do-17E» или «Do-17Z».

Старший лейтенант Эверс, командовавший III Gruppe, для лучшей защиты от вражеских истребителей приказал своим пилотам лететь плотным строем. Но на высоте 4000 метров поляков не было видно, и двухмоторным истребителям сопровождения I/ZG 76 было нечего делать. После сорокапятиминутного полета бомбардировщики оказались над целью. Хотя Краков закрывала легкая дымка, его было легко узнать, и спустя несколько секунд вниз полетели бомбы... сорок восемь тонн, и все попали в цель.

Затем последовала атака пикирующих бомбардировщиков «Штука» из I/StG 2 под командой майора Оскара Динорта на ангары и посадочные полосы, после чего две Gruppen бомбардировщиков из KG 77 уже не могли промахнуться мимо целей, которые были охвачены пожарами и окутаны дымом. Правда, по этой же причине ухудшилась видимость, поэтому, когда настала очередь вступить в бой III Gruppe, ее лидер, полковник Вольфганг фон Штуттерхайм приказал вести бомбежку на малой высоте. Пролетая над аэродромом на высоте каких-то 50 метров, «летающие карандаши» Дорнье выкладывали бомбы по 50 килограммов рядами вдоль взлетной полосы, а секунды спустя они взрывались в бетоне.

Когда самолеты KG 77 вернулись в Бриг, на очень многих из них были видны повреждения – но не от зенитного огня противника, не говоря об истребителях, а от осколков собственных бомб, взлетающих вверх после взрыва.

Кроме Кракова «Штуки» совершили налеты на аэродромы в Катовице и Вадовице, а в это время бомбардировщики II/KG 77 атаковали Кросно и Модеровку. Позже, когда небо прояснилось, пилоты KG 77 вновь были посланы на Радом, Лодзь, Скерневице, Томашов, Кельче и Ченстохов. «He-111P» из II/KG 4 подполковника Эрдмана пролетели расстояние 300 миль сквозь зону плохой погоды через Словакию прямо до Лемберга (Львова), где сбросили 22 тонны бомб на взлетные полосы и ангары.

Везде германские бомбардировщики стремились нанести

нокаутирующий удар своему главному противнику – польской авиации. Но состоялся ли где-нибудь этот удар? Да, взлетные полосы были испещрены воронками от разрывов бомб. Ангары раскалывались на части под действием мощной взрывчатки, склады были объаты пламенем; и везде, поодиночке или группами, стояли обгоревшие остовы самолетов, уничтоженных на земле.

Несмотря на все это, оставалось чувство неудовлетворенности, которое возрастало по мере прошествия времени. Возникал вопрос: что произошло с польской авиацией? Ее отсутствие было совершенно неожиданным. Даже допуская, что немцы имели преимущество внезапности, а наземная система обороны понесла тяжелые удары. Но наверняка поляки могли бы противопоставить хоть какое-то сопротивление в небе, могли бы выслать хотя бы несколько истребителей против немецких бомбардировщиков? Предполагалось, что так и будет, и немцы смогли бы продемонстрировать свое превосходство и достичь окончательного решения.

Но как было на самом деле, можно узнать из сводки командования вооруженных сил: «Люфтваффе завоевало господство в воздухе над всей зоной боевых действий над Польшей...»

Это было не совсем так. В нескольких местах немногие польские истребители атаковали германские бомбардировщики и были отогнаны. А кроме этого польская авиация не навязывала бой, а, наоборот, избегала столкновений. Воз-

никает вопрос: почему? Была ли она слабее, чем предполагалось? Или она отошла на специально замаскированные аэродромы и готовится к контратаке? Позднее станет видно, насколько серьезно высшее командование люфтваффе рассматривало эту опасность.

На командном пункте Рихтгофена рядом с линией фронта в утренние часы время шло медленно. Он и его штаб терпеливо ожидали, когда рассеется туман, чтобы послать в небо «Штуки». Они также дожидались сообщений с фронта и запросов об авиационной поддержке при наступлении XIV армейского корпуса. Они ожидали сигналов о вражеском сопротивлении, которое требовалось сломить точными воздушными ударами. Но ничего такого не произошло. Кажется, армия забыла о существовании люфтваффе. А может быть, высшее командование не имело точной картины происходящего?

Имея за плечами испанский опыт, Рихтгофен хорошо знал, что надо делать. Он разослал своих офицеров связи на автомобилях с радиостанциями или, по крайней мере, с портативными рациями к линии фронта. В этом случае запросы о воздушной поддержке поступили бы к нему напрямую, минуя требующую время цепочку от армейской дивизии к армейскому корпусу и назад из 4-го воздушного флота в соответствующую воздушную дивизию.

В системе, унаследованной из Испании, было еще одно большое преимущество. Наземные войска, встречая сопро-

тивление, нуждаются в артиллерийской или воздушной поддержке, и молодые офицеры люфтваффе, им приданные, могли бы лучше всего решить, будет ли эффективна помощь с воздуха. Достаточно ли видимость? Можно ли будет обнаружить противника с воздуха? Какого типа самолеты лучше всего подойдут для налета: горизонтальные бомбардировщики, пикирующие или штурмовики? Эти вопросы и могли решить офицеры авиации.

Но утром 1 сентября эта система еще не действовала. Цели для боевых самолетов выбирались бессистемно. «Штуки» из I/StG 76 капитана Вальтера Зигеля вылетели рано утром для атаки укреплений в Велуне, Gruppe из StG 77 была послана 2-й авиадивизией против оборонительных укреплений в Любинице-23. Вот и все.

Наконец, Рихтгофену надоело ждать, и в 11.00 он приказал приготовить свой «физелер-шторх». Возбравшись в него, он взлетел с картофельного поля неподалеку от своего командного пункта, захватив с собой только карту и полевую рацию, чтобы лично осмотреть поле боя. И он увидел, что немцы идут в атаку из деревни Панки, вооруженные винтовками, а поляки отвечают им пулеметным огнем. Он увидел, как германские солдаты лежат на земле раненые. Пролетев над полем боя, он охватил взглядом всю картину.

Необдуманно он пролетел прямо над польскими окопами и попал под прицельный огонь пехоты. Пули ударялись в фюзеляж и повредили хвост самолета. Топливный бак был из-

решечен пулеметным огнем, а горячее брызгало, как из садовой лейки. К счастью, самолет не вспыхнул, и, несмотря на серьезные повреждения, ему удалось вывести самолет из-под обстрела. Потом он сделал широкий круг над фронтом и приземлился как раз вовремя, потому что мотор стал работать с перебоями, а бак практически опустел.

Так что главнокомандующий германской авиацией поддержки чуть не был сбит в первый же день войны. Он был виновен в том, что сам запрещал делать своим пилотам: выполнять бессмысленные полеты на малой высоте над вражескими окопами.

Именно уязвимость низко летящего, тихоходного самолета перед вражеской зенитной артиллерией заставила Рихтгофена несколько лет назад, когда он был руководителем технического бюро люфтваффе, решительно протестовать против идеи пикирующих бомбардировщиков вообще. Он утверждал, что во время войны пике с высоты ниже 2000 метров будет просто самоубийством. Но история сыграла с ним шутку. Когда-то презиравший пикирующие бомбардировщики человек обрел в них самое мощное оружие.

Однако его собственный опыт над польскими окопами, а также донесения, поступающие с фронта, которые говорили о потерях и уроне от интенсивного огня с земли, заставили его отдать новый приказ: «Кроме случаев крайней необходимости, полеты на малой высоте запрещаются!»

Урок первого дня боевых действий был ясен: с польской

противовоздушной обороной шутки плохи.

В полдень поступили данные воздушной разведки, которой, правда, мешали плохая видимость и стелющийся туман. Была замечена концентрация польской кавалерии в районе Велуна напротив левого крыла XIV армейского корпуса. Также были обнаружены войска в Дзялосчине на Варте к северу от Ченстохова и в том же районе платформы с солдатами на железной дороге из Здунска. Похоже, тут понадобятся «Штуки».

Штаб I/StG 2 находился в Штайнберге возле Оппельна, откуда открывался изумительный вид на окружающие равнины. Но сегодня никто ими не любовался. Сразу после возвращения Gruppe с утреннего налета на польские аэродромы на базе воцарилось тщательно скрываемое напряжение.

Вдруг зазвонил телефон. Командиру подразделения, майору Оскару Динорту, хорошо известному летчику по мирному времени, звонил командир Geschwader полковник Байер.

– Они поступили, Динорт! – проговорил он. – Поступили новые приказы. Давай сразу сюда!

На аэродроме Нидер-Эльгут у подножия Штайнберга выводили «Штуки» из укрытий и заводили моторы. Инструктаж в штабе Geschwader был краток. Тридцать «Ju-87B» со своими характерными изогнутыми крыльями и жестким, похожим на ходули шасси стояли в ожидании приказа на старт. В 12.50 они взлетели и направились на восток.

Под ними проносились небольшие хутора и отдельные

крестьянские поля. Затем появилось что-то более крупное, неразличимое в тумане. По их курсу это мог быть только Велун. Майор Динорт отложил карту в сторону и посмотрел вниз в поисках характерных деталей. С земли поднимались клубы черного дыма, а в городе по соседству с шоссе бушевали пожары. Ага, вот она – дорога! По ней на подходе к городу, крошечная, как червь, но безошибочно опознаваемая, двигалась вражеская колонна.

Динорт положил руль налево. Быстро оглянулся назад, чтобы убедиться, что эскадрилья приняла боевое построение, а потом сосредоточился только на цели. И пока он занимался этим, руки его автоматически выполняли так часто отработывавшиеся движения: закрыть заслонку радиатора; выключить компрессор воздуха; отклониться влево; установить угол пике 70 градусов; скорость: 220... 250... 300 миль в час; включить воздушные тормоза – раздается невыносимый скрежет.

С каждой секундой цель росла в размерах. Вдруг она перестала быть каким-то безличным червем, ползущим по карте, а превратилась в живую колонну из автомашин, людей и лошадей. Да, лошадей и польских всадников. «Штуки» против кавалерии... это похоже на сражение между двумя столетиями.

Все на дороге пришло в дикое замешательство. Всадники пытались умчаться в поле. Динорт сосредоточился на дороге, целясь в скопление техники. На высоте 1000 метров он

нажал на кнопку сброса бомб на штурвале. Пока бомбы вылетали из самолета, корпус машины вдруг задрожал. Пилот стал резко набирать высоту, стремясь уйти из-под огня вражеской зенитной артиллерии. Потом посмотрел вниз. Бомба упала рядом с дорогой. Вверх летели обломки дерева, и к небесам поднимался поток черного дыма. В это время другие «юнкеры» пикировали на свои цели.

Это происходило тридцать раз. Сбросив бомбы, летчики круто взмывали вверх, маневрируя между коралловыми полосами ярко-красных разрывов зенитных снарядов. Потом они сгруппировались над городом для новой атаки. Второй целью являлся северный выезд из города Велуна. Динорт заметил крупное крестьянское хозяйство, которое, похоже, использовалось для размещения польского штаба. Вокруг него всюду роились солдаты. А на большом дворе собирались войска.

На этот раз штабное звено шло в атаку единым строем. Лишь на высоте 1000 метров они стали опрокидываться, идя с ревом до высоты 800 метров, и тут сбросили бомбы. Через несколько секунд густой дым и пламя скрыли от взгляда трагические последствия неравного боя.

Но на этом все еще не кончилось. Те же цели были вновь атакованы Gruppe I из StG 77 – Geschwader полковника Шварцкопфа, известного как отец «Штуки». А когда поступило сообщение о новых передвижениях войск в районе Велуна, бомбардировочной группе I/KG 77 под командой май-

ора Балька было приказано продолжать бомбежку до полного уничтожения противника.

За несколько часов девяносто пикирующих и горизонтальных бомбардировщиков сбросили бомбы на скопление частей польской кавалерийской бригады. После этого она перестала существовать как боевая единица. Ее остатки в беспорядке бежали на восток. В тот вечер они сформировали отдельные узлы сопротивления вдали от места воздушного налета. И в тот же вечер важный стратегический пункт среди польских пограничных укреплений перешел в руки немцев.

Этими действиями люфтваффе однозначно сыграло решающую роль в наземном сражении. Удивительно, но оно сделало это в первый день боевых действий, то есть в тот момент, когда его главной задачей было подавление польской авиации. Поэтому ряд соединений теперь уже мог заняться своей второй задачей: поддержкой армии и флота.

Генерал авиации Кессельринг, главнокомандующий силами люфтваффе на севере, предыдущим вечером уже нарушил порядок приоритетности. Отдав в распоряжение командира KG 1 полковника Ульриха Кесслера в Кольберге две дополнительные Gruppen пикирующих бомбардировщиков, он на следующий день послал эту усиленную «Kessler Geschwader» в атаку на польские портовые сооружения, военные корабли и береговые батареи в районе Данцигского залива, Гдингена, Оксшофта и полуострова Хела.

Плотный утренний туман 1 сентября помешал организовать массированный налет, и только I/KG 1 удалось взлететь в 6.00 и совершить налет на польскую военно-морскую базу в Путциг-Рахмель.

К обеду туман над Померанией и Восточной Пруссией частично рассеялся, а после полудня все двадцать Gruppen бомбардировщиков и двухмоторных истребителей 1-го воздушного флота были в воздухе, как бы стараясь наверстать упущенное. I/KG 152 бомбила позиции противовоздушной обороны и склады горючего на аэродроме в Торуне. II/KG 26 добила несколько прямых попаданий в здания и железнодорожные сооружения в Позен-Лювице. I/KG 53 атаковала взлетную полосу и ангары в Гнезно, а в это время II/KG 3 – одна из немногих Gruppen, вылетевших сегодня утром, – поразила арсенал к югу от Грауденца.

В конце дня I/KG 1 совершила еще один боевой вылет на Торунь, а KG 2 бомбила Плоцк, Лиду и Бяла-Подляска. Что касается соединения из 120 «Ju-87 Штука» 1-й авиадивизии – две Gruppen из StG 2, IV/LG 1 и эскадрилья 4/186 морских «Штук» (предназначавшихся на авианосец «Graf Zeppelin»), то им выпала особая миссия по нанесению ударов по морским базам на побережье Данцигского залива.

Несмотря на то что эти операции охватывали всю Северную Польшу, не было упущено из виду, что главной целью люфтваффе является сама Варшава. Как пожелал Геринг, столица была обречена на массированную атаку всей бом-

бардировочной авиацией обоих Luftflotten после полудня в первый день войны – так называемая операция «Seaside». Ему уже пришлось отложить ее ранним утром по причине плохой погоды.

В действительности Варшава была не только политическим и военным центром Польши, а также центром коммуникаций. Она была и центром авиационной промышленности, обладая многочисленными авиационными и моторными заводами. Если уж наносить смертельный удар по польской авиации, то наносить его надо наверняка здесь.

Как прелюдия к операции, «Хейнкели-111» из состава II/LG взлетели со своей базы в Повундене в Восточной Пруссии для проведения утреннего налета на аэродром Варшава – Окече. Хотя видимость земли была крайне плохой, немало бомб попало в ангары заводов государственной компании PZL, где выпускались истребители и бомбардировщики.

Последовал долгий перерыв в ожидании, пока погода улучшится. Операция KG 27 откладывалась с часу на час. Наконец, в 13.25 Берлин отдал приказ. Geschwader, все еще базировавшаяся на домашних аэродромах в Дельменхорсте, Вунсдорфе и Ганновер – Лангенхагене в Северной Германии, предстояло преодолеть немалый путь – целых 470 миль до цели! Лишь после этого налета ее переводят из 2-го воздушного флота «Север» в 1-й воздушный флот «Восток».

В 17.30 три Gruppen «Хейнкелей-111Р» достигли Варшавы. Столица получила небольшую передышку. Несколько

ко минут назад LG 1 из Восточной Пруссии вновь бомбила Варшава – Окече и два других аэродрома: Готцлав и Моко-тов, а в это время Gruppe пикирующих бомбардировщиков из I/StG 1, ведомая капитаном Вернером Гоццелем, наносила точные удары по радиостанциям в Бабиче и Лачи, откуда посылались польской армии кодированные распоряжения.

На этот раз произошло долгожданное событие. Наконец-то к обороне подключилась польская авиация. Над центром Варшавы произошли первые воздушные бои Второй мировой войны. Две эскадрильи из примерно тридцати истребителей типа «PZL-11с», известные как соединение «преследования» полковника авиации С. Павликовского, вступили в бой с двухмоторными «Me-110» из I/LG 1, которые входили в эскорт германских бомбардировщиков. Эту Gruppe возглавлял капитан Шлейф, потому что ее командир майор Грабман утром был ранен в перестрелке с одиноким польским истребителем.

Шлейф заметил далеко внизу самолеты противника, набиравшие высоту перед боем, и полетел за ними в высоком пике. Но поляки умело ускользнули от атаки. Казалось, жертвой внезапности стал «мессершмит». Он, вероятно получив повреждения, попытался улизнуть. И немедленно к нему в хвост пристроился польский истребитель. Но эта псевдожертва всего лишь заманивала лису к гончим собакам. На расстоянии 80 метров Шлейф, видя, что вражеский самолет полностью уместается в его прицел, произвел залп

из всех орудий, и «PZL» рухнул вниз.

«Мессершмиты» повторили этот прием четыре раза. Пока один из них играл роль подбитой утки, другие искали свой шанс в засаде. В результате – пять сбитых самолетов за несколько минут. После этого поляки покинули поле боя, а «Me-110» в самый раз пора было сделать то же самое и возвратиться на базу.

Спустя два дня, 3 сентября, состоялось второе воздушное сражение над Варшавой. Опять около тридцати самолетов «PZL-11с» вступили в бой, и вновь I/LG 1 сбила пять самолетов, потеряв только один свой. Впоследствии, сбив в общей сложности двадцать машин противника, она стала самым результативным немецким авиасоединением в Польской кампании.

1 сентября к 18.00 на зону боевых действий 1-го воздушного флота опустился такой густой туман, что применение авиации стало невозможным. Генерал Кессельринг в своей штаб-квартире вместе с офицерами в Хеннингсхольме под Штеттином занялся подведением итогов.

Невзирая на задержки, вызванные непогодой, в первый день боевых действий было совершено тридцать групповых боевых вылетов. Из них семнадцать было нацелено на наземные сооружения вражеской авиации: аэродромы, ангары и заводы. Восемь вылетов проведено для поддержки операций сухопутных войск, а пять – против морских целей. На земле было уничтожено около тридцати самолетов и еще де-

вять – в воздухе. В ходе этих операций было потеряно четырнадцать германских самолетов, главным образом из-за примечательной точности польской зенитной артиллерии. С другой стороны не произошло никаких реальных воздушных сражений. Поляки их просто избегали. В заключение Кессельринг писал:

«1-й воздушный флот господствует над зоной боевых действий, – но при этом добавляет: – В большой степени вражеская авиация остается незаметной».

Последнее заявление хорошо совпадает с тем, с чем встретился на юге 4-й воздушный флот. Головная боль, которую причиняли эти доклады командованию люфтваффе в Берлине, отражается в приказе, вышедшем 2 сентября. Фразы повторялись и были достаточно резки:

«1-й и 4-й воздушные флоты будут 2.09 продолжать боевые действия против вражеской авиации... Особое внимание необходимо уделить авиабазам, прилегающим к Варшаве, Деблину и Познани... Главнокомандующий приказывает установить местонахождение польских бомбардировщиков и для этой цели вести авиаразведку с самого раннего утра... В ожидании обнаружения вражеских бомбардировщиков наши соединения бомбардировщиков должны оставаться на аэродромах в готовности нанести немедленный удар».

Германское люфтваффе должно было дожидаться своего соперника. Появятся ли польские бомбардировщики? Нанесут ли они ответный удар во второй день войны?

Geschwader летела высоко в небе над Южной Польшей, в плотном строю держа курс на восток. Внутри больших клиньев Gruppen летели более мелкие эскадрильи, и все так четко выдерживали свое место, что, казалось, самолеты летят на параде. Четырьмя километрами ниже, слегка дребезжа иллюминаторами от монотонного рева моторов, летели восемьдесят восемь бомбардировщиков. На острие армады в штабном звене летел полковник Мартин Фебиг. Утром 2 сентября он сам вел Geschwader. Это была KG 4, известная как Geschwader «генерала Вевера» по имени первого начальника Генерального штаба, разбившегося в 1936 году.

Пока восемьдесят восемь «хейнкелей» летели, не встречая сопротивления, их экипажи бесполезно шарили взглядами небо в поисках противника. Все, что они могли увидеть, это «Me-110» эскорта, временами поблескивавшие на солнце. Их была всего лишь одна эскадрилья: все, что 2-я авиадивизия сочла необходимым выделить.

Группа целей KG 4 – № 1015/1018 – находилась возле пересечения дорог у Деблина на Висле в 55 милях к югу от Варшавы. Там располагалось не менее трех аэродромов, которых не коснулись вчерашние бои.

Вскоре после 10.00 пилоты увидели сверкающую полоску реки, и Gruppe раскололась. И тут же разразился шквал разрывов зенитных снарядов. Он был плотным, но низким: снаряды рвались примерно на 300 метров ниже бомбарди-

ровщиков.

«Хейнкели» ринулись в атаку. Как и вчера над Краковом, Катовице, Кельче, Радомом и Лодзью, бомбы рвались в линию вдоль взлетной полосы, взметая вверх фонтаны обломков, а из искореженных ангаров вырывались грибы оранжевого дыма.

Вскоре после этой атаки звено из четырех «Me-110» круто устремилось вниз. Они усмотрели на краю аэродрома несколько самолетов, которых минули бомбы.

Лейтенант Хельмут Лент, ставший позднее одним из наиболее умелых пилотов ночной истребительной авиации, нацелился на одну из больших машин. Своим прочным фюзеляжем и удлиненным носом та напоминала германский пикировщик «Штука». В 100 метрах от вражеской машины он выстрелил залпом из своих четырех пулеметов, и через несколько секунд польский самолет пылал, как факел. Отлетев от этой цели, Лент развернулся и спикировал на следующую жертву. Когда через несколько минут он взмыл вверх, чтобы нагнать свою группу, внизу на земле остались гореть обломки одиннадцати польских самолетов.

В течение утра 2 сентября аэродром Деблина постигла та же участь, что и десятки других. А налеты не прекращались. По наземным сооружениям польской авиации наносился удар за ударом, поскольку сами самолеты в воздухе не появлялись. И как только на земле обнаруживались самолеты, тут же на их уничтожение посылалась бомбардировочная

авиация.

С приближением дня росло напряжение в штаб-квартире. Штабные и боевые офицеры в штабе 2-й авиадивизии генерал-майора Лерцера и 4-го воздушного флота генерала авиации Лера часами ожидали донесений о противнике, пока пилоты одномоторных и двухмоторных истребителей сидели в кабинах, готовые вылететь на перехват. Но они ждали напрасно, потому что поляки так и не появились.

Поступило несколько сообщений о разрозненных польских атаках звеньями в два-три истребителя на германские бомбардировщики. Через границу сумел проникнуть одинокий самолет-разведчик и сбросил несколько бомб (ни одна не разорвалась) на Пайскретшам к северу от Гляйвица. Ровно в полдень доложили, что поляки ведут наблюдение с воздуха над своей территорией: в небо подняты воздушные посты, которые сообщают по радио о приближении германских бомбардировщиков.

Всего лишь несколько истребителей и разведчиков – и ни одного бомбардировщика! Эскадрильи польской бригады бомбардировщиков с ее современными двухмоторными «PZL-37 Elks» (лось) как сквозь землю провалились.

Напряжение стало спадать. Укрепилось мнение – и оно скоро было официально подтверждено за рубежом, – что польские военно-воздушные силы были уничтожены на земле в ходе первых мощных ударов по авиабазам. В отчете вооруженных сил от 2 сентября 1939 года говорится:

«Все самолеты, находившиеся в ангарах и на открытом воздухе, были сожжены. Из этого можно заключить, что польской авиации был нанесен смертельный удар. Германское люфтваффе завоевало неоспоримое превосходство в небе над всей Польшей».

К совершенно иному выводу пришел польский майор Ф. Калиновский, в то время бывший летчиком в бригаде бомбардировщиков полковника В. Геллера, а потом ставший командиром крыла в Королевских ВВС.

«Германское люфтваффе, – сообщал он, – делало именно то, что мы и ожидали. Оно атаковало наши аэродромы и пыталось уничтожить нашу авиацию на земле. В ретроспективе выглядит наивным вера немцев, что в предшествовавший период высокой политической напряженности, видя их явно агрессивные устремления, мы оставим свои самолеты на базах мирного времени. Дело в том, что к 31 августа на них не осталось ни одного пригодного к полетам самолета. За предыдущие сорок восемь часов все мы переместились на запасные аэродромы. И в результате начальный воздушный удар немцев совершенно не достиг цели...»

Калиновский добавляет, что все уничтоженные германскими бомбами и пушками самолеты в ангарах или на открытом воздухе были либо устаревшими, либо непригодными к бою; тогда как 400 боеспособных самолетов – 160 истребителей, 88 бомбардировщиков, 150 разведчиков и вспомогательных самолетов – в первую неделю кампании про-

явили свое мужество против величайшей авиатехнической мощи.⁴

А каковы факты? После полудня 2 сентября 1-я и 2-я эскадрильи ZG 76, барражируя в небе над Лодзью, схватились с польскими истребителями. В ожесточенном бою лейтенант Лент и старший лейтенант Нагель сбили два «PZL-11с», но и немцы потеряли три «Me-110».

На следующий день эскадрильи «Армии Лодзи» снова добились успеха, сбив несколько германских самолетов-разведчиков. Но 4 сентября их обуздали. Эскадрилья I/ZG 2 под командой старшего лейтенанта фон Руна завязала новый бой над Лодзью. Для Gruppe «Me-109D» устаревшие, с загнутыми вверх крыльями самолеты «PZL» не могли быть равным соперником. Одиннадцать «PZL-37» рухнули вниз, охваченные пламенем, или, получив тяжелые повреждения, были вынуждены совершить аварийное приземление. Кроме этого, «мессершмиты» уничтожили в воздухе один бомбардировщик «лось», а еще три «PZL-37» на земле.

Но теперь, преодолев начальное замешательство, польская бригада бомбардировщиков дала о себе знать. Застав оборону врасплох, ее эскадрильи провели несколько налетов на авангард германских бронетанковых войск. 2 сентября во второй половине дня XIV армейский корпус, наступая из Восточной Пруссии на Грауденц, обратился с призывом подвергнуть бомбежке аэродром в Страсбурге (Польша). Оттуда

⁴ Справка о количественном составе польской авиации дается в приложении 3.

бомбардировщики и истребители противника неоднократно совершали налеты на немецкую пехоту.

На следующий день 1-я и 4-я танковые дивизии, продвигавшиеся впереди 10-й армии, на подступах к Радомско понесли тяжелые потери от ударов противника с воздуха, а потому обратились за помощью к люфтваффе. Однако после этого польская активность в небе уменьшилась. Германское продвижение вперед было слишком быстрым и глубоким, а удары люфтваффе по коммуникациям и базам снабжения оказались слишком опустошительными.

«Поворотным пунктом стало 8 сентября, – докладывает Калиновский. – Ситуация со снабжением становилась безнадежной. Все больше и больше наших самолетов выходило из строя. Не было запасных частей. Всего лишь несколько бомбардировщиков продолжало летать до 16-го... 17-го оставшиеся пригодные к бою самолеты получили приказ улетать в Румынию».

Так закончились попытки польских военно-воздушных сил защитить свою страну. К началу второй недели они практически перестали существовать.

В своем материале в многотомной работе, созданной институтом генерала Сикорского в Лондоне, где дается анализ причин падения Польши, полковник Литынски писал, что наихудшим последствием начальных германских атак на аэродромы, грунтовые и железные дороги стало нарушение связи: «Уже на второй день вышли из строя телефонные и

телеграфные средства. С докладами и приказами сложилась жуткая ситуация. Если они вообще достигали своих адресатов, то шли не тем путем, а текст часто оказывался совершенно искаженным. И, как результат, с самого начала военное командование практически отсутствовало».

Все это было достигнуто первыми атаками германской авиации. Уничтожение ангаров и взлетных полос ничего не дало. И руководители люфтваффе это скоро поняли. Когда через несколько дней войска достигли первых аэродромов, ранее бомбившихся, заявления специалистов разведки были примечательно скромными. В отчете разведывательной комиссии говорится, что бомбы на ангары были сброшены впустую. Все уничтоженные на земле самолеты были из числа тренировочных, а все воронки можно почти немедленно выровнять. Что касается налетов на авиазаводы, то от этого было больше вреда, чем пользы, потому что теперь немцы уже не могли их использовать в своих целях.

Конечно, этот доклад держался в строгом секрете. Общество находилось в полном неведении. Сообщалось лишь о непрекращающихся налетах бомбардировочной авиации, о несравнимой мощи люфтваффе, а более всего о наводящих ужас атаках пикирующих бомбардировщиков.

Глава 2

РОЖДЕНИЕ «ШТУКИ»

Без танков на земле и «Штук» в небе гитлеровский блицкриг в начале Второй мировой войны был бы немыслим. Снова и снова решающие удары наносили пикирующие бомбардировщики «Ju-87В».

Утром 3 сентября одиннадцать этих машин преодолели сильный зенитный огонь и спикировали на морскую базу в Хела. Они предназначались для авианосной эскадрильи 4/186 и своей целью выбрали самый современный польский военный корабль – минный заградитель «Gryf». После прямого попадания в квартердек и нескольких взрывов рядом с корпусом корабль сорвало с причала. Но он остался на плаву.

После обеда они вернулись опять и под звуки своих сирен (прозванных «иерихонскими трубами») стали пикировать сквозь ад зенитного огня. Один «Ju-87» был сбит; два старших сержанта, Чупрна и Мейнхард, разбились насмерть. Но их коллеги продолжали наносить точные бомбовые удары. Старший лейтенант Руммель и лейтенант Лион точно поразили 1540-тонный эсминец «Wichg» в носовой части и в центре. На борту «Gryf» полубак был разнесен на клочки, на воздух взлетел артиллерийский погреб. Окончательно добила корабль на бреющем полете эскадрилья 3/706 под командой капитана Штайна. Пылая и круто накренившись, ко-

рабль затонул на мелководье.

И прежде всего, именно «Штуки» проложили путь для германских танков и пехоты и сделали победу возможной. Но как, можно задать вопрос, они оказались на поле боя?

Возникновение и развитие немецкого пикирующего бомбардировщика неотделимо связано с именем одного человека: Эрнста Удета. Того самого Удета, который, сбив шестьдесят два самолета противника, был самым успешным, после Манфреда фон Рихтгофена, германским летчиком-истребителем Первой мировой войны. Человека, которого союзники, несмотря на свое полное превосходство над германской авиацией, не смогли удержать на земле, который сам снаряжал свой летательный аппарат и в глубокой тайне продолжал летать. Человека, который стал «святым покровителем» мастеров высшего пилотажа, чья захватывающая дух аэробатика чуть ли не «на палубе» возбуждала тысячи зрителей. Человека интереснейшей жизни, пережившего десяток аварий. Человека навязчивой идеи.

27 сентября 1933 года на заводском аэродроме в Кертис-Райт, Буффало, США, Удет испытывал сенсационный самолет – «кертис-хоук». Для него это не было новинкой. Два года назад он уже использовал этот прочный биплан для демонстрации головокружных трюков перед аплодирующей публикой на авиационном шоу в Кливленде, штат Огайо. Он позволял своей машине камнем падать вниз, не долетая до нее несколько десятков метров, а затем тут же взмывал в

небо.

С первого момента он пришел в возбуждение от этого самолета. Если бы у него был такой, какие бы демонстрации он устроил дома!

И вот он занят испытанием двух таких самолетов. Не только этот, но и другой – он их может купить! Он все еще не может поверить этому. Власти США наверняка в последний момент откажут ему в экспортной лицензии. Самое главное, эти машины с их летными характеристиками имеют военный потенциал. Можно, например, использовать их для пике с большой высоты на военный корабль и потопить его единственной бомбой. Удет не мог себе представить, что американское министерство обороны не задумывалось о подобном, и это было единственной причиной, по которой он получает разрешение.

Но помимо этого, существовал и финансовый вопрос. Два самолета вместе стоили не так дешево – свыше 30 000 долларов. И хотя Удет зарабатывал немало денег, все они утекали сквозь пальцы. Где же взять нужную сумму?

Ответ был следующим: от политической революции в Германии. Только что к власти пришли национал-социалисты, а Герман Геринг, сам летчик-истребитель в Первую мировую войну, был назначен Гитлером комиссаром авиации рейха.

Геринг мечтал в секрете создать новое люфтваффе. К нему примкнули многие бывшие пилоты, отказавшись от добытых с большим трудом рабочих мест на гражданской

службе. Но не Удет. В то время Геринг мог предложить только работу в офисе, а Удет хотел летать.

Геринг не сдавался. Как только он узнал о необычных идеях Удета о пикирующих бомбардировщиках, он увидел в этом шанс использовать народного идола воздухоплавания в этом направлении. Он послал телеграмму: «Удет, купите пару этих „кертис-хоуков“ за свой счет. Мы вам возместим расходы».

Он сказал «мы». Но Удет все еще не верил этому. При встрече с директором компании «Кертис-Райт» он не мог дать прямого ответа.

– Но, господин Удет, деньги уже перечислены в наш банк!

Геринг поставил одно условие. До того как эти самолеты станут абсолютной собственностью Удета, их надо передать в испытательный центр в Рехлине (филиал нового технического управления люфтваффе) для тщательного изучения.

Едва в Рехлине успели распаковать узлы и детали самолетов и собрать их, как в декабре 1933 года из Берлина прибыла комиссия. Удет лично продемонстрировал способности самолета выполнять пике. Четыре раза он набирал высоту, камнем бросался вниз, с трудом выходил из пике и вновь повторял упражнение. Когда все закончилось, он был не в состоянии выбраться из кабины. Многократные пикирования, а еще больше выходы из них отняли у него все силы.

Эрхард Мильх, секретарь Геринга, с удивлением заметил внезапную бледность на лице героя. Если сам Удет не удо-

влетворен машиной, то кому же она понравится? И в чем вообще смысл этой идеи? Эти пикирования – чушь! Никакой материал не сможет длительное время переносить такие нагрузки, не говоря уже о человеческих существах! И «хоуки» были объявлены совершенно неприемлемыми в качестве основы германской авиации.

Потому Удет получил их назад куда быстрее, чем ожидал. Теперь они в самом деле принадлежали ему, и он снова и снова летал на них. Конституция человека может приспособиться почти ко всему. Летом 1934 года он достиг такого мастерства в вертикальном пикировании, что впервые почувствовал себя готовым показать это на публике. А потом в ходе одного из его последних тренировочных полетов на Темпельхофе во время всегда опасного выхода из пике с ним произошло несчастье. Повинуясь штурвалу, «хоук» вздыбился. Хвост не смог выдержать нагрузку и после дикой вибрации отвалился. Но Удет выжил. Его парашют раскрылся как раз перед тем, как его грузное тело ударилось о землю. И еще раз ему удивительно повезло.

Но идея пикирующих бомбардировщиков продолжала увлекать людей. Офицеры и инженеры в техническом управлении развили ее дальше – на этот раз вопреки громогласным пожеланиям их непосредственных начальников.

Они рассчитали, какого типа конструкция понадобится в случае, если действительно передать авиапромышленности заказ на пикирующий бомбардировщик. Такая маши-

на прежде всего должна быть исключительно прочной, чтобы выдержать многократные перегрузки на растяжение. Она должна быть способной атаковать в почти вертикальной позиции, а скорость ее должна ограничиваться воздушными тормозами до 375 миль в час, то есть пределом, определенным в те времена для материалов и людей.

Настоящей головной болью стал мотор. В 1935 году наибольшая мощность авиационного двигателя составляла около 600 лошадиных сил, и ничего более мощного не предвиделось. С таким двигателем самолет неминуемо будет тихходным и уязвимым как при подходе к цели, так и при отрыве от нее. Надо учесть и необходимость создать место для второго члена экипажа, вооруженного пулеметом, чтобы защитить хвост самолета – ту часть, которую будут атаковать вражеские истребители.

В то время как технические детали будущей «Штуки» обретали очертания, самолет все еще был официально запрещен, но его тактические достоинства были признаны новым начальником штаба люфтваффе генерал-лейтенантом Вевером.

Горизонтальные бомбардировщики на большой высоте могли использовать свои бомбы для поражения только площадных целей. Еще не существовали надежные бомбовые прицелы. Однако в случае с пикирующим бомбардировщиком придется нацелить весь самолет, а посему точность должна быть много выше. Предполагалось, что несколько

пикировщиков с небольшим количеством бомб смогут достичь лучших результатов, чем Geschwader высоколетающих горизонтальных бомбардировщиков. Этот аргумент перевешивал все. Потому что, когда не хватает сырья, экономика выступает на первый план.

Одним из самых решительных противников «Штуки» был, как ни странно, начальник отдела разработок технического управления майор (в то время) Вольфрам Фрайгер фон Рихтгофен, двоюродный брат знаменитого истребителя-аса. В Берлинской высшей технологической школе он получил степень доктора технических наук, и по статусу ему полагалось поддерживать новые идеи. Но «Штука» возбудила в нем глубочайшее недоверие. Его возражения были следующими: самолет будет слишком медленным и громоздким; точное прицеливание будет возможно лишь при пикировании ниже 1000 метров – и этим все кончится. На этой высоте зенитки его собьют, как стаю воробьев, не говоря уже о вражеских истребителях!

И тем не менее во многом благодаря техническому управлению уже в январе 1935 года промышленности был направлен заказ на самолет, хотя Рихтгофен был все еще на своем месте. При этом даже возникло соперничество, в котором приняли участие фирмы «Арадо», «Блом и Восс», «Хейнкель» и «Юнкерс». И тут фирма «Юнкерс» имела явное преимущество. То, чего хотело люфтваффе, было уже воплощено в чертежах ее главного инженера Польмана в 1933 го-

ду. Именно «Ju-87» отвечал всем нынешним военно-техническим требованиям. Первый образец можно было начать строить хоть сейчас.

У «юнкерса» также было преимущество в наличии многих лет свежего опыта. Еще до 1930 года у фирмы было отделение в Мальме, Швеция, где был построен «K-47» – двухместный истребитель с потенциалом для пикирования. Сейчас он использовался как макет для испытания воздушных тормозов, предназначенных для люфтваффе. На нем даже было установлено автоматическое устройство для катапультирования, оснащенное высотомером.

Так что всего лишь через несколько недель после передачи министерством авиации чертежей первый прототип, известный как «Ju-87V1», поднялся в воздух. Вряд ли шедевром эстетики выглядели его громоздкий корпус, низко посаженные крылья типа «перевернутой чайки», удлиненная застекленная кабина и прочное шасси с похожими на брюки обтекателями. Но он был прочен и крепок.

Хотя еще оставалось установить воздушные тормоза, крутизна пике во время испытательных полетов постоянно возрастала – до тех пор, пока однажды осенью 1935 года не был превзойден неведомый предел. Во время пике оторвался хвост, и машина врезалась в землю. Но испытания продолжались на новых образцах – «V2» и «V3».

В январе 1936 года Удет, наконец, поддался уговорам своих старых боевых товарищей и вступил полковником в новое

люфтваффе. Первая его должность называлась «инспектор истребителей». Но главной его заботой, как и прежде, оставался этот пикирующий бомбардировщик. На своем небольшом прогулочном «зибеле» он летал с завода на завод, призывая увеличить темпы работы над самолетом. «Арадо» сконструировала пикирующий бомбардировщик – цельно-металлический биплан «Ar-81»; «Блом и Восс» в Гамбурге построила «Ha-137», который не отвечал проекту во многом из-за того, что был одноместным, и более подходил для роли штурмовика, чем пикирующего бомбардировщика.

В то время имела место неустойчивая ситуация между «Хейнкелем» и «Юнкерсом». «Хейнкель» построил весьма характерной формы «He-118», но его пикирующие качества еще предстояло проверить. В этом отношении «Юнкерс» со своим «Ju-87» была далеко впереди конкурентов.

На этой стадии дел июлю 1936 года суждено было стать решающим месяцем для люфтваффе. 3 июня его начальник штаба Вевер, находясь за штурвалом «хейнкеля-блиц», попал в сокрушительную аварию под Дрезденом. 9-го числа Рихтгофен в качестве руководителя технического бюро в последний раз изверг гром и молнию в «Штуку». В секретной директиве LC 2 № 4017/36 он приказал: «Прекратить дальнейшие работы над „Ju-87“...»

День спустя, 10 июня, генерала Виммера в техническом управлении сменил Эрнст Удет. Геринг и ранее приглашал его занять этот пост, но Удет отказывался, поскольку прези-

рал кабинетную работу. Только сейчас он дал согласие, потому что в качестве начальника бюро он мог помочь «Штуке» совершить решающий прорыв.

Рихтгофен отправился воевать в Испанию начальником штаба легиона «Кондор». Идея «Штуки» восторжествовала.

Решение вопроса, кому дать контракт на производство («Хейнкелю» или «Юнкерсу»), был отложен до сравнительных испытаний обоих самолетов осенью. «Ju-87» мог круто пикировать и благополучно выходить из пике. «He-118» был значительно быстрее и более маневренным, но его летчик входил в пике по наклонной линии, не вертикально. Считалось, что это делается из учета предела прочности самолета.

Спустя несколько месяцев Удет решил сам все проверить. Отбросив все предосторожности, он поставил «He-118» на голову – и тут же врезался в землю. И как это часто бывало раньше, в последний момент спасся, покинув самолет на парашюте.

Жребий был брошен. Родовые муки «Ju-87» «Штука» закончились.

15 августа 1939 года на авиабазе под Коттбусом в строю стояли «Штуки» с работающими моторами. Они входили в состав I/StG 76, известной как Gruppe «Грац», поскольку в мирное время она базировалась в Штирии, Австрия. Теперь в рамках подготовки к боевым действиям против Польши она была переведена в Силезию и отдана под команду гене-

рал-лейтенанта фон Рихтгофена. Но сегодня под взглядами высшего начальства люфтваффе самолетам предстояло провести учебную атаку, пользуясь бомбами с цементным порошком, на военном полигоне в Нойхаммере.

Командир, капитан Вальтер Зигель провел с летчиками инструктаж по подлету к цели боевым строем и быстрой бомбежке группами по очереди. Затем приземлился самолет метеоразведки и сообщил о наличии облачности 7/10 над объектом в интервале между высотами 2000 и 800 метров. Но ниже видимость хорошая. Соответственно, был изменен способ атаки. Самолеты подходят к цели на высоте 4000 метров, входят в пике через облака и ловят объекты в прицел, проходя последние 300–400 метров перед выходом из пике.

– Есть вопросы? Тогда ату его!⁵ – закончил Зигель, и минуты спустя «Штуки» вырулили на старт, взлетели звеньями и сформировали клин над аэродромом.

Как и все соединения пикировщиков до войны, I/StG 76 была оснащена новейшей конструкцией «Ju-87B». Ее главным преимуществом над модификацией A – немногие экземпляры которой воевали в небе над Испанией – состояло во много более мощном моторе «Jumo 211Da», который развивал 1150 лошадиных сил, что чуть ли не в два раза превосходило возможности его предшественника. Самолет брал с собой бомбовую нагрузку в 450 килограммов, имел крейсерскую скорость 200 миль в час, а радиус его действия со-

⁵ Традиционное пожелание немецких пилотов перед вылетом.

ставлял 125 миль. И этого было все еще недостаточно для дальних рейдов, но неплохо для поддержки армейских операций. А именно для этого и намечались «Штуки».

В 6.00, когда над верхней кромкой облаков I/StG 76 оказалась над объектом, капитан Зигель приказал произвести боевое построение. Он шел первым вместе со своим адъютантом старшим лейтенантом Эппеном слева и офицером-техником старшим лейтенантом Мюллером справа. За ними следуют 2-я и 3-я эскадрильи, а в конце – 1-я эскадрилья, которая при распавшемся клине заняла свою позицию в арьергарде.

Ведущий этой эскадрильи старший лейтенант Дитер Пельц позднее в ходе войны стал главнокомандующим бомбардировочной авиацией. В тот момент ни он, ни его подчиненные и не предполагали, что их тактическое расположение в данный момент спасет им жизнь.

Как и в ста прежних тренировочных полетах, командир опрокинулся и начал пике. За ним следовали звенья одно за другим, с ревом прорываясь сквозь облака.

Десять секунд... пятнадцать... они уже должны пройти через этот молочно-белый туман. Сколько же тянутся эти пятнадцать секунд? Кто может измерить время в ходе пике? Бесполезно смотреть на высотомер, чья стрелка скачет как бешеная. Каждый пилот думает про себя: «В любой момент кончится облако, и мы должны молниеносно выстроиться над целью...»

Погружаясь глубже и глубже во тьму, капитан Зигель вы-

тирал пот с бровей. В любое мгновение может показаться земля. И вдруг белый занавес впереди потемнел. В долю секунды он все понял: эта черная полоска прямо впереди была землей! Ему оставалось каких-то 100 метров до гибели – и всей Gruppe вместе с ним! Рванув на себя штурвал, он крикнул в микрофон:

– Назад! Назад! Это туман на земле!

На него мчался лес. Как раз впереди была просека. «Юнкерс» вошел в нее, вздыбился и пришел в повиновение. Он пролетел над землей буквально в одном метре и теперь выбирался сквозь просеку в лесу.

Набрав высоту, Зигель огляделся. Слева Эппен врезался в деревья и остался висеть на ветках. Справа горел самолет Мюллера.

Все девять самолетов 2-й эскадрильи врезались в землю. Большинство боевых машин 3-й эскадрильи уцелело. Остальные выходили из пике слишком судорожно, сделали петлю и упали в лес.

Командир звена последней по очереди 1-й эскадрильи лейтенант Ханс Штепп только вошел в пике, когда услышал по радио отчаянный крик своего командира. Он сразу же рванул штурвал на себя и пошел вверх сквозь облака. Пока он кружил над ними в составе своей эскадрильи, внизу появился черный дым, устремившийся к небу.

Одним махом люфтваффе потеряло тринадцать пикирующих бомбардировщиков и двадцать шесть молодых летчи-

ков. Свидетелем этой катастрофы был Вольфрам фон Рихтгофен, человек, который упорно возражал против «Штуки», но которому предстояло возглавлять пикирующие бомбардировщики в войне. Когда Гитлер узнал трагическую новость, он безмолвно простоял, глядя в окно, десять минут. Но каким бы суеверным он ни был, нет никаких свидетельств того, что он хотя бы на йоту поколебался в осуществлении своих воинственных планов.

В тот же день была создана комиссия для расследования обстоятельств под председательством генерала Хуго Шперле. Но никаких обвинений не было выдвинуто. Туман опустился за час, прошедший между метеоразведкой и боевым вылетом. Командир, поняв, что происходит, немедленно сделал все возможное, чтобы предупредить подчиненных.

Его часть, I/StG 76, была срочно доукомплектована за счет других соединений пикирующих бомбардировщиков. С первого же дня Польской кампании ее посылали против польских укреплений, пересечений дорог, мостов, железнодорожных станций и поездов. В атмосфере всеобщего разрушения трагедия Нойхаммера вскоре была забыта.

Утром 2 сентября генералы Рейхенау и Рихтгофен достигли соглашения о том, что приоритетная поддержка силами пикирующих бомбардировщиков должна быть оказана 1-й танковой дивизии генерал-лейтенанта Шмидта. Далеко впереди XIV армейского корпуса она пробивалась на север через мощные оборонительные укрепления в районе Ченсто-

хова в направлении переправы через Варту. Основной задачей люфтваффе было предупредить все возможные вражеские контратаки. А вторичной задачей являлось прикрытие незащищенного южного фланга дивизии.

С замечательной точностью 40 «Ju-87» из I/StG и 2 из I/StG 76 сумели уничтожить железнодорожную станцию Пиотркув в тот самый момент, когда польские войска выгружались с платформ. StG 77 полковника Шварцкопфа предпринимало неоднократные атаки на вражеские колонны возле Радомско, а XI и XIV армейские корпуса запрашивали по радио авиационную поддержку, чтобы сломить упорное сопротивление поляков, с которым они столкнулись, двигаясь к Варте у Дзялосчина.

Рихтгофен приказал своей эскадрилье разведки 1(F)/124 вести постоянное наблюдение с помощью одного «Do-17» над крупным мостом через Варту к югу от Радомско. Экипажи «летающих карандашей» должны были сообщать не только о передвижениях поляков, но и помешать любым попыткам взорвать мост, для чего на бреющем полете обстреливать противника из пулеметов и забрасывать осколочными бомбами. Ведь именно к этой важной переправе пробивалась 1-я танковая дивизия.

На следующее утро, 3 сентября, 1-я и 4-я танковые дивизии, захватив в прошлую ночь неожиданным ударом свои мосты, находились к северу от Варты и ушли далеко вперед от остальных частей фронта мимо Радомско на Каменск и

Пиотркув.

Далее на запад обе Stukagruppen из LG 2 полковника Байера нанесли бомбовые удары по Дзялосчину для оказания помощи XIV армейскому корпусу, который при этом взял город без потерь, а враг явно был парализован.

Едва «Штуки» и штурмовики успели выполнить эти задачи впереди левого крыла 10-й армии, как после полудня их отправили на юг на помощь правому крылу. Оно столкнулось с крупным соединением войск противника к юго-востоку от Ченстохова. Здесь начиная с 4 сентября под натиском атак с воздуха пошла массовая сдача в плен: сдавалась 7-я польская дивизия.

И так продолжалось час за часом, день за днем по всему авангарду линии фронта 10-й армии. Впервые в истории мощная воздушная группировка принимала прямое участие в наземных операциях. Ее потрясающий эффект удивил и врагов, и друзей. И все же в армии концепция воздушной поддержки была столь новой и необычной, что к ней никогда не обращались и ее даже не учитывали, какой бы критической ни была ситуация. Люфтваффе часто приходилось «навязывать» свою помощь сухопутным войскам без их приглашения.

Но для нового принципа были характерны свои болезни роста. Поскольку наступление развивалось стремительно, летчикам часто было трудно опознать линию фронта, различить последние части противника и свои авангардные груп-

пы. Если бы Рихтгофен не имел офицеров связи прямо на передовой, путаница была бы неизбежна.

И даже при этом происходили неприятные инциденты. Германские бомбы падали на германские окопы. Щиты, которые войска выкладывали, чтобы обозначить фронт, обычно были неясными. 8 сентября, стремясь перекрыть отступающему врагу пути отхода, «Штуки» разбомбили мосты у Гора-Кальвария в тот самый момент, когда передовые отряды 1-й танковой дивизии вышли на западный берег. Тем самым самолеты практически не позволили создать плацдарм на другом берегу и продолжать наступление.

Конечно, такие происшествия были крайне редки. Они не умаляют важной роли, которую сыграла «летающая артиллерия» в быстром продвижении наземных войск. Сюда входит, помимо прямых налетов на центры вражеского сопротивления, даже более эффективное разрушение линий снабжения в тылу противника. В этом принимали участие и «Штуки», и дальние истребители. Мосты, шоссейные и железные дороги и более всего коммуникации были полностью разрушены, и враг был не в состоянии как организовать сопротивление, так и вести боевые операции. С каждым днем вся система передвижений войск позади линии фронта становилась все более беспорядочной.

В самом начале военных действий поляки представляли собой единый и лишь постепенно отходящий фронт. Но начиная с четвертого дня немцы стали пробивать бреши и об-

ходить с флангов своих противников. Отступление поляков оказалось медленнее наступления немцев.

Пока давление осуществлялось вдоль дорог, поляки растворялись в лесах по обе их стороны, укрывшись от глаз люфтваффе. Потом с приходом ночи они продолжали отход по направлению к Висле. Хотя это отступление и не было организованным, поляки знали, что только за Вислой находится спасение, что только там можно создать новый фронт.

В равной степени немцы понимали, что только на западном берегу реки возможно быстрое завершение операции. Только там можно обойти противника с флангов, окружить и заставить сдаться. И надо любой ценой предотвратить его бегство через реку. Их собственные войска должны оказаться там первыми.

Итак, по всему фронту началась гонка до Вислы.

Глава 3

«НОЧЬ ИЛЬЗЫ»

7 сентября авиаразведка обнаружила крупное скопление вражеских войск напротив правого фланга 10-й армии. Поляки скапливались к северо-востоку от Лыса-Горы в лесистых холмах и к югу от Радома, а центр группировки, вероятно, находился в обширном лесу, примыкавшем к городу Ильза. Эта масса явно двигалась на восток к переправе через Вислу.

Генерал фон Рейхенау отдал приказ начать окружение, для чего XIV армейский корпус наступает мимо Радома на Вислу у Деблина, чтобы отрезать поляков с севера. IV корпус, двигаясь вслед, должен действовать как арьергард, захлопывая ловушку с запада. В это время XIV, наступая справа, завершит окружение, оказавшись между рекой и противником.

Ранним утром следующего дня генерал-лейтенант Кунцен, командовавший 3-й легкой дивизией, послал из Острова боевую группу «Дитфурш» на разведку Ильзы и Радома. Эта группа, названная в честь полковника фон Дитфурша, командира 9-го «моторизованного» полка, включала в себя 2-ю роту 67-го танкового батальона своего полка, 1-й батальон 80-го артиллерийского полка и, наконец, 1-й батальон 22-го зенитного полка с четырьмя батареями.

Последний, принадлежавший люфтваффе, выдвинулся на переднюю линию фронта армии, чтобы обеспечить защиту на месте от любых атак польской авиации. Но пока не было видно ни одного польского самолета, а наступление последних дней было столь стремительным, что корректировщики и связисты застряли сзади в колонне, и только сами батареи сумели прорваться вперед. Поэтому для целей противовоздушной обороны эти орудия явно не требовались. Однако они могли оправдать свое присутствие, приняв участие в наземном бою. И пехотинцы, и артиллеристы знали, какова мощь зенитных снарядов при их плоской траектории да еще когда зенитные орудия нацелены против видимых наземных объектов.

Около полудня передовые отряды группы достигли Пилатки, последней деревни перед Ильзой в двух с половиной милях от нее. Дальше продвижение было невозможно, ибо кавалеристы неожиданно оказались под плотным огнем противника, обстреливавшего немцев с холмистых окрестностей старой крепости Ильзы Альте-Шанце. В то же время тучи пыли поднимались над дорогами, ведущими в город с севера и юга, что говорило о приближении вражеских колонн. Кроме того, передвижение войск было замечено и на северо-востоке. Лес на северо-западе, хотя и спокойный в данный момент, вполне мог быть полон поляков.

Вражеская артиллерия вела шквальный огонь. С высоты 241 в двух милях к западу от Ильзы она господствовала над

всем полем боя. Против батарей противника была послана группа 8-го кавалерийского полка, но она смогла пройти лишь несколько сот метров.

По мере того как другие его группы подходили к Пилатке с востока, полковник фон Дитфурш размещал их на позициях к западу от деревни, и отряды пехотинцев медленно пробивали себе дорогу через холмы к Ильзе. Но в полумиле от Альте-Шанце они снова попали под интенсивный обстрел и были вынуждены остановиться.

В 13.20 командир 22-го зенитного полка майор Вайсер достиг Пилатки впереди своих батарей и, укрываясь от ружейного и пулеметного огня, добрался до командного пункта Дитфурша. Там он получил приказ провезти свои батареи через деревню, установить их к югу от нее и прикрыть огнем пехоту, оказавшуюся в тяжелом положении.

Первыми в бой вступили шесть 20-миллиметровых пушек 5-й батареи под командой лейтенанта Зайдената. За ними подошли еще три, в то время как IV взвод оставался в батальонном резерве. Зайденат навел все девять пушек на юг, поскольку как раз оттуда, где намечалось завершить окружение, шла фронтальная атака.

А в это время 2-я и 3-я батареи зенитного батальона с тяжелыми 88-миллиметровыми орудиями занимали позиции дальше к востоку, присоединяясь к артиллерийским полевым гаубицам. Условия для них были менее благоприятными. Они находились в ложбине, скрытые от врага рельефом

местности, — место, идеальное для гаубиц, которые ведут стрельбу с закрытых позиций, а огонь управляется выдвинутыми вперед наблюдателями. Но для зениток требуется прямое прицеливание в объект. А здесь это было невозможно. Только поставишь орудие на склон, так оно не успеет выстрелить, как его расчет будет тут же скошен.

Поэтому в данный момент зенитные орудия должны были удовольствоваться более удаленными целями. Один раз их снаряды врезались в колонну польских войск на проселочной дороге к северу от Ильзы, которым не повезло оказаться в поле зрения зенитчиков. Но в бою пехоты, который бушевал на расстоянии чуть больше мили, 88-миллиметровые орудия принять участия не могли.

Справа на линии фронта стояли 20-миллиметровые пушки 5-й батареи. Но, ведя огонь на юг, они сами были открыты для пулеметного огня из Альте-Шанце на их западном фланге. Малейшее передвижение артиллеристов тут же вызывало град пуль.

В конце концов их положение стало невыносимым. Командир батареи капитан Роллер приказал III взводу выйти хотя бы из зоны обстрела польских мортир и противотанковых пушек. Это было успешно сделано, и три пушки заняли новую потрясающую позицию, которая потом во время ночного боя оказалась наиболее выгодной.

В то же самое время, а именно в 18.00, германская пехота и зенитная артиллерия подверглись первой контратаке поля-

ков с юга, которую поддерживали артиллерия, танки и огнеметы. Если поляки почувствовали в себе силу для атаки при свете дня, то чего же ожидать с наступлением темноты?

Как раз посреди самой передовой позиции немцев, всего лишь в 800 метрах от Альте-Шанце, находилась высота 246. На ней прятались германские корректировщики огня артиллерии. После полудня они заметили целую цепь вражеских пулеметных и противотанковых гнезд, которые располагались за пределами обстрела их собственной артиллерии, и в той же мере были недоступны для 20-миллиметровых зенитных орудий люфтваффе при их нынешней позиции. Раздалась команда:

– Перетащить зенитки на высоту 246!

Согласно призыву расчет орудия № 3 5-й батареи под командой командира отделения Мауришата перетащил свое орудие на бугор чуть позади жизненно важной высоты. Но оттуда сектор обстрела все еще был ограничен, поэтому артиллеристы, разогнав пушку весом 1600 килограммов вниз по склону, попробовали, используя силу инерции, закатить ее на высоту 246, располагавшуюся напротив. На полпути она застряла.

Подбежали офицеры-наблюдатели и докатили пушку почти до самой вершины. Все подготовив и зарядив магазин, стрелок Книхазе, поймав в прицел цель, уселся в кресло наводчика. Затем, выбрав момент, когда поляки перезаряжали ближайший пулемет, офицеры и солдаты докатили орудие до

верхней точки и открыли огонь. Прямо в цель было произведено сорок выстрелов.

Почти сразу же Книхазе с пушкой опять спрятался за гребнем холма. И вовремя, потому что спустя секунды вершину исполосовал вражеский огонь.

Эта процедура повторилась восемь раз. И каждый раз либо пулемет, либо противотанковое орудие замолкали под радостные крики солдат, которые часами были прижаты к земле среди этих волнистых кустарников, неспособные двинуться ни вперед, ни назад.

Наконец Книхазе навел пушку на высокую башню, возвышавшуюся над Альте-Шанце, откуда несколько тяжелых пулеметов держали под контролем огромную территорию. Четырьмя залпами он выпустил восемьдесят особо мощных зарядов в отверстия и основание башни.

Пулеметы замолчали, но башня все еще стояла: снаряды лишь поцарапали ее. Скоро ее можно будет использовать вновь.

После семи часов вечера стало темнеть, когда вдруг солдаты и офицеры с удивлением услышали непрерывный низкий гул. Не обращая внимания на вражеские пули, тяжелый германский тягач тащил 88-миллиметровую пушку на восточный склон высоты 246. Это майор Вайсер послал одно из орудий 3-й батареи со значительно большей огневой мощностью на помощь одинокой 20-миллиметровой пушке.

Но места на вершине было немного. Как только пушку сняли с передка, она закачалась. Лихорадочно схватившись за лопаты, офицеры-наблюдатели и члены боевого расчета стали расширять площадку и закреплять орудие. Наконец, уже в сумерках был произведен первый выстрел. Промах, и пушка опять покосилась. Ее снова выровняли и вновь выстрелили – на этот раз прямое попадание в башню. Третьим снарядом оторвало каменную кладку с одной стороны, и после нескольких прямых попаданий башня превратилась в пыль и обломки. И в самое время, потому что уже наступила ночь.

Высоту 246 покинули, и два зенитных орудия вернулись в свои батареи. Хотя все его части находились на фронте и не было резервов, полковник фон Дитфурш все еще верил, что удержит свои позиции даже ночью.

Но вскоре после восьми часов вечера поляки предприняли первую массированную атаку, и германский фронт был отброшен назад. Вражеские бронетанковые части пробились к Пилатке, а сам Дитфурш с винтовкой в руке был скошен пулеметной очередью, когда пытался защитить свой командный пост.

Отходя под вражеским артобстрелом, длившимся целый час, германская пехота в одиночку и группами просачивалась сквозь позиции зенитчиков. Но молодым офицерам люфтваффе удалось задержать многих из них и сформировать новую линию обороны между орудиями. Однако поля-

ки их преследовали. И вдруг оказались здесь, прямо посреди позиций 5-й батареи! Размахивая револьвером, лейтенант Зайденат заставил вражеских солдат присоединиться к своим канонирам и развернуть пушки навстречу новой атаке с запада.

Как только успели это сделать, 20-миллиметровая зенитка каждым своим стволом извергла снаряды в наступавшего врага. Этой стрельбы прямой наводкой поляки не выдержали, и атака захлебнулась.

На этот раз зенитка удержала свою позицию. Но удастся ли ей защититься в темноте, если последуют новые атаки?

В 19.30 капитан Рехлер послал на 5-ю батарею дивизион прожекторов из колонны автомашин. К несчастью, ее маршрут совпал с направлением польской атаки вдоль дороги Ильза – Пилатка. Два прожектора были разбиты и оказались в общей суматохе отступления. Но два других уцелели, пробились сквозь волну наступления и добрались до позиций 5-й батареи уже после того, как противник уже обошел ее с фланга.

Для Зайдената два 60-сантиметровых прожектора оказались находкой. Он их тщательно установил так, чтобы они могли освещать окрестности батареи со всех сторон.

Ночь была черной, как чернила. Примерно в 23.30 прямо перед немецкими позициями слышались слова польских команд. От одной группы к другой шепотом передавался приказ приготовиться к открытию огня. Потом включился

правый прожектор. Пока поляки увертывались от его луча, ударила зенитка. Через три секунды правый прожектор погас, а вместо него вспыхнул левый. И так они чередовались, меняя позиции в периоды выключения. Пока поляки целились из пулеметов в сверкающие круги, они уже исчезали.

Таким образом, после пятнадцатиминутного боя эта атака тоже была отбита. Последующие две оказались столь же безуспешными. К 5.30 5-я батарея наконец-то получила приказ незаметно оторваться от противника и соединиться с главными силами германской обороны, которая создавалась в пяти милях в тылу.

А в это время на обеих батареях (2-й и 3-й) 22-го зенитного полка событий было хоть отбавляй. С 3.00 превосходящие силы поляков стали просачиваться из лесов на юг в отчаянной попытке под покровом темноты прорваться на северо-восток к Висле.

Самая яростная атака началась в 4.10. Плотными группами поляки стали прорываться через отделявшие их от немцев невысокие холмы. Плечом к плечу, с примкнутыми штыками боевые расчеты защищали свои орудия. Потери немцев в офицерах и солдатах были ужасны. Среди павших были командир 22-го зенитного полка, майор Вайсер, и командир 3-й батареи капитан Яблонски.

Наконец, III взвод 20-миллиметровых пушек 5-й батареи открыл огонь по польскому флангу, и эта атака была отбита ценой большой крови. Пока враг пребывал в замешатель-

стве, канониры выскочили из укрытия и, присоединившись к схватке, отбросили поляков на 800 метров туда, откуда они пришли.

Но эта «атака люфтваффе» еще не устранила опасность до конца. На позиции зенитчиков обрушился еще более мощный пулеметный огонь, и поляки опять пошли вперед. Старший лейтенант Рюквардт, сейчас самый старший по званию из всех, кто уцелел из личного состава 1-го батальона, уже дважды посылал своего адъютанта лейтенанта Хачиуса в штаб дивизии с просьбой о помощи.

Бой продолжался, а немцы с беспокойством подсчитывали оставшиеся боеприпасы, и тут по холмам до них дошли четыре немецких танка. Стреляя из пушек, они вступили в бой, и опять врагу пришлось бежать.

Танки прибыли в самое время. Под их защитой отряд зенитчиков отошел с позиций, оставив три 88-миллиметровых орудия 3-й батареи, чьи тягачи были уничтожены, но лишь после того, как привели пушки в негодность.

Уже начало светать, когда батареи на полной скорости мчались по дороге из Пилатки на восток. Но сейчас этой дорогой пользовался и противник. Пока немцы продвигались по ней, их обстреливали из придорожных канав. Дважды Рюквардт приказывал снимать с передков шедшую в авангарде 88-миллиметровую пушку для прикрытия огнем остальных. И через пять миль они добрались до германской линии обороны.

Закончилась ночь с 8 на 9 сентября – «ночь Ильзы». Это сражение, в котором солдаты люфтваффе не позволили частям 16-й польской дивизии выйти на Вислу, породило легендарную славу, которую войска ПВО люфтваффе завоевали на поле боя как сухопутное подразделение.

С наступлением дня полякам пришлось отступить под прикрытия своих лесов. К настоящему моменту германские войска завершили окружение. После 9.00 в результате нового наступления 3-й (легкой) дивизии район Ильзы был очищен от польских войск. А после этого люфтваффе с воздуха начало ту же затягивать кольцо окружения. Все силы Рихтгофена, кроме «хеншелей», были брошены против полдюжины польских дивизий, попавших в окружение к югу от Радома. На бреющем полете они выискивали свои цели на дорогах, на тропах и в деревнях.

– Своими белыми крестами, нанесенными сзади, танки показывали нам дорогу, – докладывал полковник Шварцкопф из StG 77. – Куда бы они ни двигались, мы наталкивались на скопления польских войск, для которых наши стофунтовые осколочные бомбы были страшным оружием. После этого мы чуть ли не касались земли, поливая их из пулеметов. Замешательство было неопишемое.

В этот день 9 сентября Рихтгофен снова и снова посылал более 150 «Штук» вместе с одно- и двухмоторными истребителями против окруженных польских дивизий. А на земле клещи продолжали безжалостно сжиматься. 13 сентября

сложилось оружие последнее польское подразделение в лесах возле Ильзы.

И все равно окружение у Радома имело второстепенное значение. Боевые действия сместились на подступы к польской столице. 7 сентября две танковые дивизии XIV армейского корпуса прорвали последние бастионы противника по обе стороны от Пиотркува. На следующий день 1-я подошла к Висле у Гора-Кальвария, а 4-я – к магистрали к северо-востоку от Томашова, где стоял указатель: «До Варшавы – 125 километров».

Теперь стала приносить результаты массовая бомбежка люфтваффе железных дорог, станций и поездов. Поляки уже не могли перебросить новые подкрепления против немецкого бронированного клина. Мощным ударом днем 8 сентября при поддержке эскадрилий «хеншелей» из II/LG 2 4-я танковая дивизия достигла предместий Варшавы. В пять часов генерал фон Рейхенау приказал взять этот «открытый город» внезапным мощным ударом.

На следующее утро бомбардировщики и пикирующие бомбардировщики 4-го воздушного флота должны были начать налеты на ключевые военные объекты в городе – если он будет обороняться. Люфтваффе было готово. Но возникал вопрос: собираются ли поляки превратить свою прекрасную столицу в поле битвы?

Глава 4

ВАРШАВА – «ОТКРЫТЫЙ ГОРОД»?

Имевшееся сравнительно ровное поле у конного завода в Вольборце по соседству с Томашовом стало боевым аэродромом для П/LG 2. Как и другие самолеты ближнего боя («Штуки» и истребители), «хеншели» после нескольких дней боевых действий дислоцировались на временных аэродромах, чтобы не прерывать поддержку своей «летающей артиллерии» быстро продвигающимся сухопутным войскам.

Взлетная полоса в Вольборце была выбрана проверенным способом. Если машина проходила по участку земли без особой тряски на скорости 45 километров в час, то он подойдет и для «хеншелей», им требовалось всего 200 метров с их «раз-два-три».

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.