

СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ

ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА

Дмитрий Дегтев, Дмитрий Зубов

ТЕНЬ ЛЮФТВАФФЕ НАД ПОВОЛЖЬЕМ



**НАЛЕТЫ НЕМЕЦКОЙ АВИАЦИИ
НА СОВЕТСКИЕ ПРОМЫШЛЕННЫЕ ЦЕНТРЫ**

1942—1943

Военная авиация XX века

Дмитрий Дёгтев

**Тень люфтваффе над
Поволжьем. Налеты немецкой
авиации на советские
промышленные центры. 1942–1943**

«Центрполиграф»

2014

Дёгтев Д. М.

Тень люфтваффе над Поволжьем. Налеты немецкой авиации на советские промышленные центры. 1942–1943 / Д. М. Дёгтев — «Центрполиграф», 2014 — (Военная авиация XX века)

Утро 22 июня 1943 г. Все жители Советского Союза, просыпаясь, вспоминают, что страшная война с «гитлеровскими кровавыми собаками» продолжается уже два года. Ну а жители села Перевоз, расположенного в 120 километрах от города Горького, уже седьмой раз подряд наблюдают зарево от пожарищ над областным центром. И высказывают мнение, что без второго фронта Гитлера не победить... Оно и понятно! Газеты сообщают, что гитлеровская авиация разгромлена и деморализована, а она как ни в чем не бывало бомбит города в глубоком тылу! Как же получилось, что после краха наступления на Кавказ и огромных потерь, понесенных зимой 1942/43 г., люфтваффе не только не утратили былой боевой мощи, но и в скором времени смогли провести крупнейшую и беспрецедентную по размаху стратегическую операцию на Восточном фронте с начала войны? И почему советская авиация даже спустя два года после 22 июня 1941 г. не сумела не только захватить пресловутое «господство в воздухе», но и защитить важнейшие центры военной промышленности от налетов немецких бомбардировщиков, которые выполняли их во время светлых летних ночей, без истребительного прикрытия, в одно и то же время суток, практически по расписанию! В книге на основе многочисленных отечественных и немецких архивных материалов, воспоминаний очевидцев рассказано о периоде воздушной войны, предшествовавшем грандиозной Курской битве. О малоизвестных событиях, долгие годы остававшихся в тени этого сражения, – налетах люфтваффе на города Поволжья в июне 1943 г.: Горький, Ярославль, Саратов и другие.

© Дёгтев Д. М., 2014
© Центрполиграф, 2014

Содержание

Предисловие	7
Глава 1	8
Показуха по-немецки	8
«Русские идут»	11
Kubanbrückenkopf	15
Цель – корабли в южном течении Волги	19
Конец ознакомительного фрагмента.	23

**Дмитрий Михайлович Дегтев,
Дмитрий Владимирович Зубов
Тень люфтваффе над Поволжьем.
Налеты немецкой авиации на советские
промышленные центры. 1942–1943**

Серия «Сражения в воздухе. Военная авиация XX века» выпускается с 2012 года
Разработка серийного оформления художника Е.Ю. Шурлаповой

Предисловие

Утро 22 июня 1943 года. Все жители Советского Союза, просыпаясь, вспоминают, что страшная война с «гитлеровскими кровавыми собаками», как называли в газетах германскую армию, продолжается ровно два года. Однако конца и края ей по-прежнему не видно. Теперь уже всем было понятно, что события развивались совсем не так, как пелось в довоенных песнях. О том, чтобы громить врага на его территории, не приходилось даже мечтать. Наоборот, это немцы дошли до Волги и Кавказа и уже два года сжигали все новые города и села. После грандиозной победы под Сталинградом и победоносного февральского наступления, когда сводки каждый день сообщали о десятках освобожденных населенных пунктов, уже в марте линия фронта неожиданно стабилизировалась. А потом триумфально освобожденные Харьков и Белгород вдруг снова были заняты врагом. Почти все Черное море оставалось в руках Гитлера, Ленинград по-прежнему находился в блокаде, а на центральном участке фронта немецкие войска все еще стояли недалеко от Москвы.

Ну а профессор Горьковского пединститута Николай Добротвор в это время находился в селе Перевоз, куда он приехал для чтения лекций по текущему международному положению. И вот отсюда, из окна райкомовского дома профессор наблюдал за бомбежкой города Горького. Зарево от пожаров было отчетливо видно за 120 километров! *«Картина эффектная, но жуткая, – писал Добротвор в своем дневнике. – Деревня эту ночь не спала. На другой день в районе нашли немецкие листовки. В деревне говорят, что... без второго фронта невозможна победа над гитлеровской Германией. Расценивают это пессимистически».*

И жителей деревни можно было понять! Уже седьмой раз подряд в течение жаркого июня 1943 года они наблюдали одну и ту же картину. Первый раз огненное зарево над областным центром было видно в Перевозе в ночь на 5 июня. Тогда еще высказывались догадки, что, мол, горит лес или еще где-то разразился пожар. Но потом сообщили: немцы бомбят Горький...

Схожие эмоции в те дни испытывали тысячи жителей Поволжья. Газеты рассказывали только о бесчисленных победах «сталинских соколов», покаяниях пленных немецких летчиков и громких победах. Казалось – все, гитлеровские стервятники разгромлены! Однако июньские пожары воочию показали, что немцы не только не собираются отступать и сдаваться, но и сами наступают, сжигая города в глубоком тылу.

Как же получилось, что после краха наступления на Кавказ и огромных потерь, понесенных зимой 1942/43, люфтваффе не только не утратили былой боевой мощи, но и в скором времени смогли провести крупнейшую и беспрецедентную по размаху стратегическую операцию на Восточном фронте с начала войны? И почему советская авиация даже спустя два года после 22 июня 1941 года не сумела не только захватить пресловутое «господство в воздухе», но и защитить важнейшие центры военной промышленности от налетов немецких бомбардировщиков? Которые к тому же выполняли их во время светлых летних ночей, без истребительного прикрытия, в одно и то же время суток, практически по расписанию!

В этой книге на основе многочисленных отечественных и немецких архивных материалов, воспоминаний очевидцев рассказано о периоде воздушной войны на Восточном фронте, предшествовавшем грандиозной Курской битве. О малоизвестных событиях, долгие годы оставшихся в тени этого сражения, – налетах люфтваффе на города Поволжья в июне 1943 года: Горький, Ярославль, Саратов и другие.

Авторы выражают благодарность за помощь и предоставленные материалы хранителю архива бомбардировочной эскадры «Бёльке» Вальтеру Вайссу (Германия), а также Дмитрию Хазанову (Москва). По всем интересующим вопросам с авторами книги можно связаться по электронному адресу fau109@rambler.ru.

Глава 1

Назгулы фюрера

Показуха по-немецки

Еще в начале 1942 года, несмотря на возникший под Сталинградом кризис, Адольф Гитлер был настроен оптимистически. Окружение 6-й армии казалось временным, а на Восточный фронт вскоре должны были прибыть свежие части (в первую очередь II танковый корпус СС). Да, Северный Кавказ пришлось оставить, а армии союзников на Дону были разгромлены. Однако на остальных участках: под Ленинградом, Демянском и Ржевом – немецкие войска прочно удерживали свои позиции. Положение в Северной Африке благодаря его, фюрера, гению тоже удалось кое-как стабилизировать. Подводные лодки в Атлантике продолжали топить англо-американские суда, а разрушительные налеты британских бомбардировщиков на германские города еще носили скорее эпизодический характер. Так что в целом огромная гитлеровская империя, раскинувшаяся от Бискайского залива и Средиземного моря до Ладожского озера и Черного моря, пока еще жила благополучной жизнью.

Главное было любой ценой остановить русское наступление на юге и закрепиться на новых неприступных позициях. А потом спокойно готовиться к очередному летнему наступлению. А там и новые танки, бомбардировщики, реактивные истребители, ракеты на подходе. Лишь бы потянуть время и потом обрушиться на противников всей мощью всевозможного чудо-оружия.

Однако ситуация продолжала ухудшаться. 31 января 6-я армия Паулюса в Сталинграде неожиданно капитулировала, так и не дождавшись новых деблокирующих ударов и обещанного бесперебойного снабжения по воздуху. При этом люфтваффе понесли огромные потери: 488 самолетов всех типов, в том числе 165 бомбардировщиков He-111, использовавшихся для доставки грузов. Большая часть из них была разбита во время взлетов и посадок в ужасных климатических условиях либо брошена на заснеженных аэродромах. Были потеряны даже пять новейших He-177 «Грайф», которые создавались для авиаударов по Англии и Уралу, но дебутировали в роли транспортников. Свыше 1100 летчиков пополнили список пропавших без вести и погибших, это было чуть ли не втрое больше, чем за все наступление на Кавказ и Сталинград!

При этом Красная армия продолжала наступать. Прорвав полосу обороны группы армий «Б», войска Брянского и Воронежского фронтов стремительно продвигались на запад, обходя с юга Орловскую группировку немцев. 8 февраля был освобожден важнейший железнодорожный и авиационный узел Курск, откуда немецкие самолеты полгода назад вылетали на бомбардировку Воронежа и железных дорог в тылу советских войск.

6 февраля в Запорожье приземлился четырехмоторный самолет FW-20 °С-4/U1 с кодом «СЕ+1В» на фюзеляже. Это был персональный самолет фюрера, который должен был доставить в гауптквартиру «Вольфшанце» в Восточной Пруссии командующего группой армий «Зюд» генерал-фельдмаршала Эриха фон Манштейна. Беседа Гитлера с ним длилась с 17.00 до 21.00, периодически перемежаясь едой. Фюрер призывал к фанатизму и настаивал на необходимости любой ценой удержать позиции, не допустив русских к Днепру. После этого фельдмаршал заночевал в одном из бункеров, а наутро «Кондор» доставил его обратно на Украину¹.

¹ Манштейн Э. Утерянные победы. Смоленск: Русич, 1999. С. 473–481.

Однако положение продолжало ухудшаться. 9 февраля танки Т-34 ворвались в Белгород, а еще через неделю красные флаги водрузились над центром Харькова, который сам Гитлер называл не иначе как «замком Украины». Окрыленное успехами советское командование гнало свои части дальше на юго-запад в направлении Запорожья и Днепропетровска. Впереди маячила заманчивая цель – не дать немцам отойти за Днепр!

Тогда 17 февраля Гитлер уже лично вылетел на своем FW-200 в Запорожье в штаб группы армий «Зюд», чтобы на месте оценить обстановку и вновь встретиться с Манштейном. Фронт в это время проходил всего в 100 километрах от аэродрома, на котором в 6 часов утра приземлился «Кондор». Сам Манштейн потом вспоминал: *«Как бы я ни приветствовал возможность доложить ему лично мои соображения, а также то, что он лично мог убедиться в серьезности положения, все же трудно было обеспечить безопасность его пребывания в таком крупном промышленном городе, как Запорожье (тем более что к городу приближался противник). К тому же он сообщил, что пробудет несколько дней. Он разместился в нашем служебном помещении вместе со своей свитой, в которую входили начальник Генерального штаба и генерал Йодль (как всегда, Гитлер взял, конечно, с собой и своего личного повара). Весь прилегающий район надо было герметично изолировать»*².

Кстати, в момент прибытия фюрера произошел весьма любопытный эпизод. Идиотская показуха, оказывается, атрибут не только российской армии. Была она и в вермахте. Причем даже в дни, когда, казалось бы, должно было быть «не до того». *«За три дня до того, как мы остановили танковый прорыв русских, на аэродроме внезапно началась большая суматоха, – вспоминал командир I./KG51 «Эдельвейс» гауптман Клаус Хёберлен. – Она началась из-за того, что Запорожье должен был посетить главнокомандующий вермахтом Адольф Гитлер. Спустя короткое время, после того как многие приказы, отданные непосредственно им, привели к страшным потерям, его среди наших летчиков прозвали Grofaz (самый великий полководец всех времен – насмешливое выражение). Когда FW-200 «Кондор», большой четырехмоторный самолет «Фокке-Вульфа», заходил на посадку, я сел в свой элегантный Ford V8³, который после Парижа был повсюду со мной, и поехал к месту событий, чтобы вблизи понаблюдать, как начнется «визит фюрера». Когда я подъехал к зданию пункта управления полетами, я натолкнулся на генерала Пфлюгбейля, который вместо своего большого, окрашенного в маскировочные цвета «Мерседеса» сидел в «Кюбельвагене». Он ошарашенно взглянул на меня и смог лишь только вымолвить: «Хёберлен, как вы можете раскатывать на таком автомобиле, здесь, где должен приземлиться фюрер? Ради бога, вы не можете показываться здесь на таком автомобиле».*

Отъезжая, я смог увидеть, как прибыл генерал-фельдмаршал Манштейн, а также другие важные птицы – все не на автомобилях, на которых они обычно ездили. Кто как хочет мог это понимать, я же не понимал. Почему мы, кто ежедневно ставил на карту свои жизни, не должны были ездить на прекрасных трофейных автомобилях?»¹ Одним словом, германские военачальники, которые, несмотря на тяжелое положение на фронте, привыкли разъезжать на роскошных лимузинах, стремились показать Гитлеру, что живут, мол, на фронте в спартанских условиях. И пользуются исключительно армейскими автомашинами. Причем именно от отечественного, то есть германского производителя! А то мало ли что фюрер подумает?! Зажрались тут, утопают в роскоши!

Отчасти боязнь Пфлюгбейля, Манштейна и К° можно было понять. Они действительно даже в период тяжелых боев жили на фронте довольно красивой жизнью, спали в чистых посте-

² Семейство автомобилей Ford-V8 выпускалось в США с 1932 по 1942 г. В него входили как седаны, так и фэтоны, пикапы, купе и родстеры. Именно на последнем, самом роскошном варианте и ездил Клаус Хёберлен. Это была настоящая легенда американского автопрома, и именно эта машина послужила основой для советской машины ГАЗ-M1. Ford-V8 также известен тем, что именно на такой машине разъезжала знаменитая парочка грабителей Бонни и Клайд.

³ Häberlen K. Davongekommen. Als Kampfflieger über der Fronten. Vaizendorf: VDM Verlag, 2001. S. 136.

лях, принимали ванны и раскатывали по оккупированным городам на шикарных лимузинах. Офицеры люфтваффе вроде Хёберлена тоже не отставали от начальства. В отличие от пехотинцев и танкистов, живших в сырых окопах, землянках и бараках, летчики обитали вдали от линии фронта, а в перерывах между вылетами ходили в казино, ездили на экскурсии, посещали кинотеатры и, как видно, даже ездили на личных автомобилях!

Между тем беспокойство Манштейна за безопасность фюрера было не напрасным. При въезде в город Гитлера узнавали и приветствовали солдаты и даже местные жители. При этом ехал он на своем бронированном W150 II, который вел его личный шофер Эрих Кемпка, также обычно летавший вместе с шефом. Между тем войск в Запорожье почти не было, посему оцепление квартала, в котором остановился фюрер, помимо личной охраны обеспечивали караульная рота штаба группы армий и несколько зенитных подразделений.

Вечером 17 февраля фюрер прибыл в штаб Манштейна и обсудил с ним обстановку. В течение двух последующих дней он находился в Запорожье, проводя совещания, оценивая обстановку и доказывая важность удержания Донбасса. Между тем 19 февраля советские танки достигли станции Синельниково. *«Тем самым противник не только перерезал главную коммуникацию группы «Митте» и левого фланга нашей группы, но стоял уже в 60 километрах от нашего штаба, в котором находился фюрер Третьего рейха. Ни одной части не было между нами и нашим врагом!»* – переживал Манштейн⁴. Когда сообщение о приближении советских танков пришло на аэродром, Баур попросил разрешения перелететь на более безопасную площадку южнее Запорожья, но фюрер ответил, что скоро уже собирается улетать.

Были приняты срочные меры по обороне аэродрома путем формирования немногочисленных боевых групп, в составе которых имелось несколько орудий. Они расположились по периметру, а на проходящей рядом дороге, ведущей на северо-восток, были выставлены дозоры. В итоге вечером 19 февраля Гитлер по настоянию Манштейна и Рихтхофена, также находившегося в Запорожье, вылетел обратно в Винницу. По воспоминаниям адъютанта фон Белова, которому фюрер во время пребывания здесь попутно присвоил звание оберст-лейтенанта, во время взлета «Кондоров» вдали уже слышалась артиллерийская канонада⁵.

⁴ Манштейн Э. Указ. соч. С. 495.

⁵ Однако это вовсе не означает, что Гитлер «едва не попал в плен». Все-таки танковая группа Попова не приближалась к Запорожью ближе чем на 50–60 км, а это, учитывая время года, минимум два дня пути. Тем не менее в последнее время в литературе и в Интернете распространились наполненные драматизмом утверждения, что советские танкисты «едва не захватили Гитлера» и чуть ли не «видели, как улетаёт его самолет», что является, мягко говоря, сильным преувеличением.

«Русские идут»

«Один из моих лучших и самых опытных пилотов, фельдфебель Шультхайсс разбудил меня в ночь с 21 на 22 февраля, – вспоминал командир I./KG51 гауптман Хёберлен. – Он стоял перед моей кроватью и тряс меня: «Гауптман, русские идут. В 15 километрах отсюда по крайней мере 20–25 тяжелых танков приближаются к аэродрому». Поскольку мы знали, что русские подразделения глубоко прорвали линию фронта, я приказал каждую ночь выделять поочередно два экипажа для разведки к северо-востоку от Запорожья. Из этого сообщения я сразу понял, что была попытка противника взять Запорожье внезапным ударом. Я сразу же сообщил в штаб армии в Запорожье результаты, полученные моими разведчиками. Но там надо мной недоверчиво посмеялись...

Я позвонил начальнику штаба и сказал ему: «Господин генерал, уже слышна стрельба, без вмешательства люфтваффе русские подразделения скоро будут уже на плотине» – и быстро оделся. Затем я приказал всем механикам, техническому персоналу и экипажам приготовиться к возможной эвакуации. Мы не знали количества атакующих танков, и, если будет опасно, мы должны были оставить аэродром. Все исправные машины должны были быть в летной годности.

Вечером 21 февраля нам было объявлено из штаба авиакорпуса о задачах на следующий день. Мы должны были атаковать станцию в 200 километрах от фронта. Игнорируя этот приказ, я приказал как можно быстрее подготовить все боеготовые Ju-88 к атаке вражеских танков, загрузив их обычными бомбами и кассетами с осколочными бомбами SD2. Последние были хорошо известны нам по атакам с малой высоты в первые дни Восточной кампании. На этот раз мы могли сбрасывать их с большей высоты.

Все экипажи стартовали в 6.00. В ходе моего первого вылета в район, где Шультхайсс обнаружил танки, я увидел несколько машин, несмотря на их зимний камуфляж. Я атаковал их с пикирования, снизившись до 50 метров. Затем я более часа летал вокруг, чтобы определить, есть ли в этом районе другие русские танки, и нашел еще несколько групп противника.

После этого я полетел с четырьмя 500-килограммовыми бомбами, затем до полудня выполнил еще семь вылетов против вражеских танков. К вечеру большая часть их была выведена из строя. Только после этого командование «проснулось» и отдало-таки нам приказ атаковать русские танки. Но мы уже сделали свою работу. Таким образом, плотина была спасена»¹.

Во время одного из вылетов Ju-88А лейтенанта Герушке был подбит и совершил вынужденную посадку на брюхо недалеко от советских танков. Увидев это, пилот другого «Юнкерса» лейтенант Вастл Винкель прямо на глазах изумленных солдат Красной армии стремительно приземлился, чтобы забрать экипаж. Стоит ли говорить, насколько это было рискованно! Не только из-за того, что самолет мог быть уничтожен огнем. Где была гарантия, что Винкелю удастся снова взлететь по глубокому снегу? Тем не менее эвакуация прошла успешно. Пока штурман и бортстрелок вели огонь по противнику, другие члены экипажа помогали товарищам забраться на борт. Посадив одного летчика в кабину, а еще троих прямо в бомбовый отсек, Винкель резко дал газу, и самолет, прокатившись несколько сотен метров, сумел оторваться от земли. Подобные смелые акции были в люфтваффе обычным делом. Причем не только вблизи линии фронта, но и в глубоком тылу противника!

«Винкель сначала полетел в направлении приближающихся танков, а затем сделал резкий поворот и в итоге совсем не пострадал от огня легких зенитных орудий, сопровождавших танки, – рассказывал Хёберлен. – Он вернулся целым и невредимым с восемью людьми на борту. Я сразу же позвонил адъютанту авиакорпуса и предложил в качестве признания этого выдающегося поступка на следующий день перед всей группой вручить Винкелю Германский

крест в золоте. Адъютант выслушал меня, но немногословно сказал: «Вы же знаете, что для этого существуют более высокие инстанции, только они могут утверждать представления к награде». Как я мог забыть, что Святая Бюрократия и на войне полностью господствует!»

После непрерывных авиаударов танковая группа Попова была остановлена, а уцелевшие танки повернули обратно. Как оказалось, этот момент стал кульминацией советского наступления. А Хёберлен вскоре получил возможность воочию осмотреть результаты налетов своей группы. Приехав на «Кюбельвагене» на место бомбежки, он увидел многочисленные следы разрушений: сгоревшие танки и застывшие посреди поля многочисленные бензовозы и грузовики американского производства, сопровождавшие их.

Такие асы и известные на фронте личности, как Хёберлен, могли, естественно, позволить себе не только проявлять инициативу вопреки приказам, но и некоторые вольности, в том числе в отношении вышестоящего начальства. Типичный случай произошел в Запорожье вскоре после того, как советская танковая колонна, двигавшаяся на город, была разгромлена.

«Юнкерс» возвращался на аэродром после очередного боевого вылета и уже приближался к взлетной полосе. Командир I./KG51 снизился до 200 метров и взял курс на посадку. Вдруг с пункта управления полетами поступило срочное указание пропустить вперед Ju-52, идущий сзади. *«В зеркало заднего вида я увидел, что расстояние до Ju-52 составляет по меньшей мере 500 метров, – вспоминал Хёберлен. – Вдруг с Ju-52 была выпущена сигнальная ракета, означавшая что-то вроде «Отвалите в сторону». Я понял, что это какая-то «высокая птица» стремится обогнать нас на посадке.*

Едва мы вылезли из самолета, послышался рев «Мерседеса-SSK», несущегося на высокой скорости. Из него вышел генерал-оберст барон фон Рихтхофен, командующий воздушным флотом, которому мы подчинялись. Я сразу же подошел к нему и доложил: «Командир группы I./KG51 гауптман Хёберлен, вернулся из боевого вылета».

«Гауптман, – сказал он. – Сообщите имя пилота, который осмелился приземлиться перед моим Ju-52, немедленно!»

«Господин генерал, прошу прощения, я не знал, что этот самолет был ваш, это был я сам».

«Такие действия являются неприемлемыми, я лично решу, как вас наказать!»

Потом он пошел со мной к моей машине, в которую только что были загружены бомбы, и удивленно спросил: «Сколько килограммов бомб загружено в ваш Ju-88?»

«2250 килограммов, господин генерал».

Пораженный этим, он сказал: «Я никогда не слышал, что такое возможно!»

«Только я в группе летаю с такой нагрузкой, потому что я знаю, что на этой расширенной взлетно-посадочной полосе Ju-88 может взлетать с таким весом».

«Мое почтение, гауптман», – сказал он и уехал».

Удивление Рихтхофена можно было понять, ведь подобная бомбовая нагрузка почти соответствовала американскому стратегическому четырехмоторному бомбардировщику B-17, как правило бравшему на борт 2,5 тонны бомб.

Командующий 4-м воздушным флотом никак не наказал Хёберлена за то, что тот «подрезал» его на посадке в Запорожье. Однако этим случаем воспользовались его коллеги, решив подшутить над командиром.

«После следующего вылета я пришел вечером в казино, где уже находилось большинство офицеров, – продолжал свой рассказ командир I./KG51. – Я чувствовал, что что-то должно произойти, и нервничал. И действительно, через несколько минут пришел курьер и вручил мне телеграмму из воздушного флота. Я побледнел, когда прочитал там: «Гауптман Хёберлен

немедленно назначается командиром аэродромной роты на аэродром Полтава». И подпись: фон Рихтхофен!»⁶

Тем временем на фронте группы армий «Зюд» наступил перелом. Собрав в кулак свои танковые дивизии, в том числе II танковый корпус СС Пауля Хауссера, Манштейн начал наступление.

С воздуха эсэсовские танки поддерживали пикирующие бомбардировщики I./KG51. Они наносили удары по позициям советских войск, дорогам, а также бомбили железнодорожные станции в Изюме, Купянске и Балаклее. 28 февраля у Ju-88А командира группы Хёберлена внезапно вышел из строя правый двигатель. *«Нам пришлось лететь над вражеской территорией еще почти 150 километров до тех пор, пока мы достигли наших линий»*, – вспоминал он. Опытный летчик довел самолет до базы, избежав встречи с советскими истребителями. Впрочем, таковые встречались в небе довольно редко, поэтому экипажи бомбардировщиков чувствовали себя в небе довольно комфортно.

Гитлер был доволен. Его войска снова наступали, и кризис, как казалось, был наконец преодолен. 10 марта фюрер еще раз прилетел в Запорожье, чтобы лично поблагодарить Манштейна за его успехи, а также вручить ему дубовые листья к Рыцарскому кресту.

В результате упорных боев, продолжавшихся в течение месяца, вермахту удалось отбросить Красную армию обратно за реку Донец, а 26 марта снова занять Харьков и Белгород. «Замок Украины» был снова заперт. Этот момент совпал с началом весенней распутицы, и в итоге линия фронта постепенно стабилизировалась.

Примерно таким же чередом шли события на других участках фронта. В начале 1943 года II./KG4, которую с 30 января возглавлял майор Райнхард Граубнер, а также штаб эскадры, которой, в свою очередь, с 12 января командовал оберст-лейтенант Хайнц Йоахим Шмидт, по-прежнему базировались на аэродроме Сешинская.

Отсюда с июня 1942 года подразделение действовало в интересах группы армий «Митте». Бомбардировщики в основном наносили удары по железнодорожным узлам и станциям в районах Ельца, Тулы, Мичуринска, Калуги, Сухиничей и др. Кроме того, специально выделенные экипажи по ночам охотились за эшелонами в тылу советских войск. «Хейнкели» оказывали и непосредственную поддержку войскам 9-й армии, ведущей бои в районе Ржева, сбрасывая на позиции советской пехоты, танков и артиллерии осколочные и мелкие фугасные бомбы. Осенью наносились систематические авиаудары по вокзалам, станциям и перегонам на участках Великие Луки–Торопец, Великие Луки–Нелидово, Самцы–Васильево, Слутчица и Горбачево. Попутно совершались налеты и на другие военные объекты, к примеру, 11 октября 13 He-111 бомбили советские склады продовольствия в районе Торопца. В начале ноября были совершены массированные налеты на вокзал Сухиничи-Северный, вокзал и аэродром в г. Калинин, а также вокзалы в Торопце, Торжке, Богорелом и Сухиничи. Эти операции проводились с целью парализовать железнодорожные перевозки в тылу советских войск и ослабить их давление на фронт 9-й армии на Ржевско-Вяземском плацдарме. В ночь на 6 ноября два He-111 совершили налет на Горький, сбросив бомбы на Московский вокзал и нефтеперегонный завод «Нефтегаз». В результате прямого попадания на последнем было разрушено здание котельной, вследствие чего предприятие примерно на месяц вышло из строя.

Теперь же, когда весь южный фланг группы армий «Митте» находился под угрозой вследствие отступления 2-й армии, II./KG4 наносила удары по советским войскам, наступающим на Курск, а также по-прежнему бомбила вокзалы, железнодорожные станции и перегоны в тылу противника. *«II./KG4 10.2.1943 в условиях плохой погоды и видимости атаковала военные цели в пространстве Никольское-1 и -2, а также Поньыри-1 и -2, – сообщала сводка 1-й авиадивизии от 10 февраля. – Удары наносились по позициям пехоты, колоннам и скоплениям войск в дерев-*

⁶ Häberlen K. Op. cit. S. 138.

нях с хорошими результатами, с малых высот. После бомбардировки осуществлялся обстрел остатков пехоты и транспортных средств из бортового оружия, в результате чего противнику были нанесены большие кровавые потери. Эти атаки были настолько эффективны благодаря высокой скученности войск противника. В районе целей во время последующих налетов наблюдалось множество трупов русских и лошадей, уничтоженных машин и орудий, особенно в Никольское-2. Разрушительное воздействие авиаударов было полностью подтверждено»⁷.

Затем Граубнер получил многочисленные письма с благодарностями из 2-й танковой армии за мощную поддержку с воздуха.

В марте II./KG4 снова в основном боролась с железнодорожными перевозками. Группа стала практически специализирующейся именно на такого рода задачах. К примеру, начиная с 12-го числа наносились удары по станциям Ливны, Елец и Узловая, а также составам на перегонах Елец – Курск – Касторное и Киров – Сухиничи – Калуга – Износки. В результате движение на этих участках было практически парализовано. Впрочем, и немцы лишились при этом нескольких самолетов и неопытных экипажей. По данным немецкой армейской разведки, по всей видимости полученным в ходе допросов пленных красноармейцев, наиболее успешными были налеты на станцию Ливны 14, 15 и 16 марта, в результате которых были разрушены не только железнодорожные пути, здание станции, склад боеприпасов, но и сам город. Водопровод вышел из строя на месяц, а движение поездов было полностью парализовано на семь дней.

В ночь на 14 и на 22 марта группа произвела два налета на аэродром Курск-Ост. Во время первого, по немецким данным, было уничтожено 5 истребителей Як-1. Результаты второго удара оказались куда более результативными. На аэродроме было повреждено и уничтожено сразу 35 самолетов, опознанных как Як-1, «Харрикейн», «Аэрокобра», Ил-2 и У-2. После этого Курск на 2,5 месяца стал одной из основных целей бомбардировок.

Действия II./KG4 майора Граубнера были столь высоко оценены наверху, что командующий 6-м воздушным флотом генерал-oberst фон Грайм предоставил в апреле специальный отпуск для наиболее отличившихся экипажей группы⁸.

Тем временем положение на центральном участке фронта тоже стабилизировалось. Хотя немцы вскоре были вынуждены эвакуировать Ржевско-Вяземский выступ, в течение всего 1942 года угрожавший Москве, южнее они сохранили в своих руках важные железнодорожные и авиационные узлы Орел и Брянск, которым будет суждено сыграть важную роль в последующих событиях.

⁷ Gundelach K. Kampfgeschwader «General Wever» 4. Stuttgart: Motor-buch Verlag 1978. S. 224.

⁸ Gundelach K. Op. cit. S. 229.

Kubanbrückenkopf

Примерно в том же духе люфтваффе оказывали мощную поддержку своим войскам и на юге. Специализированная III./KG4 майора Вернера Клосински с 30 января базировалась в Крыму. Таким образом, эскадры как целостного подразделения в этот момент фактически не существовало, что, впрочем, в люфтваффе было скорее правилом, чем исключением.

Группе поручили оказывать поддержку войскам 17-й армии, которая по приказу Гитлера отходила с Кавказа на так называемый Кубанский плацдарм. Одной из задач экипажей «Хейнкелей» стала буксировка через Керченский пролив грузовых планеров Go-242 с боеприпасами и продовольствием, которые приземлялись на специально подготовленных аэродромах Тимошевская и Славянская. На обратном пути, как правило, вывозились раненые. Периодически группа привлекалась и к бомбардировочным вылетам, основными целями которых являлись черноморские порты, вокзалы и аэродромы. Так, 20 февраля были нанесены авиаудары по порту Туапсе и аэродрому Геленджик, 25 февраля по вокзалам в Армавире, Краснодаре и Кропоткине. 3—10 марта была произведена серия ночных налетов на аэродромы Краснодар и Адлер. Здесь базировались советские бомбардировщики и штурмовики, наносившие удары по немецким плацдармам. Вскоре оказалось, что аэродром Багерово, на котором базировалась III./KG4, слишком узкий и тесный для посадки бомбардировщиков в ночное время. После того как пять He-111 потерпели аварии, группа была переброшена в Саки. 25 марта был выполнен успешный налет на доки в Геленджике, о котором на следующий день даже сообщалось в сводке Главного командования вермахта⁹.

II./KG55 и штаб эскадры «Грайф» после падения Сталинграда также обосновались на авиабазе Саки в Крыму. Основными целями «Хейнкелей» были переправы через реку Кубань и наступающие советские войска в районе Армавира и Краснодара. Ну а II./KG55 в начале февраля действовала с аэродрома Сталино под командованием IV авиакорпуса генерала Пфлюгбейля. Совместно с «Хейнкелями» из III./KG27 «Бёльке», II./KG53 «Легион Кондор» и 14. (Eis)/KG27 они сначала прикрывали отход 1-й танковой армии через Дон. Одной из специфических задач, которые выполнялись самолетами, стала бомбардировка льда на этой реке с целью не допустить быстрого форсирования ее советскими войсками. В марте «Хейнкели», как и их коллеги на центральном участке фронта, переключились на железнодорожные объекты: Батайск, Федоровку, Александровку в дельте Дона. Именно нечеловеческие усилия опытных экипажей, действовавших даже в условиях сильных снегопадов и сильной облачности, позволили сухопутным войскам удержать линию фронта.

Между тем в начале 1943 года обстановка складывалась уже таким образом, что люфтваффе больше не могли держать большую часть своих подразделений на Восточном фронте. В Африке войска союзников рвались к морю в Тунисе, а английские и американские бомбардировщики все чаще бомбили немецкие города. Поэтому все больше опытных подразделений, совершивших на востоке тысячи боевых вылетов, приходилось отправлять на запад.

Согласно планам командования люфтваффе, вся KG4 в начале 1943 года должна была пройти перевооружение на новые тяжелые бомбардировщики He-177. Предполагалось, что эскадра, с 1940 года специализировавшаяся на стратегических бомбардировках и других специальных миссиях, станет первой, полностью оснащенной этими машинами. И, закончив наконец свою затянувшуюся «командировку» на Восточный фронт, которая должна была завершиться еще осенью 1941 года, будет использована для террористических налетов на британские города. Которые должны были стать возмездием за рейды британских бомбардировщиков на территорию рейха. Однако кризис под Сталинградом и последующие события позво-

⁹ Gundelach K. Op. cit. S. 231–232.

лили осуществить этот план лишь частично. 9 февраля только I./KG4 майора Вольфа Веттерера убыла в Лехфельд для перевооружения на He-177. Остальные две группы продолжали воевать на «старых добрых» He-111H-6.

Однако в марте пяти опытных экипажей при этом лишилась и вторая группа эскадры «Генерал Вефер». Среди них оказался и Херберт Зюннер. *«Я попрощался с II./KG4 в марте 1943 года в Сецинской, – вспоминал он. – Без всякого предварительного уведомления поступил приказ: пять опытных экипажей немедленно отправить в Шартр во Францию в распоряжение Авиационного командования налетов на Англию (Angriffsfuhrer England)»*. Оно было сформировано по приказу Гитлера в начале 1943 года. Его руководителем был назначен инспектор (командующий) бомбардировочной авиации оберст-лейтенант Дитрих Пельц, в прошлом пилот пикирующего бомбардировщика Ju-88A и командир II./KG77, специализировавшийся на одиночных рейдах и точечных авиаударах по стратегическим объектам. Используя новые бомбардировщики Do-217K, Me-410, Ju-188 и He-177, Пельц должен был начать новое воздушное наступление на Великобританию.

Многие летчики, уставшие от однообразных русских пейзажей и бесконечных атак одних и тех же целей, не без радости восприняли перевод на запад. *«Во-первых, было заманчиво переехать из России во Францию, – вспоминал Зюннер. – Но вскоре последовало разочарование... Переброска была проведена в большой спешке сначала на самолете Ju-52, затем поездом через всю Европу на новое место. После переподготовки в KG2 на Do-217, а позднее на Ju-188 в середине года мы приступили к действиям против Англии. Однако успех больше не мог быть достигнут за счет слабых сил. Из 20 членов экипажей бывшей KG4 выжили лишь 3 человека: Хельмут Крёмер, Херберт Зюннер, Хайнц Никлас»*¹⁰.

А в конце апреля уже I./KG55 была выведена в Германию на аэродром Барт, где она была преобразована в III./LG1. Последняя, таким образом, стала полноценной бомбардировочной эскадрой, хотя формально сохранила статус учебно-боевой.

«Новая» первая группа эскадры «Грайф» была сформирована 1 мая на аэродроме Сталино на основе отдельной транспортной авиагруппы KGrzbV5, которая также была оснащена самолетами He-111¹¹.

Весной наиболее активные боевые действия шли на Кубанском плацдарме, где советские войска стремились любой ценой сбросить части 17-й армии в море. Фюрер же, наоборот, требовал любой ценой удержать этот кусок Северного Кавказа. То ли он планировал использовать его для нового наступления к нефтяным месторождениям, то ли считал его передовым бастионом на подступах к завоеванному в трудных боях Крыму. Так или иначе, именно в небе над Таманским полуостровом в апреле развернулись ожесточенные воздушные бои.

I./KG51 гауптмана Хёберлена 2 апреля была перебросена в Крым на аэродром Багерovo. С точки зрения Советского Союза полуостров, как и другие территории, занятые немцами, являлся оккупированной землей. В действительности многие жители Крыма, как и расположенной к северу Украины, симпатизировали захватчикам и даже считали их освободителями. Все-таки в Крыму по-настоящему русским городом всегда был и остается Севастополь, остальная территория исконно принадлежала крымским татарам, а в Керчи с XIX века осело большое число евреев. Правда, после прихода немцев многие из них были уничтожены, другие бежали на Тамань, а сам город после мая 1942 года лежал в руинах, в силу своих античных корней напоминая разрушенный римлянами Карфаген.

«Багерovo расположено в восточной части Крыма, возле порта города Керчи, который мы в 1942 году многократно атаковали, прежде чем весь Крым полностью оказался в руках наших войск, – вспоминал Хёберлен. – Эта часть Крыма была степной зоной, рядом нахо-

¹⁰ Gundelach K. Op. cit. S. 230–231.

¹¹ Dierich W. Kampfgeschwader 55 «Greif». Stuttgart: Motorbuch Verlag, 1994. S. 298.

дилось село. Некоторые жители были крымскими татарами, которые хорошо относились к нам, потому что они были с самого начала врагами советской системы. После войны по приказу Сталина они были либо ликвидированы, либо депортированы в Сибирь, в ГУЛАГ...

После нашего прибытия в Багерово у нас было несколько дней для экскурсий по окружающим окрестностям. Мы посетили порт Феодосии на южном побережье и знаменитый Бахчисарайский монастырь в горах Крымская Ривьера. Здесь был также морской курорт Ялта, где позднее собралась «Большая тройка»: Рузвельт, Сталин и Черчилль, единодушно объявившие поджигателем войны Гитлера и разделившие Европу. Там красивый пейзаж с пальмами и оливковыми деревьями»¹².

Но главной задачей I./KG51, конечно, было не изучение крымских пейзажей, а прикрытие Кубанского плацдарма. Любопытно, что сами немцы называли последний не совсем понятным словом «Kubanbrückenkopf» (предмостное укрепление), а Таманский полуостров и Кавказское побережье не иначе как Азиатской стороной Черного моря (asiatischen Seite des Schwarzen Meeres). Целями пикирующих бомбардировщиков были артиллерийские батареи, линии снабжения, а также танковые колонны.

Основная причина поразительной эффективности германской бомбардировочной авиации заключалась в ее отработанном универсализме. Одни и те же подразделения и экипажи в зависимости от обстановки могли выполнять как чисто тактические задачи вроде ударов по переднему краю обороны, ближнему тылу, местам сосредоточения войск, прифронтовым коммуникациям, так и стратегические рейды, нанося удары по железным дорогам, узловым станциям, базам снабжения в тылу противника. А в случае необходимости могли совершать налеты и на города и объекты в глубоком тылу. И при этом в любой момент могли превратиться в транспортников, осуществляя снабжение войск и окруженных группировок.

Основной костяк кампфгешвадеров составляли опытные асы вроде Хёберлена, способные за счет индивидуальных профессиональных действий достигать серьезных результатов и в то же время вести за собой необстрелянную молодежь. При этом, несмотря на самые серьезные потери, ветераны, как правило, оставались целы и невредимы, их сбивали только в редких случаях. В результате даже сильно потрепанные авиагруппы могли постоянно поддерживать минимально необходимый уровень боеготовности.

III./KG4 майора Вернера Клозински в это время также продолжала действовать над Кубанским плацдармом.

В апреле «Хейнкели» были оснащены новым высотным прицелом Lotfe 7D, который значительно повысил точность бомбометания, в том числе с больших высот. В конце апреля – мае группа в основном наносила удары по советским войскам, пытавшимся прорваться к Новороссийску через Крымское, а также вела ночную охоту за поездами на перегонах Краснодар – Кропоткин – Армавир – Майкоп.

В середине апреля, едва положение в районе Kubanbrückenkopf стало стабилизироваться, командование 4-го воздушного флота начало постепенно перенацеливать бомбардировщики на выполнение стратегических задач. 16-го числа только что отметивший свой 300-й боевой вылет Клаус Хёберлен получил приказ атаковать цель в глубоком советском тылу. *«В 1.45 ночи мы взлетели с дополнительными топливными баками, чтобы атаковать нефтяные месторождения в окрестностях Грозного на старой Военно-Грузинской дороге, – вспоминал командир I./KG51. – Они находились позади Майкопа на краю Северного Кавказа. Наш груз состоял из 1500 килограммов осколочных и фугасных бомб и пяти осветительных. Хайнц, как всегда, рассчитал курс. Медленно поднимаясь, мы направлялись на юго-восток.*

Через некоторое время я спросил Хайнца, не проложил ли он курс слишком близко к Краснодару, потому что там была мощная противовоздушная оборона из орудий всех калибров.

¹² Häberlen K. Op. cit. S. 140.

Вскоре после этого внезапно мелькнули прожекторы, которые сразу же поймали нас. Оказывается, мы летели непосредственно рядом с Краснодаром. Как всегда во время длительных полетов, был включен автопилот, который просто держал нужный курс. Я выключил его для увеличения высоты. Затем начал делать крутые повороты влево и вправо, одновременно внезапно меняя высоту и скорость. В общем, пилотаж был настолько хорош, насколько позволяла наша загрузка. В такие моменты вы полностью теряете чувство времени. У вас нет другого чувства, кроме ощущения борьбы за свою жизнь.

В качестве меры предосторожности мы поднялись до 3000 метров над уровнем моря. Несмотря на ясную погоду, ориентироваться было очень сложно. Тем не менее мы нашли Военно-Грузинскую дорогу, снизились и сбросили первую осветительную бомбу для того, чтобы установить свое местоположение. В это время погода внезапно ухудшилась, на востоке показался плотный облачный покров.

Тем временем наш второй бак был осушен, так что я мог сбросить его. Напрасно мы кружили над землей, чтобы обнаружить цель через облака. Вскоре появился небольшой разрыв. Теперь мы сбросили одну за другой еще три осветительные бомбы и снова увидели военную дорогу. На ней наблюдалось интенсивное движение бензовозов. Мы решили атаковать их, потому что в случае дальнейших поисков нашей цели мы рисковали сжечь наши запасы топлива для обратного полета.

После нескольких «прыжков» над облаками мы бросили последнюю осветительную бомбу, снизились и сбросили бомбы на транспортные средства, которые были хорошо видны в освещении. Яркая вспышка огня при небольшой облачности являлась доказательством того, что мы поразили цель. После более чем четырех часов полета мы приземлились в Багерово, а потом после короткого перерыва и обеда снова приступили к действиям в районе Кубанского плацдарма».

Данный эпизод наглядно демонстрирует тактику действий отдельных «экипажей-разрушителей», отработанную еще во время налетов на Англию осенью 1940 года и успешно применявшуюся в дальнейшем.

В общей сложности гауптман Хёберлен выполнил двадцать вылетов из Багерово, после чего группа перебазировалась в Полтаву¹³. Как оказалось, авиаудар по Военно-Грузинской дороге стал для летчика последним важным заданием на Восточном фронте. 6 мая I./KG51 была переброшена на аэродром Иллесхайм в Германии. «Мы должны были перевооружиться на недавно разработанный тяжелый истребитель типа Me-410, после чего атаковать «Летающие крепости», – писал Хёберлен. – Они получили такое имя из-за их огромной оборонительной огневой мощи. Мы должны были применить против них специальное оружие против летающих в это время уже в больших количествах американских четырехмоторных бомбардировщиков B-17. Мы с нетерпением ждали событий, которые нам предстояли». Впрочем, как и вышеупомянутому Херберту Зюннеру, Хёберлену тоже предстояло разочарование. Me-410 окажется совершенно негодным для борьбы с «Летающими крепостями», вследствие чего I./KG51, временно ставшей истребительной группой, снова придется вернуться к привычной работе – авиаударам по наземным целям. Только уже на территории Англии. Летчики очень быстро поняли разницу между Западом и Востоком. За 9 месяцев подразделение Хёберлена потеряет 138 летчиков, притом что экипаж «Мессершмитта» состоял всего из двух человек.

Ну а II. и III./KG51 «Эдельвейс», в отличие от своих бывших товарищей, пока остались на Восточном фронте и продолжали выполнять привычные задачи. В мае «Юнкерсы» в основном бомбили железнодорожные линии, полевые склады снаряжения и боеприпасов в районе Курска.

¹³ Häberlen K. Op. cit. S. 134.

Цель – корабли в южном течении Волги

Тот факт, что немецкая авиация от чисто оборонительных действий по поддержке своих войск стала постепенно возвращаться к стратегическим задачам, советское командование почувствовало в середине апреля. Дальние разведки люфтваффе стали часто появляться над Волгой, по всей вероятности производя аэрофотосъемку ледовой обстановки. В свою очередь, командование Волжской военной флотилии сразу же заподозрило, что противник вновь готовится к минным постановкам на реке, дабы затруднить движение нефтекараванов, которое вскоре должно было начаться. Собственно, именно из-за этого флотилия, несмотря на то что фронт откатился за сотни километров от Волги, не была расформирована или хотя бы объявлена недействующей.

В прошлом 1942 году речной флот на Волге понес огромные потери. Вследствие авиаударов, подрывов на минах, артиллерийских обстрелов и диверсий в Южном Поволжье были уничтожены 335 судов, в том числе 15 грузопассажирских, 74 буксира, 44 нефтеналивные баржи (тоннажем 279 460 т), 153 сухогрузные баржи (тоннажем 205 638 т), 49 судов технического флота. На дне Волги по-прежнему лежало множество необнаруженных донных мин, а фарватер загромождали остовы затонувших судов. Поэтому открытие навигации прошло в напряжении. И уже 24 апреля в районе Владимировки (ныне Ахтубинск) подорвался на mine и затонул со всем экипажем из четырех человек рыболовный баркас «Кормилец». Затем погиб буксирный пароход «Эривань». Тем не менее в целом начало навигации было успешным. В апреле из Астрахани вышли 49 конвоев, доставивших в центральные районы СССР 467 000 тонн нефтепродуктов¹⁴.

Опасения волжских моряков оказались не напрасны. 27 апреля из Германии на аэродром Сталино после отдыха во Франции прибыла специализированная авиагруппа I./KG100 «Викинг» майора Пауля Клааса. Вернулся на Восточный фронт и командир ее 1-й эскадрильи, к этому времени ставший признанным экспертом в бомбардировочной авиации 29-летний Ханс Бётхер. Летчик, в прошлом году участвовавший практически во всех операциях люфтваффе на южном фланге от Крыма до Кавказа и Каспия, к этому моменту выполнил уже 458 боевых вылетов, став по этому показателю одним из рекордсменов. С 21 июля 1941 года, после того как Бётхер участвовал в первом массированном налете на Москву, он постоянно и повсюду сеял смерть и разрушения.

Таких личностей, как Хёберлен и Бётхер, можно сравнить с назгулами – королями-призраками из культовой трилогии Джона Рональда Толкиена «Властелин колец»¹⁵.

Подчиненные злой воле Темного властелина Сауруна назгулы, в особенности верхом на страшных крылатых тварях, обладали невероятной силой и были готовы по приказу хозяина уничтожить любого противника. Там, где появлялись «назгулы» фюрера, на головы советских солдат, моряков, мирных жителей с поразительной точностью сыпались фугасные и испепеляющие пламенем зажигательные бомбы. Их не смущали и не могли остановить ни численное превосходство противника, ни самая мощная противовоздушная оборона.

На сей раз I./KG100 получила приказ произвести новое минирование Волги с целью парализовать перевозки нефтепродуктов из Баку. Расстояние от авиабазы Сталино до реки составляло 550–600 километров. В ночь на 30 апреля группа произвела первый вылет, сбросив донные мины BM1000 на участок Камышин – Сталинград. Две из них были на счету Бётхера. Согласно записям в его летной книжке, «Хейнкель» командира 1-й эскадрильи поднялся в

¹⁴ Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне. М.: Наука, 1979. С. 111.

¹⁵ Настоящее название книги Lord of the Rings. Слово «лорд» не имеет прямого аналога в русском языке, в связи с чем традиционно используется не вполне корректный перевод «Властелин колец».

воздух в 19.05, сбросил мины в квадрате 50 378, после чего в 01.10 вернулся обратно после пятичасового полета.

Эти вылеты требовали от пилотов большого мастерства, поскольку сброс мин выполнялся на небольшой высоте, чтобы их ветром не снесло на берег. Кроме того, надо было обеспечить скрытность постановки, для чего использовалась следующая тактика. Самолеты выходили в район Волги на предельно большой высоте, затем глушили двигатели и плавно снижались. При этом штурман бомбардировщика учитывал силу и направление ветра, чтобы точно определить момент сброса мины. После отсоединения «груза» самолет некоторое время продолжал планировать и, лишь уйдя на определенное расстояние, включал двигатели и набирал скорость. При этом уже во время первого вылета «Хейнкели» I./KG100 столкнулись с зенитным огнем и ночными истребителями¹⁶. Тем не менее все бомбардировщики благополучно вернулись в Сталино.

На следующую ночь бомбардировщики I./KG100 вновь появилась над Волгой, на этот раз сбросив мины юго-восточнее Сталинграда. В результате река была снова, как и летом 1942 года, заминирована на участке в 800 километров, от хутора Золотого, в 80 километрах ниже Саратова, до Замьян, в 60 километрах выше Астрахани. 2 мая 1943 года пароход «Сергей Лазо» подорвался на mine в районе села Солодники. Капитан Яков Краснов погиб на рабочем месте. А в 18.37 того же дня He-111 Бётхера снова поднялся в воздух с двумя минами BM1000, которые были сброшены в Волгу в квадрате 50 37 33. На сей раз вылет прошел без противодействия со стороны ПВО.

Следующий вылет к Волге Бётхер совершил вечером 11 мая. Согласно записям в летной книжке, «Хейнкель» поднялся в воздух в сумерках, 19.10 по берлинскому времени, сбросил две BM1000 в квадрате 4934, после чего в 23.19 вернулся в Сталино. А с середины мая I./KG100, наряду с минными постановками, стала наносить авиаудары непосредственно по судам. «*Корабли в южном течении Волги, квадрат 6970*, – сообщается в летной книжке Бётхера 15 мая. – 7 SD250 + 4 SC50». Против речных судов, не имевших бронирования, немцы использовали в основном осколочные бомбы, так как считалось, что даже при близком попадании они наносят им серьезные повреждения. Вечером 17 мая Бётхер снова атаковал суда на Волге, также сбросив семь 250-килограммовых осколочных и четыре мелкие фугасные бомбы. При этом в обоих случаях по «Хейнкелю» велся сильный зенитный огонь¹⁷.

И в этом не было ничего удивительного. Командование Волжской военной флотилии с 17 мая организовало конвоирование нефтеналивных барж и военных транспортов канонерскими лодками, бронекатерами и сторожевыми катерами, а также проводку судов за тралами в районах, где возникала минная опасность. Многие тральщики тоже имели зенитное вооружение и при случае вели огонь по самолетам. Поскольку участок Волги от Астрахани до Саратова был около 600 километров длиной, а боевых кораблей не хватало, было разработано сразу несколько методов конвоирования: эстафетный, сквозной (непрерывный), частичный, комбинированный и усиленный. Правда, заработала вся эта система конечно же не сразу, а лишь в конце мая – июне.

Эстафетное конвоирование заключалось в том, что боевые корабли прикрывали суда от воздействия авиации противника лишь в пределах своего участка, передавая их дальше «соседям». При сквозном конвоировании корабли охранения сопровождали транспортные суда от пункта выхода до порта назначения или на всем опасном участке. Суть частичного конвоирования состояла в том, что бронекатера и сторожевые катера прикрывали транспорты только в пределах своих подвижных огневых позиций, дальше суда шли самостоятельно, при случае самостоятельно отстреливаясь от бомбардировщиков. При комбинированном конвоировании

¹⁶ Fliegerbuch Hans Georg Bätcher. S. 146–147.

¹⁷ Fliegerbuch Hans Georg Bätcher. S. 148–149.

корабли охранения, обычно канонерские лодки, во время всего перехода одновременно выполняли и роль буксиров. Так же, как это делали их коллеги на Ладожском озере. Усиленное конвоирование осуществлялось кораблями охранения совместно с кораблями, находившимися на подвижных огневых позициях¹⁸.

Помимо кораблей охранения, противовоздушную оборону транспортных судов осуществляли постоянные и маневренные отстойные пункты, которые защищались береговыми и корабельными зенитными пушками и пулеметами, а также дозорными кораблями и истребительной авиацией. Одним словом, I./KG100 «Викинг» изрядно нагнала страху на речников и моряков, вынудив их выделить значительное количество сил и средств для ПВО Нижней Волги.

Крупный бой между бронекатерами Волжской военной флотилии и «Хейнкелями» произошёл 19 мая на участке Сталинград – Камышин. Когда в полночь над рекой были замечены самолёты, катерники открыли шквальный огонь из всех стволов. Одновременно с этим другие корабли вели бой южнее у Черного Яра. Впрочем, ВВФ тоже несла серьезные потери. 17 мая подорвалась на mine и затонула канонерская лодка «Красный Дагестан», а через девять дней – другая канонерка, «Красногвардеец». На обоих кораблях погибли 30 членов их команд.

Одновременно с конвоированием судов развернулись большие работы по обезвреживанию донных мин. Госкомитет обороны постановил значительно увеличить число тральщиков, за счет переоборудования малоценных речных судов, в основном рыболовных. В связи с минной угрозой в середине мая в Сталинград прибыли нарком Военно-морского флота Н.Г. Кузнецов и нарком речного флота З.А. Шашков. На совещании, которое проходило в кают-компании бронекатера, присутствовали начальник Волжского бассейнового управления пути В.П. Цыбин и новый командующий Волжской военной флотилией контр-адмирал Ю.А. Пантелеев. Были разработаны дополнительные меры по усилению наблюдения за сбрасыванием мин, на наиболее сложных участках установлены посты наблюдения из числа военных моряков, улучшились организация ограждения и информация о состоянии плеса. Флотилию подкрепили техническими средствами траления. Судовой ход обозначался створами повышенной чувствительности, ночное освещение было замаскировано.

Однако наладить всю эту работу оказалось не так-то просто, особенно в условиях сильного весеннего паводка. Глубины увеличились местами до 25–30 метров, а удержать на такой глубине и при сильном течении довольно громоздкое минное ограждение было непросто. Частые его срывы создавали большие трудности, но бакенщики строго следили за плесом, и, несмотря на штормовую погоду и ночную темноту, выезжали на лодках и восстанавливали ограждения. Вскоре вся Волга на протяжении от Камышина до Черного Яра была «украшена» самыми невероятными ограждениями, часть из которых была изготовлена из ресурсов разрушенного Сталинграда: старых электропроводов, проволоки, всего, что можно было использовать в качестве учалочных средств.

В мае – июне для переоборудования под тральщики и тралбаржи были отобраны 165 самоходных и несамоходных транспортных судов. Им предстояла огромная работа. Всего в течение мая, по данным службы наблюдения, германские бомбардировщики сбросили в Волгу 354 донные мины. При этом часть из них была оснащена многоимпульсными взрывателями. Чтобы взорвать такую «адскую машину», тральщику требовалось пройти над ней 15–16 раз и более. Еще страшнее были мины с акустическими взрывателями, принцип их действия был до сих пор плохо изучен, а эффективные средства борьбы практически отсутствовали.

В то же время грузонапряженность с каждым днем нарастала, стоянки караванов считались совершенно недопустимыми. Фронт требовал горючего. В этих условиях наиболее опыт-

¹⁸ Локтионов И.И. Волжская военная флотилия в годы Великой Отечественной войны. М.: Воениздат, 1977. С. 99.

ные бакенщики брали на себя ответственность и на свой страх и риск проводили нефтекараны через опасные, непротраленные места.

Несмотря на все принятые меры, грузооборот судов по-прежнему оставлял желать лучшего. Из-за необходимости соблюдать строгий порядок конвоирования, узости протраленного фарватера, нехватки судов, движение нефтекаранов шло значительно медленнее желаемого. Если в последней декаде апреля по участку Астрахань– Саратов были перевезены 445 000 тонн нефтепродуктов, то за весь май удалось перевезти 765 000 тонн, что составило 76,5 % от плана и не шло ни в какое сравнение с показателями годичной давности.

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.