

**СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ**

**ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА**

Дмитрий Дегтев, Дмитрий Зубов

# **ВСЕВИДЯЩЕЕ ОКО ФЮРЕРА**



**ДАЛЬНЯЯ РАЗВЕДКА ЛЮФТВАФФЕ  
НА ВОСТОЧНОМ ФРОНТЕ**

**1941—1943**

Военная авиация XX века

Дмитрий Дёгтев

**Всевидящее око фюрера.  
Дальняя разведка люфтваффе  
на Восточном фронте. 1941-1943**

«Центрполиграф»

2012

## **Дёгтев Д. М.**

Всевидающее око фюрера. Дальняя разведка люфтваффе на Восточном фронте. 1941-1943 / Д. М. Дёгтев — «Центрполиграф», 2012 — (Военная авиация XX века)

Книга посвящена деятельности эскадрилий дальней разведки люфтваффе на Восточном фронте. В отличие от широко известных эскадр истребителей или штурмовиков Ju-87, немногочисленные подразделения разведчиков не притягивали к себе столько внимания. Их экипажи действовали поодиночке, стараясь избегать контакта с противником. Но при этом невидимая деятельность разведчиков оказывала огромное влияние как на планирование, так и на весь ход боевых действий. Большая часть работы посвящена деятельности элитного подразделения люфтваффе – Aufkl.Gr.Ob.d.L., известной также как группа Ровеля. Последний внес огромный вклад в создание дальней разведки люфтваффе, а подчиненное ему подразделение развернуло свою тайную деятельность еще до начала войны с Советским Союзом. После нападения на СССР группа Ровеля вела разведку важных стратегических объектов: промышленных центров, военно-морских баз, районов нефтедобычи, а также отслеживала маршруты, по которым поставлялась союзная помощь (ленд-лиз). Ее самолеты летали над Кронштадтом, Севастополем, Москвой, всем Поволжьем, Уфой и Пермью, Баку, Тбилиси, даже Ираном и Ираком! Группа подчинялась непосредственно командованию люфтваффе и имела в своем распоряжении только лучшую технику, самые высотные и скоростные самолеты-разведчики.

© Дёгтев Д. М., 2012  
© Центрполиграф, 2012

# Содержание

Предисловие	6
Глава 1 Глаза вермахта	8
«Подниматься как можно выше»	8
Тайные полеты над СССР	14
Конец ознакомительного фрагмента.	18

# **Дмитрий Дёгтев, Дмитрий Зубов**

## **Всевидающее око фюрера.**

### **Дальняя разведка люфтваффе**

### **на Восточном фронте. 1941 – 1943**

#### **Предисловие**

За последние десятилетия лет о военно-воздушных силах Третьего рейха – люфтваффе – написано уже достаточно много. Главным образом эти работы посвящены анализу боевых действий истребительных эскадр и штурмовиков, а также отдельным наиболее известным типам самолетов. В ходе Второй мировой войны их пилоты и экипажи осыпались наградами и прочими почестями. Статьи о них печатались во всех немецких газетах. Пропаганда делала из них национальных героев.

Однако в германской авиации были и такие подразделения, которые, в отличие от прочих, старались как можно меньше попадаться на глаза противнику. Они практически не попадали на газетные и журнальные страницы, да и наградами их тоже сильно не баловали. Но при этом их в основном невидимая деятельность оказывала огромное влияние как на планирование, так затем и на весь ход боевых действий.

Речь идет о немногочисленных по сравнению с другими видами авиации эскадрильях дальней разведки. Их пилоты начали «свою» войну задолго до 1 сентября 1939 г., когда бомбардировщики и истребители еще только тренировались на полигонах. Уже с середины 30-х гг. XX в. самолеты-разведчики люфтваффе совершали тайные рейды над другими странами, проводя аэрофотосъемку важнейших объектов потенциальных противников. И затем, в годы Второй мировой войны, их деятельность в целом продолжала носить секретный характер. Немецкие разведывательные самолеты летали над обширными пространствами – ото льдов Гренландии до песков Северной Африки и от Атлантического океана до Уральских гор. При этом подробности многих их полетов все еще остаются неизвестными.

В нашей книге «Самолеты-призраки Третьего рейха. Секретные операции люфтваффе» (М.: АСТ, 2007) уже частично рассматривалась данная тема. Однако жизнь не стоит на месте, и благодаря новым материалам появилась возможность дать гораздо более широкое описание боевой работы немецких дальних разведчиков.

Большая часть книги посвящена боевой деятельности элитного подразделения люфтваффе – Aufkl. Gr.Ob.d.L., известной также как группа Ровеля. Последний внес огромный вклад в создание дальней разведки люфтваффе, а подчиненное ему подразделение вернуло свою тайную деятельность еще до начала Второй мировой войны. После нападения на СССР группа Ровеля вела разведку важных стратегических объектов: промышленных центров, военно-морских баз, районов нефтедобычи, а также отслеживала маршруты, по которым поставлялась союзная помощь в СССР (ленд-лиз). Ее самолеты летали над Кронштадтом, Севастополем, Москвой, всем Поволжьем, Уфой и Пермью, Баку, Тбилиси и даже Ираном и Ираком! Группа подчинялась непосредственно командованию люфтваффе, а также получала в свое распоряжение всю лучшую технику, самые высотные и скоростные самолеты-разведчики.

Данная работа в основном освещает деятельность германской дальней и стратегической авиационной разведки в 1941–1943 гг. Это связано с двумя моментами. Во-первых, в этот период ее боевая работа была наиболее интенсивной и оказывала значительное влияние на ход

войны. Во-вторых, имеющиеся на данный момент в нашем распоряжении материалы пока не позволяют дать подробное описание этой темы.

Хочется подчеркнуть, что эта книга отнюдь не является окончательной, у нее непременно будет продолжение.

Авторы выражают благодарность Татьяне Хворовой за помощь в работе над книгой.

## Глава 1 Глаза вермахта

### «Подниматься как можно выше»

История германской воздушной разведки уходит своими корнями в Первую мировую войну. Именно немцы первыми по достоинству оценили все возможности такой деятельности. Это произошло в самом начале Первой мировой войны, когда, по сути, первыми в мире дальними разведчиками стали дирижабли кайзеровского военно-морского флота. Так называли управляемые аэростаты, которые имели винтомоторную группу и, в отличие от свободнолетающих аэростатов, могли двигаться против ветра и совершать маневры в горизонтальной плоскости.

Отцом немецкого дирижаблестроения по праву считается граф Фердинанд фон Цеппелин. Его первый дирижабль LZ-1, имевший объем 11 300 м<sup>3</sup>, длину 128 м, диаметр 12 м и два двигателя, поднялся в воздух 2 июля 1900 г. и совершил двадцатиминутный полет с пятью пассажирами на борту. Позднее фамилия Цеппелина стала именем нарицательным, и все германские дирижабли стали называть цеппелинами.

Во второй половине дня 19 января 1915 г. с баз на побережье Гельголандской бухты поднялись и взяли курс на Англию три германских цеппелина: LZ-24 «L-3», LZ-27 «L-4» и LZ-31 «L-6». Это были однотипные воздушные суда объемом 22 470 м<sup>3</sup>, длиной 158 м и диаметром 15 м. Три двигателя позволяли им развивать скорость в 80 км/ч. Из-за возникших неполадок в двигателе L-6 был вынужден над Северным морем повернуть обратно, а два оставшихся цеппелина около 20.00 появились над британским берегом. В 20.25 в районе Грейт-Ярмута с L-3 были сброшены девять бомб, при взрыве которых были убиты два и ранены три человека. L-3 полетел северо-западным курсом вдоль побережья и сбросил на поселки Шерингхэм, Торнхэм, Бранкастер, Хишем, Снеттишем и город Кингс-Линн несколько зажигательных и семь фугасных бомб, в результате чего погибли еще два человека и 13 других получили ранения. Это был первый налет германских дирижаблей на Англию.

В течение 1915 г. в общей сложности 37 германских цеппелинов выполнили 20 рейдов над британской территорией. Они проводили разведку и сбрасывали бомбы, в результате взрывов которых были убиты 207 и ранены 532 человека. Самолеты Королевского воздушного корпуса и авиационной службы Королевского военно-морского флота совершили 82 вылета, пытаясь перехватить их, но смогли провести над Англией лишь один воздушный бой, завершившийся безрезультатно. В то же время англичане потеряли в ходе этих вылетов сразу 15 самолетов! Немецкие же потери составили два цеппелина, которыми по иронии судьбы стали L-3 и L-4, но англичане к их гибели не имели отношения.

17 февраля, возвращаясь на базу после очередного вылета, они над Гельголандской бухтой попали в снежную бурю и совершили аварийные посадки на побережье Дании. Четыре члена экипажа L-4 пропали без вести.

Однако основной задачей дирижаблей все же являлась разведка в интересах кайзеровского «Флота открытого моря». В отличие от самолетов эти сигарообразные монстры могли находиться в воздухе до 24 часов и, следовательно, обладали исключительно большим радиусом действия. Большая высота полета (4500–5000 м) поначалу делала зенитный огонь и действия вражеских истребителей неэффективными.

В итоге первый цеппелин был сбит над Англией только 31 марта 1916 г. Вечером того же дня со своих баз поднялись семь дирижаблей кайзеровского военно-морского флота, два из-за технических проблем с полдороги повернули обратно, но пять оставшихся продолжили путь.



В 22.30 в районе городка Дартфорд, расположенного в нескольких километрах от восточной окраины Лондона, попал в лучи прожекторов и был подбит зенитным огнем LZ-48 L-15». Его экипаж срочно сбросил бомбы, чтобы облегчить цеппелин и набрать высоту.

Вскоре дирижабль на высоте около 3000 м был перехвачен бипланом В.Е.2с, который пилотировал 32-летний секонд-лейтенант Альфред де Бей Брандон. Он сверху сбросил на L-15 дротик с взрывчаткой, в результате чего тот получил серьезные повреждения, но, несмотря на это, все же смог скрыться в темноте. Во время пересечения линии английского побережья цеппелин, имевший объем 31 900 м<sup>3</sup>, длину 163 м и диаметр 19 м, снова попал под огонь зенитных батарей и упал в устье Темзы. Это был первый крупный успех британской ПВО. Утром 1 апреля английский корабль отбуксировал поврежденный цеппелин на рейд Вестгейта, где он в тот же день в конце концов и затонул.

24 апреля 1916 г. германский флот в очередной раз вышел в Северное море с целью обстрелять города на побережье Англии. При этом впереди кораблей летело сразу семь цеппелинов. Отныне почти все походы немецких кораблей в Северном море сопровождались дальними разведчиками. К концу войны дирижабли значительно увеличились в размерах, став настоящими небесными монстрами. Так, L-70 управлялся командой из 21 человека и имел семь обычных моторов общей мощностью 1820 л. с. Кроме того, для полетов на высоте 6000 м имелись несколько высотных двигателей. Это чудовище длиной 211,5 м и диаметром 24 м приводилось в движение шестью пропеллерами. При этом цеппелин мог поднимать 43 т груза и развивать скорость 130 км/ч.

Особую роль в успешных действиях цеппелинов сыграл начальник отряда воздушных кораблей фрегаты-капитан (капитан 2-го ранга) Штрассер. Германское командование высоко оценило его заслуги. 30 августа 1917 г. командующий флотом адмирал Рейнхард Шеер лично вручил Штрассеру орден «За заслуги».

Сам Шеер потом писал о нем: «Он внушал своим подчиненным мысль о том, что цеппелинам принадлежит великая будущность. Чем сильнее развивалась неприятельская противовоздушная оборона, тем энергичнее Штрассер старался ее победить. В частности, он заставлял воздушные корабли подниматься как можно выше, и высота в 6000 м, которая в начале войны считалась недостижимой, была им достигнута»<sup>1</sup>. Штрассер лично принимал участие в налетах и разведывательных вылетах и погиб во время последней бомбардировки Англии 5 августа 1918 г.

Всего в годы Первой мировой войны британским силам ПВО удалось сбить или сильно повредить, принудив к посадке, 17 дирижаблей кайзеровского флота, 28 потерпели крушение или иные аварии, но их экипажи уцелели. Еще шесть были списаны из-за износа. При этом к концу войны в распоряжении немцев еще оставалось десять воздушных кораблей. В годы Первой мировой войны Германия наряду с другими видами разведки намного опередила своих противников и в части дальней авиаразведки.

Версальским договором 1919 г. Германии было запрещено иметь боевую авиацию. Впрочем, немцы быстро научились обходить ограничения. Легче всего было обмануть противников как раз в развитии воздушной разведки. Эта задача решалась использованием транспортной и спортивной авиации. Уже в начале 1920-х гг. начались опыты по созданию технических средств аэрофотосъемки, проводившиеся под видом любительского фотографирования.

После официального создания люфтваффе в 1935 г. развитию разведывательной авиации стало сразу придаваться большое значение. В январе 1938 г. командующий сухопутными войсками генерал-oberст Вернер фон Фрич писал: «Решающей боевой мощью в следующей войне будет обладать тот, кто будет иметь в своем распоряжении лучшую воздушную разведку».

---

<sup>1</sup> Шеер Р. Германский флот в мировую войну. М.: Эксмо, 2002. С. 67.

Фричу вторили и многие генералы люфтваффе, причем некоторые даже утверждали, что в войне победит тот, кому удастся лучше организовать воздушную разведку.

В общем, командование всех трех составляющих вермахта – сухопутных войск, военно-морского флота и авиации, – проявляя редкое единодушие, осознавало важность воздушной разведки. Как следствие этого доля, которую получила разведывательная авиация в составе люфтваффе, была значительно выше долей разведывательной авиации в военно-воздушных силах их потенциальных противников. Разведчики составляли приблизительно 20 % от общего числа самолетов люфтваффе.

Развитие немецкой разведывательной авиации с самого начала пошло по двум основным направлениям: ближняя разведка (Nahaufklarereinheiten) и дальняя разведка (Fernaufklarereinheiten). Позднее выделились три особых направления: ночная разведка (Nachtaufklarereinheiten), морская авиаразведка (Seeaufklarereinheiten) и метеорологическая разведка (Wetterereinheiten).

Из-за специфики действий самолетов-разведчиков, не терпящей, так сказать, массовости, в разведывательной авиации люфтваффе не было эскадр, как, например, в бомбардировочной, штурмовой или истребительной авиации. Самым ее крупным подразделением являлась авиагруппа (Aufklarangsgruppe – Aufkl.Gr.), состоявшая обычно из трех – пяти, а порой из восьми-девяти эскадрилий. При этом она не всегда имела однородный состав, иногда в нее одновременно входили эскадрильи как ближней, так и дальней разведки.

Но затем, уже в ходе Второй мировой войны, стало ясно, что и группа слишком крупное подразделение. Не было смысла держать на некоем аэродроме целую авиагруппу, особенно дальней разведки, чтобы вести действия несколькими ее эскадрильями в одном и том же локальном секторе. В итоге эскадрильи самолетов-разведчиков в ходе боевых действий большую часть времени действовали автономно, с разных аэродромов, находившихся зачастую не только на разных участках одного и того же фронта, но и на разных театрах военных действий. Штаб же авиагруппы, в которую они входили, выполнял лишь административные функции, обеспечивал снабжение эскадрилий пополнением, необходимым снаряжением, материалами и т. д.

Разведывательные эскадрильи люфтваффе имели обозначения, составленные по тем же правилам, что и обозначения бомбардировочных, истребительных и других эскадрилий. Они состояли из арабской цифры, означавшей номер эскадрильи, наименования и номера авиагруппы, в которую она входила.

Единственным отличием от остальных было наличие дополнительной литеры, указывавшей на дальность действия эскадрильи. Например, 4.(F)/Aufkl. Gr. 12 обозначало – 4-я эскадрилья дальней разведки 12-й разведывательной авиагруппы, 2.(H)/Aufkl. Gr. 12 – 2-я эскадрилья ближней разведки 12-й разведывательной авиагруппы, а 1./Aufkl.Gr. 126 (See) – 1-я эскадрилья 126-й морской разведывательной эскадрильи.

Первые три разведывательные эскадрильи были сформированы 1 мая 1934 г., еще за девять месяцев до официального объявления о создании люфтваффе. При этом они все предназначались для дальней авиаразведки: 1.(F)/Aufkl.Gr.121 была образована на аэродроме Нойхаузен, расположенном в 8 км восточнее города Тутлинген, 1.(F)/Aufkl.Gr.224 – на аэродроме Пренцлау, в 44 км юго-западнее города Нойбранденбург, а 1.(F)/Aufkl.Gr.324 – на аэродроме Гроссенхайн, в 32 км северо-западнее Дрездена.

На основе боевого опыта, полученного «Легионом «Кондор» в Испании, а также с учетом возрастающих требований вермахта в деле обеспечения необходимой разведывательной информации, в 1937 г. началась реализация программы по увеличению количества разведывательных эскадрилий. За два последующих года их общее число увеличилось вдвое – с 32 до 65. В каждом воздушном флоте имелась по крайней мере одна группа дальней разведки, которая должна была действовать в пределах зоны ответственности своего флота.

В разведывательной эскадрилье обычно насчитывалось девять самолетов, и еще три составляли резерв. Округленно ее штатная численность составляла 320 человек. В ней имелась фотогруппа, занимавшаяся обработкой отснятых пленок и первичной дешифровкой полученных аэрофотоснимков. Кроме того, каждая эскадрилья имела взвод связи, медицинское отделение и автотранспортный взвод или роту. Число транспортных средств в разведывательных эскадрильях порой доходило до пятидесяти. Сюда входили мобильные фотолаборатории, машины с фото- и картографическими материалами, передвижные радиостанции, машины с оборудованием для радионавигации, мотоциклы для срочной доставки кассет с фотопленками и т. д.

Если оружием истребителей были пулеметы и пушки, оружием бомбардировщиков – бомбы всевозможных типов и калибров, то главным оружием самолетов-разведчиков конечно же стали аэрофотокамеры. Их выпускала знаменитая фирма «Цейсс» (Zeiss). Первоначально она обозначала фотокамеры для авиаразведки как Reihenbildme Bkammem (RMK), что можно перевести как «фотограмметрическая аэрофотокамера». Однако это длинное название в люфтваффе не прижилось и затем было использовано фирмой для серии камер для геодезической съемки. Автоматические же камеры для самолетов-разведчиков получили более короткое наименование Reihenbildkammer или Reihenbildner (Rb), то есть «камеры для аэрофото-съемки».

Немецкая система обозначений автоматических фотокамер состояла из двух цифр, разделенных дробью. Первая цифра обозначала фокусное расстояние объектива камеры, а вторая цифра – формат получаемого кадра. Все камеры можно условно разделить на четыре группы в зависимости от формата кадра. В первую группу входили Rb 12,5/9x9 и Rb 32/9x7, во вторую – Rb10/12, Rb 20/12 и Rb 40/12, в третью – Rb 10/18, Rb 21/18, Rb 30/18, Rb 50/18 и Rb 75/18, в четвертую – Rb 20/30, Rb 50/30, Rb 75/30, Rb 100/30 и Rb 150/30. Позднее, уже в ходе войны, появилась еще одна группа автоматических камер – NRB 30/18, NRB 35/25 и NRB 40/25. Буква «N» впереди обозначала, что эти камеры предназначались для ночной съемки. Ручные фотокамеры имели обозначение НК (Handkammer), и в люфтваффе использовались всего три такие модели – НК 13, НК19hHKS.

Ручные камеры и автоматические камеры с небольшим фокусным расстоянием и форматом кадра предназначались для самолетов ближней разведки, а длиннофокусные и широкоформатные камеры – для дальних разведчиков. Поскольку последние производили аэрофото-съемку главным образом со средних высот, то наибольшее распространение получили камеры Rb 20/30 и Rb 50/30.

В отличие от «тактиков», углублявшихся на вражескую территорию не более чем на 150 км, дальним разведчикам в ходе войны приходилось действовать над глубоким тылом противника, нередко в тысяче и более километров от линии фронта. В течение многих часов их экипажи вели автономное существование в необъятном небе. Они должны были действовать как призраки, незаметно проникать в воздушное пространство врага, избегать встреч с его истребителями, внезапно появляться над объектом и, сфотографировав его, быстро исчезать. Если же «призрак» попадался и появлялись перехватчики, то оставалось уповать лишь на мастерство пилота, который выполнял резкий маневр уклонения, а потом обычно бросал машину в пике с выводом у самой земли.

В итоге самым массовым самолетом, использовавшимся в ходе Второй мировой войны в эскадрильях дальней разведки, стал Ju-88D. Первые шесть таких машин – Ju-88D-0 – поступили летом 1940 г. в 1-ю эскадрилью дальней разведки Aafkl.Gr. 120, базировавшуюся тогда на аэродроме Ставангер, в Норвегии. В дальнейшем немецкие конструкторы постоянно совершенствовали «Юнкере». Специально для дальней разведки были разработаны модификации Ju-88S и Ju-88T, которые развивали максимальную скорость уже до 700 км/ч и обладали радиусом действия до 2500 км.

В течение первых трех лет войны число эскадрилий ближней разведки в составе люфтваффе неуклонно росло и достигло своего пика в 1942 г. Однако затем в 1944 г. оно уменьшилось на одну треть. С эскадрильями же дальней разведки была иная картина. Максимальное их количество было в 1940 г., затем оно немного сократилось и потом в течение трех лет оставалось почти неизменным.

1 февраля 1939 г. для решения всего комплекса вопросов, связанных с разведывательной авиацией, была учреждена Инспекция армейской авиации. Она разместилась на аэродроме Йютербог-Дамм, находившемся в 62 км юго-восточнее Берлина. Ее возглавил 47-летний генерал-майор Рудольф Богач, до этого командовавший 17-м воздушным округом. Он начал свою военную карьеру еще в 1910 г. в 6-м полку полевой артиллерии, в составе которого участвовал в Первой мировой войне и был ранен. В 1920—1930-х гг. Богач был командиром батареи, а также занимал различные штабные должности. 1 октября 1935 г. он перешел в люфтваффе и в тот же день получил звание оберста. Сначала Богач служил в зенитной артиллерии, потом – в рейхсминистерстве авиации, а затем был назначен командующим воздушным округом.

На посту инспектора разведывательной авиации основными обязанностями генерал-майора Богача были:

- инспекция частей разведывательной авиации с целью проверки их боеготовности;
- установление и поддержание прямой связи между подразделениями и высшим командованием люфтваффе;
- оценка имеющегося тактического и технического опыта, разработка тактических рекомендаций для боевых вылетов;
- контроль обучения летного и технического персонала;
- подготовка предложений по организации и совершенствованию системы управления разведывательной авиацией, а также по формированию новых подразделений;
- подготовка рекомендаций по назначениям на командные посты и контроль над всеми персональными перемещениями командного состава;
- подготовка рекомендаций по распределению вновь произведенных самолетов между действующими частями и подготовка заявок для их производства;
- тактическая и техническая оценка новых типов вооружения и оборудования, предназначенного для оснащения самолетов-разведчиков;
- подготовка предложений по совершенствованию служб управления, оценка опыта боевого использования систем связи;
- организация и ведение учета всего личного состава;
- подготовка рекомендаций по награждению;
- консультация высшего командования по всем вопросам, связанным с действиями и развитием разведывательной авиации.

Как видно из названия инспекции, она первоначально была ориентирована на тактическую разведку. Однако уже через семь месяцев такую ее «однобокость» устранили и 5 октября того же года переименовали в Инспекцию разведывательной авиации. Схема управления действиями разведывательной авиации отличалась от общепринятой в люфтваффе системы, когда эскадры и авиагруппы получали приказы из штабов авиадивизии, корпуса или воздушного флота. С самого начала предполагалось, что воздушная разведка в ходе боевых действий прежде всего должна была обслуживать интересы наземных войск, а значит, и получать задания от армейского командования.

Несколько иначе обстояло дело с эскадрильями дальней разведки. Районы действий и конкретные объекты для них определялись как в штабе группы армий, так и в штабе соответствующего авиакорпуса или воздушного флота. В итоге они действовали как в интересах командования вермахта, получая приказы напрямую от *Koluft*, так и в интересах командования люфтваффе.

Дальние разведчики преимущественно летали в одиночку. Общий план вылета составлялся командиром эскадрильи, но конкретный маршрут полета и его высоту определял штурман самолета, который по сложившейся в разведывательной авиации практике и был командиром экипажа. Лишь в крайних случаях все детали полета прорабатывал сам командир эскадрильи. Полетное задание могло состоять из нескольких частей, например: сфотографировать железнодорожный узел в городе А, установить наличие судоходства на протекающей неподалеку реке В и выявить наличие зенитных батарей в секторе С. Перед вылетом экипажу выдавалась сводка погоды в районе цели, а также определялась высота полета при аэрофото съемке. Офицер-фотограф устанавливал тип фотопленки, время выдержки и диафрагму для всех камер.

В начальный период войны тактика дальних разведчиков была следующей. Сразу после взлета самолет поднимался на высоту 3500–6000 м и брал курс в назначенный район. Над самим объектом аэрофотосъемки, обычно прикрытым средствами ПВО, разведчик проходил на высоте 6500–8800 м. Однако в течение войны эта тактика изменилась. Поднявшись в воздух, разведчик оставался на малой высоте, так было больше шансов остаться незамеченным, особенно радарам, и только на подходе к цели поднимался до 6500–9000 м. Как только фотографии были сделаны, он снова снижался и на малой высоте возвращался обратно.

Аналогично поступили и с управлением эскадрильями дальней разведки. Однако число созданных групп дальней авиаразведки (*Fernaufmarungsgruppe* – FAGr.) было гораздо меньшим – всего три. На аэродроме Луга, в зоне 1-го воздушного флота, была создана FAGr.1, на аэродроме Смоленск, в зоне авиационного командования «Ост», – FAGr.2 и на аэродроме Николаев, в зоне ответственности 4-го воздушного флота, – FAGr.4. Позднее в 1943–1944 гг. были созданы еще две группы дальней авиаразведки – FAGr.3 и FAGr. 5.

16 мая 1942 г. генерал Богач оставил пост инспектора истребительной авиации и последующие два с половиной года числился генералом для особых поручений при рейхсминистерстве авиации и главнокомандующем люфтваффе. 1 августа того же года он был назначен командующим 17-м воздушным округом, чей штаб находился в Вене. На этой должности Богач провел чуть более года, а потом до 28 марта 1944 г. находился в резерве Главного командования люфтваффе. Затем его прикомандировали к штабу воздушного флота «Рейх» и 12 сентября назначили командиром 4-го корпуса зенитной артиллерии. 4 мая 1945 г. генерал Богач сдался в плен к американцам, в котором провел немногим более года. Затем он жил в Мюнхене, где и умер 5 июня 1970 г. в возрасте 78 лет.

Вместо Богача новым инспектором разведывательной авиации был назначен 46-летний генерал-майор Гюнтер Ломанн. Он начал военную карьеру в дни, когда разразилась Первая мировая война. Ломанн участвовал в боях в составе 26-го полка полевой артиллерии и затем 30 марта 1915 г. получил звание лейтенанта. Весной 1916 г. он перешел в авиацию и прошел обучение в качестве летчика-наблюдателя. До конца 1919 г. лейтенант Ломанн служил в различных авиационных подразделениях, в том числе в 15, 233, 409, 427 и 410-м авиабатальонах.

## Тайные полеты над СССР

Секретная деятельность Теодора Ровеля, оставившая глубокий след не только в истории люфтваффе, но и во всей истории Третьего рейха, была теснейшим образом связана с немецкой военной разведкой. Его личная карьера быстро шла в гору вместе с ростом ее авторитета и влияния.

В том же 1934 г. Ровель обратил свой взор и на Советский Союз. Там в это время набирала обороты «индустриализация», повсюду возводились корпуса новых предприятий, строились и расширялись города, армия и флот получали все больше техники.

Тайком заглянуть в этот огромный мир сверху, с неба, представлялось очень заманчивым. Используя двухмоторный самолет, оснащенный дополнительными топливными баками, Ровель начал выполнять разведывательные полеты с территории Восточной Пруссии.

С высоты 9144 м он провел аэрофотосъемку советской военно-морской базы Кронштадт, в Финском заливе, промышленных объектов в соседнем Ленинграде (ныне Санкт-Петербург), а также в районе Пскова и Минска. При этом Ровель, регулярно пролетая над Кронштадтом с интервалом в несколько недель, предоставил абверу ценные сведения о советском военно-морском флоте, объемах и темпах строительства новых военных кораблей.

Своими действиями Ровель невольно спровоцировал замену руководителя абвера. И это событие, как затем стало ясно, оказало огромное влияние и на его личную судьбу, и на судьбу всей германской военной разведки в целом.

2 января 1935 г. новым главой абвера стал 48-летний капитан цур зее Вильгельм Канарис.

Созданное Ровелем элитное подразделение, в январе 1939 г. преобразованное в разведывательную авиагруппу при главнокомандующем люфтваффе (Aufklärergruppe Oberbefehlshaber der Tüftwaffe – Aufkl.Gr.Ob.d.L.), совершало тайные разведывательные полеты над Советским Союзом вплоть до начала Второй мировой войны. В основном они проходили под видом пассажирских рейсов, которые «случайным образом» пролегли над стратегическими объектами. Если же нужный район аэрофотосъемки находился слишком далеко от имевшихся трасс, то тогда использовалось прикрытие в виде «пробных полетов по новым трассам», которые «Люфтвагза» якобы предполагала вскоре открыть. Таким образом, замаскированные «Хейнкели» из эскадрильи специального назначения спокойно совершали разведывательные рейды над всей Европой и европейской частью Советского Союза.

Все шло успешно, но однажды все же произошел инцидент, который мог бы положить конец полетам «призраков» над СССР. В ходе выполнения программы «пробных» полетов в район Крыма и Кавказа He-III V2 «Росток» потерпел аварию и упал на советской территории. Хотя правительство СССР получило достаточные доказательства истинной цели этих полетов, оно ограничилось лишь одной дипломатической нотой протеста, на которую из-за ее обтекаемости в Берлине не обратили большого внимания.

«Хейнкели», замаскированные под лайнеры «Люфтвагзы», летавшие по маршруту Тегеран – Кабул, использовались и для разведки южной границы СССР. Во время полетов они намеренно отклонялись от курса и входили в советское воздушное пространство. В результате абвер получил аэрофотоснимки большинства участков афганско-советской границы, части приграничной территории Туркмении, Узбекистана и Таджикистана, включая район Памира.

23 августа 1939 г. между СССР и Германией был подписан знаменитый договор о ненападении, впоследствии получивший название «пакта Молотова-Риббентропа». И нацистское руководство отдало приказ на время прекратить рейды самолетов Ровеля, чтобы не испортить отношения с новым партнером по дележу сфер влияния в Восточной Европе и Прибалтике. Тем не менее это не означало полного прекращения авиаразведки против Советского Союза.

И в декабре полеты возобновились. FW-200 и He-111 из Aufkl.Gr.Ob.d.L., взлетая с аэродромов в Восточной Пруссии и оккупированной Польше, совершали разведывательные полеты над Балтийским морем и приграничными районами СССР. Уже 13 февраля 1940 г. на совещании у начальника оперативного отдела Главного командования вермахта генерал-майора Альфреда Йодля был заслушан секретный доклад Канариса «О новых результатах воздушной разведки против СССР, полученных специальной группой «Ровель».

В течение всего 1940 г. Do-215В из 1-й и 3-й эскадрилий Aufkl.Gr.Ob.d.L. регулярно появлялись над Советским Союзом. Кроме того, самолеты авиакомпании «Люфтганза» начали выполнять регулярные рейсы по трассе Берлин – Данциг – Кенигсберг – Белосток – Минск – Москва. Не говоря уже о том, что эти полеты иногда выполняли «Хейнкели» из группы Ровеля с замаскированными фотокамерами на борту, которые отклонялись от установленного маршрута, проводя аэрофотосъемку советских аэродромов и других объектов, так еще и экипажи обычных немецких лайнеров несколько отличались от экипажей других авиакомпаний. Тогда уже было принято, чтобы пассажиров во время рейсов обслуживали стюардессы, хотя авиакомпании еще не выдвигали особо жестких требований к их возрасту и внешности. На самолетах же «Люфтганзы» эти функции выполняли стюарды – крепкие молодые люди с бросающейся в глаза военной выправкой.

В конце августа на аэродроме Банак, расположенном около поселка Лаксэльв, на берегу Порсангер-фьорда в Северной Норвегии, приземлились два **ЎО-17Р-1**. Экипаж одного из них возглавлял 24-летний лейтенант Конрад Кнабе, которому суждено было стать одним из лучших пилотов разведывательной авиации. Позднее на основе этих самолетов было сформировано отдельное звено дальней авиаразведки «Лапландия» (Aufkl.Kette (F) Lappland), в чью задачу входила тайная разведка северных территорий СССР. И затем в начале октября 1940 г. самолеты-призраки впервые появились в небе над Мурманском.

Все шло своим чередом, но в начале сентября Гитлер неожиданно распорядился прекратить разведывательные полеты. Это объяснялось тем, что в преддверии запланированной на середину сентября операции «Морской лев» – высадки частей вермахта на английском побережье – он не хотел лишний раз раздражать советское руководство в лице Сталина. Однако запрет продлился всего месяц. Отложив в октябре вторжение в Англию, фюрер отменил и свой запрет. Теперь все его мысли занимал другой предмет – план нападения на Советский Союз.

27 сентября Гитлер наградил оберст-лейтенанта Ровеля за успехи в организации дальней авиаразведки Рыцарским крестом. После официальной церемонии у них состоялась беседа, во время которой фюрер разрешил разведчикам Aufkl.Gr.Ob.d.L. возобновить рейды над СССР на глубину до 320 км от его восточной границы.

Планирование операции «Барбаросса» шло полным ходом, и в январе 1941 г. Генеральный штаб люфтваффе издал распоряжение о производстве в самых широких масштабах разведывательных полетов над русской территорией с целью рекогносцировки приграничной полосы. В начале года 1-я эскадрилья группы Ровеля действовала с аэродрома Краков, в Польше, 2-я эскадрилья – с аэродрома Бухарест, в Румынии, 3-я эскадрилья – с аэродрома Хамина, в Финляндии, а 4-я эскадрилья – попеременно с аэродромов Бухарест и Краков.

Поначалу самолеты не залетали восточнее линии озеро Ильмень – Минск – Киев – берег Черного моря.

Вот типичный пример одного из полетов в приграничной полосе. 6 января разведчик из группы Ровеля пересек границу, пролетел в глубь советской территории около 21 км, затем развернулся и прошел параллельно границе еще приблизительно 160 км, ведя при этом аэрофотосъемку, после чего повернул на запад и снова ушел за границу.

Но вот уже вскоре, почувствовав полнейшую безнаказанность, немецкие пилоты обнаглели и стали углубляться вплоть до Гомеля и Чернигова. Особое внимание уделялось военным морским базам, в частности Кронштадту и Севастополю. Среди целей 4-й эскадрильи, в кото-

рой были пять высотных разведчиков Ju-86Р, фигурировали такие стратегически важные объекты, как, например, Шосткинский пороховой завод.

Ближние полеты чередовались с дальними на расстояние до 1300–1400 км. Для пилотов такие вылеты были достаточно экстремальными. Чтобы по возможности оставаться незамеченными, они старались пересекать границу на максимальной высоте, прятаться за облаками. Затем предстоял длительный полет над чужой землей. Несколько часов экипаж оставался один на один с этими огромными пространствами. Судьба летчиков полностью зависела от надежности моторов и множества других механизмов, любая поломка могла привести к непредсказуемым последствиям. Никто не знал, что произойдет, если один из самолетов вдруг рухнет на территорию СССР.

Но поначалу все шло безупречно. На основании данных, полученных при дешифровке фотопленок, отснятых экипажами Aufkl.Gr.Ob.d.L., составлялись подробнейшие карты советской приграничной полосы с указанием автомобильных и железных дорог, расположения укрепрайонов, аэродромов, морских и речных портов, мостов и т. д. Аэрофотосъемка проводилась с таким размахом, что, естественно, не осталась незамеченной русскими. Данные об активизации воздушного шпионажа в отношении СССР поступали даже от внешней разведки. Об этом, в частности, докладывал известный шпион обер-лейтенант Харро Шульце-Бойзен, который, по некоторым данным, по материнской линии был внучатым племянником знаменитого «железного канцлера» Отто фон Бисмарка.

Будучи агентом НКВД, Шульце-Бойзен с января 1941 г. служил в Оперативном штабе люфтваффе, располагавшемся на территории парка в излучине реки Хавель, в паре километров к юго-западу от Потсдама. В этом месте находились самые секретные подразделения, в том числе штаб-квартира рейхсмаршала Геринга.

Позднее Шульце-Бойзена перевели в группу военно-воздушных атташе. Это означало, что он фактически стал офицером разведки, и возможности сбора информации значительно повысились. На новом месте предатель Германии фотографировал секретные документы, поступающие от атташе люфтваффе при немецких посольствах за границей.

Благодаря умению заводить нужные связи Шульце-Бойзен смог получить доступ к самой разной секретной информации, в том числе о разработке новых самолетов, бомб и торпед и даже о потерях германской авиации. Кроме того, ему удалось получить сведения о размещении арсеналов химического оружия на территории рейха. Бойзену удалось войти в доверительные отношения не только с начальником своего отдела майором Шмидтом, но и с одним из любимцев Геринга – Эрихом Гертсом, руководившим 3-й группой сектора инструкций и учебных пособий отдела подготовки. Информаторами русского шпиона стали инспектор строительства и референт сектора планирования Ханс Хенингер, руководитель строительного сектора инженер-оберст Мартин Бекер, а также лейтенант Герберт Гольновиз отдела абвера-П, занимавшегося проведением диверсий.

Именно Шульце-Бойзен передал сведения о многих разведывательных полетах немецких самолетов-призраков, однако вся его рискованная работа в конечном итоге пошла псу под хвост. Единственной ответной мерой советского руководства стало издание в январе 1941 г. секретного постановления Политбюро ЦК ВКП(б) и Совета народных комиссаров «Об организации ПВО», которое само по себе уж никак не могло воспрепятствовать разведывательным полетам.

Нарком ВМФ адмирал Н.Ф. Кузнецов впоследствии вспоминал, что в конце февраля – начале марта немецкие самолеты несколько раз грубо нарушали советское воздушное пространство. По его словам, они летали «с поразительной дерзостью», уже не скрывая, что фотографируют военные объекты. В итоге разгневанный адмирал приказал всем своим флотам «открывать огонь по нарушителям без всякого предупреждения». В соответствии с этой директивой зенитная артиллерия 17 и 18 марта над военно-морской базой Либава (ныне Лие-



пая, Латвия) обстреляла два немецких самолета, а летчики ВВС КБФ на истребителях И-153 «Чайка» даже пытались осуществить перехват нарушителей. Потом аналогичные инциденты произошли в северо-западной части Черного моря.

Однако лихую пальбу из корабельных зениток пришлось вскоре прекратить. Сталин, узнав об инициативе наркома ВМФ, сделал ему строгий выговор и приказал отменить распоряжение. А 1 апреля Главный морской штаб направил на флоты директиву: «Огня не открывать, а высылать свои истребители для посадки самолетов противника на аэродром».

5 апреля над Либавой появился очередной немецкий разведчик. В воздух были подняты истребители, которые в соответствии с полученной директивой начали «приглашать» нарушителя к посадке. Тот, конечно, не подчинился. Правда, еще и зенитчики, как того требовало предписание, дали двадцать предупредительных выстрелов. В результате разведчик ушел, но на следующий день нацистская Германия поразила своей наглостью, выразив через посольство в Москве протест по поводу обстрела «мирного самолета, летавшего для разведки погоды».

Всего же только за три недели, с 27 марта по 18 апреля, служба ВНОС зафиксировала около восьмидесяти нарушений воздушного пространства страны на глубину до 200 км. Например, только в первой половине 4 апреля она засекла в районе Львова шесть неопознанных самолетов. Один из них в 13.20 пересек границу около Пшемысля, углубился на 120 км на советскую территорию, а затем в 13.50 снова ушел за границу. В течение 9 апреля советскую границу со стороны Восточной Пруссии нарушили пять самолетов, а на следующий день над Прибалтийскими республиками были отмечены уже четырнадцать случаев появления немецких разведчиков.

При этом надо заметить, что в марте – апреле Советский Союз не был единственной целью для группы Ровеля. В этот же период ее разведчики, взлетая с аэродромов в Болгарии и Юго-Восточной Австрии, проводили и аэрофотосъемку Балканского полуострова. При этом использовался старый, испытанный трюк – экипажи были одеты в форму «Люфтваффы», а самолеты несли гражданские опознавательные знаки. Пик активности тайной воздушной разведки в этом регионе пришелся на десять дней, предшествовавших вторжению немецких войск в Югославию и Грецию.

## **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.