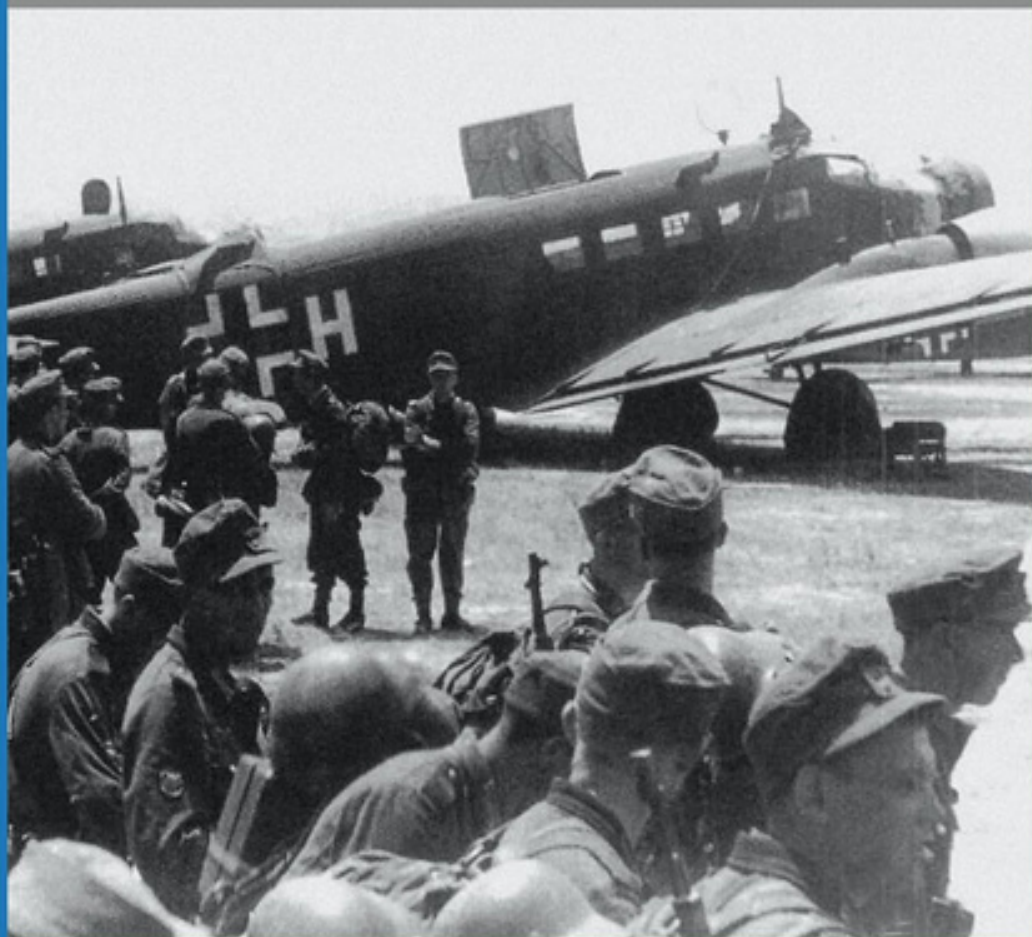


СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ

ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА

Дмитрий Дегтев, Дмитрий Зубов

ВОЗДУШНЫЕ ИЗВОЗЧИКИ ВЕРМАХТА



**ТРАНСПОРТНАЯ АВИАЦИЯ
ЛЮФТВАФФЕ**

1939—1945

Военная авиация XX века

Дмитрий Дёгтев

**Воздушные извозчики
вермахта. Транспортная
авиация люфтваффе 1939–1945**

«Центрполиграф»

2013

Дёгтев Д. М.

Воздушные извозчики вермахта. Транспортная авиация люфтваффе 1939–1945 / Д. М. Дёгтев — «Центрполиграф», 2013 — (Военная авиация XX века)

Изначально этот род авиации, оснащенный в основном неуклюжими с виду трехмоторными самолетами Ju-52, был создан в Третьем рейхе для обслуживания парашютно-десантных войск. Впервые воздушные десанты были использованы во время Польской кампании. Затем, период захватов Дании, Норвегии, Голландии, Бельгии, Греции, транспортная авиация люфтваффе буквально «силами одного парашютно-десантного полка» захватывала аэродромы, крепости и стратегически важные мосты. Парашютисты внезапно опускались с небес прямо на голову противника, подготавливая плацдармы для выгрузки основного десанта. Уже в мае 1940 года транспортным самолетам впервые пришлось снабжать по воздуху отрезанные во вражеском тылу войска. В дальнейшем эта их функция стала основной. Демянск, Холм, Сталинград, Тунис, Кубань, Крым, Корсунь, Каменец-Подольский и многие другие котлы, образовавшиеся вследствие гитлеровской стратегии «стоять до последнего», неизменно снабжались с помощью пресловутых «воздушных мостов». На последнем этапе войны к ним прибавились многочисленные города-«крепости»: Будапешт, Кёнигсберг, Бреслау, Дюнкерк, Лорьян и многие другие. В этой книге на основе многочисленных, в основном зарубежных источников и архивных документов впервые подробно рассказано практически обо всех невероятных по накалу и драматизму операциях транспортной авиации люфтваффе с 1939 по 1945 г.

© Дёгтев Д. М., 2013
© Центрполиграф, 2013

Содержание

Предисловие	6
Глава 1	8
«Тетушка Ю»	8
Робкое начало	10
Глава 2	13
Чудо в Осло	13
Первый воздушный мостик	18
Конец ознакомительного фрагмента.	20

Дмитрий Михайлович Дегтев, Дмитрий Владимирович Зубов Воздушные извозчики вермахта. Транспортная авиация люфтваффе. 1939–1945 гг

Предисловие

Украина. Февраль 1944 года. Немецкие танки, утопая в грязи, рвутся к окруженной в районе Корсуня 50-тысячной группировке генерала Штеммермана. Из-за внезапной оттепели и распутицы тяжелые машины съедают в три раза больше топлива, чем обычно. Но бензовозы безнадежно застряли. Экипажам ничего не остается, как прибегнуть к доставке топлива пешком в ведрах. Однако «переносчики» плохо справляются с задачей, сапоги постоянно застревают в мягком снегу. Снарядов тоже не хватает. Кажется, к окруженным войскам в таких условиях попросту не пробиться...

Но вскоре из тумана на бреющем полете появляются забрызганные грязью и копотью внешне неуклюжие транспортные самолеты Ju-52! Чтобы уйти от зенитного огня, отчаянные пилоты опускаются почти до самой земли, буквально прячась за леса или низкие холмы. Грузовые люки открываются, и на обочины раскисших дорог падают контейнеры с боеприпасами, бензином и продуктовыми пайками. Грязь и снег настолько смягчают удар контейнера об землю, что даже упакованные в тяжелые ящики 75-мм и 88-мм снаряды не получают никаких повреждений. С бензином хуже. В среднем одна из каждых пяти бочек с топливом взрывается при ударе. Но остальные доходят до «адресатов»!

Когда наступает ночь и мороз сковывает грязь, наиболее опытные летчики при свете фар совершают посадки в открытой местности вдоль дорог. И солдаты понимают, что для самолетов, ласково прозванных «Тетушка Ю», нет ничего невозможного...

Таков типичный эпизод из боевой работы транспортной авиации люфтваффе в годы Второй мировой войны. Именно ее становлению и развитию посвящена данная работа.

Изначально этот род авиации был создан в Третьем рейхе для обслуживания парашютно-десантных войск. Впервые они были использованы во время Польской кампании. Затем во время захватов Дании, Норвегии, Голландии, Бельгии, Греции транспортная авиация буквально «силами одного парашютно-десантного полка» захватывала аэродромы, крепости и стратегически важные мосты. Парашютисты внезапно опускались с небес прямо на головы врага, подготавливая плацдармы для выгрузки основного десанта. Но даже если какой ни будь аэродром и не удавалось захватить с ходу, «Юнкерсы» все равно прямо под огнем садились на него, обеспечивая успех.

Существует расхожее мнение, что после десанта на остров Крит Гитлер запретил подобные операции. Однако на самом деле таковые, хотя и в ограниченных масштабах, проводились почти до самого конца войны: на Восточном фронте, Средиземном море и в Арденнах.

Уже в мае 1940 года транспортным самолетам впервые была поставлена задача снабжать по воздуху отрезанные в тылу врага войска. В дальнейшем эта задача практически стала основной для них. Демянск, Холм, Сталинград, Тунис, Кубанский плацдарм, Крым, Корсунь, Каменец-Подольский и многие другие котлы, образовавшиеся вследствие гитлеровской стратегии «стоять до последнего», неизменно снабжались с помощью пресловутых «воздушных

мостов». На последнем этапе войны к ним прибавились многочисленные «крепости»: Будапешт, Кёнигсберг, Бреслау, Дюнкерк, Лорьян и многие другие.

В этой книге на основе многочисленных, в основном зарубежных источников и архивных документов впервые подробно рассказано практически обо всех невероятных по накалу и драматизму операциях транспортной авиации люфтваффе с 1939 по 1945 год.

Глава 1

Спецназ люфтваффе

«Тетушка Ю»

История транспортной авиации люфтваффе неразрывно связана с трехмоторным самолетом «Юнкере» Ju-52. Эта машина морально устарела еще задолго до начала войны, однако, несмотря на это, осталась в производстве в качестве универсального транспортного и учебного самолета до октября 1944 года. Она показала такую удивительную надежность и долговечность, что оставалась стандартным транспортным самолетом до самого конца боевых действий.

Ju-52 изначально создавался как гражданский пассажирский самолет и начал свою карьеру в немецкой авиакомпании «Дойче Люфтханза». После создания люфтваффе в 1935 году появилась бомбардировочная версия «Юнкерса», которая впоследствии приняла участие в гражданской войне в Испании в составе легиона «Кондор».

Первой операцией люфтваффе в Испании стала переброска подчиненных генералу Франко войск из Марокко на континент. Дело в том, что большая часть испанского военноморского флота поддержала республиканцев, что делало невозможным переброску марокканского корпуса в Испанию морским путем. Генерал Франко решил доставить свои части по воздуху, но в распоряжении мятежников не было требуемого количества транспортных самолетов. Поэтому он решил обратиться за помощью к Германии через немецкого военного атташе в Париже.

Официальные круги в Берлине весьма холодно отреагировали на запрос Франко, и тому ничего не оставалось делать, как обратиться, так сказать, по партийной линии, напрямую к Герингу.

Вечером 22 июля в Берлин вместе с главой местной организации нацистской партии в Испанском Марокко Лангенхаймом и Бернхардтом, местным резидентом немецкой разведки, вылетел на Ju-52/3m полковник Болина, личный представитель Франко.

26 июля посланников Франко принял Гитлер, который в присутствии Геринга, военного министра Вернера фон Бломберга и руководителя военной разведки Фридриха Канариса согласился для начала отправить в Марокко 30 Ju-52/3m вместе с экипажами.

Геринг, давая показания на Нюрнбергском процессе, отметил: *«Важнейшая задача заключалась в том, чтобы любой ценой перебросить войска Франко через пролив... Фюрер долго размышлял. Я же настаивал, что следует оказать помощь по двум соображениям; во-первых, чтобы помешать новому продвижению коммунизма в Европе; затем, чтобы испытать мою еще совсем молодую авиацию и оценить ее технические качества в реальных боевых условиях»*¹.

В конце июля 1936 года для организации помощи франкистам был создан особый штаб «W» во главе с генерал-лейтенантом Хельмутом Вилбергом. Для маскировки были специально учреждены две транспортные авиакомпании: HISMA (Compania Hispano-Marroqui de Transportes) и ROWAK (Rohstoffe und Waren Einkaufsgesellschaft). Немецкие Ju-52/3m, вылетавшие из Дессау под видом самолетов этих компаний, сначала отправлялись в Италию, а уже оттуда в марокканский город Тетуан.

Осенью 1936 года Ju-52 стали активно применяться в качестве бомбардировщиков. Однако по сути они оставались транспортниками, переоборудованными для сброса бомб. Для

¹ Гагин В.В. Воздушная война в Испании // Издательский Литературный Дом: Воронежский альманах. Воронеж, 1998. С. 5.

этого уже после прибытия в Испанию на них кустарным образом смонтировали вертикальные магазины для небольших бомб калибра 50–70 килограммов. Летали «Юнкерсы» очень медленно, были неуклюжи и неповоротливы, имея при этом слабое оборонительное вооружение. Фактически ни Ju-52, ни их коллеги итальянские SM-81 «Савойя» не могли вылетать на задания без большого истребительного эскорта.

Особенно положение пилотов «Юнкерсов» осложнилось в ноябре, когда в небе появились новые истребители советского производства И-16. До их появления «бомбардировщики» Ju-52 действовали над испанской столицей практически безнаказанно и в целях морального воздействия на жителей, не ощущая не малейшей угрозы со стороны ПВО, летали на высоте крыш домов. И-16 атаковали именно в момент, когда летчики Ju-52 вели «психологическую войну» против мадридцев. Один из пилотов «Юнкерсов» закричал по радио: «SaliandeTodaspartescomoratas!» – они лезут отовсюду, словно крысы!

Тем не менее до появления в Испании «настоящих» и более современных немецких бомбардировщиков He-111 и Do-17 неуклюжие машины еще долгое время использовались в этой роли.

Тем временем большинство Ju-52 стало поступать в создаваемые многочисленные летные школы люфтваффе. Машина была очень простой в управлении и надежной, поэтому оказалась идеальным учебным самолетом для начинающих пилотов. Часть «Юнкерсов» также поступила на вооружение различных курьерских и вспомогательных эскадрилий.

Однако новую жизнь транспортнику все же дали воздушно-десантные войска. В октябре 1937 года в ходе очередной реорганизации люфтваффе 4-я группа 152-й бомбардировочной эскадры «Гинденбург» (IV./KG152), базировавшаяся на аэродроме Мюнхеберг-Шпрее, была преобразована в KGrzbV (боевая авиагруппа специального назначения). Ее задачами стали выброска парашютистов и транспортировка воздушно-десантных войск. Вооружение KGrzbV первоначально состояло из 39 Ju-52/3m. При этом надо отметить, что сами германские воздушно-десантные войска находились в подчинении командования сухопутных войск, хотя авиагруппа оставалась в составе люфтваффе. Фактически получилась некая сборная солянка, когда в одном и том же подразделении часть офицеров и солдат формально подчинялась Главному командованию люфтваффе (OKL), а другая часть Генеральному штабу сухопутных войск².

Командиром KGrzbV был назначен Фридрих Вильгельм Морцик, попутно получивший звание оберста. Этот человек сыграл важнейшую роль в становлении и последующем развитии транспортной авиации. Морцик родился 10 декабря 1891 года в Пассенхайме (Восточная Пруссия). В годы Первой мировой войны он служил летчиком в люфтишрайткаффе (LuftStreitkräfte) и уже в 1914 году был награжден Железным крестом. Затем работал преподавателем в школе коммуникационных пилотов Брюнсвике. В 1928 году Морцик стал вице-директором главного учреждения этого профиля в Берлине. Школа готовила кадры для авиакомпаний «Дойче Люфтханза». Попутно Морцик неоднократно участвовал в международных авиационных спортивных соревнованиях, занимая в них лидирующие места. Как опытному летчику и специалисту по пассажирским и транспортным перевозкам, именно ему доверили руководить первым подразделением данного профиля в люфтваффе.

² Kruger A. W. Junkers Ju-52. Flugzeug Profile 24. Flugzeug Publikation. 1991. S. 12.

Робкое начало

Впервые KGrzbV была задействована во время операции по присоединению к Третьему рейху Австрии (аншлюс). 13 марта 1938 года Ju-52 сбрасывали листовки над крупными городами и поселками. Затем была проведена операция по доставке одного парашютного батальона в Грац. На сем первые «учения» и успешно закончились.

Любопытно, что в мирное время авиагруппа продолжала одновременно оставаться и учебным подразделением, в котором проходили обучение молодые летчики. Таким образом, Ju-52, уже тогда за свой весьма архаичный и утилитарный внешний вид получившие у авиаторов кличку «Тетушка Ю», даром не простаивали.

Через неделю после оккупации Австрии KGrzbV была переброшена на остров Узедом в Балтийском море. В это время нацистское руководство готовилось к оккупации Клайпеды, и в случае чего группа должна была высадить там воздушный десант, а затем снабжать немецкие войска по воздуху. Однако военная акция была отложена, а потом и вовсе не потребовалась. Через год Клайпеда мирно вошла в состав Третьего рейха, вновь став Мемелем³.

Между тем 1 апреля 1938 года в Штендале на основе 4-го парашютно-стрелкового батальона была сформирована первая кадровая парашютно-десантная часть люфтваффе – 1-й батальон 1-го парашютно-десантного полка (I./FJR1) под командованием майора Бруно Бройэра.

Летом 1938 года Германия начала готовиться к захвату Судетской области. Это был еще один регион, населенный этническими немцами, который согласно Версальскому договору был отторгнут у Германии и присоединен к Чехословакии. Поскольку здесь, как и в Мемеле, ожидалось вооруженное сопротивление, люфтваффе получили приказ на всякий случай готовить высадку десанта.

KGrzbV была подчинена 7-й авиадивизии, которой следовало разработать операцию по захвату мощных чешских укреплений в районе Фрейденталя. В рамках подготовки к ней были проведены масштабные учения, в ходе которых пилоты Ju-52 отрабатывали посадку полностью нагруженного самолета на вспомогательные аэродромы или в тяжелых полевых условиях. Также отрабатывались взлеты, посадки и рулежки, когда один приземлившийся самолет вскоре сменялся другим. Фактически отрабатывалась и схема воздушного моста, когда из точки «А» в точку «Б» десятки машин в течение нескольких часов непрерывно доставляли грузы, а затем возвращались обратно. В ходе учений стало ясно, что главным залогом успеха в подобных операциях является быстрота действий и обеспечение бесперебойных посадок и взлетов самолетов.

Как потом оказалось, оккупация Судетской области прошла мирно, без военного вмешательства. Однако опыт, полученный пилотами транспортников в ходе масштабных учений на востоке Германии, не пропал даром. Позднее подобные «воздушные мосты», только в гораздо худших природных и погодных условиях, фактически стали в люфтваффе нормой.

³ После Первой мировой войны так называемая Клайпедская область (г. Мемель и прилегающая территория) была отторгнута у Германии и некоторое время находилась под управлением Лиги Наций. Фактически оккупирована французскими и бельгийскими войсками. В январе 1923 г. эта территория была захвачена Литвой в ходе так называемого мемельского восстания, фактически став автономным краем в составе этой страны. После прихода к власти в Германии нацистов Гитлер объявил возвращение Мемеля одной из своих политических целей. В конце 1938 г. Литва потеряла контроль над ситуацией в крае. 23 марта 1939 г., после того как устный ультиматум заставил литовскую делегацию приехать в Берлин, литовский министр иностранных дел Юозас Урбшис и Йоахим фон Риббентроп подписали договор о передаче Мемеля Германии. Литва отозвала свои войска из региона. На следующий день в город прибыл Адольф Гитлер, который произнес здесь торжественную речь.

Между тем транспортная авиация начала расширяться. Летом 1939 года авиагруппа KGzbV была переформирована в боевую эскадру специального назначения в составе четырех групп⁴.

В конце августа 1939 года была сформирована авиагруппа KGrzbV9 в составе трех эскадрилий, часть летного персонала для которых в случае мобилизации переводилась из гражданских авиакомпаний «Айр Берлин» и «Дойче Люфтханза». Штат транспортной эскадры отныне состоял из 217 самолетов. При этом по пять машин придавалось штабу всего соединения и штабам групп, а каждая из последних состояла из четырех эскадрилий по 12 самолетов. Каждый Ju-52 мог перевозить за раз от 15 до 18 человек. Таким образом, одна авиагруппа специального назначения была в состоянии перебросить за один вылет батальон пехоты, а вся эскадра – полк (максимально 3906 человек).

Впрочем, транспортная эскадра была скорее исключением, в основном командование люфтваффе шло по пути создания отдельных авиагрупп. До конца 1939 года были дополнительно сформированы KGrzbV101, KGrzbV102, KGrzbV103, KGrzbV104, KGrzbV105, KGrzbV106, KGrzbV107 и KGrzbV172.

К сентябрю 1939 года в составе люфтваффе насчитывалось в общей сложности 400 Ju-52/3m, и транспортная авиация таким образом уже представляла собой довольно внушительную силу. Сразу после начала Польской кампании 1 сентября KGzbVI была в полном составе переброшена на оперативные и прифронтовые аэродромы в Силезии. Здесь летчиков уже ждали подразделения парашютистов, которые прибыли в пункты сбора несколькими днями раньше⁵.

Однако в первые дни войны помощь воздушно-десантных войск не понадобилась. Летчикам сообщили, что в данный момент идут переговоры между Германией и Польшей о возможности быстрого заключения перемирия, в связи с чем транспортникам следовало оставаться в состоянии боевой готовности.

Тем временем части вермахта стремительно наступали в глубь польской территории со всех направлений. И в итоге помощь KGzbVI им попросту не понадобилась. Единственной небольшой операцией, которую успели провести, стала переброска частей 22-й авиадесантной пехотной дивизии из Силезии в районе Лодзи. Кроме того, Ju-52 некоторое время использовались для доставки боеприпасов на южном участке польского фронта. Это был первый случай, во время которого «Юнкерсы» занимались снабжением своих войск.

Однако во время этой кампании «Тетушки Ю» неожиданно сумели послужить и в качестве «бомбардировщиков», на короткое время вспомнив свой испанский опыт.

Уже 8 сентября передовые части вермахта вышли к южным пригородам Варшавы. Однако силами польских отрядов первые атаки танков и пехоты были отражены. Попытки штурма предпринимались 9 и 10 сентября, однако сил одной 4-й танковой дивизии для этой задачи оказалось явно недостаточно. Оценив мощь обороны города, 12 сентября немецкое командование отказалось брать Варшаву с ходу и заменило 4-ю танковую дивизию 31-й пехотной дивизией для осады. В результате продвижения 3-й немецкой армии 14 сентября кольцо окружения замкнулось вокруг польской столицы.

В связи с этим 17 сентября рейхсмаршал Геринг приказал начать массированные налеты на Варшаву. Основными целями авиаударов должны были стать: объекты газо-, электро- и водоснабжения, казармы и склады боеприпасов, здания воеводств, цитадели, военное министерство, генеральная инспекция, основные транспортные узлы, вокзалы и артиллерийские позиции⁶. Первый массированный налет на город был запланирован на 17 сентября. Командо-

⁴ Pegg M. *Transporter Volume One: Luftwaffe Transport Units 1937–1943*. Luftwaffe Colours. Classic Publications, 2007. P. 3.

⁵ Ibid.

⁶ Беккер К. Люфтваффе: рабочая высота 4000 метров. Смоленск: Русич, 2004. С. 75.

вание люфтваффе считало, что бомбардировка большого города вызовет панику среди населения и ослабит волю политического руководства к сопротивлению. Для Геринга же это был первый случай наглядно продемонстрировать разрушительную мощь его люфтваффе.

Однако авиаудар не состоялся. Дело в том, что немцы предлагали полякам сдать столицу без боя, дабы избежать бессмысленного кровопролития. 16 сентября 12 He-111 из I./KG4 сбросили на Варшаву миллион листовок. В них населению предлагалось покинуть город в течение 12 часов.

Но поляки сорвали переговоры и сдаваться не хотели. Между тем бои на сухопутном фронте подходили к своей кульминации, Варшава постепенно окружалась со всех сторон. С востока же к Висле уже приближались части Красной армии, перешедшей границу 17 сентября.

18, 19, 22 и 24 сентября немецкие бомбардировщики снова выполняли несвойственную им задачу, опять высыпали из бомболоков миллионы наскоро напечатанных листовок на польском языке. В то же время продолжался дипломатический нажим на польское руководство. Впрочем, давить-то особо было не на кого. Еще 17 сентября правительство Польши во главе с президентом Игнацием Мосцицким бежало из страны в Румынию, где вскоре и было интернировано румынскими властями по требованию Германии.

В самой Варшаве готовились к обороне. Поляки все еще наивно надеялись, что им удастся завязать позиционную войну, в то время как западные союзники нанесут наконец свой удар по Германии, а это, в свою очередь, заставит немцев перебросить войска на Западный фронт. По улицам протянулись окопы и баррикады. Жилые дома превращались в крепости. Более 100 тысяч солдат готовились к уличным боям.

Терпение немцев закончилось 25 сентября. В 8.00 по берлинскому времени. Небо над польской столицей заполнил гул авиационных двигателей. Сначала появляются «Штуки», потом «Хейнкель» и «Дорнье» – все «свободные» машины, имевшиеся в распоряжении Вольфрама фон Рихтхофена, которому Геринг доверил руководить налетом на Варшаву. Рихтхофен считал, что наибольший психологический эффект даст массированное использование зажигательных бомб. Возникшие по всему большому городу пожары сделают невозможным всякое дальнейшее сопротивление.

И вот тут, видимо поняв фразу «все свободные машины» буквально, Рихтхофен привлек для сбрасывания зажигалок даже транспортные самолеты Ju-52! Эти весьма неуклюжие машины проходили над центром города с открытыми грузовыми люками, через которые находившиеся внутри солдаты картофельными вилами вручную сбрасывали связки с зажигательными бомбами⁷.

В общей сложности на Варшаву было сброшено 560 тонн фугасных и 72 тонны зажигательных бомб. Авиаудар, в котором приняли посильное участие и транспортные самолеты, достиг своей цели, уже 27 сентября Варшава капитулировала.

Потери Ju-52 в Польской кампании были очень невелики, всего три-четыре машины, включая сбитые во время бомбардировки. После победы все транспортники, за исключением I. и II./KGzbVI, были возвращены обратно в летные школы.

⁷ Беккер К. Указ. соч. С. 77–78.

Глава 2

Силами одного парашютно-десантного полка

Чудо в Осло

Первой же серьезной операцией для германских военно-воздушных сил и транспортной авиации стала операция «Везерюбунг», целью которой был захват Дании и Норвегии. Высадка воздушного десанта была поручена X авиакорпусу. Парашютисты и транспортные самолеты прибыли в назначенные для взлета авиабазы в течение 8 апреля. Поздно вечером этого же дня был получен кодовый сигнал для начала операции, а командирам подразделений вручили запечатанные конверты с оперативными планами. Согласно им операция «Везерюбунг» должна была начаться в 05.30 следующего дня.

В общей сложности для вторжения в Норвегию было выделено 573 самолета Ju-52 из KGzbVI, KGrzbV101, KGrzbV102, KGrzbV103, KGrzbV104, KGrzbV105, KGrzb V106 и KGrzbV107.

Утром 9 апреля небо было безоблачным, что облегчало полет над морем. Затем поступили сообщения от синоптиков о том, что ожидавшийся туман над морем будет на меньшей высоте, чем высота полета Ju-52, на которой им предстояло летать.

С рассветом в воздух поднялась первая волна Ju-52/3ms. Ее целью были датские аэродромы Ольборг и Вордингборг. Когда самолеты уже находились в небе, стало известно, что правительства Дании и Норвегии уже получили немецкие ультиматумы о необходимости военной оккупации этих стран. Во время полета солдаты были проинформированы о том, что датчане ответили согласием, а вот Норвегия, напротив, преисполнена решимости сопротивляться.

Следовательно, высадка десантов в Дании прошла без проблем. В сопровождении двух эскадрилий тяжелых истребителей Bf-110 из I./ZG76 «Юнкерсы» из 8./KGzbVI беспрепятственно произвела высадку 4-го батальона 1-го воздушно-десантного полка (4./FJR1) в районе Ольборг-Вест. После того как аэродром был взят под контроль, там приземлились остальные Ju-52, доставившие туда части 31-го армейского корпуса вермахта. Ольборг имел важное стратегическое значение, так как с него в дальнейшем транспортникам и сопровождавшим их двухмоторным истребителям было гораздо ближе летать дальше на север – в Норвегию.

Тем временем в 08.45 12 самолетов Ju-52 из 7-й эскадрильи KGzbVI, на борту которых находились бойцы 3./FJR1, летели к аэродрому Сола-Ставангер в Норвегии. Их также сопровождал эскорт из Bf-110. Норвежские солдаты успели установить заграждения из колючей проволоки для предотвращения использования поля, однако они были быстро демонтированы группой парашютистов, которые оперативно подготовили взлетно-посадочную полосу для посадки следующей волны Ju-52/3ms из KGrzbV104, приземлившихся через несколько минут с частями 193-го авиадесантного пехотного полка. Затем в Сола-Ставангере сели три «Юнкерса» из KGrzbV101, которые доставили топливо для тяжелых истребителей I./ZG76, осуществлявших противовоздушную оборону аэродрома⁸.

Наиболее важным этапом операции был захват норвежского аэродрома Осло-Форнебу. Он был необходим в качестве авиабазы, с которой немецкие бомбардировщики и истребители должны были оказывать поддержку наземным войскам, высаживавшимся с кораблей кригсмарине. Также здесь планировалось организовать основной пункт разгрузки для снабжения и усиления немецких войск, которые будут наступать на Нарвик. Любые задержки и неудачи в

⁸ Pegg M. Transporter Volume One: Luftwaffe Transport Units 1937–1943. P. 9.

захвате Форнебу могли поставить под сомнение дальнейшие операции в Центральной Норвегии.

План захвата предусматривал нападение несколькими волнами: сначала высадка парашютистов, захват аэродрома, его подготовка в кратчайшее время, затем приземление следующей волны транспортных самолетов с войсками.

Однако в данном случае операция с самого начала пошла не по плану. Первая волна Ju-52 из 3-й и 6-й эскадрилий KGzbVI под командованием майора Карла Древес над проливом Скагеррак попала в сильный туман, верхняя граница которого оказалась значительно выше той, на которой им было приказано летать. Поначалу он был неравномерным и довольно разреженным, так что даже малоопытные пилоты без труда ориентировались. Однако затем видимость стала уменьшаться, в итоге сократившись до нескольких метров. Дальнейший полет в составе соединения стал попросту невозможен.

Учитывая особую важность задания, майор Древес колебался и до последнего откладывал решение повернуть обратно. Но вскоре подразделение понесло первые потери. С коротким интервалом два «Юнкерса», ведомые молодыми пилотами, потеряли управление, столкнулись друг с другом и упали в воду.

После этого командир сообщил в штаб X авиакорпуса, что дальнейший полет невозможен и его группа поворачивает обратно. После этого с берега поступил приказ всем остальным самолетам первой и второй волн прекратить выполнение задания.

По сути, в этот момент исход Норвежской кампании висел на волоске. Ее план изначально был основан на высокой степени риска и рассчитан на благополучное стечение множества обстоятельств. Германским войскам предстояло высадиться, по сути, как на другом континенте, обособленно от основных сил вести боевые действия, полностью завися от снабжения по морю и воздуху. При этом ключевую роль играла внезапность и быстрота действий всех родов войск.

В данный момент срыв операции по захвату аэродрома Осло-Форнебу, игравшей ключевую роль в успехе всей десантной операции, мог сильно осложнить положение уже высадившихся в Норвегии войск.

Однако в дело вмешался случай. Вторая волна Ju-52 состояла из учебных подразделений, и их пилоты-инструкторы были способны справиться с неблагоприятными погодными условиями и достичь цели. Тем не менее, получив приказ командования X авиакорпуса вернуться, они тоже повернули обратно. Все, кроме KGrzbV103 гауптмана Вагнера!

В отличие от остальных его подразделение в момент полета находилось под непосредственным руководством транспортного командования (Lufttransportchef), а из этого источника никаких приказов не поступало. Радиопередачу с приказом об отмене вылета Вагнер считал дезинформацией, исходившей от противника. Поэтому, в отличие от других групп, KGrzbV103 продолжили полет к цели. В дальнейшем произошло просто невероятное. Несмотря на то что аэродром Осло-Форнебу по-прежнему находился в руках противника, «Юнкерсы» как ни в чем не бывало начали один за другим заходить на посадку!

Норвежские зенитчики, естественно, не сразу поняли, что происходит. Лишь когда на опускающихся самолетах стали отчетливо видны кресты и свастики, был отдан приказ открыть огонь. Самолет гауптмана Вагнера, шедший первым, был подбит и упал на землю. Однако немцы не растерялись. Командование группой тотчас принял на себя гауптман Ингеновен. Он приказал остальным пилотам садиться, невзирая на зенитный огонь, и лично руководил приземлением каждой машины. Маневрируя между горящими немецкими и норвежскими самолетами, Ju-52 один за другим садились на землю.

Вот как описывает дальнейшие события военный историк Каюс Беккер: *«Из кабины своего Vф-110 эту картину наблюдал оберлейтенант Хансен, командир 1./ZG76. Полчаса он со своей эскадрилей бился с противником. Сперва в 8.38 их атаковали со стороны солнца девять*

норвежских одноместных истребителей «Глостер-Гладиатор». Тем не менее в 8.45 он начал кружить над полем, обеспечивая прикрытие парашютистов с воздуха. После короткого ожесточенного боя было потеряно два его самолета.

Оставшиеся шесть занялись разведкой аэродрома, провоцируя огонь противовоздушной обороны. На взлетной полосе было подожжено два «Гладиатора». Потянулись минуты ожидания. Но парашютисты так и не появились. На панели управления в самолете Хансена загорелись три красных предупреждающих сигнала. В любой момент вспыхнет четвертый, и это будет означать, что баки с горючим пусты. Было рассчитано так, что горючего у них хватит на двадцать минут полета над Форнебу. За это время парашютисты должны были захватить аэродром. И вот это время истекает.

Наконец в 9.05 вдали появилось первое звено Ju-52. На флангах летели Bf-110\ подавляя своим огнем пулеметные гнезда противника и ожидая, когда в небе появятся купола парашютистов... Откуда им было знать, что это – вторая волна атаки, в которой парашютистов нет?

Поэтому для Хансена полной неожиданностью было видеть, что ведущий Ju-52 первым пошел на посадку, но под интенсивным огнем вновь взмыл в небо.

Дело зашло слишком далеко. Три из его шести Bf-110 летали на одном моторе. И у всех оставались последние капли горючего. Надо немедленно садиться! И если никто не способен захватить Осло-Форнебу, то экипажи истребителей 1./ZG76 сделают это сами!

Хансен передал по радио: «Лейтенант Лент, вперед на посадку! Мы тебя прикроем, а потом сядем сами».

Лент послушно накренил самолет влево и пошел на посадку, выпуская черный дым из правого мотора. Ввиду малой длины дорожки ему пришлось сажать самолет на самый конец полосы, чтобы максимально удлинить пробег, а с одним работающим двигателем проблема возрастала. Победитель битвы у Гельгоlanda выпустил шасси и закрылки. За несколько минут до этого он сбил свой пятый самолет за время войны. Им стал «Глостер-Гладиатор» норвежского сержанта Пер Ши. Теперь для него и его радиста, капрала Кубиша, посадка означала границу между жизнью и смертью.

В 100 метрах до границы аэродрома его самолет слишком значительно снизился, чтобы миновать ее. Ему пришлось дать газ левым мотором, и самолет резко бросило на правый борт. Летчику с трудом удалось выровнять машину, а в это время под ним уже была посадочная полоса. Но в этот момент скорость была слишком высока, а пространство для торможения оставалось слишком мало... пробег самолета будет слишком длинным.

Хансен и экипажи еще четырех «Мессершмиттов» не сводили глаз со своего товарища. Выстроившись вдоль его посадочного пути, они нацелились на пулеметы, стрелявшие из-под бетонных дотов. Однако пули ударялись сзади и рядом с идущим на посадку самолетом.

Вдруг Хансен увидел второй самолет, садившийся одновременно с первым. Это был Ju-52 – самолет подразделения связи пропавшей части парашютистов. Он сейчас мог быть очень полезен. Но тут нависла угроза катастрофы. 52-й садился на вторую асфальтовую полосу. Если две машины столкнутся в точке пересечения их курсов, аэродром будет полностью блокирован для последующих посадок.

Хансен в бешенстве наблюдал сверху происходящее. Все это время они дожидались транспортов, и вот в самый последний момент, когда сами не могут больше оставаться в воздухе, появились эти Ju-52, чтобы перегородить им дорогу к посадке. Ленту оставалось лишь благодарить свою счастливую звезду, что посадочная скорость его Bf-110 превышала скорость Ju-52: он успел пройти точку пересечения до того, как второй самолет оказался там. Но его скорость была все-таки слишком велика. Надежды вовремя остановиться не было. Мимолетно Хансен понадеялся, что сможет вновь взлететь. Но в конце дорожки самолет Лента нырнул носом вниз по склону дорожки.

Это было последнее, что увидел Хансен, потому что теперь ему надо было сосредоточиться на собственной посадке. Левый его двигатель также был поврежден. Белый пар угрожающе шипел, вырываясь из выхлопной трубы, а температура масла стремительно поднималась. Пересекая границу почти на брюхе, он прибавил газа и плавно повел штурвал на себя. Самолет выравнился. Едва не задев два горящих «Гладиатора», он помчался на норвежские пулеметные посты. Они молчали. Затем он заметил, что впереди него сел еще один Bf-110 и теперь старается освободить ему дорогу. «Тожже живой!» – с удивлением среагировал он.

Осторожно включил тормоза, и за 10 метров до склона на границе машина остановилась. Радист не снимал палец с кнопки стрельбы, но аэродромные пушки, так активные минуту назад, молчали. Неужели норвежцы прекратили сопротивление?

В действительности командир эскадрильи «Гладиаторов» капитан Эрлинг Мунте Даль, следя за тем, как Bf-110 пикируют на аэродром, передал по радио: «Всем «Гладиаторам»! Приземляйтесь где угодно, но не в Форнебу, повторяю, не в Форнебу! Его атакуют немцы!»

Два истребителя уже успели приземлиться: один из-за поломки двигателя, другой, пилотируемый сержантом Ваалером, был поврежден в бою с Bf-110. Их тут же подожгли Хансен и его пилоты, и Даль хотел спасти других от подобной участи.

Поэтому пять «Гладиаторов» после боя приземлились на замерзших озерах к северу и западу от Осло. Четыре из них прорвались через лед, но их все равно пришлось бросить из-за полученных в бою повреждений или из-за отсутствия горючего. В конце концов уцелел лишь один. Пока первый германский самолет совершал посадку, капитан Даль и наземный персонал аэродрома отходили к форту Акерсхус. Зенитки и пулеметы, обстреляв первые два самолета, сдались, и норвежская оборона Форнебу на этом закончилась, хотя об этом никто не знал.

Выпрыгнув из машины, Хансен занялся остальными Bf-110. Он разместил пять из них на северо-западной границе, предоставив радистам чистое место для стрельбы по лесу. Даже Лент появился, добравшись пешком. Он оставил свой «Мессеримитт» со срезанным шасси практически в списанном состоянии в нескольких метрах от домика на границе аэродрома. Он и его радист Кубиш чудом избежали ранений. Последний даже снял пулемет и вместе с диском пришел на подмогу к товарищам по эскадрилье – горсточке людей, которые только что захватили с воздуха охраняемый аэродром!

В 9.17 на посадку пошло новое звено Ju-52. Тормозной путь тяжелых машин привел их к самым скалам, в которых были оборудованы норвежские посты ПВО. Всего лишь четверть часа назад, совершая отчаянный бросок вниз, от их огня погиб командир KGzbV103 капитан Вагнер.

На этот раз не прозвучало ни одного выстрела. Солдаты в серой форме выбрались из самолетов и стали разминаться после утомительного полета в скованном состоянии. Убедившись в том, что все вокруг спокойно, закурили сигареты. У Хансена волосы встали дыбом. Бросившись к ним, он показал солдатам, где находятся норвежские зенитки и пулеметные гнезда. Тут, наконец, они попрятались в укрытия и послали вперед разведгруппы, которые вскоре вернулись с пленными. Норвежцы признали себя побежденными.

В это время приземлился Ju-5 и подкатил прямо к истребителям, где его приветствовали радостными возгласами. Это был транспортник эскадрильи! Капитан Флаковски, инструктор 1./ZG76 по «слепым» полетам, благополучно долетел сквозь грозовой фронт над Скагерраком. На борту находилось очень ценное подкрепление – шесть лучших специалистов эскадрильи по ремонту, а еще полным-полно боеприпасов. Над Осло Флаковски несколько раз встречал звенья Ju-52, возвращавшиеся домой, которые, приближаясь к нему, покачивали крыльями, как бы приглашая и его сделать то же самое. В ответ он открыл дверь пилотской кабины и скомандовал своим людям:

– Приготовить pistols! В Осло идет бой!

И вот они прилетели. Техник по вооружению Пауль Маль сразу же вместе с коллегами приступил к ремонту поврежденных самолетов, а гауптман Флаковски, взяв с собой несколько солдат, пошел изучать местность. В конце концов он послал норвежских пленных растащить дымящие обломки «Гладиаторов», чтобы освободить полосу.

Потом старшему лейтенанту показалось, что он видит сон. Подкатила большая светло-синяя американская автомашина, и из нее вышел германский офицер при полном параде. Это был атташе люфтваффе в Осло гауптман Шиллер.

– Что случилось с парашютистами? – спросил Шиллер. – И где пехотный батальон?

Хансен ответил, что не знает. Похоже, весь удар по Осло зависел от его успеха в высадке войск в Форнебу, поскольку боевые корабли с морской пехотой все еще стояли у прохода Дробак.

– Немедленно доложите в Германию, что аэродром взят, – приказал Шиллер. – Иначе, пока мы дождемся транспортные группы, будет уже поздно.

И вот связной Ju-52 с гордостью передал радиogramму: «Форнебу в наших руках. 1-я эскадрилья ZG76». Телеграмма была принята в Аальборге и переслана дальше в штаб X авиакорпуса в Гамбурге»⁹.

Таким образом, несмотря на критические обстоятельства, стратегический аэродром Осло-Форнебу все-таки был захвачен благодаря решительным и откровенно авантюрным действиям экипажей тяжелых истребителей I./ZG76 и солдат 3-го батальона 324-го авиадесантного пехотного полка.

Когда в штабе X авиакорпуса обстановка, наконец, прояснилась, туда были немедленно отправлены новые Ju-52 с оставшейся частью 324-го полка, в том числе часть сил, высадка которых планировалась в Ставангере. Во второй половине дня погодные условия над морем значительно улучшились, в связи с чем парашютисты, которые утром вернулись в Ольборг, также были отправлены в Осло на самолетах II./KGzbVI.

⁹ Беккер К. Указ. соч. С. 126–131.

Первый воздушный мостик

Помимо войск вечером 9 апреля «Юнкерсы» занялись перевозкой предметов снабжения, в первую очередь бензина для «Мессершмиттов» I./ZG76, находившихся в Осло и Ставангере. Позднее в ходе операции воздушный мост через пролив Скагеррак в Норвегию действовал бесперебойно. Ежедневно десятки Ju-52 летали в Ставангер, Берген, Тронхейм и Осло, доставляя наступающим войскам необходимые грузы, в первую очередь топливо и боеприпасы.

После первого дня операции все транспортные подразделения, за исключением II./KGzbVI, перешли под контроль недавно созданного так называемого транспортного командования на земле.

14 апреля по прямому приказу фюрера была проведена еще одна небольшая воздушно-десантная операция. Около 160 парашютистов из 1-го парашютно-десантного полка на 15 самолетах были выброшены в районе деревни Домбас, возле которой находился важный железнодорожный центр в долине Гудбрандсдал. Целью операции было помешать норвежским войскам, отходившим из Осло, соединиться с британскими частями, высадившимися в Андальснесе.

Высадка проходила в чрезвычайно сложных погодных условиях. Прибыв в район цели, пилоты «Юнкерсов» долгое время вынуждены были кружить над ней, чтобы найти подходящее для выброски место. В то же время зенитные батареи с земли вели по неповоротливым «Тетушкам Ю» интенсивный огонь. В результате один Ju-52 был сбит и рухнул на землю. Еще четыре машины получили сильные повреждения и потом совершили вынужденные посадки на обратном пути. Кроме того, сильный боковой ветер привел к тяжелым потерям среди спускавшихся парашютистов.

Тем не менее благополучно достигшим земли 60 десантникам во главе с раненым лейтенантом Хербертом Шмидтом удалось окопаться на склоне горы над главным шоссе, соединяющим север и юг страны. Эту позицию десантники удерживали в течение пяти дней. Согласно плану операции, группа должна была снабжаться по воздуху и вскоре получить подкрепления. Однако погодные условия не позволили транспортникам осуществить ни то ни другое. В итоге оставшиеся в живых 33 человека сдались в плен, когда у них закончились все боеприпасы¹⁰.

После первых десяти дней кампании потребность в воздушных перевозках значительно сократилась, и большинство подразделений были отозваны в тыл. Однако в начале мая критическая ситуация сложилась на севере Норвегии. 3-я горно-егерская дивизия генерала Дитля была отрезана в районе Нарвика.

Авиагруппы KGzbV107 и KGzbV108 получили приказ осуществлять снабжение дивизии по воздуху. По сути дела, это был первый в истории люфтваффе воздушный мост между тылом и блокированными немецкими войсками. Помимо боеприпасов, продовольствия и медикаментов, транспортники доставили большое количество сапог для оказавшихся на берегу после сражения с британским флотом немецких моряков. А позднее подключившаяся к операции KGzbV102 доставила батарею 75-мм горных пушек и снарядов к ним.

Часть «Юнкерсов» использовалась фактически одноразово. Дело в том, что канистры с топливом в отличие от обычных контейнеров было невозможно сбросить на парашютах, поэтому пилотам Ju-52 приходилось сажать свои машины на лед озер в районе Бардифосса. Однако их длина была слишком короткой, чтобы самолет мог снова взлететь. И использованные транспортники пришлось попросту бросить, а экипажи присоединились к сухопутным войскам. Затем во время весеннего таяния самолеты попросту затонули.

¹⁰ Миллер Д. Коммандос: Формирование, подготовка, выдающиеся операции спецподразделений. Мн.: Харвест, 1999. С. 55.

Следует отметить, что в составе вышеупомянутой KGrzbV108 использовались весьма необычные и даже уникальные самолеты.

Еще в 1938 году совершила свой первый полет огромная летающая лодка Do-26. Первые два прототипа VI и V2 в следующем году были переданы авиакомпания «Дойче Люфтханза», которая намеревалась использовать их для дальних почтовых рейсов. В конце того же года DO-26V1, получивший гражданский код «D-AGNT», на борту судна «Швабиланд» отправился к берегам Антарктиды и затем совершил множество полетов над ледовым континентом.

Однако, как и некоторым другим гидросамолетам, Do-26 не суждено было долго служить мирным целям.

После начала войны четыре следующие лодки – V3 (прототип модификации B), V4, V5 и V6 (прототипы модификации D) – были переданы морской авиации для транспортных и разведывательных операций.

Все они были оснащены четырьмя шестицилиндровыми дизелями Jumo 205D мощностью по 600 лошадиных сил, установленными тандемом, что было классической схемой для фирмы «Дорнье». Интересной отличительной чертой Do-26 было то, что оси винтов обоих задних двигателей могли отклоняться вверх на 10 градусов. Это защищало лопасти винтов от повреждений водными брызгами во время взлета и посадки. Позднее летающие лодки получили более мощные моторы, сначала в 700 лошадиных сил, а потом и в 880 лошадиных сил. Начиная с прототипа V3 все Do-26 имели оборонительное вооружение. Оно состояло из 20-мм пушки MG151 в носовой башне с электроприводом, двух 7,92-мм пулеметов MG15, установленных по бортам лодки, и еще одного такого же пулемета в водонепроницаемой установке в нижней части корпуса.

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.