

СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ

ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА

Дмитрий Дегтев, Дмитрий Зубов

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ОПЕРАЦИИ ЛЮФТВАФФЕ



ОТ ВАРШАВЫ ДО МОСКВЫ

1939—1941

**Дмитрий Михайлович Дёгтев
Дмитрий Владимирович Зубов
Стратегические операции
люфтваффе. От Варшавы
до Москвы. 1939-1941
Серия «Военная авиация XX века»**

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=4570139

Стратегические операции люфтваффе. От Варшавы до Москвы. 1939

—1941.: Центрполиграф; Москва; 2012

ISBN 978-5-227-03803-6

Аннотация

Бомбардировочной авиации люфтваффе, любимому детищу рейхсмаршала Геринга, отводилась ведущая роль в стратегии блицкрига. Она была самой многочисленной в ВВС нацистской Германии и всегда первой наносила удар по противнику. Между тем из большинства книг о люфтваффе складывается впечатление, что они занимались исключительно поддержкой наступающих войск и были «не способны осуществлять стратегические бомбардировки». Также «бомберам Гитлера» приписывается масса «террористических» налетов: Герника, Роттердам, Ковентри, Белград и т. д. Данная книга предлагает

совершенно новый взгляд на ход воздушной войны в Европе в 1939–1941 годах. В ней впервые приведен анализ наиболее важных стратегических операций люфтваффе в начальный период Второй мировой войны. Кроме того, читатели узнают ответы на вопросы: правда ли, что Германия не имела стратегических бомбардировщиков, что немецкая авиация была нацелена на выполнение чисто тактических задач, действительно ли советская ПВО оказалась сильнее английской и не дала немцам сравнить Москву с землей и не является ли мифом, что битва над Англией в 1940 году была проиграна люфтваффе.

Содержание

Предисловие	5
Универсальные бомбардировщики	10
Глава 1 Массированные налеты	20
«Адлертаг»	23
«Черный четверг» люфтваффе	29
«Сегодня мы уничтожим вражеские аэродромы»	37
Конец ознакомительного фрагмента.	45

Дмитрий Дёгтев, Дмитрий Зубов

Стратегические операции люфтваффе. От Варшавы до Москвы

Предисловие

Эта книга посвящена теме, которой, согласно сложившимся стереотипам, вроде бы не должно быть. Из большинства книг о люфтваффе складывается впечатление, что немецкие бомбардировщики занимались исключительно поддержкой наступающих войск в духе стратегии блицкрига. А налеты на Англию осенью 1940 г. якобы продемонстрировали «неспособность Германии вести тотальную воздушную войну».

Следует напомнить, что стратегические бомбардировки – это военная стратегия в стиле тотальной войны, целью которой является уничтожение экономической способности страны противника вести войну. Кроме того, стратегические авиаудары могут воздействовать на моральный дух населе-

ния и политическое руководство страны с целью склонить последнее к сдаче.

Согласно устоявшимся за 65 лет штампам у люфтваффе ничего этого не было и в помине.

Вот только некоторые из весьма сомнительных мифов. «Германия была не способна осуществлять стратегические бомбардировки», «немецкая авиация была нацелена только на выполнение чисто тактических задач», «советская ПВО оказалась сильнее английской и не дала немцам сравнить Москву с землей», «битва над Англией в 1940 г. была проиграна люфтваффе». Последнее вызывает особенно большое сомнение по двум причинам. Во-первых, была ли вообще такая «битва»? Как известно, данный термин еще в годы войны был придуман Уинстоном Черчиллем, который в прошлом был журналистом и умел сочинять красивые заголовки. И во-вторых, как немецкая авиация, «проиграв» ее, потом весной 1941 г. в течение четырех месяцев буквально утюжила английские города?

Большой вклад в искажение истории воздушной войны внесли германские «мемуаристы-пессимисты»: Адольф Галланд, Альберт Кессельринг и их коллеги. Данные господа напоминают спортивных комментаторов, которые взялись описывать проигранный некоторое время назад матч. Забыв о принципах историзма, они рассказывали о войне в воздухе, руководствуясь принципом, что ее исход был известен с самого начала и все, что бы ни делали немцы, изначально было

обречено на крах. Поэтому все операции люфтваффе указанные деятели описывали как некую цепь поражений, обвиняя в них Гитлера и Геринга, которые, мол, не понимали истинного предназначения авиации и в итоге «погубили» ее.

Заведомую «бесполезность» германских бомбардировок доказывают их конечным результатом: мол, все равно Англия в итоге не сдалась. Забывая при этом, что осенью 1940-го и даже весной следующего года это вовсе не было известно. В Великобритании был демократический режим, поэтому, если бы массированные налеты склонили общественное мнение в пользу капитуляции, никакое личное упрямство Черчилля не помогло бы правительству продолжать борьбу. И наконец, какая-нибудь немецкая бомба просто могла убить «дядю Уинстона» и привести к смене власти в стране.

Даже успешные операции люфтваффе, такие как авиаудар по Ковентри, Галланд объяснил «удачным стечением обстоятельств», как будто он не являлся результатом правильно выбранной тактики и стратегии.

Военным историкам и проигравшим войну мемуаристам удалось буквально внушить себе и читателям, что стратегический бомбардировщик обязательно должен был быть четырехмоторным и выпускаться в огромных количествах. При этом совершенно не думая об эффективности.

Английский «Ланкастер» мог доставить 5,5 т бомб на расстояние 1600 км. При этом англичане делали ставку на тупые схематичные атаки огромным строем самолетов с плохо

обученными экипажами. В результате лишь 50 % сброшенных «Ланкастерами» бомб падало в районе цели, кроме того, три экипажа из четырех даже не были уверены в том, что они обнаружили цель! Что касается американского В-17, во время налетов на Германию его грузоподъемность не превышала 2,3 т. Бомбы при этом сбрасывались по площадям, и 70 % падало мимо цели.

У немецкого «Хейнкеля» He-111 максимальная бомбовая нагрузка составляла 2,5 т, а «Юнкере» Ju-88А-4 мог доставить 2900 кг бомб на расстояние 900 км. При этом надо учитывать, что для Германии, основными противниками которой в Европе были Англия и СССР, дальности действия в 900—1000 км было вполне достаточно. Немцы делали ставку не на налеты бесчисленными армадами, а на индивидуальное мастерство конкретных экипажей. Авиаудары наносились оптимально организованными соединениями, способными легко маневрировать в воздухе. А небольшое количество самолетов компенсировалось точностью их ударов и атаками с пикирования. Поэтому эффективность поражения целей в люфтваффе была в три-четыре раза выше, чем у их противников.

Отрицая проведение немцами стратегических операций, им щедро приписали массу «террористических» налетов: Герника, Роттердам, пресловутый Ковентри, Белград и т. д. Хотя в действительности командование люфтваффе в 1939—1941 гг. ни разу не отдавало приказов о бомбардировке жи-

лых домов. Ибо это противоречило всем германским военным традициям и здравому смыслу. Даже Гитлер до определенного момента являлся ярким противником авиаударов по мирному населению!

В этой книге впервые приведены описание и анализ наиболее важных стратегических операций люфтваффе в 1939–1941 гг.

Авторы выражают благодарность за помощь в работе над книгой Михаилу Вадимовичу Зефинову и Вальтеру Вайссу (Германия).

Универсальные бомбардировщики

Одной из важнейших составляющих ударной силы германского блицкрига была бомбардировочная авиация люфтваффе. История ее создания восходит к первым годам нацизма. По условиям Версальского договора немцам было запрещено иметь бомбардировщики, поэтому их первые авиагруппы появились в Германии только в 1934 г. Они были оснащены двухмоторными самолетами Do-11 и Do-23, а также трехмоторными Ju-52. В следующем году количество групп было доведено до семи, а 1 апреля 1936 г. были сформированы пять бомбардировочных эскадр (Kampfgeschwader – KG). Затем число подразделений стало быстро расти, одновременно на их вооружение начали поступать современные самолеты. Наконец, 1 мая 1939 г. в люфтваффе прошла крупная реорганизация, в ходе которой практически сложилась их структура, просуществовавшая до конца Второй мировой войны. Была введена новая удобная нумерация, согласно которой эскадры, вошедшие в 1-й воздушный флот, получили номера с 1 по 25-й, во 2-й воздушный флот – с 26 по 50-й, в 3-й воздушный флот – с 51 по 75-й, а входившие в 4-й воздушный флот – с 76 по 100-й.

Согласно организационной структуре эскадры делились на группы, обозначавшиеся римскими цифрами (I, II, III и IV). Те, в свою очередь, состояли из эскадрилий, обозначав-

шихся арабскими цифрами (1, 2, 3, 4 и т. д.). Эскадрильи же подразделялись на звенья, являвшиеся базовой единицей. В состав звена по штату входило три самолета, в состав эскадрильи – двенадцать. Три эскадрильи составляли группу, штатная численность которой, таким образом, насчитывала 36 бомбардировщиков. Эскадра, как правило, состояла из четырех авиагрупп¹, причем четвертая была учебной, занимавшейся подготовкой и вводом в строй пополнения, и потому в боевых действиях обычно не участвовала. Кроме того, каждая группа и эскадра имели штабное звено (Stab.), на самолетах которого летали ее командир и офицеры штаба. В результате общая штатная численность эскадры составляла 130 самолетов. На практике же часть машин всегда находилась в ремонте либо просто в неисправном состоянии, и число боеготовых (исправных) бомбардировщиков могло сильно отличаться от штатного. Помимо эскадр в бомбардировочной авиации имелись также отдельные авиагруппы (Kampfgruppe – KGr.). Как правило, они предназначались для выполнения каких-либо специальных задач, например для наведения на цель основной массы бомбардировщиков, борьбы с вражеским флотом, постановки мин и т. д.

Система командования в люфтваффе была довольно сложной. Эскадры организационно входили в состав авиадивизий либо авиакорпусов, которые создавались по территориальному признаку и не имели постоянного состава.

¹ До 1941 г. – из трех авиагрупп.

ва. Они осуществляли оперативное руководство действиями бомбардировщиков в определенном районе боевых действий (например, Западное Средиземноморье, Северная Африка, фронт группы армий «Б» и т. п.). При этом командиры эскадр сохраняли полную тактическую самостоятельность. Авиадивизии и корпуса, в свою очередь, подчинялись авиационным командованиям люфтваффе, также создававшимся по территориальному признаку, например для поддержки наступления на определенном участке фронта.

Высшей ступенью в организационной структуре люфтваффе был воздушный флот, каждый из которых действовал на определенном театре военных действий. Так, при вторжении в СССР на Восточном фронте было развернуто три воздушных флота: 1-й действовал на фронте группы армий «Север», 2-й – в полосе группы армий «Центр», 4-й – на южном направлении. Командование флотов осуществляло общее стратегическое руководство действиями всех авиационных подразделений в своей зоне. Таким образом, воздушный флот или авиакорпус представляли собой, по сути, территориально-административные структуры. Воздушные флоты в свою очередь подчинялись Главному командованию люфтваффе и Генеральному штабу люфтваффе.

После победы над Францией в июне 1940 г. рейхсмаршал Геринг заявил: *«В начале войны Германия была единственной страной, в распоряжении которой имелись эффективные военно-воздушные силы, являющиеся самостоятель-*

ным видом вооруженных сил и имеющие на вооружении первоклассные самолеты... Основная масса наших люфтваффе имела структуру, позволяющую наносить удары в глубине территории противника и достигать стратегических результатов». И на тот момент он был абсолютно прав.

Одна из распространенных точек зрения гласит, что командование немецкой авиации с молчаливого согласия Гитлера не позаботилось о создании стратегических бомбардировщиков, имея в виду прежде всего четырехмоторные самолеты.

Британский маршал авиации Харрис писал: *«Немцы фактически совсем не имели стратегических бомбардировщиков, так как вся их бомбардировочная авиация должна была обеспечивать выполнение задач армии. Она применялась для нанесения ударов по городам только тогда, когда не требовалось обеспечения поддержки армейским частям»*. Примерно ту же точку зрения высказывал американский авиационный генерал Теддер: *«Немцы так и не смогли понять, что означает воздушная мощь»*. Ряд немецких командиров и авиаторов, таких как Адольф Галланд, Альберт Кессельринг и другие, тоже считал, что авиация в первую очередь должна была выполнять именно стратегические задачи, а уж только во вторую заниматься непосредственной поддержкой войск. По их мнению, люфтваффе, и в первую очередь бомбардировочные эскадры, всю войну использовались неправильно и рассматривались только как придаток сухопутных

войск.

Но есть и другое мнение. Так, британский профессор Блэкетт считал, что если бы Германия направила большую часть мощностей своей промышленности на создание четырехмоторных бомбардировщиков, то это в дальнейшем значительно снизило бы мощь танковых ударов вермахта и нарушило бы прекрасно организованное взаимодействие авиации с наземными войсками.

В гитлеровской стратегии блицкрига главной задачей авиации действительно была поддержка сухопутных войск и разгром вооруженных сил противника. С этой целью самолеты-разведчики должны были обеспечить заблаговременное обнаружение целей (аэродромов, военных баз, мостов и дорог и т. д.), а истребители – завоевать господство в воздухе над местами сражений. После этого бомбардировочная и штурмовая авиация должна была наносить удары по войскам противника и коммуникациям в его оперативном тылу.

Однако это не значит, что люфтваффе были неспособны проводить стратегические операции и не проводили их. Просто немцы, в отличие от англичан и американцев, не пошли путем создания отдельных типов самолетов для подразделений, занимавшихся тактическими и стратегическими задачами. Вместо этого в 30-х гг. были созданы универсальные машины, которые могли с равным успехом использоваться для решения всех задач.

Весной 1937 г. вступили в строй двухмоторные бомбарди-

ровщики «Юнкере» Ju-86, а осенью был принят на вооружение Do-17. Последний разрабатывался как пассажирский самолет и лишь потом был «перепрофилирован» в боевой. По тем временам «Дорнье» обладал высокими характеристиками: мог летать со скоростью 360 км/ч, подниматься на высоту восемь километров и нести одну тонну бомб. Оборонительное вооружение состояло из трех пулеметов. Большим недостатком «летающего карандаша», как его называли сами немцы, был малый радиус действия, всего 600 км.

Зимой 1936/37 г. германская промышленность изготовила для люфтваффе первый «Хейнкель» He-111. Эта машина тоже создавалась как пассажирская, но была гораздо лучше приспособлена для своей новой исторической роли. Первые прототипы развивали сравнительно небольшую скорость – до 370 км/ч – и могли нести полторы тонны бомбового груза. Однако «Хейнкель» обладал большими возможностями для модернизации. По мере установки новых двигателей и улучшения аэродинамики ТТХ самолета значительно улучшились. В 1939 г. началось производство модификации He-111H с двигателями Jumo-211. Этот самолет уже мог развивать скорость до 400 км/ч, нести до 2,5 т бомб и обладал эффективным радиусом действия в 1000 км. Имеется в виду расстояние по прямой до цели, которое мог преодолеть самолет без дозаправки, выполнить бомбометание, после чего вернуться на свой аэродром. Бомбовая нагрузка при этом составляла 1,5–2 т. Теоретически с уменьшенной бомбовой

нагрузкой «Хейнкель» мог «добраться» и до объекта на расстоянии 1300–1500 км. То есть это был вполне стратегический бомбардировщик, не уступавший английским «Ланкастерам» и американским «летающим крепостям».

He-111 был универсальным самолетом и мог использоваться для выполнения различных тактических и стратегических задач, в том числе как торпедоносец, миноносец, дальний разведчик и даже транспортник.

Летом 1939 г. был принят на вооружение новый двухмоторный бомбардировщик «Юнкере» Ju-88. В отличие от своих предшественников он создавался специально для войны и по своим тактико-техническим параметрам превосходил как все немецкие самолеты, так и аналогичные машины других стран. Ju-88А мог летать со скоростью до 433 км/ч, нести до полутора тонн бомб и подниматься на высоту до 8200 м. Эффективный радиус его действия тоже составлял до 1000 км. Кроме того, «Юнкере» был способен пикировать под крутыми углами, и все это делало его универсальной боевой машиной, способной уничтожать цели на поле боя, наносить точечные удары по кораблям, железным дорогам, промышленным предприятиям в глубоком тылу противника и другим объектам.

Именно «Юнкере» Ju-88 и «Хейнкель» He-111 стали основными двухмоторными бомбардировщиками люфтваффе, использовавшимися на протяжении всей Второй мировой войны.

Стандартный экипаж немецкого двухмоторного бомбардировщика обычно состоял из четырех человек: пилота (чаще всего командир экипажа), штурмана, бортрадиста-бортстрелка и бортмеханика-бортстрелка. В He-111, имевшем более вместительную кабину и больше свободного пространства внутри, экипаж мог насчитывать пять и более человек. Пятым обычно был дополнительный бортстрелок. Во время полета к цели и обратно самолетом управлял пилот, а в задачу штурмана входили ориентация на местности и четкий вывод самолета на объект атаки. Бомбометание осуществлялось разными способами. При атаке с малой высоты и с пикирования кнопку сброса бомб нажимал сам пилот. При бомбометании с большой высоты штурман, расположившись на полу кабины, включал прицел и все управление машиной временно переходило к нему. Зафиксировав в перекрестие нужный объект, он нажимал кнопку сброса, после чего выключал прицел, и далее самолетом вновь управлял пилот.

Собственно, и само название *Kampfgeschwader* – дословно «боевая эскадра» (не бомбардировочная!) – говорило о том, что эти подразделения были предназначены для решения широкого круга задач – от налетов на артиллерийские позиции до стратегических рейдов в тылу противника. Поэтому созданные германскими конструкторами еще в конце 30-х гг. четырехмоторные бомбардировщики оказались невостребованными. 22 ноября 1937 г. Гитлер вместе с генералами Мильхом, Удетом и Герингом посетил в

Аугсбурге фирму «Мессершмитт-АГ». При осмотре завода Вилли Мессершмитт попросил фюрера «взглянуть на новую конструкцию». Когда были открыты ворота в большой цех, «экскурсанты» увидели огромный четырехмоторный самолет. Мессершмитт сообщил, что дальность полета этой машины с тонной бомбового груза составит 6000 км. Гитлера конструкция в целом заинтересовала, однако Мильх и другие присутствующие сказали, что на массовое производство подобных машин нужно слишком много сырья и мощных двигателей. В итоге заказ на производство самолета, позднее получившего индекс Me-264, так и не поступил, хотя в случае поступления на вооружение люфтваффе он мог быть использован для налетов не только на Урал, но и на Новосибирск, Иркутск и Читу, Нью-Йорк, Вашингтон и даже Чикаго. Первый опытный экземпляр бомбардировщика был построен в конце 1942 г., однако в дальнейшем из-за нехватки ресурсов и отсутствия интереса у командования люфтваффе работы по нему были свернуты.

Примерно то же самое произошло с четырехмоторным Ju-89 фирмы «Юнкере» и Do-19 фирмы «Дорнье». Ешонек в 1937 г. считал, что готовящийся к производству пикирующий бомбардировщик Ju-88 будет идеальным ударным самолетом для люфтваффе. Эту точку зрения поддержал и Геринг, считавший, что вместо одного четырехмоторного можно сделать два-три двухмоторных бомбардировщика. На создание и обслуживание отдельного флота четырехмоторных

бомбардировщиков у Германии попросту не хватало ресурсов.

Глава 1 Массированные налеты

После падения Франции и отказа британского правительства заключить мир 10 июля 1940 г. люфтваффе по приказу Гитлера начали бомбардировки Англии. Первыми объектами атаки стали чисто военные объекты, в первую очередь доки, что должно было помешать британцам ремонтировать поврежденные суда. Затем начались налеты на авиационные заводы фирмы «Виккерс-Армстронг» в Ридинге, а 29 июля штурмовая авиация нанесла авиаудары по порту, в котором находились английские военные корабли, готовые противостоять высадке германского десанта. Атаки Ju-87 были успешными, и вскоре британский флот вынужден был уйти из Дувра в Портсмут.

Между тем 19 июля фюрер, выступая в рейхстаге, вновь предложил англичанам сдаться, заявив, что это его последнее предложение. Три дня держалась пауза, после чего 22 июля английское правительство ответило официальным отказом. В тот же день, на совещании с Верховным командованием вермахта, фюрер потребовал ускорить подготовку вторжения в Англию. Однако особого энтузиазма по поводу этой идеи он не питал. Этим воспользовались Редер и Кейтель, которые навязали Гитлеру мысль, что для успешной высадки десанта якобы необходимо завоевание господства в воздухе над Ла-Маншем. В результате люфтваффе получили

приказ «очистить небо от английских самолетов».

В ходе первой фазы операции фюрер практически не вмешивался в нее. Его влияние, по сути, состояло только в запрете бомбить города, дабы не спровоцировать ответные удары по Германии.

Вообще же из большинства воспоминаний летчиков и книг, написанных многочисленными авторами, иногда складывается ложное впечатление, будто бы битва над Англией, включая налеты бомбардировщиков, развивалась по некоему расписанному сценарию, в котором, как в спектакле, один акт сменялся другим. А дирижерами были Гитлер и Геринг. Как водится, сформировался ряд мифов. Во-первых, это постоянная смена целей: дескать, вначале бомбили корабли, потом аэродромы, затем по приказу фюрера перешли на Лондон, а после – на другие города. И якобы перенос усилий объяснялся исключительно тщетностью предыдущих усилий. Начало ночных налетов связывают с высокими потерями, понесенными во время дневных.

В действительности с самого начала дневные налеты чередовались с ночными, а в список целей на протяжении всей битвы включал в себя и аэродромы, и Лондон, и корабли, и промышленные объекты. Так, еще 29 июня 1940 г. бомбардировщики совершили массивный ночной налет на Саутгемптон – важнейший промышленный центр на побережье Ла-Манша. Целью авиаударов были оружейные, нефтеперегонные и авиадвигательные заводы. Бомбардировка приве-

ла к большим разрушениям и человеческим жертвам. Днём 11 августа был нанесен авиаудар по Портленду – крупнейшему порту на юге Англии. В результате были повреждены портовые сооружения, молы, мокрый док, погрузочные мосты и склады горючего. В следующую ночь немецкие самолеты сбросили бомбы на авиазаводы в Филтоне и Креве, портовые сооружения в Кардиффе и Бристоле, а также нефтехранилище в Авонмоуте. Фактически это являлось началом стратегических бомбардировок Англии.

К 13 августа в бомбардировочных эскадрах люфтваффе насчитывалось 1515 бомбардировщиков, в том числе 616 He-111, 553 Ju-88, 337 Do-17 и 9 FW-200.

«Адлертаг»

Началу систематических массированных налетов, названных рейхсмаршалом Герингом операцией «Адлертаг», предшествовали авиаудары по британским радиолокационным станциям на юго-восточном побережье, а также на острове Уайт. Тем самым немцы надеялись «ослепить» британскую противовоздушную оборону в преддверии начала серии массированных налетов. Бомбардировка, произведенная утром 13 августа эскадрильями «Штук» и Vf-110, имела успех, однако вывести из строя сами антенны не удалось. Даже близких разрывов 250– и 500-килограммовых фугасных бомб оказалось недостаточно, чтобы повалить мачты. Поэтому в результате налета пострадала в основном инфраструктура: командные пункты, бараки персонала и кабели. Наибольшего успеха добились пилоты пятнадцати пикирующих бомбардировщиков Ju-88А из KG51 «Эдельвайс». Им удалось полностью уничтожить радарную станцию в районе Вентнора, тем самым создав брешь в английской системе раннего обнаружения самолетов.

Однако этого все же было недостаточно для беспрепятственного проникновения в воздушное пространство противника. В чем сами немцы вскоре убедились.

Примерно в то же самое время 63 Ju-88А из KG51 и KG54 поднялись в воздух и в сопровождении примерно ста истре-

бителей отправились на бомбардировку портовых сооружений Портсмута. Полет к цели прошел нормально, и только на подходе к городу «Юнкерсы» встретил плотный зенитный огонь и поднятые на высоту 1800 м аэростаты заграждения. Однако, невзирая на это, самолеты продолжали идти на цель и один за другим перешли в пикирование.

Основной удар наносился по причалам, хранилищам топлива и кораблям. В гавани и на берегу начали греметь взрывы, и в небо взметнулись столбы пламени и дыма.

Налет завершился успешно, однако несколько «Юнкерсов» все же были сбиты зенитками. Остальных уже на обратном пути над Ла-Маншем атаковали «Спитфайры», «Харрикейны» и «Дефайтеры». Согласно инструкции в таких случаях экипажи должны были собраться в плотный боевой порядок и открыть заградительный огонь. Такая тактика имела свои плюсы: в данном случае бортстрелкам удалось подбить три вражеских истребителя. Однако и для английских летчиков атака идущего прямым курсом соединения бомбардировщиков была несложной тактической задачей. «Харрикейны» буквально изрешетили машину с бортовым кодом «9K+HL»² лейтенанта Унрау. Сначала у «Юнкерса» вышел из

² Для тактических бортовых обозначений самолетов в люфтваффе с 1939 г. использовался четырехсимвольный тактический код, позволявший идентифицировать принадлежность каждого самолета. Буквы и цифры, составлявшие его, наносились на боковую часть фюзеляжа слева и справа от креста. Первые два символа (буква и цифра), если читать слева направо, обозначали эскадру или отдельную авиагруппу.

строая один двигатель. Едва спасительный берег показался внизу, сгорел и второй мотор. Тем не менее Унрау смог посадить самолет на брюхо. Уже на земле счастливые летчики насчитали в своем восемьдесят восьмом 180 пулевых отверстий.

Однако этому экипажу еще повезло. В общей сложности англичанам удалось сбить 13 «Юнкерсов», в том числе десять из эскадры KG51: «9K+ED», «9K+AT», «9K+KT», «9K+FS», «9K+BS» и «9K+AS» и др. Погиб командир эскадры оберст доктор Фиссер, три члена его экипажа попали в плен. Многие другие машины получили те или иные повреждения³.

Гораздо более успешными оказались массированные налеты на аэродромы. «Мессершмитты» из Egr.Gr.210⁴ и «Дорнье» из I./KG2 своими бомбами буквально перепахали летные поля авиабаз Лаймпн и Манстон. Были разрушены ангары и казармы личного состава. Однако все это была лишь прелюдия к основному представлению.

Днем 13 августа операция «Адлертаг» стартовала в полном объеме. В этот день 485 немецких бомбардировщиков совершили налеты на различные цели на территории Англии: на промышленные и военные объекты в районе

³ Дирих В. Бомбардировочная эскадра «Эдельвейс». История немецкого военно-воздушного соединения. М.: Центрполиграф, 2005. С. 61–63, 76.

⁴ Экспериментальная боевая группа. Была сформирована в июле 1940 г. специально для отработки возможности применения самолетов Vf-110 в качестве истребителя-бомбардировщика.

Лондона, Волсенда, Портсмута, Рэмсгейта, Дувра, Плимута, нефтехранилищу в Норт-Киллингхайме, аэродромам и радарным станциям. Истребители Vf-109 и Vf-110 совершили около тысячи самолето-вылетов на сопровождение бомбардировщиков⁵. Впрочем, отдельные соединения наносили успешные удары и без истребительного сопровождения. Так, 74 Do-17Z из KG2 «Хольцхаммер» совершили массированный налет на аэродром Истчерч, уничтожив ангары, мастерские, пять бомбардировщиков «Бленхейм» и один «Спитфайр»⁶.

Это был крупнейший стратегический налет с начала войны. В дальнейшем в люфтваффе сложилась довольно типичная схема проведения подобных операций: в первом налете в условиях внезапности использовать максимум сил, затем – методично атаковать меньшим количеством самолетов в зависимости от результата первого авиаудара по цели.

Германское агентство DNB сообщало: *«Вновь и вновь немецкие соединения штурмовиков и пикирующих бомбардировщиков летят к английскому побережью. Германские бомбардировочные эскадры летели на большой высоте в постоянном сопровождении истребителей Me-109 и Me-110. До сих пор не зафиксировано ни одного случая возврата бомбардировщиков, не достигших своей цели из-за действий ан-*

⁵ Dierich W. Kampfgeschwader 55 «Greif». Stuttgart: Motorbuch Verlag, 1994. S. 95.

⁶ Кузнецов С. Бомбардировщики Дорнье Do-17. М.: Экспринт, 2003. С. 19.

гличан».

На следующий день авиаудары по Туманному Альбиону продолжились с новой силой. В них участвовала и бомбардировочная эскадра KG55 «Грайф». Ее He-111 действовали в составе V авиакорпуса генерал-оберста фон Грайма совместно с KG51 «Эдельвайс» и KG54 «Тотенкопф». По замыслу командования люфтваффе и Гитлера, непрерывные и массированные налеты должны были продемонстрировать англичанам несокрушимую мощь люфтваффе и воздействовать на моральный дух мирного населения. Поэтому в вылеты отправлялись практически все боеготовые машины. Эскадры лично вели в бой их командиры, а штабные звенья из двухтрех бомбардировщиков шли в головах многочисленных колонн «Хейнкелей-111».

Британские ВВС с первого дня оказывали ожесточенное сопротивление. 14 августа во время бомбардировки Ливерпуля «Спитфайрами» был подбит He-111 «G1+AA» «Антон» командира KG55. В этом вылете оберст Алоиз Штекл играл роль штурмана. В самолете в «должности» бортстрелка также находился оберст Вальтер Франк из штаба люфтваукоммандо VIII. На штабных самолетах подобное не было редкостью. Вообще же кабина «Хейнкеля» была достаточно просторной, и в ней свободно помещалось до шести человек.

В результате атаки английских истребителей бомбардировщик получил сильные повреждения, а его пилот оберлейтенант Бруно Бросслер был тяжело ранен. Однако по-

следний все же попытался совершить вынужденную посадку на английской территории, закончившуюся катастрофой. В итоге из пяти членов экипажа спаслись только двое: бортрадист и бортмеханик, а все старшие офицеры погибли⁷.

⁷ *Dierich W. Kampfgeschwader 55 «Greif».* S. 95.

«Черный четверг» люфтваффе

Днем 15 августа 60 Ju-88 из LG1 в сопровождении 40 двухмоторных истребителей Vf-110 вылетели на бомбардировку базы морской авиации к северо-востоку от Саутгемптона. Едва колонна бомбардировщиков пересекла побережье Британии, их атаковали сразу 80 «Харрикейнов» и «Спитфайров» из пяти эскадрилий RAF. Им удалось связать боем почти все «Мессершмитты», вследствие чего замыкающие группы «Юнкерсов» остались без прикрытия.

Бортмеханик Ju-88А-1 «L1+SC» фельдфебель Людгер вспоминал: *«Все случилось очень быстро, потери были с обеих сторон, и мы видели много падающих горящих машин. Внезапно один «Харрикейн» попал в наш правый двигатель. Мы были вынуждены выйти из боевого порядка, дым заполнил кабину, и стало невозможно дышать. Мы сбросили бомбы, поскольку собирались совершить вынужденную посадку. Неожиданно командир отдал приказ прыгать на парашютах. Я выпрыгнул первым, вслед за мной штурман обер-фельдфебель Хайнц Грунд. Пока мы висели на парашютах, вокруг нас описывали приветственный круг два «Харрикейна». Между тем пилот и бортрадист почему-то не стали прыгать и все же совершили вынужденную посадку на брюхо. После чего также пополнили ряды пленников.*

Примерно в это же время приземлился на английскую

землю Ju-88A-1 «L1+FM» Фрица Дитера. Самолет шел крайним справа в боевом порядке эскадрильи, когда его атаковал «Харрикейн» лейтенанта Стенли Коннора из 111 Sqn. RAF. Одной из пуль был убит штурман Вилли Ремек, который, падая на пол кабины, задел рычаг аварийного сброса фонаря. Мгновенно превратившись в летающий «кабриолет», «Юнкере» не мог продолжать полет, и пилот тотчас направил машину вниз для совершения аварийной посадки. Бортрадист Отто Резепп вспоминал: *«Когда самолет остановился, мы выбрались наружу. Я хромотал, так как получил пулевое ранение в правую ногу. Английские солдаты появились, когда мы доставали тело Вилли. Они отобрали мой пистолет, нож и фотокамеру и под конвоем повели от самолета. Нас доставили в госпиталь в Чичестере, где я встретил английского пилота, раненного в колено. Он сказал, что мне повезло, поскольку я переживу войну, и что он не уверен, получится ли это у него самого»*⁸.

И действительно, учитывая дальнейший ход жестокой войны, растянувшейся еще на четыре с половиной года, летчикам, попавшим именно в английский плен, где им было гарантировано относительно комфортное существование, в общем-то повезло.

В результате боя 4-я эскадрилья LG1 была практически уничтожена. Из девяти самолетов уцелел только один, и это был Ju-88 «L1+AM» командира подразделения гауптмана

⁸ Dierich W. Kampfgeschwader 55 «Greif». S. 412.

Хельбига. Однако для летчиков все завершилось на редкость благополучно: 32 члена экипажей попали в плен. Одни выпрыгнули на парашютах, другие совершили вынужденные посадки на вражеской территории⁹.

В тот же день 50 Ju-88А из KG30 без истребительного сопровождения нанесли удар по аэродрому Дриффилд, где базировались подразделения английской 4-й бомбардировочной группы. В ходе бомбежки были уничтожены десять бомбардировщиков «Уитли», четыре ангара и несколько других сооружений. Однако и этот вылет сопровождался большими потерями. Семь «Юнкерсов» были сбиты британскими истребителями. Одновременно 12 Ju-88А из I./LG1 бомбили аэродром Миддл-Уоллоп, а 15 машин из второй группы – авиабазу Уорси-Даун. На свой аэродром при этом не вернулись пять машин.

Не особенно успешной оказалась попытка использовать для налетов на Англию силы 5-го воздушного флота, базировавшегося в Норвегии и Дании. 63 He-111 из KG26 «Лёвен» уже на подходе к восточному побережью были атакованы «Спитфайрами». Первыми на себя приняли удар истребители эскорта: 21 Bf-110 из ZG76. Последние отчаянно сражались и смогли сбить несколько англичан, но уже через несколько минут боя 8-я эскадрилья потеряла половину из имевшихся в ней восьми машин. Впрочем, «Хейнкели» все равно так и не смогли обнаружить цель – два бри-

⁹ Ibid. S. 411.

танских аэродрома, – и им пришлось сбросить бомбы куда попало, после чего возвращаться обратно в Скандинавию. А это 900 км над морем!

Более успешным оказался авиаудар 50 Ju-88 из KG30 «Адлер» по аэродрому Дриффилд. Им удалось разрушить четыре ангара и многочисленные аэродромные постройки, а также уничтожить на земле 12 бомбардировщиков «Уитли». Однако и собственные потери оказались высоки – обратно в Данию не вернулось пять машин¹⁰.

Большие потери понесла 15 августа и Egr.Gr.210. Вылетев для атаки крупной авиабазы Кинли в пригороде Лондона 15 Vf-110 и Vf-109 под командованием гауптмана Рубенсдерфера, ошиблись с наземными ориентирами и сбросили бомбы на лондонский аэродром Кройдон. В результате были уничтожены 40 учебных самолетов, замаскированный авиационный завод и предприятие по изготовлению радиооборудования, расположенное по соседству.

На отходе группа была дважды атакована «Харрикейнами», а потом «Спитфайрами». В результате были сбиты шесть сто десятых и один сто девятый. Данный пример показал, что даже скоростные истребители-бомбардировщики отнюдь не застрахованы от тяжелых боев с вражескими истребителями.

Наиболее же удачным стал налет 30 Do-17Z из II./KG3

¹⁰ Беккер К. Люфтваффе: рабочая высота 4000 метров. Смоленск: Русич, 2004. С. 251–255.

«Блиц» на аэродром Рочестер. Прямыми попаданиями бомб SC50¹¹ здесь были разрушены не только взлетно-посадочная полоса, ангары и стоявшие на земле самолеты, но и цеха авиационного завода «Шорт», расположенного рядом с авиабазой. «На прощание» «Дорнье» сбросили еще и восемь тяжелых зажигалок со взрывателями замедленного действия. В результате налета предприятие было полностью выведено из строя, а на складе готовой продукции сгорели новые бомбар-

¹¹ В люфтваффе бомбы делились на пять основных типов: общего назначения (фугасные), бронебойные, полубронебойные, осколочные и зажигательные. Первые предназначались для разрушения оборонительных укреплений, мостов, промышленных объектов, жилых зданий, уничтожения кораблей, поездов, бронетехники и других целей. Фугаски обозначались буквами SC и начинались различными типами взрывчатых веществ: аматолом, тринитротолуолом (тротилом) и триаленом, к которым иногда добавлялись алюминиевая пудра, нафталин и нитрат аммония. Бомбы этого типа можно условно разделить на три группы: легкие – весом 50 кг, тяжелые – весом 250, 500, 1000 и 1200 кг и большой мощности – весом 1800, 2000 и 2500 кг. На бомбах устанавливались взрыватели ударного и замедленного действия. Первые взрывались почти сразу при ударе о любую поверхность, вторые имели часовой механизм и срабатывали через заранее установленное время. Следует иметь в виду, что вес бомбы означал не вес взрывчатого вещества, а общую массу боеприпаса. Обычно соотношение ВВ к общей массе боеприпаса составляло 45–60 %. Так, бомба SC50 начиналась 21–25 кг взрывчатки, SC500 – 220 кг, а SC1000 – от 530 до 620 кг. Подвеска бомб на самолеты могла осуществляться по-разному. Бомбы весом 50–70 кг обычно помещались во внутренних бомбоотсеках в специальных кассетах. Так, в «Хейнкель» He-111 можно было погрузить 20 бомб SC50. Бомбоотсек Ju-88А мог вместить 28 бомб SC50. Тяжелые бомбы весом 250 кг, 500 кг и более обычно подвешивались на держателях, установленных под центропланом. В зависимости от массы немцы иногда подвешивали на внешних бомбодержателях до шести фугасных бомб. Во время атаки тех или иных объектов бомбы могли сбрасываться поодиночке, с определенными интервалами, а также залпом.

дировщики «Стирлинг». Правда, сами немцы считали, что разбомбили завод авиадвигателей. В отчете II./KG3 по этому поводу говорилось: «Завод по выпуску авиационных двигателей разрушен. Повсюду дым и значительные очаги пожаров»¹². Столь же успешным оказался и авиаудар III./KG3 по аэродрому Истчерч.

Всего же в течение 15 августа люфтваффе произвели 2000 самолето-вылетов, проведя три массивных налета на Англию. Британская сторона заявила о 180 сбитых самолетах, хотя на самом деле немцы потеряли в этот день 76 машин. Среди погибших оказалось пять командиров групп и 11 командиров эскадрилий¹³. По германским меркам, это был огромный урон. Потери RAF составили 36 истребителей, и в данном случае день, позднее прозванный в люфтваффе «черным четвергом», явно был за англичанами.

Наибольшие потери 15 августа понесли соединения, оснащенные бомбардировщиками Ju-88A. Это было связано с несколькими причинами. Во-первых, данная машина к лету 1940 г. еще была сравнительно новой. К середине августа только три эскадры (экспериментально-боевая LG1, бомбардировочные KG30, KG54 и KG51, причем первая и третья частично) были перевооружены на новый бомбардировщик. Также «пересела» на «Юнкерсы» III./KG4¹⁴. Экипажи 51-й

¹² *Dierich W.* Kampfgeschwader 55 «Greif». S. 257.

¹³ *Ibid.* S. 415.

¹⁴ *Тарас Д.* Бомбардировщик Ju-88. М.: АСТ; Мн.: Харвест, 2002. С. 9.

проходили переподготовку уже в начале битвы над Англией прямо на территории недавно оккупированной Франции. Самолет, принятый на вооружение в 1939 г., еще страдал рядом «детских болезней». К примеру, решетчатые воздушные тормоза, стоявшие перед лонжеронами крыла, в момент выпуска вызывали эффект пикирования, из-за чего возникали некоторые трудности с управлением.

Однако «черный четверг» пошел и на пользу люфтваффе. Из трудного дня были сделаны своевременные выводы, а тактические приемы быстро пересмотрены. И уже никогда в течение битвы над Англией и последующих операций против Великобритании немецкие подразделения не несли столь ощутимых потерь.

Erpr.Gr.210 стала первым подразделением, сбросившим бомбы, хотя и по ошибке, на предместья Лондона. Этот факт стал известен немецким журналистам и получил широкую огласку. На следующий день германское агентство DNB сообщало: *«Как мы узнали из компетентных источников, в рамках ведения боевых действий вчера во второй половине дня стартовало подразделение люфтваффе со специальным заданием. Целью этой боевой группы являлись военные объекты и цели, расположенные в ближайших окрестностях британской столицы. Этим люфтваффе намерены доказать, что они могут сбрасывать бомбы там, где захотят, даже в центре Лондона и никакая сила в мире не мо-*

жет им в этом помешать»¹⁵.

Впрочем, в самой британской столице пока царила совершенно мирная атмосфера. Агентство «Рейтер» так описывало ее: *«Немецкие самолеты впервые за эту войну бомбили предместья Лондона, но в лондонском Сити не было видно ни самих самолетов, ни шума их моторов или звука зенитных орудий».* Лондонцы мирно шли на работу, парки были переполнены гуляющими, оживление наблюдалось также около кино и театров. Периодически объявлявшиеся воздушные тревоги не вызывали никакой паники и смятения.

¹⁵ *Алябьев А. Хроника воздушной войны. Стратегия и тактика. 1939—1941 гг. М.: Центрполиграф, 2006. С. 90.*

«Сегодня мы уничтожим вражеские аэродромы»

Днем 16 августа пополненная новыми экипажами и самолетами KG51 «Эдельвайс» под прикрытием тяжелых истребителей Vf-110 из ZG26 наносила удар по английским аэродромам. Первая группа атаковала Редхилл, вторая – Бруклендз, третья – Гатуик. В этом вылете «Юнкерсы» впервые использовали 250-килограммовые фугасные бомбы с взрывателями замедленного действия, а также новые тяжелые зажигательные бомбы Flam 250. На сей раз налет прошел более удачно, чем операция четырехдневной давности. Два из трех аэродромов были серьезно повреждены, только Гатуик уцелел благодаря плохой погоде над целью. При этом все Ju-88 благополучно вернулись на свои базы¹⁶. Столь же успешен был и налет III./KG76 на авиабазу Уэст-Мэллинг, которая в результате полностью вышла из строя на пять суток. Другие четыре аэродрома уцелели только благодаря плохой погоде, стоявшей над ними.

Несколько менее успешным оказался рейд «Хейнкелей» из KG27 «Бёльке» на аэродром Биггин-Хилл. Самолеты сбросили бомбы и повернули обратно, как только их атаковали «Харрикейны» и «Спитфайры» сразу из девяти эскадри-

¹⁶ Дирих В. Указ. соч. С. 63–64.

лий RAF. В данном случае англичанам удалось добиться высокой концентрации истребителей в нужном месте. He-111 прикрывали тяжелые истребители Vf-11 °С, поэтому завязалась упорная схватка. По ее итогам британцы записали на свой счет 22 победы, что минимум втрое превышало их реальные достижения. В то же время бортстрелками «Хейнкелей» были подбиты три «Харрикейна», а «Мессершмиттами» – еще два.

К авиаударам по аэродромам были привлечены и подразделения штурмовиков Ju-87. Около полудня 16 августа над Ла-Маншем в сопровождении «Мессершмитгов» появились 40 «Штук» из StG2 «Иммельман». Достигнув восточной оконечности острова Уайт, «Юнкерсы» разделились. Пять самолетов атаковали РЛС, расположенную возле поселка Вентнор, и прямыми попаданиями вывели ее из строя на неделю.

Остальные 35 Ju-87 направились к аэродрому Тангмер. Сделав круг над целью, «Штуки» одна за другой срывались в пике и почти под прямым углом неслись на свои цели. Затем землю сотряс грохот разрывов. Точность попаданий была невероятной. На авиабазе были уничтожены все ангары, мастерские, автопарк, офицерская столовая и лазарет, а также все до единого самолеты! А это семь «Бленхеймов», 11 «Харрикейнов» и три «Спитфайра» – всего 22 машины. 20 человек погибло, еще 41 получил ранения.

Это был блестящий успех, наглядно продемонстрировав-

ший боевые возможности Ju-87. Однако этот же налет показал и явные слабости. Весьма тихоходные штурмовики на большом удалении от своей базы являлись легкой мишенью для истребителей. Когда «Штуки» собирались в боевой порядок и взяли курс на Францию, их атаковали «Харрикейны» и «Спитфайры», взлетевшие по тревоге с другого аэродрома. В результате англичанам удалось поквитаться за уничтожение Тангмера, сбив девять Ju-87. Еще шесть получили сильные повреждения, но все же смогли дотянуть до своего аэродрома, некоторые – с мертвыми бортстрелками в задней кабине.

Впрочем, и «Юнкерсы», отстреливаясь, смогли сбить четыре «Харрикейна».

18 августа большого успеха добились экипажи Do-17 из KG76 генерала Фрелиха. Им удалось не только поразить английские авиабазы Кинли и Биггин-Хилл, но и уничтожить командный пункт истребительных сил. На Кинли было сброшено свыше 100 фугасных и осколочных бомб, из которых двадцать четыре были оснащены взрывателями замедленного действия. В результате были разрушены три ангара, склад с запчастями и восемь «Харрикейнов». Были выведены из строя водопровод и газопровод. Погибли 12 человек, еще 20 получили ранения. Столб черного дыма, поднявшийся над Кинли, достиг высоты нескольких километров.

Успевшие же подняться в воздух «Харрикейны» так и не смогли добраться до «Дорнье», так как были немедленно ата-

кованы и сбиты Vf-109E из I./JG53¹⁷. Тем не менее III./KG76 потеряла во время этих налетов четыре Do-17Z.

После полудня того же дня за дело снова взялись «Штуки». 28 Ju-87B из I./StG77 гауптмана Майселя атаковали аэродром морской авиации Торни-Исланд в районе Портсмута. Им удалось уничтожить два ангара, несколько других построек и три самолета. Однако «Харрикейнами» из 43 и 601 Sqdn. FAA на сей раз были сбиты десять машин, еще шесть получили серьезные повреждения, одна из которых потерпела аварию при посадке. Немцы потеряли 23 летчика, в том числе семнадцать погибло, включая и командира группы гауптмана Майселя.

Этот налет показал, что «Юнкерсы-87» не годятся для ударов по Англии. Далее авиаудары наносились только двухмоторными бомбардировщиками и истребителями-бомбардировщиками.

В этот же день на бомбардировку британских аэродромов вылетал He-111 Готфрида Леске. Сам он так описывал свои впечатления в дневнике: *«Несколько коротких приказов, и мы знаем свою задачу. На этот раз бомбим аэродромы вокруг Лондона. Поднимаемся в самолет, Ледерер первый, потом Ломмель, потом Зольнер, потом я, а потом обер-лейтенант. Убираем внутрь трап. Нас двадцать. Впереди и позади идут плотные группы самолетов сопровождения. На*

¹⁷ Зефиоров М.В. Асы Второй мировой войны: Британская империя: В 2 т. Т. 2. М.: АСТ, 2004. С. 80–81.

3000 м моросит дождь, но на подходе к Каналу погода улучшается. Настроение у всех приподнятое. Мы знаем, что сегодняшней день ознаменует начало конца. Долгожданное решительное нападение на сердце Британской империи началось. Сегодня мы уничтожим вражеские аэродромы, заводы, самолетные укрытия, военные склады, запасы топлива... Сегодня мы должны уничтожить английскую оборону.

Высоко над нами летят наши маленькие крепьшии «Мессеримитты». Мы уже над Каналом, а немного спустя над целью. Сверху она имеет форму сердца и расположена недалеко от большого шоссе, мы это уже знаем. «Юнкере»¹⁸ впереди нас уже положил свои яйца. Кажется, попали в один из ангаров, но все равно бросили не слишком удачно.

Но в этот момент на нас спикировали «Харрикейны» и «Спитфайры». На какое-то время они, как собаки, сцепились с нашими истребителями, и если бы нам самим не нужно было доделывать свою работу, а также беречь от них свой собственный хвост, то зрелище было бы захватывающим. Было бы здорово купить билет на привязной аэростат поболеть за противников. Но вместо этого надо заботиться о собственной колыхаге.

Зольнер и Ломмель раз за разом предупреждают меня, что «Харрикейн» или «Спитфайр» пытается нас достать. Поэтому я выделяю всякие выражи и трюки. Нет ни малейшей возможности донести бомбовую нагрузку до цели.

¹⁸ Имеется в виду Ju-87.

Покрутились на месте и потом нырнули в облако. Но надо выполнять задание. Когда вынырнули в направлении цели, обнаружили себя в самой гуще такой драки, какой я в жизни никогда не видел. Буквально каждую минуту к нам цеплялся какой-нибудь из «Харрикейнов».

Их было ужасно много. Я не думаю, что самолетов у них больше, чем у нас, пожалуй что нет, во всяком случае, почти столько же. Но у них было то преимущество, что они в любой момент могли приземлиться для заправки и тут же вернуться назад, тогда как наши ребята не могли оставаться постоянно, потому что нужно было надолго уходить за бензином. Наши «Мессеримитты» кружились в воздухе как оси, и я сам несколько раз видел, как отвесно падает «Харрикейн», оставляя за собой столб дыма.

Нам, наконец, удалось сбросить боезапас. Но Зольнер сказал, что мы вряд ли точно попали. Скорее всего, сделали несколько больших дырок в летном поле. Ладно, все равно лучше, чем ничего. Поворачиваем назад и пересекаем Канал. Большинство «Юнкерсов» ушли домой раньше нас, с нами летят многие из наших «Мессеримиттов». Но мы ошиблись, решив, что уже избавились от этих чертовых томми. Пока нет. Над Булонью неожиданно нарвались на «Харрикейны», их где-то от пятидесяти до ста. Очевидно, они рассчитывали захватить нас, бомбардировщиков, одних. Наверное, они сильно расстроились, что все сопровождение идет с нами. Опять закручивается ужасная свара.

Каждую секунду или около того мы видим, как они опрокидываются на спину, сваливаются на крыло или клюют носом, пламя вырывается длинными языками и черная лента дыма сопровождает их падение. Мы прорвались нормально, а на подлете к дому увидели почти всех наших, как они кружат над нашим полем»¹⁹.

Подразделения Do-17 зачастую подходили к своим целям на малой высоте или вообще на бреющем полете. Это затрудняло работу радиолокационных станций, и самолеты зачастую обнаруживались силами ПВО слишком поздно. Так, 19 августа над аэродромом Дебден, на который только что перебазировались с разгромленного Тангмера «Харрикейны» 601 Sqdn. RAF, внезапно появились 30 «Дорнье», которых сами немцы за узкий длинный фюзеляж называли «летающими карандашами». Зенитная артиллерия попросту не успела открыть огонь, и немцы беспрепятственно вывалили из своих люков десятки фугасных и осколочных бомб. В результате были серьезно повреждены четыре истребителя, несколько ангаров и других строений, погибли 18 человек из наземного персонала²⁰.

25 августа люфтваффе произвели массированный налет на южное побережье Англии. Это был один из классических дневных авиаударов, когда большие группы бомбардировщиков прикрывались мощным истребительным эскор-

¹⁹ Леске Г. Я был нацистским летчиком. М.: Центрполиграф, 2004. С. 78–80.

²⁰ Зефиоров М.В. Асы Второй мировой войны: Британская империя. С. 142.

том. Всего в налете участвовало 130 самолетов, которых сопровождали 170 Вf-109 и Вf-110, – в общей сложности 300 машин!

Бомбардировщики летели тремя волнами, каждая из которых должна была атаковать свою цель. Первая группа из 40 He-111 из KG55 шла на Портленд. На подходе к цели их пытались атаковать 12 «Харрикейнов» из 609 Sqn. RAF, но «Мессершмитты» эскорта не дали им сделать этого. В результате все «Хейнкели» прошли над городом ровным строем и сбросили бомбы точно на портовые сооружения.

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.