



# ХРОНИКА ВОЗДУШНОЙ ВОЙНЫ НАД ЕВРОПОЙ

1939–1941 гг.

**XX** военные  
тайны  
века

**Г.В. КОРНЮХИН**

# Геннадий Васильевич Корнюхин

## Хроника воздушной войны над Европой. 1939-1941 гг.

### Серия «Военные тайны XX века»

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=69215695](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=69215695)  
Хроника воздушной войны над Европой. 1939—1941 гг.:  
ISBN 978-5-4484-8871-9*

#### Аннотация

История Второй мировой войны изобилует примерами героического самопожертвования, хитроумного стратегического планирования и беспримерной стойкости. Среди тем, в которых освещаются эти понятия, первое место занимает история противостояния военно-воздушных сил Германии и ее сателлитов с ВВС стран антигитлеровской коалиции.

В этой книге читатель сможет найти много интересной информации о ходе боевых действий авиационных соединений в Европе на начальном этапе войны. Благодаря бережному отношению автора к историческим фактам и опоре на подлинные документы той эпохи, а также легкости изложения материала эта книга будет интересна широкому кругу любителей истории.

В формате PDF А4 сохранен издательский макет книги.

# Содержание

Немецкая авиация в предвоенный период	5
Польша	25
Конец ознакомительного фрагмента.	65

**Геннадий Васильевич  
Корнюхин**

**Хроника воздушной войны  
над Европой. 1939–1941 гг**

© Корнюхин Г.В., 2023

© ООО «Издательство «Вече», 2023

# Немецкая авиация в предвоенный период

В годы Первой мировой войны Германия принадлежала к крупнейшим авиационным державам мира. До окончания военных действий ее заводы изготовили примерно 48 тыс. самолетов, которые с успехом применялись на различных фронтах. Немецкие истребители по своим летным характеристикам зачастую превосходили аналогичные самолеты союзников, а тяжелые бомбардировщики с бомбовой нагрузкой от 500 до 1000 кг, взлетая с аэродромов Германии, были в состоянии достигнуть Лондона. В ноябре 1918 года в составе авиации Германии все еще имелось около 18 тыс. самолетов (в том числе 2500 боевых машин первой линии), а также 30 тыс. авиадвигателей

Потерпев поражение в войне, Германия лишилась своего бывшего могущества. Версальский договор, заключенный в июне 1919 года, запретил немцам иметь военную авиацию, а также вообще изготавливать какие-либо самолеты или закупать их за рубежом. Согласно договору, подлежали уничтожению 15 тыс. самолетов различных типов и 27 тыс. авиационных двигателей. Из 17 тыс. подготовленных за военные годы пилотов 6600 погибли, а 7400 получили ранения либо попали в плен. Таким образом, немцы потеряли практиче-

ски всю боевую авиатехнику и лишились значительной части летного персонала. Немецкая авиационная промышленность, насчитывавшая 35 заводов по производству самолетов и 20 – по изготовлению двигателей, была свернута, а авиашколы – закрыты.

С таким положением дел немецкое руководство, естественно, не смирилось. Так как Германии разрешалось оставить сухопутную армию численностью в сто тысяч человек, в ее составе под руководством начальника Генштаба рейхсвера, генерала фон Зеекта, был вскоре образован авиационный отдел из числа бывших офицеров ВВС, занимавшийся изучением военного опыта минувшей войны. В 1922 году немцам удалось добиться некоторых уступок в области авиации, поскольку союзники разрешили им строить гражданские самолеты, однако с ограниченными летными характеристиками, чтобы воспрепятствовать их использованию в военных целях. Так, скорость подобных самолетов не должна была превышать 170 км/час, полезная нагрузка – 600 кг, потолок должен был составлять не более 4000 м, а дальность полета допускалась не свыше 300 км.

В Германии вновь начали возрождаться авиационные заводы. В 1921 году основал в Дессау свою транспортную компанию Хуго Юнкерс, в 1922 году его примеру последовал Эрнст Хейнкель, начавший строительство авиазавода в Варнемюнде, а затем и Клаус Дорнье, занимавшийся производством гидросамолетов. В 1924 году появился в Бреме-

не авиационный концерн Генриха Фокке и Георга Вульфа, а годом позднее вступил в строй завод «Байерише флюгцойгверке» под руководством Вилли Мессершмитта. Чтобы обойти ограничения союзников, филиалы немецких авиазаводов возникли за границей – в Швеции, Турции, Голландии, Швейцарии и других странах.

Контроль за соблюдением Версальского договора значительно ослаб после смены во Франции правительства Пуанкаре в середине 1924 года, что дало немцам новые возможности в развитии авиации. В соответствии с планами рейхсвера началось массовое обучение летного персонала не только в школах планеризма, но также и в частных и зарубежных авиашколах. Среди крупных частных немецких организаций, занимавшихся подготовкой летчиков, стоит отметить фирму «Sportflug GmbH», действовавшую под вывеской спортивной авиации. Она финансировалась Министерством рейхсвера и имела 10 авиашкол в различных городах Германии. В этих авиашколах проходили летную подготовку также офицеры-резервисты с целью восстановления утраченных навыков управления самолетом. Крупным достижением для немцев стало образование в Министерстве транспорта Германии авиационного отдела, который возглавил майор Эрнст Бранденбург, бывший командир 3-й эскадры тяжелых бомбардировщиков, известной своими налетами на Лондон. Его назначение было связано с определенным риском из-за непредсказуемой реакции на это союзников.

1 апреля 1925 года авиационный отдел обзавелся собственной летной школой гражданской авиации, основанной в Берлине под названием «Staaken Deutsche Verkehrsfliegerschule – DVS». Ее курсанты составили костяк летного персонала будущей «Люфтганзы».

Когда в 1926 году союзники окончательно сняли ограничения в строительстве немецких гражданских самолетов, в Германии уже имелась довольно развитая авиационная промышленность. Были предприняты и очередные шаги в развитии ВВС. Под предлогом оказания помощи полицейским формированиям немцы добились разрешения обучать до 10 военных летчиков в год. Всемерно расширилась в стране сеть планерных школ, дающих будущим пилотам крепкие начальные навыки летного мастерства.

Очередной этап в развитии немецкой авиации наступил с созданием в 1926 году авиакомпания «Люфтганза», объединившей несколько обанкротившихся частных предприятий. Если до этого гражданские самолеты Германии совершали регулярные рейсы только в страны Восточной Европы, то теперь их маршруты были проложены и на Запад, причем полеты нередко осуществлялись в сложных погодных условиях, днем и ночью. При широкой поддержке правительства «Люфтганза» также занялась обучением будущих военных летчиков в собственных авиашколах, количество которых за год возросло до семи. Отбор был весьма жестким. Из числа желающих поступить в летные школы «Люфтганзы» при-

нимались примерно 26 из 1000 человек, преимущественно с законченным средним образованием. Обучение продолжалось 3–4 года, в течение которых курсанты налетывали около 20 тыс. км над сушей и морем. В будущем они составили основу бомбардировочной и разведывательной авиации люфтваффе. Еще свыше 4500 немецких пилотов до 1933 года прошли обучение в спортивных летных школах.

В 1927 году появился первый немецкий мобилизационный план, предусматривавший создание девяти разведывательных авиаэскадрилий (т. н. «курьерских») в семи военных округах на основе гражданской техники «Люфтваффе». Транспортные самолеты гораздо проще было переделать в военные, чем имеющиеся легкие спортивные и учебные машины. Следующий план мобилизации, разработанный в 1931 году, предполагал создание уже 13 разведывательных эскадрилий, а кроме того, еще 6 истребительных эскадрилий, а также 3 эскадрильи ночных бомбардировщиков. Всего в их состав должно было входить около 150 самолетов первой линии и 50 – резервных. К этому времени уже полным ходом шла разработка опытных образцов авиационной техники. В 1932 году поступили на испытания истребители Ar.65 и He.49, ближние разведчики He.45 и He.46, поплавковый гидросамолет He.59, двухмоторный бомбардировщик Do.11, а также широко известный в дальнейшем транспортный самолет Ju.52.

Все эти меры дали возможность Германии сохранить свою

авиапромышленность, все еще нуждавшуюся в значительном финансировании. Однако настоящий толчок в развитии она получила только после прихода к власти Гитлера, «теоретика крестового похода» против коммунизма. Эта теория пришлась по душе западным политикам, и они закрыли глаза на возрождение немецкого милитаризма. Статьи Версальского договора были окончательно забыты, и Германия приступила к строительству сильной армии, включавшей в себя также бронетанковые войска и ВВС. Резко возросло и строительство военных самолетов. Если в 1931 году их в Германии было построено всего 19, то спустя два года это количество возросло до 368.

*Таблица № 1*

### **Производство военных самолетов в Германии в период с 1931 по 1939 год**

Годы	1931	1933	1935	1936	1937	1938	1939
Количество самолетов	19	368	3183	5112	5606	5235	8295

С точки зрения экономики в период с 1921 по 1931 год на развитие немецкой авиации было выделено 84 млрд немецких марок, а уже в 1934 году на строительство авиапромышленности немцы затратили 211 млрд марок, в 1935 году – около 500 млрд марок, а в 1936 – свыше 980 млрд. Число работников авиационной промышленности Германии возросло с 398 человек в 1933 году до 53 865 к началу 1935 года, а

в конце 1938 года их число составили 293 000 человек. Среди авиационных фирм лидирующие места заняли предприятия «Арадо», «Дорнье», «Хейнкель», «Хеншель», «Юнкерс» и «Мессершмитт».

Согласно плану Мильха, количество военных самолетов в Германии к 30 сентября 1935 года должно было достигнуть 4021. В это число входили 822 средних бомбардировщика и 51 пикирующий, в качестве которых рассматривались Do.11, Do.23, Ju.52 и He.50. Одновременно планировалось строительство 126 аэродромов, 27 баз морской авиации, а также значительное количество складов снабжения оборудованием и боеприпасами.

Однако при значительном расширении производственной программы строительства боевой техники немцы столкнулись с очевидной проблемой модернизации заводов в связи с освоением новых технологий изготовления сложных агрегатов конструкций. А кроме того, Германия имела очень слабую сырьевую базу. Пришлось срочно налаживать экономические отношения с различными странами. Основными поставщиками алюминия в Германию стали Венгрия и Югославия, железную руду ввозили из Швеции (в 1938 году ее поставки руды покрывали около 40 % немецких потребностей). Очень большую роль в развитии военной промышленности Германии сыграли Великобритания и США, предоставившие немцам кредиты на льготных условиях. Например, Англия в 1935 году поставила в Германию медь на сум-

му около 6770 тыс. марок, что составляло более трети всего немецкого импорта меди. Она же, наряду с Канадой, служила основным поставщиком никеля. Немецкая армия остро нуждалась в бензине, однако ближайшие нефтяные скважины в Румынии находились под контролем французских и британских предприятий, а выпуск синтетического топлива еще только налаживался. На помощь пришла американская фирма «Стандарт ойл» – ее поставки нефти в Германию не прекращались даже после начала Второй мировой войны, с той лишь разницей, что осуществлялись они через франкистскую Испанию. Из США ввозился также вольфрам.

Не следует забывать и англо-американские инвестиции в немецкую промышленность. Только американские вклады в немецкую экономику в 1941 году достигли цифры около 500 млн долларов! На территории Германии имелось несколько десятков филиалов различных предприятий стран Запада.

Активно помогали западные страны немцам и в непосредственных закупках вооружения, в числе которого были самолеты и двигатели. Так, в 1934 году в Великобритании были приобретены немцами около 200 новейших авиамоторов Роллс Ройс «Кестрель» и лицензия на их производство. Еще 80 моторов новейшего образца поставила в Германию английская фирма «Армстронг Сидли». Американская компания «Прагг энд Уитни» продала немцам в 1934 году 420 авиадвигателей «Хорнет», а также лицензию на их

производство. В результате в 1935 году 11 различных типов немецких самолетов оснащались английскими или американскими моторами.

Территориально немецкие ВВС в 1935 году делились на шесть воздушных округов (Luftkreiskommando): I – Кенигсберг, II – Берлин, III – Дрезден, IV – Мюнстер, V – Мюнхен, VI – Киль. В 1937 году появился VII воздушный округ – Брауншвейг, а в 1938 году, после присоединения Австрии, и VIII – Вена. Это было сделано для удобства снабжения, обучения персонала и технического обслуживания военной авиации.

На вооружении люфтваффе в конце 1935 года находились истребители-бипланы «Хейнкель» He.51, «Арадо» Ar.64 и Ar.65, бомбардировщики «Дорнье» Do.11, Do.23, «Юнкерс» Ju.52 и He.50, ближние разведчики He.45 и He.46, гидросамолеты «Дорнье Валь», He.60, He.59 и He.38, а также различные учебные и связные самолеты. Все это была переходная и быстро устаревающая техника. Истребители-бипланы в развитых странах мира постепенно вытесняли более скоростные монопланы, тихоходные бомбардировщики «дорнье» с открытыми кабинами экипажа имели невысокую боевую ценность, а «Юнкерс-52» отличался от транспортного самолета всего лишь наличием двух стрелковых точек (верхней – открытой, и нижней – выдвигной) и импровизированными бомбовыми отсеками в фюзеляже. Поэтому следующим шагом немецкого командования люфтваффе ста-

ло форсирование разработки современных образцов боевых машин, способных по летным характеристикам превосходить аналогичные самолеты других стран мира.

Наилучшая ситуация в этом деле сложилась с бомбардировщиками, так как большинство из них уже разрабатывалось с начала 30-х годов под видом пассажирских самолетов, заказанных авиакомпанией «Люфтганза». В конце 1934 года были уже облетаны двухмоторные цельнометаллические монопланы с убирающимся шасси «Юнкерс» Ju.86 и «Дорнье» Do.17, а зимой следующего года впервые поднялся в воздух опытный экземпляр самолета «Хейнкель» He.111. Велись в Германии работы и по созданию стратегических четырехмоторных бомбардировщиков в рамках так называемой программы «уралбомбер», сторонником которой выступил начальник штаба люфтваффе того времени – генерал Вальтер Вевер. Однако в конце концов она была закрыта из-за высокой стоимости, а также отсутствия двигателей большой мощности. Тем не менее два опытных образца таких самолетов, Ju.89 и Do.19, все же успели в конце 1936 года поступить на испытания.

Ju.86 разрабатывался под руководством Эрнста Цинделя, который впервые отступил от привычной концепции самолетов Юнкерса с гофрированной обшивкой. Новый бомбардировщик получил овальный фюзеляж и двухлонжеронное крыло, обшитые гладкими металлическими листами. После некоторых доработок для улучшения устойчивости

в полете этот самолет был запущен в серию и выпускался в нескольких вариантах. Так, Ju.86D выпуска 1936 года оснащался двумя дизельными моторами «Jumo-205C» мощностью по 580 л.с., имел максимальную скорость 323 км/час и был способен нести бомбовую нагрузку массой до 1000 кг. Стандартное оборонительное вооружение составляли три пулемета винтовочного калибра. Основным недостатком этой машины являлись капризные двигатели, доставлявшие немало проблем в полете и обслуживании.

Любопытно, что Do.17 вначале проектировался в качестве исключительно пассажирского (почтово-курьерского) самолета, рассчитанного на шесть посадочных мест. Однако из-за узкого фюзеляжа он плохо подходил для гражданских целей: пассажирские кабины оказались тесными и неудобными (одна из них размещалась в передней части фюзеляжа за кабиной пилотов, где два кресла были расположены по направлению полета, а вторая – в середине фюзеляжа, где пассажиры попарно сидели вдоль бортов спиной к окнам). Даже добраться до этих кабин при посадке было довольно затруднительно. «Люфтганза» отказалась принять этот самолет, однако из-за довольно высокой для того времени скорости он заинтересовал военное ведомство и вскоре был переделан в бомбардировщик. На месте первой пассажирской кабины расположился стрелок-радист, а во второй разместили бомбоотсек (либо фотоаппаратуру в варианте разведчика). Серийный самолет Do.17E с двигателями BMW V1 7,3 жид-

костного охлаждения мощностью по 750 л.с. развивал максимальную скорость 355 км/ час и мог нести до 500 кг бомб.

Упор при создании He.111 делался на чистоту аэродинамических форм. Поэтому овальный фюзеляж был тщательно зализан, а крыло и хвостовое оперение получили ярко выраженный эллиптический контур с целью уменьшения индуктивного сопротивления в полете. Поэтому уже при первых испытаниях самолет, оснащенный моторами BMW V1 6.0Z мощностью по 690 л.с., показал скорость до 347 км/час, то есть не уступал по этому показателю истребителям-бипланам того времени. А кроме того, вместительный фюзеляж позволял разместить в нем до 1500 кг бомбовой нагрузки! Тем не менее первые серийные самолеты He.111А показали гораздо более низкие летные данные, особенно с полной нагрузкой, и поэтому были отвергнуты командованием люфтваффе и проданы в Китай. Причина заключалась в двигателях недостаточной мощности, не способных компенсировать возросший вес самолета с полным боевым оснащением. Проблему удалось решить с налаживанием выпуска новых моторов DB.600 мощностью около 1000 л.с. С этими двигателями бомбардировщик He.111В-1, поступивший на вооружение в начале 1937 года, показал максимальную скорость 360 км/час.

Заказ на разработку скоростного истребителя-моноплана с целью замены устаревших бипланов немецкие фирмы получили в 1934 году, а в середине следующего года был

облетан опытный самолет «Мессершмитт» Вf.109, одержавший победу в состоявшемся конкурсе. Он имел все основные технические новинки того времени – цельнометаллическую конструкцию с работающей обшивкой, убирающееся шасси, закрытый фонарь кабины пилота и крыло, оснащенное предкрылками и щелевыми закрылками. В качестве двигателя планировалось использовать перевернутый 12-цилиндровый мотор фирмы «Даймлер-Бенц», однако в силу ряда причин первые варианты самолета оснащались двигателем «Jumo-210» мощностью около 700 л.с. С этой силовой установкой максимальная скорость нового немецкого истребителя составляла 460 км/час. На 100 км больше, чем у стандартного истребителя-биплана люфтваффе He.51. Вооружение серийного «Мессершмитта» Вf.109В состояло из трех или четырех пулеметов калибра 7,92 мм, расположенных в крыле и передней части фюзеляжа.

Мятеж против республиканского правительства в Испании, разделивший страну на два враждебных лагеря, привел к гражданской войне, что, в свою очередь, создало люфтваффе благоприятные условия для приобретения боевого опыта и проверки в боях новых образцов авиационной техники. Уже через неделю после начала мятежа в Испанию убыли истребители He.51 и бомбардировщики Ju.52. Последние вначале использовались в качестве транспортных самолетов. В ноябре 1936 года в Испании из числа немецких военнослужащих был сформирован «Легион Кондор» под командова-

нием генерал-майора Хуго Шперрле, в состав которого вошли истребительные, бомбардировочные и разведывательные эскадрильи. С февраля следующего года эти подразделения начали комплектоваться самыми современными немецкими самолетами.

Среди бомбардировщиков Германии лучше всего проявил себя в боевой обстановке He.111 – благодаря сравнительно высокой скорости эти машины часто действовали без сопровождения. Противостоять им могли в воздухе только республиканские истребители-монопланы И-16, однако их вооружения, состоящего из двух или четырех пулеметов винтовочного калибра, было явно недостаточно для гарантированного уничтожения прочного цельнометаллического самолета. Аутсайдером оказался бомбардировщик Ju.86 – из пяти участвовавших в военных действиях самолетов республиканцы сбили четыре.

Хорошие отзывы получил истребитель Мессершмитта – Vf.109, сражавшийся на равных с И-16 и превосходивший все остальные типы республиканских самолетов. Нарекания пилотов вызывали только двигатель недостаточной мощности и слабая с точки зрения прочности конструкция хвостового оперения.

Необходимо упомянуть еще о двух типах самолетов, боевая карьера которых началась в составе «Легиона Кондор», – речь идет о пикирующих бомбардировщиках Hs.123 и Ju.87. Биплан Hs.123, разработанный фирмой «Хеншель», впер-

вые поднялся в воздух весной 1935 года, а осенью 1936 года первые самолеты этого типа появились в строевых частях. Созданный в качестве замены He.50, новый пикировщик Hs.123 оснащался девятицилиндровым двигателем BMW 132 мощностью 880 л.с. и на внешних подвесках мог нести четыре бомбы весом по 50 кг. Хотя самолет имел уже довольно устаревшую аэродинамическую схему, однако он обладал достаточным запасом прочности для пикирования под углом до 80 градусов. В боях на стороне мятежников принимали участие 18 – Hs.123, однако использовались они только в качестве штурмовых самолетов. Такая же ситуация сохранялась и в дальнейшем. Интересно, что эти устаревшие уже в момент своего появления бипланы находились на вооружении люфтваффе вплоть до 1944 года.

Для атак с пикирования у немцев имелся гораздо более подходящий самолет, печально известный позднее союзникам под названием «штука».

Это был «Юнкерс» Ju.87 – цельнометаллический моноплан с изогнутым крылом типа обратная «чайка», серийно выпускавшийся с января 1937 года. Первые его варианты оснащались двигателем «Jumo-210» мощностью 640 л.с., развивали скорость до 318 км/час и несли бомбовую нагрузку весом до 500 кг. Бомба весом 250 или 500 кг располагалась на выдвижной трапедии под фюзеляжем. Осенью 1937 года три бомбардировщика Ju.87A-1 впервые были использованы в боях под Теруэлем, а затем участвовали в бит-

ве над Эбро и в каталонском наступлении. Применялись они очень осторожно, и поэтому встреч с истребителями противника не имели. Главной их задачей была проверка теории бомбометания с пикирования в боевых условиях.

Война в Испании показала, что для поддержки войск на поле боя необходимы главным образом легкие и средние бомбардировщики, а тяжелая авиация использовалась лишь эпизодически для бомбардировок по площадям и террористических налетов. Поэтому практически единственным немецким четырехмоторным бомбардировщиком стал «Фокке-Вульф» Fw.200 «Кондор», построенный в количестве 252 экземпляров в качестве базового морского самолета для действий в Атлантике. Все бомбардировщики Ju.52, применявшиеся в качестве тяжелых, были вновь переоборудованы в транспортные машины.

С учетом опыта, накопленного в боях, в 1938 году подверглись модернизации средние бомбардировщики Do.17 и He.111, получившие в первую очередь так называемые кабины «полного обзора» в передней части фюзеляжа, где располагался весь экипаж и монтировалось оборонительное стрелковое вооружение. В результате значительно упростилось взаимодействие членов экипажа в полете, а в случае ранения каждому из них можно было легко оказать медицинскую помощь. Улучшилось бронирование машин, усилилось стрелковое вооружение и возросла скорость полета в связи с установкой более мощных двигателей. Бомбардиров-

щик Ju.86 был снят с производства, а все силы фирмы «Юнкерс» направили на разработку двухмоторного пикирующего самолета Ju.88.

В августе 1938 года в Германии началось формирование пяти групп штурмовой авиации, сторонником которой выступил полковник Вольфганг фон Рихтгофен, начальник штаба «Легиона Кондор». Эти подразделения получили на вооружение самолеты Hs.123 и Ju.87. Пикировщик Ju.87 был значительно доработан – его новый вариант (В-1) имел фюзеляж более изящной формы, новый фонарь кабины экипажа и аэродинамически улучшенные обтекатели основных стоек шасси, на одном из которых вскоре разместили сирену, оказывающую сильное деморализующее воздействие на войска противника во время пикирования самолета.

Стандартным одноместным истребителем люфтваффе стал «Мессершмитт» Vf.109 – его летные характеристики значительно повысились после установки нового мотора «Даймлер-Бенц» DB.601 взлетной мощностью 1050 л.с. Конструкцию хвостового оперения усилили за счет установки подкосов стабилизатора. В таком виде истребитель Vf.109Е-1 имел максимальную скорость 548 км/час и безраздельно господствовал в испанском небе. Всего в течение боевых действий в Испании немецкие летчики доложили о 277 сбитых вражеских самолетах.

Кроме того, в 1938 году было развернуто серийное производство тяжелого двухмоторного истребителя Vf.110 – его

предполагалось использовать в качестве многоцелевой машины для решения широкого спектра задач – от дальнего сопровождения бомбардировщиков и патрулирования вдали от своих баз до уничтожения точечных морских и наземных целей. В связи с этим даже появился специальный термин – *zerstorerflugzeug*, то есть самолет-разрушитель. Он отличался довольно мощным вооружением, состоявшим из двух 20-мм пушек и пяти 7,92-мм пулеметов.

С точки зрения тактики были отработаны боевые порядки в полете – особенно это касалось штурмовой и истребительной авиации. В частности, истребители стали летать парами, а звено, соответственно, состояло из четырех самолетов. Для увеличения продолжительности полета в зоне боевых действий использовались запасные импровизированные площадки, так называемые аэродромы «подскока». Штурмовики при атаках наземных целей применяли оборонительный круг, что позволяло непрерывно воздействовать на вражеские войска и вместе с тем отбиваться от атакующих истребителей. Далеко не последнюю роль играло взаимодействие с собственной пехотой – для наведения авиации в составе пехотных частей находились представители люфтваффе.

«Легион Кондор» прекратил свое существование весной 1939 года, когда закончилась гражданская война в Испании. К этому времени численность боевого состава люфтваффе значительно возросла. В марте 1938 года Германия аннекси-

ровала Австрию, задействовав при этом около 400 боевых самолетов, в том числе около 160 транспортных для доставки солдат в Вену. Мобилизация австрийцев позволила увеличить немецкую армию, а кроме того, в окрестностях Вены имелся завод, на котором наладили выпуск истребителей Bf.109.

В преддверии мюнхенского кризиса, 1 августа 1938 года, в составе немецких ВВС имелось 2928 самолетов, в том числе 1157 обычных и 207 пикирующих бомбардировщиков, 643 истребителя, 173 штурмовика, 197 дальних и 285 ближних разведчиков, а также прочие морские и транспортные машины. Для обучения экипажей и передачи им боевого опыта были созданы авиационные дивизии, точнее центры углубленной военной подготовки. Мюнхенский договор предоставил фашистской Германии еще большие возможности повышения военного потенциала. С молчаливого согласия правительств Англии и Франции, немцы весной 1939 года оккупировали Чехословакию – страну сравнительно развитую в военном отношении. Здесь Германии достался целый ряд крупных промышленных предприятий, в том числе заводы по производству самолетов и двигателей.

Летом 1939 года в Германии производилось уже более 700 самолетов ежемесячно, а немецкая промышленность насчитывала 51 самолетостроительный завод и 17 предприятий по изготовлению авиадвигателей, на которых работало около 170000 рабочих и служащих.

К моменту начала Второй мировой войны в люфтваффе насчитывалось 3368 боевых самолетов первой линии, среди которых было:

- 1180 средних бомбардировщиков (400 – He.111H, 349 – He.111P и 38 – He.111E, 214 – Do.17Z, 121 – Do.17M и 40 – Do.17E, а также 18 – Ju.88A);

- 366 пикирующих бомбардировщиков (339 – Ju.87B и 27 штабных Do.17M);

- 1084 одномоторных истребителя (631 – Vf.109E, 389 – Vf.109D и 36 – Vf.109C, а также 28 – Ar.68E);

- 95 двухмоторных истребителей (68 – Vf.11 °C и 27 – Vf.110B);

- 262 самолета дальней разведки (251 – Do.17P и 11 – Do.17F);

- 342 ближних разведчика (257 – Hs.126A и Hs.126B, 64 – He.46 и 21 – He.45).

В общее число входили также 252 самолета морской авиации, в том числе 226 исправных, и 552 транспортных, преимущественно Ju.52. Кроме того, Германия располагала еще резервной и вспомогательной авиацией и сравнительно мощной зенитной артиллерией, насчитывавшей 2600 тяжелых орудий, 6700 средних и легких, и 3000 прожекторов.

# Польша

«1 сентября 1939 года нас разбудили еще в сумерках. Что готовила нам судьба? Приехав на аэродром, мы явились в барак для обсуждения задания. Приказ гласил: уничтожить цели на военном аэродроме в Кракове. В составе группы – руководство (штаб группы) и две эскадрильи. Время атаки уже известно, а после нас ту же цель должны были атаковать обычные бомбардировочные части. Взлет предполагалось начать с первыми лучами солнца.

Курс взяли на юг, чтобы как можно дольше лететь незамеченными над территорией рейха, набирая высоту. На 1000–1500 м наткнулись на сплошную облачность. Так как налет планировалось выполнять с высоты 3000–3500 м, нашему подразделению пришлось пересечь эти облака. Не очень простая задача, потому что Ju.87В был плохо приспособлен к слепым полетам. Группа вошла в облака, и вокруг стало, как в бане. Я видел лишь своих звеньевых ведомых, остальных потерял. За облаками оказалось чистое небо... На западе, наконец, заметили краковский аэродром. На нем пожары и сильный дым. Мы заняли боевой порядок и двинулись к намеченным целям. Самолеты пикировали один за другим. У моего звена имелась специальная задача – уничтожить гараж автомобилей аэродромного обслуживания. Налет должен был полностью вывести аэродром из строя, как военный

объект. После сброса бомб с высоты около 700 м выходим из пикирования и летим с набором высоты в западном направлении, курсом на рейх. Стрелки прибора уже показывали высоту около 1000 м, и в этот момент замечаю справа внизу, то есть к северо-западу от Кракова, полевой аэродром и кружащиеся над ним польские самолеты. Очевидно, это были истребители, которые после выполнения задания заходили на посадку.

Вдруг неожиданно обнаруживаю перед собой одиночный Ju.87. И также внезапно для меня его атакуют два польских истребителя типа PZL P.24 (на самом деле это были P.11с. – *Примеч. авт.*), следующих в направлении его полета. Моим сиюминутным порывом являлось оказание помощи атакованным коллегам. Нужно было добавить газу, чтобы сократить дистанцию и занять позицию для стрельбы. Я поймал в прицел летящий с правой стороны польский истребитель и затем дал первую в этой войне очередь из пулеметов – без заметного для себя результата. Решил атаковать второй раз. Для этого необходимо было вначале набрать немного высоты. После второй очереди заметил, как мои трассирующие пули попали в кабину польского пилота, но никакой реакции на это опять не было. Когда я прицелился в третий раз и открыл огонь, атакованный мной самолет взорвался. Ничего не могу сказать о польском пилоте – погиб ли он, или выброшился с парашютом.

Мое внимание, естественно, привлек второй вражеский

самолет. Когда я приблизился к нему на дистанцию стрельбы, он сделал элегантный разворот влево вверх, повернул назад, и больше его я уже не видел...»

Польскими пилотами, атакованными немецким фельдфебелем Франком Ньюбертом из состава 2./StG 2, были капитан М. Медвецкий и подпоручик В. Гнышь из 121-й эскадрильи дивизиона армии «Краков». В седьмом часу утра пара их истребителей поднялась по тревоге в воздух с полевого аэродрома Балице. В скоротечной схватке со «штукой» погиб капитан Медвецкий. Гнышь, выйдя из-под удара, продолжил полет и через некоторое время увидел внизу два бомбардировщика Do.17E из KG 77, отставших от своей группы и летевших в направлении Краков – Олькуш. Польский летчик принял бой, и спустя несколько минут обе фашистские машины уже догорали на земле. Истребитель P.11c и два немецких бомбардировщика Do.17E стали первыми сбитыми самолетами во Второй мировой войне.

Шел первый день войны. На пути немецкой военщины к новому мировому порядку стояла Польша, имевшая технически слабо оснащенные вооруженные силы. Не уделялось в предвоенные годы достаточного внимания и польским ВВС, игравшим в армии второстепенную роль. Согласно доктрине Верховного командования Польши, военная авиация должна была использоваться, прежде всего, для разведки в интересах Генерального штаба и руководства отдельных армейских группировок. Соответственно определялось и количе-

ство боевых самолетов в частях, 54 % которых составляли разведчики.

Все это являлось результатом «исторических» взглядов польского правительства на случай будущей войны, в которой главная роль отводилась пехоте, кавалерии и артиллерии. В этом была причина недооценки таких технически оснащенных родов вооруженных сил, как танковые войска и авиация. А итогом такого положения дел стало явно недостаточное финансирование строительства и совершенствования боевой авиационной техники. Если в середине 30-х годов Германия тратила на авиацию 33 % военного бюджета, Англия – 32 %, Франция – 24 %, то Польша – всего лишь 10 %. А по затратам на одного военнослужащего ВВС Польша в 50 раз отставала от Германии. Средний уровень польских авиачастей количественно и качественно находился далеко позади от уровней развития авиации крупнейших европейских государств.

После окончания Первой мировой войны польское правительство долгое время обходилось закупками самолетов во Франции. Первые серийные самолеты польской конструкции появились только в начале 30-х годов. Среди них были: истребитель P.7 (его усовершенствованный вариант – P.11), вспомогательный самолет «Люблин» R-XIII и разведчик-бомбардировщик PZL-23 «Карась». Ведущую роль в развитии польской авиапромышленности в те годы играл генерал Людомил Райский, руководитель авиационного депар-

тамента. В 1934 году он выступил сторонником разработки современного бомбардировщика PZL-37 «Лось», а также двухместного многоцелевого истребителя PZL-38 «Вилк». Это был уже несомненный прогресс в развитии польской авиации, хотя и не полностью отвечавший потребностям страны.

В 1936 году, когда вспыхнула гражданская война в Испании, польские ВВС располагали 44 эскадрильями, насчитывавшими 417 боевых самолетов. В связи с ростом международной напряженности из-за агрессивной политики фашистских государств, в польском правительстве наконец приступили к разработке плана совершенствования вооруженных сил. В июне 1936 года Райский предложил план строительства авиации, предусматривавший увеличение количества бомбардировочных эскадрилий до 63 (378 бомбардировщиков), но по причине ограниченного военного бюджета этот план в июле уменьшили наполовину. В соответствии с новой программой, в апреле 1942 года польская авиация должна была состоять из 87 эскадрилий, в том числе 27 бомбардировочных, 26 истребительных и 34 разведывательных (всего 708 самолетов). Кроме того, предусматривался резерв 100 %, повышавший общее количество боевых машин до 1416. Однако уже в октябре количество самолетов первой линии было уменьшено в программе до 688. Таким образом, и далее, вопреки намерениям, авиапромышленность продолжала ощущать хронический недостаток финансовых

средств. Вместо первоначально предусмотренных сумм, планировавшихся на каждый отдельный год, постоянно выделялось меньшее количество средств, чем было необходимо. Это стало причиной нереальности принятых решений и растягивания шестилетнего плана на десятилетний – до 1946 года.

Так же нелепо обстояло дело и с авиационной техникой, поступавшей на вооружение. Бомбардировочные эскадрильи предполагалось оснастить самолетами PZL-37 «Лось», истребительные и линейные – PZL-38 «Вилк», а эскадрильи ближней разведки – RWD-14 «Цапля».

«Лось» был удачной конструкцией, но его производство началось только в 1938 году, а уже в 1939-м, когда Райско-го сменил на посту руководителя авиации генерал Йозеф Зайонц, было и вообще ограничено до 126 машин. Двух-моторный «Вилк» оказался слишком тяжелым, и к тому же имел капризные двигатели. Таким образом, истребительный вопрос оказался весьма проблематичным. В 1937 году Райский предоставил заказ авиапромышленности на разработку прототипа одномоторного легкого бомбардировщика PZL-46 «Сум», улучшенного варианта «Вилка» под обозначением PZL-48, а также нового истребителя PZL-50 «Ястреб». Но прототипы «Сума» и «Ястреба» оказались готовы лишь в начале 1939 года, а PZL-48 опаздывал еще на год. Истребитель «Ястреб» к тому же имел чересчур много недостатков, что задерживало его серийное производство. Особенно

слабым его местом являлся маломощный двигатель, сильно снижавший максимальную скорость и скороподъемность самолета. Оставляла желать лучшего и маневренность этого истребителя.

Тем временем, после завершения аннексии Австрии и оккупации территории Чехословакии, становилось ясно, что следующей жертвой немецкой агрессии будет Польша. Пакт о ненападении, разорванный Гитлером в апреле 1939 года, был явным тому доказательством. В преддверии войны польское правительство предприняло последние судорожные усилия по укреплению своих ВВС. В Англию и Францию выехали военные миссии, которые заключили договоры на поставку зарубежных истребителей и легких бомбардировщиков (генерал Зайонц надеялся получить 160 французских истребителей «Моран-Солнье» MS.406, 11 «харрикейнов», один «спитфайр» и около сотни английских бомбардировщиков «Фэйри Бэттл»). Одновременно было подано предложение о задержке в стране самолетов PZL-43B, производимых на экспорт в Болгарию, поскольку авиапромышленность Польши, способная выпускать современные для того времени машины, из-за отсутствия государственных заказов вынуждена была спасаться путем заключения контрактов с зарубежными заказчиками. Но это предложение отвергли, и техника, которой так не хватало в сентябрьском небе, продолжала уходить за рубеж. Последнюю партию PZL-43B в ящиках война застала в Варшаве, где оформлялись докумен-

ты на ее отправку. Из заказанных иностранных самолетов в Польшу не попал ни один. Как итог, польская авиация вступала в бой с хорошо вооруженным противником, имея в основном устаревшую и изношенную боевую технику.

Положительный результат дали лишь организационные меры, предпринятые руководством польского государства для защиты своей страны от неминуемого нападения. 24 августа 1939 года началась скрытая кадровая мобилизация войск. За короткий срок удалось полностью подготовить полевые аэродромы, и к 31 августа, когда была объявлена всеобщая мобилизация, самолеты первой линии скрытно расконцентрировали и замаскировали на 90 тактических аэродромах, расположение которых оказалось неизвестным Германии. С этого момента прекратили свое существование польские авиационные полки смешанного состава, а основными боевыми подразделениями стали дивизионы и эскадрильи. Эскадрилья насчитывала 9—12 самолетов, а дивизион состоял преимущественно из двух эскадрилий.

Все 397 самолетов польской военной авиации первой линии были поделены между ставкой Верховного командования и армейскими группировками. В непосредственное подчинение Генштаба перешли вновь сформированные истребительная (44 – P.11 и 10 – P.7a) и бомбардировочная (36 самолетов PZL-37 «Лось» и 50 – PZL-23 «Карась») бригады. Сухопутные армии «Поможе», «Познань», «Лодзь» и «Кракков» получили в свое распоряжение по одному дивизио-

ну истребителей, по одной разведывательной эскадрилье, по две эскадрильи ближних разведчиков, одному звену связных самолетов и по одной роте привязных аэростатов. Армия «Модлин» на севере и отдельная оперативная группа «Нарев» имели в своем составе по одной истребительной эскадрилье, одной – разведывательной, одной – ближних разведчиков, а также по одному звену связи и общим числом три роты аэростатов (2 – в армии «Модлин», 1 – в ООГ). Южная армия «Карпаты» располагала лишь одной эскадрилей разведчиков и одной – истребителей.

*Таблица № 2*

**Боевой состав польской авиации первой линии по состоянию на 1.09.1939 г.**

Назначение самолетов	Название самолетов	В том числе			
		Боевые части	Резерв	Учебные части	Ремонт
Истребители	P.11a/c	129	7	6	30
	P.7a	30	10	40	25
Разведчики	PZL 23A «Карась»	—	—	25	10
	PZL 23B «Карась»	118	10	5	35
Бомбардировщики	PZL 37 «Лось»	36	20	15	6
	LWS 4 «Зубр»	—	5	10	—
Ближние разведчики	Люблин R XIII/D	48	30	30	35
	LWS «Цапля»	35	10	—	15
Всего		397	92	131	156

Немецкое военное командование привлекло для нападения на Польшу два воздушных флота. 1-й воздушный флот

под командованием генерала А. Кессельринга должен был осуществлять поддержку группы армий «Север», наступавшей из Померании и Восточной Пруссии, а 4-й воздушный флот А. Лера выделялся для взаимодействия с группой армий «Юг», являвшейся основной ударной силой немецких войск вторжения. Кроме того, эти воздушные флоты были усилены отдельными авиачастями двух оставшихся флотов. Некоторые авиационные соединения имели и строго определенную задачу. Так, если на входившую в состав 4-го флота 2-ю воздушную дивизию под командованием генерала Б. Лерцера возлагалась задача действовать в интересах всей группы армий «Юг», то воздушным силам специального назначения во главе с бароном фон Рихтгофеном поручалась особая миссия: прикрыть 10-ю танковую армию – передовую силу немецкого наступления.

Всего против Польши было выставлено свыше 1900 самолетов, в том числе:

- 682 бомбардировщика (в основном He.111, некоторое количество Do.17 и около 30 Ju.86),
- 300 пикирующих бомбардировщиков Ju.87,
- 30 штурмовиков «Хеншель» Hs.123,
- 197 истребителей Vf.109 вариантов «С», «D» и «E-1»,
- 95 тяжелых истребителей Vf.110,
- 219 ближних разведчиков (в основном Hs.126, несколько He.45 и He.46),
- 158 дальних разведчиков Do.17P,

самолеты морской авиации (среди них около 60 – Ju.87 и 20 – He.111).

В воздушной войне против Польши основная роль отводилась немецкой бомбардировочной авиации, которая должна была в первые дни боев массированными ударами подавить ВВС противника на аэродромах, чтобы затем в условиях полного господства в воздухе обрушиться на польские сухопутные войска «всей массой воздушных наступательных сил». Одновременно бомбардировками транспортных магистралей предполагалось сорвать всеобщую мобилизацию в стране и нарушить связи между армейскими группировками. Кроме того, составной частью оперативного плана являлось проведение террористических налетов на крупные польские города. Эти действия под кодовым обозначением «Вассерканте» («Побережье»), планировались руководством люфтваффе под впечатлением «опыта» Герники в целях деморализации мирных жителей.

Вторая мировая война началась 1 сентября 1939 года в 4 часа 30 минут. За пятнадцать минут до общего наступления звено пикировщиков Ju.87 под командованием оберлейтенанта Бруно Диллея атаковало караульное помещение у моста через Вислу. Таким образом немцы пытались сохранить для своих коммуникаций предварительно заминированный поляками мост. Атака закончилась неудачей, так же как и последующий налет на ту же цель бомбардировщиков Do.17 из III/KG 3.

Главными целями люфтваффе в первый день войны были военные аэродромы и польские базы в Пуцке, Торуне, Познани, Лодзи, Малашевичах, Львове, Кракове, Кросно и других городах. На севере Польши и в районе Варшавы густой туман, ограниченная видимость и низкая облачность (менее 200 м) значительно осложнили деятельность немецких ВВС в утренние часы. Кроме того, из-за недостатка необходимого оборудования планы люфтваффе осуществить скоординированный налет всех действующих авиационных сил оказались сорваны. Лишь некоторые части сумели поднять свои самолеты в воздух по расписанию, а запланированная единая крупномасштабная атака вылилась в серию авиационных налетов отдельных подразделений. Из четырнадцати авиагрупп Кессельринга в воздух поднялись только пять, то есть лишь одна треть всех сил первого удара. Едва ли такое начало можно было назвать «сокрушительным натиском», как вещали об этом средства немецкой пропаганды.

На юге погода была несколько лучше. Действуя с баз в Силезии и Богемии, авиационный флот Лера атаковал польские аэродромы и другие наземные сооружения в окрестностях Львова, Кросно, Кракова, Ченстохова, Катовице, Модеровки и Радомско. Наиболее массированной стала атака авиабазы Раковице под Краковом. Первыми на нее совершили налет самолеты 2-й эскадры пикирующих бомбардировщиков. После них нанесли удар по Раковице 60 – He.111 из состава I и II группы KG 4, сбросившие на аэродром 48 тонн бомб.

Затем ту же цель атаковали бомбардировщики Do.17 из 77-й бомбардировочной эскадры. Воздушная база в результате оказалась совершенно разрушена, однако лишь незначительная часть польских самолетов была уничтожена во время этих налетов.

В то время как части 2-й воздушной дивизии наносили стратегические удары, воздушные силы спецназначения барона фон Рихтгофена обеспечивали интенсивную поддержку 10-й танковой армии. Вследствие близости своих тактических аэродромов к линии фронта пикирующие бомбардировщики и одна группа штурмовой авиации смогли совершить множество вылетов для поддержки сухопутных войск. В ходе 13 массированных налетов они сбросили 139 тонн бомб на цели, указанные офицерами связи люфтваффе, закрепленными за армейскими частями. Скопления польских войск и маршевые колонны подвергались постоянным налетам с воздуха. Около Велюня 30 пикировщиков Ju.87 настигли на открытой местности кавалерийскую бригаду противника. С воем пикируя под углом 80 градусов, «штуки» сбрасывали на беспомощные кавалерийские отряды 250-кг бомбы, а затем расстреливали их из пулеметов. За целый день дивизия Рихтгофена потеряла в боях всего один самолет. Еще 16 были повреждены огнем польской зенитной артиллерии, а 14 Vf.110 совершили вынужденные посадки – они попросту потерялись во время первых боев и не смогли найти обратную дорогу к своим базам.

Ближе к полудню в северной части Польши погода существенно улучшилась, и 1-й воздушный флот люфтваффе также полностью включился в боевые действия. Налетам подверглись, причем некоторые дважды, польские аэродромы под Грауденцем, Познанью, Путцигом, Лидой, Варшавой, Гнезно, Полоцком, Бяла-Подляской и Брестом. Было разрушено несколько пунктов предполагаемого размещения польского командования, взорван главный склад боеприпасов в Рембертове, уничтожены радиостанции в Бабице и Лацы по требованию штаба группы армий «Север», перехватившего оттуда зашифрованные донесения.

Особенно тяжелые воздушные бои 1 сентября проходили в районе Варшавы, где основную роль в обороне столицы играла истребительная бригада под командованием полковника Стефана Павликовского. Военные действия она начала около 7 часов утра, когда на перехват немецких бомбардировщиков, летевших почти без прикрытия, поднялись 45 польских истребителей. Первым встретилось с противником практически сразу после взлета звено поручика Габшевича. Летчик так описал эту встречу:

«Набираем высоту, пересекаем тонкий слой ранней мглы и снова вверх, на север. Добираемся до высоты 1500 м. Здесь замечаем перед собой пять самолетов, примерно на 500 м выше, идущих в противоположном направлении. Первый раз в жизни вижу на самолетах черные кресты. Может, это галлюцинация? Задираю нос «одиннадцатки» вверх и двига-

юсь к этим крестам. Краем глаза вижу, что у моих ведомых не выдерживают нервы при такой малой скорости, и они постепенно отдаляются. Делаю поправку прицела. Бр... бр... две пулеметные очереди несутся, сверкая, в сторону фрицев. Затем моя машина начинает дрожать и валится в штопор».

Немецкие бомбардировщики, а также истребители Vf.110 летели мелкими группами на различных высотах, и поэтому строй польских самолетов вскоре распался, и они действовали звеньями, парами и одиночными истребителями. Бой продолжался около часа, в течение которого некоторые польские пилоты успели взлететь повторно, пополнив запасы топлива и боеприпасов. В результате общее количество польских самолето-вылетов превысило 50. Немцы потеряли в этом сражении шесть He.111, а кроме того, был поврежден Vf.110 командира группы I(Z)/LG 1 майора Грабмана, ветерана «Легиона Кондор», а сам он получил ранение. Поляки, в свою очередь, лишились трех самолетов – два истребителя совершили вынужденные посадки, а третий загорелся в воздухе – его пилот выпрыгнул с парашютом.

Перед полуднем состоялось еще несколько воздушных схваток с небольшими группами немецких самолетов, однако самое тяжелое сражение ожидало истребительную бригаду во второй половине дня. В западной истории оно отмечено как первое крупное сражение в воздухе в течение Второй мировой войны.

На объекты в районе Варшавы немцы предприняли налет

силами около 200 самолетов, которые летели тремя волнами. Вначале, приблизительно в 16.30, появились He.111 из LG 1 под прикрытием истребителей Vf.110, всего около 50 машин. Они шли на высоте 2000–3000 м с задачей уничтожить аэродромы в Океце, Мокутове и Гоцлаве. Затем объявились еще 30 – Ju.87В из состава группы I/St.G 1 в сопровождении Vf.109 из JG 21. Целями для «штук» являлись мосты через Вислу, а также действующие польские радиостанции. Примерно в 17.30 была замечена и третья волна самолетов люфтваффе, состоявшая из 90 бомбардировщиков He.111 27-й эскадры.

Истребительная бригада начала подниматься в воздух в 16.33, имея в своем составе около 30 исправных самолетов P.11 и P.7. Кроме того, к бою привлекли и два звена истребителей 152-й эскадрильи армии «Модлин», находившихся поблизости. Однако, атаковав первую группу «хейнкелей», поляки неожиданно попали под удар «стодесятых», располагавшихся сверху. В течение нескольких минут были сбиты пять польских истребителей – все они оказались устаревшими самолетами P.7 из 123-й эскадрильи. Первым погиб командир этой эскадрильи, капитан Ольшевский. Трое пилотов покинули свои машины с парашютами, а еще один совершил вынужденную посадку. Подпоручик Шишка был обстрелян немецкими истребителями уже под куполом парашюта, получил 17 ран, но, по стечению обстоятельств, остался жив.

В то время как основные силы истребительной бригады сдерживали натиск немцев, звено капитана Сидоровича получило приказ уничтожить прорвавшиеся вражеские самолеты.

«Мы отогнали несколько единичных бомбардировщиков, – вспоминал Сидорович, – которые поспешно ушли на север. Преследовать их мы не стали, так как это прямо противоречило приказу. Затем, находясь на высоте около 2000 м, заметили внизу два «мессершмитта». Они меня не видели, так как нас разделяло большое облако. Имея превосходство в высоте, решаем атаковать немцев. Выскакиваю из-за облака и с близкой дистанции даю пулеметную очередь по одному из «мессершмиттов». К сожалению, мои ведомые в этот момент были еще сравнительно далеко, и другой фриц сумел выполнить в моем направлении полный вираж. Атакованный мною истребитель задымил и под острым углом пошел вниз. Я не мог следить за ним дальше, потому что в этот момент под моими ногами начали взрываться боеприпасы в результате немецкого попадания. Дальше воевать не имело смысла, так как мои пулеметы уже не стреляли из-за поврежденных патронных лент. Одновременно вижу, что мой самолет начинает гореть. Оба «мессершмитта» снова зашли в атаку. На счастье, рядом были облака, и я крутым разворотом вправо нырнул в одно из них. Это дало мне миг передышки.

Пикирую вниз, чтобы оторваться от врага и, кроме того,

надеясь сбить таким образом пламя, которое выбивалось откуда-то снизу фюзеляжа у правого борта. Пламя действительно немного потухло, но в этот момент я выскочил из облака. Тут же меня обстрелял один из «мессершмиттов», добившийся попаданий в правое крыло. Вновь круто пикирую в зону действий зенитной артиллерии. Машина горела уже сильно. Но высота для прыжка с парашютом была уже явно недостаточная. Поэтому перелетаю через Вислу в районе Гоцлава и приземляюсь прямо перед собой, так как двигатель перестал работать. На каком-то железном препятствии сломалось шасси, но удалось сесть на фюзеляж. Подбежавшие люди вытащили меня из кабины...»

Бой начал затихать только в седьмом часу вечера, и для немцев он оказался не особенно удачным, так как большинство бомбардировщиков не достигли своих целей. В список потерь люфтваффе попали четыре He.111 и один Ju.87В. Относительно сбитых немецких истребителей картина неясная. Согласно польским данным, один Vf.109 был записан за капитаном Сидоровичем, еще один уничтожил над Кабацким лесом подпоручик Ян Боровский. Третью победу над «стодевятым» засчитали Ержи Радомскому из 113-й эскадрильи, а четвертую – подполковнику Леониду Памуле. Памула в ходе ожесточенного боя сумел повредить один бомбардировщик, но затем ввязался в поединок с тремя «мессершмиттами», был подбит, таранил на горящем самолете вражеский истребитель, а затем выбросился с парашютом. Немцы таких по-

терь Vf.109 не подтверждают – как правило, они списывают их на огонь вражеской зенитной артиллерии или неисправность техники. Поляки лишились восьми самолетов – кроме уже упомянутых летчиков был также сбит поручик Габшевич.

Довольно эффективно действовала на варшавском направлении и 152-я эскадрилья армии «Модлин». В преддверии войны этой эскадрилье был поручен перехват одиночных самолетов-разведчиков. Поэтому пилоты бессильно провожали взглядами следующие к столице немецкие бомбардировщики – разведчиков не было. Только к полудню о них «вспомнили». В воздух немедленно поднялись три звена истребителей. Вскоре два «хейнкеля» уничтожило звено Вецковского. Звено Анатоля Петровского атаковало фашистскую группу в районе Яблонны и Легенова. Едва сумев догнать скоростные немецкие бомбардировщики, попал под огонь бортового стрелка Петровский. Его подбитый планирующий самолет стал жертвой «мессершмиттов».

«Бой Анатоля показал мне, – вспоминал подпоручик Ян Буры-Буржымский, – что на наших медлительных «одинадцатках» можно побеждать немецкие бомбардировщики, только стремительно атакуя их вертикально сверху. Причем для атаки лучше было выбирать одиночный самолет. Такой случай мне вскоре представился – почти идеально подо мной летел He.111. Я сразу ввел свою «одинадцатку» в почти отвесное пикирование. Стрелки бомбардировщика, не ожи-

давшие столь заметной атаке сверху, даже не успели открыть огонь. Точная затяжная очередь из всех стволов дала моментальный результат. Не.111 вспыхнул и обрушился вниз».

Всего 1 сентября было сбито 23 фашистских самолета на-верняка, 5 правдоподобно и 10 получили тяжелые повре-ждения. Из этого количества 14 самолетов записала на свой счет истребительная бригада. В течение дня она выполнила 105 самолето-вылетов. Но и ее потери оказались не менее тяжелыми: 2 пилота погибли, 8 было ранено, а общие потери в боевой технике составили 13 полностью уничтоженных истребителей. Еще около 20 машин нуждались в ремонте. Если в первый день войны Варшаву обороняли около 60 самолето-тов, то на следующий день их осталось только 21.

Бомбардировочная бригада в боевых действиях 1 сентяб-ря участия не принимала, поскольку польское командова-ние все еще терялось в догадках относительно эффектив-ности ее использования. Зато экипажи самолетов-разведчи-ков выполняли интенсивные полеты, устанавливая направ-ления движения главных войск противника. В районе Ра-домско «мессершмитты» сбили разведывательный «карась», принадлежавший бомбардировочной бригаде. Горящий са-молет врезался в землю – весь его экипаж погиб. Большие потери понесла 26-я разведывательная эскадрилья, оснащен-ная машинами «Люблин» R-XIII. Тихоходные и практически невооруженные двухместные высокопланы являлись легкой добычей для врага, и даже чтобы летать на них, экипажам

уже требовалась значительная доля отваги.

2 сентября немецкая авиация из-за значительных потерь действовала с большей осторожностью. Не сумев уничтожить польские авиачасти на аэродромах, она приступила к методичной бомбардировке промышленных районов, слабо защищенных средствами ПВО, авиационных баз в Варшаве, Познани, Кракове и Торуня. В этот день польское военное командование предприняло, наконец, ответные налеты на подразделения сухопутных сил Германии.

Приблизительно в 11 часов на бомбардировку моторизованных колонн XVI танкового корпуса генерала Гёпнера вылетели шесть «карасей» из состава 24-й разведывательной эскадрильи армии «Краков». Каждый самолет имел на борту по 600 кг бомбовой нагрузки. В качестве сопровождения были выделены два звена P.11 из 122-й эскадрильи. Один «карась» вскоре вернулся из-за неисправности двигателя, но остальные свою задачу выполнили. Сбросив бомбы, они сразу ушли из-за сильной противовоздушной обороны врага, и поэтому никаких потерь не понесли. Лишь легко ранен был один из пилотов.

Гораздо менее повезло «карасям» бомбардировочной бригады, совершивших налет на те же танковые колонны в районе Ченстохов – Клобуцк. В воздух поднялись 10 самолетов 4-й эскадрильи и 8 машин из состава 5-й эскадрильи. Бомбардировщики без всякого прикрытия вышли на цель на высоте 500–800 м, сбросили бомбы, а затем прошли вдоль

колонн на бреющем, стреляя из пулеметов. Последствия такой атаки оказались катастрофическими. Только 4-я эскадрилья лишилась шести «карасей» – большей части своего состава. Самолеты 5-й эскадрильи понесли первые потери уже на подлете к цели – от огня собственной зенитной артиллерии! Один «карась» сел на вынужденную с пробитым бензобаком, а в другом самолете был смертельно ранен штурман. Немцы встретили подлетающие бомбардировщики ураганным огнем. Первым был подбит и перевернулся во время посадки на нейтральной полосе самолет командира эскадрильи Петровского – его экипаж спасла пехота. Затем досталось и остальным. Из восьми «карасей» 5-й эскадрильи назад возвратились только три.

Так же трагически и к тому же безрезультатно закончилась штурмовка с бреющего полета вражеских колонн на шоссе Грута – Ласин истребителями 141-й эскадрильи армии «Поможе». Погибли трое пилотов, в том числе командир торуньского дивизиона капитан Ласковский. Кроме того, различные повреждения получили еще пять самолетов, принимавших участие в этой самоубийственной атаке. 142-я эскадрилья в этот день уничтожила 7 немецких самолетов в окрестностях Торуня.

Бои армейской авиации приняли ожесточенный характер в районе Лодзи. Здесь поляки действовали преимущественно из засад на маршрутах следования самолетов люфтваффе. Истребительный дивизион армии «Лодзь» базировался на

трех импровизированных аэродромах подскока, где располагались звенья по четыре самолета, а также на основном аэродроме Видзев, где находились девять оставшихся машин. Их наиболее активными противниками на этом участке фронта были Vf.110 из группы I/ ZG 76 4-го воздушного флота Германии. В течение первой половины дня за дивизионом числился всего один He.111, подбитый в воздушном бою. За этот небольшой успех было заплачено тремя польскими истребителями – все они пали жертвами собственной зенитной артиллерии! Крупный воздушный бой состоялся только после 16.00, когда на перехват большой группы бомбардировщиков под прикрытием двух эскадрилий Vf.110 вылетели четыре истребителя с аэродрома Видзев. Вскоре к ним присоединились еще четыре самолета с аэродромов подскока. Прорваться к бомбардировщикам полякам не удалось, и им пришлось сражаться с превосходящими силами немецких истребителей. 12 современных Vf.110 с мощным вооружением против восьми устаревших и слабо вооруженных польских самолетов! И, тем не менее, итог боя оказался примерно равным. Командир 2-й эскадрильи I/ZG 76 Вольфганг Фальк писал: «Лодзь стала для нас синонимом сильного огня артиллерии ПВО и вражеских истребителей. Так как там, над Лодзью, мы потеряли два наших самолета в жарком бою с шестью польскими истребителями, из числа которых мы также уничтожили два. Еще один наш самолет совершил вынужденную посадку с поврежденными двигателями неда-

леко от этого места». Из числа поляков погиб летчик Крамарский, а также был ранен подпоручик Дзвонек, сумевший сесть на поврежденной машине, которая уже не подлежала ремонту...

3 сентября было последним днем, когда фашистские бомбардировщики наносили удары по польским аэродромам. К этому времени люфтваффе почти полностью захватили господство в небе Польши. Справившись, таким образом, с первой задачей, немецкие ВВС переключились на вторую – поддержку с воздуха наступающих немецких войск. Все скопления польских воинских частей, замеченные с самолетов, теперь подвергались систематическим атакам, а дороги и железнодорожные узлы в тылу противника – беспощадным бомбардировкам. В результате этого передвижения польских подразделений к местам сражений и их отступление с поля боя стали практически невозможными. Пикирующие бомбардировщики Ju.87 эффективно расчищали путь немецким солдатам, уничтожая укрепленные огневые точки и артиллерийские позиции противника. Командующий польской армией «Познань», генерал Кутшеба, так вспоминал о степени эффективности налетов немецкой авиации на польские соединения: «Всякое передвижение частей, всякое скопление войск и все дороги, по которым шли солдаты, подвергались уничтожительному огню с воздуха... Это был настоящий ад на земле. Мосты были разбомблены, переправы обстреливались, зенитные орудия и часть артиллерии были выведены из

строю... Соппротивление становилось бессмысленным и продолжение войны грозило тем, что территория страны могла быть превращена в сплошное кладбище, так как средства ПВО были полностью уничтожены огнем с воздуха».

Польские истребительные подразделения продолжали оказывать сопротивление в воздухе. Наибольшее число побед 3 сентября одержал дивизион армии «Познань», уничтоживший пять самолетов противника.

«Вечером 3.09.1939 года, – вспоминал пилот 132-й эскадрильи Ян Малиньский, – к юго-востоку от нашего аэродрома мы заметили группу самолетов, летящих с западного направления, и приготовились к лобовой атаке. Сблизившись через пару минут приблизительно до 5 км, увидели, что это 12 He.111 в ступенчатом строю четырьмя звеньями, уступом вверх. Чтобы нас не заметили, летим (летчики Малиньский, Лутшиньский и Ясиньский) на высоте первого и нижнего ведущего звена противника. В 2000 м от врага подпоручик Лутшиньский отдал приказ: «Каждый на своего... после атаки уход вверх». Очереди были достаточно длинными, как при обстреле танков. Миновав атакованное звено бомбардировщиков, мы попали под огонь бортовых стрелков, но он оказался довольно редким и велся во всех направлениях.

После ухода вверх и разворота мы оказались выше последнего звена «хейнкелей», и немного сзади (на расстоянии около 500 м). Это расстояние неожиданно стало увеличиваться, и в тот же момент замечаю значительно ниже остальных пы-

лающий бомбардировщик противника, атакованный нашими истребителями и изменивший курс в сторону Гнезно. Два последних звена «хейнкелей» направились на юг – от меня до них было около 2 км. Третье звено в это время полетело на север, стремясь развернуться на запад. Такой неожиданный маневр дал мне шанс для атаки, начавшейся под углом 90 градусов и закончившейся в нескольких десятках метров от левофлангового самолета, на фюзеляже которого я заметил знак бубнового туза. После прохода под хвостом бомбардировщика у меня закончились боеприпасы, а единственным заметным признаком повреждения противника был белый дым со стороны задней кромки левого крыла. Заново уже не атаковал – было нечем, и возвратился на аэродром».

Подбитый Малиньским «бубновый туз» далеко не улетел, приземлившись в поле на «брюхо».

«Караси» бомбардировочной бригады продолжали налеты на немецкие колонны XVI танкового корпуса. Действовали преимущественно звеньями по три самолета, вылетая с интервалами около 10 минут. Немцы, в свою очередь, создали над войсками воздушный «зонтик» из числа истребителей Bf.109D из I/ZG 2 и Bf.109E из JG 76. Первым пострадало от вражеских истребителей звено «карасей» 1-й эскадрильи – из ее состава был сбит один самолет, выпрыгнуть из которого удалось только штурману. Еще одну машину потеряло второе звено, однако в этом случае польским экипажам удалось подбить один из «мессершмиттов». Обер-лейтенант

Грабак совершил посадку на польской территории, но сумел спрятаться и дожидаться подхода своих войск. Наиболее тяжелые потери понесла 2-я эскадрилья «карасей». Уже в первой половине дня она лишилась трех самолетов, а всего в течение 3 сентября в списке потерь 2-й эскадрильи числились 10 погибших членов экипажей, 5 раненых и 5 потерянных самолетов. Был также сбит и погиб командир эскадрильи капитан Словинский.

Всего немцы за день потеряли 18 самолетов. Но и польские потери были велики – только «караси» в течение дня лишились 10 машин.

Два дивизиона «лосей» вступили в бой только 4 сентября. Целью их атаки стала немецкая группировка войск под Радомско и Велюнем – на нее было брошено 36 бомбардировщиков. Потери составили 9 «лосей». Шестерка «карасей» предприняла налет на моторизованную колонну, двигавшуюся по шоссе Чеханов – Пультуск. Это был период наивысшей активности польской бомбардировочной бригады в течение одного дня за все время оборонительной войны.

В этот же день, 4 сентября, активно участвовал в боях истребительный дивизион армии «Поможе». Из его состава 12 – P.11 атаковали группу из 24 бомбардировщиков, прикрываемых 15 – Vf.109 и Vf.110. В итоге было уничтожено 5 немецких бомбардировщиков и по одному истребителю с каждой стороны. В районе Лодзи победа оказалась на стороне пилотов люфтваффе, изрядно потрепавших 161-ю

и 162-ю эскадрильи. В обоих подразделениях к этому времени имелось всего девять исправных истребителей Р.7 и Р.11. Боевой счет поляков на этом направлении пополнился сбитым самолетом Do.17, однако погоня за следующим разведывательным «дорнье» закончилась катастрофой. Дежурную пару польских истребителей внезапно атаковала со стороны солнца девятка Vf.109D из 1./JGr 102 под командованием обер-лейтенанта Рона. В описании Рона этот бой выглядит следующим образом:

«Я вел свою эскадрилью в районе Лодзи на высоте 1000 м в растянутом эшелонированном порядке. И тут мы заметили внизу пару польских истребителей, из которых один летел чуть выше. Я сразу атаковал ближайшего поляка. Мои пулеметные очереди, вероятно, попали в двигатель, потому что он сразу начал планировать вниз. Мы держались за его хвостом, и вдруг, к нашему изумлению, обнаружили, что площадка, на которой он собирался приземлиться, являлась хорошо замаскированным аэродромом. Мы никогда бы его не обнаружили, если бы не летели так низко. Теперь мы ясно видели целый ряд из пяти вражеских бомбардировщиков в зелено-коричневом камуфляже, малозаметном на фоне земли.

Тем временем подбитый самолет скапотировал при посадке и загорелся. Его пилот выбрался из кабины и побежал в укрытие. Мы с бреющего полета обстреляли бомбардировщики, и их также охватило пламя. Очень подозрительно вы-

глядел стог сена посреди площадки. Может, он скрывал топливную цистерну? Со второго захода мы обстреляли и его. Сено вспыхнуло, а под ним оказались четыре истребителя коричневатого цвета. Они тоже загорелись, а наземный персонал разбежался во все стороны, как муравьи из растревоженного гнезда...

Тем временем другой поляк, кружащийся над нами, атаковал по спирали одного из моих товарищей, но тот крутым виражом уклонился от боя. Затем наступила наша очередь атаки, и этот поляк тоже вскоре был сбит».

Рон несколько приукрасил события, поскольку никакие бомбардировщики на аэродроме Видзев не базировались. Под обстрел на земле попали три истребителя Р.7 с аэродрома засады, которые только что прилетели и еще не успели пополнить запасы топлива. А сеном поляки прикрыли два сильно поврежденных Р.11, подготовленных к отправке в ремонтные мастерские. Тем не менее потери оказались значительные: два истребителя были сбиты (погиб поручик Езёровский), два сгорели на земле, и еще три получили различные повреждения. К вечеру в составе истребительных эскадрилий армии «Лодзь» осталось всего три исправных Р.11 и один Р.7.

Всего 4 сентября армейская авиация Польши выполнила около 300 самолето-вылетов, потеряв при этом 30 самолетов. На варшавском направлении немцы действовали в течение дня мелкими группами, что существенно осложнило их пе-

рехват самолетами истребительной бригады. Ближе к вечеру состоялся и крупный налет, который поляки были уже не в состоянии отразить. «Хейнкели» и «юнкерсы» бомбили промышленные предприятия в городе, железнодорожные станции и мосты через реку. В прилегающих жилых кварталах пострадало гражданское население. За весь день самолетам истребительной бригады удалось сбить только три бомбардировщика ценой двух полностью разбитых и четырех поврежденных машин. Люфтваффе, по некоторым данным, лишились 4 сентября около 20 самолетов.

5 сентября по причине общей неразберихи в войсках и диверсионных действий врага система раннего оповещения о налетах противника практически распалась. В результате истребительная бригада перешла к новой тактике боевых действий. Вместо взлетов по тревоге стало практиковаться патрулирование отдельными звеньями самолетов. Это привело к росту количества воздушных боев. За 45 вылетов истребителями бригады было одержано 5 побед при потере трех своих самолетов. Еще 51 вылет совершили армейские истребители, уничтожившие два вражеских самолета. Бомбардировочная бригада, вынужденная менять аэродромы дислокации, выполнила всего 22 боевых вылета, преимущественно на разведку. В число потерь попали три польских бомбардировщика. Немцы в этот день признали потерю семи самолетов, и еще около 10 получили повреждения.

7 сентября в сражении за Польшу наступил перелом. Пра-

вительство страны тайно покинуло Варшаву и перебралось в Люблин, а затем в Кременец. Начались переговоры о возможности эмиграции его в Румынию. Главнокомандующий польской армией маршал Э. Рыдз-Смиглы со штабом укрылся в крепости Брест. Столица польского государства оказалась брошена на произвол судьбы. Поступил приказ о перебазировании остатков истребительной бригады из района Варшавы на любельский узел полевых аэродромов. Туда же вскоре отправилась и эскадрилья армии «Модлин». С этого дня столицу обороняли лишь единичные самолеты импровизированной группы.

10 сентября польская авиация вновь была реорганизована. Изменения проводились в направлении ограничения армейских ВВС и усиления авиации главного командования. Все сильно потрепанные в боях истребительные эскадрильи армий включили в состав истребительной бригады. В распоряжении наземных войсковых группировок остались лишь немногочисленные уже эскадрильи разведчиков и корректировщиков. Однако последующий ход событий показал, что перегруппировка и концентрация истребительной авиации не дала ожидаемого эффекта, так как в тот период ее деятельность была минимальна, ограничиваясь разведкой (из-за большой убыли самолетов-разведчиков «Люблин» R-XIII и LWS «Цапля») и случайными воздушными боями. Изношенная в воздушных сражениях техника быстро приходила в негодность. Не было запасных частей и двигателей. Посте-

ленно истощались запасы топлива и боеприпасов, а военный транспорт со скромным тыловым обеспечением постоянно застревал на забитых беженцами дорогах. В конце концов было принято решение о переброске авиационных частей на румынский плацдарм – в область юго-восточной Польши для выполнения очередной перегруппировки и перевооружения на ожидаемые французские и английские самолеты. Сильно сокращенная потерями бомбардировочная бригада продолжала боевые действия, день за днем выполняя разведывательные и бомбардировочные полеты. 16 сентября она провела свои последние атаки немецких колонн в районах Влодава и Хрубишова. В этот день польское правительство бежало в Румынию, предоставив собственным войскам право сражаться самостоятельно. Вооруженные силы Польши практически прекратили организованное сопротивление. Но тем не менее некоторые патриоты еще около двух недель выполняли разведывательные полеты. Последний из них был совершен 4 октября поручиками Перункевичем и Водницким. Остатки польской авиации (включая учебные и гражданские самолеты) после окончания военных действий 17, 18 сентября были в большинстве своем эвакуированы за границу.

С 17 сентября фашистские ВВС начали массированные налеты на все еще непокорную столицу Польши. В этот же день Советский Союз ввел свои войска в западные районы Украины и Белоруссии, которые являлись польской террито-

рией. Это послужило причиной ряда вооруженных столкновений, в том числе и в воздухе. Подпоручик Клаве обстрелял с бреющего полета колонну автомобилей Красной армии. Тадеуш Коц сбил разведывательный самолет Р-5 с красными звездами на крыльях. В ответ советские пилоты на И-153 подбили Р.11 Станислава Заторского. Польский истребитель совершил вынужденную посадку под Пинском – вытщенный из кабины летчик умер по дороге в госпиталь.

Атаки Варшавы с воздуха последовали 18, 19 и 22 сентября. Кадры кинохроники, запечатлевшие налет 140 пикирующих бомбардировщиков Ju.87 на город, обошли весь мир. 25 сентября было кульминационной точкой бомбардировки польской столицы. Ответственный за воздушные атаки Варшавы генерал фон Рихтгофен бросил на город 420 бомбардировщиков, многие из которых совершили по несколько вылетов в день. В их числе были даже 30 транспортных Ju.52, с каждого из которых два человека сбрасывали зажигательные бомбы через грузовой люк с помощью обыкновенных лопат для уборки картофеля. 72 тонны таких бомб упали на Варшаву, что составило

11 % всех сброшенных на город бомб. Возникшие в Варшаве пожары привели к такому задымлению, что немецкие наблюдатели не смогли больше различать городские объекты ни с земли, ни с воздуха. Наведение на цели производилось крайне неточно, и некоторые бомбы упали в пределах расположения немецких сухопутных войск. Потери люфтваффе в

этот день составили два самолета (Ju.87 и Ju.52), сбитые зенитным огнем поляков...

### Таблица № 3

## Эвакуация польских самолетов за рубеж

Государство	Количество самолетов	Типы самолетов
Румыния	210	Разных типов
Литва и Латвия	83	Разных типов
Венгрия	10	Разных типов
СССР	4	2 «люся», 1 P.11с, 1 R-XIII
Швеция	1	RWD-13
Всего	308	Самолеты разных типов

Из своего замаскированного командного пункта на окраине города Гитлер с удовольствием наблюдал за уничтожением Варшавы. С наступлением ночи польская столица была объята пламенем. На следующий день войска, оборонявшие Варшаву, прекратили сопротивление, а еще через день город капитулировал.

Подводя итоги немецкого воздушного наступления на Польшу, следует признать, что основная задача уничтожения польских ВВС на аэродромах в первые дни войны бомбардировочными частями люфтваффе решена не была. Вопреки оглашенным гитлеровской пропагандой сведениям, от фашистских бомбардировок на случайно обнаруженных полевых аэродромах было потеряно на земле всего лишь около 7 % польских боевых самолетов первой линии. Главные

удары были нанесены по стационарным местам базирования польской авиации, где находились в основном учебные и вспомогательные самолеты. Наибольшего успеха люфтваффе добились при налетах на плохо замаскированные аэродромы, где были сосредоточены преимущественно разукомплектованные или недостроенные бомбардировщики «лось» и «зубр». Это были невооруженные машины, находившиеся в резерве и вовремя не эвакуированные на запасные базы.

В результате, во время первых же боевых вылетов немецкие ВВС вынуждены были вести тяжелые воздушные бои с истребительной авиацией противника. Благодаря разветвленной сети передовых постов наблюдения, оповещавших о приближении бомбардировщиков люфтваффе, польские истребители успешно атаковали фашистские самолеты за несколько десятков километров от Варшавы. За первые шесть дней войны польская истребительная бригада сбила 38 бомбардировщиков врага.

Всего пилоты польских истребительных эскадрилий доложили об уничтожении в воздушных боях 147 самолетов противника (не считая сбитого по ошибке «карася» из 42-й эскадрильи). В числе сбитых оказались 23 истребителя врага (10 – Вf.109 и 13 – Вf.110), 101 бомбардировщик (10 – Ju.86, 17 – Ju.87, 30 – Do.17 и 44 – He.111), а также 23 самолета других типов (из которых – 15 – Hs.126).

Общие потери немецких ВВС в польской кампании составили 285 самолетов уничтоженных и 279 тяжело повре-

жденных. Истребительные части польской авиации потеряли в воздушных боях 118 боевых машин Р.7 и Р.11, из которых 32 были сбиты истребителями противника, 10 – бомбардировщиками, по 7 пришлось на немецкую и польскую (!) противовоздушную оборону, а 4 были уничтожены на земле. Остальные 58 самолетов были разбиты при вынужденных посадках или ликвидированы собственным персоналом. Таким образом, польские пилоты оказались неплохими бойцами с довольно высоким уровнем летного мастерства. Наибольшее количество воздушных побед среди них одержали подпоручик 142-й эскадрильи Станислав Скальский (6 сбитых) и подпоручик 113-й эскадрильи Иероним Дудвал (4 победы).

Самолеты Р.11 с неубирающимся шасси, хотя и были гораздо менее скоростными, чем «мессершмитты», зато превосходили врага в маневренности и имели хорошую скороподъемность. Недостатками этих машин являлись низкий потолок и отсутствие бронирования кабины пилота. В качестве плюса можно привести тот факт, что в случае пожара пилот «одиннадцатки» мог сбросить основной топливный бак и совершить вынужденную посадку на аварийном. Более плохие данные имели совсем уже устаревшие истребители Р.7а, 30 штук которых все еще находилось на вооружении авиации первой линии. Максимальная скорость у них была еще меньше, чем у Р.11, а вооружение составляли два изношенных длительной эксплуатацией пулемета с явно недоста-

точной скорострельностью. К тому же они нередко заклинивали при стрельбе.

С немецкой стороны воевали более скоростные самолеты Vф.109, отличавшиеся большой скоростью пикирования, а вариант «Е-1» имел, кроме того, отличную скороподъемность. Его вооружение составляли четыре пулемета винтовочного калибра, так же как и у польских Р.11. Поэтому эффективная дальность огня у всех этих машин была небольшая. Для того, чтобы сбить бомбардировщик, нужно было подойти к нему как можно ближе, и зачастую это расстояние составляло всего несколько десятков метров. Немецкие Vф.109 имели бронезащиту пилота, но их двигатели жидкостного охлаждения были более уязвимыми в бою. Не менее грозным противником являлись двухмоторные самолеты Vф.110, вооруженные, кроме пулеметов, еще и двумя пушками, разрывные снаряды которых оставляли огромные дыры в машинах польских пилотов. Не случайно наибольшее количество воздушных побед одержала 1-я эскадрилья ZG 1, оснащенная истребителями Vф.11 °С-1. Из 70 сбитых польских самолетов, по немецким данным, на долю этой группы пришлось 28.

Польская бомбардировочная авиация оказала незначительное влияние на общий ход военных действий, но понесла большие потери из-за эффективности ПВО фашистских войск. Кроме того, из-за низкой скорости истребителей сопровождения польские бомбардировщики вынужде-

ны были летать без прикрытия и поэтому часто становились добычей «мессершмиттов». Оборонительное вооружение у этих самолетов составляли, как правило, 3 пулемета калибра 7,9 мм, бронирование экипажа отсутствовало, топливные баки не протектировались.

Основу бомбардировочного парка польской авиации представляли легкие бомбардировщики PZL-23 «Карась» со скоростью, ненамного превышающей трехсоткилометровый барьер. Совершив около 130 боевых вылетов, эти машины сбросили на противника 52 тонны бомб. Еще 15 тонн добавили к этому количеству армейские самолеты-разведчики аналогичного типа. Применяясь для штурмовки танковых колонн, «караси» понесли самые большие потери среди польских самолетов. Из 118 машин PZL-23 первой линии было уничтожено в боях 107, то есть 91 % первоначального состава.

*Таблица № 4*

### **Потери боевых самолетов первой линии Польши и Германии в сентябре 1939 года**

Государство	Уничтоженные	В том числе				Поврежденные
		Истребители	Бомбардировщики	Разведчики		
				ближние	дальние	
Польша	362	118	109	50	85	63
Германия	285	23*	101*	15*	—*	279
		79	109	63	34**	

\*\* Немецкие самолеты, сбитые польскими истребителями

ми.

\*\* Самолеты морской авиации Германии, транспортные Ju.52 и другие вспомогательные машины.

Средние бомбардировщики PZL-37В «Лось» приняли участие в боевых действиях только на четвертый день войны по причине нерасторопности Верховного командования, которое не в силах было решить вопрос об их правильном использовании. 1 сентября у поляков имелось всего 36 «лосей» в составе четырех эскадрилий бомбардировочной бригады под командованием полковника В. Хеллера. Еще 35 таких машин были в распоряжении резервных и учебных подразделений, и из этого количества лишь 9 самолетов попали на фронт в качестве пополнения. В дальнейшем эти бомбардировщики также действовали против немецких танков, вместо того, чтобы бомбить объекты на территории Германии. Опасаясь таких налетов, фашистское руководство вынуждено было использовать в системе ПВО много истребителей из состава обоих воздушных флотов, воюющих против Польши. Действия «лосей» осложнила постоянная смена аэродромов, из-за чего пилоты бомбардировщиков зачастую теряли ориентировку и садились на чужих базах. На полевых аэродромах отсутствовали в достаточном количестве средства доставки и погрузки бомбового вооружения. Подготовка самолетов к вылету проводилась ночами с помощью всего технического и летного персонала. Была затруднена и за-

правка «лосей» топливом. Например, в 217-й эскадрилье на все подразделение имелся в наличии всего один топливный насос, из-за чего машины заправлялись по очереди до глубокой ночи. Выполнив 130 боевых вылетов, бомбардировщики Р-37В сбросили на врага около 120 тонн бомб, потеряв на земле и в воздухе 26 самолетов. Бортовыми стрелками этих машин было сбито 5 Вf.109.

# 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.