

СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ

ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА

Дмитрий Дегтев, Михаил Зефилов,
Дмитрий Зубов

ЧУДО-ОРУЖИЕ ЛЮФТВАФФЕ



БИТВА ИЗ БУДУЩЕГО

1945

Военная авиация XX века

Михаил Зефиров

**Чудо-оружие люфтваффе.
Битва из будущего**

«Центрполиграф»

2016

УДК 94(47).084.8
ББК 63.3(2)622

Зефи́ров М. В.

Чудо-оружие люфтваффе. Битва из будущего /
М. В. Зефи́ров — «Центрполиграф», 2016 — (Военная
авиация XX века)

ISBN 978-5-227-06852-1

«Мое внимание было привлечено необычайной картиной: на большом самолете сидит сверху маленький самолет. Я в недоумении: как это один самолет сумел сесть на другой? Смотрю, что будет дальше. Эти два сцепившихся самолета стали пикировать прямо на нас. Вдруг верхний самолет взмывает в небеса, а нижний, большой, штопором летит вниз. Долетел до земли, и тут раздался взрыв такой силы, что у меня в глазах замелькали миллионы разноцветных блесков. Образовалась здоровенная воронка, мой дом мог бы войти в нее». Это впечатления одного из советских офицеров от применения немцами своего «чудо-оружия» в марте 1945 года. Так уж сложилось, что изданий, посвященных операциям советских, союзных и немецких военно-воздушных сил весной 1945 года, практически нет. Порой складывается впечатление, что после Курской битвы и «сталинских ударов» 1944 года немецкой авиации уже не существовало и описывать там попросту нечего. Между тем некоторые воздушные сражения последних месяцев войны не уступали по масштабам той же Курской дуге. А по количеству новой техники и необычных тактических приемов они даже превосходили былые битвы. Именно весной 1945 года, пытаясь оттянуть свой крах, нацистское руководство бросило в бой весь имевшийся у него арсенал новейшего оружия: реактивные самолеты, управляемые бомбы, ракеты «воздух – воздух» и др. В данной работе собраны и систематизированы имеющиеся сведения о наиболее значимых операциях нацистской авиации последнего этапа войны, начиная с

1 марта 1945 года. Особое внимание уделено ударным комплексам «Мистел».

УДК 94(47).084.8

ББК 63.3(2)622

ISBN 978-5-227-06852-1

© Зефилов М. В., 2016

© Центрполиграф, 2016

Содержание

Предисловие	7
Глава 1. В клещах	8
Глава 2. Битва за мосты	12
«Послышался странный, едва различимый звук»	13
Фазы Оберста Хелбига	19
«Переправы решат исход войны»	23
И снова «штуки»!	29
А ракеты лучше!	33
Время «мистелов»	43
Операция «мосты на Висле»	47
Конец ознакомительного фрагмента.	50

**Дмитрий Дёгтев, Михаил
Зефилов, Дмитрий Зубов
Чудо-оружие люфтваффе.
Битва из будущего**

© Дегтев Д. М., Зефилов М. В., Зубов Д. В., 2016

© «Центрполиграф», 2016

* * *

Предисловие

«Управляемыми авиабомбами был поражен ряд важных объектов... Реактивные истребители перехватили и сбили ракетами класса «воздух – воздух» самолет... Произведены пуски баллистических ракет по имеющему стратегическое значение... Реактивные бомбардировщики, используя систему «слепого» бомбометания, атаковали цели, скрытые плотной облачностью... Беспилотные самолеты, управляемые по радио, нанесли удары по...»

Что это? «Нарезка» из ежедневных и ставших уже привычными для рядовых обывателей новостей о действиях вооруженных сил крупных держав где-нибудь на Ближнем или Среднем Востоке в начале XXI века?

Нет. Это выдержки из хроники боев в Европе в марте – апреле 1945 г. К этому времени промышленность Третьего рейха добилась бесспорно выдающихся достижений в развитии реактивной авиации, двигателе- и ракетостроения, систем управления и наведения и т. д.

И вот теперь нацистское руководство, в безумном желании изменить уже predeterminedный итог войны, возлагало последние надежды на ряд образцов «чудо-оружия», созданных немецкими учеными, конструкторами, инженерами и рабочими. В итоге боевые действия в небе над Германией стали представлять причудливую мозаику из фрагментов сражений уже отживавших свое технологий и элементов битв будущего.

Так сложилось, что изданий, целиком посвященных операциям советских, союзных и немецких военно-воздушных сил весной 1945 г., практически нет. Вообще, можно по пальцам одной руки сосчитать работы, подробно рассказывающие о войне в воздухе на завершающем этапе войны. Эти единичные книги вышли исключительно на Западе и потому недоступны большинству российских читателей. Большинство работ отечественных авторов посвящено преимущественно событиям начала Великой Отечественной войны, Сталинградской, Курской битвам, гораздо реже операциям 1944 г. Как будто после этого немецкой авиации уже не существовало и, соответственно, описывать там попросту нечего. Между тем некоторые воздушные сражения последних месяцев войны не уступали по масштабам той же Курской дуге. А по количеству новой техники и необычных тактических приемов даже превосходили былые битвы.

Данная работа представляет собой первую попытку собрать и систематизировать имеющиеся сведения о наиболее значимых операциях нацистской авиации последнего этапа войны начиная с 1 марта 1945 г. И только там, где это необходимо для понимания происходящего, дается описание событий, случившихся ранее.

Авторы выражают благодарность Николаю Николаевичу Баженову за предоставленные материалы и помощь, оказанную при подготовке отдельных глав данной работы.

Глава 1. В клещах

К марту 1945 г. вооруженная борьба на всех фронтах в результате успешных наступательных операций войск антигитлеровской коалиции была перенесена непосредственно на территорию Германии. Последняя, согласно военной терминологии, оказалась в клещах. На Восточном фронте части вермахта откатились к Одеру, оставив важные в военно-экономическом плане районы: Восточную Пруссию, Польшу и большую часть Венгрии. На Западе англо-американские войска, преодолев так называемую линию Зигфрида, вышли на Рейн, угрожая прорывом во внутренние районы Германии.

Сокращение территории самым непосредственным образом сказалось на военно-экономическом положении Третьего рейха. С мая 1944 по январь 1945 г. он лишился 15 % производственных мощностей. Продолжался катастрофический упадок уровня производства, вызванный массированными налетами союзной авиации. Производство основных видов сырья к февралю 1945 г. уменьшилось на две трети. К тому же к концу того же месяца Германия полностью лишилась возможности использовать сырьевые ресурсы ранее оккупированных ею стран, своих сателлитов, а также и нейтральных стран. Железнодорожный транспорт находился в стадии прогрессирующего паралича, что также препятствовало работе промышленности. Дезорганизация общей экономики не могла не отразиться на выпуске военной техники. Ее выпуск в марте 1945 г., по сравнению с июлем 1944 г., упал на 65 %.

Однако, несмотря на все трудности, Третий рейх еще обладал значительной мощностью, чего нельзя было сбрасывать со счетов. Под его контролем к весне 1945 г. еще оставались Норвегия, Дания, Голландия, Австрия и Северная Италия, большая часть территории Чехословакии, часть Венгрии и Югославии.

Чтобы восполнить потери в зимней кампании 1944/45 г., нацистское руководство приняло решение о призыве молодых людей 1927 г. рождения. Но этого оказалось недостаточно, и пришлось призывать в вермахт также и контингент 1928–1929 гг. рождения, то есть 16–17-летних юнцов. В результате огромного напряжения сил, тщательного «прочесывания» тылов и тотальной мобилизации удалось довести численность вооруженных сил до 9,42 млн человек, из них в люфтваффе – 15,9 %.

Вермахт по-прежнему сохранял боеспособность и мог вести оборону, а на отдельных участках и проводить контрудары и даже переходить в контрнаступление. Несмотря на огромные потери, понесенные на различных фронтах, на вооружении его частей имелись 110,1 тыс. орудий и минометов, до 13,2 тыс. танков и штурмовых орудий. Уменьшение контролируемой территории, как ни странно, имело и положительную сторону. Оно позволило немецкому командованию увеличить плотность войск на фронтах, быстрее осуществлять переброску резервов по внутренним операционным линиям.

К марту 1945 г. в люфтваффе остались только пять воздушных флотов. Три из них действовали на Восточном фронте:

- в зоне ответственности группы армий «Курляндия» – 1-й воздушный флот генерала Курта Пфлюгбейла. Его штаб располагался тогда в городе Хазепот – так немцы называли латвийский город Айзпуте;

- в зоне ответственности группы армий «Центр» – 6-й воздушный флот генерал-oberста Роберта фон Грайма. В то время его штаб размещался в городке Тройенбритцен, в 57 км юго-западнее Берлина;

- в зоне ответственности группы армий «Юг» – 4-й воздушный флот генерал-oberста Отто Десслоха, чей штаб находился в Пресбурге – немецкое название Братиславы, столицы Словакии.

Самым мощным среди них был 6-й воздушный флот, а самым слабым – 1-й воздушный флот, чьи соединения находились в отрезанной советскими войсками Курляндии.

Противовоздушную оборону Германии обеспечивал воздушный флот «Рейх» генерал-oberста Ханса-Юргена Штумпфа, со штабом в городке Квассель, в 74 км юго-восточнее Гамбурга.

Последний же по счету воздушный флот люфтваффе вообще не был боевым соединением. Штабу генерала Штефана Фролиха, командующему 10-м воздушным флотом, находившемуся в Берлине, были подчинены все учебные подразделения, включая зенитно-артиллерийские и парашютно-десантные.

Все соединения люфтваффе, действовавшие против союзников в Западной Европе, были объединены в авиационное командование «Запад» во главе с генерал-лейтенантом Йозефом Шмидтом. Его создали в конце сентября 1944 г. на базе расформированного 3-го воздушного флота, и в марте 1945 г. его штаб располагался в городке Дерн, в 4 км северо-восточнее Лимбурга-на-Лане.

Авиационные подразделения в Италии, Дании и Норвегии объединили в соответствующие территориальные командования. Должность их глав именовалась довольно витиеватого – «командующий генерал германских люфтваффе» (*Kommandierende General der Deutschen Luftwaffe*) в таком-то регионе. В Италии этот пост занимал генерал Максимилиан фон Поль, чей штаб располагался в местечке Мальчезине, на берегу озера Гарда, в 38 км северо-западнее Вероны. Силы люфтваффе в Дании возглавлял генерал-лейтенант Александр Холле, его командный пункт находился в Скандерборге, в 20 км юго-западнее города Орхус. И наконец, «командующим генералом» в Норвегии был генерал-лейтенант Эрнст-Аугуст Рот, чей штаб размещался в Осло.

Немецким пилотам, как и прежде, приходилось действовать в условиях подавляющего численного превосходства противника. Так, на 10 января 1945 г. в люфтваффе числились 4566 самолетов, в том числе 1462 дневных и 808 ночных истребителей, 613 дневных и 302 ночных штурмовика, 377 бомбардировщиков и торпедоносцев, 529 дальних и ближних разведчиков. К тому времени англо-американская авиация в Европе имела 16 700 самолетов, а ВВС Красной армии на советско-германском фронте – 14 700 самолетов. Таким образом, общее соотношение сил в воздухе было 6,9:1 в пользу антигитлеровской коалиции, и следующие месяцы оно продолжало только увеличиваться.

Изменение характера боевых действий на земле не могло не сказаться на удельном весе различных видов авиации. Из приведенных выше цифр видно, что бомбардировщики составляли теперь лишь немногим более 8 % от общей численности люфтваффе, а почти половину самолетов (49,7 %) – дневные и ночные истребители. К последним можно было прибавить еще и 13,4 % дневных штурмовиков – в большинстве своем FW-190A/F, которые также могли использоваться в качестве истребителей. Все это свидетельствовало о переходе немецкой авиации к стратегической обороне.

Упор на истребители был сделан и в производстве. Их выпуск, по данным рейхсминистра вооружений Альберта Шпеера, несмотря на многочисленные налеты союзных бомбардировщиков, неуклонно возрастал вплоть до января 1945 г. и достиг внушительных размеров – 2252 самолета в месяц. Однако, забегаая несколько вперед, можно сказать, что все впечатляющие достижения немецкой авиапромышленности оказались напрасными.

В результате быстрого наступления Красной армии в январе – феврале 1945 г. в Западной Польше и Силезии немцы потеряли ряд важных сборочных и авиаремонтных заводов, а также ряд предприятий по выпуску комплектующих. Среди них были заводы в городах Мариенбург (ныне Мальборк) и Зорау (Жары), на которых собирались около 25 % всех FW-190, ремонтные мастерские и заводы в Варшаве и Готенхафене (Гдыня), а также

заводы по производству комплектующих в Бреслау (Вроцлав), Позене (Познань) и Кройцбурге (Ключборк).

К другим серьезным потерям можно также отнести базы снабжения люфтваффе в Бромберге (Быдгощ) и Лигнице (Легница). Там были утрачены огромные запасы различных материалов, а на базе в Лигнице вообще находился парк «Фокке-Вульфов», предназначенный для обеспечения нужд Восточного фронта. Правда, надо отметить, что, хотя потеря этих объектов и нанесла серьезный удар по программе производства и ремонта самолетов этого типа, немедленного влияния на численный состав групп, вооруженных FW-190, она не оказала, поскольку командованию ранее удалось создать значительный резерв авиатехники.

Изменения стратегических задач люфтваффе, в свою очередь, вызвали значительные изменения их численности. После того как в конце лета – начале осени 1944 г. бомбардировочная авиация была фактически ликвидирована, образовался определенный избыток личного состава. Было проведено значительное сокращение управлений и штабов на всех уровнях, а также частей обслуживания. Высвобождавшиеся направлялись в наземные боевые части, конечно, прежде всего, в тех же люфтваффе. Так, около 200 тысяч человек перевели в парашютно-десантные соединения. Военнослужащих, имевших необходимую техническую квалификацию, направляли на работу в авиапромышленность.

Несмотря на сокращение общей численности люфтваффе, авиационные подразделения к началу 1945 г. все еще имели хороший уровень укомплектованности летным составом. Хотя начальник Генерального штаба генерал Карл Коллер считал, что пятнадцать имевшихся тогда авиашкол выпускают недостаточно пилотов. К тому же было очевидно, что уровень их подготовки неуклонно снижается. Так, если в боевые части люфтваффе в 1943 г. прибывали пилоты, имевшие 160 часов налета, то теперь они имели от силы 150 часов налета.

Снижение качества подготовки молодых летчиков становилось для немцев все более серьезной проблемой, поскольку противник к концу войны превосходил их не только в техническом отношении, но и по объему приобретенного опыта. Например, на Западе им приходилось иметь дело с американцами, имевшими около 400 часов налета. Известный ас люфтваффе генерал-лейтенант Адольф Галланд потом писал: *«Все время возраставший процент молодых и неопытных летчиков, сбитых до того, как они достигали своего десятого боевого вылета, вскоре стал составлять более чем 50 %. Коэффициент эффективности между неприятелем и нами вырос не в нашу пользу, и не только в техническом отношении, но и в плане летного состава»*.

В то же время качество подготовки летного состава ВВС Красной армии в 1944–1945 гг. было не выше, чем у противника. Это в определенной мере уравнивало шансы молодых немецких пилотов. Тот же Галланд не случайно отмечал, что *«летчиков-новичков можно было посылать воевать только на Восточный фронт, где можно было шаг за шагом приобретать опыт»*. Правда, конечно, здесь надо сделать существенную оговорку: если повезет...

Однако к марту 1945 г. и так скромные возможности люфтваффе в части пополнения летного состава резко сократились. С продвижением советских войск в Западной Польше и Силезии немцам пришлось срочно эвакуировать находившиеся там школы истребительной авиации. Подыскать новые места для них, в условиях общего наступления союзных армий, все плотнее сжимавших Германию в своих клещах, было совсем непросто. Очень быстро проблема размещения авиашкол достигла невероятных размеров. К тому же их перебазирование затруднялось нехваткой топлива как для самолетов, так и для наземного транспорта. В конце концов учебные части, потерявшие базы, были расквартированы в Дании и в районе Лейпцига. Вполне естественно, что процесс подготовки в них был сорван, что, конечно, не способствовало выпуску новых летчиков.

Еще одной большой и уже практически нерешаемой проблемой для немцев стала хроническая нехватка авиационного топлива. Вкупе с другими причинами она привела к тому, что к весне 1945 г. люфтваффе существенно снизили активность. Так, если они на Восточном фронте в 1943 г. в среднем ежемесячно совершали 39 тысяч самолето-вылетов, в 1944 г. – уже 28,5 тысячи, то теперь – лишь 15,6 тысячи.

Тем не менее надо отметить, что все вышесказанное совсем не исключало того, что весной 1945 г. немцы еще периодически могли на отдельных участках фронта концентрировать довольно значительные силы авиации и наносить весьма чувствительные удары по противнику, слишком рано уверовавшему в победу. Но, как писал после войны генерал-майор Ханс-Детлеф фон Роден, который до 1 апреля 1945 г. возглавлял 8-й (военно-научный) департамент Генерального штаба люфтваффе, *«для решительного вмешательства в ход событий у немецкой авиации уже не было сил»*...

Глава 2. Битва за мосты

Весна 1945 г. была ознаменована активными действиями немецкой авиации по разрушению переправ как на Востоке, так и на Западе. Люфтваффе всеми способами стремились остановить продвижение советских и англо-американских войск, затруднить подвозку пополнения и техники и помешать их снабжению.

«Послышался странный, едва различимый звук»

В четверг 1 марта 1945 г. после 50-минутной артподготовки, сопровождавшейся ударами штурмовой авиации по немецким позициям, войска 1-го Белорусского фронта начали наступление в северном направлении – к городу Кольберг (ныне Колобжег, Польша), на балтийском побережье. Сначала советская 3-я ударная армия прорвала фронт в центре позиций немецкой 3-й танковой армии, а затем советские 2-я и 3-я танковые армии прорвались в районе Штаргарда (ныне Старгард-Щецински, Польша). Части вермахта пришли в замешательство, в их тылу вспыхнула паника, и все дороги переполнились колоннами беженцев, текущими на Запад.

Гитлер был убежден, что в крахе обороны на северном фланге Восточного фронта виновны Верховное командование вермахта и командующие на фронте. Поэтому он немедленно начал принимать собственные меры, чтобы остановить советскую угрозу, и в тот же день учредил должность так называемого «уполномоченного представителя по операциям против плацдармов на Одере и Нейсе».

Большинство в окружении фюрера полагало, что на этот пост будет назначен компетентный командир из вермахта или ваффен СС. Однако Гитлер неожиданно сделал выбор в пользу представителя люфтваффе, причем даже не имевшего генеральского звания. Он возложил всю ответственность на 28-летнего командира KG200 оберст-лейтенанта Вернера Баумбаха. Последний был опытным пилотом-бомбардировщиком, специалистом по атакам кораблей, и еще 17 августа 1942 г., первым в бомбардировочной авиации люфтваффе, стал кавалером Рыцарского креста с дубовыми листьями и мечами.

Уже ранним утром 1 марта Гитлер позвонил в штаб KG200, находившийся тогда в Штендале. После короткого разговора с командиром эскадры фюрер издал приказ:

«Я приказываю оберст-лейтенанту Баумбаху разрушить все вражеские переправы через Одер и Нейсе.

Оберст-лейтенант Баумбах уполномочен использовать все возможности, предоставленные ему вермахтом, военной промышленностью и экономикой военного времени, и должен координировать их использование, чтобы достичь необходимых результатов.

Он подчинен главнокомандующему люфтваффе, и его компетенция распространяется в пределах зоны ответственности 6-го воздушного флота. Приказы о проведении операций поступают от главнокомандующего люфтваффе по согласованию с начальником штаба Верховного командования вермахта».

К этому времени Баумбах уже координировал свои действия со штабом 6-го воздушного флота, готовясь к проведению операции «Железный молот», речь о которой пойдет несколько ниже.

Из всех воздушных флотов люфтваффе, действовавших на Восточном фронте, 6-й флот под командованием генерал-оберста Роберта фон Грайма на тот момент был самым сильным. В январе 1945 г. он включал 194 дневных истребителя из JG51 и JG52, 94 ночных истребителя из NJG5 и NJG100, 14 бомбардировщиков He-111 из KG55 и 373 дневных и ночных штурмовика из SG1, SG3, SG77 и NSGr.4, а также еще 283 самолета-разведчика. Затем в течение весны флот пополнили частями, переброшенными с Запада, включая группы из JG3, JG6, JG11 и JG77.

Надо отметить, что атаки переправ через Одер, причем с применением новейшего оружия – управляемых бомб Hs-293, начались еще до назначения Баумбаха. Так, 23 февраля две такие бомбы были запущены с He-111 по переправе у поселка Аурит, в 15 км юго-восточнее Франкфуртана-Одере. Спикировав под углом 60–70 градусов, одна из них угодила в каменный дом на берегу, полностью уничтожив его.

В этот же день аналогичной бомбардировке подверглась другая переправа в районе фольварка Одер-Форверк. По уцелевшему здесь мосту двигались колонны советских грузовиков с боеприпасами и продовольствием, когда неожиданно зазвучал сигнал «воздушная тревога». Затем загрохотали зенитки, и небо над Одером окрасилось черными клубами разрывов.

Водитель «Студебеккера» Тимофей Лагушин вспоминал: *«Мой грузовик со снарядами уже преодолел мост, когда началась тревога. Учитывая, какой у меня в кабине груз, я постарался отбежать как можно дальше и спрятался за большой кучей земли или песка. Однако никаких самолетов в небе видно не было, а я отчетливо видел метрах в ста зенитку, стрелявшую куда-то за реку. Через какое-то время послышался странный, едва различимый звук, похожий на шелест листьев при порыве ветра, а потом вдруг один за другим раздались несколько мощных взрывов»*. Выглянув через какое-то время из-за своего укрытия, Лагушин увидел, что весь мост скрыт в клубах дыма и пара.

Фактически He-111 и Do-217 выпустили пять Hs-293, из которых по крайней мере две поразили цель. Мост получил значительные разрушения и был полностью выведен из строя. Одна из бомб взорвалась на берегу, оставив огромную воронку 17 м в диаметре и 5 м в глубину.

Затем 25 февраля люфтваффе провели еще одну атаку переправ управляемыми бомбами, причинившую инженерным сооружениям новые большие разрушения. По советским данным, сброс управляемых бомб производился с высоты 2500–3000 м на дистанции 2,5–3 км до цели.

Хотя к началу марта Баумбах полностью был поглощен организацией операции «Железный молот», но после выхода упомянутого выше приказа Гитлера он смог быстро разобраться в сложившейся обстановке. В этом ему помог всесторонний анализ возможностей системы снабжения советских войск и ее зависимости от железных дорог и мостов, составленный в феврале начальником штаба 6-го воздушного флота Фридрихом Клессом.

В нем 38-летний оберст, в частности, писал:

«Непрерывное материально-техническое обеспечение сил противника, наступающих в настоящее время в Восточной Германии, так же как и их пополнение для будущих наступлений, невозможно выполнить без сети железных дорог. В результате Советы во время своего быстрого наступления мощными силами восстановили главные железнодорожные линии.

Самым важным в этом отношении было восстановление жизненно важных мостов через Вислу. Железнодорожные мосты в Деблине и Варшаве признаны нашей разведкой пригодными к использованию. Железнодорожный мост в Сандомире перед началом наступления 12 января уже был закончен, но теперь снова непригоден из-за льда. Другие важные железнодорожные мосты в Модлине и Торне [немецкое название польского Торуня], как нужно предполагать, почти готовы к использованию.

Чтобы сделать железнодорожные перевозки настолько эффективными, насколько это возможно, было необходимо одновременно с восстановлением магистральной линии заменить путь на русский, более широкий стандарт...

Самое глубокое проникновение возможностей перевозок советской железной дороги достигает от их глубокого тыла до Кракова, Ченстохова, Литцмаништадта, Позена, Торна, Дойч-Эйлау, Аллеништайна, Раценбурга и Инстербурга. Все они имеют нормальную русскую колею.

Ожидается, что противник будет предпринимать попытки, чтобы всеми силами расширить колею на линии Позен – Франкфурт-на-Одере, чтобы увеличить скорость движения на ней».

Для лучшего понимания приведенной выше выдержки из анализа оберста Клесса укажем, что Торн, Литцманштадт, Позен, Дойч-Эйлау и Алленштайн – это немецкие названия польских городов Торунь, Лодзь, Познань, Илава и Ольштын. Растенбург – ныне город Кентшин, Польша, а Инстербург – ныне город Черняховск, Калининградской области, Россия.

Баумбах понял, что в первую очередь надо нанести удары по железнодорожным мостам через Вислу в Варшаве, Деблине (ныне Демблин) и Сандомире, которые считались «... *крайне жизненно важными для материального обеспечения всего советского фронта*».

Мост в Деблине имел металлическую конструкцию и длину 450 м. Во время советского наступления немецкой артиллерии удалось частично его разрушить, но затем он был восстановлен советскими саперами. Через деревянный мост в Сандомире длиной 480 м проходили тысячи железнодорожных составов, снабжавшие войска 1-го Белорусского фронта, которым ежедневно требовалось 25 тыс. тонн различных грузов. Потому неудивительно, что именно этот мост стал приоритетной целью для люфтваффе.

Ранним утром 1 марта Баумбах в очередной раз продемонстрировал свои командирские и организаторские качества. За несколько часов он разработал план атаки и подготовил подчиненные ему группы.

Непосредственным руководителем атаки на мосты через Вислу был назначен опытный пилот – командир 5./KG200 обер-лейтенант Херберт Пилц. Его эскадрилья была оснащена Ju-88S и Ju-188, оборудованными специальными системами радионавигации и радиоэлектронной борьбы. До ноября 1944 г. она под обозначением 7./KG66 действовала на Западном фронте, и ее самолеты исполняли роль цель-финдеров и подсвечивали цели для бомбардировщиков, а также осуществляли глушение радиотехнических средств союзников.

В распоряжение Пилца передали три специально созданные ударные группы. В них вошли «Мистели» из 6./KG200, базировавшейся на аэродроме Бург, в 22 км северо-восточнее Магдебурга. Это были авиационные ударные комплексы, представлявшие собой связку двух самолетов: беспилотного Ju-88 с установленной вместо кабины кумулятивной боеголовкой массой 4000 кг, и одноместного Bf-109F или FW-190A, закрепленного сверху на фюзеляже «Юнкерса», и пилот которого управлял всем комплексом.

«Деблинская» группа включала пять комплексов «Мистел-3» (FW-190A-8/Ju-88G-1) и три цельфиндера Ju-88S или Ju-188 из 5./KG200, «сандомирская» группа – по три «Мистела» и цельфиндера, а «варшавская» – шесть «Мистелов» и три цельфиндера.

План удара по мостам выглядел следующим образом. Предполагалось, что первыми, перед рассветом, вылетят «Юнкерсы» из 5./KG200. Их экипажи должны были провести разведку погоды как на маршрутах полетов к целям, так и над самими мостами, и были обязаны передавать метеосводки в Бург каждые полчаса.

Все ударные группы должны были быть в полной готовности уже к 9.00. После взлета им следовало собраться в сомкнутый боевой порядок и взять курс на аэродром Йютер бог-Дамм, в 62 км юго-западнее Берлина. Там они должны были встретиться с истребительным эскортом, выделенным из состава 2-го истребительного корпуса люфтваффе.

После этого группы разделялись и направлялись каждая к своей цели. Если «варшавской» группе при этом предстояло преодолеть около 550 км, то «сандомирской» – уже приблизительно 630 км. Учитывая такое расстояние, можно предположить, что истребители должны были прикрыть «Мистелы» только при пересечении ими прифронтовой полосы. Пилотам комплексов рекомендовалось держаться на высоте нижней кромки облачности, чтобы избежать возможной встречи с советскими истребителями. Цель-финдеры, летевшие впереди, должны были отметить мосты осветительными бомбами к моменту подхода к ним ударных групп. Пуск предполагалось произвести на высоте 1000 м.

Истребители Bf-109F и FW-190A, использовавшиеся в качестве верхних компонентов «Мистелов», уже не могли вернуться обратно в Бург, до которого было 600–700 км.

Поэтому сразу после разделения им следовало взять курс на специально выделенные аэродромы и посадочные площадки.

Пилоты «Мессершмиттов» из «варшавской» группы могли по своему выбору приземлиться:

- на аэродроме Рейтц, расположенном в нескольких километрах восточнее городка Штольп (ныне Слупск, Польша), в Померании;
- на посадочной площадке на плоском песчаном берегу озера Витцкерзее (ныне Вицко, Польша), в 27 км северо-западнее все того же Штольпа;
- на аэродроме в Кольберге.

При этом им в любом случае требовалось преодолеть 360–420 км.

Пилоты «Фокке-Вульфов», имевших большой радиус действия, соответственно имели и большой выбор мест для посадки, – четыре аэродрома в Восточной Германии:

- Дрезден;
- Гроссехайн и Каменц, находившиеся соответственно в 32 км северо-западнее и в 34 км северо-восточнее того же Дрездена;
- Финстервальде, в 46 км юго-западнее Котбуса.

До них от Демблина или Сандомира немецким летчикам было необходимо пролететь 550–590 км. В случае каких-либо осложнений FW-190 могли также приземлиться на аэродроме Вейденгут, юго-восточнее городка Швейдниц (ныне Свидница, Польша), в Нижней Силезии, до которого было всего около 380 км, или же следовать в Просниц или Ольмюц-Зюд (немецкие названия чешских городов Простеев и Оломоуц), находившиеся на расстоянии 350–410 км от Демблина и Сандомира.

И только лишь экипажам «Юнкерсов» из 5./KG200 предстояло вернуться обратно на аэродром Бург. Это прежде всего объяснялось тем, что они должны были снять результаты атаки ручными и автоматическими фотокамерами.

Вся операция по нанесению ударов комплексами «Мистел» была достаточно тщательно спланирована. И это притом, что на ее подготовку отводилось всего несколько часов.

Однако в течение утренних часов 1 марта погода над Польшей резко ухудшилась, и в 10.50 атака железнодорожных мостов через Вислу была отменена.

Интересно, что погодные условия работали не только против люфтваффе, но одновременно и против их же целей – мостов.

При отступлении от Вислы к Одеру части вермахта разрушали все железные и автомобильные дороги, виадуки и мосты. Так, только в полосе 1-го Украинского фронта они уничтожили более трехсот мостов. Однако при поспешном отходе на западный берег Одера немцы успели уничтожить только двенадцать переправ через эту реку, и советским войскам достались неповрежденными в общей сложности 120 железнодорожных, автомобильных и пешеходных мостов через Одер. Правда, далеко не все они годились для тяжелой техники и автотранспорта.

Советские инженерные и железнодорожные части столкнулись с огромными проблемами при восстановлении, последующем сохранении и эксплуатации всего этого огромного мостового хозяйства.

В феврале 1945 г. на тыловых коммуникациях 1-го Белорусского, 2-го Белорусского и 1-го Украинского фронтов сложилась трудная обстановка, причем без какого-либо воздействия со стороны противника. Причина была в сезонных изменениях погоды. В своих верховьях вскрылась ото льда Висла. В результате бурного таяния снегов эта широкая и в принципе спокойная река приобрела огромную разрушительную силу.

Возникла серьезная угроза железнодорожным мостам через Вислу в Деблине и Варшаве, в полосе 1-го Белорусского фронта. Как уже говорилось выше, они были частично разрушены немецкой артиллерией. Затем советские саперы их восстановили, причем частично

на временных деревянных опорах. Было вполне обоснованное опасение, что именно эти временные опоры и не смогут противостоять ледоходу.

Разрушение этих железнодорожных мостов могло оставить войска фронта без снабжения на две-три недели, и это в самый ответственный момент подготовки к предстоящей Берлинской операции. В итоге спасение мостов в Деблине и Варшаве вылилось в грандиозную операцию, подробности которой выходят за рамки данной книги. Можно лишь сказать, что их отстояли у погоды, которая тогда, казалось, выступала на стороне немцев.

А вот в других местах сделать этого не получилось. В конце февраля начавшимся ледоходом на Висле снесло железнодорожный мост около города Торн, находившегося в полосе 2-го Белорусского фронта. Его последующее восстановление заняло почти полмесяца. Ледоход разрушил и большинство железнодорожных и автомобильных мостов в районе Сандомира, в полосе 1-го Украинского фронта. В итоге пришлось на время их восстановления значительно изменить маршруты перевозки грузов для этих двух фронтов.

Большие проблемы с сохранением переправ были и на Одере. С приближением весны становилось все теплее. Вдоль берегов побежали бурлящие потоки воды, и река начала буквально вспухать. Вопрос о том, выдержат ли мосты, которые с громадным трудом возвели саперы всего несколько дней тому назад, решился в ночь на 16 февраля, когда начался ледоход.

Многие переправы сразу же снесло мощным напором воды и льда. Советские части на плацдармах за Одером оказались отрезанными от главных сил. Доставлять им боеприпасы, оружие, снаряжение, а также продовольствие пришлось на паромках, лодках и так называемых «подручных средствах». Однако использовать такие средства можно было не всегда, поскольку река была очень беспокойной.

Так, в 20-х числах февраля Одер разбушевался с особенной силой. Ураганный северный ветер поднял громадные волны, которые на участке 5-й ударной армии, у плацдарма около городка Киниц, разбили и унесли единственный паром. В итоге снабжение плацдарма всем необходимым практически прекратилось, а найденные тыловиками рыбацкие лодки не могли решить проблему.

Несколько позднее положение еще более ухудшилось. За одну ночь уровень воды в Одере повысился более чем на 2 м, а русло реки стало шире в несколько раз. В результате оказались затопленными позиции 303-го Гв. ЗенАП, отвечавшего за противовоздушную оборону двух дивизий 5-й ударной армии, находившихся на плацдарме. Зенитчикам пришлось срочно передвигать свои орудия на возвышенные места, а также заняться их обваловкой. Как они при этом еще умудрялись отражать постоянные атаки немецкой авиации, остается только догадываться.

Начальник Главного дорожного управления Красной армии генерал-лейтенант З. И. Кондратьев вспоминал, как в феврале 1945 г. был вызван к начальнику тыла Красной армии генералу армии А. В. Хрулёву и услышал от него: *«Мостов через Одер нет. Половодье в разгаре... Положение тяжелое»*.

Несмотря на столь пессимистическое заявление высокопоставленного начальника, дела с переправами через Одер в целом были не столь уж плохи. Постройкой, обслуживанием и восстановлением переправ через крупнейшую реку Восточной Германии занимались 13 понтонно-мостовых, 27 инженерно-саперных батальонов и 6 военно-строительных отрядов.

Так, в течение 20–28 февраля в полосе 8-й гвардейской армии, у городка Гёриц (ныне Гужица, Польша), на восточном берегу реки, был сооружен понтонный мост длиной 630 м. При его наведении советские инженерные части потеряли 75 человек убитыми и 270 ранеными.

С 25 февраля по 4 марта в полосе 5-й ударной армии, в районе Кюстрина (ныне Костшин, Польша), в очень сложных условиях удалось построить мост длиной 736 м и грузоподъемностью в 30 тонн. Он собирался в основном по ночам из конструкций, заготовленных днем в окрестных лесах. Несмотря на это, мостостроители несли большие потери как от артиллерийско-минометного огня, так и от дневных налетов немецкой авиации. От прямых попаданий и от близких разрывов бомб периодически получали повреждение те или иные пролеты моста, а копры с дизель-молотами, установленные на понтонах, нередко тонули.

Этот мост обошелся советским войскам дорого: за неделю строительства мостостроители потеряли убитыми 163, утонувшими 38 и ранеными 186 человек. Однако он позволял перебрасывать на кюстринские плацдармы боевую технику и подкрепления, и его важность трудно было недооценить.

Фазы Оберста Хелбига

Осуществлению в первые дни марта 1945 г. уже подготовленных атак люфтваффе на мосты через Вислу, расположенные уже в глубоком тылу советских войск, помешали и западные союзники, правда, сами того не ведая. В пятницу 2 марта их самолеты-разведчики сфотографировали аэродром Бург. После обработки аэрофотоснимков дешифровщики насчитали там сразу 16 «Мистелов» из KG200.

Утром того же дня два P-51D из 363 FS 357FG, которые пилотировали лейтенанты Майрон Бикрафт и Робинсон, атаковали аэродром Каменц. Они выполнили по шесть заходов, обстреливая летное поле и стоянки самолетов. В результате там были подожжены несколько комплексов «Мистел-3», состоявших из FW-190A-8 и Ju-88G-1.

Во время аналогичной штурмовки истребители союзников уничтожили на сборочном аэродроме Альтенграбов, в 35 км восточнее Магдебурга, пять недавно собранных «Мистелов-3», а еще три «Мистела-3» и два «Мистела-1» (Bf-109F/Ju-88A-4) получили повреждения и были непригодны для полетов.

2 марта уже рейхсмаршал Геринг, подтверждая назначение фюрером оберст-лейтенанта Баумбаха «уполномоченным по мостам», издал собственный приказ.

Он подтвердил, что Баумбах волен использовать для выполнения поставленной перед ним задачи бомбардировщики и истребители-бомбардировщики 6-го воздушного флота: «... у него есть необходимые средства (топливо и так далее)».

Однако в том же приказе оговаривалось, что *«в случае привлечения специальных частей, таких как артиллерия, саперы или специальные подразделения кригсмарине (минисубмарины, легкие водолазы-подрывники и так далее), он уполномочен сделать необходимые запросы в Верховное командование соответствующих родов войск. Он также уполномочен вступать в прямой, непосредственный контакт с местным командованием этих родов войск».*

Баумбаху также предписывалось работать непосредственно с рейхсминистром вооружений Шпеером и местными чиновниками НСДАП, чтобы обеспечить наличие необходимого ему оборудования, где и когда это потребуется, а также привлекать любых доступных технических специалистов из испытательного центра люфтваффе в Рехлине.

Можно предположить, что сам Баумбах не очень был рад неожиданно свалившемуся ему на голову назначению. У него и так было множество забот, включая прежде всего финальную фазу подготовки к спланированной им операции «Железный молот». Поэтому, используя полномочия, предоставленные ему приказами Гитлера и Геринга, он добился создания особого боевого подразделения, которое и должно было бы координировать воздушные удары по мостам через Одер и при этом подчиняться штабу KG200.

Возглавить это боевое подразделение Баумбах предложил 29-летнему оберсту Йоахиму Хелбигу. Последний только недавно восстановился после тяжелого ранения, полученного в сентябре 1944 г., когда его легковой автомобиль на дороге в горах Эйфеля – в северо-западной части Рейнских Сланцевых гор – был обстрелян американским самолетом. Хелбиг был одним из лучших летчиков и боевых командиров бомбардировочной авиации люфтваффе, виртуозно владевшим самолетом Ju-88. Так же как и Баумбах, он был кавалером Рыцарского креста с дубовыми листьями и мечами – награды, которой удостоились лишь четверо пилотов-бомбардировщиков.

По сложившейся в люфтваффе практике новое подразделение получило наименование по фамилии своего командира – «Боевое подразделение Хелбиг». Тут надо отметить, что оно не имело никакой связи с подразделением с аналогичным наименованием, которое оберст Хелбиг возглавил 10 сентября 1944 г. Тогда ему, помимо эскадры LG1, которой он

тогда командовал, были также подчинены группа ночных штурмовиков и эскадрилья самолетов-разведчиков. И в его задачу входила организация воздушной поддержки частей вермахта, которые вели бои с американскими бронетанковыми дивизиями, стремящимися прорваться к границе Германии в районе Ахена.

Теперь – в марте 1945 г. – новому «Боевому подразделению Хелбиг» были подчинены II./LG1 гауптмана Карла Петерса, базировавшаяся на аэродроме Шлезвиг, I./KG66 майора Германа Шмидта, действовавшая с аэродрома Тутов, в 46 км южнее Штральзунда, а также часть II./KG200. Первые две группы получили приказ находиться в полной готовности для перебазирования на новые аэродромы, чтобы, как говорилось в этом приказе, участвовать в *«специальных операциях»*. При этом II./LG1, в которой насчитывались тридцать Ju-88А-4, была усилена восемью экипажами из I./EKG1.

Штаб «Боевого подразделения Хелбиг» был сформирован на основе части штаба LG1, располагавшегося тогда в Циппендорфе, юго-восточном пригороде Шверина. Его персонал на грузовиках и автобусах доставили в штаб 6-го воздушного флота люфтваффе, в городке Тройенбритцен, в 56 км юго-западнее Берлина. Кроме того, некоторым членам KG200 также было приказано подготовиться к переводу в штаб «Боевого подразделения Хелбиг».

Одновременно Баумбах назначил Хелбига своим полномочным представителем при 6-м воздушном флоте. Все специалисты по атакам мостов из люфтваффе, кригсмарине, вермахта и ваффен СС получили приказ связаться с ним и оказывать ему полную поддержку.

Молодой оберст энергично взялся за порученное ему дело. Уже 5 марта в рапорте на имя Баумбаха он обрисовал в общих чертах предполагавшуюся стратегию действий против переправ через Одер и Вислу. Хелбиг полагал, что необходимо провести *«немедленные атаки на жизненно важные железнодорожные мосты через Одер и Вислу»*, одновременно с *«внезапными атаками на самые важные переправы через Одер в течение первых дней вражеского наступления на Берлин»*.

Имея довольно ограниченные материальные ресурсы и зная, что операция должна быть проведена в самое короткое время и как можно быстрее, Хелбиг предложил комплексный план действий, разделенный им на четыре условные фазы.

Фаза № 1 предусматривала дневные и ночные атаки на мосты с применением «Мистелов», управляемых бомб и обычных авиабомб самых крупных калибров. При этом налеты с использованием последних должны были выполнять лучшие экипажи II./LG1, а также экипажи из I./EKG1. Предполагалось привлечь специалистов по бомбометанию из испытательного центра люфтваффе в Рехлине. На этом же этапе также предусматривалось привлечение боевых пловцов из кригсмарине.

Фаза № 2 тоже включала использование на ограниченной основе боевых пловцов и групп саперов-подрывников. Параллельно «Юнкерсы» из II./LG1 должны были выполнять непрерывные беспокоящие ночные налеты, сбрасывая на переправы фосфорные и осколочные бомбы малых калибров.

Также предполагалось привлечь He-111 из III./KG53 майора Эмиля Аллмендингера. Они должны были сбрасывать в Одер и Вислу, выше по течению от предполагаемых целей, авиационные мины BM1000F «Sommerballon». Последние конструктивно отличались от обычных мин этого типа тем, что их корпус был разделен продольной переборкой на две части: в одной находилось бризантное взрывчатое вещество, а другая была пустой, придавая мине плавучесть. Оказавшись в реке, такая мина дрейфовала бы по течению, навстречу своей цели, со скоростью более 0,5 м/с.

Помимо этого рассматривалась возможность осуществления таранных ударов по мостам Bf-109 и FW-190 с подвешенными 1000-кг бомбами. Их должны были пилотировать добровольцы, пожелавшие отдать жизнь за рейх.

Фаза № 3 включала «...все возможные методы» из первых двух фаз, в том числе более интенсивные налеты с использованием «Мистелов» и пилотов-самоубийц, а также крупномасштабную атаку боевых пловцов кригсмарине. Однако главные разрушительные нападения должны были быть проведены силами как минимум одной парашютно-десантной роты на каждый из мостов. Хелбиг писал: *«Все эти средства при помощи тщательного планирования должны быть равномерно распределены между всеми мостами»*.

Фаза № 4 предполагала разворачивание диверсионной войны против «...мостов, которые пока еще в наших руках к западу от Одера». Для этого Хелбиг предлагал использовать местное население, которому необходимо было предоставить оружие, средства связи и «подземные склады».

Если проанализировать этот «фазовый» план, то сразу возникают несколько вопросов, требующих пояснения.

С одной стороны, откуда оберст люфтваффе, сделавший блестящую карьеру в бомбардировочной авиации, знал о боевой деятельности боевых пловцов и саперов-подрывников? И как он, не зная реальных возможностей этих спецподразделений, мог планировать их участие в атаках на переправы?

Однако, с другой стороны, получивший от фюрера широкие полномочия оберст-лейтенант Баумбах, а следовательно, и его подчиненный Хелбиг вполне могли знать о том, что еще 25 февраля началась подготовка боевых пловцов кригсмарине к диверсионным операциям на Одере.

В тот день лейтенант флота Фред Келлер на базе так называемого соединения «К», располагавшейся на острове Зильт, у западного побережья Германии, отобрал шестнадцать человек. Он предложил им отправиться под его командованием на Восточный фронт, чтобы принять участие в разрушении мостов в тылу русских войск.

Уже вечером 25 февраля вновь созданная группа боевых пловцов «Ост» выехала в Берлин, а затем через несколько дней прибыла на Одер для выполнения первого задания. Поскольку в задачу данной книги не входит описание их дальнейших операций, то на этом мы остановимся. Стоит лишь еще раз подчеркнуть, что Хелбиг в общих чертах вполне мог знать о готовящихся операциях боевых пловцов и потому вполне обоснованно включил их в свой план в качестве составляющей фаз № 1 и № 2.

Можно ли было всерьез рассчитывать на то, что парашютисты смогут успешно атаковать и уничтожить мосты? Вряд ли. Надеяться на благополучную доставку к месту назначения и выброску не то что нескольких, а даже и одной роты мог лишь самый законченный оптимист. В условиях подавляющего численного превосходства вражеской авиации подобные десантные операции имели ничтожные шансы на успех. К тому же все парашютно-десантные части уже были задействованы в боях в качестве обычной пехоты.

Говорить же о привлечении гражданского населения Германии к участию в диверсионных действиях против переправ, как предусматривала фаза № 4, было просто смешно. Видимо, этот пункт просто был данью фанатичным нацистам, особенно из числа членов СС, которые на заключительном этапе войны приобрели особую власть и с которыми требовалось считаться.

Что же касается идеи о возможности использования для атак переправ пилотов-самоубийц, то она только на первый взгляд была сумасбродной. Как показали события вокруг Ремагенского моста, начавшиеся два дня спустя, а также подготовка к еще одной достаточно масштабной операции люфтваффе, о которой еще пойдет речь ниже, среди немецких пилотов в условиях весны 1945 г. могло найтись достаточно добровольцев, готовых пожертвовать жизнью наподобие японских камикадзе.

И последний, но, пожалуй, главный вопрос: а верил ли сам Хелбиг в возможность осуществления своего «фазного» плана? Думается, что ответ кроется в самом плане. Ведь неда-

ром он писал, что первые две фазы имеют целью *«разрушение мостов всеми возможными средствами»*. Но при этом оберст особо отмечал, что, во-первых, первая фаза с *«ее ограниченными ресурсами может достигнуть лишь ограниченного числа целей»*, а во-вторых, *«из материальных соображений и боевой обстановки главное решение должно быть принято между фазой № 1 и фазой № 2»*.

Таким образом, можно предположить, что сам Хелбиг, как командир люфтваффе и ас бомбардировочной авиации, рассчитывал прежде всего на опробованные традиционные методы, а именно на интенсивные воздушные атаки переправ.

«Переправы решат исход войны»

Фаза № 1 плана оберста Хелбига начала претворяться на практике уже на следующий день – во вторник 6 марта.

В 16.17 по берлинскому времени с аэродрома Пархим взлетели четыре He-111 из так называемого «Опытного командования» KG200 (VersuchsKdo/KG200), каждый из них нес по одной бомбе Hs-293. Их целью были переправы через Одер, наведенные советскими саперами около городка Гёриц. Из имеющихся сведений следует, что, возможно, на одном из «Хейнкелей» летел и сам Хелбиг.

Немногим более часа спустя бомбардировщики атаковали северный мост в Гёрице. Сброс управляемых бомб был произведен на высоте 1200 м. Из-за огня советской зенитной артиллерии операторы наведения трех самолетов не смогли вывести бомбы точно на цель. Однако четвертый все же добился прямого попадания, и мост был поврежден. Одна из первых трех Hs-293, упав в Одер, не взорвалась, и потом саперы советской 8-й гвардейской армии получили приказ извлечь ее из воды для изучения.

В этом вылете He-111 прикрывали восемь Vf-109G-10/K-4 из I./JG4, которые в 17.03 взлетели с аэродрома Шёнефельд, на юго-восточной окраине Берлина. Несколько советских Як-9 попытались атаковать бомбардировщики, но пилоты «Мессершмиттов» не позволили им сделать этого. Сначала в 17.25 лейтенант Ханс Клаффенбах из 4./JG4 сбил один «Як», а потом в 17.37 унтер-офицер Вальтер Шоула из 2./JG4 – еще один. Затем в 18.15 вся «восьмерка» немецких истребителей благополучно приземлилась в Шёнефельде.

В тот же день – 6 марта – командующий 6-м воздушным флотом люфтваффе генерал-оберст Роберт фон Грайм информировал свой штаб:

«Переправы всех видов – это ключевые элементы в массированных наступлениях противника на Берлин и сердце рейха. Их своевременное и непрерывное разрушение всеми необходимыми действиями со стороны всех родов войск вермахта имеет решающее значение не только для результата этого сражения, но, возможно, и для войны.»

Оберст-лейтенант Баумбах посредством всех возможных ресурсов, имеющихся в его распоряжении, координирует действия всех подразделений люфтваффе, вермахта и кригсмарине в их попытках атак переправ через Одер и Нейсе между Гёрицем и Штеттином. Их разрушение должно иметь место, как только эти переправы будут наведены. Особое значение имеет разрушение тех переправ, где идентифицированы главные попытки прорыва или где ожидается изменение в сосредоточении войск.

Действуя в сотрудничестве с вермахтом и кригсмарине, он [Баумбах] должен удостовериться, что, в свете нехватки топлива, атаки люфтваффе против переправ будут начаты только после того, как атаки вермахта и кригсмарине будут отражены или будут невозможны.

В частности, подразделения люфтваффе должны использоваться следующим образом:

- а) вылеты KG200 со специальным оснащением (дистанционно управляемые бомбы, «Мистелы» и т. п.) – непосредственно под командованием оберст-лейтенанта Баумбаха;
- б) вылеты на итурмовку – подразделениями итурмовой авиации 2-го и 8-го авиакорпусов с учетом вышеупомянутого приказа начальника штаба;
- с) ночные итурмовые подразделения 2-го и 8-го авиакорпусов, если нужно, с освещением, так же как и в пункте б);
- д) вылеты с использованием всех других технических средств люфтваффе, находящихся в разработке, таких как «Wasserballon», распыление фосфора или горячей нефти и т. д.;

е) использование всех методов, в которых фактор внезапности играет роль, особенно против плацдармов, где отмечается концентрация сил. Использование бомб SD-2 с взрывателями замедленного действия против особенно важных плацдармов».

Необходимо отметить, что активное использование немцами для атак переправ нового вида оружия в виде управляемых бомб Hs-293 не осталось без внимания советского командования.

В директиве командующего артиллерией Красной армии главного маршала артиллерии Н. Н. Воронова указывалось:

«Немцы начали применять против объектов наших войск и тыла бомбы-планеры «Хеншель-293»...

Учитывая возможность применения бомб-планеров в глубоком тылу... предусмотреть организацию обороны важнейших объектов, обратив особое внимание на обеспечение обороны важнейших железнодорожных мостов на коммуникациях линейных фронтов...

Истребительная авиация должна быть использована как основное средство борьбы с самолетами-буксировщиками на подступах к обороняемому объекту. Кроме борьбы с самолетами-буксировщиками на истребительную авиацию возложить задачу уничтожения бомб-планеров, сброшенных с буксировщиков, до перехода бомб в крутое пикирование.

Зенитная артиллерия и зенитные пулеметы должны уничтожать самолеты-буксировщики и бомбы-планеры в зонах своего огня...»

К директиве прилагалась справка с кратким описанием немецких радиоуправляемых бомб. В ней же давались примеры использования данного оружия в августе – сентябре 1944 г. против союзников в Северной Франции, а также по переправам через Одер в полосе 1-го Белорусского фронта 23 и 25 февраля 1945 г.

Возложив на оберста Хелбига ответственность за тактическое планирование операций против переправ, оберст-лейтенант Баумбах решил сократить свой длинный титул «уполномоченного представителя по операциям против плацдармов на Одере и Нейсе» до более короткого и узнаваемого – Fliegerführer 200. Он видел свою роль, главным образом, в общем планировании, а также в координации действий различных подразделений.

Утром 7 марта мост через Одер около поселка Целлин (ныне Челин, Польша), расположенного на восточном берегу, в 28 км северо-западнее Кюстрина, атаковали уже шестнадцать FW-190 из I./SG1. Были отмечены попадания как в сам мост, так и в цели на плацдарме к западу от него. Одновременно девять Ju-87 из 15./SG151 нанесли удар по мосту в местечке Аурит, в 15 км юго-восточнее Франкфурта-на-Одере, однако на этот раз попаданий в цель зафиксировано не было.

Штурмовики прикрывали девятнадцать FW-190 во главе с командиром JG11 кавалером Рыцарского креста с мечами и дубовыми листьями майором Антоном Хаклом: три – из штабного звена эскадры и шестнадцать – из III./JG11. В ходе вылета пилоты «Фокке-Вульфов» заметили двенадцать Як-9. И в 9.25 в районе Кюстрина майор Хакл сбил один из «Яков», одержав свою 177-ю воздушную победу.

В четверг 8 марта штаб 6-го воздушного флота люфтваффе издал приказ об атаке понтонных мостов и канатных паромов около Гёрлица с использованием «Мистелов». Для участия в ней «Боевое подразделение Хелбиг» выделило четыре комплекса из 6./KG200 обер-лейтенанта Балдуина Паули, а также два Ju-88 и пять Ju-188 из 5-й эскадрильи KG200 обер-лейтенанта Пилца. Последние несли контейнеры AB500 с осколочными бомбами SD1. Они должны были подвергнуть бомбежке район переправ непосредственно перед подходом «Мистелов», прежде всего для того, чтобы помешать советским саперам поставить дымовую завесу.

«Мистелы» поднялись в воздух между 9.00 и 9.20, и первый из них появился над целью около 10.00. Нижняя кромка облачности находилась на высоте 3000 м, что не позво-

лило использовать фактор внезапности. При этом «Юнкерсы» атаковали цели практически одновременно с «Мистелами». Пикируя до 800 м, они сбрасывали контейнеры с осколочными бомбами на позиции зенитных батарей вокруг переправ, чтобы тем самым обезопасить выход в атаку ударных комплексов. При этом один бомбардировщик – Ju-188A-2 W.Nr.180447 – был сбит зенитками. Его экипаж – известно, что в него входили унтер-офицер Теодор Пост и обер-ефрейтор Флакнер, – погиб.

В 10.06 запущенный нижний компонент «Мистела» прошел совсем рядом с южным мостом и врезался в западный берег Одера между двумя мостами, оставив после взрыва большую воронку. Однако попаданиями других комплексов все же была разрушена центральная часть северного моста. Этот факт получил широкую известность, в частности, о разрушительном воздействии германского «чудо-оружия» объявил в своем радиообращении к нации рейхсминистр Геббельс.

Советский же гвардии капитан А. Бронштейн вспоминал о тех событиях:

«В середине дня были сильные бои на земле и в небесах. Все небо зачернело. Я лежал в воронке и смотрел вверх. Мое внимание было привлечено необычайной картиной: на большом самолете сидит прямо сверху маленький самолет. Я в недоумении: как это один самолет сумел сесть на другой? Смотрю, что будет дальше. Эти два сцепившиеся самолета стали пикировать прямо на нас.

Вдруг верхний самолет взмывает в небеса, а нижний, большой, штопором летит вниз. Долетел до земли, и тут раздался взрыв такой силы, что у меня в глазах замелькали миллионы разноцветных блесков. Образовалась здоровенная воронка, мой дом мог бы войти в нее».

Уже после расцепки один верхний компонент – Bf-109F-4 W.Nr.6380, который пилотировал фельдфебель Фридрих Эльгер, – получил попадание зенитного снаряда и загорелся. Другие летчики видели, что их товарищ смог дотянуть до линии фронта и благополучно покинул падающий самолет и что купол его парашюта раскрылся. Однако затем сильный ветер отнес его на восток, и он приземлился уже на территории, занятой советскими войсками. Дальнейшая судьба Эльгера неизвестна, и с тех пор он числится пропавшим без вести.

Для прикрытия этой ударной группы II./KG200 штаб 2-го авиакорпуса направил два FW-190D-9 из штабного звена JG4 и шестнадцать Bf-109G-14/K-4 из III./JG4. Возглавлял эскорт лично командир эскадры кавалер Рыцарского креста с дубовыми листьями майор Герхард Михальски. Истребители поднялись в 9.41 с аэродрома Йютербог-Дамм, в 62 км юго-восточнее Берлина. В ходе вылета они встретили группу порядка из десяти Як-9, и Михальски сбил одного из них, одержав 73-ю и, как оказалось, последнюю воздушную победу.

Все немецкие истребители благополучно вернулись обратно, но их пилоты доложили, что им было крайне сложно прикрывать «Мистелы». Штаб JG4 констатировал, что *«совместные действия с KG200 в качестве эскорта показали, что в результате (низкой) скорости самолета «Нискераск» было трудно обеспечить эффективную защиту над районом цели. Кроме того, разомкнутый строй «Нискераск» делает сопровождение очень проблематичным».*

Упомянутый выше «Нискераск» было одним из прозвищ комплекса «Мистел», данное ему немецкими пилотами. Его можно перевести с немецкого как «таскающий на закорках».

На пятницу 9 марта 1945 г. штаб 6-го воздушного флота люфтваффе запланировал новый удар по переправам в районе Гёрлица. Предполагалось, что каждый из мостов при поддержке штурмовой авиации будут атаковать сразу по три «Мистела».

Из-за сложных погодных условий операция была отменена, но на следующий день штаб флота подтвердил поставленную накануне боевую задачу: *«Приказы для 2-го авиакорпуса и «Боевого подразделения Хелбиг» остаются неизменными. Любые благоприятные*

погодные условия, даже самой короткой продолжительности, должны использоваться, чтобы осуществить атаки на мосты в Гёрлице».

12 марта оберст-лейтенант Баумбах встретился с начальником штаба группы армий «Висла» генерал-лейтенантом Эберхардом Кинцелем и бригаденфюрером СС Хайнцем Ламмердингом, ранее командовавшим танковой дивизией СС «Дас Райх», а теперь входившим в личный штаб рейхс-фюрера СС Гимmlера. Состоялось обсуждение ситуации с ударами по советским переправам.

После завершения этой встречи Баумбах написал следующий беспощадно-реалистический меморандум:

«Относительно атаки мостов через Одер в районе Фюрстенберг [ныне Айзенхюттенштадт] – Шведт.

При использовании всех ныне доступных трех родов войск вермахта и доступной в настоящее время материальной базы (особенно с учетом ситуации с топливом внутри люфтваффе – ежедневное доступное количество топлива для 6-го воздушного флота – 80–90 куб. метров) невозможно разрушить и держать в разрушенном состоянии все мосты через Одер. Текущие погодные условия также вносят неуверенность в полномасштабное исполнение обязательств всеми атакующими подразделениями люфтваффе.

По этим причинам единственная возможность, которая существует, состоит в том, что вражеской активности на одерском плацдарме и на любом другом направлении наступления противника может серьезно помешать только группа армий «Висла». Атаки люфтваффе могут лишь помешать приготовлениям противника к наступлению. Соответственно необходимо кардинальное и своевременное решение об атаке на ключевые сосредоточения войск на соответствующих одерских переправах.

Предложения:

1. Постоянные разрушения атаками подразделений люфтваффе, зависящими от имеющихся поставок топлива. Также наступательные действия специальных подразделений кригсмарине и вермахта.

2. Обеспечить достаточное количество топлива для массированного удара люфтваффе, поддержанного всеми доступными силами вермахта, в первый день наступления противника.

3. Для поддержки этих решительных атак представляется необходимым держать в готовности специальные подразделения люфтваффе (комплексы «Мистел» и «Selbstopfermänner»). Из-за ограниченности доступных сил нужно любой ценой избежать их преждевременного распыления на мелкие части.

4. Атака с использованием специальных частей люфтваффе, упомянутых в пункте 3, должна быть выполнена немедленно против важнейших мостов через Вислу, независимо от наступления противника.

5. В заключение, принимая во внимание топливо, зарезервированное для атак мостов, очевидно, что полная остановка неизбежного наступления противника и полное разрушение переправ во время наступления невозможны.

Мы просим, чтобы группа армий «Висла» представила это заключение более высоким властям».

Упомянутые выше в тексте «Selbstopfermänner» – это были пилоты-добровольцы, готовые пойти на самопожертвование ради выполнения боевой задачи. Как видно из этого, Баумбах, как и Хелбиг, по-прежнему продолжали рассматривать возможность их использования.

Одновременно и начальник штаба 6-го воздушного флота оберст Клесс со своей стороны уведомил Главное командование люфтваффе, что в данный момент полное уничтожение переправ через Одер фактически невозможно. Он писал:

«Весь опыт к этому моменту показывает, а также продемонстрирует и в будущем, что деревянные мосты будут выведены из строя только на короткий срок, если использовать авиационные мины или осколочные бомбы. Сжигание мостов обеспечивает больший успех. Бомбы, имеющиеся в настоящее время, являются неподходящими для этой цели.

Поэтому полагаю, что текущее производство зажигательных бомб с трудно гасимыми материалами (смесь смолы и фосфора) должно быть ускорено, чтобы они могли быть поставлены для боевого использования настолько быстро, насколько это возможно.

Однако нужно также указать, что долговременное планирование в этом случае бесполезно, поскольку применение подобных бомб слишком запоздало».

На следующий день – 13 марта – Ламмердинг представил меморандум Баумбаха своему шефу, рейхсфюреру СС, который в тот момент находился на фронте в качестве командующего группой армий «Висла». Ознакомившись с документом, Гиммлер направил своему офицеру связи при ставке Гитлера группенфюреру СС Герману Фегелейну следующее послание:

«Дорогой Фегелейн!

1. Как Вы знаете, фюрер приказал, чтобы оберст-лейтенант Баумбах использовал силы люфтваффе для разрушения мостов через Одер в районе Фюрстенберг – Шведт.

2. Оберст-лейтенант Баумбах доложил следующее: Из-за ситуации с топливом невозможно силами люфтваффе разрушить и удерживать в разрушенном состоянии все одерские мосты. Помимо этого погода является еще одним неблагоприятным фактором. Кроме того, 6-й воздушный флот ежедневно получает только 80–90 куб. метров топлива.

3. В рамках возможного оберст-лейтенант Баумбах предлагает следующее:

а) постоянные диверсионные рейды силами специальных подразделений кригсмарине и постоянные, хорошо спланированные, артиллерийские обстрелы частями вермахта;

б) поставку и накопление достаточного количества топлива, чтобы предпринять возможную массированную атаку силами люфтваффе;

в) готовность применения специальных подразделений люфтваффе (комплексы «Мистел», части «Selbstopfermänner») в начале наступления противника.

4. Я прошу, чтобы Вы доложили фюреру о рапорте Баумбаха и его предложениях. Очевидно, что со своего текущего местоположения я неспособен определить, возможно ли снабдить эскадру Баумбаха топливом, чтобы он мог поддерживать на высоком уровне непрерывные атаки на мосты.

Хайль Гитлер. Ваш Г. Гиммлер».

Точно неизвестно, было ли доложено фюреру о рапорте Баумбаха. Однако в Берлине все же учли замечания Баумбаха о нехватке сил люфтваффе для разрушения мостов, хоть для этого и потребовалось несколько дней.

18 марта с Баумбахом связался начальник Генерального штаба люфтваффе генерал Карл Коллер. Он сообщил, что настало время использовать для атак мостов через Одер еще две группы из KG(J)30, также оснащенные «Мистелами».

В директиве генерала, в частности, говорилось:

«Наступление противника на Востоке может потребовать участие в операциях против мостов через Одер частей, зарезервированных для операции «Железный молот».

Fliegerführer 200 совместно с 6-м воздушным флотом должно подготовиться к разрушению мостов через Одер и к предотвращению наведения новых переправ. Выбор целей, планирование атак и связанных технических проблем, так же как и наземная организация, подготовка приказов и инструктажи экипажей, должны быть выполнены, не влияя на подготовку к операции «Железный молот».

На основании полученных от Коллера распоряжений оберст Хелбиг издал приказ, предписывавший KG(J)30 немедленно начать действия на одерском фронте:

«Боевые инструкции для KG30.

1) Оценка ситуации на Восточном фронте, без сомнения, показывает, что противник рассматривает железнодорожные мосты через Вислу и около Кракова, так же как и мосты через Одер, как первостепенные объекты для продолжения своего финального наступления, целью которого есть уничтожение Германии.

2) Для люфтваффе есть только один категоричный приказ, и это разрушение этих мостов всеми доступными средствами и в случае необходимости с полным вводом в бой всего привлеченного персонала. Здесь, как и в других боевых приказах, KG30 приказывается сыграть главную роль:

а) KG30 выполнит, настолько быстро, насколько это возможно, разрушение мостов через Вислу. Предполагаемые цели:

– железнодорожный мост около Торна;

– оба железнодорожных моста около Варшавы;

– железнодорожный мост в Деблине;

– железнодорожный мост в Дунаеце, восточнее Кракова. Каждый мост – шесть «Мистелов». Детали выполнения полетов – через командира KG30 в сотрудничестве с «Боевым подразделением Хелбиг» и штабом 6-го воздушного флота.

б) KG30 немедленно подготовиться к вылетам против мостов через Одер в районе Одерберг – Цеден таким образом, чтобы каждый вылет мог быть выполнен в течение 12 часов. Текущие приоритетные цели: мосты между Фюрстенбергом и Цеденом. Вылеты в этом районе из-за концентрации противника должны быть выполнены во время массированного наступления противника на Берлин.

Время: любое.

3) KG30 отвечает за обеспечение картами районов всех целей, точных маршрутов подхода, навигационную и целевую маркировку. Все силы, которые были привлечены к операции «Железный молот», должны быть доступны для этой миссии».

Большинство из перечисленных выше целей были уже известны, но появилась и новая: железнодорожный мост через приток Вислы реку Дунаец, расположенный около одноименного города в 18 км северо-западнее города Тарнув. Упомянутый выше Одерберг – это городок в 21 км восточнее города Эберсвальде-Финов, находящийся в месте соединения Финов-канала и так называемого Старого Одера, а Цеден (ныне Цедыня, Польша) расположен на восточном берегу Одера, в 10 км от Одерберга.

Однако настал момент на некоторое время оставить Восточный фронт...

И снова «штуки»!

7 марта 1945 г. перед немецким командованием совершенно неожиданно встала очередная большая проблема с очередной переправой, но теперь уже на Западе. В тот день американская 9-я танковая дивизия после упорных боев вышла к железнодорожному мосту через Рейн в городке Ремаген. Последний расположен на западном берегу реки, в 18 км юго-восточнее Бонна.

Мост построили еще в 1916 г. по проекту архитектора Карла Винера. Его возведение преследовало стратегическую цель – облегчить доставку войск и боеприпасов на Западный фронт. Вероятно, поэтому он получил два названия: Ремагенский мост или мост Людендорфа. Во втором наименовании отдавалось должное генералу Эриху Людендорфу, ставшему во время Первой мировой войны немецким национальным героем.

Общая длина моста составляла 350 м, а высота над средним уровнем воды – около 15 м. Он представлял собой прочное инженерное сооружение и состоял из трех симметричных арочных пролетов, опиравшихся на каменные основания. Два железнодорожных состава могли одновременно пересекать мост в разных направлениях. Издали он выглядел как неприступная крепость – это сходство ему придавали по две каменные башни с каждого края моста. На восточном берегу Рейна железнодорожная ветка буквально через несколько десятков метров от моста уходила в туннель, проделанный в отвесной скале.

Еще за год до начала Второй мировой войны немецкое командование тщательно разрабатывало схему подрыва стратегически важного моста. Электрический взрыватель был соединен с зарядом взрывчатого вещества специальным кабелем в металлической защитной трубе. Предусматривался и вариант подрыва моста вручную, на тот случай, если электрический взрыватель выйдет из строя.

Значительно позднее – уже в конце 1944 г., в связи с приближением линии фронта немецкие инженеры создали на западном берегу Рейна перед Ремагенским мостом дополнительное минное заграждение. В результате его взрыва должен был образоваться глубокий противотанковый ров, что позволило бы выиграть время для планомерного подрыва самого моста.

Офицером, ответственным за инженерное обеспечение моста, весной 1945 г. был гауптман Фризенхан, отлично знавший план подрыва моста в экстренной ситуации. В начале марта он получил приказ, в котором подробно расписывались его полномочия в свете недавнего инцидента с мостом у населенного пункта Колон. Тогда от взрыва американской авиабомбы преждевременно сдетонировали заряды взрывчатки, заложенные немцами в основания моста.

Теперь, согласно инструкции, саперы должны были заложить взрывчатку только тогда, когда линия фронта приблизится к мосту на восемь километров, а взрыватели запрещалось устанавливать до тех пор, пока уничтожение моста не станет неизбежным. Кроме того, этим же распоряжением сверху жестко устанавливалось, что приказ об уничтожении моста должен быть в письменной форме передан от офицера, ответственного за тактическую оборону моста.

Вплоть до полудня 7 марта через мост продолжали проходить отступающие немецкие части. При этом все были уверены, что американцы находятся еще далеко. А в это время американская боевая группа подполковника Л. Энгемана, специально созданная для захвата моста у Ремагена, выдвигалась по направлению к Рейну. Впереди группы действовал разведывательный дозор – пехотный взвод второго лейтенанта Бэрроу. Днем 7 марта – около 13.00 – солдаты вышли на опушку леса и увидели раскинувшийся внизу целый и невредимый мост.

Около 16.00 американские танки и пехота подошли к реке. Заметив противника, немцы, согласно плану, первым делом подорвали минные заграждения на западном берегу Рейна. Затем после нескольких согласований и получения приказов гауптман Фризенхан повернул рукоятку дистанционного взрывателя, но взрыва не произошло. Оказалось, что кабель поврежден.

Оставался последний вариант – подорвать мост вручную, путем поджога бикфордова шнура. Вскоре был найден доброволец, который прополз по мосту и привел-таки механизм уничтожения в действие. Но когда дым рассеялся, немцы, к своему ужасу, увидели, что мост остался цел...

Этим-то и воспользовались американцы. Под прикрытием пулеметного огня и танковых пушек они устремились по мосту на восточный берег. Вместе с пехотинцами шли саперы, которые на всякий случай перерезали подряд все кабели и провода, которыми щедро, словно паутиной, был опутан весь мост.

Таким образом, последний серьезный естественный рубеж на пути в Западную Германию был преодолен. За сутки по захваченному Ремагенскому мосту на восточный берег Рейна переправились почти 8000 американских солдат с танками и артиллерией. Войска прибывали и прочно закреплялись на плацдарме, несмотря на отчаянные немецкие контратаки. Попутно на обоих берегах устанавливались зенитки и прожекторные установки.

Захват моста имел огромное политическое и моральное значение. Средства массовой информации союзников высказывали предположение, что после этого исход войны решится уже в течение десяти – двенадцати дней, причем Германия непременно капитулирует.

Известие о потере моста вызвало панику и смятение в руководстве Третьего рейха. Геббельс писал в дневнике: *«В полдень мне звонит гауляйтер Зимон и выражает беспокойство по поводу этого плацдарма. Население не может понять, почему мост в Ремагене не был вовремя взорван. Возникло известное отчуждение между населением и вермахтом»*. Через два дня рейхсминистр пропаганды снова сокрушался: *«Захват американцами моста через Рейн у Ремагена объясняется саботажем и предательством, поскольку иначе трудно понять, как такой важный мост мог попасть в руки врага неповрежденным, хотя и был наилучшим образом подготовлен для взрыва»*.

Гитлер, и так пребывавший в не лучшем состоянии духа из-за ситуации с переправами на Одере, пришел просто в бешенство и приказал любой ценой уничтожить мост Людендорфа. Причем последующие события показали, что слова «любой ценой» командование люфтваффе истолковало буквально.

Уже в 0.45 8 марта командир 15.Flieger-Division генерал-майор Кард-Эдуард Вильке из своего штаба в городе Фламмерсфельд, в 32 км юго-восточнее Бонна, направил на командный пункт NSGr.1(Nord), базировавшейся тогда на аэродроме Кирххеллен, в 22 км северо-восточнее Дуйсбурга, радиogramму с приказом нанести удар по потерянному мосту. Командиру группы майору Мюллер-Бродерсу предписывалось подвесить крупнокалиберные бомбы под все имевшиеся и пригодные для полетов Ju-87D, которые затем должны были появиться над Ремагеном примерно за 10–15 минут до восхода солнца. Однако погодные условия не позволили пилотам «Штук» тогда подняться в воздух.

Пока люфтваффе еще только планировали налеты на Ремагенский мост, командование вермахта уже начало действовать. Утром 8 марта по мосту открыли огонь 152-мм гаубицы. Снаряды падали около моста и на плацдарме с интервалом в две минуты.

Позднее немцы подтянули 540-мм мортиру «Карл». Однако мощнейшее орудие произвело лишь несколько выстрелов, после чего вышло из строя из-за технической неисправности. Взрывы, сотрясшие все вокруг, разрушили несколько зданий в Ремагене, навели ужас на американскую пехоту, но сам мост продолжал стоять.

Геббельс записал в дневнике: *«Плацдарм у Ремагена все еще сохраняется. Нам не удалось его ликвидировать. Американцы владеют железнодорожным мостом через Рейн и навели рядом с ним еще два понтонных моста. Однако им не удалось расширить свой плацдарм, так как мы его держим под контролем. Находящиеся на плацдарме американские войска подвергаются сильному артиллерийскому обстрелу с нашей стороны».*

Тем временем с наступлением сумерек с аэродрома Кирххеллен наконец начали подниматься самолеты NSGr.1(Nord). Первым взлетел Ju-87D-5 W.Nr.142092 «V8+MD» лейтенанта Черзиха из 3-й эскадрильи, а вслед за ним – еще девять машин. Все они несли фугасные бомбы SC500 и полубронебойные бомбы SD1000. Вскоре два самолета из-за технических проблем были вынуждены вернуться обратно. Оставшиеся же восемь в интервале между 16.26 и 16.53 атаковали цель.

Американские зенитчики, прикрывавшие Ремагенский мост, были немало поражены, увидев, что первыми вражескими самолетами, приближавшимися к нему, оказались эти устаревшие пикирующие бомбардировщики. Многие американцы уже более девяти месяцев участвовали в боях против немцев, но видели «Штуки» лишь на картинках.

Тут надо сказать, что выбор Ju-87D для налета на Ремагенский мост имел под собой все основания. Эти самолеты ранее отлично зарекомендовали себя именно в ходе налетов на подобные точечные цели. Пикируя почти вертикально, пилот «Штуки» мог очень точно «положить» свой бомбовый груз.

Однако на этот раз против летчиков NSGr.1(Nord) сработали сразу два обстоятельства. Во-первых, из-за низкой облачности они не могли применять классическую тактику пикирующих бомбардировщиков, о которой шла речь выше. Во-вторых, из-за высоких холмов на берегах Рейна заходить для атаки моста с малой высоты они могли только над руслом реки с юго-восточного направления.

Последнее обстоятельство сильно облегчало задачу расчетов зенитных батарей, расположенных на рейнских берегах. Несмотря на плотный огонь американских зениток, пилоты «Штук» один за другим выходили на мост на высоте 90 м над Рейном. Перед самой целью они набрали высоту, сбрасывая бомбы с высот 200–400 м.

Одна из бомб взорвалась непосредственно на западном подступе к мосту, но за этот незначительный «успех» пришлось заплатить жизнями четырех экипажей. Зенитным огнем были сбиты три Ju-87D-5 из 1./NSGr.1(Nord):

- W.Nr.142101 упал на восточном берегу Рейна, на краю гравийного карьера около городка Карлсбах-Оленберг, в паре километров северо-восточнее Ремагена. Пилот лейтенант Вольфрам Хёлцель и бортрадист-стрелок унтер-офицер Арно Люттгенс погибли;

- W.Nr.142000 рухнул в Рейн недалеко от моста. Пилот фенрих Пех и бортрадист-стрелок фенрих Йозеф Хром успели выпрыгнуть на парашютах, но затем, по американским данным, утонули в рейнских водах;

- W.Nr.141968 упал в неустановленном месте, и его экипаж – пилот унтер-офицер Берг и бортрадист-стрелок обер-ефрейтор Зирадцки – считается пропавшим без вести.

2-я эскадрилья потеряла Ju-87D-5 W.Nr.141969, который был подбит над мостом и затем врезался в лесной массив в районе Хорхаузен – Альтенкирхен, в 20 км северо-восточнее Ремагена. Его экипаж – пилот фельдфебель Збировски и бортрадист-стрелок унтер-офицер Боровски – также погиб.

Подбитый Ju-87D-5 W.Nr.142014 из 3-й эскадрильи упал около городка Россбах, в 15 км восточнее Ремагена. На этот раз членам его экипажа повезло. Получив легкие ранения, пилот фанен-юнгер Детель и бортрадист-стрелок унтер-офицер Танк успели выпрыгнуть на парашютах и вскоре вернулись в эскадрилью.

Зенитным пулеметным огнем была повреждена еще одна «Штука» из 3-й эскадрильи. Самолет получил несколько попаданий в двигатель, но лейтенант Черзих дотянул до рас-

положения своих войск и в 17.12 совершил вынужденную посадку на восточном берегу Рейна около местечка Кёнигсвинтер, в 16 км севернее Ремагена. Пилот и бортрадист-стрелок фельдфебель Шольц не пострадали.

В итоге обратно на аэродром Кирххеллен благополучно вернулись только два самолета NSGr.1(Nord). При этом американцы утверждали, что жертвами их зенитного огня стали все восемь «Штук», участвовавших в этом налете.

Тем же вечером над Ремагеном появились и FW-190D из III./JG2 под командованием кавалера Рыцарского креста гауптмана Зигфрида Лемке. Самолеты, поднявшиеся с аэродрома Эттингхаузен, в 25 км северо-восточнее Кобленца, несли под фюзеляжами по одной 250-кг бомбе. Однако их целью, вероятно, прежде всего являлась бронетехника, успевшая переправиться по мосту на восточный берег Рейна.

Американское командование крайне опасалось, что предстоящей ночью люфтваффе продолжат налеты. Поэтому зенитчики получили приказ – с наступлением темноты открывать огонь по любым самолетам, появляющимся в радиусе 15 км от моста на высотах до 3000 м. Одновременно была усилена группировка зенитной артиллерии, и к 6.00 9 марта Ремагенский мост прикрывали уже пять зенитно-артиллерийских дивизионов.

Однако американцы зря беспокоились. Ночь прошла относительно тихо, чему сильно способствовала неважная погода. А вот утром 9 марта воздушные удары по мосту возобновились, причем с еще большей силой. С рассвета до полудня мост атаковали в общей сложности 24 FW-190D из JG2. Разрывы бомб наблюдались около центрального пролета, а также вдоль подъездов к мосту. Во время этих вылетов «Фокке-Вульфы» столкнулись с шестью P-51, но смогли избежать потерь.

В 12.00 штаб 15.Flieger-Division приказал командиру NSGr.2 гауптману Веберу выделить для ударов по Ремагенскому мосту девять Ju-87D-5 – по одному звену от каждой из трех эскадрилий. Самолеты с подвешенными крупнокалиберными бомбами должны были взлетать поодиночке, в любое время, как только позволяли погодные условия.

Началась подготовка к вылетам, но затем в 13.45 из вышестоящего штаба поступила информация о том, что мост в 13.05 был уничтожен и что якобы его центральный пролет уже лежит в Рейне. В 15.45 на командном пункте NSGr.2 снова получили подтверждение этого, и вылеты были отменены. Через некоторое время стало ясно, что речь шла о дезинформации, но, как говорится, было уже поздно. Хотя если говорить о пилотах «Штук», то им повезло, что не надо было участвовать в этих самоубийственных, в прямом смысле слова, атаках.

А ракеты лучше!

Тем временем в люфтваффе была сформирована специальная боевая группа, чьей единственной задачей было разрушение Ремагенского моста. Возглавил ее командир KG76 кавалер Рыцарского креста оберст-лейтенант Роберт Ковалевски. Его эскадра имела на вооружении реактивные двухмоторные бомбардировщики Ar-234B-2.

Поэтому уже днем 9 марта – в интервале с 14.35 до 15.29 – мост впервые атаковали три «Арадо» из III./KG76, каждый из которых нес по одной 250-кг бомбе. Высокая скорость реактивных бомбардировщиков резко снижала точность прицельного огня зенитной артиллерии и вероятность поражения. На этот раз американцам пришлось несладко, но плотность их огня все же помешала немецким пилотам точно прицелиться. К тому же высокая скорость имела и обратную сторону – поразить такую узкую и длинную цель, как мост, оказалось непросто.

И все же зенитчикам, можно сказать, повезло. Им удалось подбить Ar-234B-2W.Nr.140589 «F1+AS» обер-фельдфебеля Фридриха Брухлоза из 8./KG76, атаковавший мост с высоты 400 м. Бомбардировщик рухнул на землю в 20 км юго-восточнее Ремагена.

Вслед за «Арадо» мост в интервале между 15.37 и 17.01 атаковали восемь FW-190F-8, несших по одной фугасной бомбе SC500, начиненной триаленом. Накануне девять таких самолетов из 11./KG200 во главе с лейтенантом Бахнером специально перелетели из Твенте на аэродром Рейн-Майн, в 12 км юго-западнее Франкфурта-на-Майне.

Но теперь их в ходе налетов на Ремагенский мост пилотировали опытные летчики из NSGr.20. Командир последней – майор Курт Дальман – был единственным кавалером Рыцарского креста с дубовыми листьями в ночной штурмовой авиации, а его подчиненные имели репутацию специалистов по уничтожению мостов и шлюзов на многих водных артериях Западной Европы.

Теперь удары координировались с артиллерийскими обстрелами моста. Казалось, что немецкие пилоты пытаются найти слабые места в противовоздушной обороне американцев. Одни «Фокке-Вульфы» скользили прямо над поверхностью реки. Другие проходили над мостом на высоте, потом пикировали и сбрасывали бомбы с 250 м, после чего быстро уходили вверх в облака. При этом все летчики активно маневрировали, пытаясь уклониться от зенитного огня.

Согласно данным люфтваффе, им без потерь со своей стороны удалось добиться двух попаданий. Обер-фенрих Батц и лейтенант Зебровски из 2./NSGr.20, пролетев над Рейном на высоте около 10 м, затем «уложили» свои бомбы между опорами моста. Но оба взрыва никакого видимого эффекта не дали.

Параллельно приказ оказать максимальную поддержку группам, атакующим мост Людендорфа, получил штаб JG26. Но обе попытки сделать это закончились неудачей.

Сначала в 14.55 с аэродрома Фюрстенау поднялись 17 FW-190D-9 во главе с командиром I./JG26 кавалером Рыцарского креста майором Карлом Боррисом. Они направились на юг, к Ремагену, но вскоре встретили мощный облачный фронт. Понимая, что дальнейший полет в облаках может привести к неоправданным потерям, Боррис решил изменить курс. В итоге «Фокке-Вульфы» направились на «свободную охоту» в район города Райне.

Затем в 16.20 с аэродрома Нордхорн взлетели 24 FW-190D из II./JG26, которые также должны были помочь своим коллегам около Ремагена. На высоте 2000 м над Везелем они лоб в лоб встретились с P-47D из 366FG и были вынуждены принять бой. В ходе последнего были сбиты четыре «Тандерболта» и еще два повреждены, немцы потеряли три самолета,

один пилот погиб. В итоге и второй группе «Фокке-Вульфов» в тот день не удалось достичь Ремагена.

По американским сведениям, днем 9 марта в налетах на Ремагенский мост участвовали 17 поршневого самолетов: Ju-87, FW-190, Bf-110 и Me-410. При этом зенитчики не покупились, заявив, что сбили 13 из них.

Как только стало ясно, что мост по-прежнему невредим, штаб 15.Flieger-Division сразу же в 17.00 приказал NSGr.1 (Nord) и NSGr.2 готовиться к новым вылетам. На этот раз на «Штуки» предстояло подвесить не только фугасные, но и тяжелые осколочные бомбы, причем взрыватели на всех бомбах должны были быть ударными, без замедлителей. Однако из-за неблагоприятной погоды взлет все откладывался и откладывался. И наконец, около полуночи штаб дивизии окончательно отменил все ночные вылеты к Ремагену.

Далее в ночь на 10 марта произошли события, говорившие о том, что Верховное командование люфтваффе действительно хочет *«любой ценой»* уничтожить мост Людендорфа.

В 2.00 на командном пункте I./KG(J)51 на аэродроме Хопстен, в 16 км северо-восточнее города Райне, раздался телефонный звонок. Дежурный офицер записал личный приказ главнокомандующего люфтваффе, повергший его в изумление. Согласно ему, командир группы майор Ханс Унрау должен был безотлагательно найти добровольцев, которые вызвались бы протаранить Ремагенский мост на реактивных Me-262 с подвешенными бомбами, словно японские камикадзе.

Самое удивительное, что в KG(J)51 отыскивались такие пилоты. По разным данным, их было от двух до четырех

человек. Как тут не вспомнить упоминавшийся выше «фазный» план оберста Хелбига.

Затем в 2.15 аналогичный приказ был передан из штаба 15.Flieger-Division командиру NSGr.2. Ему предписывалось срочно найти трех пилотов, которые должны будут атаковать мост на Ju-87 с подвешенной бомбой SC500, начиненной триаленом. При этом даже излагалась тактика действий.

Летчик должен был пикировать вдоль продольной оси моста и сбросить бомбу с ударным взрывателем максимально близко к точке прицеливания, которой были опоры моста. Бомбу требовалось обязательно сбросить, так как ее взрыватель снимался с предохранителя только после отцепки от бомбодержателя. На практике это означало, что пилот практически должен был протаранить мост. В любом случае у него не было никаких шансов выжить при взрыве мощной бомбы.

Причем командиру NSGr.2 гауптману Веберу было необходимо к 5.00 доложить в штаб дивизии о готовности к таким вылетам, что уже напоминало ультиматум со стороны командования. Он объявил своим собравшимся пилотам, что добровольцы, протаранившие Ремагенский мост, будут посмертно награждены Рыцарскими крестами. Однако таковых в составе группы не нашлось. Летчики, зная, что любой «обычный» боевой вылет к Ремагену и так почти что является самоубийственным, все же не очень-то торопились официально становиться самоубийцами.

В ту ночь приказы о поиске добровольцев-самоубийц также получили NSGr.1(Nord) и NSGr.20. На этот раз пилотов не спрашивали: *«Добровольцы есть?»*, а, наоборот, говорили: *«Кто не хочет, тот должен заявить об этом»*. Это был нехитрый психологический трюк, поскольку никто не хотел заявить о себе как о трусе. Исключение делалось только для состоявших в браке и имевших детей.

Несмотря на это, в NSGr.20 не нашлось ни одного «камикадзе». Вероятно, потому, что ее командир майор Дальман сразу же сам отказался участвовать в этой затее. В то же время, согласно записям адъютанта NSGr.1(Nord), в группе к утру 10 марта были отобраны десять пилотов для атак на Ремагенский мост.

Однако вся эта ночная деятельность так и осталась бесплодной. Дальнейших распоряжений в отношении вызвавшихся добровольцев от командования не поступило. К тому же якобы обнаружилось, что нет необходимых ударных взрывателей для бомб SC500. Видимо, нацистское руководство, включая главу рейхсмаршала Геринга, просто немного «остыло».

Утро 10 марта над мостом Людендорфа прошло спокойно из-за тумана и низкой облачности. К полудню видимость улучшилась и налеты возобновились. В интервале с 16.48 до 19.04 цель атаковали семь FW-190F-8 из 11./KG200, каждый из которых нес по одной бомбе SC1000. Летчики NSGr.20, снова пилотировавшие эти «Фокке-Вульфы», опять использовали разные тактические приемы, заходя с разных высот и направлений, пытаясь в очередной раз нащупать слабые места в зенитной обороне моста. Они бомбили с высот от 100 до 650 м, но прямых попаданий в очередной раз не было.

В 16.35 мост атаковали три Ju-87D-5 из 2./NSGr.1(Nord), несшие по одной бомбе SC500 и по четыре бомбы SD50. Из-за плотного зенитного огня пилоты сбросили свой груз с высот 500–1500 м, попаданий опять не было отмечено. «Штука» унтер-офицера Бёмера была повреждена и затем совершила вынужденную посадку на аэродроме Липпштад. Еще один самолет вернулся на аэродром Кирххеллен с раненым членом экипажа на борту.

Вслед за ними в 16.40 над мостом появились две «Штуки» из NSGr.2, имевшие такую же бомбовую нагрузку. Сквозь разрывы в низкой облачности они также сбросили бомбы с высоты от 400 до 1500 м. На сей раз пилотам сопутствовала удача, и было зафиксировано попадание в оконечность моста на восточном берегу Рейна.

Еще шесть FW-190D-9 из JG2 с высоты 800 м положили по одной 250-кг бомбе, добившись при этом одного попадания в южный пролет и по одному попаданию – в подъезды к мосту на обоих берегах Рейна.

Надо отметить, что, согласно американским данным, во второй половине 10 марта, в течение шести с половиной часов, Ремагенский мост атаковали в общей сложности 47 немецких самолетов: Ju-87, FW-190 и даже Bf-109. При этом зенитчики американского 3-го армейского корпуса заявили о том, что сбили тогда над Ремагеном 28 вражеских самолетов.

Видя, что мощь немецких налетов нарастает, американцы продолжали наращивать противовоздушную оборону захваченного плацдарма. Генерал Омар Бредли потом вспоминал: *«На плацдарм было переправлено такое количество зенитной артиллерии, плотность огня которой только в два раза уступала плотности зенитного огня, созданной нами на плацдарме в Нормандии».*

Дело не ограничивалось одними зенитками, речь шла о целом комплексе мер по защите важнейшего моста. Бредли продолжал: *«Вверх по течению через Рейн были протянуты заграждения, предохраняющие мост от подводных мин и мин, управляемых по радио. С обеих сторон моста были выставлены патрули, следившие, чтобы диверсанты противника не просочились на мост в составе наших колонн. Аэростаты заграждения были подняты в воздух с высот по обоим берегам Рейна, в воду были сброшены глубинные бомбы, чтобы не позволить водолазам-подрывникам противника незаметно подойти к мосту».*

11 марта попытки разрушить мост с воздуха и огнем крупнокалиберной артиллерии продолжились. Причем действия штурмовой авиации в тот день были ограничены не только из-за неблагоприятной погоды, но также из-за ударов, которые днем нанесли бомбардировщики из 9-й авиадивизии 9-й воздушной армии США по аэродромам базирования NSGr.2 и NSGr.20. Многочисленные фугасные бомбы, часть из которых имели взрыватели с замедлением, вывели из строя рулежные дорожки и взлетно-посадочные полосы.

В итоге четыре FW-190F-8 из NSGr.20 вылетели к Ремагену только после 17.00. Два из них вскоре вернулись из-за технических неисправностей, а два оставшихся вследствие плохой погоды были вынуждены в 17.35 сбросить бомбы на запасную цель на западном берегу Рейна в районе местечка Ксантен, в 12 км западнее города Везель.

В интервале с 17.30 до 18.30 с аэродрома Рейн-Майн, в 12 км юго-западнее Франкфурта-на-Майне, поднялись четыре «Фокке-Вульфы» из 11./KG200, которые также должны были атаковать Ремагенский мост. И снова технические проблемы заставили одного пилота повернуть обратно. Двое других сбросили на цель по одной бомбе SC1000 с высот 50–200 м, но попаданий не добились.

Еще один FW-190F-8 был подбит зенитной артиллерией в 18.45 на подходе к мосту. Его пилот унтер-офицер Грельке успел выпрыгнуть на парашюте и, опустившись на землю в 2 км юго-восточнее Ремагена, попал в плен к американцам.

В тот день в налетах снова участвовали реактивные бомбардировщики – два Ag-234B-2 из III./KG76.

Штаб 15.Flieger-Division запланировал провести в ночь на 12 марта силами NSGr.1(Nord) массированные налеты на Ремагенский мост и позиции американских войск на восточном берегу Рейна. Однако в очередной раз погодные условия – плотный туман и облачность – не позволили «Штукам» подняться в воздух. Становилось все более очевидным, что к уничтожению моста необходимо привлекать более современную технику.

И вот днем 12 марта над Ремагенским мостом реактивные «Арадо» появились уже в значительно большем количестве, чем в предыдущие дни. Сначала это была пара бомбардировщиков из штаба KG76. Затем мост атаковали два Ag-234B-2 из 6./KG76, которые пилотировали гауптман Хиршбергер и фанен-юнкер/фельдфебель Рименшпергер. Для обоих летчиков это был первый боевой вылет на реактивных бомбардировщиках.

Выйдя на цель и освободившись от своей 1000-кг бомбы, Рименшпергер бросил взгляд на летевший поблизости другой самолет. Гауптман сидел неподвижно в кабине, бомба висела под фюзеляжем, а «Арадо» продолжал лететь прямо. На вызовы по радио Хиршбергер также не отвечал. Фельдфебелю ничего не оставалось, как одному повернуть обратно на свой аэродром. Что случилось со вторым летчиком, так и осталось неизвестно. Бомбардировщик, продолжавший и далее лететь по прямой, в конце концов, выработав все горючее, упал уже около города Лилль, в Северной Франции.

Всего же Ремагенский мост в тот день атаковали четырнадцать Ag-234B-2 из KG76. Их пилоты сбрасывали бомбы SC1000 с горизонтального полета с высот от 4800 до 7800 м, используя при этом систему слепого бомбометания «Эгон». Столбы воды при взрывах поднимались в непосредственной близости от пролетов моста. Наземным наблюдателям порой казалось, что наконец-то есть прямое попадание. Но вода опадала, а мост по-прежнему стоял. Тем не менее его конструкции и опоры получали все новые и новые повреждения. Ведь, как известно, ударная волна хорошо передается в жидкой среде. И близкие разрывы мощных фугасных бомб постепенно делали свое дело.

В налетах должны были участвовать еще больше реактивных бомбардировщиков. Однако два «Арадо» из 6./KG76, которыми управляли опытные пилоты – командир эскадрильи кавалер Рыцарского креста гауптман Герхард Морих и обер-фельдфебель Йоханнес Вёрдерманн, – были отозваны по команде с наземного пункта управления, не долетев до Рейна. На другом самолете возникли серьезные неполадки в работе одного двигателя, начался повышенный расход топлива, и его пилот, обер-фельдфебель Эрих Баумлер, был вынужден повернуть на аэродром Ахмер, в 15 км северо-западнее Оснабрюкка. Также во время взлета получил легкие повреждения и не участвовал в боевом вылете Ag-234B-2 обер-фельдфебеля Бреме.

12 марта к налетам на мост Людендорфа присоединились и Me-262A-2a из I./KG(J)51. Действуя небольшими группами, в общей сложности 22 реактивных «Мессершмитта» атаковали как сам железнодорожный мост, так и понтонные переправы, которые американцы навели рядом с ним. Попаданий в главную цель зафиксировано не было, но и потерь тоже. Причем последнее несмотря на то, что в 12.40 несколько Me-262A-2a в районе Ремагена

встретились с P-38 из 474FG. Однако до воздушного боя, по молчаливому согласию сторон, дело не дошло.

В период с 12.30 до 13.45 по позициям союзников на западном берегу Рейна, между железнодорожным мостом и понтонной переправой, также нанесли удар пять FW-190D-9 из JG2. Затем во второй половине дня в налетах на мост участвовали еще одиннадцать «Фокке-Вульфов» из той же эскадры.

Тем временем Гитлер, взбешенный тем, что мост Людендорфа все еще стоит, приказал использовать против него баллистические ракеты «Фау-2»! Это «чудо-оружие» до сего дня применялось только против крупных городов, то есть площадных целей, и, по сути своей, не было рассчитано на поражение конкретных зданий и сооружений.

Однако к весне 1945 г. конструкторы значительно усовершенствовали систему наведения ракеты, добившись 35 % вероятности попадания в круг радиусом 500 м. Посему имела надежда, что сотрясение почвы, вызванное падением и взрывом, поможет упасть уже поврежденным конструкциям моста. И действительно, V-2 врезалась в землю со скоростью 4800 км/час, в результате чего происходило небольшое землетрясение. Интересно, что подобный эффект лежал в основе применения британских тяжелых бомб «Толлбой» массой 5443 кг и «Гранд Слэм» массой 9980 кг. Кроме того, по мнению фюрера, эти ракеты должны были произвести устрашающее впечатление на американские войска, продемонстрировав им ужасающую мощь германского оружия.

Начать обстрел Ремагенского моста ракетами V-2 было поручено 155-му зенитному полку, которым командовал недавно назначенный майор Хайнрих Штейнхоф. Он входил в 5-ю зенитную дивизию, отвечавшую в люфтваффе за применение «чудо-оружия».

И вот 12 марта одной из батарей этого полка со стартовой площадки в районе Хеллендорна, в 15 км северо-западнее города Алмело, Голландия, был произведен первый запуск V-2 по Ремагенскому мосту. Пролетев 208 км на юго-восток, ракета упала в Рейн. С расположенных восточнее плацдарма возвышенностей немецкие наблюдатели сообщили на командный пункт 155-го зенитного полка о результатах.

Американский военный инженер Майкл Элиссон потом делился впечатлениями: *«Мы занимались разгрузкой грузовика, как вдруг все вокруг сотряс страшный грохот, сопровождавшийся леденящим душу свистом, и земля задрожала, словно началось землетрясение. Я сам упал на землю. Потом я увидел гигантский фонтан взрыва примерно в километре от нас. Только потом я узнал, что это упала немецкая ракета».*

13 марта мост Людендорфа и плацдарм трижды – в 9.05, 11.30 и 17.30 – атаковали «Мессершмитты» из I./KG(J)51. В налетах в общей сложности снова участвовали 22 Me-262A-2a, три из которых были потеряны. В районе Ксантен, в 12 км западнее города Везель, истребители союзников сбили два реактивных бомбардировщика:

– W.Nr. 110915 «9K+DI», чей пилот – обер-фенрих Юрген Хёне из 3-й эскадрильи – погиб;

– W.Nr. 111966 «9K+AB» адъютанта группы обер-лейтенанта Харальда Хофештадта. Тяжелораненый пилот смог сесть «на живот» в расположении союзных войск.

Затем в районе города Косфельд, в 32 км западнее Мюнстера, «Спитфайром» из 402 Sqdn. RCAF флайнг-офицера Нихолсона (H.C. Nicholson) был сбит Me-262A-2a W.Nr. 111555 обер-фенриха Георга Шабински. Летчик получил ранение, но успел выпрыгнуть на парашюте.

13 марта Ремагенский мост снова атаковали и Ar-234B-2. Шесть пилотов из 6./KG76 сбросили по одной 1000-кг бомбе, одни – с пологого пикирования, а другие – с высоты 5000 м, используя систему «Эгон». Боевой вылет к Ремагену совершили и двенадцать бомбардировщиков из III./KG76, но прямых попаданий в цель зафиксировано не было. Обратно

не вернулся один «Арадо», он упал около аэродрома Везендорф, в 36 км севернее Брауншвайга, а его пилот – унтер-офицер Цвинер – выпрыгнул на парашюте.

Около 13.00 того же дня штаб 15.Flieger-Division сообщил в NSGr.1(Nord) и NSGr.2, что в ночь на 14 марта ожидается улучшение погоды в районе Ремагена. Командирам обеих групп предписывалось обеспечить непрерывные налеты не только на сам мост, но и на американский плацдарм на восточном берегу Рейна. Каждая пригодная для полетов «Штука» должна была выполнить как минимум три боевых вылета.

Ранним вечером самолет-разведчик из 3./NAGr.1 пролетел над Ремагеном, но из-за низкой облачности и тумана не смог сделать аэрофотоснимков. Позднее около девяти часов вечера на разведку погоды в районе цели вылетели по одному Ju-87D-5 из NSGr.1(Nord) и NSGr.2. Оба экипажа доложили, что видимость менее одного километра, и в 23.30 генерал-майор Вильке был вынужден окончательно отдать приказ о прекращении подготовки «Штук» к ночным вылетам.

Наконец днем 14 марта облачность над Ремагеном рассеялась, как обещали синоптики, и люфтваффе смогли провести массированную атаку на мост Людендорфа. Американец Элиссон вспоминал: *«В этот день я впервые увидел в небе немецкие реактивные самолеты, о которых до этого знал только понаслышке. Вскоре после того, как объявили воздушную тревогу, над Рейном показались толстые инверсионные следы, а потом и сами бомбардировщики. Наши зенитки открыли заградительный огонь, и все небо над мостом было раскрашено кляксами разрывов. Сначала шли маленькие Me-262, сбрасывавшие по одной бомбе. Вода вокруг моста вспенилась от взрывов. Потом один за другим летели длинные «Арадо». Наш огонь, казалось, совсем не мешал им».*

В период с 9.05 до 10.02 американские позиции в районе Ремагена бомбили четыре Me-262A-2a из I./KG(J)51, взлетевшие с аэродрома Гибельштадт, в 104 км юго-восточнее Франкфурта-на-Майне. Они несли по два контейнера AB250-2, в которых размещалось 28 противопехотных осколочных бомб SD10C. Пилоты сбросили свой груз с высоты 5000 м, чтобы избежать интенсивного зенитного огня. Несмотря на это, один «Мессершмитт» получил повреждения, но все же смог затем вернуться на аэродром.

В тот день в налетах на Ремагенский мост должны были участвовать сразу одиннадцать Ag-234 из KG76. Однако три из них до цели так и не долетели, а были сбиты американскими истребителями.

Сначала «Арадо» встретились с P-51D из 352 FG, которые в тот момент возвращались домой, выполнив задание по прикрытию четырехмоторных бомбардировщиков из 9-й воздушной армии США. Капитан Дональд Брайан заметил двухмоторный реактивный бомбардировщик, пересекавший Рейн в южном направлении. Затем тот повернул на запад, а потом развернулся на север, выполняя широкий заход на мост.

Брайан не успевал перехватить Ag-234, но заметил P-47, приближавшиеся с северо-востока. Американец надеялся, что их появление заставит противника отвернуть. Так и получилось. Увидев «Тандерболты», немецкий летчик повернул на восток. Этот поворот и привел его прямо в прицел Брайана. Пилот «Мустанга» открыл огонь с дистанции 225 м и первой же очередью вывел из строя правый двигатель «Арадо».

Немец начал пологий разворот и попытался маневрировать. Но с одним работающим двигателем у него это слабо получалось, и Брайан уверенно удерживал цель в прицеле. Вскоре был поврежден и второй двигатель, а за бомбардировщиком потянулся шлейф белого дыма. Через мгновение он перевернулся через крыло и, перейдя в крутое пикирование, в 13.34 врезался в землю.

Приблизительно в это же время курс звена P-47 из 62 FS56FG в районе Кобленца пересекся с курсом «тройки» Ag-234. При этом лейтенант Сэнфорд Белл, возглавлявший звено,

понял, что это вражеские самолеты, только когда те прошли под ним. По его команде пилоты «Тандерболтов» сразу же сбросили подвесные баки и устремились вниз, вслед за «Арадо».

Лейтенант Уоррен Лир первым вышел в хвост одному из них. Он успел поразить левый двигатель бомбардировщика, прежде чем его истребитель на большой скорости проскочил вперед. Затем пришла очередь Белла, который открыл огонь с дистанции 450 м и продолжал стрелять, пока также не миновал «Арадо».

Лир уже выполнял второй заход, когда немецкий летчик сбросил фонарь кабины и выпрыгнул на парашюте. Потерявший управление самолет свалился в штопор и через несколько секунд врезался в землю. Согласно правилам, действовавшим в американских ВВС, эту победу поделили поровну между Беллом и Лиром.

Теперь на сцене появился лейтенант Норман Гоулд все из той же 62 FS56 FG. Он быстро атаковал с задней полусферы второй Ar-234. Правый двигатель загорелся, и бомбардировщик вошел в штопор, из которого уже так и не вышел.

Согласно данным люфтваффе, тогда в секторе Лимбург – Кобленц истребителями союзников были сбиты три бомбардировщика из 6./KG76. Два летчика – обер-фельдфебели Йоне и Вёрдерманн – уцелели. Лейтенант Амман получил тяжелейшие ранения, но все же смог выпрыгнуть на парашюте. Его нашли в бессознательном состоянии около поселка Сек, приблизительно в 20 км севернее Лимбурга. Однако врачам не удалось спасти пилота, и вскоре он скончался.

Однако вернемся к Ремагенскому мосту. Оставшиеся «Арадо» достигли цели и, невзирая на мощный зенитный огонь, один за другим сбросили бомбы. При этом одни из них делали это с пологого пикирования, а другие с горизонтального полета с высоты 6000 м при помощи системы «Эгон».

Командиру KG76 оберст-лейтенанту Ковалевски, летавшему на Ar-234B-2 «F1+AA», удалось положить бомбу SC1000 впритирку с мостом. Прогредел мощный взрыв, столб воды от которого поднялся выше пролетных конструкций. Мост закрипел и закачался, однако, когда дым и пар рассеялся, все увидели, что тот по-прежнему стоит.

Фактически Ковалевски удалось тогда повредить один мостовой пролет. Американские инженерные части сразу же по окончании налета приступили к его ремонту, наваривая стыковые планки и рельсы. Тем не менее конструкция моста получила новые повреждения, хотя полного обрушения в тот момент и не произошло.

Зенитным огнем был поврежден «Арадо» командира 6./KG76 гауптмана Мориха. Однако опытному пилоту затем удалось оторваться от истребителей союзников и благополучно вернуться на аэродром.

Однако на отходе американцами все же был сбит еще один реактивный бомбардировщик. На этот раз отличился лейтенант Роберт Барнхарт из 356 FG, и причем при достаточно странных обстоятельствах.

На своем P-47D он возвращался после выполнения задания по прикрытию четырехмоторных бомбардировщиков, когда увидел на встречном курсе некий самолет и решил последовать за ним. В течение десяти минут Барнхарт преследовал цель, но так и не смог приблизиться на достаточную дистанцию. Американец уже был готов сдаться, когда самолет впереди сделал левый разворот на север.

Это позволило американскому летчику быстро сократить расстояние. Он потом вспоминал:

«Все еще неспособный идентифицировать его, я приближался до тех пор, пока не увидел реактивные двигатели и германские опознавательные знаки. Чувствуя, как у меня все холодеет, я сначала проскользил под ним, а потом подошел с правого борта, приблизительно на расстояние девяти метров, чтобы лучше разглядеть этот самолет. Но и тогда я не смог опознать его и лишь потом по рисункам понял, что это был Ar-234.

Пилот реактивного самолета, увидев меня, сразу же сбросил фонарь кабины и выпрыгнул на парашюте. После того как он покинул самолет, последний продолжал лететь, выполняя широкий правый вираж. Очевидно, его двигатели все еще работали, поскольку кружился более десяти минут, сохраняя высоту. Я выполнил заход, сделав снимок самолета, а затем сфотографировал пилота на его парашюте».

Из рассказа Барнхарта следует, что он даже не успел открыть огонь, когда немецкий летчик воспользовался парашютом. Почему это произошло, можно только гадать. Могло быть так, что на «Арадо» возникли какие-то серьезные технические неполадки или его пилот был ранен. Понимая, что у него нет шансов уйти от «Тандерболта», и не желая испытывать судьбу, он решил сразу же покинуть самолет. Однако это только предположение...

Тем временем Барнхарт, сделав еще несколько снимков реактивного бомбардировщика, наконец решил обстрелять его. Он вел огонь до тех пор, пока тот не загорелся, и, войдя в штопор, врезался в землю.

Вероятно, это мог быть Ar-234B-2 из 6./KG76, который действительно был поврежден зенитным огнем, получив попадание в кабину. Управление было нарушено, и его пилоту, обер-фельдфебелю Баумлеру, вскоре пришлось воспользоваться парашютом. Известно также, что южнее города Зиген свой бомбардировщик покинул на парашюте еще один летчик из KG76 – фельдфебель Шульц, получивший ранение.

Днем 14 марта в массированной атаке на Ремагенский мост, помимо «Арадо», участвовали и четыре FW-190F-8 из II./KG200, несшие под фюзеляжем 500-кг бомбы. И опять, несмотря на мощный огонь зениток, «Фокке-Вульф» проходили над целью на бреющем полете. Но опять прямых попаданий не было, взрывы происходили то с одной, то с другой стороны мостовых пролетов.

Надо отметить, что, хотя люфтваффе 14 марта и потеряли в ходе налетов на Ремагенский мост сразу четыре реактивных бомбардировщика, заслуги зенитной артиллерии в этом не было никакой. Этот и предыдущие дни показали, что попытки вести по скоростным «Арадо» и «Мессершмиттам» прицельный огонь не приносят особо никаких результатов. Поэтому 15 марта американские зенитчики, прикрывавшие мост, получили приказ – при отражении последующих атак вести только заградительный огонь.

Однако расчетам зенитных батарей уже не пришлось продемонстрировать свое умение в полном объеме. 15 и 16 марта интенсивность налетов люфтваффе на мост значительно снизилась.

С одной стороны, эта «передышка» объяснялась плохой погодой, снова установившейся в районе Ремагена и не позволявшей совершать ночные налеты. Например, 15 марта в период с 18.33 до 19.05 туда вылетели три FW-190F-8 из II./KG200. Однако пилоты так и не смогли обнаружить мост и сбросили бомбы на запасные цели.

Второй причиной, резко снизившей активность ночных штурмовиков, были удары американской авиации по их аэродромам. Так, днем 14 марта P-47 из 36 FG и 404 FG, а также P-51 несколько раз штурмовали аэродром Липпе, расположенный в паре километров южнее города Бурбах, где базировалась NSGr.2. Тогда были уничтожены 24 Ju-87D-3 из D-5 из состава 1-й и 2-й эскадрилий, сгорели 1400 литров авиационного бензина, выведены из строя рулежные дорожки и взлетно-посадочная полоса.

В светлое время суток 15–16 марта над Ремагеном появлялись лишь Me-262A-2a из I./KG(J)51, а «Арадо» из KG76 не было вообще.

Наконец, 17 марта туда с аэродрома Ахмер вылетели два Ar-234B-2 – гауптмана Мориха и обер-фельдфебеля Вёрдерманна. Каждый из них нес по одному контейнеру AB250, начиненному реактивными бомбами SD15. Последние были созданы на базе 105-мм гаубичного снаряда и предназначались для уничтожения таких мощных сооружений, как, например, Ремагенский мост.

Пилоты должны были сбросить контейнеры по радиосигналу системы слепого бомбометания «Эгон». Сделать это смог только Морих. На машине же Вёрдерманна сигнал почему-то не сработал, и пилоту пришлось вернуться с небезопасным грузом обратно в Ахмер.

Однако налеты, как показали события ближайших часов, уже не имели особого смысла. В тот день американцам пришлось наглядно убедиться, что у противника есть оружие, против которого бессильны не только истребители и зенитки, но и погода.

Начав еще 12 марта, батареи 155-го зенитного полка люфтваффе продолжали производить пуски V-2 по Ремагенскому мосту. Пристрелявшись, 17 марта они наконец добились близких попаданий. В 9.30 и 12.20 две ракеты разорвались уже в 270 м от моста, нанеся ему последние фатальные повреждения. Всего же по мосту были выпущены одиннадцать «Фау-2».

В 15.00 американские саперы уже приготовились приварить огромную усиливающую плиту на наиболее поврежденный пролет. Командир 276-го саперного батальона подполковник Клейтон Раст находился в центре моста, следя за ходом работы, когда услышал сверху резкий щелчок, похожий на винтовочный выстрел. Он поднял голову и в этот момент услышал еще один щелчок, и тут от моста отвалилась одна часть. Затем вся конструкция начала рушиться, и в итоге весь мост упал в воду. Раста и других солдат, оказавшихся в воде, стало относить вниз по течению к пешеходному мосту, неподалеку от которого им удалось выбраться на берег. Тем не менее погибли и утонули 28 человек.

На следующий день – 18 марта – пилот самолета-разведчика Аг-234, пролетев над Ремагеном, удостоверился, что моста Людендорфа больше нет. Это же подтвердили и сделанные им аэрофотоснимки.

Но на этих же снимках было также хорошо видно, что в Ремагене продолжают работать понтонные мосты. Поэтому в тот же день люфтваффе попытались разрушить и их.

Сначала между 11.38 и 12.38 три Ме-262А-2а из II./KG(J)51, используя систему слепого бомбометания «Эгон», сбросили на них с высоты 6000 м шесть контейнеров АВ250-2. Час спустя два Аг-234В-2 доставили к Ремагену еще по одному контейнеру АВ500-1, содержащих 74 осколочные бомбы SD-4.

Потом около 22.00 туда же отправились еще два FW-190F-8 из 11./KG200, несшие по одной бомбе SC500. Однако в наступившей темноте пилоты уже не смогли обнаружить переправы и потому просто сбросили свой груз на американский плацдарм на восточном берегу Рейна.

Тем временем Гитлер направил поздравительную телеграмму командованию 155-го зенитного полка люфтваффе. То обстоятельство, что мост Людендорфа обрушился вскоре после того, как по нему был нанесен ракетный удар, для фюрера было достаточным, чтобы связать уничтожение важной стратегической цели непосредственно с применением «Фау-2».

И можно сказать, что в общем-то он был недалек от истины. Ведь неизвестно, сколько еще дней потребовалось люфтваффе, чтобы окончательно «добить» поврежденный мост при помощи налетов бомбардировщиков, и сколько бы самолетов они еще потеряли при этом. А тут было так заманчиво: вполне безопасно бабахнуть несколькими баллистическими ракетами по мосту – и дело сделано.

Интересно, что союзные средства массовой информации поначалу называли совсем другую причину падения моста. Так, агентство ДНБ 19 марта передало эту новость следующим образом: *«Как только что было сообщено, восточнее Ремагена ценой собственной жизни немецкий летчик разрушил железнодорожный мост, направив на него свою машину, нагруженную бомбами».*

Кстати, и рейхсминистр Йозеф Геббельс, находившийся в крайне натянутых отношениях с Герингом, тоже приписывал заслуги в уничтожении моста совсем не люфтваффе.

Так, он писал в дневнике: *«В этот день поступает единственное радостное известие о том, что мост через Рейн у Ремагена рухнул вследствие непрерывного артиллерийского обстрела и попыток взорвать его с помощью наших морских диверсантов».*

Тогда же немецкая пресса опубликовала сообщение о расстреле пяти офицеров вермахта, которых военный трибунал признал виновными в срыве взрыва моста. По личному указанию фюрера это сообщение было даже включено в сводку Верховного командования вермахта.

В заключение надо отметить, что разрушение немцами моста Людендорфа сильно запоздало. С 7 по 17 марта союзники успели переправить по нему на плацдарм на восточном берегу целых семь дивизий. Кроме того, снабжение находившейся там группировки тоже шло полным ходом, поскольку через Рейн уже были наведены понтонные мосты.

Время «мистелов»

Тем временем «Боевое подразделение Хелбиг» продолжало атаки переправ через Одер в районе Гёрлица с применением управляемых бомб Hs-293.

13 марта He-111 из VersuchsKdo/KG200 удалось поразить один из мостов. Однако при этом советскими зенитками был сбит один бомбардировщик. Два члена его экипажа получили ранения, а остальные четыре, среди которых были унтер-офицеры Хайнц Риттлер и Адольф Герадс, погибли.

21 марта четыре Do-217 и шесть He-111 нанесли новый удар управляемыми бомбами по мостам, но его результаты неизвестны. На следующий день, в ходе очередного налета, прямое попадание зенитного снаряда получил еще один самолет – He-111 W.Nr.7540. Он благополучно вернулся на аэродром, но один член экипажа – унтер-офицер Хайнц Шрикк – был убит.

23 марта была предпринята очередная попытка атаковать переправы около Гёрлица, а также переправы через так называемый Старый Одер в районе местечка Ратштокк, в 10 км юго-западнее Кюстрина. Но вылет завершился неудачей, поскольку сброс бомб Hs-293 не удалось произвести, как затем говорилось в донесении, *«из-за технических неисправностей»*.

К 24 марта в составе VersuchsKdo/KG200 насчитывались девятнадцать He-111 и восемь Do-217, но из них в пригодном для полетов состоянии находились соответственно одиннадцать и четыре самолета. На следующий день четыре «Хейнкеля» снова появились над Гёрлицем. На этот раз немцам удалось добиться по одному попаданию в так называемые «Северный» и «Южный» мосты.

В понедельник 26 марта 1945 г. переправы в районе все того же Гёрлица, а также около городка Лебус, расположенного на западном берегу Одера, в 19 км юго-западнее Кюстрина, вместе с He-111 атаковали и Do-217. Результатом стало одно попадание в мост около Лебуса.

Это был последний из серии налетов, совершенных бомбардировщиками VersuchsKdo/KG200 на одерские переправы с применением управляемых бомб Hs-293. Поскольку они, несмотря на имевшиеся успехи, не принесли ожидаемого эффекта, было решено возобновить операции «Боевого подразделения Хелбиг» с использованием «Мистелов».

К этому времени в II./KG200 имелись 29 комплексов: четырнадцать «Мистел-1», два «Мистел-2» и тринадцать «Мистел-3», из которых половина находилась в пригодном для полетов состоянии. В составе той же группы были еще шестнадцать исправных «Юнкерсов» – по восемь Ju-88A/S и Ju-188A/E. Поддержать атаки ударных комплексов также могли пятнадцать исправных бомбардировщиков Ju-88A-4 из II./LG1.

31 марта с аэродрома Бург в 7.30 начали взлетать шесть «Мистелов» из 6./KG200. Их цель находилась приблизительно в 340 км на юго-восток. Это был железнодорожный мост через Одер в городе Штейнау (ныне Съцинава, Польша), в Нижней Силезии. Он имел длину 400 м и ширину 5 м.

Впереди ударных комплексов летели два Ju-88 и два Ju-188 из 5./KG200, которые исполняли роль цельфиндеров. Кроме того, «Юнкерсы» несли в общей сложности восемь бомб SD1000 и тридцать бомб SD70, так как должны были нанести отвлекающие удары как по железнодорожной станции Штейнау, так и по самому мосту.

Для прикрытия «Мистелов» были выделены двадцать четыре Bf-109G/K из III./JG52 под командованием кавалера Рыцарского креста майора Адольфа Борхерса, которые базировались на аэродроме Швейдниц. Они должны были встретить комплексы над городком Вальденбург (ныне Валбжиг, Польша), расположенным в 15 км к юго-западу от их базы.

С самого начала ударную группу начали преследовать технические проблемы. Сразу после взлета, а именно в 7.36, на одном из «Мистелов» на высоте 70 м отказала гидравлическая система, что не позволило убрать шасси нижнего компонента. Пилот привел боеголовку в безопасное состояние, после чего произвел аварийное разделение, и Ju-88 упал около поселка Гентин, в 24 км северо-восточнее аэродрома Бург.

Затем еще до встречи с истребителями прикрытия неожиданно встал двигатель на Bf-109F-4, являвшемся верхним компонентом другого «Мистела». Летчик не смог перезапустить его и потому повернул обратно в Бург. Однако, когда до аэродрома оставалось еще 120 км, в работавшем на максимальных оборотах левом двигателе Ju-88 началась сильная вибрация. Стало ясно, что он долго не протянет, а на одном двигателе комплекс просто не мог удержаться в воздухе, и пилот произвел разделение. «Юнкерс» упал в поле в районе Торгау и взорвался, поскольку на этот раз боеголовка не была приведена в безопасное состояние. «Мессершмитт» же разбился около городка Преттин, в 13 км севернее Торгау, и, хотя самолет был полностью разрушен, летчик отделался лишь сломанной ногой.

Едва группа достигла Гёрлица, как отказал двигатель еще на одном Bf-109F-4, тоже служившем в качестве верхнего компонента. Пилоту пришлось повернуть назад и в районе силезского городка Лаубан (ныне Любань, Польша) произвести аварийное расцепление. «Мессершмитт» совершил вынужденную посадку «на живот» около Гёрлица, получив при этом 60 % повреждения.

Тем временем в десяти минутах полета перед ударной группой летел одиночный Ju-188. Достигнув аэродрома Швейдниц, его экипаж выпустил сигнальную ракету. Это была команда на взлет для уже ожидавших на старте «Мессершмиттов». Вскоре появилась основная группа, которая на высоте 2000 м встала в левый разворот над Вальденбургом. Как только истребители прикрытия собрались, их ведущий покачал крыльями, давая сигнал, что можно следовать далее. Три звена Bf-109G/K прикрывали «Мистелы», а остальные три звена – «Юнкерсы» из 5./KG200.

Ударную группу продолжали преследовать проблемы. В 8.45 оставшиеся «Мистелы» были обстреляны собственной зенитной артиллерией, и это несмотря на хорошо видимые с земли опознавательные знаки люфтваффе. Как затем выяснилось, зенитчики приняли доселе невиданные ими составные ударные комплексы за *«хорошо замаскированные вражеские самолеты»*.

К счастью, дружественный огонь не причинил никаких повреждений, и в 9.05 вся группа достигла Штейнау. «Мистелы» начали полого пикировать с высоты 2500 м до 200 м, при этом по ним открыли огонь советские малокалиберные зенитки.

Пилот первого «Мистела» целился в центральную секцию моста, но при пуске произошел отказ системы рулевого управления Ju-88. Куда именно он попал, зафиксировать не удалось из-за дымовой завесы, которую начали ставить советские подразделения, охранявшие мост. После расцепления пилот Bf-109F, прежде чем выйти из пикирования и повернуть назад, обстрелял из бортового оружия позиции советской пехоты.

Однако уже пилот второго «Мистела», произведя успешный пуск своего Ju-88, добился прямого попадания в западную часть моста. Третий пуск тоже прошел благополучно, и нижний компонент поразил мост ближе к центру, но, правда, затем было официально подтверждено только одно предыдущее попадание. Аэрофотоснимки, сделанные дальним самолетом-разведчиком из 2-й эскадрильи Aufkl.Gr.100 с высоты 7900 м вскоре после налета, показали, что серьезно пострадала западная часть моста. В четырех его пролетах обрушились девять из двенадцати ферм.

Кроме того, «Юнкерсы» из 5./KG200 нанесли серьезные повреждения железнодорожной станции Штейнау, особенно на ее восточном выходе. А также добились попаданий в цели на советском плацдарме на западном берегу Одера.

Затем 4 апреля оберст-лейтенант Малке из штаба 6-го воздушного флота люфтваффе проанализировал опыт, полученный в ходе этой атаки моста в Штейнау. В своем донесении он, в частности, писал:

«b) Уровень технических отказов в 50 % очень высок. Поскольку используются старые самолеты, следует ожидать, что в будущих операциях технические отказы будут возникать на таком же уровне. Длительный простой самолетов привел к непредвиденным техническим проблемам, которые не может предотвратить даже хорошее обслуживание. В запланированных операциях с большой дальностью полета должны использоваться лучшие самолеты. Применение шести «Мистелов» против одного моста должно рассматриваться в качестве минимума для успешной атаки.

c) В случае дневных вылетов истребительный эскорт должен приспособиться к разомкнутому строю «Мистелов». Подразделение «Мистелов» доложило, что истребительное прикрытие во время операции было хорошим. Истребители, естественно, находят трудным выполнять такие задания из-за больших дистанций между «Мистелами». Чтобы сохранить топливо и из-за соображений безопасности (особенно в лунные ночи и при наличии идеальной облачности), предлагаю, чтобы вылеты выполнялись без истребительного прикрытия.

d) Разведывательные снимки показывают хороший эффект воздействия на железнодорожный мост, несмотря на минимальную площадь цели. Это требует большого навыка со стороны пилотов «Мистелов».

Как же после всего вышеизложенного можно оценивать высказывания одного из высокопоставленных советских авиационных командиров? Так, бывший командующий 16-й воздушной армией генерал-полковник С. И. Руденко в мемуарах, написанных в 1976 г., утверждал: «С марта 1945 г. мы не допускали авиацию противника к р. Одер, встречая фашистские самолеты над его территорией, и навязывали воздушные бои». Он же указывал, что в марте 1945 г. его подчиненными было проведено около 500 воздушных боев, в которых удалось сбить 465 немецких самолетов, в том числе – 429 истребителей. Однако эти оптимистические заверения командующего армией были очень далеки от действительности...

6 апреля люфтваффе продолжили наносить удары по советским переправам. Днем шестнадцать FW-190 из I./SG1 бомбили мосты через реку Нейсе в районе города Гёрлиц, а еще четыре «Фокке-Вульфы» из той же группы – мосты восточнее Франкфурта-на-Одере. Затем вечером мосты через Одер впервые атаковали «Мистелы» из I./KG(J)30. Подробности этой операции неизвестны. Однако пилот одного из них – обер-фенрих Георг Гуче – затем рассказывал:

«Из Рехлина, нашего аэродрома, выбранного для операции «Железный молот», нам приказали атаковать мосты через Одер, к югу от Штеттина, через которые осуществлялось снабжение русских армий, наступавших на северном секторе фронта. Взлет был назначен на 17.00. Самолеты выстроились один позади другого с работающими двигателями. Мой «Мистел» был вторым в колонне. Из своей кабины я не мог видеть горизонт, поскольку кабина моего FW-190 была слишком задрана вверх. Процедура взлета состояла в том, чтобы так синхронизировать передвижение трех дросселей, чтобы «Мистел» оставался на взлетно-посадочной полосе. Развив достаточную скорость, можно было взять ручку управления на себя и убрать шасси и закрылки. Затем вы убрали газ, регулировали шаг винтов и начинали устойчивый набор высоты.

После достижения нашей боевой высоты в 2000 метров я смог увидеть фронт, вспышки и разрывы орудийных снарядов. Сильный туман делал визуальную ориентацию очень трудной, но Одер было легко опознать как серебристую ленту. Мост, который я искал, был темной линией поперек этой полосы. Меня «приветствовал» мощный зенитный

огонь, но я перевел «Мистел» в пикирование, включил систему автоматического управления, опустил вниз перекрестье прицела и нацелился на мост. Когда цель выходила из перекрестья, я корректировал прицел, и система автоматического управления снова помещала цель в перекрестье.

Приблизительно на дистанции 1000 метров я нажал на тумблер, который автоматически привел в боевое положение боеголовку и отделил «Мистел». Мой FW-190 подскочил, поскольку освободился от тяжелого веса Ju-88. Набирая высоту, я заметил яркую вспышку в русле реки под собой, которая быстро исчезла. Я без особых трудностей вернулся на свой домашний аэродром».

Операция «мосты на Висле»

Утром в воскресенье 7 апреля 1945 г. командир KG(J)30 кавалер Рыцарского креста оберст Ханс Хайзе получил боевой приказ о начале действий против мостов через Вислу.

В течение этого же дня требовалось подготовить к вылету 24 «Мистела» из I. и II./KG(J)30. Около полуночи они группами по шесть комплексов должны были взлететь с четырех различных аэродромов. Пилоты, поднявшиеся из Пеенемюнде, на острове Узедом, в Балтийском море, имели приказ атаковать железнодорожный мост в Деблине. Целями для «Мистелов», вылетающих из Пархима и с аэродрома Рехлин-Лёрц, в 44 км юго-западнее Нойбранденбурга, соответственно были железнодорожные мосты в Торне и Варшаве. Комплексы же, взлетевшие из Ораниенбурга, должны были нанести удар по советскому штабу, располагавшемуся, по данным разведки, около города Тарнув.

Вся операция получила незамысловатое наименование «Мосты на Висле» («Weiselbrücken»). Однако дела с подготовкой к ней с самого начала пошли не лучшим образом. Так, днем 134 четырехмоторных бомбардировщика В-17 из 3-й авиадивизии 8-й воздушной армии США совершили налет на Пархим, сбросив свыше 370 тонн фугасных и зажигательных бомб. В результате были разрушены три ангара и шесть жилых барачных корпусов, тяжелые повреждения получили множество других сооружений и мастерских. На аэродроме были уничтожены около тридцати различных самолетов, включая четыре «Мистела».

Взлетно-посадочные полосы в Пархиме покрылись воронками, и предполагалось, что потребуется двое суток, чтобы привести их в пригодное для эксплуатации состояние. Это означало, что оставшиеся неповрежденными «Мистелы» из I./KG(J)30 не смогут подняться в воздух в назначенное время. Поэтому оберст Хелбиг принял решение – перенацелить на мост в Торне комплексы, базировавшиеся на аэродроме Ораниенбург, которые, согласно первоначальному плану, должны были лететь к Тарнову.

Однако некоторые пилоты из I./KG(J)30 вечером того же дня все же поднялись в воздух. Они на автотранспорте перебрались на заводской аэродром фирмы «Юнкерс», располагавшийся в Маринее, северо-западном пригороде Ростока, на котором находились несколько «Мистелов». Поскольку комплексы уже успевали подготовить к ударам по мостам на Висле, пилоты получили приказ атаковать советские переправы через Одер в районе поселка Грайфенхаген (ныне Грыфино, Польша), на восточном берегу реки, в 20 км южнее Штеттина.

Среди них был обер-фенрих Георг Гуче, который потом вспоминал:

«Нас направили в Росток-Маринее с приказом вылететь оттуда и нанести удар по мостам около Грайфенхагена. Там действительно было два моста – один обычный мост и один понтонный мост почти на уровне воды, которые оба использовались Советами. На сей раз туман был настолько плотным, что во время первого захода я смог лишь разглядеть мост и, таким образом, выполнил второй заход и сбросил свою нагрузку более или менее наудачу.

Обратный полет вообще не составил проблем. «Рождественская елка» (посадочные огни) выключилась, как только я приземлился. Тогда случилось нечто, что можно назвать удачей пилота...

Мой самолет приземлился сначала на правое колесо, и его бросило вправо. Резко действуя рулем, я смог направить самолет на курс, параллельный взлетно-посадочной полосе, но на расстоянии приблизительно 50 метров. Когда я остановил FW-190, то почти как будто бы во сне увидел прямо перед собой некий треугольник. Внезапно передо мной появились какие-то пехотинцы, кричавшие: «Вы только что утащили с собой нашу палатку!»

Я выбрался из самолета и обнаружил, что стою на бетонном блоке – одном из составлявших оборону аэродрома. Колеса моего самолета прокатились между несколькими из

таких бетонных блоков – это очень серьезное основание, чтобы праздновать «день рождения»!»

Тем временем в 21.30 по берлинскому времени Хелбиг отдал приказ о срочной подготовке к началу операции «Мосты на Висле». Однако к этому времени погода в районе Ораниенбурга настолько ухудшилась, что вылет оттуда сначала даже отложили на неопределенное время. В конце концов «Мистелы» все же были отбуксированы на стартовую позицию в начале взлетно-посадочной полосы и выстроены в колонну.

Но неприятности продолжали преследовать немцев. Во время процедуры запуска неожиданно отказал один из двигателей Ju-88, который был нижним компонентом «Мистела», стоявшего в голове стартовой колонны. Этот комплекс заблокировал взлет всех остальных. К тому времени, когда его удалось убрать с полосы, интервал времени, предназначенный для старта, уже миновал. В итоге вылет ударной группы из Ораниенбурга пришлось окончательно отменить.

Не лучше дела обстояли и в Пеенемюнде. Обер-лейтенант Хайнц Фроммхольд, служивший тогда в 3./KG(J)30, позднее рассказывал о событиях 7 апреля 1945 г.:

«В то утро скука бездеятельности была внезапно прервана приказом: «Боевая готовность к вечеру!» Вылет не был операцией «Железный молот», а нападением на мосты через Вислу около Деблина, приблизительно в 100 км к югу от Варшавы. Атака должна была быть проведена шестью «Мистелами» из Пеенемюнде. С других аэродромов были запланированы дальнейшие налеты на Торн, Варшаву и Тарнув. Всего в этой операции предполагалось использовать 24 «Мистела», что стало для нас большим удивлением, так как у нас в головах все еще были сомнения, полетим ли мы когда-нибудь в Рыбинск. Но... это был боевой вылет, и мы хотели лететь, потому что хотели показать, что мог сделать «Мистел».

Подготовка к вылету не была проблемой. Маршрут полета выводил нас над Шнайдемюлем [немецкое название город Пила, Польша] и Кутно к руслу Вислы севернее Деблина. Обратный полет на запад проходил севернее Познани, к реке Варта, затем к Штаргарду, а потом непосредственно к аэродрому. Как планировалось, все точки поворота и цель – железнодорожный мост – должны были быть освещены. Полетное время оценивалось в пять часов. Погода, как предполагалось, должна была быть хорошей, видимость 30 км, облачность 3/10, кучевые облака с перистыми облаками выше.

В 23.00 нам приказали занять места в самолетах. Мы поднялись наверх в кабины FW-190 при помощи лестниц в 4,5 метра и «удобно» разместились в пределах самого ограниченного пространства. Моя проблема – [рост] в 1,66 метра – была намного меньше, чем у пилота впереди меня [ростом] в 1,86 метра. Затем завывала сирена – она была точно такая же, как сирена воздушной тревоги. Все, кто непосредственно не участвовал во взлете «Мистелов», ушли в укрытия. Минимум личного состава должен был подвергаться риску, если одна из кумулятивных боеголовок сработает в результате аварии.

В то же самое время электрики и специалисты по гидравлике проводили последние проверки механизмов рулевого управления. Были показаны «большие пальцы». Тем временем механики соединили двигатели со стартерами, и, когда был дан сигнал, я запустил двигатель FW-190, а затем левый и правый двигатели Ju-88. Все три BMW801D-2 запустились без каких-либо проблем.

Тогда я пробежал по своему контрольному листу: триммеры на нуле, закрылки в позиции «Взлет», регулятор шага винтов Ju-88 на двенадцать часов, шага винта FW-190 – на «Автомат», тумблер сервомоторов рулей в положении «Взлет». Быстрый взгляд на кнопку сброса моего очень взрывного «компаньона». На предохранитель! Включить компас и замок шасси. Теперь я мог показать рукой сигнал о готовности к взлету. Должен признаться, что мое сердце билось быстрее, чем обычно.

Тем временем первый самолет уже выкатился на старт и, набирая скорость, растворился в темноте».

Первый «Мистел», пилотируемый гауптманом Нольте из II./KG(J)30, еще не достиг взлетной скорости, когда на его нижнем компоненте – Ju-88G-1 – взорвалась правая шина. Комплекс всей своей массой мгновенно упал на поверхность обода правого колеса, и правая стойка шасси, не выдержав нагрузки, сломалась. Это, в свою очередь, через несколько мгновений привело к разрушению также и левой стойки. Когда «Юнкерс» нижней частью фюзеляжа с силой ударился о землю, то распорки, поддерживавшие над ним FW-190A-8, согнулись так, что последнего просто сорвало с них. Оба самолета уже по отдельности съехали «на животах» с взлетно-посадочной полосы на траву и разрушились.

Обер-лейтенант Фроммхольд, находившийся в «Мистеле» непосредственно позади гауптмана Нольте, продолжал вспоминать: *«Внезапно – едва видимые над капотом моего двигателя – искры осветили всю дальнюю треть взлетно-посадочной полосы, а затем появилось небольшое пламя. Затем внизу, рядом со мной, замерцал красный свет. Моей первой мыслью было: «Боеголовка собирается взлететь на воздух! Наружу!» Я не знаю как, но в течение секунд я выключил двигатели и растянулся плашмя на земле. Позади меня пилот, занимавший следующую позицию на старте, показал такую же скорость реакции, как и я».*

Потерпевший аварию «Мистел» загорелся. Командир ударной группы немедленно отменил взлет и сам выбрался из своей кабины. Был отдан приказ, чтобы весь персонал покинул район взлетно-посадочной полосы. «Юнкерс» продолжал гореть, но его боеголовка так не взорвалась, к большому изумлению всех наблюдавших за пожаром с безопасного расстояния.

В конце концов аэродромная пожарная команда приступила к тушению огня. И пока она это делала, из темноты показалась покрытая пеной и яростно ругающаяся фигура. Это был гауптман Нольте, целый и невредимый, с парашютным ранцем в руке. Только факты, что взлетно-посадочная полоса полностью непригодна и что запланированное время взлета уже пропущено, заставили его отказаться от мысли попытаться снова подняться в воздух на другом комплексе.

Еще один «Мистел», пилотируемый фельдфебелем Лукашеком, съехал с взлетной полосы. Не сумев затормозить, он врезался в капонир и взорвался. Пилот погиб.

Тем временем с аэродрома Рехлин-Лёрц смогли благополучно подняться пять «Мистелов». Лишь один комплекс из-за технических неполадок остался на земле. Целью этой ударной группы был высоководный железнодорожный мост через Вислу в Варшаве. Сооружение длиной около 400 м с пролетами по 30 м было возведено за четырнадцать дней инженерными частями 1-го Белорусского фронта сразу после занятия польской столицы. Причем сборка началась еще во время боев из элементов, заранее заготовленных на восточном берегу Вислы.

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.