

М.В. Зефилов, Д.М. Дёгтев, Н.Н. Баженов



**САМОЛЕТЫ-ПРИЗРАКИ**  
**ТРЕТЬЕГО РЕЙХА**  
СЕКРЕТНЫЕ ОПЕРАЦИИ ЛЮФТВАФФЕ



ВОЙНЫ

Михаил Зефиров

**Самолеты-призраки  
Третьего Рейха. Секретные  
операции Люфтваффе**

«Издательство АСТ»

2007

## **Зефилов М. В.**

Самолеты-призраки Третьего Рейха. Секретные операции  
Люфтваффе / М. В. Зефилов — «Издательство АСТ», 2007

Книга рассказывает о самых малоизвестных страницах истории Люфтваффе – действиях дальней авиаразведки и эскадрилий специального назначения по заброске разведывательных и диверсионных групп. На основе многочисленных, ранее недоступных исследователям, архивных материалов, воспоминаний очевидцев и других документальных источников авторы собрали и систематизировали сведения о деятельности этих подразделений германской авиации. Предназначается как для специалистов, так и для любителей военной истории.

## Содержание

Глава 1. Всевидящее око	6
Глава 2. Тайны оберста Ровеля	31
Глава 3. Времена новые – противники старые	47
Глава 4. Цель – Россия	71
Конец ознакомительного фрагмента.	79

# Михаил Зефирова, Дмитрий Дёгтев, Николай Баженов

## Самолеты-призраки Третьего Рейха. Секретные операции Люфтваффе

В последние годы о военно-воздушных силах Третьего рейха – Люфтваффе – написано уже достаточно много. Главным образом эти работы посвящены описанию боевых действий истребительных и бомбардировочных эскадр. В ходе Второй мировой войны их успешные пилоты и экипажи осыпались наградами и прочими почестями. Статьи о них печатались во всех немецких газетах. Пропаганда делала из них национальных героев, и, надо признать, очень успешно.

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

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

И уж совершенно закрытый характер имели несколько особых эскадрилий, занимавшихся заброской на территорию других стран и в тыл противника шпионов и диверсантов, а также иными специальными операциями. Даже в самих Люфтваффе об их деятельности знал ограниченный круг лиц. Строгие меры секретности соблюдались и внутри этих эскадрилий. Было общепринятой практикой, когда один экипаж ничего не знал о заданиях своих друзей из другого экипажа. Летчики порой вообще не видели, кого они перевозят, а в летных книжках пилотов вместо общепринятых данных о выполненном полете – времени взлета, аэродрома вылета, цели полета, времени и места посадки и т. п. – указывалось лишь кодовое название операции, в которой участвовал самолет.

Зона деятельности таких эскадрилий поражает воображение еще больше. Их самолеты, появлявшиеся и исчезающие, словно призраки, летали не только над всей Европой, включая нейтральные страны, Средиземноморьем и Северной Африкой, но также и над Ираком, Ираном и Афганистаном. Они приземлялись в глубоком советском тылу, от заполярных островов до калмыцких степей. А также выполняли беспосадочные перелеты через весь Советский Союз на японские аэродромы, как в северо-восточной части Китая, так и в самой Японии, перевозя образцы новой техники и стратегически важные материалы и сырье.

Те, кто служил в этих подразделениях, продолжали хранить их тайны и после войны. Даже сейчас, более чем через шестьдесят лет после окончания Второй мировой войны, об операциях специальных эскадрилий Люфтваффе известно не так много.

Данная книга представляет собой первую попытку, в рамках российской историографии, собрать и систематизировать имеющиеся на сегодняшний момент сведения о деятельности дальней авиаразведки и эскадрилий специального назначения Люфтваффе.

## Глава 1. Всевидящее око

### Небесные чудища кайзера

Первыми по достоинству оценили все возможности воздушной разведки, пожалуй, именно немцы. Это произошло в самом начале Первой мировой войны, когда, по сути, первыми в мире дальними разведчиками стали дирижабли кайзеровского военно-морского флота. Так называли управляемые аэростаты, которые имели винтомоторную группу и в отличие от свободнолетающих аэростатов могли двигаться против ветра и совершать маневры в горизонтальной плоскости.

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

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

В течение 1915 г. в общей сложности 37 германских цеппелинов выполнили двадцать рейдов над британской территорией. Они проводили разведку и сбрасывали бомбы, в результате взрывов которых были убиты 207 и ранены 532 человека. Самолеты Королевского воздушного корпуса (Royal Flying Corps – RFC)<sup>1</sup> и авиационной службы Королевского военно-морского флота (Royal Naval Air Service – RNAS)<sup>2</sup> совершили 82 вылета, пытаясь перехватить их, но смогли провести над Англией лишь один воздушный бой, завершившийся безрезультатно. В то же время англичане потеряли в ходе этих вылетов пятнадцать самолетов. Немецкие же потери составили два цеппелина, которыми по иронии судьбы стали «L-3» и «L-4», но англичане к их гибели не имели отношения. 17 февраля, возвращаясь на базу после очередного вылета, они над Гельголандской бухтой попали в снежную бурю и совершили аварийные посадки на побережье Дании. Четыре члена экипажа «L-4» пропали без вести.

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

---

<sup>1</sup> 01.04.1918 г. на его основе были образованы Королевские военно-воздушные силы Великобритании (Royal Air Force – RAF).

<sup>2</sup> 01.04.1918 г. ее включили в состав RAF.

В итоге первый цеппелин был сбит над Англией только 31 марта 1916 г. Вечером того же дня со своих баз поднялись семь дирижаблей кайзеровского военно-морского флота, два из-за технических проблем с полдороги повернули обратно, но пять оставшихся продолжили путь. В 22.30 в районе городка Дартфорд, расположенного в нескольких километрах от восточной окраины Лондона, попал в лучи прожекторов и был подбит зенитным огнем LZ-48 «L-15». Его экипаж срочно сбросил бомбы, чтобы облегчить цеппелин и набрать высоту.

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

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

Особую роль в успешных действиях цеппелинов сыграл начальник отряда воздушных кораблей фрегатен-капитан (капитан 2-го ранга) Штрассер. Германское командование высоко оценило его заслуги. 30 августа 1917 г. командующий флотом адмирал Рейнхард Шеер лично вручил Штрассеру орден «За заслуги»<sup>4</sup>.

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

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

Версальским договором 1919 г. Германии было запрещено иметь боевую авиацию. Впрочем, немцы быстро научились обходить ограничения. Легче всего обмануть противников было как раз в развитии воздушной разведки. Эта задача решалась использованием транспортной и спортивной авиации. Уже в начале 20-х гг. начались опыты по созданию технических средств аэрофотосъемки, проводившиеся под видом любительского фотографирования.

---

<sup>3</sup> Second Lieutenant – звание в британской армии, соответствовавшее званию лейтенанта в кайзеровской армии. Пилоты RFC имели армейские звания и лишь после создания RAF получили специальные звания.

<sup>4</sup> Pour le Merite – прусский орден, учрежденный королем Фридрихом III в качестве высшей награды за выдающиеся заслуги на поле битвы.

После официального создания Люфтваффе в 1935 г. развитию разведывательной авиации стало сразу придаваться большое значение. В январе 1938 г. командующий сухопутными войсками генерал-oberст Вернер фон Фрич (Werner von Fritsch) писал: *«Решающей боевой мощью в следующей войне будет обладать тот, кто будет иметь в своем распоряжении лучшую воздушную разведку»*. Фричу вторили и многие генералы Люфтваффе, причем некоторые даже утверждали, что в войне победит тот, кому удастся лучше организовать воздушную разведку.

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

### **Разведывательная авиация Люфтваффе**

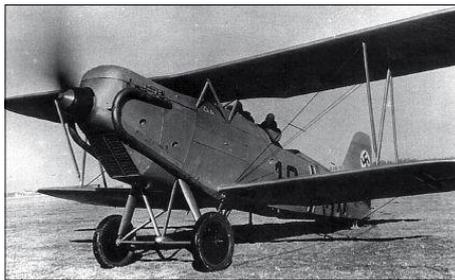
Развитие немецкой разведывательной авиации с самого начала пошло по двум основным направлениям: ближняя разведка (Nahaufklarereinheiten) и дальняя разведка (Fernaufklarereinheiten). Позднее выделились три особых направления: ночная разведка (Nachtaufklarereinheiten), морская авиаразведка (Seeaufklarereinheiten)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

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

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

Разведывательные эскадрильи Люфтваффе имели обозначения, составленные по тем же правилам, что и обозначения бомбардировочных, истребительных и др. эскадрилий. Они состояли из арабской цифры, означавшей номер эскадрильи, наименования и номера авиагруппы, в которую она входила. Единственным отличием от остальных было наличие дополнительной литеры, указывавшей на дальность действия эскадрильи. Например, 4.(F)./Aufkl.Gr. 12 обозначало «4-я эскадрилья дальней разведки 12-й разведывательной авиагруппы», 2.(H)./Aufkl.Gr. 12 – «2-я эскадрилья ближней разведки 12-й разведывательной авиагруппы», а 1./Aufkl.Gr. 126 (See) – «1-я эскадрилья 126-й морской разведывательной эскадрильи».

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



*Самолет-разведчик He-45 «10+А11» командира эскадрильи Aund.Gr. 121 гауптмана Эдгара Штенцера (Edgar Stentzer), аэродром Нойхаузен*



*Самолет-разведчик He-70 «10+M12» из Aufkl.Gr. 121 во время полета над Восточной Пруссией, 1937 г.*

Рассказ о том, когда и где были сформированы все последующие разведывательные эскадрильи, занял бы не один десяток страниц. Кроме того, многие из них не раз переименовывались, распускались и заново создавались. Поэтому ограничимся лишь общими статистическими данными<sup>5</sup>.

	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.	1938 г.	1939 г.
Дальняя разведка	3	5	13	14	21	30
Ближняя разведка	—	4	13	18	29	35

*Число разведывательных эскадрилий Люфтваффе в 1934-1939 гг.*

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

В разведывательной эскадрилье обычно насчитывалось девять самолетов, и еще три составляли резерв. Округленно ее штатная численность составляла 320 человек. В ней имелась фотогруппа, занимавшаяся обработкой отснятых пленок и первичной дешифровкой полученных аэрофотоснимков. Кроме того, каждая эскадрилья имела взвод связи, медицинское отделение и автотранспортный взвод или роту. Число транспортных средств в разведывательных эскадрильях порой доходило до пятидесяти. Сюда входили мобильные фотолаборатории,

---

<sup>5</sup> Полный перечень разведывательных эскадрилий, имевшихся в составе Люфтваффе в 1934–1945 гг., приведен в приложении 1.

машины с фото- и картографическими материалами, передвижные радиостанции, машины с оборудованием для радионавигации, мотоциклы для срочной доставки кассет с фотопленками и так далее.

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



*Мобильная фотолаборатория Krumpholtz L3H 163 Kfz. 354*

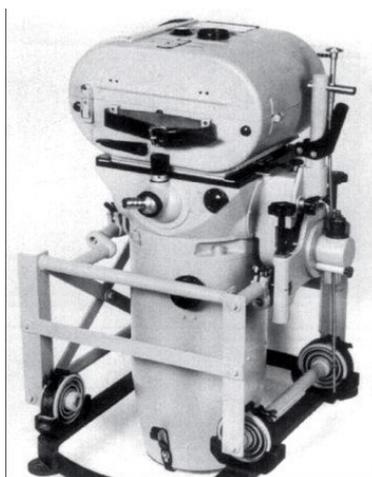


*Курьер-мотоциклист ожидает кассету с фотопленкой, снятой экипажем Ju-88Т-1 «4U+ВН» 1-й эскадрильи из Aufld.Gr. 123, Северная Италия, 1944 г.*

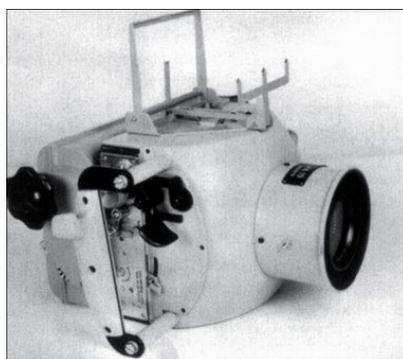
Немецкая система обозначений автоматических фотокамер состояла из двух цифр, разделенных дробью. Первая цифра обозначала фокусное расстояние объектива камеры, а вторая цифра – формат получаемого кадра. Все камеры можно условно разделить на четыре группы в зависимости от формата кадра. В первую группу входили Rb 12,5/9x9 и Rb 32/9x7, во вторую – Rb10/12, Rb 20/12 и Rb 40/12, в третью – Rb 10/18, Rb 21/18, Rb 30/18, Rb 50/18 и Rb 75/18, в четвертую – Rb 20/30, Rb 50/30, Rb 75/30, Rb 100/30 и Rb 150/30. Позднее уже в ходе войны появилась еще одна группа автоматических камер – NRB 30/18, NRB 35/25 и NRB 40/25. Буква «N» впереди обозначала, что эти камеры предназначались для ночной съемки. Ручные фотокамеры имели обозначение НК (Handkammer), и в Люфтваффе использовались всего три таких модели – НК 13, НК19hHK5.

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

К началу Второй мировой войны эскадрильи ближней разведки были оснащены самолетами «Хейнкель» He-46 и «Хеншель» Hs-126. Первый начал выпускаться в 1931 г. и сначала был бипланом, но потом нижние плоскости убрали, чтобы улучшить обзор наблюдателя, вооруженного ручной фотокамерой. В 1939 г. в Люфтваффе насчитывалось 65 He-46. Основной же эскадрильей ближней разведки были 275 высокопланов Hs-126, которые уже имели автоматическую фотокамеру, установленную в фюзеляже. Экипаж ближнего разведчика состоял из двух человек: пилота и летчика-наблюдателя, который при необходимости становился бортстрелком.



*Широкоформатная автоматическая аэрофотокамера Rb 50/30 на раме, на которой она устанавливалась в фюзеляже самолета*



*Ручная аэрофотокамера модели НК 19*

Летом 1939 г. на вооружении эскадрильй дальней разведки в основном стояли двухмоторные самолеты He-111P/H и Do-17P. Кроме того, были еще четырнадцать бипланов He-45, обладавших большей дальностью, чем He-46, и которые в случае большой нужды можно было использовать для нужд дальней авиаразведки. Самым многочисленным из дальних разведчиков был «Дорнье», – к началу вторжения в Польшу в Люфтваффе их насчитывалось 257. На момент своего появления в 1934 г. «летающий карандаш» – так из-за характерной формы фюзеляжа прозвали Do-17 – мог опередить многие серийно выпускавшиеся одномоторные самолеты. Так, например, в июле 1937 г. во время круговых воздушных гонок над Альпами прототип Do-17V8 оставил позади всех своих соперников. Экипаж дальних разведчиков уже включал как минимум четырех человек: пилота, штурмана, бортрадиста и бортстрелка.

В отличие от «тактиков», углублявшихся на вражескую территорию не более чем на 150 км, дальним разведчикам в ходе войны приходилось действовать над глубоким тылом

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

Вот тут в полной мере и сказывались скорость и маневренность разведчика. В ходе начавшихся боевых действий быстро выяснилось, что их как раз-то и не хватает He-111 и Do-17. Поэтому последние уже в начале 1940 г. начали заменять Do-215В и Ju-88А, имевшие лучшие характеристики. В Aufkl.Gr. 122 в 1940 г. в экспериментальном порядке использовались три Vf-110С-5 с увеличенным радиусом действия. Чтобы разместить на них фотокамеры Rb 50/30, пришлось демонтировать пушки MG FF. Для имитации же «мощного вооружения» на «Мессершмиттах» установили фальшивые деревянные стволы. Vf-110С-5 летали еще быстрее, чем новые «Юнкерсы» и «Дорнье», однако показали низкую надежность для дальних полетов. Поэтому в дальнейшем их в основном использовали в эскадрильях ближней разведки.



*Экипаж самолета-разведчика Do-17P-1*



*Механики готовят к вылету Do-17P-1 из 3-й эскадрильи Aufkl.Gr. 11*

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

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

	1940 г.	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.
Дальняя разведка	36	33	31	31	30	26
Ближняя разведка	51	54	61	59	42	40

*Число разведывательных эскадрилий Люфтваффе в 1940-1945 гг. (без учета эскадрилий ночной, морской и метеоразведки)*

## Кто отдавал приказы

1 февраля 1939 г. для решения всего комплекса вопросов, связанных с разведывательной авиацией, была учреждена «Инспекция армейской авиации» (Inspekteur der Heeresflieger). Она разместилась на аэродроме Йютербог-Дамм, находившемся в 62 км юго-восточнее Берлина. Ее возглавил 47-летний генерал-майор Рудольф Богач (Rudolf Bogatsch), до этого командовавший 17-м воздушным округом. Он начал свою военную карьеру еще в 1910 г. в 6-м полку полевой артиллерии, в составе которого участвовал в Первой мировой войне и был ранен. В 20–30-е гг. Богач был командиром батареи, а также занимал различные штабные должности. 1 октября 1935 г. он перешел в Люфтваффе и в тот же день получил звание оберста. Сначала Богач служил в зенитной артиллерии, потом – в рейхсминистерстве авиации, а затем был назначен командующим воздушным округом.

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

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

Как видно из названия инспекции, она первоначально была ориентирована на тактическую разведку. Однако уже через семь месяцев такую ее «однобокость» устранили и 5 октября того же года переименовали в «Инспекцию разведывательной авиации» (Inspekteur der Aufklarungsnieger).

Схема управления действиями разведывательной авиации отличалась от общепринятой в Люфтваффе системы, когда эскадры и авиагруппы получали приказы из штабов авиадивизии, корпуса или воздушного флота. С самого начала предполагалось, что воздушная разведка в

ходе боевых действий прежде всего должна была обслуживать интересы наземных войск, а значит, и получать задания от армейского командования.

Поэтому в августе 1939 г., накануне вторжения в Польшу, инспектор разведывательной авиации генерал-майор Богач получил пост «генерала Люфтваффе при Главном командовании сухопутных войск» (General der Luftwaffe beim Ob.d.H.). Одновременно к штабам всех групп армий, а к штабам созданных позднее танковых групп были прикомандированы особые представители Люфтваффе в ранге генерал-майора или оберста. Они именовались «командирами Люфтваффе (Kommandeur der Luftwaffe – Koluft) при такой-то группе армий (танковой группе)». Например, Koluft Heeresgruppe A обозначало «командир Люфтваффе при группе армий „А“, Koluft Panzergruppe 1 – „командир Люфтваффе при 1-й танковой группе“ и так далее.

Штаб группы армий получал из нижестоящих штабов заявки на проведение воздушной разведки во фронтовой полосе, а также сам формировал задания на разведку в ближнем тылу противника. Затем все они передавались Koluft, который непосредственно и отдавал боевые приказы конкретным эскадрильям ближней разведки. Полеты над линией фронта и на глубину до 16–25 км выполнялись на высотах до 2000 м, а над ближайшим тылом на глубину не более 150 км – на высотах до 6000 м. В большинстве вылетов обычно участвовали два разведчика: первый отвечал за визуальную и фоторазведку вражеских позиций и объектов, а второй вел поиск вражеских истребителей и позиций зенитной артиллерии. Важная информация немедленно передавалась по радио, нередко текстовые сообщения сбрасывались прямо на передовые позиции наземных частей. Подробные рапорты пилотов и летчиков-наблюдателей и сделанные ими аэрофотоснимки после посадки через Koluft поступали в армейские штабы. Параллельно разведывательные сводки также направлялись в штабы авиакорпусов и в инспекцию разведывательной авиации в Йютербог-Дамм.

Основу стратегии блицкрига составляли удары мощных танковых и механизированных соединений. Они должны были быстро продвигаться вперед и, конечно, очень нуждались в самых свежих разведывательных данных. Даже при всем немецком порядке путь заявки на проведение авиаразведки через Koluft до конкретной эскадрильи, а затем и обратное прохождение полученных данных занимали некоторое время, которое в этом случае было навес золота. Поэтому в начале войны стало практиковаться подчинение отдельных эскадрилий ближней разведки непосредственно танковым группам, на основе которых позднее были сформированы танковые армии. Они имели специальный индекс «танковая» (Pz), например, 5.(H)Pz./Aufkl.Gr.II. Эти эскадрильи получали приказы прямо из штаба танковой группы и передавали добытые данные также танкистам, причем порой, как говорится, в форме прямого репортажа с места событий.

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

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

фотосъемке. Офицер-фотограф устанавливал тип фотопленки, время выдержки и диафрагму для всех камер.

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

В течение двух первых военных лет система Koluft функционировала относительно неплохо. Однако после нападения на Россию все изменилось. Огромный Восточный фронт значительно увеличил нагрузку на разведывательные эскадрильи. Возросли и потери самолетов, особенно вследствие сурового климата и интенсивной эксплуатации. Из-за этого «генерал Люфтваффе при Главном командовании сухопутных войск» – генерал Рудольф Богач<sup>6</sup> – и его представители на местах были уже не в состоянии в полной мере выполнять возрастающие требования армии. Кроме того, у различных армейских инстанций вошло в моду создавать т. н. «тактические штабы поддержки» и всячески дублировать руководство разведывательной авиацией.

8 декабря 1941 г. состоялась встреча инспектора разведывательной авиации генерала Богача с начальником Генерального штаба сухопутных войск генерал-oberстом Францем Гальдером (Franz Haider). На ней стороны обсудили возможность проведения полной реорганизации управления разведывательной авиацией с целью возложить всю ответственность за ведение воздушной разведки на Люфтваффе. После нескольких месяцев дискуссий наконец соглашение было достигнуто.

19 апреля 1942 г. Генеральный штаб сухопутных сил издал приказ № 1483/42, согласно которому действия разведчиков больше не делились по интересам – в пользу сухопутных войск или в пользу Люфтваффе. Большие штабы Koluft при группах армий и танковых армиях были ликвидированы. Их заменили т. н. Flivo (Fliegerverbindungsoffizier) – офицеры связи Люфтваффе. Отныне армейские штабы лишь предоставляли запросы на разведку тех или иных объектов в тылу противника. Через Flivo заявки на разведку прифронтовой полосы и ближнего тыла передавались в штаб соответствующего авиакорпуса, а заявки на разведку дальнего тыла – в штаб воздушного флота, которые затем уже и отдавали приказы своим разведывательным эскадрильям.

Однако командование Люфтваффе, не дожидаясь официального согласия своих армейских коллег, уже в январе 1942 г. начало реорганизацию системы управления разведывательными эскадрильями, находившимися на Восточном фронте. На основе штабов Koluft и других небольших подразделений сформировали шестнадцать групп тактической авиаразведки (Nachaufklarungsgruppe NAGr.). Первоначально все они не имели своих собственных эскадрилий. Их штабы лишь координировали действия приданных эскадрилий ближней разведки в определенном секторе.

При этом распределение групп тактической разведки по огромному Восточному фронту свидетельствовало об общих приоритетах Главного командования Вермахта в части предстоящих наступательных операций. В зоне ответственности 1-го воздушного флота, действовавшего на северном фланге, была создана только одна группа – NAGr. 13. Однако уже в авиационном командовании «Ост», отвечавшем за центральный сектор фронта, было сразу восемь групп NAGr. 2, 3, 5, 8, 9, 10, 11 и 15. Еще семь групп – NAGr. 1, 4, 6, 7, 12, 14 и 16 – находились на южном фланге, в зоне ответственности 4-го воздушного флота.

---

<sup>6</sup> Он получил звание генерал-лейтенанта 01.01.1940 г., а звание генерала авиации-01.07.1941 г.

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

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

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

В ходе Первой мировой войны он был награжден Железными Крестами 2-го и 1-го классов, Рыцарским Крестом прусского ордена Гогенцоллернов с мечами, Рыцарским Крестом 2-го класса саксонского ордена Альбрехта с мечами.

Поскольку Версальским договором Германии запрещалось иметь военную авиацию, Ломанну в январе 1920 г. пришлось вернуться обратно в армию. В течение последующих лет он служил в фотоотделе штаба 1-го военного округа и в министерстве рейхсвера, был командиром батареи в 1-м и 3-м артиллерийских полках и инструктором в артиллерийской школе в Йютербоге.

1 октября 1934 г. гауптман Ломанн перешел во вновь создаваемые Люфтваффе и в течение года служил офицером по особым поручениям при рейхсминистерстве авиации. Потом он был преподавателем по тактике противовоздушной обороны в академии Люфтваффе. 1 августа 1938 г. Ломанн, имевший к этому времени уже звание оберст-лейтенанта, возглавил Aufkl. Gr. 52, которую в ноябре того же года переименовали в AufM.Gr.41. С 1 мая 1939 г. он командовал 3-й разведывательной группой 2-й учебно-боевой эскадры (III.(Aufkl.)/LG2).

25 августа 1939 г. оберст-лейтенант Ломанн занял должность Koluft при 6-й полевой армии. 1 октября того же года он получил звание оберста и через три недели занял аналогичный пост при 10-й полевой армии. 15 февраля 1941 г. Ломанн был переведен на должность Koluft при 4-й танковой группе и за успешные действия на Восточном фронте 10 ноября того же года был награжден Германским Крестом в Золоте (Deutsches Kreuz in Gold).

1 февраля 1942 г. ему присвоили звание генерал-майора и затем 16 мая назначили инспектором разведывательной авиации вместо генерала Богача. Однако пробыл Ломанн на этом посту всего пять с небольшим месяцев и уже 28 ноября возглавил вновь сформированную 14-ю полевую дивизию Люфтваффе. Через некоторое время дивизия была сначала перебросена в Данию, а потом в Норвегию. 1 ноября 1943 г. Ломанн получил звание генерал-лейтенанта и параллельно с должностью командира дивизии также занимал пост командующего немецкими войсками в Центральной Норвегии.

8 мая 1945 г. он сдался в плен к американцам и был освобожден в декабре 1946 г. Умер Гюнтер Ломанн 15 ноября 1978 г. в Регенсбурге в возрасте 81 года.

Третьим по счету инспектором разведывательной авиации Люфтваффе стал Карл-Хенниг фон Барзевиш (Karl-Hennig Barsewisch). Он родился 2 октября 1895 г. в Карлсруэ и начал военную службу в том же 1914 г., но уже в кавалерии – в 6-м кирасирском полку. 16 февраля 1915 г. фон Барзевиш получил звание лейтенанта и в декабре того же года стал командиром эскадрона. В октябре 1916 г. ему присвоили звание обер-лейтенанта, и затем он сначала командовал пулеметным взводом 176-го пехотного полка, а потом служил в штабе 7-го армейского корпуса. В ноябре 1918 г. фон Барзевиш вернулся обратно в 6-й кирасирский полк, где снова принял эскадрон.

После завершения Первой мировой войны он в отличие от Богача и Ломанна покинул военную службу и 19 июня 1919 г. вышел в отставку. Шестнадцать лет спустя – 1 октября 1935 г. – фон Барзевиш в звании гауптмана резерва был зачислен в состав вновь созданных Люфтваффе, но продолжил военную службу лишь еще два с половиной года спустя. 8 марта 1938 г. его направили на курсы летчиков-наблюдателей и командиров эскадрилий. Потом его включили в AafM.Gr.24, в которой он вскоре занял должность командира эскадрильи.

С января 1939 г. фон Барзевиш, который 20 января получил звание майора, был офицером штаба Люфтваффе. Затем с 4 июля 1940 г. он служил в штабе Koluft при 18-й полевой армии, продолжительное время командовал Aafkl.Gr. 123, а потом 10 октября был назначен начальником штаба Koluft при 4-й армии. 1 апреля 1941 г. ему присвоили звание оберст-лейтенанта, и 26 июля того же года он занял пост Koluft при 2-й танковой группе (позднее 2-й танковой армии).

1 апреля 1942 г. фон Барзевиш получил звание оберста и потом 5 июня был назначен начальником штаба инспектора разведывательной авиации. Прошло пять месяцев, и 28 ноября он занял уже пост самого инспектора, сменив генерал-майора Ломанна. Фон Барзевиш, которому затем 1 ноября 1943 г. присвоили звание генерал-майора, стал последним инспектором разведывательной авиации Люфтваффе. 8 мая 1945 г. он сдался в плен к союзникам и был освобожден 7 июля 1947 г.

## **Инспекторы разведывательной авиации Люфтваффе**



*Рудольф Богач, занимавший этот пост с 1 февраля 1939 г. по 16 мая 1942 г.*



*Гюнтер Ломанн, занимавший этот пост с 16 мая по 28 ноября 1942 г.*



*Карл фон Барзевиш, занимавший этот пост с 28 ноября 1942 г. и до конца войны*

В последние годы своей жизни Карл-Хенниг фон Барзевиш жил в городке Ведель, расположенном в 23 км западнее Гамбурга, где и умер 19 ноября 1981 г. в возрасте 84 лет.

## **Ночной дозор фюрера**

Уже в начале 1940 г. стало ясно, что самолеты-разведчики, появляясь в светлое время суток над объектами с мощной ПВО, сильно рискуют. Выполнение заданий по аэрофотосъемке Лондона, баз британского флота в Скапа-Флоу и в заливе Ферг-оф-Форт, крупных портов и т. п. объектов превращалось для экипажей в лотерею, когда никто не знал, какой он вытянет билет.

Казалось бы, выход лежал на поверхности – надо лишь перейти на ночные разведывательные вылеты. Это позволяло в большой степени решить «проблему» вражеских истребителей и зенитного огня. Ночные истребители были еще малочисленны, а их бортовые радары несовершенны, да и наземные РЛС управления зенитным огнем еще только-только начинали поступать в войска.

Однако начать ночные разведывательные полеты и, соответственно, ночную аэрофотосъемку оказалось непросто. К этому времени в распоряжении Люфтваффе была всего одна модель ночной фотокамеры, которая к тому же была ручной. Она имела фокусное расстояние 18 см и позволяла получать негативы формата 10x16 см. С ее помощью можно было со средней высоты при использовании осветительных бомб снимать лишь отдельные мелкие участки.

Осенью 1940 г. ее начали использовать в ходе ночных полетов над Южной Англией, но быстро выяснилось, что толку от нее мало. Формат получаемых негативов был слишком малым, чтобы при их анализе извлечь какие-то полезные данные. Кроме того, при ручной съемке летчик-наблюдатель часто просто не мог обнаружить нужный объект из-за малой площади обзора.

Для того чтобы улучшить качество ночной аэрофотосъемки, в инспекции разведывательной авиации был разработан ряд рекомендаций:

- автоматизировать работу камеры, чтобы исключить ошибки при установке времени выдержки,
- начать производство широкоформатной камеры, позволяющей производить съемку с перекрывающимися кадрами,
- увеличить фокусное расстояние, чтобы увеличить масштаб съемки,
- увеличить формат негатива.

Первые летные испытания опытного образца ночной широкоформатной фотокамеры были проведены уже в декабре 1940 г. После небольших доработок этот образец использовался в пробных разведывательных полетах над Англией. На основании полученных результатов в конструкцию фотокамеры внесли новые изменения. Затем последовала новая серия испытаний уже в Северной Африке, после чего новая автоматическая ночная широкоформатная фотокамера была принята на вооружение разведывательной авиации.

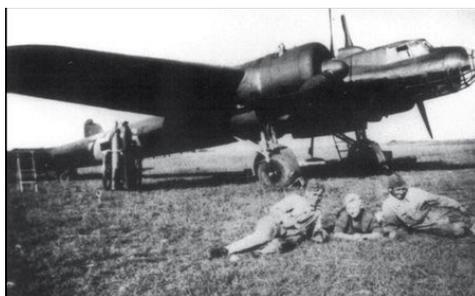
Проблема ночной аэрофотосъемки особенно остро встала, когда блицкриг против Советского Союза провалился. Линия фронта протянулась на многие тысячи километров с юга на север, и если в летние месяцы с авиаразведкой все было в порядке, то с наступлением осенне-зимнего периода световой день быстро сокращался, причем чем дальше на север, тем больше. Например, в ноябре на центральном участке Восточного фронта советские войска в прифронтовой полосе и объекты в тылу находились под присмотром лишь одну треть суток. Темнело уже в 16.00–16.30, и затем до 07.00 следующего дня стояла непроглядная тьма. Все это время – в течение почти пятнадцати часов – русские могли спокойно перебрасывать свои части, возводить мосты, переправляться через реки и так далее.

В апреле 1942 г. были сформированы первые три ночных разведывательных эскадрильи. Они были подчинены непосредственно «генералу Люфтваффе при Главном командовании сухопутных войск» и потому получили довольно длинные обозначения, например, Nacht Aufkl.Sta 1/Gen.d.Lw.b.Ob.d.H.

Затем в августе была образована еще одна эскадрилья, которой дали уже обозначение покороче – Nacht Aufkl.Staffel 4. Через два месяца – в октябре – такие же обозначения получили и первые три эскадрильи: Nacht Aufkl.Sta 1/Gen.d.Lw.b.Ob.d.H. стала Nacht Aufkl.Staffel 1 и так далее. Однако просуществовали они под этими наименованиями всего ничего.

В том же октябре 1942 г. эти четыре эскадрильи вошли в состав первой и, как затем оказалось, единственной в Люфтваффе авиагруппы дальней ночной разведки. Они снова были переименованы: Nacht Aufkl.Staffel 1 – 1.(F)/Aufkl.Gr.Nacht и так далее – и под этими обозначениями просуществовали уже до самого конца войны.

С появлением боевых эскадрилий ночных разведчиков уже ничто не могло укрыться от всевидящего ока воздушной разведки.



*Механики из Nacht Aufkl.Staffel 3 позируют перед самолетом-разведчиком Do-17P-1 «K7+GL», аэродром Псков, июль 1942 г.*



*Заправка самолета-разведчика Do-17P-1 из Nacht Aufkl.Staffel 3, аэродром Псков, июль 1942 г.*

Самолеты-разведчики могли не только вести наблюдение за ночным передвижением войск и форсированием рек, за движением судов и конвоев, но и выявлять места их ночных якорных стоянок. Они были в состоянии вести разведку сил противовоздушной обороны, а именно идентифицировать позиции зенитных прожекторов и батарей, скрытых днем маскировочными сетями. Кроме того, разведчики могли сразу же зафиксировать результаты ночных бомбардировок.

На Западном и Восточном фронтах ночные разведчики применяли разную тактику. Над Россией аэрофотосъемка объектов выполнялась обычно с высоты 1200–1800 м, но иногда и с 3600 м. При малой высоте после сброса осветительных бомб цель можно было снимать даже небольшой камерой, но часто использовалась и широкоформатная камера с фокусным расстоянием 35 см. Одной из главных задач ночной аэрофотосъемки на Восточном фронте было установление расположения аэродромов и мест форсирования рек. Наблюдение за шоссевыми и железными дорогами велось обычно визуально, при этом, исходя из условий погоды, совершались от трех до семи вылетов за ночь.

На начальном этапе для ночной разведки на Восточном фронте, где была слабая система ПВО, использовались самолеты Do-17, Do-215 и He-111. Позднее им на смену стали поступать более совершенные Do-217.

На Западе противовоздушная оборона была значительно сильнее, что неизбежно сказывалось на тактике ночных разведчиков. Обычно аэрофотосъемка производилась с высоты 6400–9000 м. Единственным исключением были вылеты, имевшие целью наблюдение за портами и судоходством, а также контроль результатов бомбардировок, когда съемка велась с высоты от 3500 до 5500 м. Если условия полета позволяли, то время прохождения над целью выбиралось так, чтобы лунный свет мог облегчить обнаружение и идентификацию объектов. Однако в полнолуние увеличивался риск самого самолета-призрака быть обнаруженным истребителями ПВО.

Соответственно над Западной Европой и Средиземноморьем использовались более скоростные Ju-88D, которым на смену с 1943 г. стали приходиться усовершенствованные Ju-188. В конце войны в эскадрильи ночной разведки стали поступать также «Мессершмитты» Me-410. Использовать эту двухместную машину позволило полностью автоматизированное фотооборудование, благодаря которому отпала необходимость иметь на борту самолета лишнего члена экипажа.

В 1943 г. специально для ночной аэрофотосъемки была разработана мощная осветительная бомба (Blitzbomben). Ее взрыватель мог быть установлен на разную высоту, но обычно использовалась высота 2700 м. После его срабатывания световая вспышка мощностью 40 млн свечей длилась примерно 1/2 секунды. Интервал между подрывом бомбы и засветкой пленки определялся в зависимости от скорости и высоты полета разведчика.

Тем временем конструкторы знаменитой фирмы «Цейсе» продолжали работать над новыми образцами ночных аэрофотокамер. И в 1944 г. в производство был запущен целый ряд уникальных камер NRB 30/18, NRB 35/25 и NRB 40/25. На них вместо обычного затвора сразу

за объективом находилась металлическая пластина, которая и защищала фотопленку, когда съемка не велась. Все они имели оптику поистине выдающегося качества и работали быстрее, чем камеры для дневной аэрофотосъемки.

С развитием радарной техники на большинстве ночных разведчиков стали устанавливаться бортовые РЛС предупреждения о появлении вражеских истребителей – FuG216 «Neptun» R-1 и FuG217 «Neptun» R-2. Они прощупывали воздушное пространство позади самолета, в секторе длиной 4 км и шириной 3 км. Это спасало экипаж от внезапной атаки ночного истребителя. В качестве стандартного оборудования использовался также радиовысотомер FuG101. Во время полетов над районами с сильной ПВО практиковалось разбрасывание дипольных отражателей – полосок алюминиевой фольги, дезориентировавших вражеские наземные и воздушные радары. В итоге зенитки палили в пустоту, а радиооператоры ночных истребителей не могли обнаружить призрака среди многочисленных «белых пятен» на экранах своих бортовых РЛС.

На некоторых ночных разведчиках использовались бортовые поисковые радары FuG200 «Hohentwiel», которые применялись для обнаружения конвоев на Средиземном море и в Ла-Манше. Как только местонахождение кораблей было установлено, самолет сбрасывал осветительные бомбы и таким образом наводил на цель эсминцы, торпедные катера и подводные лодки.

Обычно на самолете-разведчике имелось от четырех до десяти осветительных бомб. Многие экипажи торговых и военных судов пережили шок «светового взрыва», не догадываясь при этом, что произошло. Темное море и волны, а равно и плывущие по ним суда вдруг освещались ярче, чем днем. Пока ослепленные моряки приходили в себя, призрак в ночи уже летел домой с отснятыми фотографиями.

В ночь на 18 января 1943 г. по приказу Гитлера возобновились массированные налеты Люфтваффе на Лондон и другие английские города. Основной ударной силой была эскадра KG2 «Хольцхаммер», состоявшая из четырех групп, все из которых являлись боевыми. В первом ударе участвовали 118 самолетов, из которых обратно не вернулись шесть машин. Каждый раз бомбардировщики сопровождали три-четыре самолета ночной разведки. Одна или две машины летели с первой атакующей волной, чтобы сфотографировать маршрут и саму цель, в то время как две другие подлетали с последней волной, дабы заснять причиненный ущерб. Вылеты продолжались в течение всего 1943 г. В перерывах между рейдами на английские города Do-217 из KG2 атаковали по ночам союзные корабли в Ла-Манше и Северном море. Эти вылеты также сопровождалась ночными самолетами-разведчиками. Бомбардировки продолжались регулярно до осени 1943 г., в частности, очередной удар имел место в ночь на 14 июня.

В начале 1944 г. после некоторого перерыва ночные налеты на английские города возобновились с новой силой. В течение ночи на 23 января Лондон атаковали в общей сложности 93 Do-217 из KG2 «Хольцхаммер» и 56 Ju-88 из I./KG66, в том числе некоторые экипажи поднимались в воздух по нескольку раз. Всего в эту ночь бомбардировщики Люфтваффе выполнили 447 самолето-вылетов на бомбардировку британской столицы, причинив ей большие разрушения. При этом английская ПВО сбила пять машин. Каждый налет неотступно сопровождали ночные разведчики, фиксирующие результаты бомбардировок.

Атаки следовали одна за другой, причем каждый раз ударам подвергались разные цели, применялись различные маршруты подхода, с самолетов He-177 сбрасывались полоски фольги, затруднявшие действия британских зенитчиков. Так, в ночь на 19 февраля 1944 г. 187 бомбардировщиков провели очередной массированный налет на Лондон, сбросив в основном тяжелые зажигательные бомбы, начиненные смесью бензина, каучука и фосфора. Этот удар имел особенно тяжелые последствия. Ночные разведчики зафиксировали большое количество пожаров, полыхали целые кварталы. И хотя британская ПВО сбила 11 самолетов, командир 9-

го авиакорпуса генерал-майор Дитрих Пельц (Dietrich Peltz) был доволен, и рейды возмездия продолжались.

В ночь на 19 апреля в очередном налете на английскую столицу участвовали 125 бомбардировщиков, в том числе 60 Ju-188, 29 Ju-88, 13 Do-217, 10 Me-410 и 5 He-177. Через десять дней 101 самолет бомбил порт Плимут, при этом несколько Do-217 из III./KG100 «Викинг» пытались атаковать суда планируемыми бомбами. Насей раз англичанам удалось сбить всего два бомбардировщика. В ночь на 30 мая был совершен последний массированный налет Люфтваффе на Лондон. Всего с 21 января по 30 мая 1944 г. 9-й авиакорпус совершил 31 массированный налет на Англию, в том числе 14 непосредственно на Лондон.

Работы у ночных разведчиков резко прибавилось летом 1944 г. В ночь на 13 июня со специальных стартовых площадок в Северной Франции по Лондону были выпущены десять первых крылатых ракет Fieseler Fi-103. Нацистское руководство Третьего рейха называло эти ракеты «Оружием возмездия № 1», или «Фау-1» (Vergeltungswaffe Eins – V-1), поскольку с их помощью надеялось изменить весь ход Второй мировой войны. Несмотря на то что из десяти ракет Англии достигли только четыре, а на Лондон упала вообще одна, это событие означало, что война в воздухе вступила в новую фазу. Начиная с этого момента «Фау-1», каждая из которых несла боезаряд массой 850 кг, стали регулярно падать на британскую столицу.

Утром 13 июня с целью сфотографировать результаты удара в сторону Лондона вылетел самолет-разведчик Me-410, однако он был сбит английскими зенитчиками в районе Баркинга. Вслед за этим уже в ночь на 15 июня к Лондону были высланы ночные самолеты-разведчики. Их экипажи по возвращении сообщили, что во многих районах города наблюдаются крупные пожары. Гитлер ликовал, это была справедливая месть британцам за подлые бомбардировки германских городов.

Число пусков быстро возрастало, и к концу июня по Лондону ежедневно запускалось уже от 120 до 190 ракет. Комбинация небольших размеров, небольшой высоты полета и высокой скорости сделала «Фау-1» чрезвычайно трудной целью для перехвата и уничтожения. Самолеты ночной разведки регулярно фиксировали результаты ударов крылатых ракет, а затем с осени 1944 г. – и новых баллистических ракет V-2 («Фау-2»).

### **Кадры воздушной разведки**

Подготовка летчиков разведывательной авиации, впрочем, как и вообще всех пилотов Люфтваффе, была длительной и многоступенчатой. Это можно проследить на примере Карла Хельмута Райнерта (Karl Helmut Reinert), который затем стал одним из лучших разведчиков, хоть и не был награжден Рыцарским Крестом.

1 марта 1941 г., после завершения курса первоначальной военной подготовки, он прибыл в 3-ю военную авиашколу, которая располагалась на аэродроме Вердер, в 9 км западнее Потсдама. Базовая летная подготовка включала в себя полеты на тринадцать (!) типах самолетов: He-72, Вu-131, Klemm-35, Go-145, FW-56, Ar-68, He-45, Ar-96, W-34, W-33, FW-58, Caudron C.455 и He-70. В общей сложности Райнерт совершил на них 522 вылета. И это за неполных девять месяцев, т. е. в среднем он ежедневно два раза поднимался в воздух. После успешного завершения первого этапа обучения он получил звание обер-фенриха.

28 ноября будущий летчик продолжил обучение в авиашколе С16, находившейся на аэродроме Бург, в 22 км северо-восточнее Магдебурга. Там Райнерт уже летал на более сложных двухмоторных машинах, активно использовавшихся в боевых действиях: Do-17, Ju-52, He-111, Ju-88 и даже на высотном Ju-86 с дизельными двигателями. В течение последующего года он совершил на них 165 вылетов, освоив среди прочего технику ночных и слепых полетов.

После этого 15 декабря 1942 г. Райнерта направили в 1-ю авиашколу слепых полетов, размещавшуюся на аэродроме Брандис, в 15 км восточнее Лейпцига. Там он за два месяца совершил еще двадцать полетов «при любой погоде».

На этом учебный период для Райнерта завершился, но его подготовка как пилота самолета-разведчика отнюдь еще не была закончена. 19 февраля 1943 г. его включили во 2-ю группу 101-й учебно-боевой эскадры дальней авиаразведки (Fernaufklärergeschwader 101 – FAG101). Она только что была сформирована на базе 3-й школы дальней авиаразведки и базировалась на аэродроме Перлеберг, в 11 км северо-восточнее г. Виттенберге.

Там Райнерт за полтора месяца совершил еще 17 полетов на Ju-88 и Do-17 из 4-й эскадрильи. В ходе их он изучал тактику проведения дальних разведывательных рейдов, высотных полетов, отрабатывал уход пикированием от истребителей противника. Здесь же он прошел курс аэрофотосъемки и астронавигации.

Далее 9 апреля Райнерта перевели во 2-ю эскадрилью учебно-боевой авиагруппы дальней разведки (Fernaufklärer-Ergänzungs-gruppe – Erg.FAGr.), которая тогда находилась в Греции, на аэродроме Седее, в 8 км южнее г. Салоники. Там он в течение месяца совершил 22 вылета на Ju-88, которые включали разведку морских конвоев и поиск подводных лодок в Средиземном море, а также аэрофотосъемку территории Южной Греции.

Наконец 12 мая 1943 г. лейтенант Райнерт стал полноценным, хотя еще и не имевшим боевого опыта пилотом самолета-разведчика. Таким образом, его подготовка длилась два года и два месяца! За это время он совершил в общей сложности 737 вылетов. Райнерт начал обучение почти за четыре месяца до нападения на Советский Союз, а закончил его уже накануне операции «Цитадель». Понятно, что в результате такой многоступенчатой подготовки получался настоящий профессионал.

Молодого летчика направили во 2-ю эскадрилью Aafkl.Gr.100. До мая 1943 г. она совершала разведывательные полеты над Англией, но как раз перед приходом в нее Райнерта была переброшена на Восточный фронт. До сентября он летал на дальнюю разведку на Ju-88D, а затем прошел курс переподготовки на новый Ju-188. Сам Райнерт потом вспоминал: *«Из-за значительного усиления советской ПВО потери наших экипажей и самолетов к сентябрю 1943 г. возросли самым драматическим образом. Ju-88 были ударными самолетами среднего радиуса действия и не были идеально пригодными для дальней разведки на большой высоте. Наша эскадрилья в сентябре 1943 г. была отведена с фронта и переброшена на аэродром Кёнигсберг-Гутенфельд (в Восточной Пруссии, на берегу Балтийского моря). Мы получили там новые самолеты Ju-188. Переподготовка экипажей и обслуживающего персонала, получение нового оборудования с материалами для техобслуживания и приемка новых транспортных средств были закончены в феврале 1944 г. Так в марте 1944 г. я вновь отправился на войну».*



*Лейтенант Карл Райнерт после 110-го успешного боевого вылета на Восточном фронте. В руках у него вымпел с эмблемой 2-й эскадрильи Aufkl.Gr.100, 30 мая 1944 г.*



*Экипаж лейтенанта Райнерта около своего Ju-188, аэродром Люблин, Польша, 30 мая 1944 г.*

30 мая 1944 г. после 110 успешных вылетов на Восточном фронте лейтенант Райнерт был награжден Золотым Знаком за боевые разведывательные вылеты (Frontflugsprange für Aufklärer in Gold). В сентябре перед боевым вылетом он внезапно почувствовал недомогание, и врачи констатировали пищевое отравление. Место Райнерта в кабине его «Юнкерса» занял другой пилот с малым боевым опытом. В результате во время выполнения задания Ju-188F был поврежден русскими истребителями и совершил на вражеской территории вынужденную посадку «на живот». Самому пилоту удалось убежать и затем благополучно перейти линию фронта, однако другие члены экипажа, ставшие Райнерту друзьями – штурман Герберт Лингвенус (Herbert Lengwenus), бортрадист-стрелок Зигфрид Вайгель (Siegfried Weigel) и бортмеханик Эрвин Бранд (Erwin Brand), – попали в плен.

После выздоровления Карл Райнерт совершил еще девятнадцать боевых вылетов на Ju-188, после чего подал заявление о переводе в эскадрилью, оснащенную реактивными самолетами Ag-234. Однако к его дальнейшей судьбе мы вернемся позднее.

В Люфтваффе было несколько фигур, сыгравших большую роль в развитии аэрофото-разведки. Об одном из них – первом инспекторе разведывательной авиации генерале Рудольфе Богаче – уже рассказывалось выше. Его заслугой была организация системы управления уже имевшимися эскадрильями авиаразведки. Но были еще те, кто в предвоенные годы много сделал для обучения их персонала и технического оснащения.

Первым из них был Эберхард Фишер (Eberhard Fischer), родившийся 24 июня 1893 г. в городе Каролат, в Силезии (ныне г. Нова-Суль, Польша). Решив стать профессиональным

военным, он в неполных девятнадцать лет 12 июня 1912 г. вступил в 154-й пехотный полк в качестве кандидата на офицерское звание.

Полгода спустя – 27 января 1913 г. – Фишер получил звание фенриха и затем 13 мая отправился на учебу в военное училище в Ганновере. Он вернулся обратно 18 февраля 1914 г. уже в звании лейтенанта и был назначен командиром взвода. Вместе со 154-м пехотным полком Фишер участвовал в боях в ходе начавшейся Первой мировой войны и 2 декабря 1915 г. занял должность командира роты.

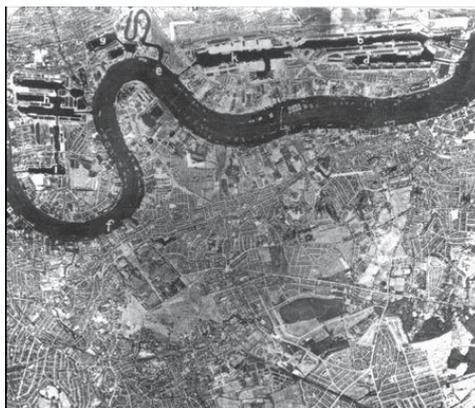
В следующем году произошел кардинальный поворот в военной карьере Фишера – он перешел в авиацию. 2 июня 1916 г. его направили в 3-й запасной авиабатальон, находившийся в г. Гота. Там лейтенант Фишер прошел курс обучения в качестве летчика-наблюдателя и уже 2 августа был включен в состав 3-й эскадрильи, подчинявшейся Главному командованию армейской авиации.

С 5 января 1917 г. он служил летчиком-наблюдателем в 218-м авиабатальоне, а затем 10 января 1918 г. Фишера назначили адъютантом 2-го запасного авиабатальона, расквартированного в городке Шнейдемюль (ныне г. Пила, Польша). С 3 марта того же года он служил в штабе фотобатальона 7-й армии, а потом 20 июля занял должность офицера-фотографа в 155-й фотогруппе.

Однако уже месяц спустя, 20 августа 1918 г., Фишера назначили адъютантом 1-го запасного авиабатальона, а затем 27 ноября перевели на аналогичную должность в 11-м запасном авиабатальоне, но там он задержался всего на две недели. Уже 15 декабря он занял должность адъютанта 401-го авиабатальона охраны границ, на которой и встретил конец Первой мировой войны. К этому времени лейтенант Фишер был награжден Железными Крестами 2-го и 1-го классов и орденом Орла 2-го класса.

С 25 сентября 1919 г. он служил адъютантом коменданта аэродрома Бриг. После поражения кайзеровской Германии и подписания унизительного для нее Версальского договора Фишер не оставил военную службу, как многие его товарищи. Но поскольку в Германии отныне запрещалось иметь военную авиацию, он был вынужден вернуться обратно в армию. С 6 мая 1920 г. лейтенант Фишер служил в 8-й автотранспортной колонне в том же Бриге, а затем 1 октября был назначен командиром взвода в 16-м пехотном полку. С 1 января 1921 г. он служил в 7-м пехотном полку, занимая должности командира роты и офицера связи. 1 февраля 1922 г. он получил звание обер-лейтенанта, а 1 февраля 1928 г. – звание гауптмана.

31 марта 1928 г. Фишер оставил военную службу и вышел в отставку, которая фактически была фиктивной. По секретному договору между Германией и Советским Союзом на территории последнего велось тайное обучение немецких офицеров по различным специальностям. Так, в Липецке был построен учебный центр, где немцы проходили секретную летную подготовку. Для прикрытия все его курсанты, прибывавшие в Советский Союз под видом «туристов» или «технических специалистов», должны были быть гражданскими лицами. Для этого и требовалось формальное увольнение с военной службы. Фишер пробыл в Липецке с апреля 1928 г. по декабрь 1929 г. После возвращения в Германию он, естественно, сразу же вернулся на военную службу и был назначен командиром роты во 2-м пехотном полку.



*Аэрофотоснимок района доков в восточной части Лондона, сделанный широкоформатной автоматической камерой Rb 50/30. Дешифровщик пометил буквами на снимке: b – док принца Альберта, d – док короля Георга V, e – место впадения реки Ли в Темзу, f – Королевский военно-морской колледж в Гринвиче, g – док Ист-Индия, h – док Вест-Индия, i – док иллюолл, k – док королевы Виктории*

После прихода к власти в Германии нацистов началось быстрое, пока еще по-прежнему тайное строительство новых Люфтваффе. Гауптман Фишер не мог остаться в стороне от этого процесса, и 1 апреля 1933 г. он был назначен офицером аэрофоторазведки в штаб 3-й дивизии. Затем 1 февраля 1934 г. его перевели на службу в Люфтваффе и назначили начальником отдела аэрофотографии в рейхсминистерстве авиации.

1 августа 1934 г. Фишер получил звание майора и спустя ровно два месяца возглавил только созданную в Хильдесхайме школу аэрофотосъемки (Flieger-Bildschule). Занимая эту должность, он разработал методику подготовки дешифровщиков аэрофотоснимков. Их работа была крайне важной, ведь мало просто получить снимок какого-то района, надо еще уметь грамотно «прочитать» его. В итоге к началу Второй мировой войны благодаря стараниям Фишера немецкие дешифровщики были гораздо лучше обучены, чем аналогичные специалисты в других странах. При этом более 60 % их были всего лишь унтер-офицерами.

Фишер пробыл на посту начальника школы аэрофотосъемки более двух с половиной лет, получив тем временем 1 октября 1936 г. звание оберст-лейтенанта. Затем 1 марта 1937 г. его назначили командиром Aufkl. Gr. 124<sup>7</sup>, базировавшейся на аэродроме Ротвестен, в нескольких километрах северо-восточнее г. Кассель, и одновременно комендантом этого же аэродрома.

1 января 1939 г. Фишеру присвоили звание оберста и направили на командные курсы в академию Люфтваффе, располагавшуюся в юго-западном берлинском пригороде Гатов. После их окончания он стал начальником офицерских курсов при той же академии.

1 февраля 1940 г. оберст Фишер снова вернулся на должности начальника школы аэрофотосъемки в Хильдесхайме и коменданта одноименного аэродрома. 1 июня 1942 г. он получил звание генерал-майора. Фишер руководил подготовкой дешифровщиков аэрофотоснимков до 11 декабря 1944 г. и за это время написал множество руководств и учебных пособий по дешифровке.

Однако надо отметить, что командование Люфтваффе, а вместе с ним и Фишер считали обработку полученных аэрофотоснимков в общем-то простой, механической работой. При этом основной упор делался на ее скорость, что было и понятно, т. к. в условиях блицкрига быстрота обработки полученных снимков имела решающее значение для общего успеха. Немецких дешифровщиков учили лишь «читать», а не анализировать аэрофотоснимки. При этом для ускорения получения данных они нередко работали непосредственно с негативами.

<sup>7</sup> 01.10.1937 г. она была переименована в Aufkl.Gr.24, которая затем 01.11.1938 г. получила обозначение Aufkl.Gr.22.

Как результат, специалисты Люфтваффе в конечном счете оказались менее гибки в своей работе, чем, например, их британские коллеги из RAF. Так, немец, обнаружив на снимке или негативе индустриальный комплекс, лишь констатировал: «это – индустриальный комплекс», в то же время английский дешифровщик старался этот комплекс «разбить» на составляющие части. Кроме того, дешифровщики аэрофотоснимков Люфтваффе мало использовали стереоскопы<sup>8</sup>. И это несмотря на то, что в Германии были разработаны несколько очень хороших моделей этих приборов. Позднее это создало серьезные неудобства, когда в течение войны немцы пытались использовать аэрофоторазведку в стратегических целях.

В конце декабря 1944 г. генерал-майора Фишера прикомандировали к запасной авиадивизии, чей штаб находился в Брауншвайге, а потом 31 марта 1945 г. в возрасте 52 лет вообще уволили в отставку. За время службы в Люфтваффе он был награжден Крестами за заслуги на военной службе 2-го и 1-го классов с мечами (Kriegverdienstkreuz mit Schwertern) и несколькими медалями.

С 9 апреля 1945 г. он находился в плену у американцев и был освобожден 28 февраля 1947 г. После этого Эберхард Фишер жил в Западной Германии, т. к. его родной Каролат теперь был в коммунистической Польше. Он умер 2 сентября 1962 г.

Судьба Рихарда Шимпфа (Richard Schimpf), отстаивавшего в предвоенные годы необходимость технического развития средств аэрофоторазведки и фотограмметрии<sup>9</sup> во многом схожа с судьбой Фишера.

Он родился 16 мая 1897 г. в баварском городке Эггенфельден, расположенном в 93 км северо-восточнее Мюнхена. Шимпф начал военную карьеру 11 февраля 1915 г., вступив в неполные восемнадцать лет в звании фанен-юнкера в 9-й Баварский пехотный полк.



*Дешифровщик унтер-офицер обрабатывает полученные аэрофотоснимки*



*Унтер-офицер собирает сделанные аэрофотоснимки в единый фотоплашет, охватывающий обширный район*

---

<sup>8</sup> Оптический прибор, с помощью которого стереоскопическая съемка предмета представляется глазам в виде одного объемного изображения.

<sup>9</sup> Фотограмметрия – способы определения истинной величины и размеров предметов путем измерения их фотографического изображения. Она позволяла на основе полученных аэрофотоснимков местности создавать точную ее карту.

Получив 25 октября того же года звание лейтенанта, он затем последовательно занимал должности командира взвода, роты и батальонного адъютанта.

В ходе Первой мировой войны лейтенант Шимпф был награжден Железными Крестами 2-го и 1-го классов, Королевским баварским орденом «За военную службу» 4-го класса с мечами (Bayer. Militar-Verdinstorden IV.Klasse mit Schweren) и Крестом «За отличие в боях» (Ehrenkreuz fur Frontkämpfer).

После поражения кайзеровской Германии он продолжил службу в рейхсвере. С 1 октября 1919 г. Шимпф командовал взводом в 45-м пехотном полку, а ровно год спустя был переведен на такую же должность в 21-й пехотный полк.

1 апреля 1925 г. ему присвоили звание обер-лейтенанта. И уже 27 апреля Шимпфа направили для летной подготовки в патрульное авиазвено «Северная Бавария», базировавшееся в г. Фюрт. Потом с 28 сентября 1925 г. он учился на командных курсах при штабе 7-го военного округа, а затем с 1 апреля служил офицером-фотографом в штабе того же 7-го военного округа.

31 августа 1929 г. Шимпф оставил службу и вышел в отставку. Причина этого шага была той же, что и у Фишера, – необходимость пройти секретную летную подготовку в Советском Союзе. Он провел в Липецке год и вернулся в Германию 30 сентября 1930 г.

После восстановления в рейхсвере Шимпфа направили в управление вооружений министерства рейхсвера. Одновременно он начал учебу в Высшей технической школе, находившейся в берлинском районе Шарлоттенбург. 1 апреля 1932 г. он получил звание гауптмана. 31 января 1935 г. Шимпф получил диплом инженера и на следующий день занял должность офицера по особым поручениям уже при рейхсминистерстве авиации. С этого времени вся его дальнейшая служба была связана с Люфтваффе.

Затем 1 апреля того же года ему присвоили звание майора и назначили командиром эскадрильи в разведывательной авиагруппе «Мюнстер». Одновременно он выполнял функции коменданта аэродрома Лодденхайде, расположенного около Мюнстера.

1 марта 1936 г. майор Шимпф вернулся на службу в министерство авиации, возглавив отдел «Аэрокартография и топография». Еще в начале 30-х гг. в тогдашнем министерстве рейхсвера была создана т. н. «объединенная главная фототека», которая хранила и обобщала аэрофотоснимки, сделанные в разные годы. В 1935 г. она перешла по «наследству» в Люфтваффе и теперь находилась в ведении Шимпфа.

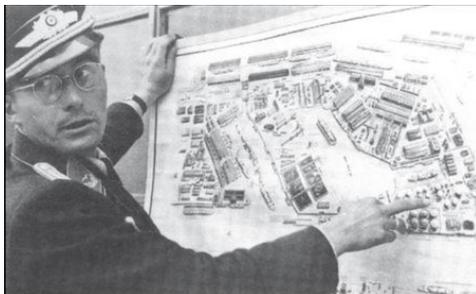
В те годы в Германии работы в области методов и средств аэрофотосъемки и фотограмметрии вели сразу несколько гражданских фирм: «Карл Цейсе, Йена» (Carl Zeiss, Jena), «Аэрофотограф» (Aerofotograf GmbH), «Ганза-Люфтбилд» (Hansa-Luftbild GmbH) и «Фотограмметрия» (Fotogrammetrie GmbH.). Естественно, что каждая из них никак не координировала свою деятельность с остальными. Это приводило к тому, что фирмы параллельно работали над одними и теми же проблемами, порой испытывая недостаток ресурсов, чтобы решить их самостоятельно.

Шимпф добился того, чтобы все работы в этой сфере были централизованы под эгидой его отдела, который выступал их главным заказчиком. Благодаря его усилиям была образована фирма «Цейсе-Аэрофотограф» (Zeiss-Aerofotograf GmbH), которая сосредоточилась на проектировании и выпуске фотокамер для воздушной разведки. Объединение усилий всех этих фирм позволило существенно поднять качество и скорость разработки нового оборудования для аэрофотосъемки.

Тем временем Шимпфу сначала 1 апреля 1937 г. присвоили звание оберст-лейтенанта, а потом 1 октября 1939 г. – звание оберста. 26 мая 1940 г. его назначили начальником оперативного отдела штаба Koluft при группе армий «А». После успешного завершения кампании в Западной Европе он вернулся в рейхсминистерство авиации, где 17 июля возглавил целое управление. Однако пробыл оберст Шимпф в Берлине недолго, т. к. уже 4 ноября получил

назначение на должность начальника штаба 4-го воздушного флота, которую затем и занимал до 15 января 1941 г.

После небольшого отпуска он 17 февраля возглавил штаб 8-го полевого округа Люфтваффе. 1 декабря 1941 г. оберет Шимпф прибыл на Украину, где сначала возглавил штаб полевого округа «Киев», а потом 10 сентября 1942 г. – штаб полевого округа «Харьков».



*Результат работы дешифровщиков аэрофотоснимков – подробная схема одного из лондонских доков с указанием мест расположения находящихся в нем кораблей, которая использовалась при инструктаже экипажей бомбардировщиков*



*Генерал-майор Эберхард Фишер*



*Генерал-лейтенант Рихард Шимпф*

27 сентября того же года для получения необходимого командного опыта его прикомандировали к полевой дивизии Люфтваффе «Мейндл» (Luftwaffe-Division Meindl)<sup>10</sup>, которая находилась тогда в Германии. Затем 11 ноября 1942 г. оберет Шимпф был назначен командиром этой дивизии, которую в следующем месяце переименовали в 21-ю полевую дивизию Люфтваффе (21.Luftwaffe-Feld-Division). В январе 1943 г. дивизию перебросили на северный

---

<sup>10</sup> Была сформирована в сентябре 1942 г. и получила наименование по фамилии своего первого командира – генерала Евгения Мейндла.

фланг Восточного фронта. 18 марта того же года Шимпфу присвоили звание генерал-майора, а потом 1 августа – звание генерал-лейтенанта.

С 24 октября 1943 г. он находился в резерве Главного командования Люфтваффе, а затем 17 февраля 1944 г. возглавил расквартированную во Франции 3-ю парашютно-десантную дивизию. 20 августа, когда дивизия вела тяжелые бои в районе бельгийско-французской границы, Шимпф получил тяжелое ранение и был отправлен в госпиталь. 26 августа его сначала наградили Германским Крестом в Золоте, а потом 6 октября 1944 г. – Рыцарским Крестом.

Выйдя из госпиталя, он 6 января 1945 г. вернулся в свою дивизию и опять участвовал в боях, на этот раз уже на территории Германии, в районе Рура. 8 марта генерал-лейтенант Шимпф попал в плен к американцам и был освобожден лишь 22 декабря 1947 г.

После того как в середине 50-х гг. в ФРГ начала заново создаваться военная авиация, Шимпф вернулся на службу. Он получил звание генерал-майора Бундеслюфтваффе и 1 октября 1957 г. был назначен командующим 3-го военного округа. Он вышел в отставку 31 июля 1962 г., удостоившись Большого Креста ордена «За службу Федеративной Республике Германии» (Grosses Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland). После этого Рихард Шимпф жил в Дюссельдорфе, где и умер 30 декабря 1972 г. в возрасте 75 лет.

Подводя некоторый итог, можно сказать, что Богач, Фишер и Шимпф, каждый из которых в свое время внес определенный вклад в становление и развитие авиаразведки Люфтваффе, в общем-то оставались теоретиками. Они не были пилотами и никогда сами не участвовали в боевых вылетах. Однако имелся еще один человек, который не только оказал огромное влияние на всю авиаразведку Люфтваффе, но лично выполнил множество разведывательных полетов.

Этим человеком был Теодор Ровель (Theodor Rowehl), чья деятельность даже сейчас во многом скрыта завесой тайны...

## Глава 2. Тайны оберста Ровеля

### «Лисья нора»

Секретная деятельность Теодора Ровеля, оставившая глубокий след не только в истории Люфтваффе, но и во всей истории Третьего рейха, была теснейшим образом связана с немецкой военной разведкой. Его личная карьера быстро шла в гору вместе с ростом ее авторитета и влияния. В какой-то период времени он не только выполнял задания разведки, но и самым непосредственным образом влиял даже на судьбу ее руководителей. Когда же ожесточенное соперничество с нацистской секретной службой безопасности (Sicherheitsdienst – SD) закончилось не в пользу военной разведки, настал конец и карьере самого Ровеля. Чтобы лучше понимать тонкости и хитросплетения этой тайной жизни, надо немного остановиться на том, что же представляла собой немецкая военная разведка.

Согласно условиям Версальского договора 1919 г., все разведывательные службы Германии были распущены, но при этом ей все же разрешалось иметь внутреннюю службу безопасности. Поэтому в 1921 г. правительство Веймарской республики образовало в составе министерства обороны орган, на который возложило функции сбора открытой военной информации за рубежом и военной контрразведки в рейхсвере (германских вооруженных силах). Исходя из формальных задач ему дали довольно туманное наименование – «Управление заграничной информации и обороны» (Amt Auslandnachrichten und Abwehr).

Новую германскую спецслужбу, которая вскоре стала известна просто как Абвер, возглавил майор Гемпп (Gempp). В первые годы своего существования это была действительно исключительно контрразведывательная организация. В ее малочисленном центральном аппарате имелись только две группы – «Восток» («Ost») и «Запад» («West»). Для непосредственной работы на местах в каждом военном округе были созданы т. н. «пункты» Абвера (Abwehrstellen).

Однако постепенно «сбор открытой информации» за границей превратился в полноценную активную разведывательную деятельность со всеми нелегальными атрибутами. В центральном аппарате Абвера появились соответствующие отделы. Были созданы филиал в Кенигсберге и вспомогательные отделения в Мариенбурге, Алленштайне и Гумбинене<sup>11</sup> Задачей последних была организация агентурной разведки против Польши и Советского Союза.

В течение 20–30-х гг. организационная структура Абвера непрерывно изменялась и совершенствовалась. В 1938 г. он был реорганизован в Управление разведки и контрразведки Главного командования Вермахта. Шли годы, менялись и его руководители. В 1928 г. майора Гемппа сменил оберст Швантес (Schwantes), который, в свою очередь, уже 1 июня 1929 г. передал дела оберсту Фердинанду фон Бредову (Ferdinand von Bredow)<sup>12</sup> Затем во главе Абвера, начиная с 6 июня 1932 г., стояли уже только военные моряки: сначала – Конрад Патциг (Konrad Patzig), а затем – Вильгельм Канарис (Wielhelm Canaris).

Окончательно структура Абвера оформилась к осени 1939 г. и затем с небольшими изменениями сохранялась вплоть до его упразднения осенью 1944 г. Его штаб-квартира размещалась в Берлине, в доме № 74 на набережной Тирпица, рядом с комплексом зданий военного министерства на Бендлерштрассе. Внутренняя планировка особняка Абвера, казалось, специ-

---

<sup>11</sup> Ныне соответственно города Мальборк и Олынтын, Польша, и город Гусев в Калининградской обл., Россия.

<sup>12</sup> 01.06.1932 г. он получил звание генерал-майора и стал начальником управления в министерстве рейхсвера. Однако уже через полгода – 31.01.1933 г. – 48-летнего фон Бредова, крайне отрицательно относившегося к пришедшим к власти нацистам, отправили в отставку. Через полтора года он был убит эсэсовцами во время т. н. «Ночи длинных ножей».

ально была создана для подобной организации. Это был настоящий лабиринт из внешне хаотически соединенных между собой комнат и залов, извилистых коридоров, порой внезапно заканчивавшихся тупиком, лестниц, уходивших вверх и вниз. В нем с трудом ориентировались даже постоянные сотрудники, не говоря уж о тех, кто попадал туда впервые. Поэтому понятно, почему штаб-квартиру Абвера с полным правом прозвали «лисьей норой»<sup>13</sup>.

Абвер делился на три отдела (Abteilung – АМ.). Первый отдел, или Абвер-I (Abt.I), отвечал за сбор и оценку разведывательной информации. Главным ее заказчиком и потребителем было Главное командование Вермахта, и потому предполагалось, что она должна носить прежде всего военный характер. Это определялось и соглашением «О разделе сфер влияния», заключенным 21 декабря 1936 г. между Абвером и СД, которое знающие люди ехидно прозвали «Десятью заповедями». Политическая же разведка была прерогативой службы внешней разведки СД. Однако на практике было невозможно четко определить «границы ответственности». Абвер и СД неизбежно вторгались в чужую сферу интересов, что приводило к постоянным конфликтам и нездоровому соперничеству.

В Абвер-I входили пять подотделов: IX «Иностранные армии» (Fremde Heer), IM «Иностранный военно-морской флот» (Fremde Marine), IL «Иностранная авиация» (Fremde Luft), IVI «Иностранная промышленность» (Fremde Wirtschaft) и IIIВ «Авиаразведка» (Technik-Luft). Каждый из них занимался сбором разведывательных данных в своей сфере, что следовало из их названий.

Кроме того, в Абвере-I имелись пять подгрупп, разделенных по географическому принципу. Так, самая многочисленная подгруппа «Гамбург» (Amt Hamburg) отвечала за организацию военной разведки на территории Англии. Подотделы и подгруппы, в свою очередь, подразделялись на т. н. рефературы.

В 1936 г. начальником отдела Абвер-I был назначен 43-летний майор Ханс Пикенброк (Hans Piekenbrock), начавший работать в военной разведке еще в 1921 г. Благодаря своим способностям он стал второй по влиятельности фигурой в Абвере после Канариса, считавшего его своей правой рукой. Выполняя деликатные поручения нацистского руководства и лично Гитлера, Пикенброк изъездил вдоль и поперек всю Европу, бывал на Ближнем Востоке и в Советском Союзе. При этом он всегда оставался в тени и в случае опасности вовремя и умело заметал следы.

Второй отдел, или Абвер-II (Abt.II), был создан по личной инициативе Канариса в середине 30-х гг. Его задачей были организация подрывной деятельности и саботажа на территории противника. Он состоял из пяти подотделов, разделявшихся на 15 самостоятельных рефератур. 10 ноября 1938 г. начальником Абвера-II стал 41-летний майор Эрвин фон Лахузен-Вивремон (Erwin von Eahousen-Vivremon) – кадровый офицер бывшей австрийской военной разведки, начавший свою карьеру еще во время Первой мировой войны.

В распоряжении Абвера-II имелись три крупных учебных центра для подготовки диверсантов и агентов. Один центр находился в местечке Тегеле, около Берлина, второй – в Квинцзее, недалеко от Бранденбурга, а третий – в местечке Химзее. Все они были тщательно замаскированы и скрыты от посторонних глаз. Подготовка велась в условиях, максимально приближенных к боевым. Так, на опытном поле в Квинцзее имелись мосты различных конструкций, участки железнодорожного полотна и так далее.

Третий отдел, или Абвер- iii (abt.iii), который 1 марта 1939 г. возглавил 42-летний майор Франц-Эккард фон Бентивеньи (Franz – Eccard von Bentivegni), кадровый военный-артиллерист, с 1936 г. служивший в Абвере, отвечал за контрразведывательную деятельность. Его основными функциями были недопущение проникновения иностранных агентов в Вермахт,

<sup>13</sup> После того как союзники начали массированные бомбежки германской столицы, «нору» было решено оставить. 19.04.1943 г. штаб-квартира Абвера переехала в г. Цоссен, в 30 км южнее Берлина.

обеспечение охраны государственной тайны, документов особой важности и лиц, имевших к ним допуск. Абвер-III имел разветвленную структуру, в него входили десять подотделов, каждый из которых, в свою очередь, делился на множество подгрупп и рефератур по направлениям работы. В его составе имелось и специальное подразделение, как теперь сказали бы, «служба собственной безопасности», которое вело наблюдение за сотрудниками Абвера.

Нет никаких официальных данных о численности центрального аппарата Абвера. В конце войны практически все документы немецкой военной разведки, большинство из которых существовало в единственном экземпляре, были уничтожены. Из сохранившихся отрывочных сведений известно, что, например, к марту 1943 г. в трех основных отделах штаб-квартиры работали 140 сотрудников, в том числе в Абвер-1 – 63 чел., в Абвер-II – 34 чел. и в Абвер-III – 43 чел.

Для оперативной работы при каждом военном округе, группе армий и каждой военно-морской базе имелись т. н. «пункты» Абвера (Abwehrstellen) – всего 33 штуки. Позднее в ходе войны такие «пункты» создавались и на оккупированных территориях. Численность их сотрудников изменялась в широких пределах, так, например, в абверовском пункте во французском порту Шербур было всего три человека, а в парижском пункте – уже 382. В среднем же каждый такой пункт вместе с входившими в него подпунктами и полевыми разведпунктами насчитывал около 150 сотрудников.

Согласно распоряжению Канариса, каждый орган Абвера при группе армий или при полевой армии был обязан иметь разведывательную сеть из минимум 25 агентов. Часть их должны были действовать в прифронтовой полосе, на дальности до 30 км от линии фронта, а остальные забрасываться в глубокий тыл.

Вот что вкратце представляла собой немецкая военная разведка, с которой предстояло самым тесным образом сотрудничать Теодору Ровелю. Но пора вернуться к нему самому...

### **Моряк – летчик – разведчик**

Теодор Ровель родился 9 февраля 1894 г. в местечке Баршлюте, расположенном на левом берегу р. Везер, в паре километров от северо-западной окраины Бремена.

28 июля 1914 г. Австро-Венгрия начала военные действия против Сербии. Это послужило спусковым механизмом для начала большой войны, которая потом вошла в историю как Первая мировая. 1 августа кайзеровская Германия объявила войну сначала России, а затем 3 августа – Франции. На следующий день уже Великобритания объявила войну Германии под предлогом нарушения последней нейтралитета Бельгии.

Для миллионов молодых немцев это означало кардинальный поворот всей дальнейшей жизни. Уже 28 августа того же года 20-летний Ровель был призван в кайзеровский военно-морской флот и направлен для обучения в качестве офицера. Пройдя курс первоначальной подготовки, он до марта 1915 г. служил на линкоре «Вестфалия» («Westfalen»), потом – на старом линкоре «Кайзер Карл дер Гроссе» («Kaiser Karl der Große»), который стоял в гавани Вильгельмсхафена и использовался в качестве плавучей казармы и учебного корабля, а с июля 1915 г. – на «Остфрисланде» («Ostfriesland»).

В начале 1916 г. Ровеля перевели в морскую авиацию и в марте направили в 1-й морской авиадивизион (I.Seeflieger Abteilung), расквартированный на базе Нордерей, на западной оконечности одноименного острова из архипелага Восточно-Фризских островов. 10 июня 1916 г. он получил звание лейтенанта флота, а 21 октября – квалификацию летчика-наблюдателя.

В том же октябре 1916 г. Ровеля назначили в 3-ю эскадрилью самолетов-торпедоносцев (Torpedo-Staffel III), базировавшуюся тогда во Фленсбурге. Позднее он был переведен в 1-ю эскадрилью торпедоносцев и 4 сентября 1917 г. вместе с ней прибыл на базу морской авиации в г. Зебрюгге, на побережье Бельгии.

9 сентября в 13.10 оттуда взлетели три самолета-торпедоносца с бортовыми номерами «Т995», «Т1211» и «Т1213». Экипаж последнего состоял из пилота лейтенанта Хубриха (Hubrich) и летчика-наблюдателя лейтенанта Ровеля. В сопровождении трех истребителей Hansa-Brandenburg С. 1 они отправились на поиск британских кораблей в Северном море. Приблизительно в 14.50 немецкие летчики обнаружили шесть рыболовецких судов, которых сопровождал миноносец. Небольшой конвой держал курс к устью Темзы. Торпедоносцы атаковали замыкающее судно, носившее наименование «Storm of Guernsey» и имевшее тоннаж в 440 брт. Одна сброшенная ими торпеда прошла мимо, а две других попали в цель: одна в район котельного отделения, а вторая – в кормовой трюм. В итоге судно сразу же затонуло, а все самолеты, несмотря на огонь с миноносца, не получили никаких повреждений и благополучно вернулись на свою базу.

17 сентября T-Staffel I вылетела в Прибалтику и 24 сентября прибыла в порт Виндау (ныне Вентспилс, Латвия). Ей предстояло принять участие в операции кайзеровского флота под кодовым наименованием «Альбион» («Albion»). Она началась 29 сентября, и ее целью были захват островов Моонзундского архипелага и уничтожение сил русского флота в Рижском заливе. Это позволяло создать условия для последующего прорыва в Финский залив и к Петрограду (Санкт-Петербургу).

Германский морской отряд особого назначения вице-адмирала Эриха Шмидта (Erich Schmidt) включал десять линкоров, один линейный крейсер, восемь легких крейсеров, 47 эсминцев, 11 миноносцев, шесть подлодок и 90 тральщиков. Десантные войска насчитывали 24 600 чел., 40 пушек, 85 минометов и 225 пулеметов. Воздушное обеспечение операции осуществляли девять дирижаблей и 94 самолета. Противостоявшие им морские силы Рижского залива состояли из двух старых линкоров «Слава» и «Гражданин», трех крейсеров, 36 эсминцев и миноносцев, трех канонерских лодок, пяти минных заградителей и трех подлодок. Гарнизон Моонзундских островов имел около 12 тыс. чел., 64 полевых орудия и 118 пулеметов. Проходы через проливы закрывали минные заграждения и 16 береговых батарей – всего 54 орудия калибром от 75 до 305 мм.

29 сентября, подавив огонь береговых батарей, германский флот высадил десант в бухте Тагалахт на Эзеле (ныне Сааремаа, Эстония), самом крупном острове из Моонзундского архипелага. В этот же день германский флот вошел в Рижский залив. Командование русских сил не приняло никаких мер по усилению обороны островов, а некоторые адмиралы в начале немецкой операции вообще бежали. Оборону фактически возглавили большевистские организации Балтийского флота и избранный матросами и солдатами комитет.

В конце концов 3 октября немецкий десант полностью занял Эзель, 5 октября – о. Моон (ныне Муху, Эстония) и наследующий день – о. Даго (ныне Хийумаа, Эстония). В ходе ожесточенных столкновений с кайзеровским флотом русские моряки потопили десять эсминцев и шесть тральщиков, а также повредили три линкора, тринадцать эсминцев и миноносцев. В итоге германское командование отказалось от прорыва в Финский залив и 7 октября отвело свои корабли из Рижского залива. Русский флот потерял линкор «Слава», который сначала был поврежден в бою и потом затоплен своим экипажем, и один эсминец. Повреждения получили линкор «Гражданин», один крейсер, три эсминца и две канонерские лодки.

После окончания операции «Альбион» T-Staffel I еще месяц оставалась в Либиау. Затем она отправилась обратно во Фландрию и 12 ноября вернулась на прежнюю базу в Зебрюгге.

27 ноября в 10.50 лейтенант Ровель вместе со своим другом пилотом лейтенантом Хубрихом поднялся в воздух на самолете Brandenburg C W.Nr. 1015. Они должны были совершить вполне рутинный тренировочный полет. Однако уже через двадцать минут после взлета самолет неожиданно упал на землю. Хубрих не пострадал, а Ровель получил тяжелое ранение и был отправлен в госпиталь в г. Брюгге. По официальной версии виновником аварии был Хубрих, который «опасно пилотировал самолет и выполнил запрещенный маневр».

После излечения лейтенант Ровель вернулся в T-Staffel I. Затем он некоторое время командовал 3-й морской авиастанцией во Фландрии (Seeflugstation Flandern III), а потом 16 августа 1918 г. был назначен инструктором в авиашколу летчиков-наблюдателей, находившуюся в г. Путциг, на берегу Данцигского залива<sup>14</sup>.

Четырехлетняя Первая мировая война завершилась поражением Германии и ее союзников – Австро-Венгрии, Болгарии и Турции. В ночь на 4 октября 1918 г. германское правительство известило о своей готовности подписать капитуляцию. Президент США Вудро Вильсон от имени союзников в числе других условий выдвинул требование, чтобы Вильгельм II отрекся от своего трона. В истощенной войне Германии разразилась революция, причем началась она 3 ноября с восстания матросов кайзеровского флота в Киле. Через несколько дней Вильгельм II бежал в Голландию, а в стране началась ожесточенная внутривластная борьба за власть. Понятно, что тут уже никому не было дела до флота и авиации, и 31 декабря 1918 г. лейтенант Ровель официально оставил военную службу.

Чем он занимался в течение последующих лет, неизвестно. Но к 1930 г. Теодор Ровель уже флюг-капитан<sup>15</sup> в авиакомпании «Ганза-Люфтбилд». Она занималась аэрофотосъемкой и была новатором в ее новых методах и в коммерческом использовании фотограмметрии. Ее предшественница – «Аэро Ллойд Люфтбилд» (Aero Lloyd Luftbild GmbH) – была основана еще в 1923 г. как филиал транспортной авиакомпании «Дойче Аэро Ллойд» (Deutsche Aero Lloyd). Затем последняя слилась с транспортной авиакомпанией «Юнкере Люфтферкер» (Junkers Luftverkehr AG), в результате чего образовалась авиакомпания «Дойче Люфтганза». После этого «Аэро Ллойд Люфтбилд» и была переименована в «Ганза-Люфтбилд». Ее директором стал Вильгельм Гесснер (Wilhelm Gessner), занимавший этот пост вплоть до своей смерти в 1945 г.

Услышав о том, что Польша строит на границе с Германией новые оборонительные сооружения, Ровель совершает несколько полетов над приграничными польскими районами. Невозможно сказать, что было – его собственная инициатива или нечто иное. Можно заметить, что в 20-е гг. крупные немецкие концерны создали собственные разведывательные службы. Например, такая служба была в электротехническом концерне «Сименс унд Гальске». Альфред Гутенберг (Alfred Hugenberg), крупный промышленник и «газетный король», финансировал т. н. «Немецкую заморскую службу», а несколько металлургических предприятий – организацию «Нунция». Все они в основном занимались промышленным шпионажем за границей, но имели тайные связи и с Абвером. Можно предположить, что и «Ганза-Люфтбилд» в силу специфики своей работы была как-то связана с ним.

Как бы там ни было, но фотографии польских оборонительных сооружений, сделанные Ровелем, неким чудесным образом попали к тогдашнему начальнику Абвера оберсту фон Бредову. На тот момент аэрофотосъемка была самым передовым методом начинавшей зарождаться технической разведки. Фон Бредов по достоинству оценил преимущества, которые она имела по сравнению с классической агентурной разведкой, и нанял Ровеля на работу в свое ведомство.

Формально Ровель оставался летчиком авиакомпании «Ганза-Люфтбилд», но фактически уже работал на германскую военную разведку. Абвер финансировал продолжение его разведывательных полетов над польской территорией. В распоряжение Ровеля предоставили Junkers W34be/b3e «D-1 119», который был специально оборудован для высотных полетов и оснащен английским двигателем Бристоль «Юпитер» VII (Bristol «Jupiter») мощностью 600 л.с. На этом самолете летчик-испытатель Вильгельм Нойенхофен (Wilhelm Neuenhofen)<sup>16</sup> взлетев

---

<sup>14</sup> Ныне это соответственно г. Пуцк и Гданьская бухта, принадлежащие Польше.

<sup>15</sup> Flugkapitan – звание командира самолета в немецкой гражданской авиации.

<sup>16</sup> Родился 24.04.1897 г. в г. Мюнхенгл адбах. 01.07.1915 г. Нойенхофен поступил на службу в немецкую авиацию. После

26 мая 1929 г. с заводского аэродрома фирмы «Юнкере» в г. Дессау, за 45 минут поднялся на 12 739 м, установив мировой рекорд высоты полета, который был официально зарегистрирован Международной авиационной федерацией.

Вскоре к Ровелю присоединились еще несколько летчиков из «Ганзы-Люфтбильд». Резкое увеличение числа случаев, когда обычно крайне аккуратные немецкие пилоты, вдруг «заблудившись», оказывались в воздушном пространстве Польши, заставило польскую контрразведку заподозрить, что эти якобы гражданские пилоты на самом деле занимаются аэрофоторазведкой. Однако никаких конкретных доказательств добыть так и не удалось.



*На переднем плане самолет Junkers W.34 «Merkur», использовавшийся авиакомпанией «Ганза-Люфтбильд», заводской аэродром фирмы «Юнкере», начало 30-х гг. XX в.*



*Лаборатория «Ганзы-Люфтбильд» со стереоплоттерами, аэродром Темпельхоф, Берлин, 1940 г.*

Вообще «Ганза-Люфтбильд» была настоящим кладом для Абвера. Имея официальный статус коммерческой компании, она могла вести деятельность по всему миру без каких-либо ограничений. Так, летом 1931 г. ее специалисты отправились в Китай, где затем в течение двух лет проводили аэрофотосъемку гидротехнических сооружений в провинции Чанчжоу. В 1932 г. самолеты компании летали над Гренландией, а затем в 1938–1939 гг. – над Антарктикой.

«Ганза-Люфтбильд» работала в тесном сотрудничестве с промышленностью, оказывая влияние на разработку новых самолетов и аэрофотокамер, методов стереофотограмметрии<sup>17</sup> и процессов химической обработки получаемых фотографий. К 1939 г. она имела двадцать сте-

---

завершения летной подготовки он с 01.07.1917 г. служил в FA(A)215 на Восточном фронте. Затем в конце того же года эскадрилья была переименована в 27-ю истребительную эскадрилью (Jasta 27) и переброшена на Запад. Летая на истребителе Fokker D.VII, лейтенант Нойенхофен в период с 09.06 по 04.11.1918 г. в боях над Бельгией и Францией одержал 15 воздушных побед. Затем с 1921 г. он работал летчиком-испытателем на фирме «Юнкере». 17.09.1935 г. Нойенхофен впервые поднял в воздух прототип Ju-87V1. Он погиб 24.01.1936 г. вместе с инженером Генрихом Крефтом (Heinrich Kreft) во время очередного испытательного полета на Ju-87. В его честь одна из улиц в г. Магдебург была названа Нойенхофенштрассе.

<sup>17</sup> Это когда карты местности и изображения объектов составлялись на основе сделанных стереоскопических аэрофото- снимков.

реоплоттеров (графопостроителей), столько же т. н. ректиферов – приборов для изготовления плана местности на основе снимка, сделанного под углом к фотографируемой поверхности, а также пятнадцать крупноформатных стереоаэрофотокамер. Компания располагалась на берлинском аэродроме Темпельхоф и имела большой филиал в Мюнстере. Общая численность ее сотрудников составляла около 400 человек. Забегая несколько вперед, можно сказать, что до 1945 г. «Ганза-Люфтваффе» только в Германии провела аэрофотосъемку территории общей площадью 53 200 кв. км.

Тем временем в Германии все большую силу набирала национал-социалистическая рабочая партия (НСДАП) во главе с Адольфом Гитлером. 31 июля 1932 г. на выборах в рейхстаг она набрала 37 % голосов, обогнав ближайших соперников, социал-демократов, на 15,5 %, и получила большинство (230) мест в рейхстаге. Затем 6 ноября того же года на перевыборах в рейхстаг НСДАП набрала 33,1 % голосов, обогнав на этот раз социал-демократов на 12,5 %. В итоге президент Германии генерал-фельдмаршал Пауль фон Гинденбург (Paul von Hindenburg) 30 января 1933 г. назначил Гитлера рейхсканцлером (главой правительства). Окончательно приход к власти нацистов был закреплен на выборах 5 марта 1933 г., когда они набрали 44 % голосов, получив 288 из 647 мест в рейхстаге. С учетом 52 мест своих союзников из национальной партии нацисты получили в рейхстаге большинство голосов.

В конце того же 1933 г. Ровель вернулся на военную службу. Формально его назначили начальником фотоотдела штаба 6-го воздушного округа (Luftkreis VI), который располагался в Киле. При этом он напрямую подчинялся рейхсминистерству авиации и, продолжая свои секретные полеты, должен был еще представлять рекомендации относительно разработки самолетов-разведчиков и специальных фотокамер для них, а также методов аэрофотосъемки.

### **Ровель «меняет» шефа Абвера**

После своего прихода к власти Гитлер был вынужден учитывать сложившиеся к тому моменту в Европе реалии. Поскольку Германия уже практически открыто нарушала условия Версальского договора, ему требовалось на какое-то время обеспечить мирные отношения с ближайшими соседями. Среди них особое место занимала Польша, которая потом уже Версальскому договору получила часть бывших немецких земель – провинцию Познань, почти всю Западную Пруссию, часть Померании и Восточной Пруссии. Наблюдая за усилением и милитаризацией Германии, польские власти всерьез опасались, что в скорой перспективе могут лишиться этих территорий, и прежде всего т. н. Данцигского коридора<sup>18</sup>. Обе стороны хотели обезопасить себя и потому без долгих проволочек 26 января 1934 г. подписали пакт о ненападении.

Однако установление «добрососедских» отношений с Польшей никак не сказалось на деятельности Ровеля. По заданиям тогдашнего шефа Абвера капитана цур зее (капитана 1-го ранга) Конрада Патцига он продолжал летать над польской территорией, фотографируя укрепления и порты. Другой его целью была линия Мажино<sup>19</sup> только что построенная французами вдоль германской границы.

Неожиданно в октябре 1934 г. о разведывательных полетах Ровеля стало известно министру рейхсвера генерал-oberсту Вернеру фон Бломбергу (Werner von Blomberg). Гитлер назна-

---

<sup>18</sup> Название части Польши, отделявшей Восточную Пруссию от остальной Германии. Точного определения его территории нет, но Данцигским коридором принято считать узкую полосу земли, тянувшуюся на 250 км с севера на юг, от порта Гдыня. В северной части, вдоль побережья Балтийского моря, к западу от Данцига, она имела ширину 40 км, а в южной части, вдоль линии Познань – Торунь, – около 120 км.

<sup>19</sup> Названа в честь военного министра Анри Мажино, умершего в 1932 г. Имела длину около 380 км и главную полосу обороны глубиной до 8 км, где располагались около 5600 огневых точек. Под землей в казематах на нескольких уровнях находились казармы, электростанции и госпитали.

чил его на этот пост сразу же после своего прихода к власти 30 января 1933 г. Фон Бломберг был умным человеком, но имел нестойкий характер и был чрезвычайно подвержен влияниям извне. Так, в 1928 г. в рамках секретной программы сотрудничества с Красной Армией он посетил Советский Союз и, по его собственным словам, стал *«почти большевиком»*. Затем он также легко стал симпатизировать нацистам.

Фон Бломберг был сторонником скорейшего и широкого перевооружения рейхсвера. Однако при всем этом он сильно опасался агрессивных устремлений Гитлера во внешней политике<sup>20</sup>. Поэтому, когда он узнал, что Патциг, не поставив его в известность, ведет активную воздушную разведку против Польши и Франции, разразился настоящий скандал. У министра рейхсвера и шефа Абвера и ранее уже были разногласия по поводу авиаразведки, которую якобы запретил сам Гитлер. Чувствуя себя обойденным, фон Бломберг обвинил Патцига в том, что тот своими самовольными действиями *«торпедировал»* некие миролюбивые намерения фюрера.

Министр пожелал также выяснить, кто и зачем поставил Абверу задачу по проведению разведки польской и французской территорий. Поскольку фон Бломберг при этом не проявил ни малейшего понимания важности добытых аэрофотоснимков, шеф Абвера вступил с ним в спор, пытаясь доказать большие перспективы такого способа разведки. В ответ Бломберг просто наорал на Патцига и выгнал его из своего кабинета.

Патциг попытался найти поддержку у командующего сухопутными войсками генерала Вернера фон Фрича<sup>21</sup> который, собственно, и давал поручение вести эту злополучную разведку. Заступничество высокопоставленного военного, которого также поддержал генерал-майор Вальтер фон Рейхенау (Walter von Reichenau)<sup>22</sup> возглавлявший отдел в министерстве рейхсвера, ничего не смогло изменить. Бломберг был неумолим, считая, что *«этот человек неблагонадежен для партии»*, и в итоге Патциг в конце декабря 1934 г. все же лишился своего поста. Кроме того, надо заметить, что у последнего также сразу не сложились отношения и с гестапо – тайной государственной полицией (Geheime Staatspolizei), созданной нацистами в апреле 1933 г. Можно предположить, что именно ее работники приложили руку к тому, чтобы информация о полетах Ровеля попала к фон Бломбергу.

Скандал в Абвере, как ни странно, совершенно не коснулся самого Ровеля. Он продолжал полеты, и впоследствии в руках Главного командования Вермахта оказались не только подробные аэрофотоснимки всей линии Мажино, но и прилегающей к ней территории Бельгии вплоть до Ла-Манша. Они показали, что этот фланг был прикрыт лишь относительно слабыми полевыми укреплениями. И затем эта информация сыграла немаловажную роль при планировании немецкого наступления на Западном фронте в мае 1940 г.

В том же 1934 г. Ровель обратил свой взор и на Советский Союз. Там в это время набирала обороты *«индустриализация»*, повсюду возводились корпуса новых предприятий, строились и расширялись города, армия и флот получали все больше техники. Тайком заглянуть в этот огромный мир сверху, с неба, представлялось очень заманчивым. Используя двухмоторный самолет, оснащенный дополнительными топливными баками, Ровель начал выполнять разведывательные полеты с территории Восточной Пруссии.

---

<sup>20</sup> Именно это в итоге и привело к его отставке в феврале 1938 г.

<sup>21</sup> Его разногласия с Гитлером привели к тому, что под сфабрикованным обвинением в гомосексуализме его вынудили 04.02.1938 г. уйти в отставку. Офицерский суд чести полностью оправдал фон Фрича, и затем 11 августа он был публично реабилитирован, но, как говорится, дело было сделано. Год спустя фон Фрич добился назначения командиром 12-го артиллерийского полка. Это был уникальный прецедент – генерал-oberст командовал полком! 22.09.1939 г. 59-летний фон Фрич погиб в бою под Варшавой, при этом многие утверждали, что он специально искал смерти.

<sup>22</sup> 15.01.1942 г. у 55-летнего генерал-фельдмаршала фон Рейхенау, который тогда командовал группой армий «Юг», произошло кровоизлияние в мозг. 17 января его из Полтавы отправили на самолете в специальную клинику в Лейпциге, во время перелета он умер от паралича сердца.

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

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

2 января 1935 г. новым главой Абвера стал 48-летний капитан цур зее Вильгельм Канарис. При этом он отнюдь не был профессиональным разведчиком, как затем писали некоторые авторы, хотя действительно отдельные этапы его предыдущей карьеры не укладывались в обычные стандарты. В апреле 1905 г. восемнадцатилетний Канарис стал кадетом кайзеровского военно-морского флота. Пройдя полный курс обучения и получив 28 сентября 1908 г. звание лейтенанта, он был назначен на легкий крейсер «Бремен» в качестве адъютанта его командира.

Корабль курсировал у берегов Южной и Центральной Америки, защищая интересы германских компаний в латиноамериканских странах. Именно тогда молодой лейтенант получил первый опыт закулисных «дипломатических» интриг. Что именно делал тогда Канарис, неизвестно, но правительство Венесуэлы неожиданно наградило его орденом Боливара 5-го класса.

Вернувшись в Германию, Канарис с 27 ноября 1909 г. служил младшим офицером в 1-м миноносном дивизионе, в том числе на миноносцах V-162, V-163 и S-145. Затем 1 октября 1911 г. уже в звании обер-лейтенанта он назначен на легкий крейсер «Дрезден», который на сей раз защищал германские интересы на Балканах. Через некоторое время крейсер с той же «защитной» миссией отправился к берегам Латинской Америки, и Канарис оказался в уже знакомой для него обстановке. Хорошо освоив испанский и английский языки, он налаживает контакты с местными политиками и бизнесменами, тяготевшими к кайзеровской Германии, снова исполняет различные деликатные поручения.

Осенью 1914 г. «Дрезден» должен был отправиться на родину, но вспыхнула Первая мировая война, и корабль «застрял» у берегов Латинской Америки. В марте 1915 г., когда крейсер пришел к побережью Чили, чтобы пополнить запасы угля, его настиг более мощный британский крейсер «Глазго». В итоге «Дрезден» был потоплен, а его команда была интернирована чилийскими властями и отправлена на остров в архипелаге Хуан-Фернандес, расположенном в Тихом океане в 750 км от чилийского берега.

Воспользовавшись своими связями, 4 августа того же года Канарис покинул остров на небольшом суденышке и добрался до порта Вальпараисо. Совершив переход через Анды, он оказался в Аргентине, где германский тайный агент снабдил его фальшивым паспортом на имя Реда Розаса, наполовину чилийца, наполовину англичанина. Канарис сел на голландский корабль «Фризия» («Frisia»), который с заходом в английский порт Плимут шел в Роттердам. Его легенда гласила, что он едет в Голландию для получения наследства от британских родственников. Немецкий обер-лейтенант смог настолько хорошо освоиться со своей ролью, что британские власти, тщательно проверявшие в Плимуте всех пассажиров «Фризии», ничего не заподозрили.

Вернувшись в начале октября 1915 г. в Германию, Канарис сначала некоторое время был прикомандирован к штабу командующего военно-морскими базами на Балтийском море, а потом был назначен командиром миноносца X-111. Однако уже 30 ноября капитан-лейтенанта Канариса специальным заданием направили в нейтральную Испанию. Несмотря на британскую блокаду, он все с тем же чилийским паспортом добрался до Мадрида, где формально был зачислен в штат германского посольства в качестве помощника военно-морского атташе. Его задачей было создание сети для наблюдения за британской базой в Гибралтаре, сбор информа-

ции о военно-морских силах стран Антанты и организация снабжения кайзеровских подводных лодок, тайно заходивших в испанские порты, топливом и продовольствием.

Канарис пробыл в Испании почти год, и оценка результатов его работы довольно противоречива. По одним данным, он смог создать успешно функционировавшую сеть. По другим же сведениям, он в силу своего дилетантизма в области разведки развил слишком бурную деятельность. Канарис стал объектом пристального внимания союзных разведок и просто уже начал мешать работе профессиональных немецких шпионов. И в итоге его решили отозвать в Германию, как говорится, от греха подальше.

В сопровождении опытного немецкого агента, выдававшего себя за католического испанского священника, Канарис отправился в Германию. Однако британская разведка уже была осведомлена об их маршруте, и в Италии парочка была арестована. Будущему шефу Абвера грозила виселица, но германская разведка смогла «договориться» с итальянцами. Задержанных посадили в порту Генуи на испанское судно, которое по пути на родину должно было зайти в Марсель. Вероятно, итальянцы рассчитывали, что немцам все равно не избежать расплаты, поскольку в Марселе их ожидали агенты французской контрразведки. Но и тут связи кайзеровской разведки сделали свое дело. Выйдя в море, капитан судна неожиданно изменил маршрут плавания и достиг Испании, не заходя в Марсель.

Придя в себя в доме германского военно-морского атташе, Канарис снова отправился в путь. На этот раз он сел на подлодку, ожидавшую его в нейтральных водах у испанского побережья. Переход завершился благополучно, и в ноябре 1916 г. Канарис прибыл в Германию.

Его снова назначили командиром миноносца, а затем 2 января 1917 г. направили на курсы командиров подводных лодок. Ровно через пять месяцев – 2 июня – капитан-лейтенант Канарис принял под командование подлодку U-16, базировавшуюся в порту Каттаро. Затем в течение осени 1917 г. – весны 1918 г. онна Средиземноморье командует подлодками UC-27 и U-34, а потом 11 мая получает только что спущенную на воду UB-128.

После капитуляции Германии подлодка Канариса 8 ноября 1918 г. возвращается в Киль. На бывшем кайзеровском флоте восстание, к которому примыкают и команды подводных лодок, только вернувшихся на базу. 30 ноября Канарис оставляет лодку и некоторое время служит при штабе подводных сил. В январе он приезжает в Берлин и останавливается в отеле «Эден», который в тот момент был настоящим штабом германской контрреволюции.

14 февраля 1919 г. Канарис принимает предложение военного министра Густава Носке (Gustaw Noske) войти в его личный штаб. В течение следующих полутора лет он выполняет различные «особые» поручения, в том числе участвует в подавлении рабочего восстания в Берлине и, вероятно, в организации убийства видных деятелей германского рабочего движения Розы Люксембург и Карла Либкнехта.

24 июля 1920 г. Канарис возвращается на флот и получает назначение в штаб сил на Балтийском море. 19 июня 1923 г. он становится первым помощником командира крейсера «Берлин» и затем 1 января 1924 г. получает звание корветен-капитана (капитана 3-го ранга). Среди его подчиненных 20-летний лейтенант Рейнхард Гейдрих (Reinhardt Heydrich), будущий обер-группенфюрер СС, глава СД и Главного управления имперской безопасности (РСХА) и будущий злейший враг Канариса.

С 15 мая 1924 г. Канарис служит в штабе начальника морского управления военного министерства. Он отвечает за вопросы развития и вооружения подводных сил. В этот период он занимается не только бумажной работой. Канарис тайно посещает Японию, где на верфях фирмы «Кавасаки» строятся корабли для немецкого флота. В октябре 1926 г. он приезжает в Испанию, где, используя старые связи, устанавливает тесные контакты с местным крупным промышленником Эчевариетой. В итоге на верфях последнего в январе 1928 г. закладываются новые подлодки для Германии.

22 июня 1928 г. Канарис назначается первым помощником командира линкора «Силезия» и затем 1 июня 1929 г. получает звание фрегатен-капитана. С 29 сентября 1930 г. он служит в должности начальника штаба эскадры в Вильгельмсхафене, и 1 октября ему присваивают звание капитана цур зее. 1 октября 1932 г. Канарис возвращается обратно на «Силезию», но теперь уже в качестве ее командира.

Прослужив на старом линкоре два года, он рассчитывает получить новую должность, возможно, командира нового крупного боевого корабля или же начальника отдела в Главном штабе флота. Однако все знают, что главнокомандующий Кригсмарине адмирал Эрих Редер (Erich Reder) и ряд других высокопоставленных флотских офицеров недолюбливают Канариса. Они полагали, что тот более *склонен к «военно-политической, чем военной, карьере, и, хотя являлся храбрым командиром, мало подходил для высокого руководящего поста в военно-морском флоте».*

В итоге ему приходится довольствоваться постом командира военно-морской базы в Свинемюнде (Swinemunde)<sup>23</sup>, на который он назначается 29 сентября 1934 г. База небольшая, если не сказать заштатная, и многим тогда казалось, что у Канариса осталась лишь одна перспектива – тихо дослуживать там до почетной отставки в звании контр-адмирала.

Однако судьба распорядилась по-другому. Можно утверждать, что разведывательные полеты Теодора Ровеля над Польшей и Францией и последовавший за ними скандал, который привел к отставке прежнего начальника Абвера капитана цур зее Конрада Патцига, стали настоящим «спасением» для карьеры Канариса.

Уходя, Патциг<sup>24</sup> сумел убедить адмирала Редера, что его преемником должен снова стать моряк, чтобы Кригсмарине не утратили контроля над Абвером. При этом в качестве самой подходящей кандидатуры он предложил Канариса.

Тем временем не дремал и сам «будущий отставник». Он отправляется в Берлин, где встречается с теми, с кем познакомился еще в 1919–1920 гг. во время подавления революционных выступлений и кто теперь занимает не последние места в нацистской иерархии. В результате, когда Гитлер требует характеристику на кандидата в шефы Абвера, ее представляет уже не Кригсмарине, а министерство рейхсвера. В ней говорится, что рекомендуется *«использовать Канариса на командных должностях, где требуются острая наблюдательность и искусство дипломатического лавирования, а также на должностях, где мог бы быть полезен его широкий кругозор».*

После такой характеристики можно было и не искать лучшего кандидата. И 2 января 1935 г., на следующий день после своего 48-го дня рождения, капитан цур зее Вильгельм Канарис занял кабинет начальника Абвера в особняке на Тирпицуфер.

## Волки в овечьей шкуре

Назначение Канариса самым благоприятным образом сказалось на дальнейшей карьере Теодора Ровеля. Однако было бы наивным предполагать, что он хотел как-то отблагодарить того, кто стал первопричиной его в общем-то неожиданного возвышения. Просто, будучи дей-

---

<sup>23</sup> Ныне г. Свиноустье, Польша.

<sup>24</sup> 28.02.1935 г. его назначили командиром линкора «Шлезвиг-Гольштейн», а потом 06.01.1936 г. – командиром линкора «Адмирал граф Шпее». 04.10.1937 г. Патциг занял пост начальника управления кадров Главного командования Кригсмарине. 01.11.1937 г. он получил звание контр-адмирала, 01.01.1940 г. – звание вице-адмирала, а 01.04.1942 г. – звание адмирала флота. С ноября 1942 г. он находился в резерве, а потом 31.03.1943 г. в возрасте 54 лет вышел в отставку, хотя и продолжал числиться в распоряжении Кригсмарине до конца войны. После того как в 1955 г. в ФРГ начали создаваться новые военно-морские силы, он некоторое время был членом экспертного совета высших офицеров Бундесвера. Конрад Патциг умер 01.12.1975 г. в Гамбурге.

ствительно очень способным человеком, он мгновенно оценил все выгоды и преимущества аэрофоторазведки. Однако Канарис не был бы Канарисом, если бы, памятуя о скандале,

приведшем к отставке его предшественника, не принял бы неких мер предосторожности.

Он показал аэрофотоснимки, сделанные Ровелем и несколькими его коллегами над Польшей, Францией и Советским Союзом, рейхсминистру авиации Герману Герингу. Они произвели впечатление, на которое рассчитывал Канарис. Будущий рейхсмаршал и главнокомандующий Люфтваффе, следуя своему принципу «все, что летает, – мое», сразу же пожелал, чтобы люди, сделавшие их, находились у него в подчинении.

Хитроумный шеф Абвера возражал несильно, и стороны расстались к обоюдному удовлетворению. Геринг, крайне тщеславный по своему характеру, уже предвкушал лавры поставщика фюреру разведывательной информации стратегического характера. Канарис же, как говорится, «убил сразу двух зайцев». С одной стороны, уступив Ровеля авиации, он мог быть спокоен зато, что тот всегда будет обеспечен необходимыми самолетами, оборудованием и персоналом. Уж чего, а пробивной энергии Герингу было не занимать. С другой стороны, Канарис получал возможность загребать жар чужими руками. Ровель все равно по-прежнему бы получал задания от Абвера, а в случае каких-либо осложнений, как в случае с Патцигом, всегда было можно заявить, что это, мол, не мое ведомство.

1 марта 1935 г. Германия открыто объявила о создании новых военно-воздушных сил – Люфтваффе, которые существовали фактически уже несколько лет. В тот же день Теодор Ровель был зачислен в их состав в звании гауптмана. Он получил от Геринга полномочия сформировать и возглавить эскадрилью специального назначения (Fliegerstaffel z.b.V.), чьей задачей было ведение авиаразведки над территорией других государств в мирное время.

Уже вскоре на аэродроме Штаакен, расположенном около западной окраины Берлина, появилась новая эскадрилья, чей персонал старался привлекать к себе как можно меньше внимания. Ровель укомплектовал ее экипажами, летавшими на «Хейнкелях», «Дорнье» и «Юнкерсах» из государственной авиакомпания «Люфтваганза» и имевшими опыт полетов на большие расстояния. Своим заместителем он сделал 26-летнего Зигфрида Кнемейера (Siegfried Kne Meyer), считавшегося одним из лучших немецких штурманов. В его распоряжении первоначально имелись пять самолетов, приспособленных для высотных полетов и оснащенных аэрофотокамерами.

Так в составе Люфтваффе возникло первое подразделение самолетов-призраков. Именно призраков, потому что они были и в то же время их как бы не существовало. Все, что касалось целей их полетов, держалось в строжайшей тайне. Знали о них лишь непосредственные исполнители – экипажи самолетов и очень ограниченное число лиц, которые собственно и выбирали эти цели.

При этом все получилось так, как и предполагал Канарис. Эскадрилья Ровеля получала задания из двух органов, которые тесно координировали свою деятельность. Первым был ведавший разведкой 5-й отдел Генерального штаба Люфтваффе, который возглавлял Йозеф «Беппо» Шмид (Josef «Beppo» Schmid), а вторым – подотдел I ILB, отвечавший в Абвере-I за авиаразведку. Однако при этом полученные данные обрабатывали и анализировали тогда именно абверовцы, и лишь позднее отснятые фотопленки стали поступать в штаб фоторазведки Люфтваффе, созданный в городке Цоссен, в 30 км южнее Берлина. Материалы аэрофотосъемки сначала передавались непосредственно Канарису и лишь затем дозированно поступали к конечным потребителям разведывательной информации, прежде всего в Главное командование Вермахта.

Район действий призраков Ровеля постоянно увеличивался. Объектами их интересов становились все новые страны и регионы. Полеты проводились на высотах до 10 000 м, дабы по возможности оставаться незамеченным для наблюдателей с земли. Благо о радарх тогда никто еще не слышал, и слежение за воздушным пространством велось при помощи оптиче-

ских средств: биноклей, дальномеров и т. п. Но даже если самолет-нарушитель и удавалось обнаружить, главным образом по инверсионному следу, то определить его принадлежность и доказать вину государства было невозможно. На эти полеты не было заявлено ни одного протеста, что лишь укрепило уверенность немцев в себе и в своей безнаказанности. 20 апреля 1936 г. успехи Ровеля в части воздушного шпионажа были отмечены присвоением ему звания майора.

Появление все большего числа новых целей, расположенных на большом удалении от немецких аэродромов, потребовало новых самолетов и новой тактики. Ровель решил использовать для тайной аэрофоторазведки легальное прикрытие – двухмоторные пассажирские самолеты He-111, принадлежавшие авиакомпании «Люфтваганза». Они могли совершать полеты на расстояние до 1200 км и были хорошей, устойчивой платформой для современных аэрофотокамер с мощной оптикой фирмы «Цейсе», позволявших делать с больших высот высококачественные снимки<sup>25</sup>.

Первый «Хейнкель» – He-III V4 W.Nr.1968 «D-АНАО», выполнявший до этого регулярные рейсы из Берлина в Кёльн и Мюнхен, – был передан эскадрилье Ровеля уже в 1936 г. По имевшейся в «Люфтваганзе» традиции он носил название одного из немецких городов, а именно «Дрезден». В следующем году к нему присоединились еще два самолета – He-III V2 W.Nr.715 «D-ALIX» «Росток» и He-III C-03 W.Nr.1830 «D-АХАУ» «Кёльн».

Сохранив прежний внешний вид – окраску и эмблемы «Люфтваганзы», – самолеты тем не менее подверглись существенной модернизации. На них были установлены новые двигатели с наддувом, дополнительные топливные баки и, самое главное, тщательно замаскированные фотокамеры. В форме гражданских летчиков экипажи Ровеля совершали полеты по трассам «Люфтваганзы», периодически из-за «ошибки приборов» отклоняясь от курса и «случайно» пролетая при этом над каким-нибудь важным объектом. Благо разветвленная сеть маршрутов «Люфтваганзы», а ее самолеты к концу 30-х гг. летали во все крупные города Европы, а также в Азию и Южную Америку<sup>26</sup>, предоставляла широкое поле для подобных трюков<sup>27</sup>. Например, немецкие авиалайнеры регулярно выполняли рейсы по трассам Берлин – Кенигсберг – Ковно (ныне Каунас, Литва) – Великие Луки – Москва и Берлин – Кенигсберг – Рига – Таллин – Ленинград.



*Заправка самолета He-111 V4 «D-АНАО» «Дрезден» перед очередным рейсом*

<sup>25</sup> Именно из-за недостаточной устойчивости Ровель отказался от использования другого «Хейнкеля» – скоростного одномоторного самолета He-70E

<sup>26</sup> К 1939 г. самолеты «Люфтваганзы» обслуживали 44 аэропорта и 34 промежуточных аэродрома, а общая протяженность авиалиний компании составляла 80 тыс. км.

<sup>27</sup> В дальнейшем практика использования для разведки лайнеров на регулярных рейсах авиакомпаний получила свое развитие. Этим не брезговали многие страны, особенно в годы т. н. «холодной войны». Причем сами экипажи порой даже не подозревали, какую выполняют задачу. Технический прогресс позволил автоматизировать ведение разведки, прежде всего радиоэлектронной. В 1950–1970-е годы то американские, то советские власти периодически заявляли, что гражданские лайнеры другой стороны во время полета над чужой территорией проводят сбор «дополнительной» информации, не полагающейся им по их статусу.



*Самолет He-111V4 «D-AHAO» «Дрезден» во время взлета с аэродрома Темпельхоф, январь 1936 г.*

Если же нужный район аэрофотосъемки находился слишком далеко от имевшихся трасс, то тогда использовалось прикрытие в виде «пробных полетов по новым трассам», которые «Люфтваганза» якобы предполагала вскоре открыть. Таким образом, замаскированные «Хейнкели» из эскадрильи специального назначения спокойно совершали разведывательные рейды над всей Европой и европейской частью Советского Союза.

Все шло успешно, но однажды все же произошел инцидент, который мог бы положить конец полетам призраков, по крайней мере над Советским Союзом. В ходе выполнения программы «пробных» полетов в район Крыма и Кавказа He-111V2 «Росток» потерпел аварию и упал на советской территории. Хотя правительство СССР получило достаточные доказательства истинной цели этих полетов, оно ограничилось лишь одной дипломатической нотой протеста, на которую из-за ее обтекаемости в Берлине не обратили большого внимания.

Эскадрилья Ровеля как ни в чем не бывало продолжала свое дело. Так, начиная с 1937 г. ее экипажи проводили планомерную аэрофотосъемку восточного и южного побережья Великобритании, континентального побережья Ла-Манша, побережья Северного моря и побережья Балтийского моря вплоть до Ленинграда. Полученные данные позволили создать точные топографические карты, очень пригодившиеся в ходе будущих боевых действий.

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

Впервые же информация, добытая «призраками» Ровеля, была использована на практике уже в 1938 г. В начале года Гитлер выдвинул требование о возврате Германии Судетской области, которая отошла Чехословакии после окончания Первой мировой войны на основании Версальского договора. В ней проживали около 3,3 млн этнических немцев, которые постоянно заявляли о дискриминации со стороны чехословацкого правительства. Гитлер использовал напряженную ситуацию, сложившуюся в Судетах, в качестве предлога. В феврале 1938 г. он обратился к рейхстагу с призывом *«обратить внимание на ужасающие условия жизни немецких собратьев в Чехословакии»*.



*Самолет He-111V2 «D-ALIX» «Росток» с двигателями BMW VI, которые были установлены на нем первоначально*



*Техники готовят He-111V2 «D-ALIX» «Росток» к вылету. На самолете уже установлены новые двигатели «Даймлер-Бенц» с наддувом*

Премьер-министр Великобритании Невилл Чемберлен и его французский коллега Эдуард Даладьё фактически согласились с требованиями Гитлера, надеясь, что это умиротворит его и в конечном итоге поможет избежать большой войны в Европе. 29 сентября в Мюнхене состоялась встреча Гитлера, Муссолини, Даладьё и Чемберлена, на которой было достигнуто согласие о расчленении территории Чехословакии. В ночь на 30 сентября англичане и французы фактически принудили чехословацкого президента Эдуарда Бенеша, которого при этом даже не допустили на сами переговоры, принять условия Германии.

На следующий день текст Мюнхенского соглашения, по которому Судетская область в срок с 1 по 10 октября 1938 г. подлежала передаче Германии, был подписан. Вот тут-то и пригодились сделанные эскадрилей Ровеля аэрофотоснимки. Части Вермахта, вошедшие в Судеты, имели подробнейшие карты с указанием всех укреплений чехословацкой армии, аэродромов, мостов, военных заводов и т. п.

Руководство Люфтваффе и Абвера очень высоко оценивали деятельность Ровеля. И в ноябре 1938 г. последовало очередное признание – ему присвоили звание оберст-лейтенанта.

К концу 1938 г. стало ясно, что эскадрилья Ровеля уже переросла саму себя. Дай оберст-лейтенанту тоже было как-то «неприлично» командовать эскадрилей, хоть и специального назначения. Потому на ее основе в январе 1939 г. была сформирована уже разведывательная авиагруппа при Главнокомандующем Люфтваффе (Aufklarergruppe Oberbefehlshaber der Tuftwaffe – Aufkl.Gr.Ob.d.r.), которую затем неофициально называли просто «группой Ровеля». Она разместилась на аэродроме Вердер, расположенном в 9 км западнее Потсдама, на берегу озера Гросенцернзее.

Первоначально в группе были две эскадрильи, которые имели на вооружении самолеты He-111, Do-17 и Vf-110. При этом в числе «Дорнье-17» были семь машин, специально построенных для группы Ровеля. Четыре Do-17R (R-1 – R-4) были модернизированным вариантом Do-17M, а три Do-17S (SI – S3) – вариантом Do-17Z, и все они были оснащены двигателями DB601. Затем в течение 1939 г. в AufM.Gr.Ob.d.r. проходили испытания опытные образцы различных самолетов, которые предполагалось использовать для целей аэрофоторазведки. Среди них были несколько Do-215 и по крайней мере один Do-217A-0.

В августе того же года на аэродроме Ораниенбург была образована т. н. «Опытная станция высотных полетов» (versuchsstelle fur Hohenfluge – VfH), которую также подчинили оберстлейтенанту Ровелю. При ее формировании использовался летный персонал государственной компании «Ганза-Люфтбилд», которую передали в ведение Люфтваффе, хотя она и продолжала формально оставаться гражданским предприятием.

На «станции» были три эскадрильи, однако только 1-я эскадрилья затем занималась непосредственно исследованиями в области высотных полетов и аэрофоторазведки. Во 2-й эскадрилье проходили всесторонние испытания иностранные самолеты, а 3-я эскадрилья выполняла секретные полеты по доставке на территорию других стран разведывательных групп и агентов-одиночек.

Утром 1 сентября 1939 г. нацистская Германия напала на Польшу. В деятельности Ровеля и его самолетов-призраков начинался новый этап...

## Глава 3. Времена новые – противники старые

### Накануне войны

В середине 30-х гг. в Генеральном штабе Вермахта господствовало мнение, что главной угрозой для становления и расширения Третьего рейха является Франция. Этому в немалой степени способствовала и позиция нацистского руководства в лице Гитлера, считавшего Великобританию чуть ли не потенциальным союзником. После того как в 1936 г. отделом государственной безопасности британской военной разведки (National Security Division of Military Intelligence), более известным как МИ5 (MI5), был арестован и затем приговорен к четырем годам тюремного заключения сотрудник Абвера-1 лейтенант Герц (Gortz), фюрер сгоряча вообще распорядился прекратить всю шпионскую деятельность в Англии. Однако в начале 1937 г. она снова активизировалась, поскольку фюрер затем все же немного смягчился, и к сентябрю 1939 г. Абвер-1 имел на английской территории 253 агента.

Однако возможности агентурной разведки не были безграничными, а Гитлер длительное время отказывался дать разрешение на разведывательные полеты непосредственно над Великобританией. В таких условиях Люфтваффе и Абвер все же предпринимали определенные меры, чтобы следить с воздуха за военной деятельностью англичан. Используя He-111 из эскадрильи специального назначения Ровеля, летавшие под видом гражданских авиалайнеров по трассам «Люфтганзы», они смогли частично отснять порты на южном и восточном побережье Англии, доки Лондона, а также ряд других важных объектов.

Особый интерес немцев вызывали британские работы по созданию радиопеленгаторов, которые позднее стали называть радиолокационными станциями и о которые в Германии знали крайне мало. Абвер получил от своего агента в Англии важную информацию, что вдоль всего южного и восточного побережья, от острова Уайт до Оркнейского архипелага, ведется монтаж сооружений, которые сам агент называл «УКВ-радиостанции». Этот же источник сообщил, что подобные станции, которые легко можно опознать по характерным стальным или деревянным вышкам с антеннами, уже действуют в Суффолке, Эссексе и Кенте. Понятно, что это была информация исключительной важности, поскольку речь шла ни больше ни меньше, как об одной из тайн, над разгадкой которой уже давно бились лучшие специалисты Абвера и разведки Люфтваффе. Немцев сильно интересовало, введены ли в действие какие-либо из РЛС, которые, как было известно, разрабатывались британцами еще с 1938 г.

Обнаружение радаров было поручено группе Ровеля. В период с мая по август 1939 г. она предприняла серию секретных разведывательных полетов через Северное море к восточному побережью Англии. При этом, помимо нескольких He-111, в качестве разведчика использовался... пассажирский дирижабль LZ-130 «Граф Цепелин II», якобы совершавший испытательные рейсы.

Это был самый большой в мире дирижабль жесткого типа<sup>28</sup> совершивший свой первый полет 14 сентября 1938 г. Он имел длину 245 м и объем 199 981 куб. м, а в качестве двигательной установки использовались четыре дизельных двигателя «Мерседес-Бенц» мощностью по 1200 л.с.

---

<sup>28</sup> Дирижабли разделялись на мягкие, полужесткие и жесткие. Корпус мягкого дирижабля не имел каркаса и был просто оболочкой, заполненной газом; корпус полужесткого дирижабля в нижней килевой части имел каркас из стальных или дюралюминиевых труб, а у жестких дирижаблей корпус полностью представлял собой каркас из металлических или деревянных балок.

В ходе этих разведывательных полетов на борту дирижабля находился целый ряд хорошо обученных наблюдателей, в том числе и Зигфрид Кнемейер из Aufkl.Gr.Ob.d.L. Целью этих полетов было попытаться определить напряженность поля, создаваемого английскими радиопеленгаторами, и их местоположение. Однако используемые для этого средства были чрезвычайно примитивными.

Одним из таких средств был т. н. «туристский вагон» – небольшая гондола, вмещавшая одного человека. Пока дирижабль прятался в облаках или плыл над ними, она опускалась на тросе вниз, чтобы можно было вести наблюдение. Длина троса достигала 800 м, но при выпуске на максимальную длину гондолу уносило сильно в сторону. На тросе был закреплен телефонный кабель, по которому наблюдатель поддерживал постоянную связь с экипажем дирижабля.

В ходе этих разведывательных полетов LZ-130 удалось перехватить и записать множество различных радиосигналов, которые,

как предполагалось, испускались новейшими английскими радиопеленгаторами. Кроме того, были сделаны аэрофотоснимки всех радиовышек неизвестного назначения. Все данные тут же легли на стол генерал-майора Вольфганга Мартини (Wolfgang Martini), возглавлявшего службу связи Люфтваффе. Соответственно он переправил их своим специалистам, занимавшимся работами в области создания РЛС.

После обработки и анализа всех записанных сигналов и сделанных фотоснимков немцами был сделан вывод, что британские исследования в этой области отстают от немецких. Однако в действительности это было совсем не так. Англичане с самого начала очень ясно понимали истинную цель этих «испытательных» рейсов. Для того чтобы дезинформировать немцев, они для слежения за дирижаблем<sup>29</sup> специально использовали не самые последние модели своих радиопеленгаторов.

В августе 1939 г. международная напряженность в Европе стремительно нарастала. Англо-франко-советские переговоры о заключении военной конвенции, проходившие летом этого года в Москве, завершились ничем. В середине августа британская пресса уже открыто писала, что новая война начнется до конца лета. 23 августа стало известно, что Советский Союз заключил с Германией договор о дружбе и ненападении. Для Западной Европы это известие стало настоящей дипломатической бомбой. Всем было понятно, что договор «открывал» Третьему рейху дорогу в Польшу. Британский премьер-министр Невилл Чемберлен сразу же проинформировал немецкого рейхсканцлера Адольфа Гитлера, что Великобритания без колебаний исполнит свои обязательства по договору о взаимопомощи с Польшей.

В этих условиях Главное командование Вермахта, которое было сильно обеспокоено возможной войной с Великобританией, попросило Люфтваффе начать разведывательные полеты непосредственно над английской территорией, а также провести «предварительную разведку» главной базы британского флота в Скапа-Флоу, на Оркнейских островах. Для подобных разведывательных полетов лучше всего подходили четырехмоторные самолеты «Фокке-Вульф» FW-200, имевшие большой радиус действий. Поэтому в конце августа 1939 г. «Опытной станции высотных полетов» (VfH) из авиакомпании «Люфтганза» передали три таких машины: FW-200V10 W.Nr.0001 «D-ASHH» «Гессен», FW-200V2 W.Nr.2484 «D-AETA» «Вестфалия» и FW-200A-03 W.Nr.2895 «D-AMHC» «Нордмарк».

Сначала самолеты прибыли в летно-испытательный центр Люфтваффе, который находился на аэродроме Рехлин, в 44 км юго-западнее г. Нойбранденбург. Там они прошли переоборудование, в ходе которого в фюзеляже каждого из них были установлены по две фотокамеры Reihbild Rb50/30. После этого «Вестфалия» и «Нордмарк» перелетели в Ораниенбург.

---

<sup>29</sup> Официально «Граф Цеппелин II» выполнил свой последний полет 20.08.1939 г. и затем в апреле 1940 г. был отправлен на слом.

«Гессен» же присоединился к ним только 14 ноября, поскольку задержался в Рехлине, где на него дополнительно установили оборонительное вооружение из пяти пулеметов.

Тем временем 29 августа разведчик из группы Ровеля провел аэрофотосъемку объектов на территории Юго-Восточной Англии. В 13.41 по местному времени его заметили на большой высоте над городом Йейт, в 12 км северо-восточнее Бристоля. Потом он прошел над Кардиффом, затем – над расположенным в 11 км юго-западнее от него городком Барри, после чего повернул на юго-восток и, пройдя над Портлендом, скрылся над Ла-Маншем.

## Военная осень

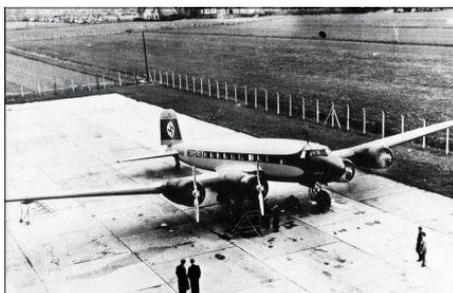
Ранним утром 1 сентября 1939 г. части Вермахта перешли польскую границу. Спустя два дня Великобритания и Франция, как и ожидалось, выполняя свои обязательства, объявили войну Третьему рейху. И самолеты-разведчики Люфтваффе получили вполне законное право летать над ними.

Разведку британской территории в основном вели экипажи из AufM.Gr.Ob.d.L. и AufM.Gr. 122. В ходе полетов над Ла-Маншем их также поддерживали He-111 из штабного звена KG26 «Лёвен», а в ходе полетов над Северным морем и далее к Оркнейским островам – «Хейнкели» из штабного звена KGr. 100.

5 сентября самолет из 1-й эскадрильи Aufkl.Gr.Ob.d.L. пролетел над британской военно-морской базой в Скапа-Флоу. Затем 21 и 22 сентября разведчики из той же группы появились над Северной Францией, проведя аэрофотосъемку аэродромов Руврэ и Фрескати, расположенных около г. Мец, и аэродрома Тьонвилль.



*FW-200A-03 «D-AMHC» «Нордмарк», аэродром Бремен*



### ***FW-200 V2 «D-AETA» «Вестфалия», аэродром Рейн-Майн, в 12 км юго-западнее Франкфурта-на-Майне***

Одновременно пилоты Ровеля начали высотные полеты над Бельгией и Нидерландами, несмотря на то что те заявили о своем нейтралитете по отношению к начавшейся в Европе войне. В результате к концу сентября командование Люфтваффе имело полную информацию о вооруженных силах этих стран, включая расположение сил противовоздушной обороны.

Поскольку число объектов для аэрофотосъемки стремительно росло, стало понятно, что группу Ровеля необходимо срочно увеличивать. Поэтому 24 сентября на аэродроме Йютербог-Дамм, находившемся 62 км юго-восточнее Берлина, на основе 8-й эскадрильи дальней разведки LG2 была создана 3-я эскадрилья Aufkl.Gr.Ob.d.L. Потом ровно месяц спустя – 24 октября – на аэродроме Пренцлау, в 44 км юго-западнее г. Нойбранденбург, из экипажей 2-й эскадрильи дальней разведки Aufkl.Gr. 121, в значительной степени состоявших из опытных летчиков-испытателей, была сформирована 4-я эскадрилья<sup>30</sup>.

Тем временем к концу ноября завершилось переоборудование FW-200 из VfH, и они были готовы начать боевые вылеты. Однако как говорится, первый блин вышел комом. 23 ноября на взлетно-посадочную полосу аэродрома Еввер, расположенного всего в 15 км от побережья Северного моря, вырулил FW-200V10 «Гессен». Он должен был выполнить разведывательный рейд к британской военно-морской базе в Скапа-Флоу. Двигатели взревели, набирая полную мощность, и огромный самолет все быстрее покатился по полосе. Едва он оторвался от земли, как оба правых двигателя неожиданно заглохли. Однако опытный пилот – флюг-капитан Мартин Кёниг (Martin König) – сумел спасти машину, посадив ее без серьезных повреждений.

Осенью 1939 г. группа Ровеля действовала сразу с трех аэродромов. 2-я эскадрилья обер-лейтенанта Карла-Эдмунда Гартенфельда (Karl-Edmund Gartenfeld) оставалась в Ораниенбурге, ставшем основной базой группы. 1-я и 3-я эскадрильи выполняли разведывательные полеты над Францией с аэродрома Фрицлар, находившегося в 25 км юго-западнее г. Кассель, а когда требовалось совершить рейд над британской территорией, то взлетали с аэродрома Еввер.

Тогда же 3-я эскадрилья Aufkl.Gr. Ob.d.L. получила два прототипа двухмоторного самолета Junkers Ju-88 – V13 W.Nr.880005 «GU+AH» с двигателями Jumo и V14 W.Nr.880006 «D+APSF». Пилоты Ровеля должны были провести их боевые испытания на пригодность в качестве разведчиков. После установки двух вертикальных фотокамер Rb 50/30, позволявших производить съемку с высот до 8500 м, и двух наклонных фотокамер Rb 20/30, которыми можно было снимать с высот ниже 2000 м, им дали обозначение Ju-88A– 1/E.

Несмотря на плохую погоду зимой 1939/40 г., эти самолеты совершали разведывательные полеты над всей Северной и Центральной Францией, Ла-Маншем и над английским побережьем. Они продемонстрировали высокие летные характеристики, особенно на больших высотах. Так, один из «Юнкерсов», пилотом которого был лейтенант Рунке (Ruhnke), а штурманом Зигфрид Кнемейер, однажды в районе Шербурга на высоте 9000 м столкнулся с английским «Спитфайром» Mk.I, но смог легко уйти, используя свое преимущество в скорости.

С именем Кнемейера связана интересная ситуация, возникшая в 3-й эскадрилье AaШ.Сг. Об. с1.Б., которая на начальном этапе войны была нередкой в опытных и специальных подразделениях Люфтваффе. Дело было в том, что в них летали много гражданских пилотов и штурманов, в том числе ранее работавших в авиакомпании «Люфтганза». В предвоенные годы на то, что все они не имели военных званий, никто не обращал особого внимания. Но с началом военных действий этот вопрос встал довольно остро, поскольку самолет могли сбить, а

---

<sup>30</sup> апреле 1940 г. ее распустили, но затем в январе 1941 г. сформировали заново.

его экипаж мог попасть в плен к противнику, однако при этом только военнослужащие могли рассчитывать на защиту Женевской конвенции о правах военнопленных. В итоге всех гражданских летчиков зачислили в Люфтваффе, присвоив им самые низшие звания. Так, Кнемейер стал всего лишь ефрейтором.

Однако это было еще не все. По традиции, сложившейся еще во время Первой мировой войны, командиром экипажа самолета-разведчика был штурман (летчик-наблюдатель). В результате ефрейтор Кнемейер был командиром экипажа Ju-88А-1/Е, который пилотировал лейтенант Рунке. Командование Люфтваффе быстро осознало парадоксальность подобных ситуаций и начало стремительно продвигать бывших гражданских летчиков по служебной лестнице. Так, тот же Кнемейер после нескольких успешных разведывательных полетов на новом «Юнкерсе» получил звание уже обер-лейтенанта.

В ходе вылетов в район Гавра, Шербурга и Бреста в плохих погодных условиях, когда нельзя было свериться по наземным ориентирам, экипаж Кнемейера использовал т. н. «трамвайную линию».

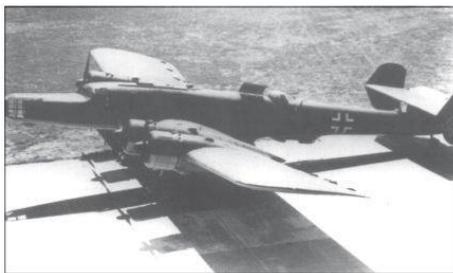
Так называли раннюю модификацию системы радионавигации, разрабатываемую на базе системы слепой посадки Logenz 1, которая позднее получила наименование «Knickebein» («Яичный коктейль»). Ее принцип действия был следующим: один передатчик поочередно переключался между двумя узконаправленными антеннами, одна из которых передавала длинные сигналы (тире), а другая – короткие (точки), и в зоне их наложения шириной около 80 км из радиоприемника самолета слышался непрерывный сигнал. Пилоту оставалось лишь, ориентируясь по звуку радиоприемника, держаться в створе этой зоны, двигаясь словно по «трамвайной линии».

В начале 1940 г. 1-я и 3-я эскадрильи Aufkl.Gr.Ob.d.L. были вооружены самолетами Do-215В. Это была дальнейшая модификация самолета Do-17Z, первоначально предназначавшегося для экспорта в Швецию, Венгрию, Югославию и даже в Советский Союз. От своего предшественника новый «Дорнье» почти ничем не отличался. Новое обозначение было придумано специально для экспортных самолетов. Один из серийных Do-17Z-0, имевший гражданский бортовой код «D-АПВ», был переименован в Do-215V1 и в дальнейшем использовался для показательных и рекламных полетов. Затем на самолет установили двигатели DB601А мощностью 1075 л.с. Именно в таком виде тринадцать Do-215 были изготовлены для продажи в Швецию, однако в начале 1940 г. контракт был расторгнут и все машины срочно переделали в дальние разведчики. В январе – феврале они поступили на вооружение группы Ровеля. В марте того же года фирма «Дорнье» выпустила модификацию Do-215В-4, специально сконструированную для дальней разведки. И к маю 1940 г. в Aufkl.Gr.Ob.d.L. насчитывалось уже 24 самолета данного типа<sup>31</sup>.

Do-215 были оснащены тремя фотокамерами: одна предназначалась для плановой съемки, а две другие, установленные по бортам фюзеляжа, – для панорамной. Углы раствора объективов последних двух камер устанавливались на 30° или на 60° в зависимости от того, что нужно было увеличить – точность фотосъемки (используя взаимоперекрывающиеся кадры) или же ее площадь.

---

<sup>31</sup> Два Do-215 в 1940 г. были проданы в Советский Союз, где послужили основой для создания бомбардировщиков Пе-2 и Ту-2.



***Самолет Bv-142V2/U1 «PC+BC», использовавшийся  
во 2-й эскадрилье Aufkl.Gr.Ob.d.L.***

Помимо этого, в дополнение к Ju-88V13 и VI4 группа Ровеля получила еще три опытных «Юнкерса» – V23 W.Nr.880023 «NK+AO»,

Самолет Bv-142V2/U1 «PC+BC», использовавшийся во 2-й эскадрилье Aufkl.Gr.Ob.d.L.

V24 W.Nr.880024 «D-ASGQ» («NK+AP») и V28 W.Nr.880028 «GB+ND». Они все первоначально сохраняли заводские бортовые обозначения, но затем уже в процессе боевых вылетов на них нанесли кодовые обозначения Aufkl.Gr.Ob.d.L.

Кроме того, в начале 1940 г. в группу поступили два необычных четырехмоторных самолета «Блом унд Фосс» Bv-142. Они были созданы на авиазаводе в Гамбурге на основе гидросамолета Ha-139, о котором будет рассказано позднее. Причем переделка была проведена очень просто – вместо поплавков установили обычные колесные шасси и заменили двигатели более мощными девятицилиндровыми BMW 132H. Первый прототип – Ha-142V1 «D-AHFB» – поднялся в небо в октябре 1938 г. Вскоре вступили в строй еще три самолета. Первоначально эти машины предназначались для почтовых полетов над Северной Атлантикой. После отказа от обозначения «Ha» все «Гамбурга» были переименованы в Bv-142.

Война, как обычно, внесла изменения в судьбу этих самолетов, как, впрочем, и многих других. Прототипы V3 и V4 были переоборудованы в транспортники и вскоре использовались в норвежской кампании для переброски войск. Прототипы же VI и V2 стали дальними разведчиками. Они получили полностью остекленную носовую часть, а также оборонительное вооружение из пяти пулеметов MG15. После этого обе машины были переданы во 2-ю эскадрилью Aufkl.Gr.Ob.d.L., в которой затем выполняли разведывательные полеты над Англией.

В дальнейшем Bv-142V2 «T5+BB» и Bv-142V1 «T5+CB» использовались в группе Ровеля в течение года. Эти самолеты обладали большим радиусом действия, но имели и значительные недостатки, в первую очередь слишком низкую максимальную скорость – всего 375 км/час. Отсутствовало сообщение между передней и задней частями фюзеляжа, в результате чего задний стрелок был полностью изолирован от остального экипажа. Кроме того, на эксплуатацию сильно влияла нехватка запчастей. Посему в 1941 г. все четыре «Блом унд Фосса» были выведены из эксплуатации.

## Первые на английской земле

Днем 17 октября 1939 г. к северо-восточному побережью Англии вылетел разведчик He-111Н-1 W.Nr.2728 «F6+PK» из 2-й эскадрильи Aufkl.Gr. 122. Его экипаж – пилот оберфельдфебель Евгений Ланге (Eugen Lange), штурман лейтенант Иоахим Кречмер (Joachim Kretschmer), бортрадист и верхний бортстрелок унтер-офицер Берхард Хохштуль (Bernhard Hochstuhl) и бортмеханик и нижний борт-стрелок унтер-офицер Хуго Зауер (Hugo Sauer) – имел приказ найти британский линейный крейсер «Худ» («Hood»), который, как предполагалось, должен был находиться в заливе Ферт-оф-Форт.

Ланге потом вспоминал: *«Мы достигли Ферт-оф-Форта на высоте приблизительно 6000 м. На 2000 м был густой слой облаков. Как мы могли пролететь незамеченными под облаками, чтобы с малой высоты сфотографировать акваторию порта? Прежде чем мы решили, какую выбрать тактику, мы увидели, что из облаков поднялись три черные точки... Не было никаких вариантов, и мы повернули на восток, в надежде что эти три истребителя не будут в состоянии достигнуть нашей высоты. Спустя некоторое время мы смело развернулись снова на запад».*

Пролетев по большой дуге, «Хейнкель» оказался значительно южнее и теперь летел на север, параллельно береговой линии, на высоте 3100 м. Тем временем с аэродрома Кеттерик, расположенного в 31 км юго-западнее г. Мидлсбро, поднялись три истребителя «Спитфайр» Mk.I из 41-й эскадрильи Королевских ВВС (41 Sqn. RAF). Их пилотировали флайнг-офицер Говард Питер Блатчфорд (Howard Peter Blatchford), флайт-сержант Тед Шипмэн (Ted Shipman) и сержант<sup>32</sup> Альберт Харрис (Albert Harris). Их заданием было патрулирование над побережьем Северного Йоркшира.

В 16.30 по местному времени Шипмэн в районе г. Уитби заметил «Хейнкель», летевший приблизительно в 14 км от берега. Он сразу же доложил своему ведущему, и «Спитфайры» немедленно устремились в погоню за разведчиком. Почти в то же самое время и немецкий экипаж увидел истребители. Ланге резко развернулся на восток и, прибавив газ, начал пикировать, пытаясь спрятаться в густых облаках. Однако этот маневр оказался бесполезным.

«Спитфайры» быстро догнали врага. Первым в позицию для атаки вышел флайт-сержант Шипмэн и открыл огонь с дистанции 360 м. Одновременно начал стрелять и унтер-офицер Хохштуль, но его первые очереди прошли слева от истребителя. Приблизившись на расстояние в 270 м, Шипмэн смог поразить сначала верхнюю огневую точку, а затем и оба двигателя «Хейнкеля». Он сделал свыше 2000 выстрелов, и, по его словам, когда он отвернул, *«хвостовой стрелок прекратил стрелять, а оба двигателя начали ужасно дымить».* Однако и «Спитфайр» все же получил попадание, и у него была повреждена система охлаждения двигателя. Не желая испытывать судьбу, Шипмэн сразу повернул к побережью и вскоре благополучно приземлился на своем аэродроме.

Тем временем разведчик атаковали Харрис и Блатчфорд, при этом последний фактически израсходовал весь свой боекомплект. Его рвение было столь сильным, что он едва не протаранил «Хейнкель», лишь в последний момент резко уйдя вверх. Можно сказать, что Блатчфорду сильно повезло, поскольку верхний пулемет разведчика неподвижно и безмолвно торчал вверх.

Уже во время первой атаки Шипмэна унтер-офицер Хохштуль получил ранение в ногу, которое, в общем, и спасло его. Он согнулся от боли, и остальные пули лишь проскользнули

---

<sup>32</sup> Звания флайнг-офицера (Flying Officer), флайт-сержанта (Flight Sergeant) и сержанта в RAF соответствовали званиям обер-лейтенанта, обер-фельдфебеля и фельдфебеля в Люфтваффе и старшего лейтенанта, старшего сержанта и сержанта в ВВС Красной Армии.

по верхушке его шлемофона. Однако настоящим счастливым оказался пилот обер-фельдфебель Ланге. Пуля задела за один наушник, разбила защитные очки, которые были у него на лбу, но сам он остался невредимым. В то же время лейтенанту Кречмеру и унтер-офицеру Зауеру не повезло. Первому пуля попала в голову, а второму – в грудь, и они оба были убиты.

С поврежденными двигателями, не имея возможности обороняться, «Хейнкель» был обречен. Харрис и Блатчфорд зашли для повторной атаки и быстро добились его. Разведчик опускался все ниже и в конце концов приводнился приблизительно в 32 км восточнее г. Уитби. При ударе о воду ручные часы Ланге остановились, они показывали ровно 17.00.

Пилоты «Спитфайров», достаточно долго кружившие наверху, видели, как два уцелевших немецких летчика выбрались из кабины. Крылья «Хейнкеля» захлестывали тяжелые волны беспокойного Северного моря, и было ясно, что самолет продержится на плаву недолго. Сообщив по радио на командный пункт координаты места падения самолета, англичане повернули домой, в Кеттерик.

Когда звук моторов «Мерлин» британских истребителей стих вдали, Ланге и Хохштуль поняли, что у них в запасе мало времени.

Хотя последний и был ранен в ногу, именно он взял инициативу на себя. Хохштуль сумел достать, надуть и спустить на воду спасательную резиновую шлюпку. Едва летчики успели перебраться в нее, как самолет скрылся под водой, унеся с собой аварийный запас воды и еды. Они провели тяжелую, бессонную ночь, постоянно гребя руками, чтобы удержать шлюпку носом к волнам и не дать ей перевернуться.

Затем наступил рассвет, и прошел день. Периодически Ланге и Хохштуль выстреливали сигнальные ракеты, но никаких признаков, что к ним идет помощь, не было. Не было видно и земли. Наступила вторая ночь. У Ланге были явные признаки переохлаждения, и он быстро терял оставшиеся силы. Хохштуль продолжал грести в одиночку, не позволяя волнам захлестывать лодку. В течение двух часов он также выпускал сигнальные ракеты. Их увидели в Уитби, и оттуда вышли спасательные катера, но которые так и не смогли найти терпящих бедствие.

Днем в четверг, 19 октября, показались утесы йоркширского побережья. Они были близко и в то же время слишком далеко, чтобы измученные летчики смогли догрести до берега. Однако судьба еще раз улыбнулась им. Течение подхватило и поднесло их резиновую шлюпку ближе к берегу, а затем приливные волны внесли ее в скалистую бухточку у подножия 45-метровых утесов немного севернее поселка Сандсенд, расположенного северо-западнее г. Уитби. Хохштуль из последних сил вытащил шлюпку с Ланге, который находился в полубессознательном состоянии, на берег. Затем он с огромным трудом буквально ползком поднялся на каменную террасу приблизительно в 12 м над берегом, по которой проходила железнодорожная линия Мидлсбро – Уитби.

В тот день специальный констебль LNER<sup>33</sup> Джордж Томас (George Thomas) нес службу около входа в железнодорожный туннель Сандсет, охраняя его от возможных злоумышленников. Он отправился через туннель на его другую сторону, чтобы проверить своего коллегу,

занимавшего аналогичный пост. На обратном пути Томас увидел человека в полной летной экипировке, который стоял около пути и осматривался по сторонам, словно решая, что делать дальше.

Когда Томас приблизился, Хохштуль, а это был он, с трудом переводя дыхание, произнес на ломаном английском языке: *«Я немецкий летчик. Мой товарищ внизу и нуждается в помощи. Где я – около Ферт-оф-Форта?»* Добившись обещания, что Ланге будет оказана помощь, он позволил отвести себя на железнодорожную станцию Сандсет, находившуюся при-

---

<sup>33</sup> Специальные констебли в Англии – это добровольцы, которые в свое свободное время помогают полиции в экстренных ситуациях. LNER – сокращенное название «Лондонской и Северо-Восточной железнодорожной дороги» (London and North-Eastern Railway), которая связывает Лондон с Северо-Восточной Англией и Шотландией. С 1947 г. она входит в систему государственных дорог «Бритиш Рейл» (British Rail).

близительно в километре от туннеля. После этого Томас в сопровождении полицейского констебля Джека Баркера (Jack Barker) и Френка Дринга (Frank Dring), работавшего в Сандсете маляром, отправился на берег. Там они нашли Ланге, лежавшего без сознания в спасательной шлюпке, наполовину заполненной водой. Освободив лодку от воды и используя ее в качестве носилок, они по крутой и узкой «козьей» тропе подняли немецкого летчика наверх.

В Сандсете жена начальника станции предложила немцам горячий чай и еду, но те были так измучены, что едва смогли сделать несколько глотков и съесть пару кусков хлеба. Затем прибывшие полицейские отвезли их в Уитби, сначала к себе в участок, а потом переправили в госпиталь, где поместили в отдельных палатах, каждого под охраной армейского капрала. При медицинском осмотре выяснилось, что у Хохштуля осколочное ранение в ногу, а у Ланге – сильнейшее переохлаждение и даже обморожение конечностей.

Обер-фельдфебель Евгений Ланге и унтер-офицер Берхард Хохштуль из 2-й эскадрильи Aufkl.Gr. 122 стали первыми немецкими военнослужащими, попавшими в плен непосредственно на территории Англии. Проведя в холодном море 43 часа без воды и пищи, они остались живы. Война, едва начавшись, для них уже закончилась. После выписки из госпиталя они сначала находились в лагере для военнопленных в Англии, а затем были переправлены в Канаду, где и встретили конец войны.

В то же время из трех пилотов «Спитфайров», которые сбили их «Хейнкель», войну пережил лишь один Тед Шипмэн. Сержант Альберт Харрис погиб уже 19 октября 1939 г. – на следующий день после описанного выше перехвата, – когда бомбардировщик Армстронг «Уитли», на котором он летел в качестве пассажира, потерпел аварию во время взлета с аэродрома Кеттерик. Канадец Блатчфорд затем служил в 212,17 и 257 Sqdn. RAFh одержал в общей сложности шесть личных и три вероятных победы, а также повредил два самолета. В ноябре 1940 г., израсходовав в бою весь боекомплект, он протаранил немецкий самолет, за что затем был награжден Крестом «Залетные боевые заслуги». 3 мая 1943 г. «Спитфайр» уинг-коммендэра<sup>34</sup> Блатчфорда в бою с FW-190A из II./JG1 был подбит в районе Амстердама. Он попытался дотянуть до Англии, но приблизительно в 65 км от британского побережья совершил вынужденную посадку на воду. В этот район были направлены спасательные катера, но Говарда Блатчфорда так и не удалось найти.

### **«Нестранная» война в воздухе**

3 сентября 1939 г. в 11.15 по английскому радио с заявлением выступил премьер-министр Чемберлен: *«Я должен сообщить вам... страна находится в состоянии войны с Германией»*. Одновременно войну Третьему рейху объявила и Франция. Она непосредственно граничила с Германией и в любой момент могла столкнуться с Вермахтом. Поэтому правительство Великобритании приняло решение оказать французам военную помощь, и на континент в спешном порядке были направлены британские экспедиционные силы.

Однако вместо того чтобы начать активные боевые действия против Третьего рейха и тем самым хоть как-то облегчить участь Польши, французские войска, развернутые вдоль германской границы, и прибывавшие им на помощь британские подразделения заняли выжидательную позицию. Командование Вермахта со своей стороны сконцентрировало все усилия на быстрейшем завершении польской кампании и потому тоже не собиралось предпринимать на Западе никаких активных действий. Противостоящие армии оставались на месте, и очень скоро такая позиционная война с легкой руки французских журналистов получила название «странной войны» («Drole de Guerre»).

---

<sup>34</sup> Звание уинг-коммендэра (Wing Commander) в RAF соответствовало званиям оберст-лейтенанта в Люфтваффе и подполковника в ВВС Красной Армии.

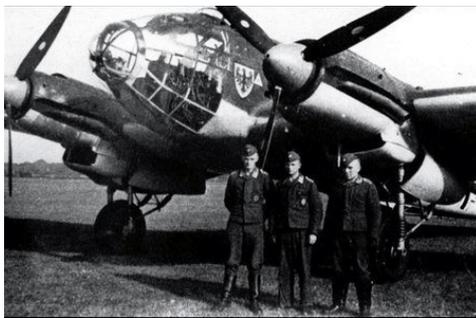
Однако если на линии фронта, в которую превратилась французско-германская граница, в целом была тишь да благодать, то в воздухе над Францией и Великобританией начинало разворачиваться ожесточенное противостояние истребителей западных союзников и самолетов-разведчиков Люфтваффе.

22 октября из вылета к заливу Ферг-оф-Форт, где находилась крупная база британского военно-морского флота, не вернулся еще один «Хейнкель» из AufM.Gr.122, на этот раз He-111H-1 W.Nr.3156 обер-лейтенанта Аватера (G. Awater) из 1-й эскадрильи. Он был перехвачен и подбит «Спитфайрами» Mk.I из 603 Sqdn. RAF, взлетевшими с аэродрома Тарнхауз, около Эдинбурга. Разведчик упал в Северное море недалеко от мыса Сент-Эббс-Хед, расположенного в 5 км северо-западнее г. Аймут, в графстве Берикшир. Один член экипажа был убит еще во время атаки истребителей, а остальные трое во главе с обер-лейтенантом Аватером вскоре были подобраны из воды английским эсминцем «Гурка».

Через три дня – 26 октября – у побережья Англии был перехвачен и атакован Do-17P из 4-й эскадрильи Aufkl.Gr. 122. Поврежденный разведчик пытался дотянуть до Германии, но не смог и совершил вынужденную посадку на территории Нидерландов, около г. Гронинген. Его экипаж во главе с унтер-офицером Вендтом (Wendt) был интернирован голландскими властями.

Эскадрильи дальней разведки Люфтваффе несли потери и над Францией. При этом самолеты сбивали как в ходе разведывательных рейдов непосредственно над французской территорией, так и во время пролетов над ней на пути в Англию или обратно.

Утром 30 октября экипаж 2-й эскадрильи Aufkl.Gr.123 получил приказ провести аэрофотосъемку аэродромов в районе французско-немецкой границы. Когда их Do-17P на высоте около 6100 м пролетал над аэродромом Вассинкур, расположенным западнее г. Нанси, его заметили с земли. Оттуда сразу же поднялись два «Харрикейна» из 1 Sqdn. RAF<sup>35</sup> которые пилотировали пайлэт-офицер<sup>36</sup> Пол Ричи (Paul H. M. Richey) и сержант Френсис Сопер (Francis J. Soper)<sup>37</sup>. Но пока они набирали высоту, «Дорнье» скрылся в облаках.



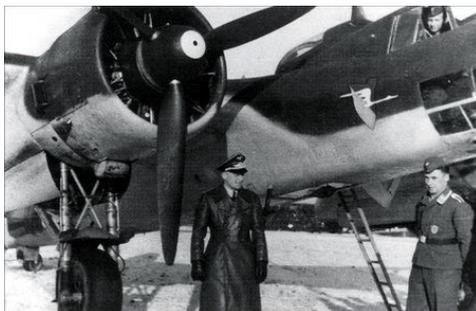
---

<sup>35</sup> К 15.09.1939 г. во Францию для прикрытия британского экспедиционного корпуса прибыли 1, 73, 85 и 87 Sqdn. RAF. Они разместились на аэродромах Октевиль-сюр-Мер, в 6 км от Гавра, и Боос, около южной окраины Руана. Затем в октябре 1 и 73 Sqdn. RAF перелетели ближе к немецкой границе.

<sup>36</sup> Звание пайлэт-офицера (Pilot Officer) в RAF соответствовало званиям лейтенанта в Люфтваффе и ВВС Красной Армии.

<sup>37</sup> К концу войны на счету Ричи были десять личных, одна групповая и одна вероятная победы, а также шесть поврежденных самолетов, а Сопер одержал десять личных побед.

***Экипаж He-111 «F6+СК» из 2-й эскадрильи Aufkl.Gr.122, аэродром Мюнстер-Хандорф, осень 1939 г. Слева направо: пилот фельдфебель Ланге-Глэшер (Lange-Glascher), бортмеханик фельдфебель Кисс (Kie.) и бортрадист унтер-офицер Гиза (Giesa). Командиром экипажа и штурманом был лейтенант Рудольф Хей (Rudolf Hey), которого на снимке нет***



***Do-17P-1 из 1-й эскадрильи Aufkl.Gr.122, зима 1939/40 г., на борту самолета нарисована эмблема эскадрильи***

Через некоторое время тот же самый «Дорнье» снова появился над аэродромом Вассинкур, и в воздух на этот раз поднялся «Харрикейн» Mk.I L1842 пайлэт-офицера Питера Моулда (Peter W. O. Mould). Он только что вернулся из патрульного полета, и его истребитель едва успели дозаправить. Моулд быстро набрал высоту, но сначала тоже потерял из виду неуловимый Do-17. Однако уже вскоре он снова обнаружил его на высоте 5500 м и, приблизившись к нему с задней полусферы, дал длинную очередь. Разведчик загорелся и, снижаясь по спирали, упал приблизительно в 16 км западнее г. Туль. Это была первая победа летчиков RAF, одержанная над Францией в ходе Второй мировой войны. Она широко освещалась в британской прессе, а Моулд был награжден Крестом «За летные боевые заслуги»<sup>38</sup>

2 ноября командир звена «А» 87 Sqn. RAF флайт-лейтенант<sup>39</sup> Роберт Воас-Джефф (Robert Vose-Jeff)<sup>40</sup>, взлетевший на «Харрикейн» Mk.I L1614 с аэродрома Секлен, располагавшегося в 10 км южнее г. Лилль, перехватил одиночный «Хейнкель». После двадцатиминутного преследования англичанину удалось подбить разведчик, который сел «на живот» около г. Азбрук. Как оказалось, это был He-111H-2 W.Nr.5650 «F6+EK» из 2-й эскадрильи Aufkl.Gr. 122. Один немецкий летчи

к был убит еще в воздухе, а трое остальных – обер-лейтенант Омсен (W. Ohmsen) и унтер-офицеры Шмидт (W. Schmidt) и Юнг (Jung) – уцелели и были взяты французами в плен.

Спустя менее часа два «Харрикейна» из 87 Sqn. RAF, которые пилотировали пайлэт-офицеры Уильям Дэвид (William D. David)<sup>41</sup> и Крис Макуорт (Chris CD. Mackworth), атаковали над Францией еще один «Хейнкель» из той же самой эскадрильи. Однако на этот раз немецкие бортстрелки оказались на высоте, повредив ответным огнем оба истребителя. He-111

<sup>38</sup> Командир 185 Sqn. RAF сквадрэн-лидер Моулд погиб 01.10.1940 г. в бою над о. Мальта. На его счету были восемь личных, одна групповая и одна вероятная победы, а также пять поврежденных самолетов.

<sup>39</sup> Звание флайт-лейтенанта (Flying Lieutenant) в RAF соответствовало званиям гауптмана в Люфтваффе и капитана в ВВС Красной Армии.

<sup>40</sup> Погиб 11.08.1940 г., когда его «Харрикейн» Mk.I был сбит в бою над Портлендом. На его счету было восемь воздушных побед.

<sup>41</sup> К концу войны на его счету было двадцать воздушных побед.

с минимальными повреждениями благополучно вернулся на аэродром Мюнстер-Хандорф, в то время как самолет Макуорта<sup>42</sup> с пробитыми топливо- и маслопроводом совершил вынужденную посадку на аэродроме Секлен.

7 ноября Do-17P из 3-й эскадрильи AafMr.Gr.22 южнее городка Блискастель, расположенного в 16 км восточнее Саарбрюккена, был перехвачен и сбит истребителем «Хок» 75А, который пилотировал сержант Эдуард Саль (Edouard Sales)<sup>43</sup> из GC II/5<sup>44</sup> Самолет упал около местечка Сен-Ингбер, и весь его экипаж погиб.

На следующий день десять «Хоков» 75А из GC II/4 во главе с командиром группы командантом (майор) Борнэ (Borne) прикрывали самолет-разведчик «Потез-637», который в интервале 14.00 – 14.30 действовал в секторе юго-западнее Саарбрюккена. В ходе патрулирования адъютант<sup>45</sup> Камиль Плюбо (Camille Plubeau)<sup>46</sup> заметил на высоте 6500 м одиночный «Дорнье». Как потом выяснилось, это был еще один Do-17P из Aufklr.Gr.22, но из ее 1-й эскадрильи. Плюбо во главе своего звена сразу же пошел ему наперехват. В этот момент показались два Bf-109, которые, однако, пройдя поблизости со своим разведчиком, скрылись из виду, не заметив французские истребители, находившиеся в 500 м ниже.

Плюбо продолжал набирать высоту, держась позади противника, в «мертвой» зоне. Приблизившись на дистанцию шестидесяти метров, он дал длинную очередь. «Дорнье» получил серию попаданий в топливные баки и загорелся. Немецкий пилот попытался уйти, резко отвернув влево, но два других «Хока», принадлежавших адъютантам Жоржу Тессеро (Georges Tesseraud) и Жоржу Баптизе (Georges Baptizet)<sup>47</sup>, не оставили ему никаких шансов. Через несколько мгновений Do-17 начал разваливаться на части, и его обломки упали в лес около местечка Ханвиль, поблизости от линии Мажино. Хотя он был сбит совместными усилиями трех летчиков, командир GC II/4 ко мандант Борнэ отдал личную победу адъютанту Плюбо, поскольку посчитал его действия решающими.

В заключение надо отметить, что все три члена экипажа «Дорнье» успели выпрыгнуть на парашютах, но остался в живых только один. Два летчика еще в воздухе были расстреляны французскими солдатами. Так французы отомстили за своего пилота – командира 4-й эскадрильи GC I/4 капитана Клода (Claude). Две недели назад – 25 сентября – его «Хок» 75А был сбит в бою над Сааром. Клод смог покинуть падающий истребитель, но пока опускался на парашюте, был убит выстрелами с немецкой стороны.

21 ноября «Харрикейн» Mk.I из 79 Sqdn. RAF, поднявшийся с аэродрома Биггин-Хилл, находившегося в нескольких километрах южнее Лондона, перехватил над английским побережьем, в районе Фолкстона, Do-17P из 3-й эскадрильи AufM.Gr. 122. Разведчик был сбит и упал в Ла-Манш.

В тот же день два «Хока» 75А из GC II/5, которые пилотировали сержант-шеф<sup>48</sup> Тремоле (R. Tremolet) и сержант Саль, севернее городка Моранж, расположенного в 43 км северо-

---

<sup>42</sup> Вечером 14.05.1940 г. южнее Брюсселя его «Харрикейн» Mk.I был сбит в бою с Bf-110CH3ZG1. Макуорт покинул горящий самолет, но купол парашюта вспыхнул и не смог погасить скорость. При ударе о землю Макуорт получил тяжелейшие травмы и скончался еще до того, как ему смогли оказать помощь. Он успел одержать одну личную победу.

<sup>43</sup> На его счету были четыре личных, три групповых и две вероятных победы.

<sup>44</sup> Обозначение истребительной авиагруппы (Groupe de Chasse – GC) во французской авиации состояло из наименования ее типа, римской цифры, соответствовавшей номеру группы, и арабской цифры, означавшей номер эскадры, в которую эта группа входила. Таким образом, GC II/5 обозначало – 2-я истребительная группа 5-й эскадры.

<sup>45</sup> Звание адъютанта (Adjutant) во французской авиации соответствовало званиям обер-фельдфебеля в Люфтваффе или старшего сержанта в ВВС Красной Армии.

<sup>46</sup> На его счету были восемь личных, шесть групповых и четыре вероятных победы.

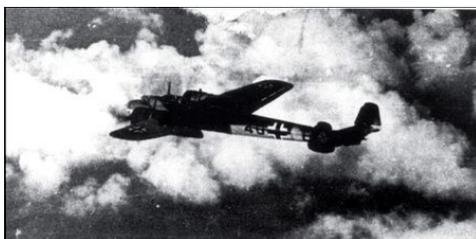
<sup>47</sup> Тессеро одержал одну личную, семь групповых и четыре вероятных победы, а Баптизе – две личных, семь групповых и четыре вероятных победы.

<sup>48</sup> Звание сержанта-шефа (Sergeant-Chef) во французской авиации соответствовало званиям фельдфебеля в Люфтваффе и сержанта в ВВС Красной Армии.

восточнее Нанси, перехватили очередной «Дорнье», но уже из 3-й эскадрильи Aufkl.Gr.22. Совместными усилиями французы сбили разведчик, и два оставшихся в живых члена его экипажа оказались в плену.



*Самолет-разведчик Do-17P-1 из 3-й эскадрильи Aufkl.Gr.22, осень 1939 г.*



*Do-17P-1 из 3-й эскадрильи Aufkl.Gr.123, снятый во время разведывательного полета над Францией*

На следующий день Do-17P из 4-й эскадрильи Aufkl.Gr. 121, возвращавшийся обратно после полета над французской территорией, был около поселка Хатстат, в 7 км южнее Кольмара, перехвачен четырьмя истребителями MS.406 из GC II/7. Пилоты «Моранов» – су-лейтенанты Габриэль Готье (Gabriel Gauthier)<sup>49</sup> Мишель Грюэль (Michel Gruyelle), адъютант-шеф<sup>50</sup> Жорж Валантен (Georges Valentin) и сержант Жак Ламбен (Jacques Lamblin)<sup>51</sup> – совместными усилиями подбили «Дорнье». Однако его пилот все же смог дотянуть до границы и сел «на живот» уже на своей территории – около городка Мое, в 8 км юго-восточнее Зингена.

23 ноября 1939 г. стало черным днем для Aufkl.Gr. 122, которая тогда лишилась над Францией сразу четырех машин. Do-17P «F6+NM» из 4-й эскадрильи был атакован несколькими «Харрикейнами» из 1 Sqdn. RAF. Бортстрелкам удалось ответным огнем повредить один истребитель, которому пришлось выполнить вынужденную посадку. Однако силы были неравны, и разведчик быстро подбили. Его пилот унтер-офицер Франкенбергер (A. Frankenberger) смог совершить аварийную посадку около местечка Муармон, западнее г. Верден, и экипаж оказался в плену у французов. «Харрикейны» из 1 Sqdn. RAF сбили еще один «Дорнье» из 4-й эскадрильи. Самолет врезался в землю около г. Лонгюйон, недалеко от фран-

---

<sup>49</sup> На его счету были три личных, семь групповых и две вероятных победы.

<sup>50</sup> Звания адъютант-шефа (Adjutant-Chef), су-лейтенанта (Sous Lieutenant) и лейтенанта во французской авиации соответствовали званиям штабс-фельдфебеля, лейтенанта и обер-лейтенанта в Люфтваффе и старшины, лейтенанта и старшего лейтенанта в ВВС Красной Армии.

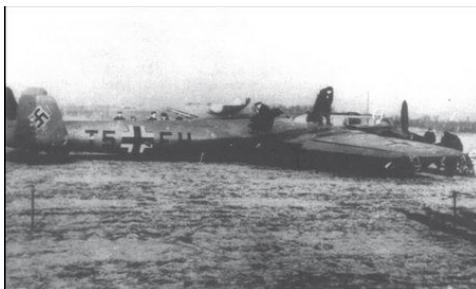
<sup>51</sup> Всего Валантен одержал три личных, восемь групповых и две вероятных победы, а Ламбен – пять личных и четыре вероятных победы.

цузско-бельгийской границы, и весь его экипаж во главе с обер-фельдфебелем Шаппом (В. Schapp) погиб.

He- 111 «F6+FK» из 2-й эскадрильи был атакован одновременно «Харрикейнами» из 1 Sqn. RAF и «Хоками» 75A из GC II/5. Разведчик упал на восточном берегу р. Мозель, около г. Тьонвилль. Один немецкий летчик погиб, а остальные попали в плен. Два MS.406 из GC III/6, которые пилотировали лейтенант Робер Мартен (Robert Martin)<sup>52</sup> и адъютант-шеф Пьер Ле Глоан (Pierre Le Gloan)<sup>53</sup> перехватили и сбили Do- 17P из 5-й эскадрильи. Он рухнул в районе Вердена, а все трое немцев во главе с лейтенантом Бенке (K. Behnke), успев выпрыгнуть на парашютах, также оказались в плену.

Кроме того, в тот же день во время разведывательного рейда над базами британского флота на Оркнейских и Шетландских островах истребителями был перехвачен и атакован He-111H из 1-й эскадрильи все той же Aufkl.Gr. 122. Самолет получил сильные повреждения, но все же смог пересечь Северное море и совершил вынужденную посадку уже на немецкой территории, на о. Бор кум, входящем в архипелаг Восточно-Фризских островов.

6 декабря из полета к побережью Шотландии, в район залива Ферт-оф-Форт, не вернулся He-111H W.Nr.3154 из Aufkl.Gr. 122. Что с ним произошло, неизвестно, и весь его экипаж во главе с фельдфебелем Петерсенем (H. Petersen) числится пропавшим без вести. 23 декабря та же группа едва не лишилась еще одного «Хейнкеля», когда во время полета над Северной Францией на высоте 9600 м на его борту внезапно вышла из строя кислородная система. В результате этого инцидента погиб один член экипажа – 21-летний лейтенант Фрайдхайм Йордан (Freidheim Jordan).



***Французы осматривают Do-17S-0 «T5+FH» лейтенанта Теодора Розариуса из 1-й эскадрильи Aufkl.Gr.Ob.d.L., сбитый 13 января 1940 г.***



---

<sup>52</sup> На его счету были две личных и три групповых победы.

<sup>53</sup> Командир 3-й эскадрильи GC III/6 «Русильон» лейтенант Ле Глоан погиб 11.09.1943 г., когда во время вынужденной посадки «на живот» на побережье Туниса на его P-39N взорвался подвесной топливный бак. На его счету были восемь личных, десять групповых и три вероятных победы.

***Самолеты-разведчики «Дорнье» на одном из аэродромов в Западной Германии, весна 1940 г. На переднем плане Do-17P-1 «6M+TL» из 3.(F)/Aufkl.Gr.11, на заднем плане – Do-17P-1 «4N+TL» из 3.(F)/Aufkl.Gr.22***

11 января 1940 г. Do-17P из 3-й эскадрильи Aufkl.Gr. 11, летевший на высоте 6700 м, был над Верденом перехвачен двумя «Хоками» 75А из 1-й эскадрильи GC 1/5, которые пилотировали лейтенант Эдмон Марин Ла Месле (Edmond Marin La Meslee)<sup>54</sup> и су-лейтенант Жан-Мари Рей (Jean-Marie Rey)<sup>55</sup>. Совместными усилиями они сбили «Дорнье», который совершил вынужденную посадку «на живот» около г. Лонгви, всего в километре от бельгийской границы, и его экипаж попал в плен к французам.

13 января два «Хока» 75А из 2-й эскадрильи GC 1/4, принадлежавшие командиру эскадрильи капитану Лео Барбье (Leo Barbier) и сержанту Жоржу Лемару (Georges Lemare)<sup>56</sup>, перехватили еще один «Дорнье». На этот раз это был высотный разведчик Do-17S-0 «T5+FH» из 1-й эскадрильи Aufkl.Gr.Ob.d.L., возвращавшийся из разведывательного полета над Англией. После длительного преследования, в ходе которого самолеты снизились до предельно малой высоты, французам удалось подбить разведчик. Он совершил вынужденную посадку, и его экипаж во главе с лейтенантом Теодором Розариусом (Theodor Rosarius)<sup>57</sup> попал в плен. Кроме того, к французам в руки попали аэрофотокамеры, установленные на борту «Дорнье», которые почти не пострадали во время приземления.

В тот же день из разведывательного вылета к побережью Шотландии, в район заливов Ферт-оф-Форт и Ферт-оф-Тай, не вернулся He-1 НН-2W.Nr.3154«F6+LH» фельдфебеля Петерсена (H.Petersen) из 1-й эскадрильи Aufkl.Gr. 122. Он был сбит «Спитфайрами» Mk.I из 602 Sqn. RAF, взлетевшими с аэродрома Дрэм, находившегося в 26 км восточнее Эдинбурга. «Хейнкель» упал в Северное море, приблизительно в 18 км юго-восточнее г. Арброт. Из его экипажа выжил лишь один пилот обер-фельдфебель Брауэр (H. Brauer), который был выловлен англичанами из воды.

19 января у побережья Северной Шотландии «Спитфайрами» из 603 Sqn. RAF Mk.I, взлетевшими с аэродрома Тарнхауз, около того же Эдинбурга, был перехвачен He-ШНГ №.5542 из 1-й эскадрильи Aufkl.Gr.Ob.d.L. Разведчик был сбит и упал в Северное море, приблизительно в 96 км восточнее Абердина. Все четыре члена его экипажа во главе с лейтенантом Фебулем (J. Febuhl) погибли.

Месяц спустя – 13 февраля 1940 г. – был потерян He-111Н-3 «6n+ab» из штабного звена kgr. 100, который параллельно с ведением разведки в ходе этого вылета проверял работу новой системы радионавигации. Как потом выяснилось, над устьем Темзы он был перехвачен и сбит английскими истребителями.

Через девять дней – 22 февраля – Aufkl.Gr.Ob.d.L. в ходе разведывательных рейдов к побережью Шотландии потеряла сразу два «Хейнкеля». Сначала «Спитфайры» Mk.I из 602 Sqn. RAF перехватили He-111P-4 W.Nr. 1504 «T5+OR» (по другим данным, это был W.Nr.1504«T5+CH») из 1-й эскадрильи. Разведчик получил тяжелые повреждения и совершил вынужденную посадку на берегу около мыса Сент-Эббс-Хед. До того как там появи-

<sup>54</sup> Командир GC 1/5 «Шампань» командант Эдмон Марин Ла Месле погиб 04.02.1945 г., когда его P-47D был сбит зенитной артиллерией в районе французского г. Неф-Бризах, в 12 км юго-восточнее Кольмара. На его счету были четыре личных, двенадцать групповых и четыре вероятных победы.

<sup>55</sup> На его счету были две личных и семь групповых побед.

<sup>56</sup> Всего одержал семь личных и шесть групповых побед.

<sup>57</sup> После капитуляции Франции он был освобожден и вернулся в группу Ровеля. Позднее он возглавил специальную эскадрилью, чьей задачей были испытания трофейных истребителей и демонстрация их боевым подразделениям Люфтваффе и которую прозвали «Цирком Розариуса» («Circus Rosarius»)

лись английские полицейские и солдаты, экипаж успел уничтожить «Хейнкель». Три немецких летчика – лейтенант Гроте (E. Grote), фельдфебель Шпигат (Spigath) и унтер-офицер Бергер (Berger) – попали в плен, а четвертый – унтер-офицер Бахманн (Bachmann) – был убит еще в воздухе, во время атаки «Спитфайра».

Потом уже «Харрикейны» Mk.I из 43 Sqn. RAF, поднявшиеся с аэродрома Уик, перехватили и сбили He-1 HP-4W.Nr.2694 «L2+CS» из 3-й эскадрильи. Самолет рухнул в море приблизительно в 76 км юго-восточнее порта Берик-апон-Туид, и все четыре члена его экипажа во главе с обер-лейтенантом Крюгером (H. Kriiger) погибли.

7 марта из вылета снова не вернулся один «Хейнкель» из 1-й эскадрильи Aufkl.Gr.Ob.d.L. – He-111P «T5+AH». Он был сбит «Спитфайрами» из 603 Sqn. RAF и нашел свое последнее пристанище на дне Северного моря, в ста километрах от шотландского порта Абердин. Никто из его экипажа не уцелел.

21 марта еще одного своего экипажа лишилась 1-я эскадрилья Aufkl.Gr. 122. He-111Ш-3, израсходовав на обратном пути все горючее, был вынужден приземлиться около г. Фленсбург. При посадке самолет разбился, и в живых остался только один летчик, а остальные трое во главе с обер-лейтенантом Хансом Бивернихтом (Hans Bievernicht) погибли.

28 марта все та же 1-я эскадрилья Aufkl.Gr. 122 потеряла еще один He-111H-2. В ходе разведывательного рейда к Оркнейским островам его перехватили истребители из 43 и 605 Sqn. RAF. «Хейнкель» упал в море около г. Уик, и его экипаж – обер-лейтенант Хорст Голльман (Horst Gollmann), обер-фельдфебель Вилли Моллер (Willi Moller), фельдфебель Георг Швенцер (Georg Schwenzer) и унтер-офицер Карл Кнольманн (Karl Knollmann) – с тех пор числится пропавшим без вести.

В первой половине 1 апреля два MS.406 из GC П/2 сбили Do-17 из 4-й эскадрильи Aufkl.Gr. 11, который упал недалеко от Седана. Приблизительно в это же время пять «Хоков» 75A из GC1/5 в районе г. Лонгви, расположенного недалеко от стыка границ Франции, Бельгии и Люксембурга, перехватили Do-215 из 3-й эскадрильи Aufkl.Gr.Ob.d.L. На этот раз, несмотря на свое преимущество, французам не удалось сбить разведчик. «Дорнье» смог уйти, а его бортстрелки даже смогли повредить один из атаковавших истребителей. Этот факт показал явное преимущество Do-215 над своими предшественниками. Развивая скорость 455 км/час на высоте 4000 м, он имел гораздо больше шансов уйти от истребителей противника.

10 апреля все же был сбит один самолет из 3-й эскадрильи Aufkl.Gr.Ob.d.L., но это был уже He-111P. Три «Харрикейна» MB из 43 Sqn. RAF во главе с флайт-лейтенантом Цезарем Халлом (Caesar V. Hull)<sup>58</sup> поднявшиеся с аэродрома Уик, перехватили его в районе острова Саут-Рональдсей из архипелага Оркнейских островов. Разведчик упал в море в десяти километрах от острова, и вместе с ним под воду ушел весь экипаж во главе с обер-лейтенантом Хайнцем (K. Heinz).

В 06.30 11 апреля французские посты наблюдения засекли немецкий разведчик, направлявшийся в район г. Шалон-сюр-Марн. Это был Do-17Z из 5-й эскадрильи Aufkl.Gr. 122, вылетевший с аэродрома Гослар. Сразу после этого с близлежащих аэродромов по тревоге были подняты три пары истребителей. С аэродрома Тюизи, в 16 км юго-восточнее Реймса, взлетели MS.406 су-лейтенанта Марселя Стену (Marcel Steunou)<sup>59</sup> и сержант-шефа Элие Бомона (Elie Boumond) из GC 111/6, с аэродрома Сюип, в 39 км юго-восточнее Реймса, – «Хоки» 75A су-лейтенанта Юбера Буателя (Hubert Boitelet) и сержанта Мориса Таллена (Maurice Tallent)<sup>60</sup> из

<sup>58</sup> Командир 43 Sqn. RAF сквадрэн-лидер Халл погиб 07.09.1940 г., когда его «Харрикейн» Mk.I в бою с Bf-109E был сбит в районе г. Ашфорд. На его счету были шесть личных, четыре групповых и две вероятных победы и один поврежденный самолет.

<sup>59</sup> Лейтенант Стену погиб 23.06.1941 г., когда его D.520 был сбит над Сирией в бою с «Томагавками» Mk. ПВ из 3 Sqn. RAF. На его счету были пять групповых побед.

<sup>60</sup> На счету Буателя были пять групповых побед, а на счету Таллена – одна личная, десять групповых и одна вероятная

2-й эскадрильи GC1/5, а с аэродрома Витри-ле-Франсуа – два MS.406 из GC111/7, но один из них из-за неполадок с двигателем был вынужден повернуть обратно, и в воздухе остался только «Моран» адъютанта Деларю (Delarue).

В 07.20 «Дорнье», летевший на высоте 8000 м, первыми обнаружили и атаковали «Хоки», а вскоре к ним присоединились и остальные три «Морана». В ходе нескольких атак они совместными усилиями сбили разведчик, который в итоге упал недалеко от Сюипа. Все четыре немецких летчика во главе с обер-лейтенантом Гузе (M. Guse) погибли.

20 апреля адъютант Амуру (Amougoux) на истребителе MB. 152

из GC II/9 перехватил и сбил Ju-88 из 4-й эскадрильи Aafkl.Gr. 121, который, вероятно, до этого уже был поврежден огнем зенитной артиллерии.

Всего с сентября 1939 г. по май 1940 г. Люфтваффе утратили над Великобританией и Францией двадцать пять самолетов-разведчиков. Наибольшие потери понесла Aafkl.Gr. 122, лишившаяся сразу четырнадцати машин, в том числе пяти Do-17 и девяти He-111. Группа Ровеля потеряла пять самолетов. Подводя некоторый итог, можно сказать, что «странная война», которая в этот период велась на земле между французскими и британскими войсками, с одной стороны, и Вермахтом, с другой стороны, была совсем «нестранной» в воздухе. Между истребителями западных союзников и самолетами-разведчиками Люфтваффе ежедневно шла интенсивная борьба, заканчивавшаяся с переменным успехом.

Аэрофоторазведка внесла существенный вклад не только в общий успех операции «План „Гельб“» (Fall Gelb) – немецкого вторжения в Бельгию, Нидерланды и Северную Францию в обход линии Мажино, но и в то, что эта операция вообще состоялась. Тут надо заметить, что многие в Генеральном штабе Вермахта полагали, что Германия не имеет достаточно сил для этого и что ее целью должно быть расширение за счет продвижения на Восток. Некоторые даже предлагали свергнуть Гитлера и заключить «почетный» мир с Великобританией и Францией. Еще в начале 1940 г. адмирал<sup>61</sup> Канарис поручил своему доверенному лицу 52-летнему обер-сту Хансу Остеру (Hans Oster), который в центральном аппарате Абвера возглавлял отдел кадров и финансовый отдел, установить контакт с Лондоном, что тот и сделал через своего представителя доктора Йозефа Мюллера (Josef Muller) в Ватикане. Затем в начале мая по этому каналу была передана информация о неизбежном нападении, после чего Голландия смогла мобилизовать свою армию, а британский экспедиционный корпус и французские части были выдвинуты к границе с Бельгией.

Первым этапом операции «Желтый план» должен был стать прорыв бронетанковых частей генерала Хайнца Гудериана (Heinz Guderian) через Арденны и форсирование р. Масс в районе французского г. Седан, получивший кодовое наименование «Sichelschnitt» («Удар серпом»). Однако противники наступления на Западе в Генеральном штабе Вермахта считали, что надо отказаться от него, приводя в качестве аргумента сведения о том, что французы построили около Седана новые укрепления. Эти сомнения удалось развеять лишь в начале мая, когда расшифровка аэрофотоснимков, сделанных самолетами-разведчиками Люфтваффе, показала, что все эти укрепления еще не закончены.

В итоге ранним утром 10 мая 1940 г. немецкое наступление в рамках операции «Желтый план» все же началось. В течение дня самолеты Aufkl.Gr.Ob.d.L. совершали полеты над Бельгией, Голландией и Францией, следя за передвижением войск противника. В тот день группа потеряла один Do-17, два летчика – Кранц (Kranz) и Нойерман (Neuermann) – попали в плен, но уже вскоре были освобождены наступающими частями Вермахта.

---

победы.

<sup>61</sup> Звание контр-адмирала он получил уже через четыре месяца после своего назначения начальником Абвера – 01.05.1935 г. Затем 01.04.1938 г. ему присвоили звание вице-адмирала, а потом 01.01.1940 г. – звание адмирала флота.

В течение последующих полутора месяцев группа Ровеля выполняла полеты над Южной Францией. Так, ее самолеты фотографировали аэродромы вокруг Марселя, и затем на расшифрованных снимках были обнаружены около трехсот самолетов. Велась тщательная аэрофото-съемка всей железнодорожной сети и портов на Средиземноморском побережье, поскольку немецкое командование опасалось переброски французских войск из Марокко и Алжира. На фотографиях, сделанных тогда экипажами Aufkl.Gr.Ob.d.T., дешифровщики Люфтваффе насчитали около 3600 железнодорожных вагонов.

Однако страхи генералов в Главном командовании Вермахта оказались напрасными. Французская армия стремительно разваливалась, и ей уже было не до переброски подкреплений из Северной Африки. 16 июня во Франции было сформировано новое правительство, которое возглавил 84-летний маршал Филипп Петэн (Philippe Petain). Он полагал, что для спасения страны необходимо как можно скорее прекратить войну, и потому уже 17 июня через испанского посла передал руководству Третьего рейха предложение о заключении перемирия. В итоге вечером 22 июня 1940 г. в Компьенском лесу в том же самом вагоне, в котором 11 ноября 1918 г. французский маршал Фош принял капитуляцию кайзеровской Германии, теперь уже французы подписали собственную капитуляцию, учтиво названную соглашением о перемирии между Францией и Германией.

Нельзя обойти и участие группы Ровеля в подготовке к вторжению в Данию и Норвегию под кодовым наименованием операция «Учения на Везере» («Wesertübung»). Когда в начале 1940 г. Гитлер решил захватить Норвегию, то неожиданно выяснилось, что Главное командование Вермахта не располагает свежими разведанными, необходимыми для планирования операции. Поскольку сроки планирования операции были крайне ограничены, действовать надо было быстро и решительно.

Оберст-лейтенант Ровель получил приказ немедленно провести аэрофотосъемку всего южного побережья Норвегии от Осло до Бергена, а также Тронхеймс-фьорда и порта Нарвик на севере страны. Особый интерес вызывали береговые укрепления и батареи в заливе Бохус и аэродромы вокруг Осло. Для выполнения полетов на большие расстояния группе предоставили FW-200C-1 «BS+АН». Его пилотом был Корнелиус Ноэль (Cornelius Noell), ставший в будущем одним из лучших летчиков разведывательной авиации Люфтваффе, а штурманом – небезызвестный Зигфрид Кнемейер.

Было решено взлетать с аэродрома Кенигсберг, в Восточной Пруссии. Казалось, что было бы гораздо ближе летать с аэродромов в Северной Германии, например, из того же Евера. Однако, летая оттуда, разведчик рисковал быть обнаруженным британскими боевыми кораблями, курсировавшими в Северном море. При вылете же из Кенигсберга «Фокке-Вульф» первую часть своего маршрута летел над нейтральными водами Балтийского моря и мог никем не замеченным постепенно набирать большую высоту. Для того же, чтобы сократить себе путь, немцы не стеснялись пролетать над нейтральной Швецией. Тут был еще один плюс, поскольку именно FW-200 из авиакомпании «Люфтганза» выполняли регулярные рейсы по маршруту Берлин – Мальме – Стокгольм – Осло – Копенгаген – Берлин, и можно было сойти за один из них.

Есть данные, что, помимо FW-200C-1 «BS+АН», разведывательные рейды в район Осло, Кристиансанна, Ставангера, Бергена и Тронхейма выполняли и другие самолеты AufM.Gr.Ob.d.L. В итоге к середине марта 1940 г. в распоряжении Главного командования Вермахта были подробные аэрофотоснимки всех стратегически важных районов Норвегии. Группа Ровеля в очередной раз доказала свою значимость.

9 апреля 1940 г. операция «Учения на Везере» началась, и после того как немецкие войска заняли Южную Норвегию, на аэродроме Сула, расположенном в 9 км юго-западнее Ставангера, было образовано авиационное командование «Ставангер» (Fliegerfuhrer Stavanger). В

него, помимо других подразделений, также вошли и несколько самолетов из 1-й и 3-й эскадрилий Aufkl.Gr.Ob.d.L.



*Do-17P-1, поврежденный в ходе вылета над Западной Европой и загоревшийся после аварийной посадки на своем аэродроме, май 1940 г.*



*Do-215B-4 из 3-й эскадрильи Aufkl.Gr.Ob.d.L., аэродром Ставангер, Норвегия, апрель 1940 г.*

В течение последующих месяцев He-111 из 3-й эскадрильи вылетали из Ставангера к побережью Северной Шотландии и Шетландским островам на поиск британских конвоев, направляющихся в Норвегию. Однако выяснилось, что привлечение экипажей из группы Ровеля, специализировавшихся на стратегической разведке и аэрофотосъемке, для решения тактических задач нецелесообразно. Оказалось, что они неспособны идентифицировать обнаруженные корабли. Так, однажды Рунке и Кнемейер, найдя подводную лодку, шедшую в надводном положении, так и не смогли определить, была ли она немецкой или британской. Затем Кнемейер говорил, что его «морской опыт» ограничивался прогулками по озеру Ваннзее (wannsee)<sup>62</sup>, в то время как Рунке – бывший армейский офицер – вообще ничего не знал о кораблях!

### **Бесплодные усилия**

Еще в конце 30-х гг. Абвер установил предварительные контакты с т. н. «Ирландской республиканской армией» (Ireland Republican Army) – националистической нелегальной организацией, борющейся за присоединение Северной Ирландии, входящей в состав Великобритании, к Ирландскому свободному государству и полную независимость последнего. Причем

---

<sup>62</sup> Расположено в юго-западном пригороде Берлина.

это произошло в тюрьме города Мейдстон, где отбывали наказание несколько лидеров ИРА и немецкий лейтенант Гёртц, приговоренный за шпионаж к четырем годам заключения.

В феврале 1939 г. агент Абвера-1 Оскар Пфаус (Oskar Pfau) встретился с т. н. «Армейским Советом» ИРА. И потом осенью, уже после начала войны, при его помощи была налажена радиосвязь между немецкой разведкой и ИРА. В феврале 1940 г. подводная лодка U-37 корветен-капитана Вернера Хартманна (Werner Hartmann) доставила к западному побережью Ирландии, в заливе Донегол, очередного немецкого агента – Эрнста Вебера-Дроля (Ernst Weber-Drohl). Он имел задание оценить ситуацию в части сотрудничества с ИРА. Однако во время высадки он уронил свою рацию в воду и, как следствие, не смог установить связь со своим руководством. Затем в апреле Вебер-Дроль был арестован МИ5 и, быстро согласившись работать на англичан, стал двойным агентом.

Британская контрразведка вообще действовала очень энергично и эффективно. К началу 1940 г. почти все агенты абверовской сети на территории Великобритании, работавшей под руководством гауптмана Герберта Вихманна (Herbert Wichmann), находились под наблюдением англичан. Тридцать девять из них в свое время были арестованы и перевербованы. Один из самых ценных агентов – валлиец Альфред Оуэне (Alfred Owens), имевший в Абвере псевдоним «Джонни», с конца 30-х гг. фактически работал на МИ5. Англичане присвоили ему кодовое обозначение «Снег» и, используя его радиопередатчик, активно снабжали немцев дезинформацией.

Для того чтобы высаживать своих агентов как можно ближе к месту их назначения, Абвер-1 использовал самолеты 2-й эскадрильи Aufkl.Gr.Ob.d.L. Ее возглавлял обер-лейтенант Карл-Эдмунд Гартенфельд, по праву считавшийся экспертом в этом деликатном деле. Он родился 27 июля 1899 г. в г. Ахен. Свою военную карьеру Гартенфельд начал во время Первой мировой войны, и, пройдя летную подготовку, он, как в свое время и Ровель, служил в авиации кайзеровского военно-морского флота. После капитуляции Германии он демобилизовался и в последующие годы работал в авиакомпаниях «Люфтваганза». В 1936 г. Гартенфельд вступил в Люфтваффе и был включен в состав эскадрильи специального назначения, а затем в 1939 г. был назначен командиром вновь сформированной 2-й эскадрильи Aufkl.Gr. Ob. d.L.

Секретные вылеты по заброске агентов на территорию вражеских и нейтральных стран проходили в самых неблагоприятных для обычных полетов условиях – ночью и при сильной облачности. Высокая квалификация пилотов и штурманов эскадрильи Гартенфельда позволяла производить десантирование агентов обычно в радиусе не более восьми километров от намеченной точки высадки. Однако в некоторых случаях они все же довольно сильно ошибались.

В ночь на 6 мая 1940 г. самолет обер-лейтенанта Гартенфельда должен был доставить на территорию Ирландии, в район Дублина, очередного агента Абвера-Г Им был тот самый лейтенант Гёртц, который, отбыв наказание в английской тюрьме, вернулся в Германию и, как говорится, снова взялся за старое. Теперь он имел задание создать в Ирландии нелегальную организацию для саботажа и диверсий, подконтрольную Абверу и независимую от ненадежной ИРА, раздираемой внутренними противоречиями.

Немецкий штурман допустил ошибку в расчете курса, и самолет вышел к восточному побережью Ирландии приблизительно в 80 км севернее Дублина. Приняв видневшиеся слева огни порта Дандолк за огни ирландской столицы, Гартенфельд продолжил полет в глубь, как он полагал, нейтральной Ирландии. В результате Гёртц опустился на парашюте в графстве Арма, в Северной Ирландии, т. е. уже на территории Великобритании.

С большим трудом Гёртц все же смог добраться до Дублина, где встретился с тогдашним начальником штаба ИРА Стивенем Хейсом (Stephen Hayes). Но его миссия в Ирландии завершилась провалом. Выкачав из Гёртца все имевшиеся у него деньги, ИРА фактически сдала его официальным властям. В ноябре 1940 г. он был задержан и помещен в тюрьму, где должен

был ожидать репатриации в Германию. Спустя несколько месяцев, опасаясь, что ирландские власти хотят передать его англичанам, Гёртц покончил жизнь самоубийством.

Тем временем в начале 1940 г. Абвер-II, ведавший организацией подрывной деятельности и саботажа, создал первое специальное подразделение для диверсионных и разведывательных операций в тылу противника. В целях сохранения секретности оно получило наименование «800-й учебный и строительный батальон специального назначения» (Gepg und Bau Bataillon zbV 800)<sup>63</sup> и располагалось в г. Бреслау (ныне г. Вроцлав, Польша). Парашютно-десантную подготовку личный состав батальона проходил на аэродроме Ораниенбург. Там базировалась эскадрилья Гартенфельда, персонал которой сначала выступал в качестве инструкторов, а позднее доставлял своих бывших курсантов к месту назначения.

День 28 мая 1940 г. не предвещал ничего необычного. На борт одномоторного самолета Junkers W.34, который пилотировал сам Гартенфельд, чтобы выполнить тренировочные прыжки, поднялась очередная группа агентов Абвера. Все шло нормально, пока не настала очередь прыгать лейтенанту Лоебнеру (Loebner). Видимо, от волнения тот слишком рано потянул за вытяжное кольцо, и купол парашюта зацепился за хвостовое оперение «Юнкерса». Ситуация сложилась критическая – обычная посадка на аэродроме грозила абверовцу тяжелейшими травмами или вообще смертью. Надо было что-то придумать, и Гартенфельд решил посадить самолет на воду. Он настолько аккуратно «притер» «Юнкере» к поверхности Тельтов-канала, проходящего через южную часть Берлина и соединяющего реки Хафель и Шпрее, что Лоебнер отделался лишь легким сотрясением мозга. Затем 25 июля обер-лейтенанта Гартенфельда за его решительные действия наградили медалью «За спасение» (Rettungsmedallie).

Абвер продолжал пытаться разыгрывать «ирландскую карту». Ирландия представлялась немцам прежде всего удобной «задней дверью» для заброски своих агентов в Великобританию.

В начале мая немецкая разведка организовала приезд в Германию из нейтральных тогда Соединенных Штатов двух известных ирландских диссидентов – Шона Расселла (Sean Russell), бывшего начальника штаба ИРА, и Фрэнка Райана (Frank Ryan). Немцы надеялись, что эта парочка сможет заставить ИРА играть более активную роль в части саботажа и диверсий на английской территории. Операция по их доставке в Ирландию получила кодовое наименование «Голубь» («Taube»). В начале августа Расселл и Райан поднялись на борт подводной лодки U-65 корветен-капитана Ханса-Геритта фон Штокхаузена (Hans-Geritt von Stockhausen), которая должна была высадить их на родном побережье. Однако операция провалилась, практически не начавшись. Во время морского перехода Расселл неожиданно умер от прободения язвы желудка, и подлодка с полпути вернулась обратно<sup>64</sup>

Затем в июне уже с самолета 2-й эскадрильи Aufkl.Gr.Ob.d.r. над Ирландией на парашюте был сброшен новый агент – Вильгельм Преец (Wilhelm Preetz). Но и его миссия завершилась провалом, т. к. вскоре он был арестован.

В недрах спецслужб Третьего рейха порой рождались достаточно авантюрные планы относительно Ирландии. Одним из таких примеров была операция «Кэтлин» («Kathleen»). Немцы хорошо знали о том, что ирландское правительство серьезно опасалось того, что Великобритания может вторгнуться на их территорию, чтобы занять ПО и использовать важнейшие порты и аэродромы. Поэтому возникла идея – предложить ирландцам «помочь» защититься от возможной агрессии путем «мирной» высадки немецких войск в Ирландии. Предполагалось, что немецкие корабли с солдатами на борту выйдут из французских портов в Атлантику и затем подойдут к Ирландии с запада под видом судов под ирландскими флагами, идущих из

<sup>63</sup> Позднее он был преобразован в «Учебный полк „Бранденбург“».

<sup>64</sup> 28.04.1941 г. юго-восточнее Исландии U-65 была потоплена глубинными бомбами с британского корвета «Гладиолус». Все 50 человек ее команды во главе с новым командиром лодки капитан-лейтенантом Иоахимом Хоппе (Joachim Hoppe) погибли.

США. В Ораниенбурге было даже сформировано 1-е специальное подразделение СС, члены которого якобы готовились к рейду на Суэцкий канал.

План операции «Кэтлин» представили рейхсминистру иностранных дел Иоахиму фон Риббентропу, который передал соответствующее предложение ирландскому премьер-министру Имону Дэ Валера (Eamonn De Valera). Правительство Ирландии первоначально проявило интерес к «благородной заботе» немцев, однако после длительного обсуждения 17 декабря 1940 г. все же дало отрицательный ответ. Причина отказа прежде всего крылась в том, что оно не в меньшей степени, чем британцев, опасалось и усиления ИРА, которое в случае высадки немецких войск было более чем вероятно.

После успешной кампании в Западной Европе в мае – июне 1940 г. и капитуляции Франции Гитлер надеялся, что Англия сама сделает предложение о мире, и пытался дать понять, что готов к переговорам и даже к компромиссу. Однако британский премьер-министр Черчилль не собирался прекращать войну. Тогда 16 июля фюрер подписал оперативную директиву № 16, в которой говорилось о необходимости подготовки десантной операции с целью оккупации Англии. Одновременно был установлен и срок ее начала – середина сентября.

Главное командование Вермахта разработало план такой операции под кодовым наименованием «Морской лев» («Seelowe»). Предполагалось переправить через Ла-Манш двадцать пять дивизий Вермахта, которые, высадившись между Дувром и Портсмутом, начнут наступление на Лондон. Однако при этом немецкие стратеги столкнулись с нехваткой тактической разведывательной информации о силах и средствах, имевшихся в распоряжении англичан. Поэтому перед Абвером была поставлена задача восполнить ее недостаток в преддверии предстоящей высадки, что возможно было сделать лишь забрасыванием в Англию большого числа новых агентов. Операция немецкой разведки по их обучению и отправке под кодовым наименованием «Лена» («Lena») получила высший приоритет. На практике это означало, что подготовка агентов велась ускоренно, на самом элементарном уровне. Например, многие из них, набранные из граждан оккупированных Третьим рейхом стран, даже плохо говорили по-английски. Однако в Абвере не придавали этому большого значения, поскольку справедливо полагали, что «время жизни» таких агентов перед началом вторжения будет недолгим.

Специалисты немецкой разведки оказались правы, причем они сами и не предполагали насколько. Неудачи преследовали операцию «Лена» с самого начала. 3 сентября несколько человек были выброшены на парашютах с самолета 2-й эскадрильи AufM.Gr.Ob.d.L., и почти одновременно с ними на побережье Кента с рыбацкого катера высадилась еще одна группа из четырех агентов-голландцев. Не прошло и 36 часов, как все они были арестованы англичанами, и затем в декабре трое голландцев, отказавшихся сотрудничать с МИ5, были казнены как диверсанты.

Поздним вечером 5 сентября 1940 г. с французского аэродрома Шартр взлетел He-111 из эскадрильи Гартенфельда. На его борту находился агент № 3719 – Гёста Кароли (Goesta Caroli), имевший при себе шведский паспорт, британское удостоверение личности и немецкую радиостанцию. Он приземлился на парашюте западнее г. Нортгемтон. Уже три дня спустя Кароли был задержан и согласился работать на англичан. Он получил в МИ5 псевдоним «Лето» и до конца года исправно передавал в Абвер «информацию», которую получал от англичан. Потом Кароли попытался бежать с конспиративной квартиры, где его содержали, но был снова пойман, и время, оставшееся до конца войны, провел уже в тюрьме.

Ночью 19 сентября с «Хейнкеля», который пилотировал гауптман Гартенфельд, десантировался агент № 3725 – Вульф Шмидт (Wulf Schmidt). Он приземлился около поселка Виллингхэм, расположенного в 13 км северо-западнее Кембриджа. Его арестовали в течение первых же суток, и он также быстро согласился сотрудничать с англичанами, которые дали ему псевдоним «Тейт» («Tate»). Благодаря «помощи» МИ5 Шмидт считался в Абвере одним из самых ценных агентов на территории Великобритании. При этом его заслуги оценили обе сто-

роны: одна наградила его Железным Крестом, а другая после войны предоставила ему британское гражданство.

Ночью 30 сентября гидросамолет He-115, вероятно, из состава 906-й авиагруппы берегового базирования (Kii.F1.Gr.906), вылетевший с норвежской авиабазы Сула, доставил к побережью Северной Шотландии трех агентов: двух мужчин и одну женщину. На резиновой шлюпке они достигли берега недалеко от города Банф. Высадка прошла незаметно, но, несмотря на это, вся группа вскоре была поймана. Возможно, это произошло потому, что женщина – Вера де Витте (Vera de Witte) – уже фактически была двойным агентом, работавшим на МИ5. Два других агента – Теодор Дрюке (Theodore Druicke) и швейцарец Вернер Ваелти (Werner Waelti), отказались сотрудничать с контрразведкой и затем в 1941 г. были казнены по приговору британского военного суда.

25 октября на побережье залива Мори-Ферт, около города Нэрн, опять с He-115 была высажена еще одна группа из трех агентов Абвера. На этот раз в нее входили немец Отто Йоост (Otto Joost) и два норвежца – Гуннар Эдвардсен (Gunnar Edvardssen) и Легвальд Лунд (Legwald Lund). Их миссия, как и в предыдущем случае, тоже завершилась скорым провалом.

Истории абверовских агентов, доставлявшихся на территорию Великобритании по морю и воздуху, отличались друг от друга лишь датами и незначительными деталями. Согласно британским данным, все они были выявлены и арестованы. Некоторых приговорили к смертной казни, других – к тюремному заключению, но большую часть использовали в качестве двойных агентов. Однако есть факты, говорящие о том, что нескольким агентам все же удалось ускользнуть от бдительного ока контрразведки.

Так, в конце октября около городка Амерсхэм, приблизительно в 20 км северо-западнее Лондона, с самолета 2-й эскадрильи Aufkl.Gr.Ob.d.L. был высажен голландец Ян Виллен тер Баак (Jan Willen ter Baak). Его парашют был найден англичанами лишь 3 ноября, но самого агента обнаружить не смогли. Он регулярно выходил на радиосвязь с подгруппой «Гамбург» из Абвера-I, отвечавшей за разведку на территории Англии. Однако затем 1 апреля 1941 г. Виллен тер Баака обнаружили в одном из бомбоубежищ Кембриджа, убитым выстрелом в голову. По официальной версии, он покончил жизнь самоубийством, но сейчас можно утверждать, что это было не так. Голландец был двойным агентом, но работавшим не на британскую МИ5, а на советскую разведку, и одна из сторон просто рассчиталась с ним за предательство.

В ночь на 15 ноября над Южной Англией появился Do-217 из авиагруппы Ровеля. На борту, помимо экипажа – обер-лейтенанта Кнемейера и лейтенанта Рунке, – находились два агента Абвера, а также гауптман Гартенфельд, который должен был проконтролировать их выброску. О заданиях агентов ничего неизвестно, но на их особую важность указывали два обстоятельства. Во-первых, в самолете имелся «лишний» пассажир – командир 2-й эскадрильи Aufkl.Gr.Ob.d.L., что было очень необычно. Во-вторых, для их выброски, вероятно, не случайно была выбрана ночь, когда бомбардировщики Люфтваффе совершили знаменитый массированный налет на Ковентри<sup>65</sup>, и англичане не могли проследить за отдельным самолетом.

Зигфрид Кнемейер потом вспоминал: *«Все вокруг над Южной Англией было освещено прожекторами, ищущими наши бомбардировщики. Около Бристоля мы столкнулись с мощным зенитным огнем и в течение долгого времени были в прожекторах»*. Однако «Дорнье» благополучно избежал попаданий и доставил одного агента, который, по словам Кнемейера, был норвежцем, к Бирмингему, а второго – студента из Южной Африки – в район плато Дартмур. По настоящее время нет никаких данных, что англичане смогли обнаружить их.

Тем временем операция «Морской лев», назначенная на середину сентября, так и не началась. Еще 13 сентября Гитлер, учитывая общий ход воздушного наступления на Англию,

---

<sup>65</sup> Это был самый большой налет, совершенный Люфтваффе против какого-либо из английских городов в течение одной ночи. 500 бомбардировщиков сбросили 600 т бомб. Центр города был опустошен, погибли около 400 мирных жителей.

которое вели Люфтваффе, распорядился отложить ее на конец месяца. Затем в октябре стало окончательно ясно, что Геринг не сможет сдержать своего хвастливого обещания уничтожить английскую авиацию и обеспечить полное господство Люфтваффе в воздухе над Ла-Маншем и Южной Англией. В дальнейшем дата начала операции переносилась еще несколько раз, пока 9 января 1941 г. Гитлер окончательно не отдал приказ отменить все приготовления к ней.

При этом надо отметить, что уже с середины октября подготовка к операции «Морской лев» фактически была лишь ширмой и прикрытием для другой, давно задуманной Гитлером операции. Это была операция «Фритц» («Fritz»), которая вскоре получила новое наименование – «Барбаросса» и под этим именем вошла в историю. Это был план нападения на Советский Союз...

Постепенно и Абвер свернул свою операцию по массовой заброске агентов на территорию Англии. Этому в немалой степени способствовала усилившаяся активность ночных истребителей RAF. Полеты на малых и средних высотах над Ла-Маншем и Северным морем стали чрезвычайно рискованными. В итоге за первую половину 1941 г. в Англии на парашютах были высажены всего два агента: 31 января – Йозеф Якобе (Josef Jakobs) и 14 мая – Карл Рихард Рихтер (Karl Richard Richter). Они также были арестованы, отказались сотрудничать с МИ5 и позднее в том же году были казнены.



*Do-215B-4 из 4-й эскадрильи Aufkl.Gr.Ob.d.L., аэродром Мервиль, Франция, осень 1940 г. Под носовой частью фюзеляжа виден обтекатель объектива аэрофотокамеры Rb 50/30*

## Глава 4. Цель – Россия

### Необъявленная война

Как уже упоминалось выше, Ровель начал секретные разведывательные полеты над Советской Россией еще в 1934 г. В течение последующих лет немецкие разведчики, замаскированные под самолеты «Люфтваффе», продолжали периодически появляться в советском воздушном пространстве.

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

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

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

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

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

27 сентября Гитлер наградил оберет-лейтенанта Ровеля за успехи в организации дальней авиаразведки Рыцарским Крестом. После официальной церемонии у них состоялась беседа, во

время которой фюрер разрешил разведчикам Aufkl.Gr.Ob.d.L. возобновить рейды над СССР на глубину до 320 км от его восточной границы.

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

Поначалу самолеты не залетали восточнее линии оз. Ильмень – Минск – Киев – берег Черного моря. Вот типичный пример одного из полетов в приграничной полосе. 6 января разведчик из группы Ровеля пересек границу, пролетел в глубь советской территории



*Оберст-лейтенант Теодор Ровель за своим рабочим столом в штабе Aufkl.Gr.Ob.d.L. У него на шее, помимо Рыцарского Креста, также надет и финский орден Льва*



*Самолет-разведчик Do-217A-0 W.Nr.2505, использовавшийся в Aufkl.Gr.Ob.d.L., конец 1940 г.*

около 21 км, затем развернулся и прошел параллельно границе еще приблизительно 160 км, ведя при этом аэрофотосъемку, после чего повернул на запад и снова ушел за границу.

Но вот уже вскоре, почувствовав полнейшую безнаказанность, немецкие пилоты обнаглели и стали углубляться вплоть до Гомеля и Чернигова. Особое внимание уделялось военноморским базам, в частности Кронштадту и Севастополю. Среди целей 4-й эскадрильи, в которой были пять высотных разведчиков Ju-86Р, фигурировали такие стратегически важные объекты, как, например, Шосткинский пороховой завод.

Ближние полеты чередовались с дальними на расстояние до 1300– 1400 км. Для пилотов такие вылеты были достаточно экстремальными. Чтобы по возможности оставаться незамеченными, они старались пересекать границу на максимальной высоте, прятаться за облаками.

Затем предстоял длительный полет над чужой землей. Несколько часов экипаж оставался один на один с этими огромными пространствами. Судьба летчиков полностью зависела от надежности моторов и множества других механизмов, любая поломка могла привести к непредсказуемым последствиям. Никто не знал, что произойдет, если один из самолетов вдруг рухнет на территорию СССР.

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

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

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

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

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

Нарком ВМФ адмирал Н. Ф. Кузнецов впоследствии вспоминал, что в конце февраля – начале марта немецкие самолеты несколько раз грубо нарушали советское воздушное пространство. По его словам, они летали «с поразительной дерзостью», уже не скрывая, что фотографируют военные объекты. В итоге разгневанный адмирал приказал всем своим флотам «открывать огонь по нарушителям без всякого предупреждения». В соответствии с этой директивой зенитная артиллерия 17 и 18 марта над военно-морской базой Либавы (ныне Лиепая, Латвия) обстреляла два немецких самолета, а летчики ВВС КБФ на истребителях И-153 «Чайка» даже пытались осуществить перехват нарушителей. Потом аналогичные инциденты произошли в северо-западной части Черного моря.

Однако лихую пальбу из корабельных зениток пришлось вскоре прекратить. Сталин, узнав об инициативе наркома ВМФ, сделал ему строгий выговор и приказал отменить распо-

ряжение. А 1 апреля Главный морской штаб направил на флоты директиву: «*Огня не открывать, а высылать свои истребители для посадки самолетов противника на аэродром*».

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

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

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

15 апреля Aufkl.Gr.Ob.d.L. понесла первую потерю в ходе полетов над Советским Союзом. По советским данным, разведывательный самолет «*типа Ю-88*» был посажен истребителями в районе украинского города Ровно. Несмотря на то что экипаж попытался уничтожить машину с помощью взрыва, на борту все же была обнаружена «*мощная аппаратура для аэрофотосъемки*», а также крупномасштабная карта западных районов СССР.

Фактически же это был не Ju-88, а совершенно секретный высотный разведчик Ju-86Р, о чем советское руководство так и не узнало, поскольку немецкие летчики после приземления все же успели запустить механизм его самоуничтожения. Но подробнее о деталях этого инцидента будет рассказано немного ниже.

Ровель знал, что экипаж сообщил по радио о вынужденной посадке на советской территории, но не знал, смогли ли летчики уничтожить самолет. В ожидании серьезного скандала он задумался о перспективе дальнейших полетов над СССР. Однако ответом советского руководства стал жалкий протест, заявленный германскому правительству по дипломатическим каналам. В итоге полеты не только не прекратились, а продолжились с новой силой.

Надо отметить, что это уже был не первый случай посадки самолетов Люфтваффе на советской территории. Так, 20 марта на аэродроме Вельск-Подляски приземлился Do-17E-1, а на следующий день около местечка Цехановец, расположенного в 46 км к юго-западу, сел Do-17E-3 W.Nr.3003 «*NA+EU*». Экипажи обоих «Дорнье» повторяли заученную легенду, что они якобы из авиашкол в Варшаве и Оруне, где, кстати, никаких авиашкол Люфтваффе не было и в помине, и что они в сложных погодных условиях потеряли ориентировку и потому случайно нарушили советскую границу. Как ни странно, но им поверили и вскоре передали представителям немецкой стороны. Через некоторое время вернули и оба самолета, правда, проведя перед этим их тщательный осмотр.

С середины апреля до середины июня 1941 г. самолеты-разведчики Aufkl.Gr.Ob.d.L. систематически появлялись в советском воздушном пространстве, в среднем по три раза в день. Их основной задачей было обновить аэрофотоснимки советских укреплений в пригра-

ничной полосе, сделанные в мае – октябре прошлого года. Особое внимание также уделялось районам Ровно и Луцка и Киевскому укрепленному району.

В конце мая наркома обороны С. К. Тимошенко и начальника Генерального штаба Г. К. Жукова срочно вызвали в Политбюро ВКП(б). На этой встрече нарком заявил руководству страны, что немцы совсем обнаглели и их надо сбивать, таково, мол, мнение военных. Каково же было удивление маршала и генерала, когда они услышали спокойный ответ Сталина. Вождь поведал своим вое начальникам, что германский посол заявил от имени Гитлера, что у них сейчас в авиации много молодежи, которая «слабо подготовлена». Все дело, оказывается, было в том, что германская «молодежь» плохо ориентировалась в воздухе и случайно залетала в СССР. Жуков и Тимошенко тем не менее продолжали настаивать на своем, и в итоге Сталин согласился подготовить соответствующую ноту по данному вопросу и потребовать от Гитлера, чтобы он прекратил «самоуправство» своих военных. В заключение вождь сказал, что он не уверен, знает ли вообще Гитлер про эти полеты.



***Do-17E-3 «NA+EU», совершивший 21 марта 1941 г. вынужденную посадку на советской территории***



***Ju-88B-0 W.Nr.880024 «K9+QM», проходивший боевые испытания в Aufkl.Gr.Ob.d.L. В сентябре 1941 г. был потерян на Восточном фронте***

В итоге немцы продолжали безнаказанно бороздить воздушные просторы Советского Союза. В июне «Юнкерсы», «Хейнкели» и «Дорнье» каждый день фотографировали районы расположения советских войск. Если в течение мая – первых десяти дней июня служба ВНОС зафиксировала 91 пролет самолетов-нарушителей, то с 10 по 19 июня их было уже 86! Хотя фиксировались далеко не все пролеты. Наибольшая активность разведчиков наблюдалась в районах строительства оборонительных сооружений и расположения крупных воинских гарнизонов. Генштаб Красной Армии в очередной раз обратился к Сталину, но снова получил подетски наивный ответ – отныне обо всех нарушениях воздушного пространства докладывать заместителю наркома по иностранным делам А. Я. Вышинскому, а тот «будет иметь дело с немецким послом Шуленбургом...».

В июне Зигфрид Кнемейер на Ju-88, оснащенный двигателями BMW 801, взлетая с аэродрома Балчик, на болгарском побережье Черного моря, совершил несколько полетов в район Крымского перешейка и Севастополя. Кроме того, он выполнил один сверхдальний разведывательный рейд в район нефтепромыслов около Баку. Кнемейер пересек Черное море, пролетел над северо-восточными районами Турции, Арменией, Азербайджаном и благополучно вернулся обратно. Его несколько раз пытались перехватить советские истребители, но, не имея турбонагнетателей, они не могли набрать высоту 9000 м, на которой летел «Юнкере»<sup>66</sup>

Немецкие разведчики, взлетавшие с аэродрома Киркенес, в Северной Норвегии, регулярно нарушали советскую границу и на Крайнем Севере. Так, 17 июня одиночный Ju-88 совершил рейд в район Мурманска. Ему наперехват взлетели два звена И-16иИ-153, однако, пользуясь своим преимуществом в скорости, нарушитель благополучно ушел от них. Несколько позднее в тот же день над побережьем Баренцева моря, между полуостровом Рыбачий и Кольским заливом, был замечен еще один «Юнкере». На этот раз по нему с земли открыли зенитный огонь. Видимо, у кого-то из командиров все же не выдержали нервы, и он решился нарушить строгий приказ Сталина не стрелять по нарушителям. После этого немецкий пилот посчитал за благо, что ему лучше убраться обратно.

18 июня над полуостровом Рыбачий появился очередной «Юнкере» – Ju-88А-5 W.Nr.0880745 «G2+EH» обер-фельдфебеля Ханса Тюхера (Hans Tücher) из 1-й эскадрильи дальней разведки AufM.Gr. 124. Когда он пролетал над позициями советских войск, по нему снова открыли зенитный огонь. На этот раз «Юнкере» получил несколько попаданий, а его бортмеханик унтер-офицер Йозеф Хаузенблас (Josef Hausenblas) был убит. Однако несмотря на повреждения, «Юнкере» ушел за границу и затем приземлился на аэродроме Бардуфос.

На следующий день в том же самом районе над полуостровом Рыбачий были замечены уже два немецких самолета – He-111 и Vf-110. Истребитель И-153 «Чайка» старшего лейтенанта Василия Воловикова из 72-го смешанного полка авиации Северного флота попытался их атаковать, но тут появилось звено Vf-109, видимо, прикрывавшее нарушителей. Советскому летчику ничего не оставалось, как прервать атаку и уйти в облака.

Общие итоги деятельности Aufkl.Gr.Ob.d.L. за пять месяцев 1941 г. впечатляли. К июню в распоряжении Генерального штаба Люфтваффе имелись панорамные снимки и крупномасштабные карты всей приграничной полосы на глубину около 250–300 км с указанием всех важных объектов и районов дислокации войск. Было выявлено точное местоположение 66 аэродромов советской авиации.

18 июня финское правительство разрешило Люфтваффе использовать несколько своих аэродромов: Хельсинки-Мальми, Утти, расположенный в 10 км восточнее г. Коуволы, Луонетярви, находившийся северо-западнее г. Тампере, а также Рованиеми, Кемиярви и Петсамо (ныне Печенга). Уже в тот же день в Луонетярви прибыли три Do-215 из 1-й эскадрильи А-иМ.Сг. Об. с1.Б., которые совершили оттуда разведывательные рейды в глубь северо-западной части СССР. В Рованиеми перелетели три Do-17Р из 3-й эскадрильи дальней разведки Aufkl.Gr.22, при этом экипаж одного из них возглавлял Конрад Кнабе, уже неоднократно летавший над русской территорией. На следующее утро, взлетев в 06.00 по берлинскому времени из Рованиеми, они словно призраки пересекли пока еще мирно спящую границу и безнаказанно провели аэрофотосъемку советских укрепрайонов к западу от Кандалакши. В следующие дни «Дорнье» фотографировали Мурманскую железную дорогу.

<sup>66</sup> Рейды к Баку затем совершались и с аэродрома Николаево, расположенного около болгарского г. Пловдив. При этом пропали без вести несколько самолетов из 4-й эскадрильи Aufkl.Gr.Ob.d.L. Так, среди них был Ju-88DW.Nr.0672«K9+WH», который не вернулся обратно 31.01.1942 г. Еще один «Юнкере» был сбит над Баку советским истребителем 14.08.1942 г.



*Do-215B-1 «T5+AC» из 1-й эскадрильи Aufkl.Gr.Ob.d.L.,  
аэродром Утти, Финляндия, 11 июля 1941 г.*



*Do-215B-1 «T5+HH» из 1-й эскадрильи Aufkl.Gr.Ob.d.L.,  
аэродром Луонетярви, Финляндия, июль 1941 г.*

Надо отметить, что и сами финны вели тайную воздушную разведку советского тыла. Для этого использовался двухмоторный самолет «Бленхейм» Mk.I «BL-141» из 42-й эскадрильи (LLv42), который был специально оборудован для высотных полетов. Известно, что 24 мая, 25 мая и 11 июня 1941 г. командир этой эскадрильи майор Армае Эскола (Armas Eskola), взлетая с аэродрома Сиикакангас, расположенного в 44 км северо-восточнее г. Тампере, совершал на этом самолете рейды над Советским Союзом. Точные их маршруты неизвестны до сих пор, но вполне вероятно, что разведчик пролетал над Кронштадтом и Ленинградом.

Вообще о сотрудничестве Финляндии и Германии в части разведывательной деятельности против СССР известно крайне мало, но тем не менее можно предположить, что оно было тесным и плодотворным. Об этом свидетельствуют имеющиеся отрывочные данные. Так, забегая несколько вперед, можно сказать, что в 00.50 23 июня советские пограничники заметили два двухмоторных самолета, пересекших границу в Карелии с финской стороны<sup>67</sup> Затем около 03.00 их уже видели восточнее Беломорско-Балтийского канала.

Это были немецкие гидросамолеты He-115, доставившие в советский тыл разведывательно-диверсионную группу финского спецподразделения «Ossasto Marttina». Их отход прикрывали четыре финских истребителя «Брюстер-239» из 4-го звена 24-й эскадрильи (4./LLv24). Три последних патрулировали в зоне ожидания над советской территорией, а их пилоты имели приказ не дать советским истребителям перехватить «Хейнкели» и в случае необходимости вступить с ними в бой. Известно, что и в дальнейшем немецкие самолеты выполняли полеты по заброске и снабжению финских разведывательных групп, действовавших в глубоком советском тылу.

---

<sup>67</sup> На тот момент Финляндия еще соблюдала формальный нейтралитет в отношении начавшейся советско-германской войны. Она объявила войну Советскому Союзу только 25.06.1941 г., используя в виде повода бомбардировки советской авиацией своих аэродромов, которые состоялись в тот же день.

Между тем в воздухе все отчетливее пахло войной, и различные инциденты происходили все чаще и чаще. Так, в начале июня в небе над Молдавией огнем бортстрелков Ju-88D был сбит советский истребитель, причем летчик погиб. 19 июня в том же районе звено МиГ-3 из 55-го ИАП вступило в воздушный бой с «Юнкерсом» и даже углубилось на территорию Румынии. Началось разбирательство, которое, впрочем, по понятным причинам вскоре прекратили.

В течение 20–21 июня 1941 г. количество нарушений воздушной границы перешло все допустимые границы. Самолеты с крестами уже непрерывно кружили над приграничными районами...

Интересно, что после войны вопрос о разведывательных рейдах авиагруппы Ровеля в предвоенный период неожиданным образом всплыл на Нюрнбергском процессе. Во время допроса бывшего начальника отдела Абвер-II генерал-майора фон Лахузена было отмечено, что ни одна страна в мире не вела перед началом Второй мировой войны столь интенсивного и всеобъемлющего воздушного шпионажа, как грубо нарушавшая в этом отношении международное право Германия. Инструментом, с помощью которого это право попиралось, как раз и была названа пресловутая «группа Ровеля».

Фон Лахузен сообщил, что был лично знаком с оберстом Ровелем, который поначалу возглавлял эскадрилью особого назначения, проводившую совместно с отделом Абвер-I разведывательную работу в различных государствах Европы. Он также вспомнил, что иногда присутствовал при разговорах шефа Абвера Канариса с Ровелем, во время которых последний сообщал о результатах своих разведывательных полетов и передавал полученные материалы.

Однако все это, как ни странно, впоследствии никак не коснулось самого Теодора Ровеля. Вопрос о его привлечении к ответственности как организатора и проводника *«интенсивного и всеобъемлющего воздушного шпионажа»* даже не поднимался. Вероятно, это объяснялось прежде всего тем, что такие специалисты, как он, были крайне востребованы и после войны. Во всяком случае, затем американская воздушная разведка территории СССР во многом опиралась на опыт Люфтваффе.

### **«Барбаросса»**

После начала войны против СССР группа Ровеля продолжала совершать дальние разведывательные рейды. Уже 22 июня ее одиночный самолет, вероятно, взлетевший с территории Финляндии, достиг Москвы и, пройдя над городом на высоте 10 000 м, сделал первые аэрофотоснимки советской столицы. При этом он не был обнаружен постами ВНОС и благополучно вернулся обратно.

## **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.