



Кайюс Беккер
Военные дневники люфтваффе. Хроника
боевых действий германских ВВС
во Второй мировой войне. 1939-1945

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=608565

*Военные дневники люфтваффе. Хроника боевых действий германских ВВС во Второй мировой войне: Центрполиграф; Москва; 2004
ISBN 5-9524-1174-6*

Аннотация

Эта книга посвящена истории германских ВВС. Автор составил точную и подробную картину основных событий, разворачивавшихся на главных театрах военных действий Второй мировой войны. Беккер привлек огромное количество материалов: официальные документы из архивов Германии и других стран, личные воспоминания высших офицеров люфтваффе, отчеты о боевых вылетах, дневники и письма летчиков. Масштабная, мастерски скомпонованная книга дает полное представление о воздушных сражениях Второй мировой войны.

Содержание

| | |
|-----------------------------------|----|
| Введение | 4 |
| Предисловие | 6 |
| Пояснения к русскому изданию | 7 |
| Часть первая | 9 |
| Глава 1 | 9 |
| Глава 2 | 27 |
| Глава 3 | 34 |
| Глава 4 | 39 |
| Часть вторая | 46 |
| Глава 1 | 46 |
| Глава 2 | 57 |
| Глава 3 | 64 |
| Часть третья | 76 |
| Глава 1 | 76 |
| Глава 2 | 83 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 87 |

Кайюс Беккер

Военные дневники люфтваффе. Хроника боевых действий германских ВВС во Второй мировой войне

Введение

Я пишу это введение по просьбе автора и делаю это с удовольствием. С германской точки зрения его книга – мемориал погибшим, дань уважения оставшимся в живых и предупреждение грядущим поколениям. Помимо этого, она – первый отчет о воздушной войне 1939–1945 годов, составленный по германским источникам.

В Германии очень мало тех, кто знает, что происходило в той войне на самом деле. Хотя боевые действия велись чуть ли не по всему миру, меры безопасности вместе с германской и союзной пропагандой окутали их завесой секретности. В это трудно поверить, но многие германские летчики так и не узнали основного смысла операций, в которых сами принимали участие.

Мне, как офицеру Генерального штаба и историку, в течение десяти лет занимавшемуся историей люфтваффе, постоянно задают вопрос: «Почему нет доступной истории воздушной войны, изложенной с германской точки зрения?»

Этот пробел становится все более зияющим после создания новых германских военно-воздушных сил как составной части НАТО. Наши дети и внуки спрашивают: «Что же на самом деле произошло в вашей войне?» Не довольствуясь рассказами о личном опыте, они желают знать, почему и где. И ответы, которые получают, в большей своей части неудовлетворительны.

Раньше во всех странах (да и сейчас все еще во многих) существовала практика после окончания войны – даже когда военное правительство уже не находится у власти – издавать для широкой публики и вооруженных сил официальные, то есть под государственным контролем, отчеты о происшедших событиях. В любом случае каждый, кто принимал участие в таком серьезном событии, как война, имеет право узнать о ней, а потом вынести свое личное суждение.

Только в Германии до сих пор не вышло ни одного официального отчета о воздушной войне, и не похоже, что таковой появится в ближайшее время. По этой причине я поздравляю автора этой книги за мужество, которое он проявил, приступив к решению столь трудной задачи. Очевидно, написанная для широкой общественности, эта книга не претендует на роль всеобъемлющей военной истории. Да это и невозможно в пределах такого объема. Тем не менее, основываясь на личном боевом опыте, я заявляю, что, рассмотрев огромный архивный германский материал, изучив официальные военные документы других стран и опросив многих руководителей люфтваффе военных времен, автор сумел создать историческую книгу, точную и в деталях, и в контексте. Она во многом заполнит существующий вакуум и, без сомнения, найдет свое место в архивах военной литературы.

Работая в течение многих лет в военных архивах бывших вражеских держав, я хорошо знаю, что подобный труд давно ожидался за рубежом. Я надеюсь, что эта публикация позволит уменьшить существующие предрассудки в отношении германского люфтваффе военных времен.

Вскоре после войны одной ведущей западной державой мне было поручено заняться изучением истории люфтваффе. Однажды, беседуя с высокопоставленным офицером, отвечавшим за эти исследования, я спросил его, почему такая мощная держава, как его, которая в конце концов одержала верх в воздушной войне с Германией, проявляет такой интерес к люфтваффе. К моему удивлению, он ответил, что им хочется выяснить, как это «с горсткой оружия и самолетов» она смогла столь долго держаться против авиации всего мира. Ведь это невольно выраженная дань уважения германскому мужеству, не правда ли?

В описаниях сражений в этой книге нет возвеличивания войны. И как оно могло в ней быть, если летчики нашей страны заплатили самую дорогую цену по сравнению с остальными? Солдаты, по собственному опыту знающие, что такое война, – самые ярые и решительные противники войны и наиболее стойкие сторонники мира. И тем не менее известно, что в век атомной бомбы, как и во все времена, свобода и даже существование страны зависят от готовности ее граждан отдать жизнь ради ее защиты. Так сделаем все, чтобы призрак войны не поднялся вновь над нашей страной.

Бывший генерал люфтваффе Пауль Дойчман

Предисловие

Нелегко изложить историю германских военно-воздушных сил в одной книге. Возможно, по этой причине до сих пор не было ни одной официальной публикации по этому вопросу. Из-за отсутствия таковой мне представлялось важным написать так, чтобы разоблачить некую ложную концепцию, развившуюся в ходе войны и существующую поныне.

Я намеревался составить точный и объективный отчет об основных событиях, имевших место на главных театрах военных действий: на Западе, в России, на Средиземном море и в самой Германии. Однако из-за множества событий такой отчет никак не может претендовать на полноту изложения. Таким образом, если некоторые операции я описывал детально, то лишь потому, что они были типичными среди целого ряда других. Важнейшие события в воздушном аспекте войны были сосредоточены в моих выводах и заключениях в конце каждой части.

Неизбежно, что такую книгу, как эта, находящуюся на полпути между историей и свидетельствами очевидцев, кто-то будет считать чересчур критичной, а кто-то – недостаточно критичной. Многие читатели, возможно, упрекнут меня в том, что в книге не нашлось места для обзора многих событий. Я полностью признаю ограниченность содержания и заявляю, что взялся за работу, которая должна быть доведена до конца.

Возможно, мне следует объяснить, почему история люфтваффе в последний год войны дана в обобщенном виде. Дело в том, что в неравной битве и на Восточном, и на Западном фронтах люфтваффе с середины 1944 года оказывало слабое влияние на исход боев. Несмотря на безнадежную ситуацию и на то, что в ходе многих драматических событий растущее осознание неминуемого крушения проникало в сознание и командного и рядового состава, я воздержался от попытки анализировать ситуацию этих последних месяцев из-за отсутствия надежного документального материала. Мне пришлось бы целиком опираться на личные воспоминания участников событий, многие из которых противоречили друг другу. Я предпочел этого не делать. Во всяком случае, этот период освещен рассказами многих летчиков, а также Адольфом Галландом в его выдающейся книге «Первый и последний» (М.: Центрполиграф, 2003).

Поэтому, если последняя фаза войны не подверглась детальному анализу, то это не из намерения воспевать победы люфтваффе и замалчивать его разгром. Зерна этого поражения были посеяны в чересчур поспешном его создании, неготовности к длительной войне и отсутствии разнообразных типов самолетов для определенных важных задач. Первая часть дает это понять. Тем не менее я считаю, что мне удалось избежать рассуждений типа «вот если бы это да если бы то...». Говорят за себя прежде всего, факты, а не теории.

Эта книга претендует лишь на рассказ о воздушной войне, какой она была, без каких-либо попыток выносить суждение о ее моральности. Война порождает эмоции, а пропаганда военного времени преувеличивает героизм. В поверженной Германии пропаганда мирного времени занималась только тем, что глумилась над нашими военными достижениями. И в том и в другом случае жертвой становилась истина.

Так что моим главным намерением было разобраться с фактами. Только после этого можно сформировать независимое мнение. Война вовсе не прекрасна, и все народы, в ней участвующие, знают о страданиях, которые она несет. Я осмеливаюсь надеяться, что моя книга поможет понять, что, невзирая на разногласия, надо учиться жить в мире.

*Кайюс Беккер
Гамбург*

Пояснения к русскому изданию

Читателю будет легче работать с книгой, если он получит некоторое представление о структуре боевых частей люфтваффе военного времени и терминах, используемых для обозначения различных уровней командной цепочки. Хотя эта система зависит от размаха и сути боевых операций, командная иерархия выглядит примерно следующим образом:

| Воинское соединение | Ранг командующего |
|---|---|
| <i>Oberbefehlshaber der Luftwaffe</i> (главнокомандующий) | <i>Reichsmarschall</i> |
| <i>Chef des Generalstabs der Luftwaffe</i> (начальник штаба авиации) | <i>General der Flieger</i> (генерал авиации) <i>Generaloberst</i> (генерал-полковник) |
| <i>Luftflotte 1</i> (1-й воздушный флот) | <i>General der Flieger</i> (генерал авиации) <i>Generalfeldmarschall</i> (фельдмаршал) |
| <i>I Fliegerkorps</i> (I) (1-й авиационный корпус) | <i>Generalleutnant</i> (генерал-лейтенант) <i>General der Flieger</i> (генерал авиации) |
| <i>I Fliegerdivision</i> (1-я авиационная дивизия) | <i>Generalmajor</i> (генерал-майор) <i>Generalleutnant</i> (генерал-лейтенант) <i>General der Flieger</i> (генерал авиации) |
| <i>Geschwader</i> (группа, примерно 100—120 летчиков) | <i>Major/Oberstleutnant</i> (майор/подполковник) <i>Oberst/General Major</i> (полковник/генерал-майор) |
| <i>Gruppe</i> (крыло, примерно 30—36 летчиков) | <i>Major</i> (майор) <i>Hauptmann</i> (капитан) <i>Oberstleutnant</i> (подполковник) |
| <i>Staffel</i> (эскадрилья, примерно 9—12 летчиков) | <i>Oberleutnant</i> (старший лейтенант) <i>Hauptmann</i> (капитан) |
| <i>Schwarm</i> (только у истребителей) или <i>Kette</i> (звено из 3—4 летчиков) | <i>Unteroffizier</i> (капрал) <i>Leutnant</i> (лейтенант) <i>Oberleutnant</i> (старший лейтенант) |

Примечание. Каждая *Gruppe* также имела *Stabskette* (штабное звено), и каждая *Geschwader* имела *Stabsstaffel* (штабную эскадрилью).

В тексте во избежание путаницы в ряде случаев использованы немецкие обозначения. Это особенно применимо к наиболее часто упоминаемым соединениям: *Geschwader* и *Gruppe*. Называть первое «группой», а второе «крылом» было бы не самым лучшим решением проблемы, особенно когда они относятся к совершенно непереводаемым сокращениям. В тексте используются понятия *Fliegerkorps* (авиационный корпус), *Fliegerdivision* (авиационная дивизия), *Staffel* (эскадрилья) и *Schwarm* или *Kette* (звено).

Основной боевой единицей люфтваффе была не *Staffel*, или эскадрилья, а *Gruppe*, которая, хотя номинально являлась частью конкретной *Geschwader*, часто действовала независимо от нее. Обычно в *Geschwader* было три *Gruppen*, но это число менялось, как менялось и число самолетов во всякой *Gruppe* (в теории их должно было быть 30—36, но часто оказывалось намного меньше).

Внутри более высоких категорий, таких, как *Luftflotte* (воздушный флот) или авиакорпус, можно было найти типы *Geschwader*, соответствующие конкретным кампаниям — такие, как *Kampfgeschwader* (бомбардировщики), *Stukageschwader* (пикирующие бомбардировщики) или *Jagdgeschwader* (одномоторные истребители). Термином *Zerstorer* (буквально «ликвидатор») обозначался тяжелый двухмоторный истребитель «Мессершмит-110». Также неоднозначен термин *Lehrgeschwader* (сокращение LG), который можно было отнести к любому типу самолета. Таких соединений имелось лишь два, и первоначально они были созданы для обучения *лидеров*, но после войны гордо присвоили себе функции элитных частей.

Оставшиеся непереверенными сокращения указывают и на тип, и на номер конкретного соединения. Так, KG 1 – *Kampfgeschwader* 1 (бомбардировщики), JG 54 – *Jagdgeschwader* 54 (одномоторные истребители). *Gruppen* сопровождаются римскими цифрами, которые предшествуют типу и номеру *Geschwader*: например, II/StG 1 означает вторую *Gruppe* в *Stukageschwader* 1, I/ZG 2 означает первую *Gruppe* в *Zerstorer Geschwader* 2. Предшествующие арабские числительные указывают *Staffel* согласно его членству в *Geschwader* (не в *Gruppe*) – например, 1/JG 3.

Береговые и специальные части имели несколько другие обозначения, но они вряд ли требуют уточнения.

Из вышеприведенной таблицы будет видно, что личный ранг офицеров, командующих на одном и том же уровне, существенно различается. Вместо присвоения действующего звания, офицерам давались звания в зависимости от воинского соединения. Так, молодые и удачливые пилоты продвигались внутри своей части без повышения личного звания, так что часто можно было встретить майора, командующего группой, а капитана в роли командира крыла и т. д.

Наконец, важно помнить, что в Германии как зенитные, так и парашютные части (в отличие от авиадесантников) были в подчинении люфтваффе, а не армии.

Часть первая БЛИЦКРИГ В ПОЛЬШЕ

Глава 1 КОДОВЫЙ СИГНАЛ «ОСТМАРКФЛЮГ»

Было 25 августа 1939 года. Удушливый жаркий день клонился к вечеру. В замке Шенвальд в Силезии верхушки старых деревьев все еще купались в лучах солнца, но под нижними ветвями уже сгущались сумерки. Но вечер не ожидался мирным. Перед замком постоянно кто-то появлялся и кто-то отъезжал. Курьеры сновали вверх и вниз по песчаной дорожке. По лестницам поднимались и сбегали ординарцы. Оставляя за собой облако пыли, умчалась чья-то командирская машина с эмблемой разведывательной эскадрильи на крыле.

Пыль окутывала все, придавая неестественный вид этой сцене. Она поглощала шумы суматохи, сдавливала горло людям и приглушала их голоса. А может, причиной этому была не только пыль, но и мысли о завтрашнем дне? Потому что завтра должна была начаться война.

В 18.30 главнокомандующий люфтваффе Герман Геринг из заповедника Вердер возле Потсдама послал судьбоносный кодовый сигнал, которого два восточных Luftflotten (воздушных флота) и их части и соединения столько дней ждали с растущим нетерпением: шифрованное слово, которое означало «решение польского вопроса силой». И вот оно было отправлено: «Остмаркфлюг» 26 августа, 4.30.

Шенвальд лежит в шести милях к востоку от города Розенберг, центра Силезского округа, по дороге к польскому пограничному пункту Грюнсрух. И именно там командующий авиацией генерал-лейтенант Фрайгер фон Рихтгофен расположил свой боевой штаб. Но этот энергичный небольшого роста генерал не любил находиться далеко позади фронта.

– Мы должны быть тесно связаны с острием атаки нашей пехоты, – говорил он.

Иными словами, должна быть хорошая связь. Если она выйдет из строя, никакой командир не сможет вести своих солдат; а от Испании у люфтваффе остался горький опыт, когда связь обычно не работала.

В конце гражданской войны в Испании Рихтгофен командовал легионом «Кондор», и с тех пор его штаб сохранился практически в прежнем составе. Это давало ему особое преимущество: только его штаб в ударной группировке люфтваффе против Польши имел сравнительно свежий боевой опыт – опыт, который окажется эффективным, если не решающим, когда дело дойдет до поддержки армии с воздуха.

И это, кратко выражаясь, была работа Рихтгофена. Его соединения близкой поддержки – четыре Gruppe пикирующих бомбардировщиков «Штука», одна Gruppe истребителей ближнего действия и одна дальнего – имели задачу подавить польские пограничные укрепления и открыть дорогу 10-й армии из Силезии, а после прорыва оказать содействие бронированному клину пробиться прямо к Варшаве.

Неудивительно, что Рихтгофен стремился быть в близком контакте с передовой линией фронта, он намеревался на следующий день перенести свой штаб на площадку, уже свободную от утренних боев. Но это означало, что его связь должна постоянно функционировать, и в этом отношении он был настроен скептически. Ее организация была обязанностью административной группы, а в этот момент никто не знал, что происходит.

– Слушайте, Зайдеман, – обратился он к начальнику своего штаба, – если вдруг завтра утром произойдут какие-то изменения в плане наступления, я очень сомневаюсь, что мы о них узнаем.

Было без нескольких минут восемь. Если бы Рихтгофен знал, как быстро подтвердятся его опасения.

У фронтовой дороги на Грюнсрух вместе со своим адъютантом стоял главнокомандующий 10-й армией генерал артиллерии фон Рейхенау. Уже полчаса мимо них на восток шла моторизованная колонна войск.

Шенвальд находился в центре дислокации XVI армейского корпуса, и этот корпус, возглавляемый генерал-майором Гепнером, был на острие атаки 10-й армии. Две его бронетанковые дивизии, 1-я и 4-я, должны были прорвать польскую границу на участке протяженностью несколько километров в 4.30. Пользуясь смятением и неразберихой в стане врага, они должны были двигаться вперед, не сворачивая ни вправо, ни влево. Имея на южном фланге польские бетонные укрепления в Любинице, а на севере – во Вьелуне, а также промышленный район Ченстохова, они нацеливали удар прямо на переправу через Варту в Радомско.

Таким образом, командующему авиацией пришлось подумать над размещением своего фронтового штаба. Он обратился к командующему 10-й армией с предложением разделить с его штабом имевшуюся площадь. Рейхенау с радостью согласился, потому что замок был со вкусом обставлен его хозяевами, семьей Штудниц. Под одной крышей, более того, в соседних комнатах генералы армии и авиации могли быть в более близком контакте перед завтрашней атакой танков, которые будут поддерживать пикирующие бомбардировщики «Штука».

Вскоре после восьми часов оба стояли у ворот замка, провожая взглядами бесконечные колонны автомашин, когда к ним подбежал, запыхавшись, подполковник Зайдеман.

– Извините, генерал, но операция «Остмаркфлюг» отменяется!

Пока Рихтгофен глядел на него, потеряв дар речи, он продолжал:

– Только что поступило сообщение из 2-й авиадивизии. Фюрер отдал приказ не начинать войну 26 августа. Концентрация войск будет продолжаться.

Рихтгофен фыркнул:

– Что за путаница! Ладно, Зайдеман, разошлите приказ об отмене... по телефону, по радио, курьерами, любыми возможными средствами. И получите подтверждение о получении из каждого подразделения. Завтра ни одна душа не должна взлететь, ни один самолет! Иначе нас обвинят в том, что мы начали войну!

Извинившись перед Рейхенау, Рихтгофен быстро вышел. Радиостанция на колесах, палатки со связистами стали походить на разворошенные муравейники, пока шифровались приказы, а телефонные операторы пытались установить связь. А снаружи по местам назначения уносились курьеры.

Gruppen и эскадрильи Рихтгофена были отправлены вперед к своим оперативным базам только лишь сегодня после полудня. От некоторых еще не поступало никаких сведений, и он не имел представления, где они сейчас находятся. Конечно, эти базы находились на большом удалении друг от друга и слишком далеко позади фронта. Дома никто, похоже, не извлек урока из донесений, которые он присылал из Испании.

Stuka Geschwader 77 полковника Гюнтера Шварцкопфа в составе двух Gruppen приземлилась в Нойдорфе, к западу от Оппельна, а две Stuka Gruppen из Lehrgeschwader 2 под командой полковника Байера – в Нидер-Эльгут в Штайнберге. Gruppe II/LG 2 майора Вернера Шпильфогеля находилась в нескольких милях от своей потенциальной цели в Альтзиделе. Она была оснащена бипланами «Хеншель-123», чей запас горючего определял радиус действия чуть больше 80 миль.

«Если Шпильфогель даже долетит до фронта, он уже израсходует практически половину своего запаса горючего», – проворчал Рихтгофен и немедленно приказал подготовить взлетную полосу для своего подразделения в Альт-Розенберге, расположенного вблизи от границы.

И наконец, была еще Gruppe I из Geschwader дальних истребителей, ZG 2 под командой капитана Генцена в Кросс-Штайне, к югу от Оппельна. Удастся ли вовремя доставить к ним приказ об отмене?

Около 20.30 в дверь заглянул фон Рейхенау.

– Ну, мой дорогой друг, – произнес он шутливо, – похоже, мы будем воевать без люфтваффе. – В ответ на вопрошающий взгляд Рихтгофена он добавил: – Я не получал никакого приказа об отмене. Я пошел!

Несколько часов командующий 10-й армией был вне пределов досягаемости вместе с начальником своего штаба, генерал-лейтенантом Паулюсом, располагаясь в лесах к северо-востоку от Оппельна. Внизу по дороге все еще катился на восток поток войск. Без личного приказа командования Рейхенау отказывался что-либо предпринимать, чтобы остановить движение войск.

Для того чтобы выйти из тупика, Рихтгофен предложил командующему 10-й армией соединиться с Берлином по радиосвязи люфтваффе и задать вопрос напрямую. Рейхенау согласился, и вскоре после этого – примерно в девять часов – пришло следующее необычное радиосообщение: «Командующий авиацией обращается за информацией к командующему армией: применим ли приказ об отмене к 10-й армии?»

Депеша ушла по «обычным каналам»: из штаба Рихтгофена во 2-ю авиадивизию, оттуда в 4-й воздушный флот и, наконец, к главнокомандующему люфтваффе. Расшифровав ее, офицеры-связисты не поверили своим глазам.

Время шло.

21.30 – танки все еще движутся мимо замка на восток.

22.00 – мимо проходят пехотные колонны, направляющиеся к близлежащей границе.

22.30 – командующий авиацией вздохнул с облегчением, получив подтверждение получения приказа об отмене наступления от последнего из своих соединений. Но пехота, видимо, не собиралась менять своих планов.

Наконец, за час до полуночи по радио пришел ответ из Берлина. Главнокомандующий люфтваффе от имени Верховного командования вооруженных сил доводил до сведения генерала Рейхенау, что приказ об отмене касается и 10-й армии. И вскоре после полуночи полки начали отходить.

Теперь стало ясно, почему командующего пехотой не известили ранее. Его армия фактически получила контрприказ от группы армий «Юг» в начале вечера. Но Рейхенау уже выдвинул свой передовой штаб, и весь вечер связь между штабом в Тураве и командующим в Шенвальде была прервана. Даже курьеры не могли до него добраться.

Генерал-лейтенант Паулюс в Тураве был по горло занят, отправляя контрприказы в корпуса, от тех – в дивизии, а из дивизий – в полки, не говоря уже о батальонах, ротах и взводах, расположенных прямо у границы. А кроме того, приказ следовало отправить в специальные войска, которые должны были проникнуть за вражеские позиции сразу после полуночи, то есть за четыре часа до нападения. Он мог допустить, что его главнокомандующий едва ли начнет войну, если его армия совершит полный разворот. Поэтому прежде всего проинформировал полевые части. Все равно было бы чудом, если бы за оставшиеся несколько часов каждый солдат, выдвинутый на передовые позиции, узнал, что нападение отменяется.

В действительности это было достигнуто. Во всем районе дислокации 10-й армии только одно подразделение не узнало новость вовремя. Оно находилось перед сектором 46-й пехотной дивизии, противостоявшей польским укреплениям в Любинице. В течение ночи,

как и было приказано, солдаты прокрались на вражескую территорию, и в 4.30 тридцать человек открыли огонь по полякам. В любой момент германские батальоны должны были промчаться через границу и взять противника в клещи. Но на границе все оставалось спокойно.

Был еще один случай. На правом крыле группы армий «Юг» в полосе 14-й армии под командованием генерал-полковника Листа внезапным налетом был захвачен железнодорожный туннель в Словакии: важная жизненная артерия для наступающих германских войск. Пришлось отозвать штурмовую группу и вернуть туннель. Поляки взорвали его, сделав непроходимым.

Эти два происшествия лишили нападение, когда оно наконец свершилось, всякой внезапности и рассеяли сомнения, если таковые еще и оставались у поляков, в отношении искренности немцев. В течение нескольких следующих дней воздушная разведка выяснила, что по всем грунтовым и железным дорогам движутся подкрепления в прифронтовые провинции: прямое следствие приостановки в последний момент германских армий. Теперь с каждым днем враг становился сильнее.

Рейхенау и Паулюсу пришлось изменить весь план нападения 10-й армии. Бронированные и моторизованные соединения были отведены во вторую линию, а на острие атаки осталась пехота. Теперь предстояло прорвать границу и пробить бреши, через которые в глубину территории противника устремятся бронетанковые войска. То, что раньше могло быть достигнуто за счет внезапности, сейчас приходилось добывать в ожесточенных боях.

Другим армиям также пришлось срочно перестраивать свои ряды. Однако эти тактические перемещения не повлияли на основные оперативные задачи. По словам главнокомандующего сухопутными войсками, следовало «ожидать срочной мобилизации и концентрации польской армии, а потому уничтожить главную ее часть к западу от линии Висла – Нарев путем концентрических ударов из Силезии, Померании и Восточной Пруссии».

Теперь все зависело от того, сомкнутся ли мощные клещи вовремя, чтобы не позволить главным силам поляков уйти через Вислу в обширные регионы Восточной Польши. Если план удастся, поляки окажутся в гигантской ловушке, а вся кампания будет решена к западу от реки.

Но план также предусматривал, что германское люфтваффе вначале завоюет господство в небе над Польшей, а далее, что германские бомбардировщики прервут движение по грунтовым и железным дорогам внутри страны. Но не только это, ожидалось, что люфтваффе также сыграет ведущую роль в битве: бомбардировщики и пикирующие бомбардировщики, дальние и ближние истребители должны были непрерывно атаковать наземные войска, вынуждая их думать, что их единственный выход – капитуляция.

Впервые в истории воздушным силам была отведена такая решающая роль в сражении. Действительно, в первый раз авиация самостоятельно участвовала в войне. Оправдает ли она надежды, возложенные Верховным командованием? Хватит ли у нее сил для столь масштабной задачи: авиация против авиации, авиация против наземных войск, на фронте и за его пределами?

Насколько на самом деле было сильно люфтваффе? В конце Польской кампании по миру стала ходить легенда о неодолимой и сокрушительной мощи авиации – легенда, которую коварная германская пропаганда максимально старалась поддерживать. Она и в самом деле настолько успешно действовала, что легенда не только пережила войну и падение Германии, но живет до сегодняшнего дня.

Вот два примера, взятые наугад. В «Войне в Польше» (анализе военной истории, опубликованном в 1945 году американской военной академией в Вест-Пойнте) утверждалось: «Летом 1939 года Германия достигла своей цели стать сильнейшей в мире авиационной дер-

жавой. Системы гражданской и военной подготовки создали резерв примерно из 100 000 летчиков. Производство самолетов достигло примерно 2000 в месяц. В распоряжении Германии было 7000 самолетов первой линии, разделенных на четыре воздушных флота». Солидная четырехтомная военная история «Королевские военно-воздушные силы, 1939–1945» оценивает мощь люфтваффе на 3 сентября 1939 года – тот день, когда Британия объявила войну, – точно в количестве 4161 самолета первой линии.

Так каковы же действительные цифры? Один надежный и заслуживающий доверия германский документ – ежедневный отчет о численности боевой авиации, составлявшийся генерал-квартирмейстером для главнокомандующего люфтваффе, – говорит совсем о другом. Во время Польской кампании оперативные силы люфтваффе включали в себя 1-й воздушный флот «Восток» под командованием генерала авиации Альберта Кессельринга и 4-й воздушный флот «Юго-Восток» под командой генерала авиации Александра Лера. На 1 сентября у них вместе было не более чем 1302 самолета первой линии.

Помимо этого, на востоке находилось еще 133 машины, бывшие под прямым управлением главнокомандующего (Геринга). Кроме двух эскадрилий бомбардировщиков для особых заданий, они включали только самолеты разведки, метеорологии и транспортной авиации.

Наконец, можно учесть истребители, предназначенные для защиты неба над Восточной Германией, хотя в воздушных боях над Польшей участие принимали лишь немногие из них, и то на периферии. В административных районах I (Кенигсберг), III (Берлин), IV (Дрезден) и VIII (Бреслау) они насчитывали двадцать четыре эскадрильи общей численностью 216 самолетов.

Таким образом, по самым щедрым оценкам люфтваффе могло собрать для войны над Польшей 1929 самолетов. Из них только 897 могли нести бомбы, то есть бомбардировщики, пикирующие бомбардировщики и штурмовики.

Две трети своей авиации Геринг бросил на восток. Оставшаяся треть, державшаяся наготове на западе, состояла из 2775 машин всех типов. Из них только 1182, или примерно 40 процентов, были бомбоносителями.

Из этих скромных цифр вытекает следующее: в начале войны люфтваффе было значительно слабее, чем было общепринято считать; оно ни в коей мере не имело наступательного акцента; на этой ранней стадии его создания, когда Гитлер решил начать войну, оно было способно вести быстрый блицкриг лишь на одном фронте.

Тем не менее величину превосходства в военно-воздушных силах нельзя измерять только в числах. Очень важно и техническое состояние. В мае 1939 года, то есть за три месяца до начала военных действий, начальник штаба люфтваффе Ханс Йешоннек предупреждал: «Не обманывайте самих себя, господа! Каждая страна стремится превзойти другую по мощи своей авиации. Но все мы примерно на одном уровне. И невозможно удерживать техническое превосходство в течение долгого времени».

Для Германии 1939 года это были слова еретика. Он произнес их перед группой офицеров верхнего эшелона всех родов войск, которые были приглашены на совещание под кодовым названием «Generalstabsreise Schlesien» в навевающем поэзию Бад-Зальцбрунне к западу от Оппельна в Силезии.

В своем предостережении против сверхоптимизма в отношении численного и технического превосходства Йешоннек преследовал ясную цель: «Есть еще и кое-что другое, а именно тактика. В этой области пока все внове и все не исследовано. Концентрируя мысли в этом направлении, мы сможем завоевать реальное превосходство в воздухе над врагом».

И таким образом тактика люфтваффе стала доминирующей темой в Зальцбрунне для тут же созданных аналитических групп, дискуссий на уровне командного состава и штабных учений по картам. И тут простой вопрос «Что мы будем делать с нашими 800 пики-

ровщиками „Штука“ и бомбардировщиками?» размножился на кучу более мелких проблем. Как будет выглядеть график совместного налета групп бомбардировщиков и пикирующих бомбардировщиков на цель номер 1076 – аэродром Варшава – Окече? Очевидно, что из-за разной методики атаки эти самолеты не могут нанести удар одновременно. Но кто пойдет в атаку первым? Может быть, «Штуки», чтобы иметь наилучшую видимость для своих точных ударов? Или горизонтальные бомбардировщики, чтобы отвлечь внимание вражеской ПВО и облегчить задачу для пикировщиков? Смогут ли справиться с зенитной артиллерией истребители дальнего действия? Как они смогут защитить «Штуки», не мешая в то же время их работе?

Это всего лишь немногие проблемы из множества. «Тактика настолько нова и не развита». Только легион «Кондор» обладал опытом, а время торопило. Гитлер уже объявил трем начальникам штабов о своем намерении «атаковать Польшу при первой удобной возможности».¹ Но все еще не верилось, что это произойдет так скоро.

«Наши слабости в подготовке летчиков, в оборудовании и боеготовности были хорошо известны, – писал генерал Шпейдель, тогдашний начальник штаба 1-го воздушного флота, – и мы регулярно сообщали об этом Верховному командованию». Но 22 августа Шпейдель присутствовал в Оберзальцберге, когда Гитлер сообщил начальникам штабов о своей решимости идти на Польшу. «Как и многие другие офицеры, – рассказывает Шпейдель в своем дневнике, – я покинул совещание у фюрера с определенным чувством горечи». В тот же самый день оперативный персонал люфтваффе собрался в рабочем лагере в заповеднике Вердер под Потсдамом.

Днем 24 августа Геринг дал кодовый сигнал «Unterstellungsverhältnis Weiss», план Польской операции вступил в действие. 25 августа все Gruppen и Geschwader покинули свои базы мирного времени и заняли боевые места дислокации.

Днем и вечером происходила драматическая прелюдия, уже описанная выше. Судьбоносный сигнал «Ostmarkflug» поступил на следующее утро, а спустя несколько часов был отменен.

Прошло шесть дней ожидания. Шесть дней мук, которые родили возвышенные надежды... надежды на мирное разрешение конфликта. Шпейдель писал: «Мы все еще верили, что продолжение переговоров поможет образумить фюрера».

25 августа премьер-министр Британии объявил о заключении Пакта о взаимопомощи между его страной и Польшей, и теперь Гитлер не мог рассчитывать на слабость Британии, из-за которой последняя останется в стороне. Но ничто не могло удержать его от нанесения удара. В предшествующие годы было достигнуто слишком много невероятных успехов, и сейчас он не собирался уступать ни дюйма.

31 августа в 12.40 шесть дней ожидания завершились получением военного приказа № 1. Мучения закончились, и надежда исчезла. 1 сентября в 4.45 началась война.

Старший лейтенант Бруно Дилли, командовавший 3-й эскадрильей Stuka Geschwader 1, напряженно всматривался из кабины своего «Ju-87В», пытаясь сориентироваться. Со всех сторон его обступали огромные клочья тумана.

Этот полет был кошмарным. К реальности его возвращало лишь ощущение штурвала в руке и монотонное гудение мотора «юнкерса». Позади него, спиной к спине, сидел радист, старший сержант Катер, который старался не терять из виду два других самолета их звена.

¹ Взято из стенографического отчета о заявлении Гитлера перед главнокомандующими трех родов войск, их начальниками штабов и восемью другими офицерами 23 мая 1939 года в Берлинской канцелярии и заверено генерал-полковником Шмундтом. Все цитаты в этой книге из заявлений, приказов и т. д. проистекают из первичных записей, даже если их источники в этой популярной книге не даются друг за другом.

Вчера Дилли посчитал бы, что только сумасшедший сможет отправить его в бреющий полет в таком тумане. А сейчас его отобрали для выполнения первой атаки в войне, и ему суждено сбросить первую бомбу на вражескую цель.

Германский план нападения предусматривал быстрое соединение Восточной Пруссии с рейхом. Поставки для 3-й армии по железной дороге должны были начаться как можно быстрее. Но имелось одно уязвимое место: переправа через Вислу у Диршау. никоим образом нельзя было допустить подрыва моста. Ударной группе под командой полковника Медема предстояло внезапно прорваться из Мариенбурга на бронированном поезде, захватить мост и охранять его, а в это время люфтваффе не даст полякам поднять голову непрерывными налетами и не позволит им взорвать мост до подхода Медема.

Именно этим Дилли и был занят. Его целью был не мост, а готовые к взрыву точки заложения взрывчатки рядом со станцией. Цель микроскопическая, всего лишь точка на плане города. Несколько дней его эскадрилья отрабатывала этот налет на макете возле своей базы в Инстербурге. Потом они несколько раз садились в экспресс Берлин – Кенигсберг и, проезжая по мосту Диршау, обнаружили, что провода от детонаторов идут вдоль южного склона железнодорожной насыпи между станцией и мостом. И на этом они построили свой план: будут атаковать на малой высоте и сбрасывать бомбы на максимально близком расстоянии.

Для этого специального задания они выдвинулись вчера из Инстербурга в Эльбинг. И вот этот проклятый туман. Он висел над аэродромом на высоте 50 метров, местами покрывая саму поверхность земли.

И все равно Дилли был готов рискнуть. От Эльбинга до Диршау – рукой подать: каких-то восемь минут полета. Он пошел на взлет первым, за ним лейтенант Шиллер, а потом – опытный сержант. Взлетев в 4.26, они повернули на юг и понеслись прямо над верхушками деревьев сквозь клочки тумана.

В 4.30, точно за четверть часа до официального начала военных действий, они впервые заметили впереди темную полосу Вислы, и Дилли повернул на север, следуя параллельным реке курсом. Теперь он знал, что не пропустит мост. Его опасения были беспочвенными: тот уже виднелся в отдалении. Огромное стальное сооружение нельзя было спутать ни с чем другим.

На часах 4.34. Вокруг, казалось, царит спокойствие. Но три «Штуки» мчатся в 200 метрах над землей к левой от моста Диршау насыпи, три самолета, каждый с 200-килограммовой бомбой под фюзеляжем и четырем 50-килограммовыми под крыльями.

Немного не долетая до насыпи, Дилли нажал на кнопку спуска, рванул на себя штурвал и мощным прыжком взмыл вверх от железной дороги, пока позади рвались его бомбы. Следуя за ним справа и слева, другие два пилота тоже поразили цель.

Так состоялась первая атака «Штук» во Второй мировой войне, происшедшая за пятнадцать минут до часа «икс».

Спустя час эскадрилья III/KG 3, в которой были горизонтальные бомбардировщики «Do-17Z», взлетела в неизвестность из Хейлигенбейля. Диршау по-прежнему был видимым, и они, сбросив с высоты свой бомбовый груз, сообщили, что в городе бушуют пожары.

Но тем временем бронеколонне полковника Медема пришлось остановиться. В лихорадочной спешке полякам удалось починить искореженные провода, и в 6.30, задолго до прихода немцев, один из мостов-близнецов содрогнулся от взрыва и рухнул в Вислу. Так что первая атака люфтваффе, хотя и успешная сама по себе, не достигла цели.

Тем самым можно отбросить легенду о том, что Польская кампания – а с ней и Вторая мировая война – началась рано утром 1 сентября 1939 года с сокрушительного наступательного удара, нанесенного силами люфтваффе. В действительности его соединения находились в готовности на своих базах – технически исправные, заправленные горючим и бом-

бами. Не 7000 самолетов и даже не 4000, а всего лишь 897 бомбоносителей и примерно столько же ближних и дальних истребителей и самолетов-разведчиков.

Также истинно и то, что экипажи были хорошо знакомы с объектами атаки, имея исключительно подробные карты этих целей. Но могучий удар так и не был нанесен (по крайней мере, в назначенный час раннего утра 1 сентября). Он был смягчен туманом.

В этом можно разглядеть схему, по которой будет развиваться война. За несколько месяцев заранее разрабатываются великие военные операции. Сотни офицеров генеральных штабов скрупулезно учитывают все детали, и тысячи солдат помогают воплотить этот законченный план в действительность... только для того, чтобы погода все испортила. Из всего 1-го воздушного флота только четверем Gruppen бомбардировщиков удалось оторваться от земли в шесть часов, а за утро к ним добавились еще две. И им повезло, если они вообще отыскивали какую-либо цель.

Даже Геринг пришел к выводу, что надо приостановить операцию. Уже в 5.50 он послал радиogramму: «Операция „Seaside“ на сегодня отменяется». Этой операцией предусматривалось нанести концентрированный удар всеми Geschwader по польской столице. Но над Варшавой потолок облачности составлял 200 метров, а ниже видимость была меньше, чем на полмили.

4-й воздушный флот на юге² оказался в лучших условиях, хотя и не идеальных. Было еще темно, когда генерал-лейтенант фон Рихтгофен выехал из Шлосс-Шенвальда в направлении границы, лежавшей в нескольких милях отсюда. Времени было 4.30 с небольшим. Меньше чем через четверть часа эта граница станет фронтом.

С включенными матовыми фарами штабная машина командующего авиацией двигалась мимо бесконечных колонн пехоты, потом остановилась у рабочего лагеря. Отсюда было 800 метров ходьбы пешком до его командного поста чуть к югу от пограничного пункта Грюнсрух. Его сопровождал адъютант, старший лейтенант Бекхаус. На полпути они услышали треск винтовочных выстрелов. Дальше на севере загрохотала артиллерия.

– Ровно 4.45, генерал! – воскликнул Бекхаус.

Рихтгофен кивнул. Он стоял неподвижно и прислушивался.

«Эти первые выстрелы произвели на меня сильнейшее впечатление, – писал он позднее в своем дневнике. – Теперь война бушевала всюду. До сих пор мыслилось, что она ограничится политикой или демонстрацией силы. Думаю о Франции и Англии и уже не верю в возможность политического урегулирования после того, что было сделано сейчас. Пока четверть часа шел от моего командного пункта во мне нарастало беспокойство о будущем. Но когда по моему приходу Зайдеман обратился ко мне, я подавил свои чувства. С этого момента надо было заниматься войной, как приказано».

В тумане медленно пробуждался день. Земля лежала, окутанная мглой.

– Жуткая погода для полетов, – произнес его начальник штаба подполковник Зайдеман. – Когда солнце станет светить на этот туман, «Штуки» не смогут разглядеть землю.

Поступают доклады о первых взлетах. Рихтгофен вышел наружу. Все вокруг выглядело странно спокойным – никакого грохота боя, лишь отдельные выстрелы. Совсем не гром войны. Но потом, перед самым восходом солнца, появились боевые самолеты.

Они возникли совершенно неожиданно. Это была Gruppe II/LG 2 майора Шпильфогеля, которая поднялась в небо в Альтзиделе, как и было приказано. Вскоре они стали кружить над пограничной рекой, сердито жужжа, как потревоженные осы. Они выглядели необычно старомодными, эти бипланы Хеншеля с толстыми округлыми радиальными моторами и пилотами, сидящими «голыми и бесстыжими» в своих открытых кабинах. Не было

² Боевой состав люфтваффе на 1 сентября 1939 года против Польши см. приложение 1.

никакой брони. В штурмовике, как прозвали эти истребители-бомбардировщики, пилот сидел, как и в старые дни, лицом к лицу с врагом.

По ту сторону границы ведущий 1-й эскадрильи капитан Отто Вейсс опознал свою цель: деревню Панки (или Пржиштайн), где окопались поляки. Подав сигнал коллегам поднятой рукой, он устремился в атаку.

Так упали первые бомбы на Южном фронте, перед 10-й армией. Это были легкие «фламбос» (как их называли) с взрывателями ударного действия, которые с глухим звуком срабатывали при ударе. От их взрывов все загоралось, окутываясь дымом и пламенем.

Налет можно было наблюдать с генеральского командного пункта, и его повторила 2-я эскадрилья штурмовиков под командой старшего лейтенанта Адольфа Галланда, который позднее станет известным лидером истребителей. Другие самолеты вспыхивали пулеметными очередями над верхушками деревьев, осыпая поляков пулями.

В это время враг стал налаживать оборону, и заговорило какое-то зенитное орудие поляков, к которому присоединилось стрелковое оружие. Стрельба разгорелась до предела и продолжалась еще долго после того, как улетели «хеншели».

Это утреннее нападение на деревню Панки 1 сентября стало первым примером прямой поддержки наземных войск силами люфтваффе во Второй мировой войне. В тот вечер в докладе Верховного командования вооруженных сил в части оценки вклада люфтваффе в ход дневных боев говорилось: «Кроме того, продвижение армии было эффективно поддержано несколькими Geschwader боевых самолетов».

«Несколько Geschwader»... За этой фразой стоят несколько сот самолетов, поскольку в начале войны обычно Geschwader из трех Gruppen включала в себя от девяноста до ста боевых машин. А на самом деле противника атаковала лишь одна Gruppe, то есть тридцать шесть бипланов майора Шпильфогеля II/LG 2!

И они сделали свое дело. В течение десяти дней они сопровождали XIV армейский корпус, продвигавшийся на Варшаву и Вислу, атакуя врага каждый раз, когда танки и моторизованная пехота наталкивались на ожесточенное сопротивление. В конце, в ходе обходных маневров в районе Радома и на Бзуре, они совершали до десяти вылетов в день.

Но для поддержки армии 1 сентября Рихтгофен сумел собрать одну-единственную Gruppe «хейнкелей» и две из его четырех Stuka Gruppen. А что же случилось с остальными двумя? Генерал с раздражением перечитывал вчерашний приказ, который в самый канун начала наступления лишил его половины и так недостаточной мощи пикирующих бомбардировщиков. Вместе с другими соединениями бомбардировочной авиации 2-й авиадивизии их было решено бросить против краковского и других аэродромов противника за линией фронта. Ему это представлялось большой ошибкой. Была ли какая-то иная задача, более ценная, чем поддержка армии, для которой авиация пробивает бреши во вражеских укреплениях?

Неделями германская пропаганда превозносила несокрушимую мощь и ударную силу люфтваффе. Но у начальника ее Генерального штаба генерал-лейтенанта Иешоннека были другие количественные данные. Они ему причиняли головную боль. На бумаге так много подразделений метались туда-сюда, что, если только не обескровить Западный фронт, для Польской операции он мог с натяжкой набрать 900 бомбоносителей, а скорее всего, 800, потому что всегда надо вычитать 10 процентов самолетов, которые по той или иной причине выйдут из строя.

Иешоннек хорошо знал, что если победы не достичь путем численного перевеса, то разницу можно восполнить за счет планирования и тактики. Другими словами, имеющиеся силы нельзя распылять, имея одну Gruppe здесь, а эскадрилью там (что в точности и происходило в данный момент). Должна быть четко определена основная точка приложения сил

люфтваффе, если не против одиночного объекта, так хотя бы против группы подобных объектов.

После долгих дискуссий среди командования был составлен приказ о преимущественности операций люфтваффе. Первым и самым важным считалось уничтожение вражеской авиации.

Согласно последним данным разведки, поляки обладали более чем 900 боевыми самолетами первой линии, включая примерно 150 бомбардировщиков, 315 истребителей, 325 самолетов-разведчиков плюс 50 морских и более 100 самолетов связи. Конечно, количественно, а также и качественно их авиация была на ступень ниже германской. И если ей не уделить должного внимания, то польская авиация имела бы возможность нанести серьезный ущерб. Она могла мешать воздушным атакам, бомбить германскую армию и даже сбрасывать бомбы на германской территории.

«Решение в воздухе должно считаться важнее решения на земле» – так заявил итальянец Дуэ³ в своем анализе будущей воздушной войны. И германское люфтваффе придерживалось этой доктрины. Его основной целью должно быть полное господство в небе над Польшей.

Вторым по значимости было «сотрудничество с армией и флотом» всякий раз, когда это относилось к решающим операциям. В этом случае косвенная поддержка в форме воздушных налетов на войска и коммуникации противника была приоритетной по отношению к прямому участию «хеншелей» в наземных операциях.

Во время перерывов в боях большое значение придавалось «налетам на источники вражеской боевой мощи», то есть на центры военной индустрии в глубине страны.

С незначительными отклонениями люфтваффе сохраняло этот порядок приоритетности в течение всей войны. Его важность в ходе тридцатидневной Польской кампании благодаря превосходству германского оружия не была так заметна. Но позднее от его применения – или неприменения – зависел победный или плачевный исход сражения.

И так вышло, что Рихтгофен, командующий войсками прямой поддержки, оказался без 4-го воздушного флота со столькими «Штуками». Если бы армия запросила массивную поддержку со стороны авиации, пришлось бы ждать в лучшем случае до полудня.

В то утро у люфтваффе была более важная задача. Бомбардировщики и пикировщики предприняли затяжную атаку на вражеские аэродромы – ангары и взлетные полосы, районы рассредоточения самолетов и периферийные авиационные мастерские. Они наносили удары по польской авиации в каждое уязвимое место. Основной удар пришелся по Кракову – цели, которая вообще-то не намечалась. Но далее на север соединения либо не обнаружили своих целей, либо из-за плохой погоды до взлета были переориентированы на юг.

Над Краковом небо прояснилось, и ранняя разведка обнаружила, что аэродром занят. Со своей базы в Лангенау в Силезии взлетело шестьдесят «Хейнкелей-111», включая Gruppen I и III из KG 4. В действительности KG 4 состояла из Geschwader из состава 4-го воздушного флота, оснащенной обычными бомбардировщиками среднего радиуса действия. Кроме этого, были «Do-17E» или «Do-17Z».

Старший лейтенант Эверс, командовавший III Gruppe, для лучшей защиты от вражеских истребителей приказал своим пилотам лететь плотным строем. Но на высоте 4000 метров поляков не было видно, и двухмоторным истребителям сопровождения I/ZG 76 было нечего делать. После сорокапятиминутного полета бомбардировщики оказались над целью. Хотя Краков закрывала легкая дымка, его было легко узнать, и спустя несколько секунд вниз полетели бомбы... сорок восемь тонн, и все попали в цель.

³ Генерал Джулио Дуэ (1869–1930) еще в 1921 году в своей книге «Воздушная мощь» отстаивал спорное утверждение о достижении победы над врагом главным образом с помощью воздушных налетов.

Затем последовала атака пикирующих бомбардировщиков «Штука» из I/StG 2 под командой майора Оскара Динорта на ангары и посадочные полосы, после чего две Gruppen бомбардировщиков из KG 77 уже не могли промахнуться мимо целей, которые были охвачены пожарами и окутаны дымом. Правда, по этой же причине ухудшилась видимость, поэтому, когда настала очередь вступить в бой III Gruppe, ее лидер, полковник Вольфганг фон Штуттерхайм приказал вести бомбежку на малой высоте. Пролетая над аэродромом на высоте каких-то 50 метров, «летающие карандаши» Дорнье выкладывали бомбы по 50 килограммов рядами вдоль взлетной полосы, а секунды спустя они взрывались в бетоне.

Когда самолеты KG 77 вернулись в Бриг, на очень многих из них были видны повреждения – но не от зенитного огня противника, не говоря об истребителях, а от осколков собственных бомб, взлетающих вверх после взрыва.

Кроме Кракова «Штуки» совершили налеты на аэродромы в Катовице и Вадовице, а в это время бомбардировщики II/KG 77 атаковали Кросно и Модеровку. Позже, когда небо прояснилось, пилоты KG 77 вновь были посланы на Радом, Лодзь, Скерневице, Томашов, Кельче и Ченстохов. «He-111P» из II/KG 4 подполковника Эрдмана пролетели расстояние 300 миль сквозь зону плохой погоды через Словакию прямо до Лемберга (Львова), где сбросили 22 тонны бомб на взлетные полосы и ангары.

Везде германские бомбардировщики стремились нанести нокаутирующий удар своему главному противнику – польской авиации. Но состоялся ли где-нибудь этот удар? Да, взлетные полосы были испещрены воронками от разрывов бомб. Ангары раскалывались на части под действием мощной взрывчатки, склады были объаты пламенем; и везде, поодиночке или группами, стояли обгоревшие остовы самолетов, уничтоженных на земле.

Несмотря на все это, оставалось чувство неудовлетворенности, которое возрастало по мере прошествия времени. Возникал вопрос: что произошло с польской авиацией? Ее отсутствие было совершенно неожиданным. Даже допуская, что немцы имели преимущество внезапности, а наземная система обороны понесла тяжелые удары. Но наверняка поляки могли бы противопоставить хоть какое-то сопротивление в небе, могли бы выслать хотя бы несколько истребителей против немецких бомбардировщиков? Предполагалось, что так и будет, и немцы смогли бы продемонстрировать свое превосходство и достичь окончательного решения.

Но как было на самом деле, можно узнать из сводки командования вооруженных сил: «Люфтваффе завоевало господство в воздухе над всей зоной боевых действий над Польшей...»

Это было не совсем так. В нескольких местах немногие польские истребители атаковали германские бомбардировщики и были отогнаны. А кроме этого польская авиация не навязывала бой, а, наоборот, избегала столкновений. Возникает вопрос: почему? Была ли она слабее, чем предполагалось? Или она отошла на специально замаскированные аэродромы и готовится к контратаке? Позднее станет видно, насколько серьезно высшее командование люфтваффе рассматривало эту опасность.

На командном пункте Рихтгофена рядом с линией фронта в утренние часы время шло медленно. Он и его штаб терпеливо ожидали, когда рассеется туман, чтобы послать в небо «Штуки». Они также ждали сообщений с фронта и запросов об авиационной поддержке при наступлении XIV армейского корпуса. Они ожидали сигналов о вражеском сопротивлении, которое требовалось сломить точными воздушными ударами. Но ничего такого не произошло. Казалось, армия забыла о существовании люфтваффе. А может быть, высшее командование не имело точной картины происходящего?

Имея за плечами испанский опыт, Рихтгофен хорошо знал, что надо делать. Он разослал своих офицеров связи на автомобилях с радиостанциями или, по крайней мере, с портативными рациями к линии фронта. В этом случае запросы о воздушной поддержке

поступили бы к нему напрямую, минуя требующую время цепочку от армейской дивизии к армейскому корпусу и назад из 4-го воздушного флота в соответствующую воздушную дивизию.

В системе, унаследованной из Испании, было еще одно большое преимущество. Наземные войска, встречая сопротивление, нуждаются в артиллерийской или воздушной поддержке, и молодые офицеры люфтваффе, им приданные, могли бы лучше всего решить, будет ли эффективна помощь с воздуха. Достаточно ли видимость? Можно ли будет обнаружить противника с воздуха? Какого типа самолеты лучше всего подойдут для налета: горизонтальные бомбардировщики, пикирующие или штурмовики? Эти вопросы и могли решить офицеры авиации.

Но утром 1 сентября эта система еще не действовала. Цели для боевых самолетов выбирались бессистемно. «Штуки» из I/StG 76 капитана Вальтера Зигеля вылетели рано утром для атаки укреплений в Велуне, Gruppe из StG 77 была послана 2-й авиадивизией против оборонительных укреплений в Любинице-23. Вот и все.

Наконец, Рихтгофену надоело ждать, и в 11.00 он приказал приготовить свой «физелер-шторх». Взобравшись в него, он взлетел с картофельного поля неподалеку от своего командного пункта, захватив с собой только карту и полевую рацию, чтобы лично осмотреть поле боя. И он увидел, что немцы идут в атаку из деревни Панки, вооруженные винтовками, а поляки отвечают им пулеметным огнем. Он увидел, как германские солдаты лежат на земле раненые. Пролетев над полем боя, он охватил взглядом всю картину.

Необдуманно он пролетел прямо над польскими окопами и попал под прицельный огонь пехоты. Пули ударились в фюзеляж и повредили хвост самолета. Топливный бак был изрешечен пулеметным огнем, а горячее брызгало, как из садовой лейки. К счастью, самолет не вспыхнул, и, несмотря на серьезные повреждения, ему удалось вывести самолет из-под обстрела. Потом он сделал широкий круг над фронтом и приземлился как раз вовремя, потому что мотор стал работать с перебоями, а бак практически опустел.

Так что главнокомандующий германской авиацией поддержки чуть не был сбит в первый же день войны. Он был виновен в том, что сам запрещал делать своим пилотам: выполнять бессмысленные полеты на малой высоте над вражескими окопами.

Именно уязвимость низко летящего, тихоходного самолета перед вражеской зенитной артиллерией заставила Рихтгофена несколько лет назад, когда он был руководителем технического бюро люфтваффе, решительно протестовать против идеи пикирующих бомбардировщиков вообще. Он утверждал, что во время войны пике с высоты ниже 2000 метров будет просто самоубийством. Но история сыграла с ним шутку. Когда-то презиравший пикирующие бомбардировщики человек обрел в них самое мощное оружие.

Однако его собственный опыт над польскими окопами, а также донесения, поступающие с фронта, которые говорили о потерях и уроне от интенсивного огня с земли, заставили его отдать новый приказ: «Кроме случаев крайней необходимости, полеты на малой высоте запрещаются!»

Урок первого дня боевых действий был ясен: с польской противовоздушной обороной шутки плохи.

В полдень поступили данные воздушной разведки, которой, правда, мешали плохая видимость и стелющийся туман. Была замечена концентрация польской кавалерии в районе Велуна напротив левого крыла XIV армейского корпуса. Также были обнаружены войска в Дзялосчине на Варте к северу от Ченстохова и в том же районе платформы с солдатами на железной дороге из Здунска. Похоже, тут понадобятся «Штуки».

Штаб I/StG 2 находился в Штайнберге возле Оппельна, откуда открывался изумительный вид на окружающие равнины. Но сегодня никто ими не любовался. Сразу после воз-

вращения Gruppe с утреннего налета на польские аэродромы на базе воцарилось тщательно скрываемое напряжение.

Вдруг зазвонил телефон. Командиру подразделения, майору Оскару Динорту, хорошо известному летчику по мирному времени, звонил командир Geschwader полковник Байер.

– Они поступили, Динорт! – проговорил он. – Поступили новые приказы. Давай сразу сюда!

На аэродроме Нидер-Эльгут у подножия Штайнберга выводили «Штуки» из укрытий и заводили моторы. Инструктаж в штабе Geschwader был краток. Тридцать «Ju-87В» со своими характерными изогнутыми крыльями и жестким, похожим на ходули шасси стояли в ожидании приказа на старт. В 12.50 они взлетели и направились на восток.

Под ними проносились небольшие хутора и отдельные крестьянские поля. Затем появилось что-то более крупное, неразличимое в тумане. По их курсу это мог быть только Велун. Майор Динорт отложил карту в сторону и посмотрел вниз в поисках характерных деталей. С земли поднимались клубы черного дыма, а в городе по соседству с шоссе бушевали пожары. Ага, вот она – дорога! По ней на подходе к городу, крошечная, как червь, но безошибочно опознаваемая, двигалась вражеская колонна.

Динорт положил руль налево. Быстро оглянулся назад, чтобы убедиться, что эскадрилья приняла боевое построение, а потом сосредоточился только на цели. И пока он занимался этим, руки его автоматически выполняли так часто отработывавшиеся движения: закрыть заслонку радиатора; выключить компрессор воздуха; отклониться влево; установить угол пике 70 градусов; скорость: 220... 250... 300 миль в час; включить воздушные тормоза – раздается невыносимый скрежет.

С каждой секундой цель росла в размерах. Вдруг она перестала быть каким-то безличным червем, ползущим по карте, а превратилась в живую колонну из автомашин, людей и лошадей. Да, лошадей и польских всадников. «Штуки» против кавалерии... это похоже на сражение между двумя столетиями.

Все на дороге пришло в дикое замешательство. Всадники пытались умчаться в поле. Динорт сосредоточился на дороге, целясь в скопление техники. На высоте 1000 метров он нажал на кнопку сброса бомб на штурвале. Пока бомбы вылетали из самолета, корпус машины вдруг задрожал. Пилот стал резко набирать высоту, стремясь уйти из-под огня вражеской зенитной артиллерии. Потом посмотрел вниз. Бомба упала рядом с дорогой. Вверх летели обломки дерева, и к небесам поднимался поток черного дыма. В это время другие «юнкерсы» пикировали на свои цели.

Это происходило тридцать раз. Сбросив бомбы, летчики круто взмывали вверх, маневрируя между коралловыми полосами ярко-красных разрывов зенитных снарядов. Потом они сгруппировались над городом для новой атаки. Второй целью являлся северный выезд из города Велуна. Динорт заметил крупное крестьянское хозяйство, которое, похоже, использовалось для размещения польского штаба. Вокруг него всюду роились солдаты. А на большом дворе собирались войска.

На этот раз штабное звено шло в атаку единым строем. Лишь на высоте 1000 метров они стали опрокидываться, идя с ревом до высоты 800 метров, и тут сбросили бомбы. Через несколько секунд густой дым и пламя скрыли от взгляда трагические последствия неравного боя.

Но на этом все еще не кончилось. Те же цели были вновь атакованы Gruppe I из StG 77 – Geschwader полковника Шварцкопфа, известного как отец «Штуки». А когда поступило сообщение о новых передвижениях войск в районе Велуна, бомбардировочной группе I/KG 77 под командой майора Балька было приказано продолжать бомбежку до полного уничтожения противника.

За несколько часов девяносто пикирующих и горизонтальных бомбардировщиков сбросили бомбы на скопление частей польской кавалерийской бригады. После этого она перестала существовать как боевая единица. Ее остатки в беспорядке бежали на восток. В тот вечер они сформировали отдельные узлы сопротивления вдали от места воздушного налета. И в тот же вечер важный стратегический пункт среди польских пограничных укреплений перешел в руки немцев.

Этими действиями люфтваффе однозначно сыграло решающую роль в наземном сражении. Удивительно, но оно сделало это в первый день боевых действий, то есть в тот момент, когда его главной задачей было подавление польской авиации. Поэтому ряд соединений теперь уже мог заняться своей второй задачей: поддержкой армии и флота.

Генерал авиации Кессельринг, главнокомандующий силами люфтваффе на севере, предыдущим вечером уже нарушил порядок приоритетности. Отдав в распоряжение командира KG 1 полковника Ульриха Кесслера в Кольберге две дополнительные Gruppen пикирующих бомбардировщиков, он на следующий день послал эту усиленную «Kessler Geschwader» в атаку на польские портовые сооружения, военные корабли и береговые батареи в районе Данцигского залива, Гдингена, Окшофта и полуострова Хела.

Плотный утренний туман 1 сентября помешал организовать массированный налет, и только I/KG 1 удалось взлететь в 6.00 и совершить налет на польскую военно-морскую базу в Путциг-Рахмель.

К обеду туман над Померанией и Восточной Пруссией частично рассеялся, а после полудня все двадцать Gruppen бомбардировщиков и двухмоторных истребителей 1-го воздушного флота были в воздухе, как бы стараясь наверстать упущенное. I/KG 152 бомбила позиции противозвоздушной обороны и склады горючего на аэродроме в Торуне. II/KG 26 добилась нескольких прямых попаданий в здания и железнодорожные сооружения в Позен-Лювице. I/KG 53 атаковала взлетную полосу и ангары в Гнезно, а в это время II/KG 3 – одна из немногих Gruppen, вылетевших сегодня утром, – поразила арсенал к югу от Грауденца.

В конце дня I/KG 1 совершила еще один боевой вылет на Торунь, а KG 2 бомбила Плоцк, Лиду и Бяла-Подляска. Что касается соединения из 120 «Ju-87 Штука» 1-й авиадивизии – две Gruppen из StG 2, IV/LG 1 и эскадрилья 4/186 морских «Штук» (предназначавшихся на авианосец «Graf Zeppelin»), то им выпала особая миссия по нанесению ударов по морским базам на побережье Данцигского залива.

Несмотря на то что эти операции охватывали всю Северную Польшу, не было упущено из виду, что главной целью люфтваффе является сама Варшава. Как пожелал Геринг, столица была обречена на массированную атаку всей бомбардировочной авиацией обоих Luftflotten после полудня в первый день войны – так называемая операция «Seaside». Ему уже пришлось отложить ее ранним утром по причине плохой погоды.

В действительности Варшава была не только политическим и военным центром Польши, а также центром коммуникаций. Она была и центром авиационной промышленности, обладая многочисленными авиационными и моторными заводами. Если уж наносить смертельный удар по польской авиации, то наносить его надо наверняка здесь.

Как прелюдия к операции, «Хейнкели-111» из состава II/LG взлетели со своей базы в Повундене в Восточной Пруссии для проведения утреннего налета на аэродром Варшава – Окече. Хотя видимость земли была крайне плохой, немало бомб попало в ангары заводов государственной компании PZL, где выпускались истребители и бомбардировщики.

Последовал долгий перерыв в ожидании, пока погода улучшится. Операция KG 27 откладывалась с часу на час. Наконец, в 13.25 Берлин отдал приказ. Geschwader, все еще базировавшаяся на домашних аэродромах в Дельменхорсте, Вунсдорфе и Ганновер – Лангенхагене в Северной Германии, предстояло преодолеть немалый путь – целых 470 миль до

цели! Лишь после этого налета ее переводят из 2-го воздушного флота «Север» в 1-й воздушный флот «Восток».

В 17.30 три Группы «Хейнкелей-111Р» достигли Варшавы. Столица получила небольшую передышку. Несколько минут назад LG 1 из Восточной Пруссии вновь бомбила Варшава – Окече и два других аэродрома: Готцлав и Мокотов, а в это время Группе пикирующих бомбардировщиков из I/StG 1, ведомая капитаном Вернером Гоццелем, наносила точные удары по радиостанциям в Бабиче и Лачи, откуда посылались польской армии кодированные распоряжения.

На этот раз произошло долгожданное событие. Наконец-то к обороне подключилась польская авиация. Над центром Варшавы произошли первые воздушные бои Второй мировой войны. Две эскадрильи из примерно тридцати истребителей типа «PZL-11с», известные как соединение «преследования» полковника авиации С. Павликовского, вступили в бой с двухмоторными «Me-110» из I/LG 1, которые входили в эскорт германских бомбардировщиков. Эту Группу возглавлял капитан Шлейф, потому что ее командир майор Грабман утром был ранен в перестрелке с одиноким польским истребителем.

Шлейф заметил далеко внизу самолеты противника, набиравшие высоту перед боем, и полетел за ними в пологом пике. Но поляки умело ускользнули от атаки. Казалось, жертвой внезапности стал «мессершмит». Он, вероятно получив повреждения, попытался улизнуть. И немедленно к нему в хвост пристроился польский истребитель. Но эта псевдожертва всего лишь заманивала лису к гончим собакам. На расстоянии 80 метров Шлейф, видя, что вражеский самолет полностью уместается в его прицел, произвел залп из всех орудий, и «PZL» рухнул вниз.

«Мессершмиты» повторили этот прием четыре раза. Пока один из них играл роль подбитой утки, другие искали свой шанс в засаде. В результате – пять сбитых самолетов за несколько минут. После этого поляки покинули поле боя, а «Me-110» в самый раз пора было сделать то же самое и возвратиться на базу.

Спустя два дня, 3 сентября, состоялось второе воздушное сражение над Варшавой. Опять около тридцати самолетов «PZL-11с» вступили в бой, и вновь I/LG 1 сбивла пять самолетов, потеряв только один свой. Впоследствии, сбив в общей сложности двадцать машин противника, она стала самым результативным немецким авиасоединением в Польской кампании.

1 сентября к 18.00 на зону боевых действий 1-го воздушного флота опустился такой густой туман, что применение авиации стало невозможным. Генерал Кессельринг в своей штаб-квартире вместе с офицерами в Хеннингсхольме под Штеттином занялся подведением итогов.

Невзирая на задержки, вызванные непогодой, в первый день боевых действий было совершено тридцать групповых боевых вылетов. Из них семнадцать было нацелено на наземные сооружения вражеской авиации: аэродромы, ангары и заводы. Восемь вылетов проведено для поддержки операций сухопутных войск, а пять – против морских целей. На земле было уничтожено около тридцати самолетов и еще девять – в воздухе. В ходе этих операций было потеряно четырнадцать германских самолетов, главным образом из-за примечательной точности польской зенитной артиллерии. С другой стороны не произошло никаких реальных воздушных сражений. Поляки их просто избегали. В заключение Кессельринг писал:

«1-й воздушный флот господствует над зоной боевых действий, – но при этом добавляет: – В большой степени вражеская авиация остается незаметной».

Последнее заявление хорошо совпадает с тем, с чем встретился на юге 4-й воздушный флот. Головная боль, которую причиняли эти доклады командованию люфтваффе в Берлине, отражается в приказе, вышедшем 2 сентября. Фразы повторялись и были достаточно резки:

«1-й и 4-й воздушные флоты будут 2.09 продолжать боевые действия против вражеской авиации... Особое внимание необходимо уделить авиабазам, прилегающим к Варшаве, Деблину и Познани... Главнокомандующий приказывает установить местонахождение польских бомбардировщиков и для этой цели вести авиаразведку с самого раннего утра... В ожидании обнаружения вражеских бомбардировщиков наши соединения бомбардировщиков должны оставаться на аэродромах в готовности нанести немедленный удар».

Германское люфтваффе должно было дожидаться своего соперника. Появятся ли польские бомбардировщики? Нанесут ли они ответный удар во второй день войны?

Geschwader летела высоко в небе над Южной Польшей, в плотном строю держа курс на восток. Внутри больших клиньев Gruppen летели более мелкие эскадрильи, и все так четко выдерживали свое место, что, казалось, самолеты летят на параде. Четырьмя километрами ниже, слегка дребезжа иллюминаторами от монотонного рева моторов, летели восемьдесят восемь бомбардировщиков. На острие армады в штабном звене летел полковник Мартин Фебиг. Утром 2 сентября он сам вел Geschwader. Это была KG 4, известная как Geschwader «генерала Вевера» по имени первого начальника Генерального штаба, разбившегося в 1936 году.

Пока восемьдесят восемь «хейнкелей» летели, не встречая сопротивления, их экипажи бесполезно шарили взглядами небо в поисках противника. Все, что они могли увидеть, это «Me-110» эскорта, временами поблескивавшие на солнце. Их была всего лишь одна эскадрилья: все, что 2-я авиадивизия сочла необходимым выделить.

Группа целей KG 4 – № 1015/1018 – находилась возле пересечения дорог у Деблина на Висле в 55 милях к югу от Варшавы. Там располагалось не менее трех аэродромов, которых не коснулись вчерашние бои.

Вскоре после 10.00 пилоты увидели сверкающую полосу реки, и Gruppe раскололась. И тут же разразился шквал разрывов зенитных снарядов. Он был плотным, но низким: снаряды рвались примерно на 300 метров ниже бомбардировщиков.

«Хейнкели» ринулись в атаку. Как и вчера над Краковом, Катовице, Кельче, Радомом и Лодзью, бомбы рвались в линию вдоль взлетной полосы, взметая вверх фонтаны обломков, а из искореженных ангаров вырывались грибы оранжевого дыма.

Вскоре после этой атаки звено из четырех «Me-110» круто устремилось вниз. Они усмотрели на краю аэродрома несколько самолетов, которых минули бомбы.

Лейтенант Хельмут Лент, ставший позднее одним из наиболее умелых пилотов ночной истребительной авиации, нацелился на одну из больших машин. Своим прочным фюзеляжем и удлиненным носом та напоминала германский пикировщик «Штука». В 100 метрах от вражеской машины он выстрелил залпом из своих четырех пулеметов, и через несколько секунд польский самолет пылал, как факел. Отлетев от этой цели, Лент развернулся и спикировал на следующую жертву. Когда через несколько минут он взмыл вверх, чтобы нагнать свою группу, внизу на земле остались гореть обломки одиннадцати польских самолетов.

В течение утра 2 сентября аэродром Деблина постигла та же участь, что и десятки других. А налеты не прекращались. По наземным сооружениям польской авиации наносился удар за ударом, поскольку сами самолеты в воздухе не появлялись. И как только на земле обнаруживались самолеты, тут же на их уничтожение посылались бомбардировочная авиация.

С приближением дня росло напряжение в штаб-квартире. Штабные и боевые офицеры в штабе 2-й авиадивизии генерал-майора Лерцера и 4-го воздушного флота генерала авиации Лера часами ожидали донесений о противнике, пока пилоты одномоторных и двухмоторных истребителей сидели в кабинах, готовые вылететь на перехват. Но они ждали напрасно, потому что поляки так и не появились.

Поступило несколько сообщений о разрозненных польских атаках звеньями в два-три истребителя на германские бомбардировщики. Через границу сумел проникнуть одинокий самолет-разведчик и сбросил несколько бомб (ни одна не разорвалась) на Пайскретшам к северу от Гляйвица. Ровно в полдень доложили, что поляки ведут наблюдение с воздуха над своей территорией: в небо подняты воздушные посты, которые сообщают по радио о приближении германских бомбардировщиков.

Всего лишь несколько истребителей и разведчиков – и ни одного бомбардировщика! Эскадрилья польской бригады бомбардировщиков с ее современными двухмоторными «PZL-37 Elks» (лось) как сквозь землю провалились.

Напряжение стало спадать. Укрепилось мнение – и оно скоро было официально подтверждено за рубежом, – что польские военно-воздушные силы были уничтожены на земле в ходе первых мощных ударов по авиабазам. В отчете вооруженных сил от 2 сентября 1939 года говорится:

«Все самолеты, находившиеся в ангарах и на открытом воздухе, были сожжены. Из этого можно заключить, что польской авиации был нанесен смертельный удар. Германское люфтваффе завоевало неоспоримое превосходство в небе над всей Польшей».

К совершенно иному выводу пришел польский майор Ф. Калиновский, в то время бывший летчиком в бригаде бомбардировщиков полковника В. Геллера, а потом ставший командиром крыла в Королевских ВВС.

«Германское люфтваффе, – сообщал он, – делало именно то, что мы и ожидали. Оно атаковало наши аэродромы и пыталось уничтожить нашу авиацию на земле. В ретроспективе выглядит наивным вера немцев, что в предшествовавший период высокой политической напряженности, видя их явно агрессивные устремления, мы оставим свои самолеты на базах мирного времени. Дело в том, что к 31 августа на них не осталось ни одного пригодного к полетам самолета. За предыдущие сорок восемь часов все мы переместились на запасные аэродромы. И в результате начальный воздушный удар немцев совершенно не достиг цели...»

Калиновский добавляет, что все уничтоженные германскими бомбами и пушками самолеты в ангарах или на открытом воздухе были либо устаревшими, либо непригодными к бою; тогда как 400 боеспособных самолетов – 160 истребителей, 88 бомбардировщиков, 150 разведчиков и вспомогательных самолетов – в первую неделю кампании проявили свое мужество против величайшей авиатехнической мощи.⁴

А каковы факты? После полудня 2 сентября 1-я и 2-я эскадрильи ZG 76, барражируя в небе над Лодзью, схватились с польскими истребителями. В ожесточенном бою лейтенант Лент и старший лейтенант Нагель сбили два «PZL-11с», но и немцы потеряли три «Me-110».

На следующий день эскадрилья «Армии Лодзи» снова добились успеха, сбив несколько германских самолетов-разведчиков. Но 4 сентября их обуздали. Эскадрилья I/ZG 2 под командой старшего лейтенанта фон Руна завязала новый бой над Лодзью. Для Gruppe «Me-109D» устаревшие, с загнутыми вверх крыльями самолеты «PZL» не могли быть равным соперником. Одиннадцать «PZL-37» рухнули вниз, охваченные пламенем, или, получив тяжелые повреждения, были вынуждены совершить аварийное приземление. Кроме этого, «мессершмиты» уничтожили в воздухе один бомбардировщик «лось», а еще три «PZL-37» на земле.

Но теперь, преодолев начальное замешательство, польская бригада бомбардировщиков дала о себе знать. Застав оборону врасплох, ее эскадрильи провели несколько налетов на авангард германских бронетанковых войск. 2 сентября во второй половине дня XIV армейский корпус, наступая из Восточной Пруссии на Грауденц, обратился с призывом подверг-

⁴ Справка о количественном составе польской авиации дается в приложении 3.

нуть бомбежке аэродром в Страсбурге (Польша). Оттуда бомбардировщики и истребители противника неоднократно совершали налеты на немецкую пехоту.

На следующий день 1-я и 4-я танковые дивизии, продвигавшиеся впереди 10-й армии, на подступах к Радомско понесли тяжелые потери от ударов противника с воздуха, а потому обратились за помощью к люфтваффе. Однако после этого польская активность в небе уменьшилась. Германское продвижение вперед было слишком быстрым и глубоким, а удары люфтваффе по коммуникациям и базам снабжения оказались слишком опустошительными.

«Поворотным пунктом стало 8 сентября, – докладывает Калиновский. – Ситуация со снабжением становилась безнадежной. Все больше и больше наших самолетов выходило из строя. Не было запасных частей. Всего лишь несколько бомбардировщиков продолжало летать до 16-го... 17-го оставшиеся пригодные к бою самолеты получили приказ улетать в Румынию».

Так закончились попытки польских военно-воздушных сил защитить свою страну. К началу второй недели они практически перестали существовать.

В своем материале в многотомной работе, созданной институтом генерала Сикорского в Лондоне, где дается анализ причин падения Польши, полковник Литынский писал, что наихудшим последствием начальных германских атак на аэродромы, грунтовые и железные дороги стало нарушение связи: «Уже на второй день вышли из строя телефонные и телеграфные средства. С докладами и приказами сложилась жуткая ситуация. Если они вообще достигали своих адресатов, то шли не тем путем, а текст часто оказывался совершенно искаженным. И, как результат, с самого начала военное командование практически отсутствовало».

Все это было достигнуто первыми атаками германской авиации. Уничтожение ангаров и взлетных полос ничего не дало. И руководители люфтваффе это скоро поняли. Когда через несколько дней войска достигли первых аэродромов, ранее бомбившихся, заявления специалистов разведки были примечательно скромными. В отчете разведывательной комиссии говорится, что бомбы на ангары были сброшены впустую. Все уничтоженные на земле самолеты были из числа тренировочных, а все воронки можно почти немедленно выровнять. Что касается налетов на авиазаводы, то от этого было больше вреда, чем пользы, потому что теперь немцы уже не могли их использовать в своих целях.

Конечно, этот доклад держался в строгом секрете. Общество находилось в полном неведении. Сообщалось лишь о непрекращающихся налетах бомбардировочной авиации, о несравнимой мощи люфтваффе, а более всего о наводящих ужас атаках пикирующих бомбардировщиков.

Глава 2 РОЖДЕНИЕ «ШТУКИ»

Без танков на земле и «Штук» в небе гитлеровский блицкриг в начале Второй мировой войны был бы невымыслим. Снова и снова решающие удары наносили пикирующие бомбардировщики «Ju-87B».

Утром 3 сентября одиннадцать этих машин преодолели сильный зенитный огонь и спикировали на морскую базу в Хела. Они предназначались для авианосной эскадрильи 4/186 и своей целью выбрали самый современный польский военный корабль – минный заградитель «Gryf». После прямого попадания в четвертьдек и нескольких взрывов рядом с корпусом корабль сорвало с причала. Но он остался на плаву.

После обеда они вернулись опять и под звуки своих сирен (прозванных «иерихонскими трубами») стали пикировать сквозь ад зенитного огня. Один «Ju-87» был сбит; два старших сержанта, Чупрна и Мейнхард, разбились насмерть. Но их коллеги продолжали наносить точные бомбовые удары. Старший лейтенант Руммель и лейтенант Лион точно поразили 1540-тонный эсминец «Wichg» в носовой части и в центре. На борту «Gryf» полубак был разнесен на клочки, на воздух взлетел артиллерийский погреб. Окончательно добила корабль на бреющем полете эскадрилья 3/706 под командой капитана Штайна. Пылая и круто накренившись, корабль затонул на мелководье.

И прежде всего, именно «Штуки» проложили путь для германских танков и пехоты и сделали победу возможной. Но как, можно задать вопрос, они оказались на поле боя?

Возникновение и развитие немецкого пикирующего бомбардировщика неотделимо связано с именем одного человека: Эрнста Удета. Того самого Удета, который, сбив шестьдесят два самолета противника, был самым успешным, после Манфреда фон Рихтгофена, германским летчиком-истребителем Первой мировой войны. Человека, которого союзники, несмотря на свое полное превосходство над германской авиацией, не смогли удержать на земле, который сам снаряжал свой летательный аппарат и в глубокой тайне продолжал летать. Человека, который стал «святым покровителем» мастеров высшего пилотажа, чья захватывающая дух аэробатика чуть ли не «на палубе» возбуждала тысячи зрителей. Человека интереснейшей жизни, пережившего десяток аварий. Человека навязчивой идеи.

27 сентября 1933 года на заводском аэродроме в Кертис-Райт, Буффало, США, Удет испытывал сенсационный самолет – «кертис-хоук». Для него это не было новинкой. Два года назад он уже использовал этот прочный биплан для демонстрации головокружительных трюков перед аплодирующей публикой на авиационном шоу в Кливленде, штат Огайо. Он позволял своей машине камнем падать вниз, не долетая до нее несколько десятков метров, а затем тут же взмывал в небо.

С первого момента он пришел в возбуждение от этого самолета. Если бы у него был такой, какие бы демонстрации он устроил дома!

И вот он занят испытанием двух таких самолетов. Не только этот, но и другой – он их может купить! Он все еще не может поверить этому. Власти США наверняка в последний момент откажут ему в экспортной лицензии. Самое главное, эти машины с их летными характеристиками имеют военный потенциал. Можно, например, использовать их для пике с большой высоты на военный корабль и потопить его единственной бомбой. Удет не мог себе представить, что американское министерство обороны не задумывалось о подобном, и это было единственной причиной, по которой он получает разрешение.

Но помимо этого, существовал и финансовый вопрос. Два самолета вместе стоили не так дешево – свыше 30 000 долларов. И хотя Удет зарабатывал немало денег, все они утекали сквозь пальцы. Где же взять нужную сумму?

Ответ был следующим: от политической революции в Германии. Только что к власти пришли национал-социалисты, а Герман Геринг, сам летчик-истребитель в Первую мировую войну, был назначен Гитлером комиссаром авиации рейха.

Геринг мечтал в секрете создать новое люфтваффе. К нему примкнули многие бывшие пилоты, отказавшись от добытых с большим трудом рабочих мест на гражданской службе. Но не Удет. В то время Геринг мог предложить только работу в офисе, а Удет хотел летать.

Геринг не сдавался. Как только он узнал о необычных идеях Удета о пикирующих бомбардировщиках, он увидел в этом шанс использовать народного идола воздухоплавания в этом направлении. Он послал телеграмму: «Удет, купите пару этих „кертис-хоуков“ за свой счет. Мы вам возместим расходы».

Он сказал «мы». Но Удет все еще не верил этому. При встрече с директором компании «Кертис-Райт» он не мог дать прямого ответа.

– Но, господин Удет, деньги уже перечислены в наш банк!

Геринг поставил одно условие. До того как эти самолеты станут абсолютной собственностью Удета, их надо передать в испытательный центр в Рехлине (филиал нового технического управления люфтваффе) для тщательного изучения.

Едва в Рехлине успели распаковать узлы и детали самолетов и собрать их, как в декабре 1933 года из Берлина прибыла комиссия. Удет лично продемонстрировал способности самолета выполнять пики. Четыре раза он набирал высоту, камнем бросался вниз, с трудом выходил из пики и вновь повторял упражнение. Когда все закончилось, он был не в состоянии выбраться из кабины. Многократные пикирования, а еще больше выходы из них отняли у него все силы.

Эрхард Мильх, секретарь Геринга, с удивлением заметил внезапную бледность на лице героя. Если сам Удет не удовлетворен машиной, то кому же она понравится? И в чем вообще смысл этой идеи? Эти пикирования – чушь! Никакой материал не сможет длительное время переносить такие нагрузки, не говоря уже о человеческих существах! И «хоуки» были объявлены совершенно неприемлемыми в качестве основы германской авиации.

Потому Удет получил их назад куда быстрее, чем ожидал. Теперь они в самом деле принадлежали ему, и он снова и снова летал на них. Конституция человека может приспособиться почти ко всему. Летом 1934 года он достиг такого мастерства в вертикальном пикировании, что впервые почувствовал себя готовым показать это на публике. А потом в ходе одного из его последних тренировочных полетов на Темпельхофе во время всегда опасного выхода из пики с ним произошло несчастье. Повинуясь штурвалу, «хоук» вздыбился. Хвост не смог выдержать нагрузку и после дикой вибрации отвалился. Но Удет выжил. Его парашют раскрылся как раз перед тем, как его грузное тело ударилось о землю. И еще раз ему удивительно повезло.

Но идея пикирующих бомбардировщиков продолжала увлекать людей. Офицеры и инженеры в техническом управлении развили ее дальше – на этот раз вопреки громогласным пожеланиям их непосредственных начальников.

Они рассчитали, какого типа конструкция понадобится в случае, если действительно передать авиапромышленности заказ на пикирующий бомбардировщик. Такая машина прежде всего должна быть исключительно прочной, чтобы выдержать многократные перегрузки на растяжение. Она должна быть способной атаковать в почти вертикальной позиции, а скорость ее должна ограничиваться воздушными тормозами до 375 миль в час, то есть пределом, определенным в те времена для материалов и людей.

Настоящей головной болью стал мотор. В 1935 году наибольшая мощность авиационного двигателя составляла около 600 лошадиных сил, и ничего более мощного не предвиделось. С таким двигателем самолет неминуемо будет тихоходным и уязвимым как при подходе к цели, так и при отрыве от нее. Надо учесть и необходимость создать место для второго

члена экипажа, вооруженного пулеметом, чтобы защитить хвост самолета – ту часть, которую будут атаковать вражеские истребители.

В то время как технические детали будущей «Штуки» обретали очертания, самолет все еще был официально запрещен, но его тактические достоинства были признаны новым начальником штаба люфтваффе генерал-лейтенантом Вевером.

Горизонтальные бомбардировщики на большой высоте могли использовать свои бомбы для поражения только площадных целей. Еще не существовали надежные бомбовые прицелы. Однако в случае с пикирующим бомбардировщиком придется нацелить весь самолет, а посему точность должна быть много выше. Предполагалось, что несколько пикировщиков с небольшим количеством бомб смогут достичь лучших результатов, чем Geschwader высоколетящих горизонтальных бомбардировщиков. Этот аргумент перевешивал все. Потому что, когда не хватает сырья, экономика выступает на первый план.

Одним из самых решительных противников «Штуки» был, как ни странно, начальник отдела разработок технического управления майор (в то время) Вольфрам Фрайгер фон Рихтгофен, двоюродный брат знаменитого истребителя-аса. В Берлинской высшей технологической школе он получил степень доктора технических наук, и по статусу ему полагалось поддерживать новые идеи. Но «Штука» возбудила в нем глубочайшее недоверие. Его возражения были следующими: самолет будет слишком медленным и громоздким; точное прицеливание будет возможно лишь при пикировании ниже 1000 метров – и этим все кончится. На этой высоте зенитки его собьют, как стаю воробьев, не говоря уже о вражеских истребителях!

И тем не менее во многом благодаря техническому управлению уже в январе 1935 года промышленности был направлен заказ на самолет, хотя Рихтгофен был все еще на своем месте. При этом даже возникло соперничество, в котором приняли участие фирмы «Арадо», «Блом и Восс», «Хейнкель» и «Юнкерс». И тут фирма «Юнкерс» имела явное преимущество. То, чего хотело люфтваффе, было уже воплощено в чертежах ее главного инженера Польмана в 1933 году. Именно «Ju-87» отвечал всем нынешним военно-техническим требованиям. Первый образец можно было начать строить хоть сейчас.

У «юнкерса» также было преимущество в наличии многих лет свежего опыта. Еще до 1930 года у фирмы было отделение в Мальме, Швеция, где был построен «K-47» – двухместный истребитель с потенциалом для пикирования. Сейчас он использовался как макет для испытания воздушных тормозов, предназначенных для люфтваффе. На нем даже было установлено автоматическое устройство для катапультирования, оснащенное высотомером.

Так что всего лишь через несколько недель после передачи министерством авиации чертежей первый прототип, известный как «Ju-87V1», поднялся в воздух. Вряд ли шедевром эстетики выглядели его громоздкий корпус, низко посаженные крылья типа «перевернутой чайки», удлиненная застекленная кабина и прочное шасси с похожими на брюки обтекателями. Но он был прочен и крепок.

Хотя еще оставалось установить воздушные тормоза, крутизна пике во время испытательных полетов постоянно возрастала – до тех пор, пока однажды осенью 1935 года не был превзойден неведомый предел. Во время пике оторвался хвост, и машина врезалась в землю. Но испытания продолжались на новых образцах – «V2» и «V3».

В январе 1936 года Удет, наконец, поддался уговорам своих старых боевых товарищей и вступил полковником в новое люфтваффе. Первая его должность называлась «инспектор истребителей». Но главной его заботой, как и прежде, оставался этот пикирующий бомбардировщик. На своем небольшом прогулочном «зибеле» он летал с завода на завод, призывая увеличить темпы работы над самолетом. «Арадо» сконструировала пикирующий бомбардировщик – цельнометаллический биплан «Ar-81»; «Блом и Восс» в Гамбурге построила

«На-137», который не отвечал проекту во многом из-за того, что был одноместным, и более подходил для роли штурмовика, чем пикирующего бомбардировщика.

В то время имела место неустойчивая ситуация между «Хейнкелем» и «Юнкерсом». «Хейнкель» построил весьма характерной формы «He-118», но его пикирующие качества еще предстояло проверить. В этом отношении «Юнкерс» со своим «Ju-87» была далеко впереди конкурентов.

На этой стадии дел июлю 1936 года суждено было стать решающим месяцем для люфтваффе. 3 июня его начальник штаба Вевер, находясь за штурвалом «хейнкеля-блиц», попал в сокрушительную аварию под Дрезденом. 9-го числа Рихтгофен в качестве руководителя технического бюро в последний раз изверг гром и молнию в «Штуку». В секретной директиве LC 2 № 4017/36 он приказал: «Прекратить дальнейшие работы над „Ju-87“...»

День спустя, 10 июня, генерала Виммера в техническом управлении сменил Эрнст Удет. Геринг и ранее приглашал его занять этот пост, но Удет отказывался, поскольку презирал кабинетную работу. Только сейчас он дал согласие, потому что в качестве начальника бюро он мог помочь «Штуке» совершить решающий прорыв.

Рихтгофен отправился воевать в Испанию начальником штаба легиона «Кондор». Идея «Штуки» восторжествовала.

Решение вопроса, кому дать контракт на производство («Хейнкелю» или «Юнкерсу»), был отложен до сравнительных испытаний обоих самолетов осенью. «Ju-87» мог круто пикировать и благополучно выходить из пике. «He-118» был значительно быстрее и более маневренным, но его летчик входил в пике по наклонной линии, не вертикально. Считалось, что это делается из учета предела прочности самолета.

Спустя несколько месяцев Удет решил сам все проверить. Отбросив все предосторожности, он поставил «He-118» на голову – и тут же врезался в землю. И как это часто бывало раньше, в последний момент спасся, покинув самолет на парашюте.

Жребий был брошен. Родовые муки «Ju-87» «Штука» закончились.

15 августа 1939 года на авиабазе под Коттбусом в строю стояли «Штуки» с работающими моторами. Они входили в состав I/StG 76, известной как Gruppe «Грац», поскольку в мирное время она базировалась в Штирии, Австрия. Теперь в рамках подготовки к боевым действиям против Польши она была переведена в Силезию и отдана под команду генерал-лейтенанта фон Рихтгофена. Но сегодня под взглядами высшего начальства люфтваффе самолетам предстояло провести учебную атаку, пользуясь бомбами с цементным порошком, на военном полигоне в Нойхаммере.

Командир, капитан Вальтер Зигель провел с летчиками инструктаж по полету к цели боевым строем и быстрой бомбежке группами по очереди. Затем приземлился самолет метеоразведки и сообщил о наличии облачности 7/10 над объектом в интервале между высотами 2000 и 800 метров. Но ниже видимость хорошая. Соответственно, был изменен способ атаки. Самолеты подходят к цели на высоте 4000 метров, входят в пике через облака и ловят объекты в прицел, проходя последние 300–400 метров перед выходом из пике.

– Есть вопросы? Тогда ату его!⁵ – закончил Зигель, и минуты спустя «Штуки» вырулили на старт, взлетели звеньями и сформировали клин над аэродромом.

Как и все соединения пикировщиков до войны, I/StG 76 была оснащена новейшей конструкцией «Ju-87B». Ее главным преимуществом над модификацией A – немногие экземпляры которой воевали в небе над Испанией – состояло во много более мощном моторе «Jumo 211Da», который развивал 1150 лошадиных сил, что чуть ли не в два раза превосходило возможности его предшественника. Самолет брал с собой бомбовую нагрузку в 450

⁵ Традиционное пожелание немецких пилотов перед вылетом.

килограммов, имел крейсерскую скорость 200 миль в час, а радиус его действия составлял 125 миль. И этого было все еще недостаточно для дальних рейдов, но неплохо для поддержки армейских операций. А именно для этого и намечались «Штуки».

В 6.00, когда над верхней кромкой облаков I/StG 76 оказалась над объектом, капитан Зигель приказал произвести боевое построение. Он шел первым вместе со своим адъютантом старшим лейтенантом Эппеном слева и офицером-техником старшим лейтенантом Мюллером справа. За ними следуют 2-я и 3-я эскадрильи, а в конце – 1-я эскадрилья, которая при распавшемся клине заняла свою позицию в арьергарде.

Ведущий этой эскадрильи старший лейтенант Дитер Пельц позднее в ходе войны стал главнокомандующим бомбардировочной авиацией. В тот момент ни он, ни его подчиненные и не предполагали, что их тактическое расположение в данный момент спасет им жизнь.

Как и в ста прежних тренировочных полетах, командир опрокинулся и начал пике. За ним следовали звенья одно за другим, с ревом прорываясь сквозь облака.

Десять секунд... пятнадцать... они уже должны пройти через этот молочно-белый туман. Сколько же тянутся эти пятнадцать секунд? Кто может измерить время в ходе пике? Бесполезно смотреть на высотомер, чья стрелка скачет как бешеная. Каждый пилот думает про себя: «В любой момент кончится облако, и мы должны молниеносно выстроиться над целью...»

Погружаясь глубже и глубже во тьму, капитан Зигель вытирал пот с бровей. В любое мгновение может показаться земля. И вдруг белый занавес впереди потемнел. В долю секунды он все понял: эта черная полоска прямо впереди была землей! Ему оставалось каких-то 100 метров до гибели – и всей Gruppe вместе с ним! Рванув на себя штурвал, он крикнул в микрофон:

– Назад! Назад! Это туман на земле!

На него мчался лес. Как раз впереди была просека. «Юнкерс» вошел в нее, вздыбился и пришел в повиновение. Он пролетел над землей буквально в одном метре и теперь выбирался сквозь просеку в лесу.

Набрав высоту, Зигель огляделся. Слева Эппен врезался в деревья и остался висеть на ветках. Справа горел самолет Мюллера.

Все девять самолетов 2-й эскадрильи врезались в землю. Большинство боевых машин 3-й эскадрильи уцелело. Остальные выходили из пике слишком судорожно, сделали петлю и упали в лес.

Командир звена последней по очереди 1-й эскадрильи лейтенант Ханс Штепп только вошел в пике, когда услышал по радио отчаянный крик своего командира. Он сразу же рванул штурвал на себя и пошел вверх сквозь облака. Пока он кружил над ними в составе своей эскадрильи, внизу появился черный дым, устремившийся к небу.

Одним махом люфтваффе потеряло тринадцать пикирующих бомбардировщиков и двадцать шесть молодых летчиков. Свидетелем этой катастрофы был Вольфрам фон Рихтгофен, человек, который упорно возражал против «Штуки», но которому предстояло возглавлять пикирующие бомбардировщики в войне. Когда Гитлер узнал трагическую новость, он безмолвно простоял, глядя в окно, десять минут. Но каким бы суеверным он ни был, нет никаких свидетельств того, что он хотя бы на йоту поколебался в осуществлении своих воинственных планов.

В тот же день была создана комиссия для расследования обстоятельств под председательством генерала Хуго Шперле. Но никаких обвинений не было выдвинуто. Туман опустился за час, прошедший между метеоразведкой и боевым вылетом. Командир, поняв, что происходит, немедленно сделал все возможное, чтобы предупредить подчиненных.

Его часть, I/StG 76, была срочно доукомплектована за счет других соединений пикирующих бомбардировщиков. С первого же дня Польской кампании ее посылали против поль-

ских укреплений, пересечений дорог, мостов, железнодорожных станций и поездов. В атмосфере всеобщего разрушения трагедия Нойхаммера вскоре была забыта.

Утром 2 сентября генералы Рейхенау и Рихтгофен достигли соглашения о том, что приоритетная поддержка силами пикирующих бомбардировщиков должна быть оказана 1-й танковой дивизии генерал-лейтенанта Шмидта. Далеко впереди XIV армейского корпуса она пробивалась на север через мощные оборонительные укрепления в районе Ченстохова в направлении переправы через Варту. Основной задачей люфтваффе было предупредить все возможные вражеские контратаки. А вторичной задачей являлось прикрытие незащищенного южного фланга дивизии.

С замечательной точностью 40 «Ju-87» из I/StG и 2 из I/StG 76 сумели уничтожить железнодорожную станцию Пиотркув в тот самый момент, когда польские войска выгружались с платформ. StG 77 полковника Шварцкопфа предпринимало неоднократные атаки на вражеские колонны возле Радомско, а XI и XIV армейские корпуса запрашивали по радио авиационную поддержку, чтобы сломить упорное сопротивление поляков, с которым они столкнулись, двигаясь к Варте у Дзялосчина.

Рихтгофен приказал своей эскадрилье разведки 1(F)/124 вести постоянное наблюдение с помощью одного «Do-17» над крупным мостом через Варту к югу от Радомско. Экипажи «летающих карандашей» должны были сообщать не только о передвижениях поляков, но и помешать любым попыткам взорвать мост, для чего на бреющем полете обстреливать противника из пулеметов и забрасывать осколочными бомбами. Ведь именно к этой важной переправе пробивалась 1-я танковая дивизия.

На следующее утро, 3 сентября, 1-я и 4-я танковые дивизии, захватив в прошлую ночь неожиданным ударом свои мосты, находились к северу от Варты и ушли далеко вперед от остальных частей фронта мимо Радомско на Каменск и Пиотркув.

Далее на запад обе Stukagruppen из LG 2 полковника Байера нанесли бомбовые удары по Дзялосчину для оказания помощи XIV армейскому корпусу, который при этом взял город без потерь, а враг явно был парализован.

Едва «Штуки» и штурмовики успели выполнить эти задачи впереди левого крыла 10-й армии, как после полудня их отправили на юг на помощь правому крылу. Оно столкнулось с крупным соединением войск противника к юго-востоку от Ченстохова. Здесь начиная с 4 сентября под натиском атак с воздуха пошла массовая сдача в плен: сдавалась 7-я польская дивизия.

И так продолжалось час за часом, день за днем по всему авангарду линии фронта 10-й армии. Впервые в истории мощная воздушная группировка принимала прямое участие в наземных операциях. Ее потрясающий эффект удивил и врагов, и друзей. И все же в армии концепция воздушной поддержки была столь новой и необычной, что к ней никогда не обращались и ее даже не учитывали, какой бы критической ни была ситуация. Люфтваффе часто приходилось «навязывать» свою помощь сухопутным войскам без их приглашения.

Но для нового принципа были характерны свои болезни роста. Поскольку наступление развивалось стремительно, летчикам часто было трудно опознать линию фронта, различить последние части противника и свои авангардные группы. Если бы Рихтгофен не имел офицеров связи прямо на передовой, путаница была бы неизбежна.

И даже при этом происходили неприятные инциденты. Германские бомбы падали на германские окопы. Щиты, которые войска выкладывали, чтобы обозначить фронт, обычно были неясными. 8 сентября, стремясь перекрыть отступающему врагу пути отхода, «Штуки» разбомбили мосты у Гора-Кальвария в тот самый момент, когда передовые отряды 1-й танковой дивизии вышли на западный берег. Тем самым самолеты практически не позволили создать плацдарм на другом берегу и продолжать наступление.

Конечно, такие происшествия были крайне редки. Они не умаляют важной роли, которую сыграла «летающая артиллерия» в быстром продвижении наземных войск. Сюда входит, помимо прямых налетов на центры вражеского сопротивления, даже более эффективное разрушение линий снабжения в тылу противника. В этом принимали участие и «Штуки», и дальние истребители. Мосты, шоссе и железные дороги и более всего коммуникации были полностью разрушены, и враг был не в состоянии как организовать сопротивление, так и вести боевые операции. С каждым днем вся система передвижений войск позади линии фронта становилась все более беспорядочной.

В самом начале военных действий поляки представляли собой единый и лишь постепенно отходящий фронт. Но начиная с четвертого дня немцы стали пробивать бреши и обходить с флангов своих противников. Отступление поляков оказалось медленнее наступления немцев.

Пока давление осуществлялось вдоль дорог, поляки растворялись в лесах по обе их стороны, укрывшись от глаз люфтваффе. Потом с приходом ночи они продолжали отход по направлению к Висле. Хотя это отступление и не было организованным, поляки знали, что только за Вислой находится спасение, что только там можно создать новый фронт.

В равной степени немцы понимали, что только на западном берегу реки возможно быстрое завершение операции. Только там можно обойти противника с флангов, окружить и заставить сдаться. И надо любой ценой предотвратить его бегство через реку. Их собственные войска должны оказаться там первыми.

Итак, по всему фронту началась гонка до Вислы.

Глава 3 «НОЧЬ ИЛЬЗЫ»

7 сентября авиаразведка обнаружила крупное скопление вражеских войск напротив правого фланга 10-й армии. Поляки скапливались к северо-востоку от Лыса-Горы в лесистых холмах и к югу от Радома, а центр группировки, вероятно, находился в обширном лесу, примыкавшем к городу Ильза. Эта масса явно двигалась на восток к переправе через Вислу.

Генерал фон Рейхенау отдал приказ начать окружение, для чего XIV армейский корпус наступает мимо Радома на Вислу у Деблина, чтобы отрезать поляков с севера. IV корпус, двигаясь вслед, должен действовать как арьергард, захлопывая ловушку с запада. В это время XIV, наступая справа, завершит окружение, оказавшись между рекой и противником.

Ранним утром следующего дня генерал-лейтенант Кунцен, командовавший 3-й легкой дивизией, послал из Островца боевую группу «Дитфурш» на разведку Ильзы и Радома. Эта группа, названная в честь полковника фон Дитфурша, командира 9-го «моторизованного» полка, включала в себя 2-ю роту 67-го танкового батальона своего полка, 1-й батальон 80-го артиллерийского полка и, наконец, 1-й батальон 22-го зенитного полка с четырьмя батареями.

Последний, принадлежавший люфтваффе, выдвинулся на переднюю линию фронта армии, чтобы обеспечить защиту на месте от любых атак польской авиации. Но пока не было видно ни одного польского самолета, а наступление последних дней было столь стремительным, что корректировщики и связисты застряли сзади в колонне, и только сами батареи сумели прорваться вперед. Поэтому для целей противовоздушной обороны эти орудия явно не требовались. Однако они могли оправдать свое присутствие, приняв участие в наземном бою. И пехотинцы, и артиллеристы знали, какова мощь зенитных снарядов при их плоской траектории да еще когда зенитные орудия нацелены против видимых наземных объектов.

Около полудня передовые отряды группы достигли Пилатки, последней деревни перед Ильзой в двух с половиной милях от нее. Дальше продвижение было невозможно, ибо кавалеристы неожиданно оказались под плотным огнем противника, обстреливавшего немцев с холмистых окрестностей старой крепости Ильзы Альте-Шанце. В то же время тучи пыли поднимались над дорогами, ведущими в город с севера и юга, что говорило о приближении вражеских колонн. Кроме того, передвижение войск было замечено и на северо-востоке. Лес на северо-западе, хотя и спокойный в данный момент, вполне мог быть полон поляков.

Вражеская артиллерия вела шквальный огонь. С высоты 241 в двух милях к западу от Ильзы она господствовала над всем полем боя. Против батарей противника была послана группа 8-го кавалерийского полка, но она смогла пройти лишь несколько сот метров.

По мере того как другие его группы подходили к Пилатке с востока, полковник фон Дитфурш размещал их на позициях к западу от деревни, и отряды пехотинцев медленно пробивали себе дорогу через холмы к Ильзе. Но в полумиле от Альте-Шанце они снова попали под интенсивный обстрел и были вынуждены остановиться.

В 13.20 командир 22-го зенитного полка майор Вайсер достиг Пилатки впереди своих батарей и, укрываясь от ружейного и пулеметного огня, добрался до командного пункта Дитфурша. Там он получил приказ провезти свои батареи через деревню, установить их к югу от нее и прикрыть огнем пехоту, оказавшуюся в тяжелом положении.

Первыми в бой вступили шесть 20-миллиметровых пушек 5-й батареи под командой лейтенанта Зайдената. За ними подошли еще три, в то время как IV взвод оставался в батальонном резерве. Зайденат навел все девять пушек на юг, поскольку как раз оттуда, где намечалось завершить окружение, шла фронтальная атака.

А в это время 2-я и 3-я батареи зенитного батальона с тяжелыми 88-миллиметровыми орудиями занимали позиции дальше к востоку, присоединяясь к артиллерийским полевым гаубицам. Условия для них были менее благоприятными. Они находились в ложбине, скрытые от врага рельефом местности, – место, идеальное для гаубиц, которые ведут стрельбу с закрытых позиций, а огонь управляется выдвинутыми вперед наблюдателями. Но для зениток требуется прямое прицеливание в объект. А здесь это было невозможно. Только поставишь орудие на склон, так оно не успеет выстрелить, как его расчет будет тут же скошен.

Поэтому в данный момент зенитные орудия должны были удовольствоваться более удаленными целями. Один раз их снаряды врезались в колонну польских войск на проселочной дороге к северу от Ильзы, которым не повезло оказаться в поле зрения зенитчиков. Но в бою пехоты, который бушевал на расстоянии чуть больше мили, 88-миллиметровые орудия принять участия не могли.

Справа на линии фронта стояли 20-миллиметровые пушки 5-й батареи. Но, ведя огонь на юг, они сами были открыты для пулеметного огня из Альте-Шанце на их западном фланге. Малейшее передвижение артиллеристов тут же вызывало град пуль.

В конце концов их положение стало невыносимым. Командир батареи капитан Роллер приказал III взводу выйти хотя бы из зоны обстрела польских мортир и противотанковых пушек. Это было успешно сделано, и три пушки заняли новую потрясающую позицию, которая потом во время ночного боя оказалась наиболее выгодной.

В то же самое время, а именно в 18.00, германская пехота и зенитная артиллерия подверглись первой контратаке поляков с юга, которую поддерживали артиллерия, танки и огнеметы. Если поляки почувствовали в себе силу для атаки при свете дня, то чего же ожидать с наступлением темноты?

Как раз посреди самой передовой позиции немцев, всего лишь в 800 метрах от Альте-Шанце, находилась высота 246. На ней прятались германские корректировщики огня артиллерии. После полудня они заметили целую цепь вражеских пулеметных и противотанковых гнезд, которые располагались за пределами обстрела их собственной артиллерии, и в той же мере были недоступны для 20-миллиметровых зенитных орудий люфтваффе при их нынешней позиции. Раздалась команда:

– Перетащить зенитки на высоту 246!

Согласно призыву расчет орудия № 3 5-й батареи под командой командира отделения Мауришата перетащил свое орудие на бугор чуть позади жизненно важной высоты. Но оттуда сектор обстрела все еще был ограничен, поэтому артиллеристы, разогнав пушку весом 1600 килограммов вниз по склону, попробовали, используя силу инерции, закатить ее на высоту 246, располагавшуюся напротив. На полпути она застряла.

Подбежали офицеры-наблюдатели и докатили пушку почти до самой вершины. Все подготовив и зарядив магазин, стрелок Книхазе, поймав в прицел цель, уселся в кресло наводчика. Затем, выбрав момент, когда поляки перезаряжали ближайший пулемет, офицеры и солдаты докатили орудие до верхней точки и открыли огонь. Прямо в цель было произведено сорок выстрелов.

Почти сразу же Книхазе с пушкой опять спрятался за гребнем холма. И вовремя, потому что спустя секунды вершину исполосовал вражеский огонь.

Эта процедура повторилась восемь раз. И каждый раз либо пулемет, либо противотанковое орудие замолкали под радостные крики солдат, которые часами были прижаты к земле среди этих волнистых кустарников, неспособные двинуться ни вперед, ни назад.

Наконец Книхазе навел пушку на высокую башню, возвышавшуюся над Альте-Шанце, откуда несколько тяжелых пулеметов держали под контролем огромную территорию. Четырьмя залпами он выпустил восемьдесят особо мощных зарядов в отверстия и основание башни.

Пулеметы замолчали, но башня все еще стояла: снаряды лишь поцарапали ее. Скоро ее можно будет использовать вновь.

После семи часов вечера стало темнеть, когда вдруг солдаты и офицеры с удивлением услышали непрерывный низкий гул. Не обращая внимания на вражеские пули, тяжелый германский тягач тащил 88-миллиметровую пушку на восточный склон высоты 246. Это майор Вайсер послал одно из орудий 3-й батареи со значительно большей огневой мощностью на помощь одинокой 20-миллиметровой пушке.

Но места на вершине было немного. Как только пушку сняли с передка, она закачалась. Лихорадочно схватившись за лопаты, офицеры-наблюдатели и члены боевого расчета стали расширять площадку и закреплять орудие. Наконец, уже в сумерках был произведен первый выстрел. Промаях, и пушка опять покосилась. Ее снова выровняли и вновь выстрелили – на этот раз прямое попадание в башню. Третьим снарядом оторвало каменную кладку с одной стороны, и после нескольких прямых попаданий башня превратилась в пыль и обломки. И в самое время, потому что уже наступила ночь.

Высоту 246 покинули, и два зенитных орудия вернулись в свои батареи. Хотя все его части находились на фронте и не было резервов, полковник фон Дитфурш все еще верил, что удержит свои позиции даже ночью.

Но вскоре после восьми часов вечера поляки предприняли первую массированную атаку, и германский фронт был отброшен назад. Вражеские бронетанковые части пробивались к Пилатке, а сам Дитфурш с винтовкой в руке был скошен пулеметной очередью, когда пытался защитить свой командный пост.

Отходя под вражеским артобстрелом, длившимся целый час, германская пехота в одиночку и группами просачивалась сквозь позиции зенитчиков. Но молодым офицерам люфтваффе удалось задержать многих из них и сформировать новую линию обороны между орудиями. Однако поляки их преследовали. И вдруг оказались здесь, прямо посреди позиций 5-й батареи! Размахивая револьвером, лейтенант Зайденат заставил вражеских солдат присоединиться к своим канонирам и развернуть пушки навстречу новой атаке с запада.

Как только успели это сделать, 20-миллиметровая зенитка каждым своим стволом извергла снаряды в наступавшего врага. Этой стрельбы прямой наводкой поляки не выдержали, и атака захлебнулась.

На этот раз зенитка удержала свою позицию. Но удастся ли ей защититься в темноте, если последуют новые атаки?

В 19.30 капитан Рехлер послал на 5-ю батарею дивизион прожекторов из колонны автомашин. К несчастью, ее маршрут совпал с направлением польской атаки вдоль дороги Ильза – Пилатка. Два прожектора были разбиты и оказались в общей суматохе отступления. Но два других уцелели, пробившись сквозь волну наступления и добрались до позиций 5-й батареи уже после того, как противник уже обошел ее с фланга.

Для Зайдената два 60-сантиметровых прожектора оказались находкой. Он их тщательно установил так, чтобы они могли освещать окрестности батареи со всех сторон.

Ночь была черной, как чернила. Примерно в 23.30 прямо перед немецкими позициями слышались слова польских команд. От одной группы к другой шепотом передавался приказ приготовиться к открытию огня. Потом включился правый прожектор. Пока поляки увертывались от его луча, ударила зенитка. Через три секунды правый прожектор погас, а вместо него вспыхнул левый. И так они чередовались, меняя позиции в периоды выключения. Пока поляки целились из пулеметов в сверкающие круги, они уже исчезали.

Таким образом, после пятнадцатиминутного боя эта атака тоже была отбита. Последующие две оказались столь же безуспешными. К 5.30 5-я батарея наконец-то получила приказ

незаметно оторваться от противника и соединиться с главными силами германской обороны, которая создавалась в пяти милях в тылу.

А в это время на обеих батареях (2-й и 3-й) 22-го зенитного полка событий было хоть отбавляй. С 3.00 превосходящие силы поляков стали просачиваться из лесов на юг в отчаянной попытке под покровом темноты прорваться на северо-восток к Висле.

Самая яростная атака началась в 4.10. Плотными группами поляки стали прорываться через отделявшие их от немцев невысокие холмы. Плечом к плечу, с примкнутыми штыками боевые расчеты защищали свои орудия. Потери немцев в офицерах и солдатах были ужасны. Среди павших были командир 22-го зенитного полка, майор Вайсер, и командир 3-й батареи капитан Яблонски.

Наконец, III взвод 20-миллиметровых пушек 5-й батареи открыл огонь по польскому флангу, и эта атака была отбита ценой большой крови. Пока враг пребывал в замешательстве, канониры выскочили из укрытия и, присоединившись к схватке, отбросили поляков на 800 метров туда, откуда они пришли.

Но эта «атака люфтваффе» еще не устранила опасность до конца. На позиции зенитчиков обрушился еще более мощный пулеметный огонь, и поляки опять пошли вперед. Старший лейтенант Рюквардт, сейчас самый старший по званию из всех, кто уцелел из личного состава 1-го батальона, уже дважды посылал своего адъютанта лейтенанта Хачиуса в штаб дивизии с просьбой о помощи.

Бой продолжался, а немцы с беспокойством подсчитывали оставшиеся боеприпасы, и тут по холмам до них дошли четыре немецких танка. Стреляя из пушек, они вступили в бой, и опять врагу пришлось бежать.

Танки прибыли в самое время. Под их защитой отряд зенитчиков отошел с позиций, оставив три 88-миллиметровых орудия 3-й батареи, чьи тягачи были уничтожены, но лишь после того, как привели пушки в негодность.

Уже начало светать, когда батареи на полной скорости мчались по дороге из Пилатки на восток. Но сейчас этой дорогой пользовался и противник. Пока немцы продвигались по ней, их обстреливали из придорожных канав. Дважды Рюквардт приказывал снимать с передков шедшую в авангарде 88-миллиметровую пушку для прикрытия огнем остальных. И через пять миль они добрались до германской линии обороны.

Закончилась ночь с 8 на 9 сентября – «ночь Ильзы». Это сражение, в котором солдаты люфтваффе не позволили частям 16-й польской дивизии выйти на Вислу, породило легендарную славу, которую войска ПВО люфтваффе завоевали на поле боя как сухопутное подразделение.

С наступлением дня полякам пришлось отступить под прикрытие своих лесов. К настоящему моменту германские войска завершили окружение. После 9.00 в результате нового наступления 3-й (легкой) дивизии район Ильзы был очищен от польских войск. А после этого люфтваффе с воздуха начало туже затягивать кольцо окружения. Все силы Рихтгофена, кроме «хеншелей», были брошены против полдюжины польских дивизий, попавших в окружение к югу от Радома. На бреющем полете они выискивали свои цели на дорогах, на тропах и в деревнях.

– Своими белыми крестами, нанесенными сзади, танки показывали нам дорогу, – докладывал полковник Шварцкопф из StG 77. – Куда бы они ни двигались, мы наталкивались на скопления польских войск, для которых наши стофунтовые осколочные бомбы были страшным оружием. После этого мы чуть ли не касались земли, поливая их из пулеметов. Замешательство было неопишное.

В этот день 9 сентября Рихтгофен снова и снова посылал более 150 «Штук» вместе с одно- и двухмоторными истребителями против окруженных польских дивизий. А на земле

клевши продолжали безжалостно сжиматься. 13 сентября сложило оружие последнее польское подразделение в лесах возле Ильзы.

И все равно окружение у Радома имело второстепенное значение. Боевые действия сместились на подступы к польской столице. 7 сентября две танковые дивизии XIV армейского корпуса прорвали последние бастионы противника по обе стороны от Пиотркува. На следующий день 1-я подошла к Висле у Гора-Кальвария, а 4-я – к магистрали к северо-востоку от Томашова, где стоял указатель: «До Варшавы – 125 километров».

Теперь стала приносить результаты массовая бомбежка люфтваффе железных дорог, станций и поездов. Поляки уже не могли перебросить новые подкрепления против немецкого бронированного клина. Мощным ударом днем 8 сентября при поддержке эскадрилий «хеншелей» из II/LG 2 4-я танковая дивизия достигла предместий Варшавы. В пять часов генерал фон Рейхенау приказал взять этот «открытый город» внезапным мощным ударом.

На следующее утро бомбардировщики и пикирующие бомбардировщики 4-го воздушного флота должны были начать налеты на ключевые военные объекты в городе – если он будет обороняться. Люфтваффе было готово. Но возникал вопрос: собираются ли поляки превратить свою прекрасную столицу в поле битвы?

Глава 4 ВАРШАВА – «ОТКРЫТЫЙ ГОРОД»?

Имевшееся сравнительно ровное поле у конного завода в Вольборце по соседству с Томашовом стало боевым аэродромом для II/LG 2. Как и другие самолеты ближнего боя («Штуки» и истребители), «хеншели» после нескольких дней боевых действий дислоцировались на временных аэродромах, чтобы не прерывать поддержку своей «летающей артиллерии» быстро продвигающимся сухопутным войскам.

Взлетная полоса в Вольборце была выбрана проверенным способом. Если машина проходила по участку земли без особой тряски на скорости 45 километров в час, то он подойдет и для «хеншелей», им требовалось всего 200 метров с их «раз-два-три».

Но рано утром 9 сентября поднялся в воздух и направился на Варшаву лишь один самолет – «физелер-шторх». В нем летел майор Шпильфогель, который несколько дней назад сделал для себя правилом лично летать и изучать ситуацию на фронте. После этого его эскадрильи могли вступать в бой, имея четкие инструкции. Сегодня, когда танки сами вот-вот войдут в Варшаву, эта разведка представлялась тем более необходимой.

Держась главной магистрали, «шторх» долетел до города. Во время полета полковник Жигора сидел за штурвалом, чтобы дать Шпильфогелю возможность сосредоточиться на наблюдении за местностью. Вначале появилось море домов, среди которых были заметны широкие пространства с воронками от бомб и с разрушенными ангарами. Это аэродром Окече, арена столь многих налетов бомбардировщиков и пикировщиков в первые дни войны. Далее за ним в направлении районов Мокотов и Охота Шпильфогель увидел передовой отряд германских бронетанковых войск. Приказав Жигоре лететь туда, он начал выискивать перспективные цели для бомбежек: закамуфлированные оружейные позиции, очаги сопротивления или баррикады.

Вдруг он обнаружил батарею легких зениток, защищенную насыпью железной дороги Варшава – Радом. В тот же момент она открыла огонь по «шторху». Осколки снарядов и пули врезались в фюзеляж и кабину, Жигора, раненный в живот, вывалился из кресла.

Шпильфогель сам взялся за штурвал. Но спастись было практически невозможно. Единственное, что он мог сделать, – это попробовать совершить вынужденную посадку прямо на улицу, в самом центре польской обороны и приблизительно в 600–700 метрах впереди германского авангарда.

Несмотря на непрерывный огонь, ему удалось сесть и не разбиться. Выскочив из самолета, он подбежал к другому борту и вытащил своего раненого пилота буквально за несколько секунд до того, как машину объяло пламя. И через мгновение сам упал на землю, раненный в голову.

Вскоре после этого германский передовой отряд нашел обоих летчиков неподалеку от сгоревшего самолета. Шпильфогель, всеми любимый за отеческую натуру офицер запаса, был мертв. На его место командира Gruppe Рихтгофен назначил командира 4-й эскадрильи капитана Отто Вейсса.

А в это время 4-я танковая дивизия в соответствии с приказом продвигалась в район сосредоточения. Имея очень ограниченные силы, генерал-лейтенант Рейнхардт захватил три дороги, ведущие с запада и юго-запада в пригороды Мокотов, Охота и Воля. Как и прошлым вечером, немцы натолкнулись на яростный огонь. Стреляли из укрытий и других заранее подготовленных позиций, которые поляки за ночь укрепили и забаррикадировали. Они явно не собирались отдавать свою столицу без боя.

Но наступление развивалось. В авангарде шли танки, а вслед за ними – ударные войска. Но внезапно на немецкие колонны обрушился град снарядов, которые взрывались по всем сторонам путей подхода.

Несомненно, это стреляли польские батареи с восточного берега Вислы, из пригорода Прага. Для того чтобы остановить германское наступление, они сознательно целились в западную часть своей столицы. Поляки намеревались защищаться любой ценой – даже ценой собственных жилых домов. Уже не могло быть и речи об «открытом городе».

Авиационные части ближнего боя ждали приказа Рихтгофена. На передовых аэродромах в Ченстохове и Крушине уже буксировали «Штуки» к взлетным полосам. Gruppe StG 77 полковника Шварцкопфа только что была усилена новой Gruppe, III/StG 51, так что у Рихтгофена сейчас было пять Gruppen, насчитывающих в общей сложности около 140 пикирующих бомбардировщиков. И это были 140 «Штук» типа «Ju-87В», которые вылетели на Варшаву в условиях прекрасной наземной видимости.

С самого начала воздушных налетов на аэродромы Варшавы, авиазаводы и радиостанции 1-го воздушного флота Кессельринга из Восточной Пруссии и Померании против польской столицы он действовал небольшими по численности группами. Они бомбили запасные станции и мосты через Вислу – и все без особого успеха.

Налет 8 сентября был уже более крупных масштабов. Переворачиваясь через крыло над сверкающей полосой Вислы, «Штуки» пикировали на свои цели со включенными сиренами.

Мосты все увеличивались в окуляре прицела. Они не являлись объектами бомбежки, а служили разделяющими ориентирами между германскими соединениями. Настоящие цели находились на восточном берегу: это тяжелые батареи, которые обстреливали западную часть города. Среди разрывов зенитных снарядов «Штуки» сбрасывали свой бомбовой груз, выходили из пике и снова взмывали в небо.

Другие соединения бомбили автомобильные и железные дороги, ведущие из Праги на восток, чтобы блокировать или хотя бы прервать лихорадочную переброску вражеских войск.

В западной части города сопротивление возрастало. Были посланы штурмовики, а пехота атаковала многие уличные баррикады. К десяти часам передовые группы 35-го танкового и 12-го стрелкового полков подошли к главному железнодорожному вокзалу. Но здесь им пришлось остановиться. Их фланги, состоявшие из лабиринтов улиц, были полностью беззащитны на несколько километров. Достаточно противнику было организовать атаку силами двух полков, и германский авангард будет целиком отрезан. Осознав опасность, генерал Рейхенау приказал временно прекратить огонь, а полки были отведены назад во внешние пригороды. Отчет Рейнхардта в штаб XIV армейского корпуса гласит:

«После тяжелых потерь моя атака на город была приостановлена. Неожиданно сильное сопротивление врага всеми видами оружия выявило, что единственной бронетанковой дивизии, поддержанной всего лишь четырьмя пехотными батальонами, совершенно недостаточно для нанесения решающего удара...»

Но было и еще кое-что. Далеко в тылу чересчур растянувшегося XIV армейского корпуса происходили события, с которыми никак нельзя было не считаться, – значительно серьезные для люфтваффе, во многом против желания Геринга, чтобы отменить все боевые действия на Варшавском фронте. Люфтваффе пришлось переключиться на оказание помощи 8-й армии, оказавшейся под угрозой далеко на западе.

А произошло следующее: яростное наступление 10-й армии Рейхенау на Варшаву и среднюю часть Вислы поставило в тяжелое положение ее северного соседа, 8-ю армию Бласковица. При наступлении на Лодзь последняя имела своей задачей поддержание контакта на севере и затыкание всех дыр, которые оставляла в своем тылу 10-я армия, и делать это

надо было с максимальной быстротой. Но к началу боевых действий 8-я армия имела лишь четыре пехотные дивизии. И чем выше становилась скорость продвижения, тем меньше она была способна отстоять свой северный фланг.

Опасность была тем более велика, поскольку с севера надвигалась в том же направлении еще одна польская военная группировка такой же численности. Обе стремились на восток, к Варшаве и Висле. Противники шли на встречных курсах.

Ядром этой польской группировки была Познаньская армия. До сих пор она почти не принимала участия в боях, стрелы германского наступления обогнули ее с севера и с юга. Ее четыре дивизии и две кавалерийские бригады полностью сохранили свой состав. Более того, ее укрепили части Померелленской армии, отходившие на юг на Бромберг под ударами 4-й германской армии.

Еще 3 сентября польский полевой командир, генерал Кутржеба увидел свой шанс: ударить к югу по слабому северному флангу германской 8-й армии. Но польское Верховное командование не дало на это разрешения. Кутржебе было приказано отводить свои дивизии на восток, не вступая в бой.

Поляки передвигались по ночам, а днем отлеживались в лесах. Все, что могли заметить разведывательные самолеты германской армии, это случайные войсковые колонны. Они не имели представления, что целая армия находится в отличной позиции для удара германским войскам в тыл.

8 и 9 сентября поляки достигли района Кутно, имея с севера Вислу, а с юга – ее приток Бзуру.

На южном берегу Бзуры 30-я пехотная дивизия 8-й армии под командой генерал-майора фон Бризена образовала неустойчивый арьергард, обращенный влево и назад. По сути, он представлял собой всего лишь тонкий заслон.

Генерал Кутржеба не упустил своего шанса во второй раз. В ночь с 9 на 10 сентября он ударил на юг вдоль Бзуры, с первой же попытки пронзив германскую оборону в нескольких местах. 30-я пехотная дивизия бросилась отступать.

Это была первая и единственная крупномасштабная наступательная операция поляков за всю кампанию, и она вынудила немцев принять крутые меры для изменения ситуации. Вся 8-я армия генерала Бласковица резко остановила свой рывок на Варшаву и Вислу и повернула вправо, чтобы заделать бреши в своих тылах. Не только ей, но и частям 10-й армии, бывшим на периферии Варшавы, пришлось покинуть польскую столицу и развернуться фронтом к Бзуре. Этот шахматный ход начальника штаба 10-й армии генерал-лейтенанта Фридриха Паулюса – впоследствии командующего армией в Сталинграде – содержал зародыш его плана превратить германское отступление в удар на окружение, в котором поляки будут уничтожены.

Ситуация была настолько опасной, что 11 сентября германская группа армий «Юг» впервые с начала войны потребовала срочно оказать максимум воздушной поддержки в районе Кутно. Все дальнейшие атаки на Варшаву по земле или с воздуха вдруг стали неактуальными.

Поэтому еще более исключительной стала сцена, разыгравшаяся в то же самое утро на передовом аэродроме в Конски, когда там приземлился «Ju-52», доставивший Гитлера и его штаб для ознакомления с обстановкой на фронте. Его приветствовал генерал фон Рейхенау, громко похваставшийся фюреру, что его армия на десятый день кампании уже вошла в Варшаву.

Присутствовавший там же Рихтгофен не мог поверить своим ушам. Полное молчание об отходе армии! Ни слова об ужасной обстановке на Бзуре! Он изо всех сил поспешил назад на свой командный пост. Сейчас его частям ближнего боя отводилась роль, важная как никогда.

На взлетной полосе у конезавода Вольборц стояли готовые к взлету «Hs-123» из II/LG 2. Новый командир, капитан Вейсс рассказал своим командирам эскадрилий о новой стратегической обстановке. Задача: атака вражеских колонн на бреющем полете у Пятек и Билавы к югу от Бзуры. Любой ценой надо остановить польское наступление. На этот раз для бипланов-штурмовиков цель была такая, что не промахнешься. Целая армия, пробивающаяся на юг!

Имея десять дней боевого опыта, пилоты «хеншелей» выяснили, что являлось их главным оружием. Не пара 45-килограммовых бомб под крыльями. И не два пулемета поверх мотора. Было кое-что более тонкое: психологический эффект пугающего рева, который создает пропеллер при определенных оборотах. Оптимальное количество оборотов для этого – 1800 в минуту. Взглянешь на приборную доску и наберешь их. В этих случаях самолеты мчатся вниз, издавая звуки, сходные со стрельбой из тяжелого пулемета.

Настроенные так, «хеншели» теперь пикировали до высоты 10 метров, сея панику и ужас после себя. Люди и лошади бросались врассыпную. Автомашины сталкивались друг с другом, создавая пробки, которые невозможно расчистить. Практически все колонны разбегались в стороны.

Станным было то, что штурмовики не могли рисковать, стреляя во врага. Их пулеметы были сконструированы для стрельбы сквозь пропеллер, но на этих высоких оборотах они могли разнести винт на кусочки.

И в то же время эти устаревшие, с открытой кабиной бипланы добивались результатов, которые в сравнении с количеством сброшенных ими бомб были поразительны. Нельзя сказать, что II/LG 2 нес флаг в одиночку. Несколько соединений «Штук» со своих новых аэродромов вокруг Радома нанесли точные удары по району Кутно. Они разрушали мосты через Бзуру, приводили в негодность дороги и наводили хаос в наступающих танковых и автомобильных колоннах.

Даже дальние бомбардировщики, в предыдущие дни занятые преимущественно налетами на железные дороги и промышленные центры далеко к востоку от Вислы, были введены в бой. Основная нагрузка пришлась на 1-ю авиадивизию генерал-майора Грауэрта. В первые дни войны она летала из Померании в составе 1-го воздушного флота, но потом была переведена в состав 4-го воздушного флота в Силезию. Сейчас волнами бомбили неприятеля KG 1 (генерал-лейтенант Кесслер), KG 26 (полковник Зибург) и KG 4 (полковник Фебиг).

Против таких воздушных ударов нельзя было устоять в течение долгого времени. Через два дня польское наступление к югу от Бзуры было остановлено, и опасность для 8-й армии миновала.

Кстати, армия внесла свой вклад в нарушение «безопасности» люфтваффе. По срочной просьбе группы армий «Юг» полк парашютистов, входящий в резерв Верховного командования, был на «Ju-52» и выброшен в районе к северу от Лодзи. Парашютисты относились к войскам, которые люфтваффе создавало в обстановке строжайшей секретности. Известные как 7-я авиадивизия, они включали в себя и десантников, и парашютистов под командой генерал-лейтенанта Курта Штудента.

На своей базе в Легнице 7-я авиадивизия находилась в состоянии постоянной боевой готовности к выполнению операций за линией фронта, которые планировались в такой очередности: вначале в Диршау, потом взять мост через Вислу у Пулавы, далее создать плацдарм на Сане у Ярослава. Но каждый раз в последний момент приказы отменялись, когда парашютисты уже сидели в самолетах и до вылета оставалось немного времени.

Казалось, что Верховное командование не хотело раскрывать для посторонних факт наличия этого «секретного оружия». Поэтому тем более непонятно, почему на фронте Бзуры использовались только десантники, то есть IR 16 полковника Крейзинга. Штудент обозвал приказ «началом распродажи 7-й авиадивизии». Парашютисты остались на базе. Все, что

они делали, это охраняли аэродромы и штабы в зоне польских коммуникаций. Как заявил Штудент: «Мы даже отказались от возможности хоть немного потренироваться».

В ночь с 12 на 13 сентября польскому командующему генералу Кутржебе пришлось переправить назад через Бзуру свои дивизии, и эта новая дислокация стала новым фокусом для атак. Кольцо германского окружения еще не сомкнулось, и в течение нескольких дней поляки пытались прорваться на восток к Варшаве и Модлину.

Пока бой полыхал в различных местах, люфтваффе непрерывно проводило одну атаку за другой сотнями самолетов, а кульминации эти атаки на малых высотах достигли 16 и 17 сентября. На этот раз в бой была введена даже Gruppe дальних истребителей из Восточной Пруссии.

С самого начала кампании большинство воздушных боев над Варшавой велось двухмоторными «Me-110» из I/LG 1 майора Грабмана. Теперь они базировались на узкой фронтовой ВПП у слияния Бзуры и Вислы в Габине. Грабман ограничил время пребывания каждой эскадрильи над объектом до всего лишь десяти минут: пять минут на подлет, пять минут на уход. Но в течение этого короткого времени его летчикам было приказано использовать все вооружение, как пулеметы, так и 20-миллиметровые пушки.

Им не надо было искать объекты. Ими было все, что движется: на дорогах, проселках, в полях и на опушках – везде, где остатки польской армии пытались вырваться из окружения.

А дома, на базе в Восточной Пруссии, командиры эскадрилий рапортовали командиру Грабману, молча смотревшему в их лица, а потом выразившему общее мнение: «Отлично подрались!»

Генерал Кутржеба так докладывал о неоднократных налетах «Штук» и «хеншелей» на скопления его войск по обе стороны от Бзуры и на мостах и бродах через нее:

«Около десяти часов утра был совершен жуткий налет на переправу у Витковице, который не имеет прецедента по числу самолетов, жестокости их атак и акробатической смелости их летчиков. Каждое передвижение, каждое скопление войск, каждое направление атаки попадает под разрушительную бомбежку с воздуха. Это настоящий ад на земле. Мосты разрушены, броды блокированы, а ожидающие колонны войск косит огонь немцев...»

В другом месте он пишет:

«Трое нас – мой начальник штаба, еще один офицер и я сам – укрылись в зарослях берез возле деревни Мышчори. И тут мы оставались, не смея пошевелиться, до полудня, когда прекратился воздушный налет. Мы знали, что это лишь на короткое время, но если бы мы там оставались, шансы уцелеть для каждого из нас были бы ничтожными».

18 и 19 сентября сопротивление поляков прекратилось. Немногим дивизиям и группам отставших солдат удалось, держась вблизи Вислы, пробраться через Кампиновские леса к Модлину. Но основная масса польской армии, насчитывавшая 170 000 человек, была взята в плен. Впервые роль, сыгранная люфтваффе в наземной операции, стала решающей.

Пока бушевало сражение на Бзуре, главнокомандующий люфтваффе в Берлине провел в жизнь два важных решения в отношении использования люфтваффе в будущем:

1. Начиная с 12 сентября, но главным образом спустя неделю из Польши было выведено и возвращено на родину большое число бомбардировщиков, пикирующих бомбардировщиков, дальних и ближних истребителей.

2. Требования операции «Seaside» – массовой бомбардировки Варшавы – вновь появились в приказах по люфтваффе.

13 сентября командующему авиацией Рихтгофену было по телефону приказано вступить в бой с врагом в северо-западном районе города и направить не только «Штуки», но и горизонтальные бомбардировщики.

Последующие комментарии Рихтгофена по поводу недостаточной подготовки были таковы:

«В бою участвовало только 183 самолета... В небе над целью царил невообразимый хаос. Ни одно подразделение не начинало атаку в предписанное время, а во время бомбометания самолеты чуть ли не сталкивались друг с другом. Внизу полыхало море пламени и дыма, так что объективная оценка результатов бомбежки была невозможна».

И это называется первым «террористическим» налетом Второй мировой войны! Имеющиеся документальные свидетельства говорят об обратном. Ежедневные боевые приказы Верховного командования люфтваффе включали в себя повторяющееся предписание: «Только военные объекты». И даже они не должны «подвергаться бомбежке, если расположены в густонаселенных районах». (Директива на 2 сентября.)

Приказ о широкомасштабном налете на Варшаву 17 сентября, подписанный самим Герингом, гласит:

«Приоритет при налетах должен отдаваться коммунальным сооружениям (водо-, газо- и энергоснабжения), казармам и складам с боеприпасами, зданиям воеводства, цитадели, военному министерству, генеральной инспекции, транспортным узлам и известным артиллерийским позициям».

Эта схема, на которой очень выделялись военные установки, являлась частью детального материала по целеуказанию, который был в распоряжении экипажа каждого самолета.

Придерживалось ли люфтваффе своих инструкций? Среди многих иных доказательств на этот счет имеется доклад французского воздушного атташе в Варшаве генерала Арманго. 14 сентября он информировал свое правительство в Париже:

«Должен подчеркнуть, что операции германской авиации ведутся в соответствии с правилами ведения войны. Атакуются только военные объекты. Если и имели место случаи гибели и ранения гражданских лиц, то это лишь потому, что они находились вблизи от таких объектов. Важно, чтобы это стало известно во Франции и Англии, чтобы не последовали беспричинные репрессии и чтобы мы сами не развязали тотальную войну в воздухе».

После сражения на Бзуре кольцо германского окружения еще туже затянулось на соседних очагах сопротивления в Варшаве и Модлине, но только 24 сентября германские армии были по-настоящему готовы для наступления. Восемь дней назад начались попытки убедить поляков сдать без боя – «во избежание ненужного кровопролития и разрушения города». И когда германский эмиссар вернулся без результата, 16 сентября десятки «He-111» из I/KG 4 стали кружить над столицей. Под аккомпанемент осенней грозы они сбросили на город миллион листовок. Они уговаривали население в течение двенадцати часов покинуть город по дорогам, ведущим на восток, если военное командование не примет ультиматум о мирной сдаче.

На следующее утро поляки сообщили о том, что направляют своего эмиссара для переговоров об эвакуации гражданского населения и дипломатического корпуса. В результате этого массивное наступление, намеченное на 17 сентября силами обоих германских воздушных флотов, было отменено. Но польский парламентар так и не появился.

В тот же самый день Красная армия вторглась в Восточную Польшу. Это заставило Гитлера поторопиться. Русские хотели достичь ранее оговоренной демаркационной линии, включавшей Вислу у Варшавы,⁶ 3 октября. К тому времени польская столица должна быть в немецких руках.

⁶ Секретным параграфом германо-советского Пакта о ненападении, подписанного 23 августа 1939 года в Москве, устанавливалась демаркационная линия по рекам Нарев, Висла и Сан. По пограничному договору от 28 сентября между двумя державами она была перенесена на восток к реке Буг.

Листовки разбрасывались четыре раза: 18, 19, 22 и 24 сентября. Четыре раза польскому руководству объяснялось, что продолжение сопротивления бессмысленно и что ответственность за последующие жертвы в городе ляжет на польских лидеров. Но поляки не отвечали. Вместо этого они укрепляли оборону, рыли окопы вдоль улиц и превращали жилые дома в крепости. Перед предстоящей уличной войной забаррикадировались свыше 100 000 солдат.

Но вначале удар нанесло люфтваффе. С 8.00 25 сентября над Варшавой развернулось жуткое зрелище. Помимо горизонтальных и пикирующих бомбардировщиков, непрерывно сбрасывавших свой смертоносный груз на западную часть города, над домами гудели тридцать транспортных самолетов «Ju-52», загруженных зажигательными бомбами, которые по два солдата на каждом самолете лопатами выгребали за борт.

Рихтгофен, которому Геринг поручил проведение воздушной операции, имел в тот день в своем распоряжении не менее восьми Группе пикирующих бомбардировщиков общей численностью около 240 «Ju-87В». Но ни один из них не мог нести на борту зажигательные бомбы, а вместо ожидавшейся Geschwader «Хейнкель-111» ему дали только одну Группе транспортных машин. Неуклюжие «Ju-52» стали легкой добычей для польских зенитчиков, и два самолета рухнули, объятые пламенем. Более того, «бомбометание с угольными лопатами» – едва ли совершенный метод ведения боевых действий. Из-за сильного восточного ветра несколько зажигательных бомб упало на свою собственную пехоту.

При виде всего этого войска 8-й армии, образующей западный сектор осадного кольца, пришли в такую ярость, что потребовали немедленно прекратить всякую бомбежку. Несмотря на то что лишь несколько дней назад люфтваффе выручило ту же самую армию в критическом положении на Бзуре, она теперь отказывалась от помощи авиации. Бомбежка, утверждал генерал Бласковиц, только вызывает пожары и дым, которые закрывают от взора объекты, по которым хочет вести огонь его собственная артиллерия.

В десять часов произошла драматическая сцена, когда Рихтгофен полетел в штаб 8-й армии, чтобы исправить положение. Но ни Бласковиц, ни главнокомандующий сухопутными войсками фон Браухич не уделили ни малейшего внимания его аргументам. Тут вмешался и сам Гитлер. Как каменный, он выслушал спор генералов, а затем повернулся к Рихтгофену и произнес одну фразу:

– Продолжайте в том же духе!

Часть вторая СЕВЕРОМОРСКИЙ ТРЕУГОЛЬНИК

Глава 1 ОБЩАЯ ЦЕЛЬ: ФЛОТЫ

4 сентября 1939 года в полдень небо над Гельголандской бухтой заволочили плотные облака. Ледящий северо-западный ветер гнал низко над водами Северного моря дождевые тучи прямо к берегам Германии. Иногда они стлались всего лишь в 100 метрах над волнами. И в этом районе группа тяжелых двухмоторных самолетов пробивалась на восток. Пять из них шли на некоторой дистанции от другой пятерки. В такую погоду опознавательные знаки на крыльях и фюзеляже были практически неразличимы.

Однако это были не германские машины, а британские: десять самых скоростных бомбардировщиков Королевских военно-воздушных сил «бристоль-бленхейм». На следующий день после того, как их страна объявила о вступлении в войну, они шли в свою первую атаку. «Погода над Гельголандом была отвратительнейшая, – писал командир эскадрильи К. С. Доран, который летел в первой пятерке самолетов 110-й эскадрильи. – Плотная облачность, похоже, начиналась от поверхности моря и кончалась на 5500 метрах высоты. Нам пришлось держаться ниже ее кромки, чтобы иметь хоть какой-то шанс обнаружить нашу цель. Поэтому мы и снизились до уровня моря...»

А цель заслуживала внимания. Утром самолет-разведчик обнаружил несколько германских военных кораблей в фарватере Шиллиг возле Вильгельмсхафена и Брунсбюттеле в устье Эльбы. Но радиограмма, полученная в Англии, была нечеткой, и было решено, хотя и с нетерпением, дожидаться возвращения самолета-разведчика.

Наконец к полудню он приземлился на аэродроме в Витоне. Фотографии, которые он привез с собой, подтверждали его сообщение. Линейные крейсера «Gneisenau» и «Scharnhorst» были на Эльбе, а «карманный линкор» «Admiral Scheer» вместе с крейсерами и эсминцами – в Шиллигском фарватере. Командование бомбардировочной авиации решило немедленно нанести удар. Но его нельзя было нанести так быстро.

Из-за погодных условий атаковать можно было только на малых высотах. Но «бленхеймы» оснащены «полубронебойными» бомбами, которые пробивают броню лишь тогда, когда сброшены с высоты. Доран пишет далее: «Поэтому 500-фунтовые S.A.P. были заменены на 500-фунтовые G.P. с детонацией через одиннадцать секунд... Война шла всего лишь двадцать четыре часа, а бомбовую нагрузку сменили уже четыре раза».

Но вот машины готовы. Было разрешено лететь лишь лучшим пилотам. Пять «бленхеймов» из 110-й эскадрильи и пять из 107-й рванулись с аэродрома Ваттишем во тьму. Еще пять взлетело с Витона, но они заблудились и после нескольких часов полета вернулись, не выполнив задание.

А тем временем Доран летел на восток во главе своей пятерки «бленхеймов», упрямо меняя курс, когда расчетное время прибытия в точку разворота истекало.

Когда «бленхеймы» развернулись на юг к германскому берегу, видимость была практически нулевой. Однажды внизу во мраке появились передовые патрульные катера, расплывчатые, как привидения, и тут же исчезли. А потом неожиданно появился берег.

Доран взгляделся в карту и стал сравнивать ее с местностью. Справа острова, а за ними материк, а слева какой-то глубокий залив. Это было устье Джейда. Они оказались прямо по курсу на Вильгельмсхафен, прямо к цели!

«Невероятное сочетание удачи и расчета, – такова была его оценка. – Через несколько минут нижняя кромка облаков поднялась до 150 метров, и мы увидели крупное торговое судно, но нет, это был „Admiral Scheer“».

Группа сразу же рассредоточилась. Первые три «бленхейма» построились в линию впереди, отделяемые друг от друга короткими промежутками, и устремились прямо на германский линкор. Четвертая и пятая машины ушли влево и вправо и, быстро набрав высоту, скрылись в облаках. Им предстояло атаковать корабль с обеих сторон и отвлекать зенитный огонь противника. У германской ПВО не будет времени, чтобы разобраться, какой самолет первым ринется в атаку.

Таким был, по крайней мере, план, разработанный британцами. Молниеносная атака на жертву со всех сторон пятью «бленхеймами» на высоте мачт, и все это – в течение одиннадцати секунд. Потому что после одиннадцати секунд истекает время, на которое рассчитаны взрыватели бомб, и если к этому времени последний «бленхейм» не успеет уйти, его могут поразить взрывы бомб, сброшенных первым самолетом.

На бумаге план был хорош. А на практике он, конечно, зависел от очень маленьких, но решающих изменений.

«Admiral Scheer» стоял на якоре в фарватере Шиллиг. На его борту команда занималась исполнением обычных обязанностей. Высоко вверху, на площадке фок-мачты, стоял офицер-зенитчик. Вместе с офицером люфтваффе он только что просматривал опознавательные таблицы для самолетов. И тут же ожил громкоговоритель: «От наблюдателя левого борта – зенитке на юте! Господин капитан 2-го ранга: три самолета на шесть часов?!»

Лейтенант посмотрел в бинокль на корму. К кораблю быстро приближались три черные точки.

Это было не по правилам. Лейтенант сердито потряс головой. Сколько раз надо говорить этим парням из люфтваффе, чтобы держались от всех боевых кораблей на расстоянии! Потому что артиллеристы могут выйти из себя и сбить их к чертовой бабушке.

Вдруг офицер люфтваффе крикнул:

– Это не наши! Это же «бристоль-бленхеймы»!

Через несколько секунд по кораблю загремели колокола воздушной тревоги. Доран пишет: «Мы видели матросов, которые мыли палубу, прохаживались по баку, а другие члены команды стояли без дела на палубе. Но когда они догадались о наших враждебных намерениях, рванулись бежать как сумасшедшие».

Первая бомба упала на них еще до выстрелов. Пролетев возле самой мачты, она проскрежетала по диагонали через ют. В корабль врезались две тяжелые бомбы. Одна углубилась в палубу и затихла. Вторая попрыгала по палубе и соскользнула за борт. Без взрыва! И тут, наконец, зенитная артиллерия открыла лихорадочный огонь по удаляющимся «бленхеймам».

Почти тут же на них упали очередные бомбы с тем же результатом, что и первые. Одна из них погрузилась в воду, подняв гигантский фонтан, совсем рядом с планширом – особенно опасное место в случае использования бомб с замедленным взрывателем, потому что такие бомбы могут сработать как мины и пробить корпус корабля значительно ниже ватерлинии.

Но здесь фарватер Шиллиг стал настоящим адом. На большом пространстве воздух прошивали очереди трассирующих снарядов, извергавшихся зенитными пушками, – с кораблей и с многочисленных береговых батарей, – которые переводили свой огонь на каждый самолет, вынырнувший из облаков.

Третий «бленхейм» не долетел до «Admiral Scheer», в какой-то сотне метров резко развернулся и ушел, потому что, как объяснял Доран, он не мог выйти на цель в пределах предписанных одиннадцати секунд. Его бомбы плюхнулись в воду, не причинив никакого вреда. То же самое произошло с четвертым и пятым самолетами – кроме того, что один из них,

изрешеченный зенитными снарядами, вспыхнул и врезался в море рядом с птичьим заповедником Меллум.

Пяти «бленхеймам» из 107-й эскадрильи пришлось хуже. Атакуя чуть позже, чем эскадрилья Дорана, они приняли на себя весь удар противовоздушной обороны, теперь пришедшей в полную боеготовность. Только один из них вернулся: все остальные были сбиты. Правда, один «бленхейм» врезался в носовую часть крейсера «Emden», пробив в нем большую дыру и приведя к первым жертвам германского военно-морского флота в этой войне.

И это стало единственным положительным результатом внезапной и смелой атаки. А что же стало с бомбами с 11-секундными детонаторами, упавшими на «Admiral Scheer»? «Карманному линкору», как его прозвали англичане, повезло. Ни одна из бомб не взорвалась. Три попадания – три неудачи.

Также неудачной была атака в это же время четырнадцати бомбардировщиков «викерс-веллингтон» на два самых больших боевых корабля, стоявшие возле Брунсбюттеля: «Gneisenau» и «Scharnhorst». Корабельная огневая противовоздушная завеса была практически непроницаема. Один «веллингтон» рухнул, объятый пламенем, второй достался германскому истребителю. Несмотря на то что погода была неблагоприятна для действий истребительной авиации, Gruppe II/JG 77 истребителей майора Гарри фон Бюлова взлетела с базы в Нордхольце. «Me-109» сержанта Альфреда Хельда захватил «веллингтон» врасплох до того, как пилот сумел укрыться в облаках. Это был первый британский бомбардировщик, сбитый германским истребителем во Второй мировой войне. Вскоре после этого сержант Тройч из той же самой Gruppe сбил «бленхейм».

Для британского командования бомбардировочной авиации результата налета 4 сентября был обескураживающим. Провалились надежды нанесения мощного удара по германскому флоту в самом начале войны. Практически ничего не было достигнуто – а заплачена такая дорогая цена. Из двадцати четырех улетевших бомбардировщиков семь не вернулись, а многие из остальных получили повреждения различной степени тяжести.

«RAF (Королевские ВВС), – писал историк британского адмиралтейства капитан Роскилл, – стремились испытать на практике свои теории о смертельном эффекте бомбовых ударов по боевым кораблям... Провал этих рейдов стал резким возражением тем, кто самоуверенно предсказывал, что воздушная мощь сделает крупные надводные корабли устаревшими».

С германской стороны ситуация была во многом схожей. В первые недели и месяцы войны существовало много параллелей между Королевскими ВВС и люфтваффе. И те и другие находились под влиянием приказов вести войну в бархатных перчатках со следующими конкретными негативами: «Ни одна из бомб не должна быть сброшена на вражескую территорию; ни один гражданский житель противника не должен пострадать; не разрешается атаковать вражеские торговые суда; запрещается летать над нейтральными странами».

Таким образом, для авиации обеих стран единственными законными объектами оставались вражеские корабли в открытом море или на рейде. А если они вдруг оказывались в гавани, доке или на якоре у причала, их нельзя было трогать.

Помимо того факта, что ни одна из сторон не желала брать на себя ответственность за начало бомбежек без разбора, у немцев была еще одна благовидная причина для нерешительности. Гитлер считал, что Британия скоро «проявит здравый смысл» и будет готова к мирным переговорам (это настроение наверняка изменили германские воздушные налеты).

Более того, люфтваффе вначале надо было закончить Польскую кампанию, а уже потом собирать силы для наступления на Западе.⁷

Британское правительство того периода часто обвиняли в том, что в сентябре 1939 года оно не сумело использовать угрозу войны на двух фронтах, перед которой оказалась Германия. Концентрированные воздушные удары по опорным пунктам в Северо-Западной Германии наверняка вынудили бы Геринга вывести большую часть люфтваффе из Польши, облегчая тем самым военную ситуацию для поляков.

«Инерция и слабость наших политиков стали просто подарком для люфтваффе» – таков вердикт эксперта по британской войне в воздухе Дерека Вуда в работе, опубликованной в 1961 году.

Но военный кабинет Чемберлена твердо держался своей политики: никаких бомб на Германию до тех пор, пока Германия не начнет бомбить Англию.

В официальной истории «Royal Air Force 1939–1945» можно найти простое и трезвое объяснение. В конце сентября 1939 года бомбардировочная авиация передовой линии состояла всего лишь из тридцати трех эскадрилий, включавших 480 самолетов. Поскольку британцы приписывали своим противникам в три раза больше самолетов, «тотальная война была бы явно против наших интересов, пока не достигнут более удовлетворительный баланс сил. При целесообразности укрепления предписаний гуманизма... меры, применявшиеся в отношении бомбардировочной авиации, были такими, какие можно осуществлять, следуя политике сохранения и увеличения бомбардировочной авиации до тех пор, когда мы сможем „бросить перчатку“».

В Германии в сентябре 1939 года был человек, чьи руки были просто связаны. Это был генерал-лейтенант Ханс Фердинанд Гайслер, который со своим персоналом принял на себя административное командование воздушной обороной Гамбурга и располагался в Бланкенезе на Мантейфельштрассе. Гайслер руководил недавно сформированной 10-й авиадивизией, чьей основной задачей было воевать с морскими частями Британии.

Даже если бы строжайшие инструкции Геринга и не запрещали Гайслеру предпринимать какие-либо действия против самой Британии, он все равно не смог бы этого сделать, потому что в то время у него не было ни одного бомбардировщика. Его единственная Geschwader KG 26, которая все еще была в стадии формирования, была переведена в Польшу.

Хотя к середине сентября так называемая Geschwader «Лев» вернулась на свои боевые базы в Гельголандском заливе, она поначалу состояла всего лишь из двух Gruppen, включавших в себя около шестидесяти «He-111». Большинство из летчиков и командиров эскадрилий, как и сам командир, полковник Ханс Зибург, ранее служили на флоте.

Командующий флотом Германии адмирал Эрх Редер с трудом согласился на перевод своих летчиков в люфтваффе. Годы эти два рода войск спорили, кому надлежит вести боевые операции в небе над морем, и, наконец, афоризм Геринга «Все, что летает, принадлежит мне» решил проблему. В морской авиации осталось лишь несколько береговых соединений, укомплектованных самолетами-разведчиками, и корабельная авиация.

В продолжение своего решения, что воздушная война над морем должна вестись люфтваффе, Геринг в ноябре 1938 года пообещал, что будет иметь тринадцать Geschwader бомбардировщиков, готовых к выполнению своих задач к 1942 году (Гитлер уверял его, что любая более ранняя война с Британией исключается). Это остановило бы всякое дальнейшее истощение оставшихся сил бомбардировочной авиации.

⁷ В первые три недели войны 2-й и 3-й воздушные флоты на Западе располагали двадцатью восемью эскадрильями истребителей в общей сложности из 336 самолетов, пятью Gruppen двухмоторных истребителей из 180 самолетов и девятью Gruppen бомбардировщиков из 280 самолетов. Так что в тот период акцент делался на воздушную оборону.

В сравнении с этим великолепным утверждением действительная численность на начало войны была в самом деле скромной – всего лишь две Gruppen из KG 26.

Для надежности 2-й воздушный флот («Север») под командованием генерала авиации Гельмута Фельми получил одно соединение бомбардировщиков в начале сентября. Тогда оно называлось «экспериментальная группа 88», и стало первым, оснащенное самолетами, которыми люфтваффе надеялось достичь решающего технического превосходства: «Юнкерсами-88» («чудо-бомбардировщиками»).

Однако ни Фельми, ни его начальник штаба полковник Йозеф Каммхубер не осмеливались бросить прямо в бой соединение, все еще проходящее подготовку с неопробованными самолетами. Хотя оно было переименовано в I/KG 30, его снова перебросили из Йевера на аэродромы Хагенов-Ланд и Грейфсвальд в Мекленбурге и Померании.

Его командир капитан Гельмут Поля докладывал:

«На дежурстве в Вестерланде на острове Сильт осталось только одно звено под командованием лейтенанта Вальтера Шторпа.⁸ Генерал Фельми сказал нам, что оно будет использовано при первом же появлении британского флота. Мое предложение использовать для этой цели всю Gruppe было отклонено».

Тогда 2-й воздушный флот поделился своими тревогами с Верховным командованием в Берлине. Новые «Ju-88» следует вводить в действие лишь тогда, когда они могут дать результат. Пусть в первой атаке примет участие хотя бы полная Geschwader, по крайней мере сто самолетов.

Геринг и его начальник штаба Иешоннек не обратили на это никакого внимания. Возня с «Ju-88», его готовностью или неготовностью затянулась слишком надолго. Два года назад его окрестили невооруженным бомбардировщиком, достаточно быстрым, чтобы уйти от преследования любым вражеским истребителем. Потом его оснастили оборонительным вооружением. А еще позже стали требовать от него способностей к пикированию на манер «Штуки»: предъявляя все новые и новые требования, которые вели к новым проблемам и задержкам в выпуске с конвейера.

Самолет предположительно был готов к серийному производству 3 сентября 1938 года. В тот день компания «Юнкерс» получила свой контракт. Ее генеральный директор доктор Гейнрих Коппенберг получил от Геринга полномочный мандат, завершившийся словами: «Я хочу получить мощное соединение бомбардировщиков „Ju-88“ как можно быстрее».

С тех пор прошел год, и началась война. Но «Ju-88» в люфтваффе все еще было меньше пятидесяти. Верховный командующий решил, что с машиной возились достаточно. Самое время показать себя. «Чудо-бомбардировщик» для завоевания престижа должен добиться успеха.

26 сентября после полудня зазвонил телефон в кабинете командира I/KG 30 капитана Поля. На проводе был сам Иешоннек:

– Поздравляю, Поля! Ваше звено в Вестерланде потопило «Ark Royal»!

Имея опыт совместной работы, Поля слишком хорошо знал начальника штаба, чтобы не уловить иронической ноты.

– Не могу поверить, – произнес он.

– Я тоже, – ответил Иешоннек. – Но железный (Геринг) верит. Лети прямо сейчас в Вестерланд и выясни, правда это или нет.

А кто сообщил о потоплении? Может, 10-я авиадивизия, в ведении которой находятся операции против флота? И действительно ли это произошло?

Утром 26 сентября морская группа «Запад» отправила самолеты-разведчики в Северное море перед началом операции эсминцев, намеченной на следующий день. Это были

⁸ Позднее, в 1944 году, он стал генерал-майором и «генералом бомбардировщиков».

«летающие лодки» «Do-18» из эскадрильи береговой обороны 2/106, базировавшейся в Нордени. К 10.45 одна из них оказалась к северу от банки Грейт-Фишер.

Наблюдатель вдруг застыл как вкопанный. Сквозь прорехи в облаках он увидел боевой корабль. И не один! Это был целый флот!

Снова и снова «Do-18» кружил вокруг просвета в облаках, пока пилот и наблюдатель лихорадочно пересчитывали корабли: четыре линкора, авианосец плюс крейсера и эсминцы. Под ними плыл британский флот метрополии!

Содержание радиограммы с «Do-18» привело в возбуждение весь состав германской береговой обороны. Наконец-то настал долгожданный шанс атаковать противника – практически единственный шанс, учитывая эту гору существующих приказов, вообще ударить по врагу.

Вскоре после 11.00 на базе бомбардировщиков на Сильте уже звонили телефоны. «Боевой приказ. Квадрат 4022. Дальняя разведка вступила в контакт с противником. Атакуйте 1000-фунтовыми бомбами!»

На самом деле британский флот состоял из линкоров «Nelson» и «Rodney», линейных крейсеров «Hood» и «Repown», авианосца «Ark Royal» и трех крейсеров. Недалеко отсюда находилась 2-я эскадра крейсеров с еще четырьмя крейсерами и шестью эсминцами.

В атаку на эту армаду был послан скромный отряд. В 12.50 девять «He-111» из Geschwader «Лев», а именно 1-я эскадрилья из KG 26, взлетели под командой капитана Веттера. Спустя десять минут за ними последовало дежурное звено из Geschwader «Орел» – четыре «Ju-88», ведомые лейтенантом Шторпом, которым предоставлялся шанс доказать свою значимость.

Это было все, что смогла собрать 10-я авиадивизия. А там, вдали от своих баз и находясь под наблюдением германских самолетов-разведчиков, в море стояла громада британского флота метрополии, а люфтваффе «использовало» эту возможность с помощью всего лишь тринадцати бомбардировщиков!

Внизу, под облаками, четыре «Ju-88» мчались друг за другом на северо-запад. Это, как полагали, был кратчайший путь отыскать врага, как только они окажутся в заданной точке. Пилотом третьей машины был капрал Карл Франке, прозванный товарищами Бобром за великолепную бороду. На следующее утро его имя окажется у всех на устах.

Франке в действительности был квалифицированным инженером и авиатехником. Он хорошо знал «Ju-88», поскольку отвечал за его технические испытания в Рехлине. Но кроме этого, он был и одаренным летчиком. В 1937 году на авиационных соревнованиях в Цюрихе, где эксперты со всего мира затаив дыхание следили за невероятной скоростью германского самолета, он уже был вместе с Удетом на демонстрации «Me-109», настроенного на максимальные показатели.

Как раз перед войной он пошел добровольно летчиком в группу испытателей его друга Поля, чтобы не оказаться привязанным навечно к Рехлину. И так случилось, что, будучи простым капралом, он управлял одним из первых четырех «Ju-88» в их самом первом наступательном бою.

Через два часа полета в поле зрения появились корабли. Франке стал пробиваться вверх сквозь облака до высоты 3000 метров. Плотность облаков составляла 8/10, что позволяло видеть море внизу лишь изредка и ненадолго. И вдруг через прогал в облачности появился огромный корабль: авианосец!

Не колеблясь Франке резко и круто стал пикировать на цель.

Ни одно орудие не открывало огонь. Должно быть, он застал корабль врасплох.

Тут облако закрыло летчику обзор, а когда самолет прошел сквозь него, авианосца в прицеле уже не было видно. Пике же нельзя было изменить. Хорошо зная технические пре-

дела пикирования своего самолета, он взял слишком далеко в сторону. Оставалось лишь одно: выходить из пике и начинать все сначала.

Но теперь противовоздушная оборона авианосца наконец-то очнулась. Если бы он в первый раз взял чуть правее, то смог бы атаковать, практически не встречая сопротивления.

Франке выждал еще восемь минут и снова нырнул вниз – на этот раз в облако разрывов зенитных снарядов. Но теперь он нацелился безошибочно. Авианосец стоял в его прицеле неподвижно, как паук в своей сети.

Нажатие на кнопку – и бомбы полетели вниз. Немедленно срабатывает автоматический выход из пике, и вот самолет снова набирает высоту.

Пока Франке старался избежать зенитного огня, его радист и стрелок в хвосте самолета не сводили глаз с авианосца под ними. Вдруг сержант Бевермайер закричал:

– Рядом с кораблем – мощный фонтан воды!

Даже Франке рискнул взглянуть вниз. Была видна мощная струя воды рядом с верхними орудийными портами. Затем на носу раздалась вспышка.

Было ли это попадание или просто вспышка выстрела мощного зенитного орудия? Если последнее, то что случилось со второй бомбой, автоматически сброшенной вслед за первой?

Корабль сейчас был уже слишком далеко, чтобы можно было разглядеть другие детали. И все равно, это не их работа. Они были счастливы, что сумели уберечь шкуру от зенитного огня.

Экипаж доложил по радио со сдержанным оптимизмом: «Пикирование. Сброшены две бомбы „SC-500“ на авианосец. Первая упала рядом с бортом корабля, вторая, возможно, попала в нос. Результат не прослежен».

Как только Франке приземлился у себя в Вестерланде, начались поздравления. Только командир Geschwader «Лев» сохранял скептицизм.

– Ты видел, как корабль потонул?

– Нет, полковник.

– В таком случае, мой дорогой друг, – улыбнулся Зибург, – ты в него и не попадал!

Как бывший морской офицер, Зибург по опыту знал, что вспышка или даже клубы дыма из вражеского корабля нельзя было ни в коем случае считать убедительным доказательством поражения врага своим оружием. Но конечно, люфтваффе этого знать не полагалось. А тем временем потоком шли телеграммы в штаб 10-й дивизии. Горя от нетерпения, главнокомандующий люфтваффе в Берлине хотел знать, почему не было прислано никакого рапорта о потоплении британского авианосца.

– Потому что здесь ничего не известно о потоплении, – ответил офицер-оперативник дивизии майор Мартин Харингхаузен.

Действительно, все, что имелось у них в распоряжении, это тщательно сформулированный рапорт Франке, который он тут же переслал в Берлин.

Но, раз начавшись, интриги продолжались. Был послан самолет-разведчик, чтобы установить, что же произошло с «Ark Royal». Наконец, к 17.00 поступило первое сообщение: «Вражеский флот в квадрате X; два линкора и корабли прикрытия; идут на полной скорости; курс – запад».

Авианосец исчез!

В Берлине никому не приходило в голову, что флот разбился на части и что «Ark Royal» сейчас идет с группой, которую патруль не заметил. По радио был послан новый приказ: «Проверьте наличие масляных пятен!»

Вскоре после этого было даже найдено подходящее масляное пятно – не обратили внимания на факт, что в Северном море их полным-полно. Разве это не достаточное доказательство, что «Ark Royal» и его шестьдесят самолетов уже покоятся на дне океана?

Геринг, Мильх и Иешоннек стали раздумывать, стоит ли подождать, пока британцы сами сделают какое-нибудь объявление. Но германская пропаганда уже вцепилась зубами в эту новость. «Германское люфтваффе потопило новейший британский авианосец! И одной-единственной бомбой!» Это была просто неожиданная удача.

Когда капитан Поль, подчиняясь распоряжению Иешоннека, приземлился поздно вечером в Вестерланде, капрал Франке позабыл всякую воинскую дисциплину.

– Поль, старик! – взволнованно вскричал он, увидев своего командира. – Там нет ни слова правды! Ради бога, помоги мне выбраться из этой переделки!

Но вмешательство Поля уже запоздало. На следующий день германское Верховное командование опубликовало отчет о налете на британский флот. Он гласил: «Помимо уничтожения авианосца, имело место несколько попаданий в линкор.⁹ Все наши самолеты вернулись невредимыми».

Даже Геринг приложил тут свою официальную печать. Он направил Франке свои личные поздравления, немедленно повысил капрала в звании до лейтенанта и наградил его Железным крестом 1-го и 2-го класса.

Британское адмиралтейство отреагировало. Оно сухо объявило, что авианосец «Ark Royal», который по сообщениям германской прессы потоплен, вернулся на свою базу без повреждений. Представителям прессы были розданы фотографии корабля, входящего в порт.

Как утверждала немецкая пропаганда, это был трюк, напрасная попытка британцев скрыть серьезность их потерь. 28 сентября даже высшее командование обратилось к вопросу о «тенденциозном» британском объявлении, утверждая, что 1000-фунтовая бомба поразила авианосец. Но новый отчет, однако, уже не содержал слов «уничтожен», «потонул» или «ликвидирован». Но германская пресса все еще настаивала на правдивости истории.

А в действительности в начале октября «Ark Royal» направился в Южную Атлантику, чтобы принять участие в охоте на германский рейдер «Graf Spee». Только после того, как британский авианосец был 14 ноября 1941 года окончательно торпедирован подводной лодкой «U-81», германские рапорты о его предыдущем «потоплении» были спокойно изменены.

Руководителям люфтваффе в Берлине не пришлось долго искать истину. Она осенила Генеральный штаб уже на следующий день.

Так произошло, что и люфтваффе, и RAF были весьма огорчены результатами своих первых налетов на флоты друг друга. Что-то тут было не так. По обе стороны воцарилось разочарование.

Спустя несколько месяцев, когда Геринг опять встретил Франке в испытательном центре люфтваффе в Рехлине, он ему печально сказал:

– Ты мне все еще должен один авианосец.

9 октября 1939 года I/KG 30 наконец-то собралась в полном составе в Вестерланд на острове Сильт. Командир, капитан Поль, выбрался из своего «Ju-88» в плохом настроении. Опять его соединение вылетало на поиски британского флота, и опять ничего не получилось.

Его вызвали к телефону. Геринг желал получить от него личный отчет. Поль расстроено ответил:

– Нас только что посылали в район, но там нет противника!

На этот раз авиация участвовала в операции вместе с флотом. Ударная группа в составе линейного крейсера «Gneisenau», крейсера «Koln» и девяти эсминцев выходила в море с

⁹ Одна бомба от оставшихся трех «Ju-88» из I/KG 30 попала в «Hood», но не взорвалась и отскочила за борт. I/KG 26 атаковала эскадру крейсеров, но все ее бомбы прошли мимо целей.

задачей выманить британский флот метрополии из его баз в Северное море. В таком случае и люфтваффе должно было попытать свое счастье.

Более того, сейчас офицеры генерал-лейтенанта Гайслера (его дивизии недавно был присвоен статус корпуса) сделали соответствующие приготовления. Вместо атак немногими отдельными самолетами, этим сейчас будут заниматься I/KG 30 и вся KG 26, усиленные двумя Gгруппе из LG 1, KG 1 (известная как «Гинденбург») оставалась в резерве, чтобы «нанести завершающий удар по обессилевшему врагу». Гайслер и его начальник штаба майор Харингхаузен выделили для налета сто двадцать семь «He-111» плюс двадцать один «Ju-88».

И все равно операция закончилась ничем. Большинство эскадрилий после безуспешных поисков противника вернулись на базу на остатках горючего. Другие (в частности, четыре эскадрильи из I/KG 30) объявили о десяти бомбовых попаданиях в британские крейсера, но ни одно из них не было подтверждено.

На следующее утро в министерстве авиации рейха в Берлине состоялось большое совещание. Этим неудачам надо было положить конец. Геринг был взбешен:

– Я вам должен кое-что сказать, джентльмены. Этот случай с «Ark Royal»...

Он с вызовом оглядел своих ближайших коллег: государственного секретаря Мильха, начальника Генерального штаба Иешоннека, начальника воздушной разведки Беппо Шмида, генерал-квартирмейстера Удета, командующего морской авиацией Келлера и многих других. Всем было нечего сказать. Но на совещание был приглашен и капитан Поль в качестве командира единственного соединения «Ju-88». Геринг обратился прямо к нему.

– Слушайте, Поль, – произнес он, – нам необходимо добиться успеха! Сейчас на нашем пути всего лишь несколько британских кораблей: «Repulse», «Renown» и, возможно, «Hood». И конечно, авианосцы. Как только их не станет, «Scharnhorst» и «Gneisenau» будут править морями... – Он продолжал сулить золотые горы: – Я вам говорю, что каждый, кто поможет избавиться от этих кораблей, получит собственный дом и все причитающиеся ордена. – И завершил свое выступление несколько туманным тактическим советом: – Воюйте так, как мы это делали в Первую мировую войну против вражеских аэропланов. Я прав, Удет?

Удет улыбнулся. Он сбил шестьдесят два самолета, Геринг – двадцать два.

Поль заметил:

– Господин генерал-фельдмаршал, каждый экипаж мечтает уничтожить столько самолетов на авианосце, сколько сбил генерал Удет в Первую мировую войну!

Герингу это понравилось, Поля отпустили с совещания с улыбками. С этого дня его Gгруппе должна находиться в Вестерланде в постоянной готовности нанести нокаутирующий удар по британскому флоту.

Но первыми достигли успеха подводные лодки. Уже 17 сентября «U-29» под командой лейтенанта Шухарта потопила к западу от Ирландии британский авианосец «Courageous». «U-47» лейтенанта Прина прокралась сквозь плотную оборону и вошла в акваторию огромной военно-морской базы в Скапа-Флоу – смелая эскапада, заслуживавшая даже более того, что она достигла! Вопреки ожиданиям, британский флот метрополии был в море, и подлодке достался лишь линкор «Royal Oak». Его она потопила двумя залпами из трех торпед.

Однако это нападение косвенным образом привело двумя днями позже к налету пикирующих бомбардировщиков «Ju-88». Теперь передвижение кораблей у восточного побережья Шотландии находилось под постоянным наблюдением германской воздушной разведки. 15 октября был обнаружен линейный крейсер, предположительно «Hood». Рано утром следующего дня поступило сообщение, что он вошел в пролив Фёрт-оф-Форт.

В 9.30 Иешоннек отдал по телефону боевой приказ Полю в Вестерланд. И добавил:

– Также должен передать вам личный приказ фюрера. Он звучит так: если в момент прибытия KG 30 в Фёрт-оф-Форт «Hood» будет уже в доке, атака отменяется.

Опять стремление удержать войну в отведенных рамках. Ни Германия, ни Британия не хотели первыми сбрасывать бомбы на территорию друг друга. Поэтому корабли оставались единственными законными целями, да и то пока они были в море. В другое время они оставались запрещенным плодом, и военные шансы должны были уступать место политическим соображениям. И в Берлине тоже надеялись, что конфликт с Британией скоро будет урегулирован.

16 октября в 11.00 эскадрильи бомбардировщиков I/KG 30 поднялись в небо. В 12.15 они уже были над внешним устьем форта и направились в глубь острова.

«Мы летели свободным строем по звеньям, – докладывал Поль, – потому что 5-й отдел (Генеральный штаб люфтваффе) сообщил нам, что в Шотландии нет баз „спитфайров“».

К несчастью для Поля, эта информация была неточной. Британское командование истребительной авиации разместило в Турнхаузе, возле Эдинбурга, две эскадрильи «спитфайров»: № 602 и 603. Далее, в то же самое утро эскадрилья «харрикейнов», № 607, приземлилась в Дреме, на южном берегу Форта.

В случае приближения германских бомбардировщиков истребители, наводимые местной радарной станцией, должны были перехватить их заблаговременно в море. Но так уж совпало, что в обед того же дня на базе вышел из строя электрогенератор, и «харрикейны» вместе со «спитфайрами» получили сигнал тревоги лишь тогда, когда был услышан гул моторов «Ju-88», пролетавших над их базами на высоте 4000 метров. Были потеряны важные минуты, и эскадрильи бомбардировщиков могли спокойно выискивать объекты для своих бомб.

Пока Поль летел впереди разрозненного строя, впереди показался Эдинбург. Впервые с начала войны соединение германских бомбардировщиков летело над Соединенным Королевством. Был виден огромный мост, соединяющий внутренний и внешний Фёрт-оф-Форт, а сразу за ним, на северном берегу, – доки военно-морской базы Росит.

Поль сразу же увидел корабль, который он намеревался потопить, выделявшийся своей длиной и значительно большей шириной в сравнении с соседними судами. Это мог быть только «Hood». Но он уже был не в море, а в доке – или, точнее, в ведущих в него шлюзовых воротах. Должно быть, он только что подошел.

«Это была неподвижная цель, – докладывал Поль, – но приказ лишил нас приза...»

Несмотря на это, он положил машину в пике. На рейде Росита стояло несколько крейсеров и эсминцев, и он выбрал для себя самый большой – крейсер «Southampton». Тут же разразился лихорадочный зенитный огонь. Хотя его самолет содрогался от разрывов, Поль невозмутимо шел в атаку, пикируя под углом почти 80 градусов.

И тут случилось непоправимое: сперва короткий, резкий хлопок, за которым послышался треск и звук чего-то рвущегося. Затем в лица летчикам ударил ледяной ветер. Кабину сорвало – и это на скорости около 650 километров в час!

Поль не мог определить, было ли это результатом попадания зенитного снаряда, или нагрузка при пикировании превысила предел прочности самолета. Такое же случилось с ним однажды в испытательном полете в Рехлине – еще одно свидетельство того, что машину бросили в бой, не доведя до кондиции. Но самолет все еще подчинялся его командам, и Поль шел в пике, держа «Southampton» на вертикали в своем прицеле. На высоте 1000 метров он сбросил свою 1000-фунтовую бомбу. Она явно не поразила цель.

Позднее подтвердилось, что эта бомба ударила посередине корабля в надстройку правого борта. Но так и не взорвалась. Пробив по косой одну за другой три палубы, она вышла у борта корабля и в конце концов угодила в адмиральский катер, закрепленный напротив борта.

Но у экипажа бомбардировщика не было ни времени, ни возможности выяснить последствия падения этой бомбы. Лишь только Поль вышел из пике, радист прокричал:

– Нас атакуют «спитфайры»!

«Было слишком поздно, чтобы как-то избежать боя, – рассказывает Поль. – Сразу попадание в левый двигатель, и он задымил. Я повернул к морю, надеясь долететь до германского рыболовного катера „Hornum“, который моряки предполагали держать во время нашего налета в заданной точке у берегов Шотландии».

Но «спитфайры» вновь ринулись в атаку. Для них чудо-бомбардировщик «Ju-88» с его единственным хвостовым пулеметом «MG-15» был сидячей уткой. Пули прошивали кабину, были ранены и радист, и задний стрелок. Долетев до Порт-Сетона в Восточном Лошиане, Поль устремил машину вниз к воде. Но «спитфайры» не отставали. После третьей атаки наблюдатель тоже был тяжело ранен. А тут и правый двигатель стал работать с перебоями.

«С нами все было кончено, – рассказывал Поль об этих последних драматических моментах. – Я заметил какой-то траулер, направлявшийся на север, и подумал, что, может, долечу до него. И после этого потерял сознание».

Это было британское рыболовецкое судно, и через несколько минут его матросы были уже рядом с самолетом на своей надувной резиновой лодке. Из всего экипажа в живых остался только Поль, и его вытащили из воды до того, как самолет затонул. Потом все еще бывшего без сознания германского капитана доставили на британский эсминец. Только через пять дней он пришел в себя в госпитале Порт-Эдвардс на северном берегу Фёрт-оф-Форт.

I/KG 30 потеряла и второй «Ju-88». Общий итог налета: крейсера «Southampton» и «Edinburgh» вместе с эминцем «Mohawk» получили незначительные повреждения.

Утром следующего дня, 17 октября, четыре машины того же соединения под началом своего нового командира, капитана Денча, вновь вылетели на задание. На этот раз их объект располагался даже дальше: Скапа-Флоу.

Встретив массированный огонь ПВО, «Ju-88» прорвались тем не менее прямо к месту, где должен был стоять на якоре Королевский флот. Но, кроме состарившейся учебной плавбазы «Iron Duke», в борту которой зияли бреши от близких разрывов бомб, они ничего не обнаружили. Птичка улетела!

Британское адмиралтейство приказало флоту метрополии перебазироваться в Клайд на подходах к Глазго на западном побережье Шотландии. Тут самые важные корабли будут за пределами досягаемости – хотя им уже понадобится дополнительный день для перехода к Северному морю или подходам из Северной Атлантики.

Королевские ВВС считали, что перебазирование флота вызвано немецкими атаками. Их официальный историк пишет: «Двумя-тремя смело нанесенными ударами и ценой четырех самолетов германские ВВС и подводные лодки добились внушительного стратегического успеха».

А как же собственные бомбардировщики Королевских ВВС? Собираются ли они вернуться к наступательным действиям после фиаско в Вильгельмсхафене 4 сентября?

Глава 2

СРАЖЕНИЕ У БУХТЫ ГЕЛЬГОЛАНД

Понедельник 18 декабря 1939 года выдался холодным, но солнечным. Германское побережье Северного моря и Восточные Фризские острова были слегка окутаны туманом. Однако выше 1000 метров небо было идеально чистым, а видимость была практически до самого горизонта.

– Прекрасная погода для истребителей, – заявил подполковник Карл Шумахер, командир JG 1, несколько недель назад расквартированной в Йевере в Восточной Фрисландии.

– Томми – не такие дураки, сегодня они не прилетят, – возразил его адъютант, старший лейтенант Миллер-Тримбуш.

Четыре дня назад было совсем другое. Погода была ужасной: снег с дождем и спорадические скопления облаков вплоть до поверхности моря. Но внезапно крейсер «Nurnberg» и несколько эсминцев в устье Джейда попали под атаку дюжины бомбардировщиков «веллингтон».

За день до этого «Nurnberg» вместе с «Leipzig» был торпедирован британской субмариной «Salmon», но обоим удалось вернуться в порт своим ходом. Тогда бы Королевские ВВС и могли их прикончить. Но не получилось. Вначале яростный зенитный огонь не дал возможности произвести прицельное бомбометание, а сразу же после этого вступили в бой «Me-109» фон Бюлова. Несмотря на защитный занавес облаков, пять «веллингтонов» врезались в море.

«Большинство летчиков-истребителей фон Бюлова раньше служили на флоте, – объясняет Шумахер, командир Geschwader. – В такую погоду любое обычное авиасоединение провалило бы все дело и вернулось ни с чем».

Позже британцы признали, что шестой бомбардировщик пропал на обратном пути домой.

Но все это было четыре дня назад. Сегодня не только погода была лучше, но и Шумахер наконец-то получил подкрепление, которого просил. Вчера Gruppe дальних истребителей из I/ZG 76, прославившаяся в боях над Польшей, была переведена из Боннингхардта в Йевер и передана в подчинение JG 1. Теперь в группу истребителей Шумахера входили следующие части:

II/JG 77 под командой майора фон Бюлова в Вангероге;

III/JG 77 под командой капитана Зелигера, в Нордхольце у Куксхафена;

I/ZG 76 под командой капитана Райнеке в Йевере;

Gruppe 101 истребителей (переименованная из II/ZG 1) под командой майора Рейнхардта с одной эскадрильей в Вестерланд/Сильте и двумя – в Ноймюнстере; эскадрилья ночных истребителей 10/JG 26 под командой старшего лейтенанта Штайнхофа в Йевере.

В целом, учитывая только самолеты первой линии, Шумахер располагал мощностью от восьмидесяти до ста одно- и двухмоторных истребителей, которые он мог поднять в воздух за считанные минуты после объявления тревоги. Вопрос был в том: будут ли британцы считаться с такой мощной оборонительной силой? Определенно, надо быть сумасшедшим, чтобы прилететь в такую погоду, как сегодня, когда небо как голубой сатин, а для ПВО условия просто великолепные.

С первых дней войны британскому командованию бомбардировочной авиации пришлось пересмотреть свои планы. При прежней системе вылет бомбардировщиков лишь после того, как самолеты-разведчики обнаружат вражеские боевые корабли, оказался боль-

шой тратой времени. К тому моменту, когда они подлетали, корабли обычно уже исчезали либо прятались в гавани, где атаковать их запрещалось.

Очень скоро была принята новая система, состоявшая из «вооруженных разведывательных» полетов соединениями из не менее чем девяти, а обычно двенадцати двухмоторных бомбардировщиков типа «бленхейм», «веллингтон», «хэмпден» и «уитли». С достаточной бомбовой нагрузкой они патрулировали небо над Гельголандской бухтой, выискивая стоящие объекты.

Но даже эта система не давала результатов. 29 сентября в ходе налета на Гельголанд было сбито пять «хэмпденов», а в октябре и ноябре не было сбито ни одного вражеского самолета. Как-то после полудня 17 ноября самолет-разведчик Королевских ВВС снова сообщил о боевых кораблях, возвращающихся в залив, но на этот раз командование бомбардировочной авиации (КБА) не стало посылать свои самолеты под предлогом, что ко времени полета к цели наступит темнота.

Такая «прохладная нерешительность» приводила в бешенство первого лорда адмиралтейства Уинстона Черчилля. Он заявлял, что британское судоходство несет все возрастающие потери от германских мин и подводных лодок, а германское люфтваффе даже совершает налеты на сильно укрепленные морские базы в Росите и Скапа-Флоу. Так почему, раздраженно спрашивал он, Королевские ВВС не могут заняться Вильгельмсхафеном?

После этого КБА получило новые указания атаковать вражеские корабли, даже если они находятся внутри зоны ПВО между Гельголандом и Вильгельмсхафеном. Цель: уничтожение вражеских линейных крейсеров и «карманных» линкоров. Это напоминало утверждение Геринга 10 октября в Берлине: «Нам необходимо добиться успеха!»

И вот спустя девять недель в Лондоне Черчилль призывает к тому же самому, потому что в германских боевых кораблях Британия видела самую большую угрозу своим жизненно важным океанским торговым путям.

Первая британская атака по новой директиве состоялась 3 декабря 1939 года, на остров Гельголанд упало несколько бомб, но боевые корабли на рейде остались нетронутыми. Однако эта операция дала КБА луч надежды. Все двадцать четыре «веллингтона» благополучно вернулись на базу. Они получили строгий приказ не ломать строй и бросать бомбы с высоты ниже 2300 метров. Немногие германские истребители, оказавшиеся на месте события, не сумели сбить ни одного самолета противника. Может быть, против плотных групповых построений бомбардировщиков «Me-109» бессильны?

Весьма забавно, что британцы даже не отнесли на счет германских истребителей какой-либо успех в бою 14 декабря над устьем Джейда, о котором уже говорилось. Они объяснили потери шести бомбардировщиков другими причинами: плохой погодой, корабельной зенитной артиллерией и потерей горючего из-за пробоин в бензобаках. И так уж выходило, что шансы для следующего налета рассматривались в Англии с необоснованным оптимизмом. В полдень 18 декабря 9, 37 и 149-я эскадрильи бомбардировщиков собрались над Кинг-Линн для наступательной операции – несмотря на безоблачное небо над заливом Гельголанд, столь благоприятное для истребителей. «Плечом к плечу, как конница Кромвеля», как это описывается в тактическом анализе Королевских ВВС, плотные группы являли собой зрелище непоколебимого духа и боевой мощи.

В 13.50 две германские радарные станции обнаружили приближающиеся бомбардировщики. Одна из станций находилась на Гельголанде, а другая – в песчаных дюнах на острове Вангероге, и ею командовал лейтенант войск связи Герман Диль. На обеих применялась аппаратура типа «Фрея».

Диль определил расстояние от берега до бомбардировщиков в 113 километров, или двадцать минут летного времени. Казалось, достаточно времени, чтобы поднять в воздух истребители на перехват противника, пока он все еще над морем.

В данном случае понадобилось ровно двадцать минут, чтобы сообщение от радара дошло до командира Geschwader – или, точнее, чтобы его персонал поверил рапорту.

Частично вина за это лежит на очень посредственной системе связи между флотом и люфтваффе. В начале войны ее практически не было. Хотя Шумахер за несколько недель с того момента, как принял командование, прилагал усилия «подключиться» к системе раннего оповещения флота, но все равно уходило слишком много времени, пока рапорт с Гельгоlanda проходил через морской коммутатор Вильгельмсхафена и доходил до штаба истребителей в Йевере.

Но лейтенант Диль, напротив, имел прямую связь с Йевером и сразу же дозвонился. Но его сообщение было встречено с недоверием. Чтобы томми летели к ним в такую погоду? Вместо того чтобы поднять переполох, ему со скепсисом ответили:

– Вы там на экране чаек ловите или какие-нибудь помехи.

Офицер связи заколебался. Наконец, он позвонил напрямую в соседнюю часть в Вангероге – II/JG 77. Но ее командир, майор фон Бюлов, был в то время в штабе Geschwader в Йевере.

А британские бомбардировщики выполнили привычный поворот от Гельгоlanda, оставив остров на значительном удалении, и полетели на юг в сторону Джейда. По данным Королевских ВВС, в группу на старте входило двадцать четыре «веллингтона», из которых два вернулись из-за неисправностей в двигателях. Самолеты летели тесным строем четверок.

А морские наблюдатели на Гельгоlande насчитали вдвое больше: сорок четыре! И это при ясном дневном свете, отличной видимости и когда на небе ни единого облачка! Это противоречие так и осталось без объяснения.

Первые германские истребители, наконец, поднялись в небо, включая звено из шести «Me-109» из эскадрильи ночных истребителей 10/JG 26, которое вел старший лейтенант Штайнхоф. Только они были в состоянии атаковать «веллингтоны» до того, как те долетят до Вильгельмсхафена.

Но «всадники Кромвеля» не собирались проигрывать – по крайней мере, еще не собирались. Крылом к крылу плотным строем они гудели над Джейдом и фарватером Шиллиг. Потом, как на параде, пролетели над Вильгельмсхафеном на высоте 4000 метров. Но не сбросили ни одной бомбы. Мощный зенитный огонь принял масштабы урагана. Англичане не обращали на него внимания и снова пролетели над огромной морской базой. Потом, по-прежнему не бомбя, взяли курс на север и северо-запад. И только сейчас, на обратном пути, развернулась битва у Гельголандской бухты. одно- и двухмоторные истребители звено за звеном атаковали бомбардировщики и преследовали их далеко в открытом море.

Вероятно, первым достиг успеха капрал Хейлмаер на «Me-109» в 14.30. За ним сбил самолет Штайнхоф. Спикировав со стороны солнца во второй раз, он поразил цель залпом из пушки и пулеметов, «веллингтон» перевернулся и, охваченный пламенем, врезался в море.

А эскадрильи все еще были в суматохе. Штабное звено группы двухмоторных истребителей только что вернулось в Йевер из разведывательного полета вдоль побережья и тут же заправилось. Из Йевера с земли можно было четко разглядеть, как бомбардировщики вначале направлялись к Вильгельмсхафену, а потом развернулись на обратный курс на северо-запад, домой.

Лейтенант Гельмут Лент, с которым мы встречались ранее, нетерпеливо суетился за штурвалом, пока его радист, капрал Кубиш, забирался сзади в кабину, а Поль Маль, сержант-стрелок из 1/ZG 76, согнулся на крыле, меняя барабан с 20-миллиметровыми патронами. Стремясь не упустить свой шанс, Лент прибавил газу и вырулил на взлетную полосу, отчего Маль соскользнул с крыла и бросился в сторону, чтобы его не задело хвостовой частью самолета.

«Me-110» быстро набрал высоту. При неограниченной видимости Лент мог наблюдать бой издалека. Основная группа британских самолетов сейчас находилась к северу от Вангероге, а вокруг нее носились германские истребители. Это парни Бюлова, подумал Лент. Потом он заметил, как два «веллингтона» пытаются улизнуть на запад через песчаные банки. За несколько минут он набрал их высоту и бросился в атаку.

Бомбардировщик «виккерс-веллингтон» в задней оконечности фюзеляжа имел весьма опасную башню со спаренными пулеметами. Поэтому в полете в строю эти бомбардировщики обладали значительной огневой мощностью в задней полусфере. А вот сверху и сбоку они были куда более уязвимы, потому что эти места являли собой мертвые зоны, не защищенные ни одним из шести пулеметов. И вот в эту зону Лент нанес свой первый удар, выстрелив из всех своих пулеметов. Казалось, никакого эффекта не было, поэтому, с учетом ветра, он пристроился прямо в хвост бомбардировщику и на одной с ним высоте и точной очередью вывел из строя кормового стрелка.

Теперь «веллингтон» стал легкой добычей. После еще одной пулеметной очереди из вражеского самолета повалил густой черный дым. Английский летчик отжал штурвал от себя и попытался совершить вынужденную посадку на остров Боркум. Спустя несколько секунд машину охватило пламя, и уцелел только лейтенант П. С. Уимберли. Было 14.35.

Однако Лент возобновил погоню, бросившись преследовать второй «веллингтон», уходивший в сторону моря. Тот летел над волнами на высоте 10 метров. Лент выпустил очередь, на этот раз сразу же со стороны хвоста, а потом писал в своем боевом рапорте: «Ярко загорелись оба вражеских мотора. Самолет задел поверхность воды, от столкновения развалился на части и затонул». Время 14.40. Спустя пять минут тем же способом Лент сбил и третий «веллингтон», который уже был подбит кем-то ранее. Он ушел под воду в 15 милях к северо-западу от Боркума. Другие «Me-110» также успешно действовали над этим же участком моря. Старший лейтенант Грезенц, его ведомый капрал Калиновски и лейтенант Грайф – из 2-й эскадрильи из ZG 76 – сбили по самолету примерно в 15.00.

Лейтенант Юленбек, преследуя два «веллингтона», которых он встретил в 30 милях к северу от голландского острова Амеланд, на своем «Me-110» углубился далеко в море. Он сбил того, что был слева, но сам был поражен огнем кормового пулемета другого самолета. Одна пуля ранила Юленбека в шею, а его радист, капрал Домбровски, был ранен в руку. Однако, сверив с берегом свои координаты, им удалось благополучно посадить самолет в Йевере.

В том, что британские бомбардировщики умеют защищаться, убедился командир этой самой эскадрильи капитан Вольфганг Фальк. Он со своим ведомым, сержантом Фрезия, натолкнулся на плотную группу возвращавшихся «веллингтонов» в 12 милях к юго-западу от Гельголанда на высоте 3700 метров. Последовавшая схватка длилась с 14.35 до 14.45. Фрезия сразу же сбил два самолета, а соперник Фалька также рухнул в море в облаке пламени. Но кормовой стрелок соседнего «веллингтона» метко прицелился. «Мой правый мотор, – докладывал позже Фальк, – дернулся и замер. Горючее текло из крыла, и было чудо, что самолет еще не загорелся. Как бы то ни было, мы с сержантом Вальцем старались изо всех сил не допустить взрыва боеприпасов. Вся кабина была полна дыма». Он взял курс прямо на юг на базу, надеясь достичь Йевера без новых осложнений. Но тут застыл второй мотор, и оставалась единственная надежда: продлить парение до Вангероге и попытаться приземлиться в таком состоянии.

Остававшиеся боеприпасы расстреляли, а горячее из баков вытекло, так что нечему было загораться или вспыхивать. А потом Фальк использовал баллон со сжатым воздухом, чтобы выпустить шасси.

Земля приближалась с угрожающей быстротой. Страшный толчок – его самолет выдержал, – и они сели на ВПП, чуть не уткнувшись в диспетчерский пункт. Наконец-то они дома.

Подобное приключение выпало на долю старшего лейтенанта Дитриха Робича. Только ему и еще одному «Me-109» из их эскадрильи (группа одномоторных истребителей 101 в Ноймюнстере) удалось вовремя прибыть на место боя. Он сбил самолет своего противника, но и сам не избежал попадания в корпус своего двигателя. Гликолем забрызгало все ветровое стекло, полностью лишив его обзора. С трудом он долетел до базы, но перед самой посадкой заклинило перегретый двигатель. Ему пришлось немедленно идти на посадку, но место для этого было самым неподходящим: прямо посреди траншей и блиндажей на учебном аэродроме. Лопнула правая шина, машину занесло вправо, но в конце концов она остановилась. Робич выбрался из нее невредимым.

Через полчаса бой закончился. В 15.00 оставшаяся часть здорово побитых британских бомбардировщиков удалилась за пределы досягаемости истребителей.

Первым в Йевере приземлился сам командир Geschwader Шумахер. Несколько дней обломки сбитого им «веллингтона» выглядывали из прибрежного песка у Спикерога. Одни за другим поступали донесения о сбитых самолетах противника. Похоже, ни одна эскадрилья не вернулась с пустыми руками. Но вдруг Шумахер понял, что нет никаких сообщений от III/JG 77. Адъютант сообщил ему правду. Во всеобщей суматохе штаб совершенно забыл известить капитана Зелигера и его Gruppe в Нордхольце. Когда через восемь минут о них вспомнили, было уже поздно. Говорят, что во время выступления на следующий день в Берлине перед иностранными корреспондентами Шумахер заявил, что даже смог держать эскадрильи в резерве. Так, конечно, звучало много лучше и в равной мере могло быть отнесено к вялым усилиям группы 101 майора Рейнхардта.

Но самое удивительное сообщение поступило с Боркума. Там генерал-лейтенант Вольф из XI воздушного округа оказался свидетелем падения первого «веллингтона», сбитого Лентом. Вскоре после этого он прибыл в Йевер и отвел в сторону командира Geschwader.

– Мы внимательно осмотрели обломки, – сказал он. – Ты можешь не поверить, Шумахер, но на борту не было ни одной бомбы!

Эта деталь о самом крупном воздушном сражении до сих пор остается загадкой для военной истории. Зарегистрировано, что ни на фарватер Шиллиг, ни на сам Вильгельмсхафен не была сброшена ни одна бомба. Британцы объясняют это тем, что все корабли находились либо в доках, либо в гавани, где бомбардировка могла бы угрожать жизни германского гражданского населения.

Но наверняка тот «веллингтон», что упал на Боркум, либо заранее выбросил бомбы перед аварийной посадкой, либо их на нем вообще не было. Как утверждал его пилот, лейтенант Уимберли, а также другой пленный – сержант Рюсс, никакого налета не планировалось – только «навигационный полет» над Гельголандским заливом! Вместо бомб, заявляли они, на бомбардировщиках находились дополнительные члены экипажей – для ознакомления с ситуацией новых летчиков и наблюдателей.

Если эта версия правдива, то 18 декабря потери британцев были куда более серьезными. Ведь самолет можно заменить, а летчики, сбитые над вражеской территорией, потеряны навсегда.

Так каковы же были истинные потери обеих сторон в этот критический день? Шумахер потерял всего лишь два «Me-109». Один из них вел старший лейтенант Фурманн. После трех бесплодных атак с фланга он позабыл о всякой осторожности и пошел в атаку прямо с хвоста, точно в зоне огня спаренных пулеметов кормового стрелка. А поскольку этот «веллингтон» был не один, а летел на левом фланге звена-четверки, Фурманн получил по «полной программе».

Его «мессершмит» был изрешечен пулями, из двигателя валил черный дым, а сам он, вероятно, был тяжело ранен. Самолет стал снижаться к морю, но в последний момент летчику удалось его выровнять и совершить вынужденную посадку на воду, оставляя после себя

широкий хвост пены, примерно в 200 метрах от острова Спикероог. Очевидцы на берегу видели, как он выбрался из кабины и отделился от машины до того, как она затонула.

Из последних сил пилот поплыл к острову. Но тяжелый летный комбинезон, промокший в ледяной воде, тянул его вниз. Еще до того, как береговая охрана успела завести мотор своего судна, море победило, и он утонул в каких-то 100 метрах от спасения. Еще один «Me-109», которым управлял молодой австриец из Граца, по свидетельствам очевидцев, врезался прямо в море. Британцы преподнесли иную версию событий. В ту ночь их министерство авиации заявило, что соединение бомбардировщиков Королевских ВВС провело вооруженную разведку Гельголандского залива с целью атаки любых вражеских кораблей, встреченных в открытом море. Соединение столкнулось с крупными силами истребителей и в ходе боя уничтожило двенадцать «мессершмитов». На базу не вернулось семь бомбардировщиков.

Очевидно, что даже британцы временами предпочитали видеть события сквозь розовые очки пропаганды.

Как утверждает британская пресса, шесть из дюжины уничтоженных германских самолетов якобы были двухмоторными «Me-110», на которые Гитлер и Геринг возлагали такие большие надежды. Но дело в том, что в единственном участвовавшем в бою подразделении, укомплектованном самолетами «Me-110» – I/ZG 76, – не была потеряна ни одна машина, хотя некоторые возвратились с серьезными повреждениями.

В своем анализе боя со стороны JG 1 Шумахер причинами этих повреждений считает «плотный строй самолетов и великолепное мастерство кормовых стрелков бомбардировщиков „веллингтон“». С другой стороны: „Их поддержание строя и строгое выдерживание курса полета позволяли их легко отыскать“.

В заключение командир I/ZG 76, капитан Райнеке, писал в своем рапорте: „Me-110“ могут легко нагнать и перегнать этот тип („виккерс-веллингтон“), даже если противник летит с максимальной скоростью. Это предоставляет возможность для разнообразных атак с любого угла, включая лобовую. Такая атака, – замечал он, – может быть очень эффективной, если враг окажется в секторе обстрела. „Веллингтон“ легко воспламеняется и быстро загорается».

Последнее замечание подтвердил вице-маршал авиации Болдуин, командующий авиацией 3-й группы КБА, который был причастен к этой операции. В критическом анализе он писал: «Во время и после боя было замечено, что у многих наших самолетов из топливных баков вытекает горючее... Нельзя переоценить жизненную необходимость оснастить все бомбардировщики самоуплотняющимися баками».¹⁰

Болдуин также признает, что ранее никто не изучал возможность атаки истребителей с фланга, а против такой тактики «веллингтоны» оказались беззащитны.

Естественно, такая официальная критика держалась в строжайшем секрете, потому что для блага общества Королевские ВВС настойчиво культивировали пропаганду, что самолеты КБА сбили значительное число германских истребителей, а своих самолетов не вернулось только семь.

Но первоначальные немецкие утверждения тоже не выдерживали тщательной проверки. Например, только I/ZG 76 Райнеке заявляла, что сбила тринадцать самолетов, II/JG 77 фон Бюлова – который, кстати, сам вернулся почти сразу после взлета – еще четырнадцать. С учетом побед 9-й эскадрильи из 10/JG 26 Шумахер насчитал тридцать два самолета, а в XI воздушном округе в Гамбурге число получилось равным тридцати четырем. Последнюю величину и отправили в Берлин.

¹⁰ Royal Air Force 1939–1945. Т. 1. С. 46.

Тут следует подчеркнуть, что пилотам германских истребителей не разрешалось заявлять о сбитых самолетах так, как им вздумается. Любой отчет до своего принятия должен был пройти много «бюрократических» каналов. Вначале надо было ответить на целый перечень стандартных вопросов: время, место нахождения и высота, на которой велся бой, страна происхождения и тип сбитого самолета. Затем боевой отчет должен содержать описание обстоятельств, при которых был сбит самолет, и, наконец, точные данные о том, может ли это быть подтверждено очевидцами на суше и на море. Но и этого было недостаточно, кто-нибудь из коллег должен был письменно подтвердить, что он был очевидцем боя и видел, как вражеский самолет упал. Приведем пример.

В 14.45 в разгар боя какой-то «Me-110» к северу от Лангеога атаковал левый в аррьергарде «веллингтон» в группе из семи самолетов. Летчиком был Гордон Голлоб, ставший впоследствии известным истребителем-асом, сбившим 150 самолетов (подтвержденных). Это он атаковал слева сзади.

«Мой огонь был точен, – докладывал Голлоб в боевом отчете. – После атаки я ушел вверх влево и увидел, что „веллингтон“, испуская дым с хвостовой части, вильнул влево и исчез внизу...»

Учитывая строгие британские приказы не нарушать строя, «веллингтон» определенно был сбит, и Голлоб переключил внимание на следующего противника. О падении первого сбитого им самолета он так писал впоследствии: «Не видел – поскольку горящий над морем самолет неизбежно врежется в воду, а рядом было много других машин врага, которые предстояло сбить...»

Это скромное язвительное замечание в адрес бюрократической отчетности было надлежащим образом наказано. Спустя пять месяцев Берлин возвратил его боевой отчет с резолюцией «Не принято». В общей сложности из тридцати четырех объявленных сбитых соединением JG 1 вражеских самолетов 18 сентября 1939 года семь не было засчитано министерством авиации в Берлине, «потому что это не может быть подтверждено с полной уверенностью».

В свете последующего опыта можно без сомнений признать, что, когда сражение разбивается на множество индивидуальных схваток, многие одержанные в бою победы без всякого злого умысла учитываются дважды. Это мнение также поддерживается Германской ассоциацией летчиков-истребителей в ее публикации в апреле 1963 года.

Данные, обнародованные британцами после войны, подтверждают факт, что из двадцати двух «веллингтонов», долетевших до Гельголандского залива в ходе вооруженной разведки, двенадцать было сбито, а еще три были тяжело повреждены до такой степени, что были вынуждены совершить аварийные посадки на английском побережье и при этом разбились. Принимавшие участие в этом бою и оставшиеся в живых германские летчики-истребители до сих пор воспринимают эти цифры скептически. Прежде всего признание, что многие «веллингтоны» летели без бомбовой нагрузки, порождает подозрение, что в операции могло участвовать второе соединение, о котором британские источники умалчивают. Но если это правда, то потеря двух третей боевой группы граничит с катастрофой. Это равносильно погребальному звону по бытовавшему мнению: «Бомбардировщик всегда пробьется!»

С этого времени стало очевидным, что либо бомбардировщикам придется ограничиться только ночными операциями, либо им надо придавать мощный эскорт. Этому приговору было суждено оказать решающее воздействие на дальнейший ход войны.

Глава 3

ВТОРЖЕНИЕ В СКАНДИНАВИЮ

6 апреля 1940 года гамбургский отель «Эспланада» просто пульсировал от оживленной деятельности. Все подъезды были забиты военными автомашинами, а непрерывный поток офицеров люфтваффе исчезал внутри здания. Несколько недель назад этот отель стал штабом X авиакорпуса, возглавлявшего все соединения люфтваффе, которым было суждено участвовать в предстоящей операции «Weserübung» – оккупации германскими войсками Дании и Норвегии.

Первоначально эта операция не являлась частью германской стратегии, которая в случае, если конфликт не удастся завершить вместе с окончанием Польской кампании, была полностью нацелена на Запад. 2 сентября 1939 года Германия объявила о нерушимости границ Норвегии, пока это требование соблюдается третьими странами. Но 19 сентября британцы уже запланировали задушить германские перевозки шведской железной руды, которые велись из Нарвика через норвежские территориальные воды.

6 января 1940 года министр иностранных дел Британии лорд Галифакс в нотах Осло и Стокгольму¹¹ объявил, что правительство его величества намеревается принять соответствующие меры для пресечения использования норвежских территориальных вод германскими торговыми судами. В связи с этим становится необходимым, чтобы Королевский флот время от времени заходил в эти воды и проводил в них операции.

Несмотря на протесты Скандинавских стран (8 января министр иностранных дел Норвегии Кот заявил Галифаксу, что никогда еще норвежский нейтралитет не нарушался столь неприкрыто), Высший военный совет союзников 5 февраля решил высадить свои четыре дивизии в Нарвике и оккупировать шведские шахты в Гелливаре, где велась добыча железной руды.

В связи с этой угрозой германское Верховное командование создало специальную группу под кодовым названием «Weserübung», которой было поручено запланировать контрмеры. Она приступила к работе 3 февраля. 28 марта союзники отдали окончательный приказ приступить к минированию норвежских вод 5 апреля, за чем должны последовать высадки в Нарвике, Тронхейме, Бергене и Ставангере. В конечном итоге немцы только этого и ожидали.

И вот 6 апреля генерал-лейтенант Ханс Фердинанд Гайслер вызвал к себе своих командиров в Гамбург, чтобы ввести их в курс дела. Майор Кристиан из Генерального штаба ознакомил их с детальными боевыми приказами на день «Weser».

К этому времени многочисленные морские транспортные конвои были уже в пути, в конце которого их через несколько дней ожидали порты вторжения. Войска также были уже погружены на флотилии военных кораблей и ожидали приказа к отплытию, в результате чего они окажутся неожиданно у норвежского берега в час «ноль» утром 9 апреля. Вся операция

¹¹ Черчилль в своей книге «The Second World War» («Вторая мировая война») не упоминает об этих нотах. Хотя автор и цитирует издателю официальные шведские и норвежские документы вместо их текста и скандинавского протеста, сравнение повествования Черчилля и изложения событий в книге капитана Макинтайра «Нарвик» наводит на мысль, что все это предисловие не может не оправдать действия союзников. Можно отметить в связи с этим три момента. Первое: хотя план высадки союзников в Нарвике и еще три пункта операции были одобрены 5 февраля (для проведения операции в середине марта), он был вначале нацелен на оказание помощи финнам, а когда Финляндия сдалась России, британский кабинет тут же отменил этот план. Второе, норвежские территориальные воды не были заминированы практически до 8 апреля (не 5-го) – то есть за день до высадки германского десанта. Третье, эпизод с «Altmark» уже показал, что норвежцы не могут и не защитят свой нейтралитет против его нарушения Германией. Что касается мнения, что германское вторжение было осуществлено для отражения угроз союзников, Редер заявлял, что Гитлер приказал Верховному командованию начать подготовку Норвежской операции еще 14 декабря (после своей встречи с Квислингом), а 20 февраля он назначил Фалькенхорста командовать ею. 1 апреля (за неделю до минирования вод британцами) он подписывает приказ о начале операции 9 апреля.

зависела от успешных действий люфтваффе и флота, на которых лежало решение проблемы транспортировки. Необходимые подкрепления придут лишь тогда, когда важнейшие порты и аэродромы будут взяты одним ударом.

Инструктаж командному составу в отеле «Эспланада» был очень скрупулезным. Специально назначенный для операции «Weserübung» командующий воздушным транспортом генерал-лейтенант Фрайгер фон Габленц разъяснял расписание, которого все подразделения должны были придерживаться, чтобы избежать неудачи при высадке на аэродромах. Авиация представляла собой нешуточную силу, поскольку включала в себя одиннадцать Gruppen из 500 транспортных самолетов. Большинство из них – четырехмоторные «Ju-90» и сверхтяжелые «Фокке-Вульф» Fw-200». Для всей группировки намечалось четыре аэродрома для высадки войск в Дании и Норвегии:

1 и 2. Аальборг – Восток и Аальборг – Запад на севере Ютландии, чтобы подготовить промежуточные посты для операции против Норвегии.

3. Осло – Форнебю как база для оккупации столицы Норвегии.

4. Ставангер – Сола на юго-западном побережье Норвегии как оборонительная воздушная база на случай нападения британского флота.

Впервые в истории было запланировано выбросить парашютные десанты на эти четыре аэродрома. Расчет времени действий был точен: например, для Осло – Форнебю назначалось время – час «ноль» плюс 185 минут.

После этого парашютистам было отведено всего лишь двадцать минут на захват аэродрома и подготовку его для безопасной высадки обычного пехотного батальона, которая начнется в час «ноль» плюс 205 минут. Потом остальные эскадрильи «Ju-52» начнут по очереди высаживать передовую группу управления люфтваффе, роту аэродромного обслуживания, еще один пехотный батальон, командный штаб генерала фон Фалькенхорста, подразделения связи и инженерных войск, а в промежутках между ними такие материалы, как горючее, насосы и шланги.

Фактически парашютная группа для Форнебю состояла лишь из двух рот: 1-я и 2-я из FJR 1 под началом их батальонного командира капитана Эриха Вальтера. Для воздушного прикрытия им придавались всего лишь четыре дальних истребителя (потом их стало восемь) из 1/ZG 76 старшего лейтенанта Хансена. По прибытии в Форнебю у них в баках останется горючего только на двадцать минут летного времени, и поэтому им надо садиться без лишних церемоний.

7 апреля, всего лишь за тридцать шесть часов до часа «ноль» планы X авиакорпуса пришлось существенно изменить в одном отношении. Парашютисты, направлявшиеся в Аальборг, срочно потребовались в другом месте.

Командир роты 4/FJR 1 пил кофе на своей базе в Стендале, когда прибыл специальный связной с приказанием лететь в Генштаб в Гамбург. В отеле «Эспланада» начальник штаба майор Харингхаузен подвел его к гигантской настенной карте.

– Видите этот мост? – спросил он, постукивая пальцем по красной линии между датскими островами Фальстер и Зееланд. – Он три километра длиной и является единственной цепочкой, соединяющей конечную железнодорожную станцию Гедсер на юге с Копенгагеном.

Герике следил за его пальцем.

– Мы должны захватить этот мост в целостности и сохранности, – добавил майор угрожающе. – Если вас сбросить туда с парой взводов, сможете его удержать до подхода пехоты из Гедсера?

Герике высказал уверенность. Это как раз та работа, для которой он готовился со своими парашютистами. Вскоре после этого он летел назад в Стендаль, перечисляя в уме, что ему надо получить: надежную карту, план соседнего города Фордингборг и почтовую

открытку с видом маленького острова Маснеде между Фальстером и Зееландом, где на заднем плане просматривался мост. 8 апреля рота Герике выдвинулась на свою передовую базу в Ветерзее. Две другие роты 1-го батальона парашютного полка уже находились в Шлезвиге (нацеленные на Осло) и в Штаде (на Ставангер), полностью оснащенные транспортными самолетами.

Наконец, авиатранспортный флот получил кодовое послание на завтрашний день: «Weser север и юг высота прилива 9 метров».

В назначенное время, то есть в 5.30, двенадцать «Ju-52» 8-й эскадрильи KG zbV 1¹² с солдатами Герике на борту взяли курс на Данию. Погода была сносной, в то время как другие десантные части задержались с вылетом на неопределенное время из-за плотного тумана, висевшего слоями над Скагерраком. Вскоре после 7.00 взвод роты Герике выпрыгнул с парашютами над Аальборгом. Это все, что в данный момент можно было выделить для захвата двух важных аэродромов. Однако датчане не оказали никакого сопротивления.

Остальные «Ju-52» 8-й эскадрильи пересекли западную часть Балтики и направились прямо к своим целям. Впереди показался поблескивавший в лучах восходящего солнца длинный мост. В 6.15 Герике дал сигнал прыгать, и за несколько секунд транспортники опустились. Над небольшим островом Маснеде закачались белые парашюты. Не прозвучало ни единого выстрела, не заревела ни одна сирена. Казалось, страна все еще окутана сном.

Капитан Герике приземлился вблизи от насыпи, ведущей к мосту. Первым его действием было установить на ней пулеметы. Отсюда можно было поливать огнем датский береговой форт, прикрывая своих солдат, многие из которых падали с неба в каких-то 100 метрах от этих бетонных куполов. Но форт не открывал огня. Парашютисты бросились к нему. Даже не тратя времени на распаковку своих рюкзаков, они стали штурмовать доты с пистолетами в руках. Часовые подняли руки вверх, и немцы ворвались в казармы. Через несколько минут весь гарнизон был разоружен.

Другая группа, схватив велосипеды, стала отчаянно крутить педали в сторону моста. Там также охрана сдалась без выстрела. Но парашютисты удивились еще больше, когда увидели направляющуюся в их сторону колонну немецкой пехоты. Это были передовые части III батальона 305-го пехотного полка, который согласно плану пересек пролив на пароме из Варнемюнде в Гедсер и, не встречая никакого сопротивления, двинулся на север.

Пулеметчики вместе с парашютистами вошли в Фордингборг и заняли мост, соединяющий Маснеде с Зееландом. Миссия была завершена за один час. Таким образом, первый в истории парашютный десант оказался самым бескровным. Но был выдан секрет этого нового оружия. Похоже, козырная карта, которую было бы лучше придержать для более важного случая, была использована впустую.

Пока оккупация Дании происходила мирным путем, зрело фиаско с транспортными соединениями люфтваффе, направлявшимися в Норвегию. Наступившим утром 9 апреля метеорологи не давали никакой надежды на улучшение видимости над Осло и Ставангером. Над Скагерраком, который предстояло пересечь обеим группам, туман с высоты 300 метров почти касался воды, а сверху держалось еще несколько слоев.

Так что бреющие полеты полностью исключались, а если лететь над облаками, как узнать, где надо будет снижаться? И что, если в критический момент на земле не будет вообще никакой видимости, и это посреди скалистых фиордов Норвегии?

На острие первой волны атаки – II/KG zbV I – летел старший лейтенант Древес, направляясь в Осло – Форнебю. На борту его двадцати девяти транспортников «Ju-52» притаились парашютисты капитана Эриха Вальтера, готовые к прыжку. Но чем ближе становился

¹² Транспортные Geshwader носили следующие обозначения: Kampfgeschwader zur besonderen Verwendung, то есть бомбардировочная Geschwader для особых заданий.

Осло-фиорд, тем хуже становилась погода. Видимость уменьшилась до каких-то 20 метров, поэтому даже соседний самолет его звена временами пропадал в тумане.

Древес продолжал лететь стиснув зубы, хорошо понимая, насколько важна его миссия для успеха всей операции. Вдруг ведущий одного из звеньев, летевших за кормой, доложил по УКВ: «Командир, у меня исчезло два самолета!»

Оба самолета пропали бесследно в туманной гряде. И это все решило. Если лететь дальше, Древес не мог брать на себя ответственность за возможные последствия. Он отдал приказ лечь на обратный курс, и в 8.20 Гамбург получил сообщение: «Поворачиваю назад из-за плохой погоды. Направляюсь в Аальборг».

Эта радиограмма в отеле «Эспланада» подтвердила худшие опасения. Там уже знали, что норвежцы без боя не сдадутся. И последовала цепь событий.

Три часа флотилия германских боевых кораблей вела бой в Осло-фиорде с батареями форта Оскарборг, которые контролировали узкий проход Дробак. После попаданий снарядов и торпед ее флагман, тяжелый крейсер «Blucher», в 7.23 пошел на дно, и теперь возникали вопросы, когда смогут остальные крейсеры прорваться и высадить войска на берег в Осло.

Поэтому была очевидна возросшая необходимость взятия Форнебю, чтобы хотя бы высадка авиадесанта могла проходить по плану. Но вот парашютисты возвращаются, а вторая волна транспортников должна через двадцать минут высадить пехотный батальон – II/IR 324 – на аэродроме, который еще не взят.

Генерал-лейтенант Гайслер получил от Геринга категорический приказ о том, что, если парашютисты не смогут выпрыгнуть из самолетов, последующие волны транспортников необходимо немедленно отозвать. Их командир, Фрайгер фон Габленц в раздражении пытался переубедить главнокомандующего:

– Господин генерал, я отказываюсь отдавать приказ моим войскам вернуться! Они могут высадиться, даже если аэродром небезопасен.

– Так норвежцы расстреляют их как мишени!

– Первые отряды быстро разберутся с обороной, – настаивал фон Габленц. – По крайней мере, дайте первой группе самой решить, высаживаться или нет. – Он продолжал доказывать: – В Аальборге сейчас ноге негде ступить. Если мы вернем туда еще и десант из Осло, там будет настоящее несчастье.

Но своего он не добился. Гайслер отправил радиограмму с приказом всем войскам вернуться. Подписано от имени X авиакорпуса. Но тут произошло нечто очень необычное, опровергающее общепринятую аксиому, что хороший солдат тот, кто слепо повинуется приказам.

Транспортной Gruppe, следовавшей за парашютистами, то есть Kampfgruppe zbV 103, командовал капитан Вагнер. Хотя и получив приказ возвращаться, он решил ему не подчиниться. Дело в том, что распоряжение пришло, когда он был уже рядом с Форнебю, и приказ выглядел настолько глупым, что капитан даже принял его за вражескую дезинформацию. А главное, подпись «X авиакорпус» пробудила в нем подозрения. Разве его часть не подчиняется командующему транспортировкой десанта фон Габленцу? Ведь только он имеет право отдать такой ответственный приказ.

И капитан Вагнер летит дальше. Его пилоты имели большой опыт полетов вслепую. Береговую линию закрывал плотнейший туман. Но тут, как раз перед самым Осло, небо стало проясняться и появилась видимость. Поэтому не было причин отказываться от высадки в Форнебю. Командное звено уже кружило над аэродромом. Вагнер сделал круг и посмотрел вниз. Летное поле было совсем небольшим. На одном конце двух асфальтовых дорожек их поверхность резко вздымалась вверх, а на другом – обрывалась в море. Это, конечно, не идеально, но и не представляет большой проблемы для «старой тетушки Ю».

На нем, правда, догорали остовы двух самолетов. Кажется, бой уже начался. И тут он заметил накренившиеся в полете германские дальние истребители. Облегченно вздохнув, Вагнер приказал своему летчику садиться. «Ju-52» круто накренился и устремился вниз к посадочной полосе.

Вдруг по фюзеляжу застучала очередь из тяжелого пулемета. Первой жертвой стал сам Вагнер. Раздались стоны раненых. Пилот прибавил газу, и машина взмыла вверх. Что теперь? В замешательстве командир эскадрильи 1/ZG 76 старший лейтенант Хансен наблюдал происходящее из своего «Me-110».

Полчаса он со своей эскадрилей бился с противником. Сперва в 8.38 их атаковали со стороны солнца девять норвежских одноместных истребителей «Gloster Gladiator». Тем не менее в 8.45 он начал кружить над полем, обеспечивая прикрытие парашютистов с воздуха. После короткого ожесточенного боя было потеряно два его самолета.

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

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

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

Дело зашло слишком далеко. Три из его шести «Me-110» летали на одном моторе. И у всех оставались последние капли горючего. Надо немедленно садиться! И если никто не способен захватить Осло – Форнебю, то экипажи истребителей 1/ZG 76 сделают это сами!

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

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

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

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

Вдруг Хансен увидел второй самолет, садившийся одновременно с первым. Это был «Ju-52» – самолет подразделения связи пропавшей части парашютистов. Он сейчас мог быть очень полезен. Но тут нависла угроза катастрофы. «52-й» садился на вторую асфальтовую

полосу. Если две машины столкнутся в точке пересечения их курсов, аэродром будет полностью блокирован для последующих посадок.

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

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

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

В действительности командир эскадрильи «гладиаторов» капитан Эрлинг Мунте Даль, следя за тем, как «Me-110» пикируют на аэродром, передал по радио: «Всем „гладиаторам“! Приземляйтесь где угодно, но не в Форнебю, повторяю, не в Форнебю! Его атакуют немцы!»

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

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

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

В 9.17 на посадку пошло новое звено «Ju-52». Тормозной путь тяжелых машин привел их к самым скалам, в которых были оборудованы норвежские посты ПВО. Всего лишь четверть часа назад, совершая отчаянный бросок вниз, от их огня погиб командир KG zbV 103 капитан Вагнер.

На этот раз не прозвучало ни одного выстрела. Солдаты в серой форме выбрались из самолетов и стали разминаться после утомительного полета в скованном состоянии. Убедившись в том, что все вокруг спокойно, закурили сигареты. У Хансена волосы встали дыбом. Бросившись к ним, он показал солдатам, где находятся норвежские зенитки и пулеметные

гнезда. Тут, наконец, они попрятались в укрытия и послали вперед разведгруппы, которые вскоре вернулись с пленными. Норвежцы признали себя побежденными.

В это время приземлился «Ju-52» и подкатил прямо к истребителям, где его приветствовали радостными возгласами. Это был транспортник эскадрильи! Капитан Флаковски, инструктор 1/ZG 76 по «слепым» полетам, благополучно долетел сквозь грозовой фронт над Скагерраком. На борту находилось очень ценное подкрепление – шесть лучших специалистов эскадрильи по ремонту, а еще полным-полно боеприпасов. Над Осло Флаковски несколько раз встречал звенья «Ju-52», возвращавшиеся домой, которые, приближаясь к нему, покачивали крыльями, как бы приглашая и его сделать то же самое. В ответ он открыл дверь пилотской кабины и скомандовал своим людям:

– Приготовить пистолеты! В Осло идет бой!

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

Потом старшему лейтенанту показалось, что он видит сон. Подкатила большая светлосиняя американская автомашина, и из нее вышел германский офицер при полном параде. Это был атташе люфтваффе в Осло капитан Шпиллер.

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

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

– Немедленно доложите в Германию, что аэродром взят, – приказал Шпиллер. – Иначе, пока мы дождемся транспортных Gruppen, будет уже поздно.

И вот связной «Ju-52» с гордостью передал радиограмму: «Форнебю в наших руках. 1-я эскадрилья ZG 76». Телеграмма была принята в Аальборге и переслана дальше в штаб X авиакорпуса в Гамбурге. Там эти восемь «Me-110» уже считали списанными. И вот появились не только признаки жизни, но и донесение, которое трудно переоценить, о том, что Форнебю готов к приему самолетов!

Тем временем предписанный порядок прибытия транспортных Gruppen превратился в хаос. 5-я и 6-я эскадрильи KG zbV 1 с парашютистами на борту, как говорилось выше, из-за плотного тумана были вынуждены вернуться, не долетев до Осло-фиорда. Два или три их «Ju-52», потерявшие в этих условиях связь, все-таки сели в Форнебю на полчаса позже намеченного времени.

KG zbV 103, которая должна была прилететь через двадцать минут после парашютного соединения, получила приказ X авиакорпуса вернуться на базу, но продолжала полет. Однако большинство транспортников вернулись после того, как их командир, капитан Вагнер, погиб от зенитного огня при посадке. Только его заместитель, капитан Ингенховен, с несколькими другими транспортниками сумел совершить посадку на поле. Это были те самолеты, что приземлились почти одновременно с истребителями из 1/ZG 76.

Итог был таков, что утром 9 апреля 1940 года Осло – Форнебю был захвачен пестрой горсткой солдат 324-го пехотного полка, немногими парашютистами и экипажами доставивших их самолетов. Возглавляемые одним-двумя решительными офицерами, особенно Флаковски и Ингенховеном, эта маленькая группа разоружила охрану и обезопасила аэродром.

«Примерно три часа спустя, – говорилось в боевом рапорте 1/ZG 76, – прибыли соединения „Ju-52“ с основной массой парашютистов и десантников». И тут они превратились в стадо. Так как эскадрильи подлетали одна за другой, очень скоро асфальтовые дорожки были заблокированы. Тем не менее после полудня весь 324-й пехотный полк сумел высадиться.

Вечером Осло был в германских руках «в соответствии с планом» – первая столица в истории, павшая под натиском воздушно-десантных войск. Два дня спустя командир X авиакорпуса генерал-лейтенант Гайслер тепло пожал руку старшему лейтенанту Хансену.

– Но для твоей эскадрильи, – сказал он, – все могло обернуться совсем по-другому!

В то же самое время, когда транспортники, летящие на Осло, получали приказ вернуться, другое соединение, бывшее западнее, погрузилось в облачную грядку над Северным морем. Оно включало двенадцать «Ju-52» 7-й эскадрильи KG zbV 1, направлявшейся в Ставангер.

Во главе группы летел командир эскадрильи капитан Гюнтер Капито, а на борту находилась 3-я рота 1-го парашютного полка под командой старшего лейтенанта Фрайгера фон Брандиса, которой предстояло десантироваться на аэродром Ставангер – Сола.

Хотя все экипажи воздушных судов прошли тренировку полетов в условиях отсутствия видимости, раньше они никогда этого не делали в строю, да еще над морем. Так что ситуация была пятьдесят на пятьдесят. Если столкнутся две машины, то для всех на борту придет конец, потому что ни у кого не было спасательного жилета.

«Вся эскадрилья пропала в облаках, – докладывал впоследствии Капито. – Несмотря на то что самолеты держались на минимальной дистанции, ближайшая машина казалась похожей на какой-то фантом».

Сейчас только он один мог принимать решение: лететь дальше или вернуться. Трудно было на это решиться, но он предпочел продолжать полет к цели. Ему оставалось лишь надеяться, что у норвежского побережья погода улучшится. При такой видимости подлет через горы был бы, конечно, самоубийством. Но удача была на его стороне. Через полчаса стало светлеть, и вдруг облака остались сзади. Они прошли их. В 1000 метрах внизу блесло море под солнечными лучами, а в 60 милях впереди и справа был отчетливо виден норвежский берег.

Потом Капито оглянулся, чтоб оценить состояние своей группы. «Ju-52» один за другим выскакивали из темной гряды облаков из самых разных мест. Прошло полчаса, пока они вновь собрались в одну группу. Теперь их было одиннадцать, двенадцатый так и не появился. Позже было установлено, что летчик не выдержал заданный курс и приземлился в Дании. По крайней мере, ни один самолет не разбился, как это было в Осло, где две машины столкнулись и рухнули в море.

И вот почти над гребнями волн одиннадцать самолетов крадутся на север. Борьба с непогодой отняла много времени. В 9.20, достигнув широты Ставангера, они резко повернули вправо и стали снижаться.

События менялись с калейдоскопической быстротой. Никак нельзя утратить эффект неожиданности. В 10 метрах над землей моторы эскадрильи загудели над склоном ущелья, группа повернула на север, перескочила через цепь холмов – и вот впереди целевой аэродром. Парашютисты давно готовы к прыжку. Открылись широкие люки «52-го», и солдаты ждут сигнала сирены.

Ведущий самолет капитан Капито набрал высоту, поднявшись до 330 метров, и сразу же сбросил газ. Эта высота была предопределена для прыжков. «Чтобы парашютистов не раскидало на большой площади, – говорил он, – скорость должна быть низкой. Но летать на такой высоте над врагом, не спуская пальца с курка, – не самая надежная гарантия выжить».

Прозвучала сирена, и парашютисты покинули самолет. В течение нескольких секунд спрыгнули все – по двенадцать с каждого самолета. Вслед за ними полетели контейнеры с оружием, а потом на полном газу самолеты пронеслись над самой землей, держась ниже предельного угла обстрела зенитных орудий, и умчались вдаль. Они выполнили свою миссию.

Более ста парашютистов, покачиваясь, летели вниз, но старший лейтенант Брандис не успел собрать их вместе, как они попали под град пуль. И вдруг два «Me-110» прогрохотали над полем, поливая огнем защитников аэродромов. Это были самолеты 3-й эскадрильи старшего лейтенанта Гордона Голлоба из ZG 76. И лишь они двое долетели до Ставангера сквозь грозовой фронт. Еще два самолета пропало, а остальные были вынуждены повернуть назад.

Основное норвежское сопротивление исходило из двух хорошо укрепленных точек на границе аэродрома. Парашютисты гранатами забросали доты через амбразуры, и через полчаса аэродром был в их руках. Осталось убрать проволоку со взлетной полосы, и аэродром Ставангер – Сола будет готов для приема первых эскадрилий транспортников.

Германское командование надеялось, что норвежцы, как и датчане, не будут сопротивляться посадке немецких самолетов. Боевой приказ по X авиакорпусу содержал такие слова: «Надо предпринять усилия по приданию операции видимости мирной оккупации».

И поэтому бомбардировочные соединения, приданные «Weserübung», включающие в любом случае только десять Gruppen бомбардировщиков и одну – пикирующих бомбардировщиков,¹³ либо находились в резерве, либо ограничивались «демонстрационными» полетами. Например, одной Gruppe из KG 4 было приказано разбросать листовки над Копенгагеном. Другая, III/KG 4, была послана демонстрировать силу, летая эскадрильями над Кристиансандом, Эгерсундом, Ставангером и Бергеном как раз в то время, как германские десанты высаживались с моря и воздуха.

В это же время бомбардировщики «He-111» из III/KG 26 летали над Осло-фиордом, где были атакованы «гладиаторами» капитана Даля. Все это не оставляло никаких сомнений в том, что норвежцы намерены защищаться всеми возможными средствами.

Вследствие этого группа пикирующих бомбардировщиков капитана Гоццеля I/StG 1 в составе двадцати двух «Ju-87» вылетела в 10.59 из Киль – Хольтенау, чтобы атаковать каменные крепости в Оскарборге и Акерсхусе. Пилоты доложили о том, что бомбы легли в цель.

Другие эскадрильи из KG 4 и KG 26 из Kampfgruppe 100 бомбили аэродром Осло – Кьеллер, позиции зенитных орудий в Холменколлене и береговые батареи на островах в Осло-фиорде. Под этими бомбовыми ударами к вечеру 8 апреля большинство норвежских опорных пунктов было захвачено германскими десантными войсками. Но утром того же дня появился совершенно иной объект. В 10.30 самолеты разведки сообщили о наличии множества британских линкоров и крейсеров вблизи от Бергена. Это был флот метрополии под командованием адмирала Форбса.

Именно этого события ожидал X авиакорпус, и для этого он держал в резерве свои «морские» бомбардировщики. Около полудня в небо поднялись сорок один «He-111» из Geschwader «Лев», KG 26 и сорок семь «Ju-88» Geschwader «Орел», KG 30. Более трех часов британский флот подвергался непрерывным атакам. 450-килограммовая бомба попала в линкор «Rodney», но ей не удалось пробить его бронированный корпус. Были повреждены крейсера «Devonshire», «Southampton» и «Glasgow», а эсминец «Gurkha» потонул к западу от Ставангера.

В течение последовавших недель, то есть в ходе всей Норвежской кампании, британские военные корабли и транспорты неоднократно подвергались бомбежкам самолетами люфтваффе. Эта «роза» достигла своего расцвета во время контрдесанта союзников в Центральной Норвегии. Между 14 и 19 апреля на берег в Намсосе и Андальснесе (к северу и югу от Тронхейма) было высажено две британские дивизии вместе с польскими и французскими войсками.

И снова были применены парашютные войска. Вечером 14 апреля 1-я рота из FJR под командой лейтенанта Герберта Шмидта была сброшена на Домбас в Гудбрансдале, чтобы

¹³ Боевой приказ по операции «Wesermunde», см. приложение 4.

помешать норвежцам, отходившим из Осло, соединиться с британскими частями, высадившимися в Андалсьнесе. Однако плохая погода не позволяла снабжать роту с воздуха боеприпасами и другими материалами, и после десяти дней упорного сопротивления ее солдаты были взяты в плен.

Но люфтваффе продолжало атаковать Британский экспедиционный корпус, его порты снабжения и, как всегда, флот. Британские эскадрильи, из которых одни действовали на пределе своего радиуса с баз в Северной Шотландии, а другие взлетали с авианосцев, не могли оспаривать превосходства в воздухе над Норвегией. Всего лишь через две недели союзные экспедиционные войска были вынуждены вновь сесть на корабли в тех же портах, где высадились, и в этом быстром германском успехе большую роль сыграло люфтваффе.

В морских проливах Каттегат и Скагеррак, отделяющих Данию от Норвегии и Швеции, события развивались не столь хорошо, и немцы несли серьезные потери. С 8 апреля их там поджидали двенадцать британских субмарин. Германские транспорты с войсками, направлявшиеся к Южной Норвегии, никоим образом не могли обойти невидимого врага. Им оставалось лишь идти сквозь вражеский строй.

Первые два транспорта были потеряны в день прибытия подводных лодок. 9 апреля пришлось оставить крейсер «Karlsruhe» после того, как он был торпедирован подлодкой «Tuant». 11 апреля другой торпедой с субмарины «Spearfish» оторвало руль и гребной винт крейсера «Lutzow», возвращавшегося из Осло. Потом много других транспортов было либо повреждено, либо потоплено.

К концу месяца более крупные британские субмарины приступили к минированию Каттегата. В этих условиях, когда линии подвоза материалов и подкреплений в Норвегию оказались под угрозой, стало крайне необходимым принятие контрмер.

Для их осуществления в Аальборг была передислоцирована Kustenfliegergruppe 706 под командой майора Лессинга. Имея в своем составе «Хейнкели-115» и гидросамолеты «Арадо-196», экипажи самолетов неделями были заняты выполнением предписанных им однообразных и утомительных обязанностей: морская разведка – эскорт кораблей – поиски субмарины в квадрате X...

Но 5 мая 1940 года наступил просвет. Было воскресенье. Еще в темноте два «арадо» вылетели для ранней разведки. Их командиры, лейтенанты Гюнтер Меренс и Карл Шмидт, хотели оказаться в отведенном для них квадрате моря до восхода солнца. Ночью подлодки всплывают, поэтому лучше всего они заметны при свете первых солнечных лучей.

Примерно в 2.30 «арадо» Меренса медленно летел над Каттегатом на высоте 50 метров, и летчик направлял свою машину на север, поближе к шведским территориальным водам. Вдруг Меренс заметил расплывчатый силуэт впереди справа по борту. «Арадо» сделал крен и пошел на снижение. Да, это наверняка коническая башня подлодки! Она была наклонена под косым углом: нос был в воздухе, а корма – в воде. И все равно субмарина двигалась на восток в направлении Швеции.

Меренс дал очередь из 20-миллиметровой пушки в носовую часть лодки, затем, схватив сигнальный фонарь, вспышками обозначил букву «K» – международный код, означающий «Приказываю немедленно остановиться!», а за этим азбукой Морзе запросил «Чей корабль?». На мостике субмарины, называвшейся «Seal», капитан 2-го ранга Руперт П. Лонсдейл приказал младшему офицеру Уаддингтону дать невразумительный ответ. Ему хотелось выиграть время.

«Seal» была исключительно крупным кораблем водоизмещением 1520 тонн и занималась минированием пролива Каттегат, когда вдруг сама коснулась мины и от взрыва пошла ко дну. После нескольких тревожных часов команде удалось заставить ее всплыть. Но в ней

было немало пробоин, и потому она могла двигаться весьма медленно. Капитан решил, что единственным шансом является добраться до недалеких территориальных вод Швеции.

Меренс разгадал уловку. Это судно могло быть только британским. Приказав пилоту набрать высоту 1000 метров, он доложил о своей находке по радио. Потом он спикировал на цель, сбросил 100-фунтовую бомбу и снова взмыл вверх. Через несколько секунд в 30 метрах от субмарины в небо поднялся фонтан воды. Меренс повторил атаку, но и вторая бомба не попала в цель. Тогда он принялся расстреливать из пулеметов башню лодки и надводную часть. На подлодке Лонсдейл сам бросился к спаренным пулеметам Льюиса и стал отстреливаться.

Тут еще одна бомба упала рядом с кораблем. На сцене боя появился «арадо» лейтенанта Шмидта и приступил к атаке. Четвертая, и последняя бомба упала в непосредственной близости от субмарины. «Seal» резко содрогнулась и вдруг подала сигнал SOS. Наступил момент истины. В машинном отделении вода поднялась настолько, что оставшийся единственный двигатель остановился. Подлодка беспомощно закачалась на воде.

Лонсдейл нес ответственность за жизнь шестидесяти моряков, а «Seal» превратилась в неподвижную мишень, которая к тому же если не сдастся, то неминуемо пойдет ко дну. На мостик доставили белую скатерть, и капитан замахал ею над головой.

Шмидт не мог поверить своим глазам. Два «арадо» сумели захватить огромную субмарину? Такого раньше никогда не было! Но если вдруг заработает ее мотор и лодка погрузится под воду? Ни один человек не поверит этой фантастической истории. Ему требовались доказательства. А что может быть лучшим доказательством, нежели сам капитан?

Шмидт посадил свой самолет на воду и прокричал:

– Кто капитан? Прыгайте в воду и плывите ко мне!

Лонсдейл снял ботинки, прыгнул с мостика и поплыл кролем. Шмидт, стоявший на поплавке, помог англичанину выбраться из воды. Потом он толкнул его на сиденье наблюдателя и сам взобрался в самолет. Лонсдейл заявил протест, поскольку находился в шведских территориальных водах, но немец только энергично замотал головой.

«Арадо» вновь взлетел и взял курс прямо на Аальборг. Наверняка не каждый день бывает, что из разведполета возвращаются с капитаном британской субмарины на борту. Меренс стал осматриваться, пока не заметил рыболовный траулер «Franken», занятый противолодочным патрулированием под командой лейтенанта Ланга. «Арадо» довел его до «Seal», а там Ланг снял экипаж и даже сумел отбуксировать подлодку до Фредрихсхавна.

Потом в 5.00 на базе Kustenfliegergruppe 706 в Аальборге человек, с костюма которого все стекала вода, получал поздравления с днем рождения от германских офицеров авиации. Его личные документы позволили это установить. Капитану 2-го ранга Лонсдейлу только что исполнилось тридцать пять. Этот день рождения он вряд ли забудет.

Сражение в Северном море: выводы и заключение

1. Воздушная война на Западе обеими сторонами вначале велась с предельной осторожностью. Осенью и зимой 1939 года ни люфтваффе, ни Королевским ВВС не разрешалось бомбить вражескую территорию. Немцы надеялись, что это подтолкнет британцев к сохранению мира, а их оппоненты считали, что обладают силами, которых недостаточно для серьезного наступления. Так что единственными целями, которые разрешалось бомбить, стали боевые корабли.

2. Широко распространенное мнение, что обычные и пикирующие бомбардировщики способны изгнать из морей вражеские флоты, не нашло подтверждения в начальной фазе войны. Основными причинами стали плохая погода и отсутствие опыта в полетах над морем, обнаружении и атаке кораблей. Достижения чаще всего преувеличивались.

3. Первое крупное воздушное сражение этой войны – над Гельголандом 18 декабря 1939 года – показало, что бомбардировщики без прикрытия не могут бороться с истребителями противника. Это применимо к обеим воюющим сторонам и привело к тому, что бомбардировочные операции стали вестись только по ночам, несмотря на резкое ухудшение точности бомбометания. Этому факту можно приписать уничтожение в дальнейшем ходе войны многих невоенных сооружений.

4. Вторжение в Норвегию 9 апреля 1940 года было весьма рискованным предприятием, затеянным германским Верховным командованием. Успех или поражение зависели от того, смогут ли флот и люфтваффе внезапно захватить важнейшие порты и аэродромы. Около 500 транспортных самолетов впервые в истории осуществили переброску войск по воздуху, и впервые солдаты десантировались с неба. Тем самым был выдан секрет существования германских парашютных войск.

Часть третья НАСТУПЛЕНИЕ НА ЗАПАД

Глава 1 СТРЕМИТЕЛЬНЫЙ УДАР ПО ЭБЕН-ЭМАЕЛЬ

Во тьме вспыхнул сигнал на взлет, и взрвели моторы первых трех «Ju-52», начавших разбег по взлетной полосе. Они делали это сейчас более неуклюже, чем обычно, потому что каждый тянул за собой тяжелый груз: второй самолет без мотора, то есть планер!

Когда буксировочный канат натянулся, планер дернуло вперед, и он помчался все быстрее по дорожке аэродрома. Потом, когда самолет-буксир оторвался от земли, пилот планера медленно перевел штурвал на себя, и гроыхание шасси вдруг стихло. Спустя секунды планер бесшумно пронесся над изгородями и заборами и набирал высоту позади своего «Ju-52». Трудности взлета на буксире остались позади.

Это происходило 10 мая 1940 года в 4.30. С двух кельнских аэродромов (Остхайм на правом берегу Рейна, и Буцвайлерхоф – на левом) через каждые тридцать секунд взлетали звенья по три «Ju-52», каждый из которых тянул за собой планер. Поднявшись в воздух, они направлялись к точке сбора над зеленым поясом к югу от города, а там устремлялись к световой полосе, которая тянулась в направлении Аахена. Через несколько минут сорок один «Ju-52» и сорок один планер уже были в пути.

Был брошен жребий в одной из самых дерзких операций в анналах войны: нападение на бельгийскую пограничную крепость Эбен-Эмаель и три моста к северо-западу от нее, ведущие через глубокий канал Альберта, – ключевые элементы бельгийской оборонительной системы на востоке.

В каждом планере на центральном биме сидела команда парашютистов. В соответствии с задачей количество бойцов варьировало от восьми до двенадцати, все имели личное оружие и взрывчатку. Каждый солдат точно знал, что ему предстоит делать с момента прибытия на объект. Эту операцию они отрабатывали на мешках с песком и на моделях начиная с ноября 1939 года.

Они входили в штурмовой отряд Коха. Как только подразделение прибыло на тренировочную базу в Хильдесхайме, оно тут же было герметически изолировано от внешнего мира. Никаких увольнений или кратковременных отпусков, почта подвергалась строжайшей цензуре, разговоры с военнослужащими других подразделений были запрещены.

Каждый солдат подписал декларацию: «Я осознаю, что подвергаюсь риску смертной казни, если сознательно или по беспечности сообщу другому лицу устно, письменно либо в виде рисунков какие-либо сведения, касающиеся базы, на которой я прохожу службу».

В самом деле, два солдата были приговорены к смертной казни за незначительные проступки и были амнистированы лишь после успешного завершения операции. Очевидно, что успех, а вместе с ним и жизнь парашютистов зависела от того, насколько неожиданным для противника будет нападение. Секретность доходила до таких пределов, что солдаты, зная наизусть обязанности друг друга, познакомились между собой по именам лишь тогда, когда все было позади.

Теоретические занятия сменялись практикой в дневное время, ночью и при любой погоде. Во время Рождества операцию отрабатывали на чешском укрепленном пункте в районе Альватер в Судетах.

«У нас выработалось здоровое уважение к тому, что ожидало нас впереди, – докладывал старший лейтенант Рудольф Витциг, командир парашютного саперного взвода, которому предстояло в одиночку взять укрепления Эбен-Эмаеля. – Но через какое-то время наша уверенность достигла такого уровня, когда мы, нападающие, стали считать, что, находясь снаружи укреплений, мы в большей безопасности, чем их защитники».

Снаружи укреплений... Но как они намеревались так глубоко забраться?

Сооружение этой крепости, как и самого канала Альберта, датируется началом тридцатых годов. Образуя северный бастион Люттихской (Льежской) линии обороны, она находилась в каких-то трех милях к югу от Маастрихта, на выпуклости бельгийско-голландской границы. В этом положении она господствовала над каналом, стратегическая важность которого была очевидна: любой агрессор, наступая вдоль линии Аахен – Маастрихт, должен был его форсировать. Оборона строилась таким образом, что все его мосты могли быть моментально уничтожены по одному приказу.

Сами укрепления были встроены в холмистое плато, простиравшееся с севера на юг на 900 метров и с востока на запад – на 700. Оборонительные точки были рассеяны, внешне без системы, в пределах пятиугольника. В действительности вместе с артиллерийскими казематами, бронированными вращающимися башнями 75-и 120-миллиметровых орудий, зенитной, противотанковой артиллерией и тяжелыми пулеметами, все это представляло собой тонко продуманную оборонительную систему. Различные сектора комплекса были связаны между собой подземными туннелями общей длиной около четырех с половиной километров.

Крепость казалась почти неприступной. На ее длинном северо-восточном фланге находился почти вертикальный уступ к каналу высотой 40 метров. То же и на северо-западе, где располагался подобный спуск к руслу канала. На юге крепость была защищена с помощью инженерных сооружений широкими противотанковыми рвами и шестиметровой стеной. Со всех сторон она дополнительно оборонялась встроеными в стены или выемки бетонными дотами, ошестинившимися прожекторами, 60-миллиметровыми противотанковыми пушками и крупнокалиберными пулеметами. Казалось, всякая попытка неприятеля прорваться в это место была обречена на неудачу.

Бельгийцы предусмотрели всякие неожиданности, кроме одной: что враг может спрыгнуть с неба прямо в гущу этих казематов и орудийных башен. И вот этот враг был уже на пути. В 4.35 «Ju-52», всего сорок один, были в воздухе. Несмотря на темноту и тяжело груженные планеры, не произошло ни одной задержки.

Капитан Кох разделил свой штурмовой отряд на следующие группы:

1. «Гранит» под командой старшего лейтенанта Витцига в количестве восьмидесяти пяти человек с двумя с половиной тоннами взрывчатки, распределенными по одиннадцати планерам. Цель: укрепления Эбен-Эмаель. Задача: вывести из строя внешние элементы обороны и держаться до того, как их сменит 51-й армейский саперный батальон.

2. «Бетон» под командой лейтенанта Шахта в количестве девяносто шести солдат и офицеров, размещенных в одиннадцати планерах. Цель: высокий бетонный мост через канал Альберта у Вренховена. Задача: предотвратить взрыв моста, захватить и удерживать плацдарм до прихода регулярных войск.

3. «Сталь» под командой старшего лейтенанта Альтмана в количестве девяноста двух человек на девяти планерах. Цель: стальной мост у Вельдвезельта в 5 километрах на северо-запад от Эбен-Эмаеля. Задача: такая же, что и у группы «Бетон».

4. «Железо» под командой лейтенанта Шахтера в количестве девяноста человек на десяти планерах. Цель: мост у Канне. Задача: такая же, что и у группы «Бетон».

В назначенное время две группы самолетов встретились и взяли курс на запад, следуя линии маяков. Первым был костер, зажженный на перекрестке дорог возле Эфферена, вто-

рым – прожектор в 4 километрах далее у Фрехена. Как только самолеты подлетали к одному маяку, впереди становился виден еще один, а то и два других. Поэтому навигация, несмотря на темную ночь, не представляла трудностей, по крайней мере, до намеченной точки отделения планеров от самолетов-буксиров над Аахеном. И все-таки с одним самолетом, который тянул за собой последний планер группы «Гранит», произошла неприятность еще тогда, когда он находился к югу от Кельна.

Прямо впереди и слева по курсу пилот вдруг заметил голубое пламя выхлопа самолета, летевшего встречным курсом. Выбор был один: резко пойти на снижение. Но у него на буксире планер! Пилот планера капрал Пельц отчаянно пытался выровнять натяжение троса, но через несколько секунд по его кабине хлестнул, как бичом, отцепленный трос. Пока Пельц выходил из пике, гул мотора самолета быстро затих вдали, а вокруг воцарилась странная тишина.

Семерым на борту пришлось планировать назад на Кельн, а одним из пассажиров был как раз тот человек, которому предполагалось возглавлять атаку на крепость Эбен-Эмаель, – это старший лейтенант Витциг. Пельцу едва удалось перелететь Рейн и мягко посадить планер на луг. Что дальше?

Выбравшись из кабины, Витциг тут же приказал своим людям превратить луг во взлетно-посадочную полосу, убрав все заборы и прочие препятствия.

– Я попробую вызвать другой самолет, – заявил он.

Добежав до ближайшей дороги, он остановил какую-то машину и через двадцать минут снова был на аэродроме Кельн – Остхайм. Но там не осталось ни одного «Ju-52». Ему пришлось сесть на телефон и просить присылки самолета из Гютерслоха. Это заняло какое-то время. Посмотрев на часы, он отметил, что было 5.05. Через двадцать минут его группа должна высадиться на плато, где расположены укрепления.

А в это время эскадрильи «Ju-52» с прицепленными планерами гудели моторами, мчались на запад, неуклонно набирая высоту. Каждая деталь их полета была тщательно распланирована заранее. Линия маяков до германской границы у Аахена была длиной 60 километров. К этому моменту самолеты уже должны набрать высоту 2800 метров: полет длительностью тридцать одна минута при условии точного прогноза ветра.

Сидя на корточках в своих планерах, солдаты подразделения «Гранит» не имели понятия, что их руководитель уже выпал из колонны. В тот момент это было не столь уж важно. Каждое звено имело свое собственное задание, а пилот каждого планера точно знал, в каком месте удлиненного плато ему предстоит приземлиться: за каким конкретно укрепленным пунктом, рядом с каким орудием, притом на расстоянии 10–20 метров.

Но это планирование все-таки было неважным, потому что не предусматривались потери отдельных планеров. Если бы это было учтено, каждому командиру группы были бы даны указания о том, какие дополнительные задания ложатся на его группу в случае, если соседние группы не смогут приземлиться.

Но не только планер Витцига выбыл из операции. Примерно двадцать минут спустя группа № 2 только что прошла маяк у Люхенберга, как «Ju-52» впереди стал покачивать крыльями. Пилот планера капрал Бренденбек подумал, что тот «видит цель», да тут еще самолет стал мигать габаритными огнями. Ведь это был сигнал к отделению от самолета! Спустя секунды планер послушно выполнил приказ, и все из-за глупого непонимания друг друга. А они пролетели лишь полпути до цели, и при высоте менее 1600 метров уже нечего было надеяться достичь государственной границы.

Планер сел на поле возле Дюрена. Выскочив наружу, солдаты реквизируют машины и с первыми утренними лучами помчались к границе, которую армия в это время уже должна была переходить.

По этим причинам в «Граните» осталось в воздухе лишь девять планеров. Впереди раньше намеченного времени показались прожектора, обозначившие конец трассы маяков. Располагаясь в Ветшауэр-Берг к северо-западу от Аахен-Лауренсберг, они также представляли собой пункт, где планеры были должны отсоединиться от самолетов-буксировщиков. После этого они должны были достичь Маастрихтского выступа, паря в воздухе, чтобы рев моторов не выдавал их приближения.

Но в реальности они прилетели на десять минут раньше. Попутный ветер оказался сильнее, чем предсказывали метеорологи. По этой же причине они не набрали намеченной высоты 2800 метров, которая бы им позволила лететь прямо к своим объектам при угле планирования в одну двенадцатую. А сейчас они оказались примерно на 500 метров ниже нужной высоты. Командир группы «Бетон» лейтенант Шахт писал в своем боевом рапорте: «По некоторым необъяснимым причинам эскадрилья буксировщиков перенесла нас дальше, на голландскую территорию. Мы отсоединились лишь где-то между границей и Маастрихтом».

Очевидно, идея состояла в том, чтобы поднять планеры поближе к предписанной высоте. Но если это, с одной стороны, более обезопасило штурмовую группу, то, с другой стороны, подвергло другой опасности. Дело в том, что гул моторов «юнкерсов» поднял тревогу в пограничных войсках Голландии и Бельгии.

Времени было чуть больше 5.00. Оставалось примерно полчаса до расчетного момента начала гитлеровского главного наступления на Запад. Хотя благодаря ветру планеры шли на восемь – десять минут раньше графика, им все равно требовалось еще двенадцать – четырнадцать минут, чтоб оказаться над объектом. За пять минут до часа «ноль» эти бесшумные хищные птицы должны спикировать на доты у мостов через канал и в крепости... до того, как прозвучит хотя бы один выстрел. Но сейчас, похоже, элемент внезапности был утрачен.

Наконец планеры освободились, и шум их буксировщиков затих в отдалении. Но голландская противовоздушная оборона уже была на ногах и открыла огонь по планерам еще до того, как они долетели до Маастрихта. Как игрушечные, возникали в небе красные маленькие шарики, и пилоты увертывались от них, благо высота для этого была достаточная. Ни один планер не был поврежден, но долгий и тщательно охраняемый секрет их существования был окончательно раскрыт.

Еще в 1932 году компания «Рен-Росситен-Гезельшафт» построила планер с широким размахом крыльев, спроектированный для метеорологических наблюдений на больших высотах. На следующий год после передачи во владение недавно созданного Германского института планерных исследований (DFS) в Дармштадт – Грайсхайме эта летающая обсерватория, известная под названием «Обс», использовалась на занятиях первых планерных курсов под руководством Петера Ридля, Вилла Хуберта и Хайни Диттмара. Впервые на буксире она была опробована Ханной Райш, которая впоследствии, пилотируя «Ju-52», стала самой известной женщиной-летчиком.

О проекте скоро узнал Эрнст Удет и отправился инспектировать «Обс» в Дармштадт. Он сразу же признал за машиной потенциальное военное применение. А нельзя ли такие планеры использовать для доставки грузов к линии фронта или для поддержки подразделения, оказавшегося в окружении? А может, планер способен действовать как современный троянский конь, высадив солдат незамеченными в тылу врага?

В 1933 году Удет был еще на гражданской службе, а не в рядах новой камуфлированной авиации. Но он рассказал о планере своему товарищу по Первой мировой Риттеру фон Грайму, и вскоре после этого институт получил контракт на строительство военного варианта. Первый образец под кодом DFS 230, созданный под руководством инженера Ханса Якобса, вышел в назначенный срок. Таким образом родилась известность «атакующего» планера Второй мировой войны.

В 1937 году на автозаводе в Готхаере началось серийное производство. Крылья находились сверху и крепились подпорками. Похожий на коробку фюзеляж имел каркас из стали, покрытый брезентом, и отделяемое шасси: посадка производилась на прочный центральный тормозной башмак. И тут сказалось влияние Удета: еще в 1920-х годах он совершил несколько рискованных посадок на альпийские ледники с шасси на лыжах.

Вес боевого планера без груза составлял всего лишь 16 центнеров, а с нагрузкой – около 18, то есть десять человек с вооружением.

Осенью 1938 года сверхсекретные авиадесантные войска генерал-майора Штудента включали в себя и небольшую группу командос на планерах под командой лейтенанта Кайса. Испытания показали, что такой метод внезапной атаки хорошо укрепленного пункта имеет больше шансов на успех, нежели выброска парашютного десанта. В последнем случае сюрприз теряется из-за шума моторов транспортных самолетов, но даже если солдаты выпрыгнут на минимальной высоте 100 метров, они будут качаться в воздухе, будучи беззащитными, пятнадцать секунд. Более того, даже при минимальном времени покидания самолета в течение семи секунд десантники будут разбросаны на земле на расстояние около 300 метров. Теряются драгоценные минуты на то, чтобы освободиться от парашютов, собраться и отыскать контейнеры с оружием.

С другой стороны, с планерами достигалась полная неожиданность благодаря их совершенно бесшумному приближению к цели. Хорошо подготовленные летчики могли посадить их на расстоянии 20 метров от любой точки. И тут же солдаты выскакивали через широкий люк в борту, полностью вооруженные, и с самого начала образовывали компактную боевую группу. Единственным ограничением было то, что посадка должна происходить не ранее утра, а район должен быть заранее изучен.

Именно диктат времени чуть не привел всю операцию «Канал Альберта и Эбен-Эмеля» к неудаче. Дело в том, что главнокомандующий армии планировал начать первую атаку в 3.00, то есть в темноте. Кох возражал против этого, заявляя, что его группа должна атаковать, по крайней мере, одновременно с главным ударом и предпочтительно на несколько минут раньше. А до рассвета это было невозможно.

В этом месте Гитлер вмешался лично и назначил час «ноль» на «восход солнца минус тридцать минут». Многочисленные испытательные полеты показали, что это самый ранний момент, когда пилоты планеров имеют достаточную видимость.

Так что вся германская армия должна была отсчитывать время от горстки «авантюристов», которые самонадеянно полагали, что смогут покорить с воздуха одну из самых неприступных крепостей в мире.

10 мая в 3.10 зазвонили полевые телефоны на командном пункте майора Жоттрана, под началом которого находились укрепления Эбен-Эмаеля. Бельгийская 7-я пехотная дивизия ввела повышенное состояние боевой готовности. Жоттран приказал своему гарнизону численностью 1200 человек занять боевые посты. С раздражением уже в который раз солдаты вглядывались из орудийных башен в ночную тьму в ожидании германского нападения.

В течение двух часов все было тихо. Но потом, когда начало светать, со стороны Маастрихта, из Голландии, послышался грохот интенсивной зенитной стрельбы. На позиции 29 на юго-восточной границе крепости бельгийские артиллеристы привели в готовность свои зенитные орудия. Может быть, приближаются германские бомбардировщики? Возможно, их цель – крепость? Солдаты напрягали слух, но не могли различить никакого гула моторов.

И вдруг с восточной стороны неба обрушились огромные бесшумные фантомы. Снижаясь, они стали садиться: три, шесть, девять... Опустив вниз стволы своих пулеметов, бель-

гийцы открыли огонь. Но в следующий момент одна из огромных «летучих мышей» появилась прямо над их головой – нет, прямо между ними!

Капрал Ланге посадил свой планер прямо на вражескую позицию, задев крылом один из пулеметов и вытащив его из укрытия. С ужасным скрипом планер остановился. Как только раскрылся люк, командир 5-го отделения сержант Хауг открыл огонь из своего пистолета-пулемета, а в обороняющихся полетели ручные гранаты. Бельгийцы стали поднимать руки вверх.

Трое солдат из отделения Хауга промчались разделявшие их от позиции 23 100 метров, где располагалась бронированная орудийная башня. В течение одной минуты под пулеметным огнем со всех сторон в назначенные точки приземлились остальные девять планеров, и солдаты выскочили из них, чтобы приступить к выполнению поставленных задач.

Планер 4-го отделения коснулся земли в 100 метрах от позиции 19, где находились противотанковые укрепления и пулеметные гнезда, амбразуры которых смотрели на север и на юг. Заметив, что амбразуры закрыты, сержант Венцель подбежал прямо к ним и бросил 2-фунтовый заряд в щель перископа в башне. Бельгийские пулеметы стали посылать пули в пустоту. И тут солдаты Венцеля установили свое секретное оружие, 100-фунтовый кумулятивный заряд, на наблюдательную башню и подорвали его. Но броня была слишком мощной для него: башня покрылась мелкими трещинами, как пересохшая земная корка. Наконец, взорвав проход через амбразуры, они ворвались внутрь и обнаружили, что все оружие внутри уничтожено, а артиллеристы мертвы.

Восемьюдесятью метрами дальше на север отделения капралов Харлоса и Хайнемана наткнулись на фальшивые укрепления. Позиций 15 и 16, особенно мощных по данным аэро-разведки, просто не существовало. Их «5-метровые бронированные купола» были сделаны из жести. Эти отделения могли бы быть много полезней там, южнее, где разгорелось бешеное сражение на позиции 25, бывшей всего лишь старым ангаром для оборудования, использовавшимся как казарма. Бельгийцы, находившиеся там, оказались более подготовленными к разыгравшимся событиям, чем те, кто сидел за броней, и стали со всех сторон поливать немцев пулеметным огнем. Одним из погибших был командир 8-го отделения капрал Унгер, который уже взорвал купол спаренного пулемета на позиции 31.

1-е и 3-е отделения Нидермайера и Арента вывели из строя шесть пулеметов в артиллерийских секторах 12 и 18. За десять минут после приземления отряда «Гранит» было уничтожено или серьезно повреждено десять позиций. Но хотя крепость и потеряла большую часть своей артиллерии, она еще не пала. Устроенные глубоко в стенах доты были недоступны сверху. Справедливо заметив, что на всем плато находилось всего лишь около семидесяти немцев, бельгийский командир, майор Жоттран, приказал соседним артиллерийским батареям открыть огонь по его собственному форту.

В результате немцам самим пришлось искать укрытия на позициях, которые они уже захватили. Перейдя к обороне, они должны были держаться до подхода германской армии. В 8.30 произошло неожиданное. Какой-то новый планер жестко приземлился у позиции 19, на которой сержант Венцель устроил командный пост своей группы. Из машины выскочил старший лейтенант Витциг. Вызванный на замену другой «Ju-52» успешно поднял его планер в воздух с поляны у Кельна, и вот он с запозданием взял на себя команду операцией.

А дел было еще очень много. Разобрав из сброшенных «Хейнкелем-111» контейнеров взрывчатку, солдаты снова занялись пулеметными позициями, для которых было недостаточно 2-фунтовых зарядов. Теперь стволы разорвало на куски. Саперы проникли внутрь позиций и взорвали соединяющие туннели. Другие пытались добраться до очень важной позиции № 17, оборудованной в 40-метровой стене, господствующей над каналом, подвесив заряды на тросах.

Шли часы, штурмовой отряд бесполезно дожидался подхода смены – 51-го инженерного батальона. Витциг держал связь по радио и с командиром батальона подполковником Микошем, и со своим начальником, капитаном Кохом, находившимся на плацдарме у Вренховена. Микош продвигался очень медленно. Врагу удалось взорвать мосты у Маастрихта и один через канал Альберта у Канне, связывавший напрямую Маастрихт и Эбен-Эмаель. Он рухнул в тот самый момент, когда планеры отряда «Железо» шли на посадку.

С другой стороны, посадки у Вренховена и Вельдвезельта были успешными, и оба моста перешли невредимыми в руки отрядов «Бетон» и «Сталь». Весь день напролет все три плацдарма подвергались мощному обстрелу со стороны бельгийцев. Но они держались в немалой степени благодаря прикрывающему огню батареями 88-миллиметровых зениток батальона «Альдингер» и постоянным налетам старых «Хеншелей-123» из II/LG 2 и «Ju-87» из StG 2.

Во второй половине дня эти три отряда наконец-то были сменены передовыми частями германской армии. Только «Гранит» в Эбен-Эмаеле оставался на позициях всю ночь. В 7.00 на следующее утро штурмовой отряд инженерного батальона пробился к ним и был встречен громкими радостными криками. В полдень началась атака на оставшиеся укрепления, а в 13.15 в грохоте боя послышался звук горна. Он исходил из позиции 3 у западных ворот. Появился офицер с белым флагом и объявил, что командующий обороной майор Жоттран желает сдаться. Крепость Эбен-Эмаель пала. Из подземных переходов вышли 1200 бельгийских солдат и сдались в плен. Из воевавших на поверхности погибло двадцать человек. «Гранит» потерял шесть человек убитыми и двадцать ранеными.

Следует рассказать еще об одном эпизоде. Прикрывавшие штурмовую группу Коха «Ju-52» вернулись в Германию и сбросили тросы в условленном месте. Затем они вновь развернулись на запад, чтобы выполнить вторую задачу. Пролетев высоко над Эбен-Эмаелем, они углубились в Бельгию. Там в 40 километрах к западу от канала Альберта они снизились. Открылись двери, и в небе поплыли двести белых грибов. Как только они достигли земли, послышались звуки боя. Что бы ни случилось, бельгийцам пришлось столкнуться с новым противником у себя в тылу.

Но на этот раз немцы не атаковали. Добравшись до них, бельгийцы обнаружили причину: «парашютисты» так и не расстались со своими парашютами. Это были не солдаты, а соломенные чучела в германской униформе с самодетонирующей взрывчаткой, которая и имитировала грохот стрельбы. Этот фальшивый десант наверняка внес замешательство в ряды противника.

Глава 2

ИСТИНА О РОТТЕРДАМЕ

14 мая 1940 года в 15.00 германская авиация осуществила массированный налет на голландский портовый город Роттердам. Сорок семь «He-111» сбросили мощные бомбы на тщательно выбранный треугольник к северу от обороняемых мостов через Маас. Возникшие пожары опустошили огромную часть центра города, и погибло 900 человек. В итоге Германия вызвала гнев во всем мире.

Хотя исторические исследования свидетельствуют об обратном, во многих публикациях даже сегодня Роттердам называют первой жертвой террора Второй мировой войны.

Что же произошло на самом деле? Как случилась трагедия Роттердама? Объективное суждение может быть выработано лишь после детального изучения причин налета.

«Воздушная тревога! Над городом и гаванью завывали сирены. В туманном утреннем воздухе послышался гул многих моторов, – так докладывал молодой голландский офицер, располагавшийся со своими солдатами на границе аэропорта Роттердама. – Вокруг аэродрома Ваалхавен королевские гренадеры прячутся по траншеям и укрытиям. С 3.00 они сидят у пулеметов и минометов и потому устали и дрожат от холода».

Спустя мгновение разразилась буря. Воздух расколол пронзительный свист бесчисленных бомб. Они с глухим шумом падали в окопы и на позиции зенитных орудий, врезались в огромные ангары, в которых, несмотря на объявленную тревогу, добрый командир позволил спать своим солдатам!

Результаты были катастрофическими. Пламя немедленно охватило ангары, которые вскоре рухнули, похоронив под собой много солдат. На жизненно важном аэродроме Ваалхавен основа обороны была сломлена. Столь точное бомбометание было проведено двадцатью восемью «He-111» из II/KG 4 и явилось прелюдией к германским воздушным десантам на «Голландскую крепость» далеко позади линии фронта. Самолеты KG 4 взлетели со своих баз в Дельменхорсте, Фассберге и Гютерслохе вскоре после 5.00 и должны были пересечь голландскую границу в 5.35. Но перед атакой командир группы полковник Мартин Фебиг вместе со своей Geschwader сделал широкий круг над Северным морем. Он хотел подлететь к объектам (Амстердам – Схипхол, Юпенбург возле Гааги и Роттердам – Ваалхавен, которые все были у побережья) со стороны моря, то есть с направления из Англии.

Но сюрприза не получилось. Голландцы со 2 мая ждали германского налета, и как только бомбардировщики пересекли береговую линию, их встретил шквальный зенитный огонь, затем на них набросились голландские истребители, и командирский самолет был сбит. Полковник Фебиг выпрыгнул с парашютом и попал в плен. Но остальные бомбардировщики продолжали свой путь к аэродромам для бомбардировки.

В Ваалхавене грохот разрывов бомб и перестрелки почти не стихал, когда послышался нарастающий гул авиационных моторов. На этот раз он исходил с востока, и это были не бомбардировщики, а трехмоторные транспортники. Следующие несколько секунд описаны молодым голландским офицером из королевских гренадеров: «Как будто по волшебству над аэродромом внезапно появились белые точки, похожие на хлопковые пушинки. Вначале их было двадцать, потом пятьдесят, потом более ста! И они все продолжали выпрыгивать из самолетов и начинали, покачиваясь, спускаться к земле... Хриплая команда, и тут все пулеметы открыли огонь по парашютистам и самолетам. Когда так много целей, не знаешь даже, куда целиться...»

Это был III батальон 1-го парашютного полка под командой капитана Карла-Лотара Шульца. Батальон был под прямым началом командира 7-го авиакорпуса генерал-лейтенанта Штудента и имел следующий приказ:

«После бомбовой подготовки III/FJR захватит аэродром Ваалхавен быстрым способом (то есть сбросив парашютистов прямо на цель) и обезопасит его для последующих высадок десантных войск».

С точностью до минуты группа транспортников капитана Цейтлера (III/KG zbV1 для «специальных заданий») достигла южных пригородов Роттердама, ориентируясь по облакам дыма, поднимавшимся от горящих ангаров. Парашютисты покидали самолеты и пятнадцать – двадцать секунд беспомощно висели в небе. Голландцы активно отстреливались, но замешательство нарастало.

Наибольшие потери парашютисты понесли из-за собственной ошибки. Один из «Ju-52» выбросил солдат прямо на пылающие топки ангаров. Шелковые купола парашютов вспыхивали задолго до того, как десантники касались земли. Однако большинство приземлились на краю аэродрома по обе его стороны и ринулись в атаку. Это вынудило голландцев, как и планировалось, открыть огонь. Для того чтобы увеличить их замешательство, последовал третий удар: пошла на посадку эскадрилья транспортников.

Их встретил слабый зенитный огонь, и из пробитых баков стал вытекать бензин. У одного «Ju-52» загорелись два мотора, но он все-таки сел. Еще до полной остановки распахнулись двери, и из них посыпались люди в серой форме: два взвода 9-й роты 16-го пехотного полка – передовая группа воздушно-десантных войск.

Теперь голландцы оказались зажатыми в клещи. В течение четверти часа все еще численно превосходящие защитники были приведены в повиновение и разоружены. А тем временем подлетали все новые и новые «Ju-52», едва не задевая при посадке горящие обломки предыдущих самолетов. Через несколько минут высадился весь 3-й батальон.

«Все произошло именно так, как мы и рассчитывали, – писал командир батальона подполковник Дитрих фон Хольтиц. – Грохот боя был оглушающим: к реву самолетных моторов и взрывам боеприпасов в ангарах добавлялся треск минометов и стрекот пулеметов, бивших по самолетам. Главное – скорость!»

Голландский офицер из королевских гренадеров говорит об удивительной скорости налета: «Аэродром оказался под огнем наших минометов и артиллерии, дислоцированной к северу от Роттердама. Под этим прикрытием мы надеялись вывести остатки полка и перегруппироваться по дороге. Но в этот момент немцы начали пускать зеленые ракеты – наш собственный сигнал для тяжелых минометов, означающий „прекратить огонь!“». Для нас это было концом. Наше последнее сопротивление было сломлено. Уцелевшие гренадеры подняли руки вверх и были взяты в плен. А самолеты все садились и садились. Ваалхавен был захвачен врагом».

Но захват одного этого аэродрома стал всего лишь началом. Конечной целью воздушно-десантной операции являлись важнейшие мосты через Маас в центре города. Их следовало взять внезапно и обезопасить с обеих сторон.

Ваалхавен находится в юго-западной части города. Чтобы достичь мостов, понадобится пройти с боем через лабиринт улиц. Не взорвут ли мосты еще до того, как войска до них доберутся? На этот случай были приняты меры. Предыдущим вечером 11-я рота из IR 16 под командой старшего лейтенанта Шрадера была передислоцирована в Бад-Цвишенбан возле Ольденбурга. Посреди ночи пилоты сели в ожидавшие их гидросамолеты вместе с подразделением саперов из 2/Pi 22. Затем взлетели с Моря Цвишенанер, которое вовсе не море, а почти округлое внутренне озеро, и взяли курс на запад.

Двенадцать отживающих свой век бипланов «He-59» с огромными поплавками и прямоугольными фюзеляжами были загружены до предела. Все еще пригодные для морской

разведки и спасения, для активных боевых действий они были слишком тихоходны. Тем не менее 10 мая в 7.00 двенадцать старых «Хейнкелей-59», держа курс на Новый Маас, уже гудели над центром Роттердама – шесть подошли с востока и шесть с запада. Мчась над самой поверхностью воды, они с обеих сторон подошли вплотную к огромному мосту Виллемса. Там, оставляя за собой пенный след, они приводнились и покатались к северному берегу.

Саперы развернули надувные плоты, и солдаты, попрыгав в них, быстро догребли до берега. Вскарabкавшись по стене, они пересекли Оостеркаде и заняли мосты Леувен и Ян-Куитен между старыми секторами гавани. Затем, установив пулеметы, они побежали через длинный мост Виллемса, взяли под охрану его и соседний железнодорожный виадук. За несколько минут пехотинцы и саперы создали небольшие плацдармы на обоих берегах Мааса.

Сразу же голландцы начали контратаковать. В Роттердаме был сильный гарнизон. Немцы, укрываясь за опорами и стенками моста и укрепившись в угловых домах, отбили первые атаки. Но их было всего лишь 120 человек, и было неизвестно, как долго они сумеют продержаться под натиском превосходящих вражеских сил.

Вдруг в Кониингсхавене загромыхал какой-то поезд из трамваев, всюю звонивших в свои колокола. В трамваях сидели германские парашютисты. Это была 11-я рота из FJR 1, которой командовал старший лейтенант Хорст Керфин. В отличие от своих товарищей эта ударная группа из 50 человек была сброшена на стадион сразу к югу от изгиба реки. Захватив трамвайный поезд и реквизировав автомашины, они помчались через район Феенорд к мостам.

Саперы и пехотинцы вздохнули с облегчением: пришло первое подкрепление. Керфин на трамваях даже сумел переехать через Маас и добраться до северного плацдарма. Спустя час этого уже сделать было нельзя. К тому времени голландцы сконцентрировали на мосту Виллемса такой мощный огонь со своих позиций на берегах и высоких зданиях, что всякий проезд стал невозможен.

Тем временем солдаты из III/IR с аэродрома Ваалхавен пробивались с боями сквозь улицы, неся тяжелые потери. Хотя им удалось взять небольшие мосты, связывающие Кониингсхавен с островом Маас, движение по мосту Виллемса через главный рукав реки было восстановлено лишь через пять дней и четыре ночи. На северном берегу число германских защитников уменьшилось до 60, сражавшихся не на жизнь, а на смерть под непрекращавшимися атаками противника.

Вот такую военную ситуацию надо принять во внимание перед тем, как выносить суждение о воздушном налете на Роттердам, который вскоре последовал. Но до того, как продолжить, давайте проанализируем, как вообще столь рискованная воздушно-десантная операция против «Голландской крепости» могла иметь место.

Еще 27 октября 1939 года командир 7-й авиадивизии генерал-майор Курт Штудент был приглашен на секретное совещание в рейхсканцелярию в Берлине. Кроме Гитлера и Штудента, третьим был главнокомандующий вооруженными силами генерал Вильгельм Кейтель.

Гитлер заявил, что он сознательно не использовал парашютные войска в Польше, так как не хотел без надобности раскрывать секрет нового оружия. Однако теперь, когда предстоит наступление на запад, он «после долгих размышлений о том, как и где воздушно-десантные войска могут произвести наибольший сюрприз», сформулировал следующий план:

7-я авиадивизия (четыре батальона) и 22-я пехотная дивизия (воздушно-десантная) захватят район Гента в Восточной Фландрии с воздуха, займут его укрепления (бельгийский «Национальный редут») и станут удерживать до подхода регулярных армейских частей.

Меньшей величины группа высадится на планерах и завладеет стратегически важной крепостью Эбен-Эмаель и мостами через канал Альберта.

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.