

СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ
ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА

Дмитрий Дегтев, Дмитрий Зубов

ВОЗДУШНЫЕ ИЗВОЗЧИКИ ВЕРМАХТА



**ТРАНСПОРТНАЯ АВИАЦИЯ
ЛЮФТВАФФЕ**

1939—1945

**Дмитрий Владимирович Зубов
Дмитрий Михайлович Дёгтев
Воздушные извозчики вермахта.
Транспортная авиация люфтваффе 1939–1945
Серия «Военная авиация XX века»**

*Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=5824143*

*Воздушные извозчики вермахта. Транспортная авиация люфтваффе. 1939—1945 гг.:
Центрполиграф; Москва; 2013
ISBN 978-5-227-04288-0*

Аннотация

Изначально этот род авиации, оснащенный в основном неуклюжими с виду трехмоторными самолетами Ju-52, был создан в Третьем рейхе для обслуживания парашютно-десантных войск. Впервые воздушные десанты были использованы во время Польской кампании. Затем, период захватов Дании, Норвегии, Голландии, Бельгии, Греции, транспортная авиация люфтваффе буквально «силами одного парашютно-десантного полка» захватывала аэродромы, крепости и стратегически важные мосты. Парашютисты внезапно опускались с небес прямо на голову противника, подготавливая плацдармы для выгрузки основного десанта. Уже в мае 1940 года транспортным самолетам впервые пришлось снабжать по воздуху отрезанные во вражеском тылу войска. В дальнейшем эта их функция стала основной. Демянск, Холм, Сталинград, Тунис, Кубань, Крым, Корсунь, Каменец-Подольский и многие другие котлы, образовавшиеся вследствие гитлеровской стратегии «стоять до последнего», неизменно снабжались с помощью пресловутых «воздушных мостов». На последнем этапе войны к ним прибавились многочисленные города-«крепости»: Будапешт, Кёнигсберг, Бреслау, Дюнкерк, Лорьян и многие другие.

В этой книге на основе многочисленных, в основном зарубежных источников и архивных документов впервые подробно рассказано практически обо всех невероятных по накалу и драматизму операциях транспортной авиации люфтваффе с 1939 по 1945 г.

Содержание

Предисловие	4
Глава 1	6
«Тетушка Ю»	6
Робкое начало	8
Глава 2	11
Чудо в Осло	11
Первый воздушный мостик	16
Глава 3	19
Внимание – планеры!	19
«Юнкерсы» садились прямо на шоссе	23
Глава 4	25
Коринфский перешеек	25
«Меркур»	28
Конец ознакомительного фрагмента.	36

Дмитрий Михайлович Дегтев, Дмитрий Владимирович Зубов Воздушные извозчики вермахта. Транспортная авиация люфтваффе. 1939–1945 гг

Предисловие

Украина. Февраль 1944 года. Немецкие танки, утопая в грязи, рвутся к окруженной в районе Корсуня 50-тысячной группировке генерала Штеммермана. Из-за внезапной оттепели и распутицы тяжелые машины съедают в три раза больше топлива, чем обычно. Но бензовозы безнадежно застряли. Экипажам ничего не остается, как прибегнуть к доставке топлива пешком в ведрах. Однако «переносчики» плохо справляются с задачей, сапоги постоянно застревают в мягком снегу. Снарядов тоже не хватает. Кажется, к окруженным войскам в таких условиях попросту не пробиться...

Но вскоре из тумана на бреющем полете появляются забрызганные грязью и копотью внешне неуклюжие транспортные самолеты Ju-52! Чтобы уйти от зенитного огня, отчаянные пилоты опускаются почти до самой земли, буквально прячась за леса или низкие холмы. Грузовые люки открываются, и на обочины раскисших дорог падают контейнеры с боеприпасами, бензином и продуктовыми пайками. Грязь и снег настолько смягчают удар контейнера об землю, что даже упакованные в тяжелые ящики 75-мм и 88-мм снаряды не получают никаких повреждений. С бензином хуже. В среднем одна из каждых пяти бочек с топливом взрывается при ударе. Но остальные доходят до «адресатов»!

Когда наступает ночь и мороз сковывает грязь, наиболее опытные летчики при свете фар совершают посадки в открытой местности вдоль дорог. И солдаты понимают, что для самолетов, ласково прозванных «Тетушка Ю», нет ничего невозможного...

Таков типичный эпизод из боевой работы транспортной авиации люфтваффе в годы Второй мировой войны. Именно ее становлению и развитию посвящена данная работа.

Изначально этот род авиации был создан в Третьем рейхе для обслуживания парашютно-десантных войск. Впервые они были использованы во время Польской кампании. Затем во время захватов Дании, Норвегии, Голландии, Бельгии, Греции транспортная авиация буквально «силами одного парашютно-десантного полка» захватывала аэродромы, крепости и стратегически важные мосты. Парашютисты внезапно опускались с небес прямо на головы врага, подготавливая плацдармы для выгрузки основного десанта. Но даже если какой ни будь аэродром и не удавалось захватить с ходу, «Юнкеры» все равно прямо под огнем садились на него, обеспечивая успех.

Существует расхожее мнение, что после десанта на остров Крит Гитлер запретил подобные операции. Однако на самом деле таковые, хотя и в ограниченных масштабах, проводились почти до самого конца войны: на Восточном фронте, Средиземном море и в Арденнах.

Уже в мае 1940 года транспортным самолетам впервые была поставлена задача снабжать по воздуху отрезанные в тылу врага войска. В дальнейшем эта задача практически стала основной для них. Демянск, Холм, Сталинград, Тунис, Кубанский плацдарм, Крым, Корсунь, Каменец-Подольский и многие другие котлы, образовавшиеся вследствие гитле-

ровской стратегии «стоять до последнего», неизменно снабжались с помощью пресловутых «воздушных мостов». На последнем этапе войны к ним прибавились многочисленные «крепости»: Будапешт, Кёнигсберг, Бреслау, Дюнкерк, Лорьян и многие другие.

В этой книге на основе многочисленных, в основном зарубежных источников и архивных документов впервые подробно рассказано практически обо всех невероятных по накалу и драматизму операциях транспортной авиации люфтваффе с 1939 по 1945 год.

Глава 1 Спецназ люфтваффе

«Тетушка Ю»

История транспортной авиации люфтваффе неразрывно связана с трехмоторным самолетом «Юнкере» Ju-52. Эта машина морально устарела еще задолго до начала войны, однако, несмотря на это, осталась в производстве в качестве универсального транспортного и учебного самолета до октября 1944 года. Она показала такую удивительную надежность и долговечность, что оставалась стандартным транспортным самолетом до самого конца боевых действий.

Ju-52 изначально создавался как гражданский пассажирский самолет и начал свою карьеру в немецкой авиакомпании «Дойче Люфтханза». После создания люфтваффе в 1935 году появилась бомбардировочная версия «Юнкерса», которая впоследствии приняла участие в гражданской войне в Испании в составе легиона «Кондор».

Первой операцией люфтваффе в Испании стала переброска подчиненных генералу Франко войск из Марокко на континент. Дело в том, что большая часть испанского военноморского флота поддержала республиканцев, что делало невозможным переброску марокканского корпуса в Испанию морским путем. Генерал Франко решил доставить свои части по воздуху, но в распоряжении мятежников не было требуемого количества транспортных самолетов. Поэтому он решил обратиться за помощью к Германии через немецкого военного атташе в Париже.

Официальные круги в Берлине весьма холодно отреагировали на запрос Франко, и тому ничего не оставалось делать, как обратиться, так сказать, по партийной линии, напрямую к Герингу.

Вечером 22 июля в Берлин вместе с главой местной организации нацистской партии в Испанском Марокко Лангенхаймом и Бернхардтом, местным резидентом немецкой разведки, вылетел на Ju-52/3m полковник Болина, личный представитель Франко.

26 июля посланников Франко принял Гитлер, который в присутствии Геринга, военного министра Вернера фон Бломберга и руководителя военной разведки Фридриха Канариса согласился для начала отправить в Марокко 30 Ju-52/3m вместе с экипажами.

Геринг, давая показания на Нюрнбергском процессе, отметил: *«Важнейшая задача заключалась в том, чтобы любой ценой перебросить войска Франко через пролив... Фюрер долго размышлял. Я же настаивал, что следует оказать помощь по двум соображениям; во-первых, чтобы помешать новому продвижению коммунизма в Европе; затем, чтобы испытать мою еще совсем молодую авиацию и оценить ее технические качества в реальных боевых условиях»*¹.

В конце июля 1936 года для организации помощи франкистам был создан особый штаб «W» во главе с генерал-лейтенантом Хельмутом Вилбергом. Для маскировки были специально учреждены две транспортные авиакомпании: HISMA (Compania Hispano-Marroqui de Transportes) и ROWAK (Rohstoffe und Waren Einkaufsgesellschaft). Немецкие Ju-52/3m, вылетавшие из Дессау под видом самолетов этих компаний, сначала отправлялись в Италию, а уже оттуда в марокканский город Тетуан.

¹ Гагин В.В. Воздушная война в Испании // Издательский Литературный Дом: Воронежский альманах. Воронеж, 1998. С. 5.

Осенью 1936 года Ju-52 стали активно применяться в качестве бомбардировщиков. Однако по сути они оставались транспортниками, переоборудованными для сброса бомб. Для этого уже после прибытия в Испанию на них кустарным образом смонтировали вертикальные магазины для небольших бомб калибра 50–70 килограммов. Летали «Юнкерсы» очень медленно, были неуклюжи и неповоротливы, имея при этом слабое оборонительное вооружение. Фактически ни Ju-52, ни их коллеги итальянские SM-81 «Савойя» не могли вылетать на задания без большого истребительного эскорта.

Особенно положение пилотов «Юнкерсов» осложнилось в ноябре, когда в небе появились новые истребители советского производства И-16. До их появления «бомбардировщики» Ju-52 действовали над испанской столицей практически безнаказанно и в целях морального воздействия на жителей, не ощущая не малейшей угрозы со стороны ПВО, летали на высоте крыш домов. И-16 атаковали именно в момент, когда летчики Ju-52 вели «психологическую войну» против мадридцев. Один из пилотов «Юнкерсов» закричал по радио: «SaliandeTodaspartescomoratas!» – они лезут отовсюду, словно крысы!

Тем не менее до появления в Испании «настоящих» и более современных немецких бомбардировщиков He-111 и Do-17 неуклюжие машины еще долгое время использовались в этой роли.

Тем временем большинство Ju-52 стало поступать в создаваемые многочисленные летные школы люфтваффе. Машина была очень простой в управлении и надежной, поэтому оказалась идеальным учебным самолетом для начинающих пилотов. Часть «Юнкерсов» также поступила на вооружение различных курьерских и вспомогательных эскадрилий.

Однако новую жизнь транспортнику все же дали воздушно-десантные войска. В октябре 1937 года в ходе очередной реорганизации люфтваффе 4-я группа 152-й бомбардировочной эскадры «Гинденбург» (IV./KG152), базировавшаяся на аэродроме Мюнхен-Берг-Шпрее, была преобразована в KGrzbV (боевая авиагруппа специального назначения). Ее задачами стали выброска парашютистов и транспортировка воздушно-десантных войск. Вооружение KGrzbV первоначально состояло из 39 Ju-52/3m. При этом надо отметить, что сами германские воздушно-десантные войска находились в подчинении командования сухопутных войск, хотя авиагруппа оставалась в составе люфтваффе. Фактически получилась некая сборная солянка, когда в одном и том же подразделении часть офицеров и солдат формально подчинялась Главному командованию люфтваффе (OKL), а другая часть Генеральному штабу сухопутных войск².

Командиром KGrzbV был назначен Фридрих Вильгельм Морцик, попутно получивший звание оберста. Этот человек сыграл важнейшую роль в становлении и последующем развитии транспортной авиации. Морцик родился 10 декабря 1891 года в Пассенхайме (Восточная Пруссия). В годы Первой мировой войны он служил летчиком в люфтвайфкрафте (LuftStreitkräfte) и уже в 1914 году был награжден Железным крестом. Затем работал преподавателем в школе коммуникационных пилотов Брюнсвике. В 1928 году Морцик стал вице-директором главного учреждения этого профиля в Берлине. Школа готовила кадры для авиакомпаний «Дойче Люфтханза». Попутно Морцик неоднократно участвовал в международных авиационных спортивных соревнованиях, занимая в них лидирующие места. Как опытному летчику и специалисту по пассажирским и транспортным перевозкам, именно ему доверили руководить первым подразделением данного профиля в люфтваффе.

² Kruger A.W. Junkers Ju-52. Flugzeug Profile 24. Flugzeug Publikation. 1991. S. 12.

Робкое начало

Впервые KGrzbV была задействована во время операции по присоединению к Третьему рейху Австрии (аншлюс). 13 марта 1938 года Ju-52 сбрасывали листовки над крупными городами и поселками. Затем была проведена операция по доставке одного парашютного батальона в Грац. На сем первые «учения» и успешно закончились.

Любопытно, что в мирное время авиагруппа продолжала одновременно оставаться и учебным подразделением, в котором проходили обучение молодые летчики. Таким образом, Ju-52, уже тогда за свой весьма архаичный и утилитарный внешний вид получившие у авиаторов кличку «Тетушка Ю», даром не простаивали.

Через неделю после оккупации Австрии KGrzbV была переброшена на остров Узедом в Балтийском море. В это время нацистское руководство готовилось к оккупации Клайпеды, и в случае чего группа должна была высадить там воздушный десант, а затем снабжать немецкие войска по воздуху. Однако военная акция была отложена, а потом и вовсе не потребовалась. Через год Клайпеда мирно вошла в состав Третьего рейха, вновь став Мемелем³.

Между тем 1 апреля 1938 года в Штендале на основе 4-го парашютно-стрелкового батальона была сформирована первая кадровая парашютно-десантная часть люфтваффе – 1-й батальон 1-го парашютно-десантного полка (I./FJR1) под командованием майора Бруно Бройэра.

Летом 1938 года Германия начала готовиться к захвату Судетской области. Это был еще один регион, населенный этническими немцами, который согласно Версальскому договору был отторгнут у Германии и присоединен к Чехословакии. Поскольку здесь, как и в Мемеле, ожидалось вооруженное сопротивление, люфтваффе получили приказ на всякий случай готовить высадку десанта.

KGrzbV была подчинена 7-й авиадивизии, которой следовало разработать операцию по захвату мощных чешских укреплений в районе Фрейденталя. В рамках подготовки к ней были проведены масштабные учения, в ходе которых пилоты Ju-52 отрабатывали посадку полностью нагруженного самолета на вспомогательные аэродромы или в тяжелых полевых условиях. Также отрабатывались взлеты, посадки и рулежки, когда один приземлившийся самолет вскоре сменялся другим. Фактически отрабатывалась и схема воздушного моста, когда из точки «А» в точку «Б» десятки машин в течение нескольких часов непрерывно доставляли грузы, а затем возвращались обратно. В ходе учений стало ясно, что главным залогом успеха в подобных операциях является быстрота действий и обеспечение бесперебойных посадок и взлетов самолетов.

Как потом оказалось, оккупация Судетской области прошла мирно, без военного вмешательства. Однако опыт, полученный пилотами транспортников в ходе масштабных учений на востоке Германии, не пропал даром. Позднее подобные «воздушные мосты», только в гораздо худших природных и погодных условиях, фактически стали в люфтваффе нормой.

³ После Первой мировой войны так называемая Клайпедская область (г. Мемель и прилегающая территория) была отторгнута у Германии и некоторое время находилась под управлением Лиги Наций. Фактически оккупирована французскими и бельгийскими войсками. В январе 1923 г. эта территория была захвачена Литвой в ходе так называемого мемельского восстания, фактически став автономным краем в составе этой страны. После прихода к власти в Германии нацистов Гитлер объявил возвращение Мемеля одной из своих политических целей. В конце 1938 г. Литва потеряла контроль над ситуацией в крае. 23 марта 1939 г., после того как устный ультиматум заставил литовскую делегацию приехать в Берлин, литовский министр иностранных дел Юозас Урбисис и Йоахим фон Риббентроп подписали договор о передаче Мемеля Германии. Литва отозвала свои войска из региона. На следующий день в город прибыл Адольф Гитлер, который произнес здесь торжественную речь.

Между тем транспортная авиация начала расширяться. Летом 1939 года авиагруппа KGzbV была переформирована в боевую эскадру специального назначения в составе четырех групп⁴.

В конце августа 1939 года была сформирована авиагруппа KGrzbV9 в составе трех эскадрилий, часть летного персонала для которых в случае мобилизации переводилась из гражданских авиакомпаний «Айр Берлин» и «Дойче Люфтханза». Штат транспортной эскадры отныне состоял из 217 самолетов. При этом по пять машин придавалось штабу всего соединения и штабам групп, а каждая из последних состояла из четырех эскадрилий по 12 самолетов. Каждый Ju-52 мог перевозить за раз от 15 до 18 человек. Таким образом, одна авиагруппа специального назначения была в состоянии перебросить за один вылет батальон пехоты, а вся эскадра – полк (максимально 3906 человек).

Впрочем, транспортная эскадра была скорее исключением, в основном командование люфтваффе шло по пути создания отдельных авиагрупп. До конца 1939 года были дополнительно сформированы KGrzbV101, KGrzbV102, KGrzbV103, KGrzbV104, KGrzbV105, KGrzbV106, KGrzbV107 и KGrzbV172.

К сентябрю 1939 года в составе люфтваффе насчитывалось в общей сложности 400 Ju-52/3m, и транспортная авиация таким образом уже представляла собой довольно внушительную силу. Сразу после начала Польской кампании 1 сентября KGzbV1 была в полном составе переброшена на оперативные и прифронтовые аэродромы в Силезии. Здесь летчиков уже ждали подразделения парашютистов, которые прибыли в пункты сбора несколькими днями раньше⁵.

Однако в первые дни войны помощь воздушно-десантных войск не понадобилась. Летчикам сообщили, что в данный момент идут переговоры между Германией и Польшей о возможности быстрого заключения перемирия, в связи с чем транспортникам следовало оставаться в состоянии боевой готовности.

Тем временем части вермахта стремительно наступали в глубь польской территории со всех направлений. И в итоге помощь KGzbV1 им попросту не понадобилась. Единственной небольшой операцией, которую успели провести, стала переброска частей 22-й авиадесантной пехотной дивизии из Силезии в районе Лодзи. Кроме того, Ju-52 некоторое время использовались для доставки боеприпасов на южном участке польского фронта. Это был первый случай, во время которого «Юнкерсы» занимались снабжением своих войск.

Однако во время этой кампании «Тетушки Ю» неожиданно сумели послужить и в качестве «бомбардировщиков», на короткое время вспомнив свой испанский опыт.

Уже 8 сентября передовые части вермахта вышли к южным пригородам Варшавы. Однако силами польских отрядов первые атаки танков и пехоты были отражены. Попытки штурма предпринимались 9 и 10 сентября, однако сил одной 4-й танковой дивизии для этой задачи оказалось явно недостаточно. Оценив мощь обороны города, 12 сентября немецкое командование отказалось брать Варшаву с ходу и заменило 4-ю танковую дивизию 31-й пехотной дивизией для осады. В результате продвижения 3-й немецкой армии 14 сентября кольцо окружения замкнулось вокруг польской столицы.

В связи с этим 17 сентября рейхсмаршал Геринг приказал начать массированные налеты на Варшаву. Основными целями авиаударов должны были стать: объекты газо-, электро- и водоснабжения, казармы и склады боеприпасов, здания воеводств, цитадели, военное министерство, генеральная инспекция, основные транспортные узлы, вокзалы и артиллерийские позиции⁶. Первый массированный налет на город был запланирован на 17

⁴ Pegg M. *Transporter Volume One: Luftwaffe Transport Units 1937–1943*. Luftwaffe Colours. Classic Publications, 2007. P. 3.

⁵ Ibid.

⁶ Беккер К. Люфтваффе: рабочая высота 4000 метров. Смоленск: Русич, 2004. С. 75.

сентября. Командование люфтваффе считало, что бомбардировка большого города вызовет панику среди населения и ослабит волю политического руководства к сопротивлению. Для Геринга же это был первый случай наглядно продемонстрировать разрушительную мощь его люфтваффе.

Однако авиаудар не состоялся. Дело в том, что немцы предлагали полякам сдать столицу без боя, дабы избежать бессмысленного кровопролития. 16 сентября 12 He-111 из I./KG4 сбросили на Варшаву миллион листовок. В них населению предлагалось покинуть город в течение 12 часов.

Но поляки сорвали переговоры и сдаваться не хотели. Между тем бои на сухопутном фронте подходили к своей кульминации, Варшава постепенно окружалась со всех сторон. С востока же к Висле уже приближались части Красной армии, перешедшей границу 17 сентября.

18, 19, 22 и 24 сентября немецкие бомбардировщики снова выполняли несвойственную им задачу, опять высыпали из бомболюков миллионы наскоро напечатанных листовок на польском языке. В то же время продолжался дипломатический нажим на польское руководство. Впрочем, давить-то особо было не на кого. Еще 17 сентября правительство Польши во главе с президентом Игнацием Мосцицким бежало из страны в Румынию, где вскоре и было интернировано румынскими властями по требованию Германии.

В самой Варшаве готовились к обороне. Поляки все еще наивно надеялись, что им удастся завязать позиционную войну, в то время как западные союзники нанесут наконец свой удар по Германии, а это, в свою очередь, заставит немцев перебросить войска на Западный фронт. По улицам протянулись окопы и баррикады. Жилые дома превращались в крепости. Более 100 тысяч солдат готовились к уличным боям.

Терпение немцев закончилось 25 сентября. В 8.00 по берлинскому времени. Небо над польской столицей заполнил гул авиационных двигателей. Сначала появляются «Штуки», потом «Хейнкели» и «Дорнье» – все «свободные» машины, имевшиеся в распоряжении Вольфрама фон Рихтхофена, которому Геринг доверил руководить налетом на Варшаву. Рихтхофен считал, что наибольший психологический эффект даст массированное использование зажигательных бомб. Возникшие по всему большому городу пожары сделают невозможным всякое дальнейшее сопротивление.

И вот тут, видимо поняв фразу «все свободные машины» буквально, Рихтхофен привлек для сбрасывания зажигалок даже транспортные самолеты Ju-52! Эти весьма неуклюжие машины проходили над центром города с открытыми грузовыми люками, через которые находившиеся внутри солдаты картофельными вилами вручную сбрасывали связки с зажигательными бомбами⁷.

В общей сложности на Варшаву было сброшено 560 тонн фугасных и 72 тонны зажигательных бомб. Авиаудар, в котором приняли посильное участие и транспортные самолеты, достиг своей цели, уже 27 сентября Варшава капитулировала.

Потери Ju-52 в Польской кампании были очень невелики, всего три-четыре машины, включая сбитые во время бомбардировки. После победы все транспортники, за исключением I. и II./KGzbVI, были возвращены обратно в летные школы.

⁷ Беккер К. Указ. соч. С. 77–78.

Глава 2

Силами одного парашютно-десантного полка

Чудо в Осло

Первой же серьезной операцией для германских военно-воздушных сил и транспортной авиации стала операция «Везерюбунг», целью которой был захват Дании и Норвегии. Высадка воздушного десанта была поручена X авиакорпусу. Парашютисты и транспортные самолеты прибыли в назначенные для взлета авиабазы в течение 8 апреля. Поздно вечером этого же дня был получен кодовый сигнал для начала операции, а командирам подразделений вручили запечатанные конверты с оперативными планами. Согласно им операция «Везерюбунг» должна была начаться в 05.30 следующего дня.

В общей сложности для вторжения в Норвегию было выделено 573 самолета Ju-52 из KGzbVI, KGrzbV101, KGrzbV102, KGrzbV103, KGrzbV104, KGrzbV105, KGrzb V106 и KGrzbV107.

Утром 9 апреля небо было безоблачным, что облегчало полет над морем. Затем поступили сообщения от синоптиков о том, что ожидавшийся туман над морем будет на меньшей высоте, чем высота полета Ju-52, на которой им предстояло летать.

С рассветом в воздух поднялась первая волна Ju-52/3ms. Ее целью были датские аэродромы Ольборг и Вордингборг. Когда самолеты уже находились в небе, стало известно, что правительства Дании и Норвегии уже получили немецкие ультиматумы о необходимости военной оккупации этих стран. Во время полета солдаты были проинформированы о том, что датчане ответили согласием, а вот Норвегия, напротив, преисполнена решимости сопротивляться.

Следовательно, высадка десантов в Дании прошла без проблем. В сопровождении двух эскадрилий тяжелых истребителей Bf-110 из I./ZG76 «Юнкерсы» из 8./KGzbVI беспрепятственно произвела высадку 4-го батальона 1-го воздушно-десантного полка (4./FJR1) в районе Ольборг-Вест. После того как аэродром был взят под контроль, там приземлились остальные Ju-52, доставившие туда части 31-го армейского корпуса вермахта. Ольборг имел важное стратегическое значение, так как с него в дальнейшем транспортникам и сопровождавшим их двухмоторным истребителям было гораздо ближе летать дальше на север – в Норвегию.

Тем временем в 08.45 12 самолетов Ju-52 из 7-й эскадрильи KGzbVI, на борту которых находились бойцы 3./FJR1, летели к аэродрому Сола-Ставангер в Норвегии. Их также сопровождал эскорт из Bf-110. Норвежские солдаты успели установить заграждения из колючей проволоки для предотвращения использования поля, однако они были быстро демонтированы группой парашютистов, которые оперативно подготовили взлетно-посадочную полосу для посадки следующей волны Ju-52/3ms из KGrzbV104, приземлившись через несколько минут с частями 193-го авиадесантного пехотного полка. Затем в Сола-Ставангере сели три «Юнкерса» из KGrzbV101, которые доставили топливо для тяжелых истребителей I./ZG76, осуществлявших противовоздушную оборону аэродрома⁸.

Наиболее важным этапом операции был захват норвежского аэродрома Осло-Форнебу. Он был необходим в качестве авиабазы, с которой немецкие бомбардировщики и истребители должны были оказывать поддержку наземным войскам, высаживавшимся с кораблей

⁸ Pegg M. Transporter Volume One: Luftwaffe Transport Units 1937–1943. P. 9.

кригсмарине. Также здесь планировалось организовать основной пункт разгрузки для снабжения и усиления немецких войск, которые будут наступать на Нарвик. Любые задержки и неудачи в захвате Форнебу могли поставить под сомнение дальнейшие операции в Центральной Норвегии.

План захвата предусматривал нападение несколькими волнами: сначала высадка парашютистов, захват аэродрома, его подготовка в кратчайшее время, затем приземление следующей волны транспортных самолетов с войсками.

Однако в данном случае операция с самого начала пошла не по плану. Первая волна Ju-52 из 3-й и 6-й эскадрилий KGrzbV1 под командованием майора Карла Древес над проливом Скагеррак попала в сильный туман, верхняя граница которого оказалась значительно выше той, на которой им было приказано летать. Поначалу он был неравномерным и довольно разреженным, так что даже малоопытные пилоты без труда ориентировались. Однако затем видимость стала уменьшаться, в итоге сократившись до нескольких метров. Дальнейший полет в составе соединения стал попросту невозможен.

Учитывая особую важность задания, майор Древес колебался и до последнего откладывал решение повернуть обратно. Но вскоре подразделение понесло первые потери. С коротким интервалом два «Юнкерса», ведомые молодыми пилотами, потеряли управление, столкнулись друг с другом и упали в воду.

После этого командир сообщил в штаб X авиакорпуса, что дальнейший полет невозможен и его группа поворачивает обратно. После этого с берега поступил приказ всем остальным самолетам первой и второй волн прекратить выполнение задания.

По сути, в этот момент исход Норвежской кампании висел на волоске. Ее план изначально был основан на высокой степени риска и рассчитан на благополучное стечение множества обстоятельств. Германским войскам предстояло высадиться, по сути, как на другом континенте, обособленно от основных сил вести боевые действия, полностью завися от снабжения по морю и воздуху. При этом ключевую роль играла внезапность и быстрота действий всех родов войск.

В данный момент срыв операции по захвату аэродрома Осло-Форнебу, игравшей ключевую роль в успехе всей десантной операции, мог сильно осложнить положение уже высадившихся в Норвегии войск.

Однако в дело вмешался случай. Вторая волна Ju-52 состояла из учебных подразделений, и их пилоты-инструкторы были способны справиться с неблагоприятными погодными условиями и достичь цели. Тем не менее, получив приказ командования X авиакорпуса вернуться, они тоже повернули обратно. Все, кроме KGrzbV103 гауптмана Вагнера!

В отличие от остальных его подразделение в момент полета находилось под непосредственным руководством транспортного командования (Lufttransportchef), а из этого источника никаких приказов не поступало. Радиопередачу с приказом об отмене вылета Вагнер счел дезинформацией, исходящей от противника. Поэтому, в отличие от других групп, KGrzbV103 продолжили полет к цели. В дальнейшем произошло просто невероятное. Несмотря на то что аэродром Осло-Форнебу по-прежнему находился в руках противника, «Юнкерсы» как ни в чем не бывало начали один за другим заходить на посадку!

Норвежские зенитчики, естественно, не сразу поняли, что происходит. Лишь когда на опускающихся самолетах стали отчетливо видны кресты и свастики, был отдан приказ открыть огонь. Самолет гауптмана Вагнера, шедший первым, был подбит и упал на землю. Однако немцы не растерялись. Командование группой тотчас принял на себя гауптман Ингенуовен. Он приказал остальным пилотам садиться, невзирая на зенитный огонь, и лично руководил приземлением каждой машины. Маневрируя между горящими немецкими и норвежскими самолетами, Ju-52 один за другим садились на землю.

Вот как описывает дальнейшие события военный историк Каюс Беккер: *«Из кабины своего Bf-110 эту картину наблюдал оберлейтенант Хансен, командир 1./ZG76. Полчаса он со своей эскадрильей бился с противником. Сперва в 8.38 их атаковали со стороны солнца девять норвежских одноместных истребителей «Глостер-Гладиатор». 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 Форнебу. 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 Bf-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 Bf-110 летали на одном моторе. И у всех оставались последние капли горючего. Надо немедленно садиться! И если никто не способен захватить Осло-Форнебу, то экипажи истребителей 1./ZG76 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 посадить 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 «Глостер-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, чтобы 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 «Мессеримиттов» не сводили глаз со своего товарища. Выстроившись вдоль его посадочного пути, они нацелились на пулеметы, стрелявшие из-под бетонных дотов. Однако пули ударялись 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 Vf-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 газа 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 Vf-110 и теперь старается освободить ему дорогу. «Тот же 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 Vf-110 пикируют на аэродром, передал по радио: «Всем «Гладиаторам»! Приземляйтесь где угодно, но не в Форнебу, повторяю, не в Форнебу! Его атакуют немцы!»

Два истребителя уже успели приземлиться: один из-за поломки двигателя, другой, пилотируемый сержантом Ваалером, был поврежден в бою с Vf-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 Форнебу на этом закончилась, хотя об этом никто не знал.

Выпрыгнув из машины, Хансен занялся остальными Vf-110. Он разместил пять из них на северо-западной границе, предоставив радистам чистое место для стрельбы по лесу. Даже Лент появился, добравшись пешиком. Он оставил свой «Мессершмитт» 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 KGzbVI03 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-5 и подкатил прямо к истребителям, где его приветствовали радостными возгласами. Это был транспортник эскадрильи! Капитан Флаковски,

инструктор I./ZG76 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 pistols! В Осло идет бой!

И вот они прилетели. Техник по вооружению Пауль Маль сразу же вместе с коллегами приступил к ремонту поврежденных самолетов, а гауптман 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 светло-синяя американская автомашина, и из нее вышел германский офицер при полном параде. Это был атташе люфтваффе в Осло гауптман 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 Форнебу, 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 транспортные группы, будет уже поздно.

И вот связной Ju-52 с гордостью передал радиogramму: «Форнебу в наших руках. 1-я эскадрилья ZG76». Телеграмма была принята в Аальборге и переслана дальше в штаб X авиакорпуса в Гамбурге⁹.

Таким образом, несмотря на критические обстоятельства, стратегический аэродром Осло-Форнебу все-таки был захвачен благодаря решительным и откровенно авантюрным действиям экипажей тяжелых истребителей I./ZG76 и солдат 3-го батальона 324-го авиадесантного пехотного полка.

Когда в штабе X авиакорпуса обстановка, наконец, прояснилась, туда были немедленно отправлены новые Ju-52 с оставшейся частью 324-го полка, в том числе часть сил, высадка которых планировалась в Ставангере. Во второй половине дня погодные условия над морем значительно улучшились, в связи с чем парашютисты, которые утром вернулись в Ольборг, также были отправлены в Осло на самолетах II./KGzbVI.

⁹ Беккер К. Указ. соч. С. 126–131.

Первый воздушный мостик

Помимо войск вечером 9 апреля «Юнкерсы» занялись перевозкой предметов снабжения, в первую очередь бензина для «Мессершмиттов» I./ZG76, находившихся в Осло и Ставангере. Позднее в ходе операции воздушный мост через пролив Скагеррак в Норвегию действовал бесперебойно. Ежедневно десятки Ju-52 летали в Ставангер, Берген, Тронхейм и Осло, доставляя наступающим войскам необходимые грузы, в первую очередь топливо и боеприпасы.

После первого дня операции все транспортные подразделения, за исключением II./KGzbV1, перешли под контроль недавно созданного так называемого транспортного командования на земле.

14 апреля по прямому приказу фюрера была проведена еще одна небольшая воздушно-десантная операция. Около 160 парашютистов из 1-го парашютно-десантного полка на 15 самолетах были выброшены в районе деревни Домбас, возле которой находился важный железнодорожный центр в долине Гудбрандсдал. Целью операции было помешать норвежским войскам, отходившим из Осло, соединиться с британскими частями, высадившимися в Андалсьнесе.

Высадка проходила в чрезвычайно сложных погодных условиях. Прибыв в район цели, пилоты «Юнкерсов» долгое время вынуждены были кружить над ней, чтобы найти подходящее для выброски место. В то же время зенитные батареи с земли вели по неповоротливым «Тетушкам Ю» интенсивный огонь. В результате один Ju-52 был сбит и рухнул на землю. Еще четыре машины получили сильные повреждения и потом совершили вынужденные посадки на обратном пути. Кроме того, сильный боковой ветер привел к тяжелым потерям среди спускавшихся парашютистов.

Тем не менее благополучно достигшим земли 60 десантникам во главе с раненым лейтенантом Хербертом Шмидтом удалось окопаться на склоне горы над главным шоссе, соединяющим север и юг страны. Эту позицию десантники удерживали в течение пяти дней. Согласно плану операции, группа должна была снабжаться по воздуху и вскоре получить подкрепления. Однако погодные условия не позволили транспортникам осуществить ни то ни другое. В итоге оставшиеся в живых 33 человека сдались в плен, когда у них закончились все боеприпасы¹⁰.

После первых десяти дней кампании потребность в воздушных перевозках значительно сократилась, и большинство подразделений были отозваны в тыл. Однако в начале мая критическая ситуация сложилась на севере Норвегии. 3-я горно-егерская дивизия генерала Дитля была отрезана в районе Нарвика.

Авиагруппы KGrzbV107 и KGrzbV108 получили приказ осуществлять снабжение дивизии по воздуху. По сути дела, это был первый в истории люфтваффе воздушный мост между тылом и блокированными немецкими войсками. Помимо боеприпасов, продовольствия и медикаментов, транспортники доставили большое количество сапог для оказавшихся на берегу после сражения с британским флотом немецких моряков. А позднее подключившаяся к операции KGrzbV102 доставила батарею 75-мм горных пушек и снарядов к ним.

Часть «Юнкерсов» использовалась фактически одноразово. Дело в том, что канистры с топливом в отличие от обычных контейнеров было невозможно сбросить на парашютах, поэтому пилотам Ju-52 приходилось сажать свои машины на лед озер в районе Бардифосса.

¹⁰ Миллер Д. Коммандос: Формирование, подготовка, выдающиеся операции спецподразделений. Мн.: Харвест, 1999. С. 55.

Однако их длина была слишком короткой, чтобы самолет мог снова взлететь. Использованные транспортники пришлось попросту бросить, а экипажи присоединились к сухопутным войскам. Затем во время весеннего таяния самолеты попросту затонули.

Следует отметить, что в составе вышеупомянутой KGrzbV108 использовались весьма необычные и даже уникальные самолеты.

Еще в 1938 году совершила свой первый полет огромная летающая лодка Do-26. Первые два прототипа VI и V2 в следующем году были переданы авиакомпания «Дойче Люфт-ханза», которая намеревалась использовать их для дальних почтовых рейсов. В конце того же года DO-26V1, получивший гражданский код «D-AGNT», на борту судна «Швабиланд» отправился к берегам Антарктиды и затем совершил множество полетов над ледовым континентом.

Однако, как и некоторым другим гидросамолетам, Do-26 не суждено было долго служить мирным целям.

После начала войны четыре следующие лодки – V3 (прототип модификации B), V4, V5 и V6 (прототипы модификации D) – были переданы морской авиации для транспортных и разведывательных операций.

Все они были оснащены четырьмя шестицилиндровыми дизелями Jumo 205D мощностью по 600 лошадиных сил, установленными тандемом, что было классической схемой для фирмы «Дорнье». Интересной отличительной чертой Do-26 было то, что оси винтов обоих задних двигателей могли отклоняться вверх на 10 градусов. Это защищало лопасти винтов от повреждений водными брызгами во время взлета и посадки. Позднее летающие лодки получили более мощные моторы, сначала в 700 лошадиных сил, а потом и в 880 лошадиных сил. Начиная с прототипа V3 все Do-26 имели оборонительное вооружение. Оно состояло из 20-мм пушки MG151 в носовой башне с электроприводом, двух 7,92-мм пулеметов MG15, установленных по бортам лодки, и еще одного такого же пулемета в водонепроницаемой установке в нижней части корпуса.

Весной 1940 года все шесть летающих лодок приняли участие в Норвежской кампании. В составе KGrzbV108 они использовались для переброски живой силы и техники, а также для снабжения немецких войск в районе Нарвика. Где и понесли первые потери. В 16.15 мая в этом районе Do-26V2 «P5+BN» обер-лейтенанта Шака был перехвачен звеном британских самолетов. Это были три палубных самолета «Скуа» Mk.II из 803 Sqdn. FAA, принадлежавшие лейтенанту Харрису, сублейтенанту Чальтону и чиф-петти-офицеру Джонсону. В ходе атаки на «Дорнье» вышли из строя три из четырех двигателей, и он совершил вынужденную посадку в горловине Уфут-фьорда, приблизительно в 50 километрах юго-восточнее Нарвика. Экипаж успел поджечь летающую лодку, прежде чем норвежцы взяли в плен всех 22 человек, которые были на ее борту.

28 мая Do-26V1 «P5+AN» и Do-26V3 «P5+CH» доставили в Ромбакен-фьорд, недалеко от Нарвика, артиллерийские подразделения альпийских стрелков. Во время выгрузки их внезапно атаковали три «Харрикейна» Mk.I из 46 Sqdn. RAF, принадлежавшие флайт-лейтенанту Патрику Джеймсону и пайлэт-офицерам Аллану Джонсону и Герберту Кнайту. В ходе штурмовки обе лодки получили множество попаданий и полностью сгорели¹¹.

Пилотом первого «Дорнье» был 28-летний фельдфебель Эрнст Вильгельм Модров. Как и многие другие летчики морской и разведывательной авиации, он до войны летал на гражданских самолетах. Получив в 1929 году лицензию пилота, Модров затем с 1933 года работал в Южной Америке, в колумбийской авиакомпании SCADTA. В мае 1937 года он перешел в «Люфтваффу» и выполнял почтовые рейсы через Атлантику в Южную Америку и обратно,

¹¹ Wadman D., Bradley J., Ketley B. *Aufklärer und Aufklärungsverbande der deutschen Luftwaffe 1941–1945*. Bonn: Bernard und Graefe Verlag, 1999. S. 85.

в том числе на Do-26. С началом войны Модрова зачислили в люфтваффе в звании фельдфебеля, и теперь он на том же самом «Дорнье» летал в составе KGrzbV108. Во время этой атаки «Харрикейнов» он получил тяжелое ранение и был отправлен в госпиталь¹².

12 мая союзники после продолжительных боев заняли северную часть Нарвика, а 28 мая освободили весь город и вынудили немцев отойти к Вест-фьорду. Однако тяжелое положение во Франции вынудило их 3–8 июня эвакуировать все свои войска из Норвегии. Вместе с ними страну покинули норвежские король и правительство. 2 июня сдались последние норвежские войска, действовавшие в Центральной Норвегии, а 10 июня – в Северной Норвегии. К 16 июня немцы заняли всю территорию страны. В общем успехе весьма авантюрной операции доля транспортников была весьма значительной. Фактически именно здесь были впервые в истории показаны реальные боевые возможности воздушно-десантных войск.

Всего в ходе кампании транспортные самолеты выполнили 3018 самолето-вылетов, в ходе которых ими были перевезены почти 30 тысяч человек, доставлены 2376 тонн грузов (в том числе 1180 тонн бензина)¹³.

¹² 16 ноября 1940 г. в гавани французского порта Брест во время старта с катапульты плавучей базы «Фризиланд» потерпел аварию Do-26V5 «P5+EH». Позднее две оставшиеся летающие лодки – V4 «P5+DF» и V6 «P5+DH» – передали в состав так называемой Трансокеанской эскадрильи, где они использовались для дальних разведывательных полетов над морем.

¹³ *Kempski B. Samolot transportowy Junkers Ju-52/3M. Typy Broni i Uzbrojenia 142. Wydawnictwo Bellona, 1991. S. 9.*

Глава 3

Приключения немцев в Бенилюксе

Внимание – планеры!

Еще в ноябре 1939 года люфтваффе получили указание рассмотреть возможность захвата с воздуха бельгийской крепости Эбен-Емаэль, а также трех стратегически важных мостов на Альберт-канале, дабы предотвратить тем самым их возможное разрушение.

Когда весной 1940 года было принято решение о вторжении во Францию, Бельгию и Голландию, операция по захвату крепости была поручена командиру штурмового батальона гауптману Вальтеру Коху (батальон так и назывался «Кох»), который должен был сформировать и обучить специальный штурмовой батальон. При изучении аэрофотоснимков и разработке плана стало ясно, что высадка обычного парашютного десанта могла свести на нет эффект внезапности. Во-первых, выброске предвлялся пролет над объектами соединения Ju-52, что не могло не привлечь внимания гарнизона. Плюс длительный спуск десантников на парашютах также давал возможность привести все сооружения в боевую готовность. Поэтому Кох принял решение использовать десантные планеры DFS-230.

Еще в 1930-х годах организация DFS («Дойчес Форшунгсинститут фюр Зегельфлюг») занималась разработкой конструкций высотных и транспортных планеров. Один из ее проектов вызвал большой интерес у командования люфтваффе. Планер буксировался самолетом-тягачом и для взлета использовал сбрасываемое шасси. Разработчиком проекта, получившего обозначение DFS-230, был конструктор Ханс Якобс, а производство было организовано на вагоностроительном заводе в Готе.

После того как рейхсминистерство авиации проявило интерес к модели, с «Дойчес Форшунгсинститут фюр Зегельфлюг» был заключен контракт на строительство первого прототипа. В мелкое серийное производство планер поступил в 1937 году под обозначением DFS-230A. После первых удачных попыток с использованием для буксировки самолета Ju-52/3г началось настоящее серийное производство, уже с новым названием DFS-230A-1.

По своей конструкции DFS-230 был похож на гражданский планер, используемый в метеоразведке. Он обладал четырехугольным в поперечном сечении фюзеляжем, а его несущая конструкция была создана из стальных труб, покрытых полотняной обшивкой. У DFS-230 было однолонжеронное крыло типа высокоплан. Кабина для экипажа располагалась в носовой части фюзеляжа, а управление было тандемным. В бортах планера были сделаны окошки для ведения огня из автоматов и люки с обеих сторон, где можно было установить 7,9-мм пулеметы. Для обороны также имелся люк-турель для пулемета над кабиной пилотов. Этот же люк использовался для погрузки в планер.

DFS-230 был весьма небольшим самолетом, однако располагал крыльями большого размаха, опиравшимися на стальные распорки, которые обеспечивали ему большую дальность полета. Еще одной важной особенностью планера была высокая скорость при буксировке и планировании, достигавшаяся за счет хорошей аэродинамики и обтекаемого силуэта.

Для взлета планера использовались сбрасываемые двухколесные шасси, а для посадки расположенная по центру лыжа. При этом пробег при посадке мог быть значительно укорочен при помощи расположенных в задней части крыльев посадочных щитков. Также, у поздних модификаций, для посадки на небольшой площади были разработаны выбрасываемые

из хвоста парашюты и расположенные под крыльями тормозные ракеты, которые повышали угол захода и сокращали пробег.

В начале войны DFS-230 использовался исключительно для специальных заданий с участием небольших групп десантников. В планере могло помещаться до 10 человек в полной экипировке, включая двух членов экипажа. Обшивка DFS-230 чаще всего красилась в серый цвет, что должно было делать его менее заметным для вражеской ПВО. Максимальная скорость буксировки зависела от тягача, но не превышала 180 км/ч, в то время как уже отцепленный планер мог разогнаться до 290 км/ч. Всего на заводах Германии было произведено более 1000 транспортных планеров DFS-230 различных модификаций¹⁴.

Первой серьезной операцией с участием планеров и должен был стать захват форта Эбен-Емаэль и соседних мостов.

Военный историк Каюс Беккер так описывал объект атаки: *«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 семьсот. 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 встроенными в стены или выемки бетонными дотами, оцетинившимися 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 гуцу этих казематов и орудийных башен»¹⁵.

Гауптман Кох подготовил четыре отряда под кодовыми именами «Сталь», «Бетон», «Железо» и «Гранит». Последняя в составе 85 человек на 11 планерах под командованием лейтенанта Рудольфа Витцига должна была захватить крепость, а мосты были поручены соответственно «Стали», под командованием обер-лейтенанта Альтмана, «Бетону», под командованием лейтенанта Шахта и «Железу», под командованием лейтенанта Шахтера¹⁶.

¹⁴ Любопытно, что в конце войны был разработан проект использования планера как начиненного взрывчаткой тарана. Такой DFS-230 прицеплялся под истребителем Bf-109 и наводился им на строй бомбардировщиков союзников. Однако до практического воплощения дело не дошло.

¹⁵ Беккер К. Указ. соч. С. 143–144.

¹⁶ Pegg M. Transporter Volume One: Luftwaffe Transport Units 1937–1943. P. 11.

9 мая 1940 года, непосредственно накануне операции, парашютисты были доставлены с их базы в Хильдесхайме на аэродромы Остхайм-Кельн, Кельн-Бунцвайлерхоф и Мюнстер-Лодденхайде, где в полной боевой готовности уже находились планеры DFS-230 из KGrzbV5.

На следующее утро в 04.30 еще в темноте «Юнкерсы», каждый из которых тянул за собой по одному планеру, начали один за другим взлетать со своих аэродромов в Западной Германии. В общей сложности в воздух поднялся 41 Ju-52/3т из III./KGrzbV1, составлявшие первую волну¹⁷.

Первыми целями были мосты Фельдвезельт и Фроннховен. Операция по их захвату прошла наиболее успешно. Для того чтобы ввести в заблуждение противовоздушную оборону противника, в районе цели было выброшено 120 манекенов на парашюте, дабы создать видимость обычного десанта. Эта уловка сработала, бельгийские зенитчики открыли шквальный огонь по «парашютистам», сообщив в свои штабы о том, что немцы начали высадку воздушного десанта. При этом в горячке «боя» никто не заметил, как рядом с мостами бесшумно приземлились несколько планеров. В результате оба объекта были захвачены в течение 15 минут.

Однако по плану прошло не все. В частности, сброшенные через 45 минут на парашютах контейнеры с тяжелыми пулеметами и другим оборудованием унесло ветром, в результате, когда началась контратака бельгийской пехоты, десантники вынуждены были долгое время отбиваться из имевшегося на руках оружия. Группы «Сталь» и «Бетон» понесли значительные потери, прежде чем мостов достигли передовые части сухопутных войск.

Действия двух других групп также пошли не совсем по плану. В частности, приземлившаяся возле моста в Каннесе группа «Железо» не сумела захватить объект в целостности и сохранности, так как противник попросту успел взорвать его.

Что касается ключевого пункта – форта Эбен-Емаэль, то и здесь в дело вмешались обстоятельства. В назначенное время две группы самолетов встретились и взяли курс на запад, следуя линии маяков. Первым был костер, зажженный на перекрестке дорог возле Эфферена, вторым – 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.

Однако вскоре начались неприятности. Сначала оборвался трос у DFS-230, на котором находился командир группы «Гранит» лейтенант Витциг. Пилоту ничего не оставалось, как повернуть обратно на восток. Примерно двадцать минут спустя, когда группа номер 2 прошла маяк у Люхенберга, ведущий Ju-52 стал покачивать крыльями. Пилот планера капрал Бренденбек подумал, что тот «видит цель», да тут еще самолет стал мигать габаритными огнями. А это был сигнал к отделению от самолета. Спустя секунды планер поспешно выполнил приказ и отцепился от буксировщика на полпути до цели. Самолет сел на поле возле Дюрена.

В итоге дальнейший путь продолжили только девять DFS-230. Впереди раньше намеченного времени показались прожектора, обозначающие 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 им следовало достичь Маастрихтского выступа, паря в воздухе, чтобы рев моторов не выдавал их приближения.

Однако в действительности они прилетели на десять минут раньше назначенного времени. Попутный ветер оказался сильнее, чем предсказывали метеорологи. По этой же при-

¹⁷ Kempski B. Samolot transportowy Junkers Ju-52/3M. Typy Broni i Uzbrojenia 142. S. 8.

чине не была набрана намеченная высота 2800 метров, которая позволяла лететь прямо к своим объектам в пологом пикировании. В результате бельгийские зенитчики на границе заметили приближавшиеся планеры и открыли по ним огонь. Однако, хотя элемент внезапности и был утерян, защитники форта все равно не ожидали нападения именно в таком виде, в каком оно произошло. В то время как солдаты и офицеры с биноклями всматривались в высь, ожидая увидеть немецкие бомбардировщики или купола парашютов, из утренней дымки с востока один за другим нарисовались непонятные силуэты самолетов без моторов...

В одном из планеров находился унтер-офицер Гюнтер Бауэр. Его судьба была типичной для тысяч молодых немецких солдат, с энтузиазмом встретивших преобразования, проведенные в стране Адольфом Гитлером, и в один не самый прекрасный день узнавших о начале войны с Польшей, а затем с Англией и Францией. В качестве снайпера Бауэр начал свою боевую карьеру во время Польской кампании, где вместе со своим напарником фельдфебелем Зоммером проявил себя очень хорошо. После победы он получил заслуженный отпуск, а по возвращении из него приглашение вступить в парашютно-десантные войска.

Подобной чести удостаивались только наиболее талантливые, если так можно выразиться, солдаты, совершившие на фронте выдающиеся поступки или подвиги. Бауэр и Зоммер согласились, причем последний мотивировал это не стремлением к подвигам, а совсем наоборот! Якобы во время войны в Польше парашютисты выполняли лишь простые задачи: перерезали линии связи и захватывали без боя железнодорожные станции. А потому, дескать, эти элитные войска точно не будут использовать как пушечное мясо. После этого Бауэр с Зоммером прошли тщательную подготовку и накануне наступления на Западе были включены в состав штурмового батальона «Кох».

«Нас было всего 85 человек, – вспоминал Бауэр. – В то время как в гарнизоне форта было более 1200 бойцов. Каждый из нас был вооружен пистолетом «Парабеллум» и гранатами. Кроме того, у каждого было с собой оружие, соответствовавшее его специализации. Правда, у нас с Зоммером, кроме наших карабинов K98к с цейссовскими оптическими прицелами, были также пистолеты-пулеметы. Другие ребята из группы были вооружены пулеметами MG-34, пистолетами-пулеметами MP-38 и польскими противотанковыми ружьями Ur. Кроме того, четыре бойца в нашей группе были вооружены огнеметами «Flammwerfer-40»...

Когда наш планер подлетал к крыше форта, я ожидал, что бельгийцы откроют по нам огонь из зенитных пулеметов. Но это произошло, только когда наш планер уже успел с треском приземлиться на крышу. Как я узнал через некоторое время, на территорию форта приземлились все девять из остававшихся у нас планеров»¹⁸.

Форт Эбен-Емаэль был захвачен в результате стремительной спецоперации. После того как с самолетов He-111 десантникам были сброшены контейнеры с оружием и боеприпасами, они смогли легко продержаться до подхода своих войск.

¹⁸ Бауэр Г. Смерть сквозь оптический прицел. М.: Яуза-пресс, 2009. С. 96–97.

«Юнкерсы» садились прямо на шоссе

Фортом и мостами в Бельгии дело не ограничилось. В 04.00 10 мая большая группа Ju-52/3t из KGzbVI оберст-лейтенанта Фрица Морцика взлетели с аэродромов в Северо-Западной Германии и направились к голландской границе. Их целью были аэродромы Ваалхафен в районе Роттердама, авиабазы Валкенбург, Окенбург возле Гааги, а также мосты в Моердиеке и Дордрехте. Операция во многом напоминала события месячной давности в Дании и Норвегии. Сначала летное поле и прилегающую территорию должны были захватить парашютисты, затем следующая волна транспортников должна была доставить туда пехотные части.

В 05.30 первая волна самолетов в сопровождении истребителей Bf-110 на широком фронте пересекла границу и направилась к своим целям.

Однако и на сей раз все пошло не совсем по плану. Если виадук Моердиек удалось занять неповрежденным внезапной атакой с неба, то в Дордрехте голландские войска в ходе контратаки сумели отбить мост, а отступившие парашютисты отступили в город, где вынуждены были вести тяжелые бои. В Ваалхафене III./KGzbVI гауптмана Цайдлера высадила десант не на сам аэродром, а в его окрестностях. В результате парашютисты еще вели бои с охраной, когда появилась вторая волна Ju-52 из KGzbV2 оберста Герхарда Конрада, на борту которых находились солдаты 22-й авиадесантной пехотной дивизии. Не поняв, что аэродром еще не захвачен, «Юнкерсы» один за другим начали заходить на посадку. Однако главный «сюрприз» был еще впереди! Оказалось, что голландцы, учтя опыт Норвегии, заминировали часть летного поля. В результате несколько самолетов подорвались на минах, как только коснулись земли. Тем не менее немецкое упорство снова взяло верх. Транспортники продолжали садиться, невзирая ни на что, доставляя на землю все новых бойцов. Совместными усилиями парашютистов и пехотинцев аэродром в конце концов был захвачен, хотя и с серьезными потерями.

Не менее драматично проходил захват других голландских авиабаз. Из-за сильного ветра парашютисты, которых одновременно выбросили над тремя аэродромами вблизи Гааги, приземлились в совершенно других местах. В результате «Юнкерсам» с другими частями 22-й дивизии снова пришлось садиться прямо на контролируемые врагом аэродромы. Кроме того, последние были частично заминированы и перегорожены заграждениями. В Валкенбурге дела сложились еще хуже. Первая группа Ju-52/3t после посадки застряла в мягком грунте, перегородив в нескольких местах взлетную полосу. В результате следующая волна вынуждена была отказаться от посадки. Высадившихся войск оказалось недостаточно, и голландские солдаты вскоре смогли отбить аэродром.

В Ипенбурге, где немцев уже ждали, зенитный огонь был настолько силен и точен, что из первых тринадцати Ju-52/3m, заходивших на посадку, одиннадцать были сбиты либо получили такие повреждения, что вынуждены были совершить аварийную посадку где попало. В результате и этот аэродром стал непригоден для дальнейших приземлений самолетов.

Однако операция, несмотря на явные сбои, продолжалась согласно первоначальному плану. Вскоре все небо над этими тремя аэродромами было заполнено «Юнкерсами» из KGrzbV9, KGrzbVII, KGrzbV12 и KGrzbV172. Все пилоты, кружа над целью и видя, что внизу происходит нечто непонятное, вынуждены были самостоятельно искать места, чтобы приземлиться. В итоге в течение получаса на всем пространстве вокруг Гааги, к недоумению видевших это местных жителей, беспорядочно, в самых разных местах один за другим садились десятки самолетов. Кто-то приземлялся на полях, кто-то на пляжах, кто-то вообще на шоссе и проселочных дорогах. Многие из них при посадке получали сильные повреждения,

одни Ju-52 зарывались в песок и гальку, другие опрокидывались при ударе о препятствия, некоторые даже сталкивались с автомобилями!

Особенно сильно пострадала KGzбV9 оберст-лейтенанта Йоханнеса Янцена, которая потеряла за этот день сразу 39 Ju-52/3т, включая потерпевшие аварии на земле и не подлежащие ремонту¹⁹.

Однако, несмотря на все эти непредвиденные трудности, в целом операция по захвату стратегических объектов в Голландии продвигалась успешно. Этому способствовали и наземные войска, которые после перехода границы стремительно продвигались в глубь страны.

При этом в высадке десантов участвовали не только «Тетушки Ю» и специально созданные для этого авиагруппы. Так, 12 гидросамолетов He-59, появившись со стороны Северного моря, приводнились прямо на реку Маас в Роттердаме, доставив туда солдат вездесущей 22-й авиадесантной пехотной дивизии. Целью акции был захват мостов. Десантникам удалось выполнить задачу и удерживать мосты до тех пор, пока к ним не подошли моторизованные части вермахта.

Кроме того, около 500 солдат 7-й авиадесантной пехотной дивизии с самых разных, собранных с миру по нитке легких самолетов были высажены в районе между Бастонью и Либементом. Они перерезали все подряд провода и совершали разного рода диверсии. Попутно в этом же районе с самолетов было сброшено большое число манекенов парашютистов, что окончательно запутало находившиеся тут бельгийские войска.

Всего же в течение 10 мая на территорию Бельгии и Голландии разными способами по воздуху было доставлено свыше 4000 человек, в том числе около трехсот пятидесяти на планерах. В течение второго дня операции транспортники в основном доставляли боеприпасы для парашютистов в Дордрехте, а на третий день был выброшен десант в Роттердам-Ваале.

После 15 мая все Ju-52/3т, за исключением KGzбVI, были сняты с фронта и вернулись обратно в учебные части. 1-я эскадра специального назначения была передана в распоряжение 2-го и 3-го воздушных флотов и до конца кампании против Франции использовалась для снабжения наступающих частей и авиационных подразделений. В частности, на «Юнкерсах» перевозились бомбы для штурмовиков Ju-87, действовавших с передовых аэродромов. Кроме того, на Ju-52 эвакуировали раненых²⁰.

В августе 1940 года все эскадры и авиагруппы специального назначения получили приказ находиться в состоянии боевой готовности для операции «Морской лев», то есть вторжения в Англию. Последняя находилась на острове, поэтому роль воздушно-десантных войск в данном случае должна была стать не вспомогательной, а решающей. Именно для высадки на Британских островах, учитывая успешный опыт применения планеров в мае 1940 года, германское командование приказало срочно организовать производство для люфтваффе планеров большой вместимости. Но об этом будет рассказано ниже...

¹⁹ *Kempski B.* Samolot transportowy Junkers Ju-52/3M. Typy Broni i Uzbrojenia 142. S. 9.

²⁰ *Pegg M.* Transporter Volume One: Luftwaffe Transport Units 1937–1943. P. 13.

Глава 4

Средиземное море

Коринфский перешеек

После того как немецкие войска захватили Западную и Северную Европу, центр тяжести транспортных перевозок сместился на юг – на Средиземное море. Первой серьезной операцией в этом районе стало снабжение итальянских войск в Албании.

Муссолини решил не отставать от своего друга по оси и тоже нанести по кому-нибудь какой-нибудь ударчик. В 05.30 утра 28 октября 1940 года безо всякого на то повода Италия напала на Грецию. Наступление фашистских войск проходило из подконтрольной Албании в прибрежной зоне Эпира и Западной Македонии. При этом перед войсками были поставлены амбициозные цели. 3-я итальянская дивизия «Джулия» должна была продвигаться на юг по хребту Пинда, чтобы отсечь греческие силы в Эпире от греческого региона Западная Македония. После разгрома греков в приграничных сражениях итальянцы намеревались продвигаться дальше на юг, вплоть до Афин.

Однако у итальянцев, в отличие от немцев, все и сразу пошло не по плану. На их пути встала бригада полковника К. Давакиса. Сдержав натиск «Джулии» и получив подкрепления, греки сами перешли в контрнаступление, после чего и на эпирском, и на македонском фронте начали теснить противника обратно в

Албанию. В начале 1941 года греческая армия заняла стратегический горный проход Клисуре.

Боевые действия проходили в труднодоступных горных районах, а снабжение итальянских войск столкнулось с большими трудностями. В связи с чем к делу подключилась авиация. Однако и тут союзники по оси не преуспели. Транспортные самолеты SM.81S не справлялись с поставленными задачами, и итальянцы обратились за помощью к люфтваффе.

В конце ноября 1940 года в KGzbVI были отобраны наиболее опытные экипажи, которые отправились в Италию. 8 и 9 декабря 53 Ju-52/3т прибыли на аэродром Фоджа. В ходе 53-дневной операции «Трансгерма» транспортники совершили 4028 самолето-вылетов, в ходе которых перевезли 30 тысяч солдат, 4700 тонн зимней одежды, боеприпасов, оружия и другого оборудования. В Италию было вывезено около 10 тысяч раненых и больных. Второй точкой воздушного моста через Адриатическое море был албанский аэродром Тирана. При этом в течение этих почти двух месяцев ни во время полетов, ни в ходе погрузки и разгрузки «Юнкерсы» ни разу не подвергались каким-либо атакам авиации, словно операция проходила в мирное время. В итоге не было потеряно ни одного Ju-52.

Тем временем по приказу Гитлера немецкое военное присутствие на Средиземном море постоянно увеличивалось. Скорее всего, фюрер был только рад неудачам союзника, так как это позволило ему открыто вмешаться в его дела на юге Европы.

Специально для оперативного руководства силами люфтваффе в этом регионе был сформирован X авиакорпус, штаб которого разместился на Сицилии. 12 декабря на аэродром Реджо перелетели 30 Ju-52 из KGrzbV9. В январе 1941 года туда отправились вновь сформированные KGzbV40, KGzbV50 и KGzbV60, а в марте в Италию прибыли KGrzbV101, KGrzbV104 и KGrzbV105. Они осуществляли транспортные перевозки в рамках подготовки к Балканской кампании, а также перевозили войска и предметы снабжения для итальянских

войск в Северной Африке и в Албании. В конце апреля транспортная авиация здесь была снова усилена за счет прибывших на аэродром Фоджа II./KGzbVI и KGzbV172²¹.

6 апреля вермахт начал вторжение в Югославию и Грецию в рамках операции «Марита». Уже 9 апреля были заняты Салоники, а 13-го числа немецкие танки вошли в Белград. В этих условиях воздушно-десантные войска получили приказ внезапной атакой захватить Коринфский перешеек, который отделяет полуостров Пелопоннес от остальной материковой части Балканского полуострова. Также была поставлена задача захватить неповрежденным мост через Коринфский канал в районе Патраса.

Общее руководство операцией было поручено командиру 7-й воздушно-десантной дивизии генерал-лейтенанту Вильгельму Суссманну, которому был предоставлен в подчинение 2-й воздушно-десантный полк численностью 2220 человек. Последние должны были захватить указанные объекты, подавить сопротивление противника и обороняться до подхода войск, наступавших с материка. Непосредственная выброска парашютистов была поручена 2-й боевой эскадре специального назначения (KGzbV2) оберста Рюдигера фон Хайкинга. Также к операции привлекались I. и II./KGzbVI, KGrzbV60, KGrzbV102, I./LLG1²², KGrzbV101 и KGrzbV172. Всего 270 транспортных самолетов. 172-й авиагруппе были также на всякий случай приданы десять планеров DFS-230²³.

В целях обеспечения внезапности маршрут полета транспортников был проложен не с запада и севера, откуда его могли ожидать оборонявшие перешеек британские и греческие войска, а с востока. Все самолеты, участвовавшие в операции, были сосредоточены на большом аэродроме в Пловдиве в Болгарии. При этом для дозаправки «Юнкерсам», которые попросту не могли преодолеть столь большое расстояние до цели (около 500 километров), а потом до ближайшего немецкого аэродрома, была предусмотрена промежуточная посадка на захваченном греческом аэродроме Лариса.

25 апреля накануне операции, которая должна была начаться в следующую ночь, в Пловдиве был проведен подробный инструктаж летчиков и парашютистов. Были тщательно проработаны последовательность взлета и посадки подразделений, распределение парашютистов по машинам и т. п. Во избежание привлечения внимания к полету большого количества транспортных самолетов посадка в Ларисе была назначена на вечер, так чтобы последние транспортники прибыли туда уже в сумерках.

Однако выполнить все это на практике оказалось не так-то просто. Задержки в загрузке самолетов привели к сбоям в графике взлетов из Пловдива. В результате вместо того, чтобы лететь в составе подразделений, «Юнкерсы» и другие машины поднимались в воздух и летели поодиночке или в небольших группах. При этом самолеты из разных авиагрупп полнотью перемешались и прибывали в Ларису как бог на душу положит.

Когда уже с наступлением темноты приземлился последний Ju-52, обслуживающий персонал и летчики занялись лихорадочной подготовкой ко второй части операции. В течение ночи они переставляли самолеты в «правильном» положении, одновременно с этим производилась дозаправка. Причем ввиду нехватки техники это пришлось делать вручную, попросту заливая бензин в баки из канистр и бочек. В результате заправка последнего, 270-го самолета была закончена только к утру, уже накануне вылета.

Тем не менее техника все же удалось уложиться в срок, и первый «Юнкере» взлетел согласно графику еще в темноте, незадолго до 05.00 26 апреля. Вначале стартовала группа, тянувшая на прицепе десантные планеры DFS-230. Скорость полета сцепок была значи-

²¹ Kruger A.W. Junkers Ju-52. Flugzeug Profile 24. Flugzeug Publikations, 1991. S. 25.

²² LLG1 – Luftlandgeschwader (1-я воздушно-десантная эскадра). Была сформирована специально для буксировки планеров.

²³ Kempski B. Samolot transportowy Junkers Ju-52/3M. Typy Broni i Uzbrojenia 142. S. 10.

тельно медленнее обычных Ju-52, поэтому им требовалась небольшая фора. Согласно плану операции планеры и первые парашютисты должны были прибыть к цели одновременно в 07.00.

Пока одни машины уже находились в полете, остальные продолжали взлетать группами по три штуки. Вскоре образовался длинный поток ревущих моторами транспортников, растянувшийся по еще темному небу на десятки километров. Поначалу летчики ориентировались по видимым впереди отблескам пламени из выхлопных патрубков, затем над Грецией постепенно наступил рассвет и стал виден весь строй Ju-52. Фактически это была третья столь крупная по масштабу воздушно-десантная операция люфтваффе.

Как показал опыт, в такие моменты многое зависело не только от тщательной подготовки, решимости командиров и боевых навыков парашютистов, но и от простого везения. В этот раз оно не подвело немцев. Когда первые самолеты оказались в районе цели, там стоял 30-метровый туман, вследствие чего с земли было ничего не видно. Кроме того, бомбардировщики и штурмовики VIII авиакорпуса предварительно совершили налет на объекты атаки, чтобы заставить англичан и греков спрятаться в укрытия.

Далее все пошло как по маслу. Вслед за разрывами последних бомб бесшумно приземлились планеры и одновременно с неба начали приземляться парашютисты. Противник был захвачен врасплох на обоих концах моста через пролив, в результате чего подступы к нему были быстро захвачены. Однако англичане все-таки сумели привести в действие часть подрывных зарядов, и мост был частично разрушен. Тем не менее инженеры строительного взвода парашютно-десантного полка, также высадившиеся с планеров, смогли за короткое время построить временный мост рядом со старым, по которому вскоре и прошли немецкие войска. Коринфский перешеек также был успешно захвачен. Операция закончилась полным успехом, а оставшимся в Аттике английским войскам был отрезан путь к отступлению на полуостров.

27 апреля немецкие войска вступили в Афины, а к исходу 29 апреля достигли южной оконечности Пелопоннеса. К этому времени основная масса британских войск, уничтожив тяжелое вооружение и средства транспорта, была вынуждена эвакуироваться морем, в основном на остров Крит. Который вскоре стал следующей целью немецких десантников...

«Меркур»

15 апреля, когда кампания на Балканах была в полном разгаре, командующий 4-м воздушным флотом генерал Александр Лёр, отвечавший за операции на юго-востоке, прибыл на прием к своему главнокомандующему рейхсмаршалу Герингу. Он предложил завершить Балканскую кампанию широкомасштабной воздушно-десантной операцией против Крита.

Эту идею поддержал и создатель германских воздушно-десантных войск и командир XI авиакорпуса генерал-лейтенант Курт Штудент. А уже 21 апреля Штудент вместе с начальником Генерального штаба люфтваффе Ешоннеком докладывали о плане десанта в гауптквартире Гитлера, находившейся в спецпоезде «Эрика» в районе Мюнхкирхена (Австрия). Фюрер, только что отпраздновавший свой день рождения, пребывал в хорошем настроении и признался, что он сам прошлой осенью думал о высадке воздушного десанта на Крите.

Несмотря на то что начальник Главного командования вермахта фельдмаршал Кейтель и его коллеги считали, что парашютистов лучше было бы использовать для захвата Мальты, британской базы, которая считалась более важной и опасной, Гитлер отдал приоритет Криту. Он рассматривал покорение острова как «победный венец» Балканской кампании. Он, по его мнению, мог стать важным плацдармом для дальнейшего продвижения в сторону Северной Африки, Суэцкого канала и всего Восточного Средиземноморья. При этом фюрер поставил два условия:

1. Для операции должно хватить сил XI авиакорпуса, то есть одной парашютной и одной воздушно-десантной дивизий.
2. Несмотря на короткое время для подготовки, операция должна начаться в середине мая.

Генерал Штудент не тратил много времени на изучение плана. Он был уверен, что его войска могут выполнить задание, Гитлер был такого же мнения. Через четыре дня согласился Муссолини, и, наконец, 25 апреля фюрер подписал директиву номер 28 по проведению операции «Меркур». Это дало XI авиакорпусу только 22 дня на подготовку к крупнейшей воздушно-десантной операции с начала войны²⁴.

Наскоро разработанный план предусматривал атаку в две волны. Первый эшелон должен был высадиться утром, чтобы захватить аэродромы Малеме, Канеа, город и порт Суда. Вторая волна десанта была предназначена для захвата городов и аэродромов Ираклион и Ретимнон. Успех операции, как и во время Норвежской и Балканской кампаний, целиком зависел именно от своевременного овладения авиабазами, чтобы приземлившиеся транспортники могли доставить туда основные подкрепления.

Однако план «Меркур» был чересчур авантюрным даже для привыкших к авантюрам немцев. Во-первых, весьма шаблонная тактика высадки десантов, несколько раз апробированная в ходе предыдущих операций, была уже хорошо известна противнику. Во-вторых, в отличие от Норвегии, Голландии и Бельгии, здесь вряд ли приходилось рассчитывать на эффект внезапности. Остров находится в 100 километрах от материка, за водами, в которых господствовал британский флот. В таких условиях незаметный пролет сотен транспортных самолетов был попросту невозможен. В-третьих, чисто технически проведение столь широкомасштабной операции сразу столкнулось с массой трудностей.

Всего в распоряжение десантников было передано десять авиагрупп численностью около 500 самолетов. Две из них были оборудованы для буксировки планеров. Однако вследствие интенсивных полетов во время Балканской кампании большинство машин требовало текущего технического обслуживания, замены двигателей и другого ремонта. В связи с этим

²⁴ Беккер К. Указ. соч. С. 303–305.

1 мая весь транспортный флот вылетел в центры обслуживания в Германии, Австрии и Чехословакии. Тем временем планеры DFS-230 к 19 мая были доставлены по железной дороге на шесть аэродромов в Южной Греции.

Большой проблемой стала также доставка необходимых предметов снабжения в район Афин. Это было обусловлено двумя причинами. Во-первых, железнодорожная сеть была частично уничтожена во время войны в Югославии, во-вторых, по путям двигались многочисленные эшелоны в рамках подготовки к операции «Барбаросса». Подразделения десантников также с трудом пробирались к местам сбора.

Кроме того, на аэродромах, где разместились транспортные группы, не хватало топлива. Каждому самолету требовалось около 2 тонн бензина на каждый боевой вылет к Криту. В штабе XI авиакорпуса посчитали, что для начала операции нужно создать столько запасов горючего, чтобы каждый самолет мог сделать хотя бы два или три самолето-вылета. Таким образом, только на первое время требовалась почти 1000 тонн бензина. В кратчайший срок топливо могло быть поставлено только морем. Однако лишь два аэродрома (Коринфе и Мегара) находились в непосредственной близости от морских портов, на все остальные бензин доставлялся на автомобилях в бочках.

С самими авиабазами дела обстояли не лучше. Взлетные площадки с твердым и бетонным покрытием уже были заняты бомбардировщиками, штурмовиками и разведчиками. Следовательно, для «Тетушек Ю», как всегда, отвели что похуже: полузаброшенные посадочные площадки с песочным покрытием. Хуже всего обстановка была на аэродроме Тополия, где базировались KGzbV2, KGrzbV101, KGrzbV102, KGrzbV105 и KGrzbV106. Вследствие неумно проведенных работ по выравниванию летного поля каждый взлет и посадка самолета поднимали огромные облака пыли, из-за чего видимость восстанавливалась только через 15–20 минут. В итоге наземному персоналу пришлось попросту поливать взлетную полосу водой, дабы прибить пыль к земле²⁵.

Тем не менее, невзирая на все трудности, немцы снова сделали невозможное. Операция была отложена всего на пять дней. Вечером 19 мая тысячи десантников прибыли к своим старым, проверенным боями самолетам. Только тут им сообщили, что следующей целью станет остров Крит. *«Ночью 19 мая мы прибыли на аэродром, – вспоминал Гюнтер Бауэр. – Нам предстояло прыгать на остров с парашютом. И это особенно беспокоило нас с Зоммером. Из-за особенностей конструкции немецких парашютов мы не могли прыгать вместе со своими винтовками. Они просто зацепились бы за стропы во время прыжка. Именно поэтому основная часть оружия парашютистов и сбрасывалась в специальных контейнерах. Сначала я как раз и думал положить свою винтовку в контейнер. Но Зоммер отговорил меня.*

– Во-первых, ты не можешь быть уверен, что оптический прицел не повредится при падении, – сказал мне он. – Во-вторых, даже если он и останется цел, он все равно наверняка собьется, и винтовку, так или иначе, придется пристреливать по новой. А в-третьих, ты уверен, что приземлишься именно рядом со своим контейнером?

– Но что же делать? – спросил я.

– Брать прицел с собой, а потом крепить его к первой же попавшейся винтовке и пристреливать во время боя.

Эта перспектива меня не радовала. Но других вариантов не было. Пожалуй, мы с Зоммером даже немного завидовали Конраду, который специализировался на ближних боях и предпочитал орудовать MP-38 и гранатами. При этом пистолет-пулемет MP-38 имел то преимущество, что его можно было закрепить под подвесной системой парашюта и прыгать вместе с ним. Поэтому мы с Зоммером также взяли с собой по пистолету-пуле-

²⁵ Pegg M. Transporter Volume One: Luftwaffe Transport Units 1937–1943. P. 18.

мету. Тем более что я уже успел убедиться, что МР-38 является великолепным дополнением к снайперской винтовке»²⁶.

В 4.30 20 мая в воздух поднялись первые самолеты. Это были буксировщики с 53 планерами на прицепе, в которых находились бойцы первой волны атаки – 1-й батальон штурмового полка. Остальные 5000 человек должны были прыгать с высоты 150 метров. Группам понадобилось более часа, чтобы собраться в небе в боевой порядок и отправиться на юг.

Между тем первыми в 07.05 над Критом появились бомбардировщики Do-17 из KG2 «Холыдхаммер» и He-111 из II./KG26 «Лёвен». Они нанесли удар по поселку Малеме и господствующей высоте 107, где находились основные позиции британских войск. Затем их сменили «Штуки» из StG2 «Иммельман». Завершили первую серию авиаударов по острову истребители Bf-109 из JG77 и Bf-110 из ZG26 «Хорст Вессель». Они обстреливали на бреющем полете выявленные позиции пехоты и зенитной артиллерии. Бомбардировка продолжалась в течение часа. Хотя она и нанесла значительный урон оборонявшимся, зато им стало точно ясно, что скоро может начаться высадка воздушного десанта.

Военный историк Каюс Беккер так описывает дальнейшие события: *«Как только бомбежка прекратилась, установилась неожиданная тишина, прерываемая лишь относительно мирными звуками, похожими на шелест и потрескивание, как будто где-то рубили лес. С неба, почти бесшумно скользя, падали огромные птицы, а затем раскалывались при ударе о землю. Они продолжали нырять в долину Тавронитис позади высоты 107. Один аппарат круто спланировал вниз, едва не задев вражеские позиции, с треском ударился о землю, отскочил и продолжал далее подпрыгивать по каменистой почве. Силой удара десять человек выбросило наружу. Потом после последнего удара, которым разорвало борт, планер затих в облаке пыли, а его пассажиры бросились под прикрытие близлежащих низкорослых кустов.*

Вот так в 7.15 майор Вальтер Кох вместе со штабом батальона 1-го воздушно-десантного полка приземлился возле высоты 107. Над их головой парили другие планеры, причем большинство на слишком большой высоте. Поскольку отделение от самолетов произошло над морем на семь минут раньше, пилотам планеров пришлось взять курс на восходящее солнце. Окутанный ранним туманом, остров как бы растворялся перед глазами, а видимость еще ухудшалась из-за дыма, сразу же поднявшегося после бомбардировки. И вдруг они заметили аэродром Малеме прямо перед собой внизу, а сразу за ним находилась их цель: высохшее русло реки. Они были на 100, а то и на 200 метров выше необходимого, а потому, чтобы не унесло слишком далеко на юг, пришлось круто снижаться. Некоторые развернулись раньше, некоторые – позже, и в результате машины приземлились врозь, а не вместе, и многие разбились на куски от ударов о каменный грунт.

Все это было известно оборонявшейся стороне. Генерал сэр Бернард Фрейберг, старый доблестный новозеландский воин, со времени отхода из Греции командовавший союзными войсками на Крите, имел под своим началом около 42 тысяч солдат (британцев, греков, австралийцев и новозеландцев), большей частью сосредоточенных на укрепленных позициях вблизи аэродромов Малеме, Ретимнон и Гераклион. В Малеме особенно новозеландцы неделями пристреливали свое оружие против возможной воздушной высадки войск. Дело в том, что с момента парашютного «удара» по Коринфу 26 апреля и лихорадочных приготовлений на греческих аэродромах, о чем было доложено британской разведке в деталях, в штаб-квартире генерала Вавелла в Каире уже не было никаких сомнений, что Крит является следующим объектом для германской атаки с воздуха.

Хотя налеты последних дней силами германских тяжелых и пикирующих бомбардировщиков (и главным образом бомбежка, которая предшествовала высадке) нанесли потери

²⁶ Бауэр Г. Указ. соч. С. 110–111.

и приковали защитников к земле, большинство их позиций уцелело просто потому, что они были совершенно незаметны с воздуха. Боевая мощь новозеландцев практически сохранилась, как это выяснили впоследствии на своей шкуре германские парашютисты»²⁷.

В 7.20 к востоку от Малеме был десантирован 3-й батальон майора Шербера. Отсюда, собравшись, они должны были двинуться в сторону деревни и аэродрома. Однако их пятьдесят три транспортника углубились внутрь острова для того, чтобы солдат, прыгавших над берегом, не унесло на парашютах в море. В итоге они опустились на гористый участок, «предположительно» не занятый противником. Но оказалось, что эти горы просто усеяны пулеметными точками.

Последствия были ужасными. Многие парашютисты были убиты, еще беспомощно качаясь в воздухе. Другие остались висеть на деревьях или были ранены от ударов о камни. Выжившие, прикованные к земле бешеной огневой завесой, не могли добраться до контейнеров со своим оружием, которые были сброшены на парашютах отдельно. Большинство из них упали прямо в руки противнику.

В итоге за час боев все офицеры батальона либо погибли, либо были тяжело ранены. Только отдельные взводы сумели удержаться на своих позициях. *«Основная часть 3-го батальона, – говорится в боевом рапорте штурмового полка, – после доблестного сопротивления была уничтожена. Из 600 парашютистов около четырехсот было убито, включая их командира майора Шербера».*

Захват Малеме с востока не удался. Теперь стратегический аэродром можно было взять лишь ударом с запада. Там, в районе Тавронитиса, были сброшены 2-й и 4-й батальоны вместе со штабом полка. Им повезло больше, потому что там заранее подготовленные противником позиции не были заняты его частями.

Тем временем в 7.30 в русле долины приземлилось еще девять планеров вблизи от единственного моста, по которому шла дорога восток – запад, пересекающая Тавронитис. Хотя большинство из них при ударе треснуло, их пассажиры выскочили и бросились к мосту. Застучали пулеметы с соседних склонов, и командир отряда майор Браун вскоре погиб. Но другие достигли своей цели и, демонтировав ликвидационные заряды, обеспечили передвижение по мосту. Здесь десантные планеры снова показали свою невиданную эффективность.

Несмотря ни на что, десантникам удалось закрепиться в нескольких местах, а командование смогло даже управлять своими разрозненными группами. Метр за метром с тяжелыми потерями немцы отвоевывали территорию. Но на западной границе аэродрома, хорошо видя свой объект, им пришлось остановиться. Противник был еще слишком силен.

Помимо группы «Запад» в Малеме, первая волна вторжения также включала в себя группу «Центр», чьей задачей было взятие административной столицы Крита Канеа. Ее должен был возглавить командующий 7-й воздушной дивизией генерал-лейтенант Вильгельм Шлюссман. Но он так и не прибыл на Крит, так как через двадцать минут после взлета с Элеусиса возле Афин один из He-111 из I./LLG1 слишком близко пролетел к буксируемым планерам, вследствие чего один DFS-230, в котором находился штаб дивизии, оторвался от буксира. Планер рвануло вверх, и его крылья отломились. Фюзеляж полетел вниз по спирали и разбился на куски на скалистом острове Эгина недалеко от Афин. Шлюссман погиб вместе с несколькими штабными офицерами²⁸.

Первые две роты десантников, как и планировалось, приземлились возле Канеа на планерах с задачей захватить известные позиции зенитных орудий. Но 2-ю роту капитана Густава Альтмана встретил ожесточенный огонь зенитной артиллерии еще на подходе к

²⁷ Беккер К. Указ. соч. С. 309–311.

²⁸ Kempski B. Samolot transportowy Junkers Ju-52/3M. Typy Broni i Uzbrojenia 142. S. 11.

цели. В результате несколько DFS-230 были сбиты, а остальные приземлились вдали друг от друга. Оказавшись рассеянной по площади, рота не смогла выполнить свою миссию.

Четыре других планера, в которых летела 1-я рота обер-лейтенанта Альфреда Генца, достигли точки вблизи от батареи к югу от Канеа. После яростного рукопашного боя 50 парашютистов преодолели сопротивление 180 британцев и захватили орудия. Еще три планера под командованием обер-лейтенанта Рудольфа Тошки приземлились прямо посреди городка Канеа и с боем пробивались к позициям зениток. Оттуда они стали продвигаться вперед, держа связь по радиации с 3-м парашютным полком, который был выброшен в двух милях к западу от них. В ответ на их призывы 1-й батальон полка гауптмана Фридриха Августа фон дер Гейдте смог пробиться до расстояния 1000 метров от окруженных товарищей, но был вынужден отойти из-за мощного огня противника. Со своих господствующих позиций у Галатоса новозеландцы в кровопролитных схватках отразили все германские атаки, нацеленные на столицу, а к ним на помощь подошли и британские танки. Поэтому батальону пришлось биться за собственную жизнь²⁹.

Между тем 493 Ju-52, доставивших первую волну десанта, постепенно возвращались на свои базы. Согласно плану, сразу после заправки машины должны были снова подняться в воздух уже со второй волной. Высадке опять предшествовала массированная бомбардировка. Однако посадка проходила в тяжелых условиях. Каждому «Юнкерсу» приходилось проходить через облака пыли, многие самолеты потерпели аварии на аэродромах, заблокировав часть взлетных полос. Долгое время командование XI авиакорпуса не могло понять, что происходит на Крите, так как не удавалось наладить устойчивую радиосвязь с высадившимися подразделениями.

В итоге старт второй волны, намеченный на 13.00, не состоялся. А дальше операция пошла методом импровизации. Ударные самолеты действовали сами по себе, а транспортники не сумели выдержать установленную последовательность вылетов. В одиночку летели эскадрильи и звенья, неся с собой отряды парашютистов по частям и без всякого единства действий. Ни о какой массовой выброске речи уже не шло.

«И вот мы вновь летим на юг над морем, – докладывал командир KGrzbV105 майор Райнхард Веннинг, чье транспортное соединение было одним из немногих, вылетевших в первоначально назначенное время. – Согласно плану, мы должны были встретиться с предшествующими самолетами на их обратном пути домой. Но не было видно никакого их признака»³⁰.

Достигнув Гераклиона, авиагруппа Веннинга полетела вдоль берега, и «сбрасывающий» офицер поднял свой желтый флаг – сигнал к прыжку, и парашютисты полетели вниз. Веннинг продолжает: *«Нашему батальону предполагалось быть в резерве уже десантированных частей. Но на земле мы не нашли никаких их следов. Все, с чем встретились здесь мои солдаты, это бешеный огонь противника».*

Уже на обратном пути KGrzbV105 встретила с другими соединениями Ju-52, летевшими в сторону Крита. В результате вторая волна по сути превратилась в серию маленьких волночек. В итоге парашютисты продолжали нести тяжелые потери. К западу от аэродрома Гераклион британские танки на ходу обстреливали немцев, планировавших вниз на парашютах. В течение двадцати минут было уничтожено три роты 2-го батальона FJR1 гауптмана Дунца. Ни Гераклион, ни Ретимнон не были взяты, и их аэродромы оставались в руках британцев.

²⁹ Pegg M. Transporter Volume One: Luftwaffe Transport Units 1937–1943. P. 22.

³⁰ Беккер К. Указ. соч. С. 319.

Во второй волне десанта находился и снайпер Гюнтер Бауэр. Сам он так описывал происходящее: *«В «Юнкерсе» не было иллюминаторов, в которые мы могли бы смотреть во время полета, и мы просто смотрели себе под ноги... С самого начала полета мы почти не разговаривали между собой. Каждый был сосредоточенным, погруженным в свои мысли. Тем не менее мы были оптимистами: мы верили, что сможем выполнить поставленную задачу, и надеялись, что почти никто из нас не погибнет. Мы еще не знали, что угодим в ловушку. Британцы заранее знали о нашей операции и хорошо подготовились к ней. На их стороне было численное превосходство, а кроме того, их флот был готов к тому, чтобы не подпустить к острову германские корабли, которые должны были доставить значительную часть наших войск и тяжелые орудия, жизненно необходимые для операции.*

Однообразный рев моторов убаюкивал и одновременно давил на нервы. Один из наших запел «Песню парашютистов». От маршевого ритма песни на душе становилось легче, а ее слова отражали именно то, что мы чувствовали в тот момент...

Вскоре мы уже подлетали к острову. Нам стал слышен грохот орудий и пулеметные очереди. Один из взрывов прогремел совсем рядом с нашим «Юнкерсом», и нам стало понятно, что нас обстреливают из зенитных орудий. Уверен, многие из нас в этот момент начали молиться про себя. Наш самолет вполне мог рухнуть в Средиземное море, так и не долетев до цели.

Наконец нам отдали команду готовиться к прыжку. Мы выстроились вдоль фюзеляжа и прикрепили карабины наших парашютов к специальной продольной балке. Мы с Зоммером пожали друг другу руки, пробормотав:

– До встречи на земле. – Нормально произнести слова нам мешали концы вытяжных фалов наших парашютов, которые мы должны были держать в зубах.

Конрад стоял позади нас, и мы тоже обменялись рукопожатиями, повторив те же самые слова.

Вскоре один за другим мы начали выпрыгивать из «Юнкерса». Я прыгнул сразу вслед за Зоммером, а за мной должен был прыгать Конрад.

Это очень страшное ощущение, когда ты прыгаешь вниз головой, а вокруг тебя взрываются снаряды и воздух наполнен пулями. Но вот мой парашют раскрылся. Мне нужно было положиться на волю судьбы, сосредоточиться и осмотреться. Город Малеме виднелся внизу в нескольких километрах к востоку от места, куда мы должны были приземлиться. Откуда-то снизу по нам, находящимся в воздухе парашютистам, вели огонь тяжелые пулеметы. В воздухе то и дело мелькали огоньки трассирующих пуль. Некоторые из них пролетали всего в нескольких метрах от меня. А ведь патроны с трассирующими пулями если и вставлялись в пулеметные ленты, то через несколько обычных патронов. Таким образом, в воздухе пролетало гораздо больше пуль, чем можно было увидеть.

Затем я увидел, как один из наших парашютистов безжизненно повис на своем парашюте, изрешеченный очередью. Потом еще один и еще один... После разрыва очередного снаряда я увидел, как один из наших транспортных «Юнкерсов» начал падать, охваченный пламенем. У меня сдали нервы, я начал молиться и едва успел правильно сгруппироваться в момент приземления, так что едва не подвернул ногу. Из-за этого я не успел сразу погасить свой парашют, и он протащил меня несколько метров, пока один из приземлившихся немного раньше парашютистов не навалился на его купол.

Я начал избавляться от парашюта, но у меня никак не получалось отстегнуть его: пальцы не слушались меня.

Неожиданно ко мне подскочил Зоммер. Он с силой тряхнул меня:

– Гюнтер, не паникуй! Сукин сын, ты же сам нарвешься на пулю, если будешь паниковать!

Это отрезвило меня. Отцепив от себя парашют, я вместе с Зоммером поспешил к контейнерам с оружием. На наше счастье, мы приземлились за холмом, куда практически не долетали пули противника, и поэтому мы достигли контейнера со стрелковым оружием без приключений. Мы сразу же взяли себе по карабину K98к, но решили не тратить время на установку прицела, а сделать это позднее. Повесив карабины на плечо, мы устремились к контейнеру с боеприпасами. Надо сказать, что здесь нам было относительно легко ориентироваться, поскольку для обозначения содержимого контейнеров использовались парашюты разных цветов. Замечу также, что среди оружия, которое мы получили для этой операции, в контейнерах были и ручные пулеметы MG-34 (по одному на отделение). Кроме того, для восполнения недостатка в тяжелом вооружении у нас были 75-миллиметровые безоткатные орудия LG-40. Они весили всего 130 килограммов, то есть в десять раз меньше, чем полевые 75-миллиметровые орудия, а дальность их стрельбы при этом была меньше лишь на треть.

Между тем все новые и новые парашютисты приземлялись вокруг нас. Так же как и мы, они спешили к контейнерам, чтобы вооружиться. Немало было и тех, кому повезло меньше, чем нам: они приземлились с другой стороны холма, которая обстреливалась противником. Некоторые из них не успели даже добежать до контейнеров. Когда приземлилась вся наша группа, стало ясно, что примерно половина ее бойцов погибла при высадке десанта. Тем не менее нам было некогда задумываться об этом. Мы спешно начали продвигаться к аэродрому.

Когда мы продвинулись примерно на километр, нас буквально оглушил грохот боя. Мы увидели небольшую группу немецких парашютистов. Это были немногие уцелевшие из первой волны десанта, высадившиеся в этом районе. По ним вели огонь несколько сотен солдат союзников, засевших в траншеях на соседнем холме. Вся территория вокруг была буквально усеяна мертвыми парашютистами»³¹.

Тем не менее, несмотря на всю отчаянность положения, уже к вечеру 20 мая германские парашютисты, невзирая на все потери, одержали первый и решающий успех. Два подразделения штурмового полка (одно под командой обер-лейтенанта Хорста Требеса, а второе – под командой полкового врача доктора Гейнриха Ноймана) возобновили штурм господствующей высоты 107 и пробились с пистолетами и ручными гранатами к ее вершине.

«К нашему счастью, – докладывал доктор Нойман, – новозеландцы не стали контратаковать нас. У нас осталось так мало боеприпасов, что, если бы они пошли на нас, нам бы пришлось отбиваться камнями и кортиками».

В итоге исход операции, как это уже неоднократно бывало раньше, решила смелость и решительность некоторых командиров транспортных подразделений и летчиков. Командир XI авиакорпуса генерал Штудент приказал 21 мая сосредоточить все усилия на захвате аэродрома Малеме. А для этого нужно было во что бы то ни стало посадить на нем транспортные самолеты. Невзирая на потери от огня зенитной артиллерии!

И на рассвете англичане, все еще удерживавшие позиции в районе Малеме, увидели невероятное зрелище. Один за другим, не обращая внимания на разрывы снарядов и пулеметные очереди, неуклюжие трехмоторные «Юнкерсы» заходили на посадку. Одни на сам аэродром, другие на соседний пляж. На борту находились солдаты 100-го парашютно-десантного полка с тяжелым вооружением и боеприпасами.

Англичанам удалось сбить или тяжело повредить каждую третью машину, но остальные все равно приземлялись, а чуть ли не на ходу выпрыгивавшие из них десантники тут же включались в бой. В результате в Малеме прибывало все больше и больше войск. К вечеру у немцев уже было достаточно сил, чтобы не только удержаться на острове, но и самим

³¹ Бауэр Г. Указ. соч. С. 112–116.

перейти в наступление. Хотя сам аэродром полностью удалось отвоевать только к концу 22 мая.

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.