

СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ

ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА

Дмитрий Дегтев, Дмитрий Зубов

ВСЕВИДЯЩЕЕ ОКО ФЮРЕРА



**ДАЛЬНЯЯ РАЗВЕДКА ЛЮФТВАФФЕ
НА ВОСТОЧНОМ ФРОНТЕ**

1941—1943

**Дмитрий Владимирович Зубов
Дмитрий Михайлович Дёгтев**

**Всевидающее око фюрера. Дальняя разведка
люфтваффе на Восточном фронте. 1941-1943**

Серия «Военная авиация XX века»

*Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=4570115*

*Всевидающее око фюрера. Дальняя разведка люфтваффе на Восточном фронте. 1941 – 1943.:
Центрполиграф; Москва; 2012
ISBN 978-5-227-03904-0*

Аннотация

Книга посвящена деятельности эскадрилий дальней разведки люфтваффе на Восточном фронте. В отличие от широко известных эскадр истребителей или штурмовиков Ju-87, немногочисленные подразделения разведчиков не притягивали к себе столько внимания. Их экипажи действовали поодиночке, стараясь избегать контакта с противником. Но при этом невидимая деятельность разведчиков оказывала огромное влияние как на планирование, так и на весь ход боевых действий.

Большая часть работы посвящена деятельности элитного подразделения люфтваффе – Aufkl.Gr.Ob.d.L., известной также как группа Ровеля. Последний внес огромный вклад в создание дальней разведки люфтваффе, а подчиненное ему подразделение развернуло свою тайную деятельность еще до начала войны с Советским Союзом. После нападения на СССР группа Ровеля вела разведку важных стратегических объектов: промышленных центров, военно-морских баз, районов нефтедобычи, а также отслеживала маршруты, по которым поставлялась союзная помощь (ленд-лиз). Ее самолеты летали над Кронштадтом, Севастополем, Москвой, всем Поволжьем, Уфой и Пермью, Баку, Тбилиси, даже Ираном и Ираком! Группа подчинялась непосредственно командованию люфтваффе и имела в своем распоряжении только лучшую технику, самые высотные и скоростные самолеты-разведчики.

Содержание

Предисловие	4
Глава 1 Глаза вермахта	6
«Подниматься как можно выше»	6
Тайные полеты над СССР	12
Глава 2 Дальняя разведка в операции «Барбаросса»	21
Фотографии для Гальдера	21
Над Москвой...	30
Конец ознакомительного фрагмента.	32

Дмитрий Дёгтев, Дмитрий Зубов

Всевидающее око фюрера.

Дальняя разведка люфтваффе

на Восточном фронте. 1941 – 1943

Предисловие

За последние десятилетия лет о военно-воздушных силах Третьего рейха – люфтваффе – написано уже достаточно много. Главным образом эти работы посвящены анализу боевых действий истребительных эскадр и штурмовиков, а также отдельным наиболее известным типам самолетов. В ходе Второй мировой войны их пилоты и экипажи осыпались наградами и прочими почестями. Статьи о них печатались во всех немецких газетах. Пропаганда делала из них национальных героев.

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

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

В нашей книге «Самолеты-призраки Третьего рейха. Секретные операции люфтваффе» (М.: АСТ, 2007) уже частично рассматривалась данная тема. Однако жизнь не стоит на месте, и благодаря новым материалам появилась возможность дать гораздо более широкое описание боевой работы немецких дальних разведчиков.

Большая часть книги посвящена боевой деятельности элитного подразделения люфтваффе – Aufkl. Gr.Ob.d.L., известной также как группа Ровеля. Последний внес огромный вклад в создание дальней разведки люфтваффе, а подчиненное ему подразделение развернуло свою тайную деятельность еще до начала Второй мировой войны. После нападения на СССР группа Ровеля вела разведку важных стратегических объектов: промышленных центров, военно-морских баз, районов нефтедобычи, а также отслеживала маршруты, по которым поставлялась союзная помощь в СССР (ленд-лиз). Ее самолеты летали над Кронштадтом, Севастополем, Москвой, всем Поволжьем, Уфой и Пермью, Баку, Тбилиси и даже Ираном и Ираком! Группа подчинялась непосредственно командованию люфтваффе, а также получала в свое распоряжение всю лучшую технику, самые высотные и скоростные самолеты-разведчики.

Данная работа в основном освещает деятельность германской дальней и стратегической авиационной разведки в 1941–1943 гг. Это связано с двумя моментами. Во-первых, в этот период ее боевая работа была наиболее интенсивной и оказывала значительное влияние

на ход войны. Во-вторых, имеющиеся на данный момент в нашем распоряжении материалы пока не позволяют дать подробное описание этой темы.

Хочется подчеркнуть, что эта книга отнюдь не является окончательной, у нее непременно будет продолжение.

Авторы выражают благодарность Татьяне Хворовой за помощь в работе над книгой.

Глава 1 Глаза вермахта

«Подниматься как можно выше»

История германской воздушной разведки уходит своими корнями в Первую мировую войну. Именно немцы первыми по достоинству оценили все возможности такой деятельности. Это произошло в самом начале Первой мировой войны, когда, по сути, первыми в мире дальними разведчиками стали дирижабли кайзеровского военно-морского флота. Так называли управляемые аэростаты, которые имели винтомоторную группу и, в отличие от свободнолетающих аэростатов, могли двигаться против ветра и совершать маневры в горизонтальной плоскости.

Отцом немецкого дирижаблестроения по праву считается граф Фердинанд фон Цеппелин. Его первый дирижабль LZ-1, имевший объем 11 300 м³, длину 128 м, диаметр 12 м и два двигателя, поднялся в воздух 2 июля 1900 г. и совершил двадцатиминутный полет с пятью пассажирами на борту. Позднее фамилия Цеппелина стала именем нарицательным, и все германские дирижабли стали называть цеппелинами.

Во второй половине дня 19 января 1915 г. с баз на побережье Гельголандской бухты поднялись и взяли курс на Англию три германских цеппелина: LZ-24 «L-3», LZ-27 «L-4» и LZ-31 «L-6». Это были однотипные воздушные суда объемом 22 470 м³, длиной 158 м и диаметром 15 м. Три двигателя позволяли им развивать скорость в 80 км/ч. Из-за возникших неполадок в двигателе L-6 был вынужден над Северным морем повернуть обратно, а два оставшихся цеппелина около 20.00 появились над британским берегом. В 20.25 в районе Грейт-Ярмута с L-3 были сброшены девять бомб, при взрыве которых были убиты два и ранены три человека. L-3 полетел северо-западным курсом вдоль побережья и сбросил на поселки Шерингхэм, Торнхэм, Бранкастер, Хишем, Снеттишем и город Кингс-Линн несколько зажигательных и семь фугасных бомб, в результате чего погибли еще два человека и 13 других получили ранения. Это был первый налет германских дирижаблей на Англию.

В течение 1915 г. в общей сложности 37 германских цеппелинов выполнили 20 рейдов над британской территорией. Они проводили разведку и сбрасывали бомбы, в результате взрывов которых были убиты 207 и ранены 532 человека. Самолеты Королевского воздушного корпуса и авиационной службы Королевского военно-морского флота совершили 82 вылета, пытаясь перехватить их, но смогли провести над Англией лишь один воздушный бой, завершившийся безрезультатно. В то же время англичане потеряли в ходе этих вылетов сразу 15 самолетов! Немецкие же потери составили два цеппелина, которыми по иронии судьбы стали L-3 и L-4, но англичане к их гибели не имели отношения.

17 февраля, возвращаясь на базу после очередного вылета, они над Гельголандской бухтой попали в снежную бурю и совершили аварийные посадки на побережье Дании. Четыре члена экипажа L-4 пропали без вести.

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

В итоге первый цеппелин был сбит над Англией только 31 марта 1916 г. Вечером того же дня со своих баз поднялись семь дирижаблей кайзеровского военно-морского флота, два из-за технических проблем с полдороги повернули обратно, но пять оставшихся про-

должили путь. В 22.30 в районе городка Дартфорд, расположенного в нескольких километрах от восточной окраины Лондона, попал в лучи прожекторов и был подбит зенитным огнем LZ-48 L-15». Его экипаж срочно сбросил бомбы, чтобы облегчить цеппелин и набрать высоту.

Вскоре дирижабль на высоте около 3000 м был перехвачен бипланом В.Е.2с, который пилотировал 32-летний секунд-лейтенант Альфред де Бей Брандон. Он сверху сбросил на L-15 дротик с взрывчаткой, в результате чего тот получил серьезные повреждения, но, несмотря на это, все же смог скрыться в темноте. Во время пересечения линии английского побережья цеппелин, имевший объем 31 900 м³, длину 163 м и диаметр 19 м, снова попал под огонь зенитных батарей и упал в устье Темзы. Это был первый крупный успех британской ПВО. Утром 1 апреля английский корабль отбуксировал поврежденный цеппелин на рейд Вестгейта, где он в тот же день в конце концов и затонул.

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

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

Сам Шеер потом писал о нем: «Он внушал своим подчиненным мысль о том, что цеппелинам принадлежит великая будущность. Чем сильнее развивалась неприятельская противовоздушная оборона, тем энергичнее Штрассер старался ее победить. В частности, он заставлял воздушные корабли подниматься как можно выше, и высота в 6000 м, которая в начале войны считалась недостижимой, была им достигнута»¹. Штрассер лично принимал участие в налетах и разведывательных вылетах и погиб во время последней бомбардировки Англии 5 августа 1918 г.

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

Версальским договором 1919 г. Германии было запрещено иметь боевую авиацию. Впрочем, немцы быстро научились обходить ограничения. Легче всего было обмануть противников как раз в развитии воздушной разведки. Эта задача решалась использованием транспортной и спортивной авиации. Уже в начале 1920-х гг. начались опыты по созданию технических средств аэрофотосъемки, проводившиеся под видом любительского фотографирования.

После официального создания люфтваффе в 1935 г. развитию разведывательной авиации стало сразу придаваться большое значение. В январе 1938 г. командующий сухопутными войсками генерал-oberst Вернер фон Фрич писал: «Решающей боевой мощью в следующей

¹ Шеер Р. Германский флот в мировую войну. М.: Эксмо, 2002. С. 67.

войне будет обладать тот, кто будет иметь в своем распоряжении лучшую воздушную разведку». Фричу вторили и многие генералы люфтваффе, причем некоторые даже утверждали, что в войне победит тот, кому удастся лучше организовать воздушную разведку.

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

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

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

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

Разведывательные эскадрильи люфтваффе имели обозначения, составленные по тем же правилам, что и обозначения бомбардировочных, истребительных и других эскадрилий. Они состояли из арабской цифры, означавшей номер эскадрильи, наименования и номера авиагруппы, в которую она входила.

Единственным отличием от остальных было наличие дополнительной литеры, указывавшей на дальность действия эскадрильи. Например, 4.(F)/Aufkl. Gr. 12 обозначало – 4-я эскадрилья дальней разведки 12-й разведывательной авиагруппы, 2.(H)/Aufkl. Gr. 12 – 2-я эскадрилья ближней разведки 12-й разведывательной авиагруппы, а 1./Aufkl.Gr. 126 (See) – 1-я эскадрилья 126-й морской разведывательной эскадрильи.

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

На основе боевого опыта, полученного «Легионом «Кондор» в Испании, а также с учетом возрастающих требований вермахта в деле обеспечения необходимой разведывательной информации, в 1937 г. началась реализация программы по увеличению количества разведывательных эскадрилий. За два последующих года их общее число увеличилось вдвое – с 32

до 65. В каждом воздушном флоте имелась по крайней мере одна группа дальней разведки, которая должна была действовать в пределах зоны ответственности своего флота.

В разведывательной эскадрилье обычно насчитывалось девять самолетов, и еще три составляли резерв. Округленно ее штатная численность составляла 320 человек. В ней имелась фотогруппа, занимавшаяся обработкой отснятых пленок и первичной дешифровкой полученных аэрофотоснимков. Кроме того, каждая эскадрилья имела взвод связи, медицинское отделение и автотранспортный взвод или роту. Число транспортных средств в разведывательных эскадрильях порой доходило до пятидесяти. Сюда входили мобильные фотолаборатории, машины с фото- и картографическими материалами, передвижные радиостанции, машины с оборудованием для радионавигации, мотоциклы для срочной доставки кассет с фотопленками и т. д.

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

Немецкая система обозначений автоматических фотокамер состояла из двух цифр, разделенных дробью. Первая цифра обозначала фокусное расстояние объектива камеры, а вторая цифра – формат получаемого кадра. Все камеры можно условно разделить на четыре группы в зависимости от формата кадра. В первую группу входили *Rb 12,5/9x9* и *Rb 32/9x7*, во вторую – *Rb 10/12*, *Rb 20/12* и *Rb 40/12*, в третью – *Rb 10/18*, *Rb 21/18*, *Rb 30/18*, *Rb 50/18* и *Rb 75/18*, в четвертую – *Rb 20/30*, *Rb 50/30*, *Rb 75/30*, *Rb 100/30* и *Rb 150/30*. Позднее, уже в ходе войны, появилась еще одна группа автоматических камер – *NRB 30/18*, *NRB 35/25* и *NRB 40/25*. Буква «N» впереди обозначала, что эти камеры предназначались для ночной съемки. Ручные фотокамеры имели обозначение *HK (Handkammer)*, и в люфтваффе использовались всего три такие модели – *HK 13*, *HK 19hHKS*.

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

В отличие от «тактиков», углублявшихся на вражескую территорию не более чем на 150 км, дальним разведчикам в ходе войны приходилось действовать над глубоким тылом противника, нередко в тысяче и более километров от линии фронта. В течение многих часов их экипажи вели автономное существование в необъятном небе. Они должны были действовать как призраки, незаметно проникать в воздушное пространство врага, избегать встреч с его истребителями, внезапно появляться над объектом и, сфотографировав его, быстро исчезать. Если же «призрак» попадался и появлялись перехватчики, то оставалось уповать лишь на мастерство пилота, который выполнял резкий маневр уклонения, а потом обычно бросал машину в пике с выводом у самой земли.

В итоге самым массовым самолетом, использовавшимся в ходе Второй мировой войны в эскадрильях дальней разведки, стал *Ju-88D*. Первые шесть таких машин – *Ju-88D-0* – поступили летом 1940 г. в 1-ю эскадрилью дальней разведки *Aafkl.Gr. 120*, базировавшуюся тогда на аэродроме Ставангер, в Норвегии. В дальнейшем немецкие конструкторы постоянно совершенствовали «Юнкере». Специально для дальней разведки были разработаны

модификации Ju-88S и Ju-88T, которые развивали максимальную скорость уже до 700 км/ч и обладали радиусом действия до 2500 км.

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

1 февраля 1939 г. для решения всего комплекса вопросов, связанных с разведывательной авиацией, была учреждена Инспекция армейской авиации. Она разместилась на аэродроме Йютербог-Дамм, находившемся в 62 км юго-восточнее Берлина. Ее возглавил 47-летний генерал-майор Рудольф Богач, до этого командовавший 17-м воздушным округом. Он начал свою военную карьеру еще в 1910 г. в 6-м полку полевой артиллерии, в составе которого участвовал в Первой мировой войне и был ранен. В 1920—1930-х гг. Богач был командиром батареи, а также занимал различные штабные должности. 1 октября 1935 г. он перешел в люфтваффе и в тот же день получил звание оберста. Сначала Богач служил в зенитной артиллерии, потом – в рейхсминистерстве авиации, а затем был назначен командующим воздушным округом.

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

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

Как видно из названия инспекции, она первоначально была ориентирована на тактическую разведку. Однако уже через семь месяцев такую ее «однобокость» устранили и 5 октября того же года переименовали в Инспекцию разведывательной авиации. Схема управления действиями разведывательной авиации отличалась от общепринятой в люфтваффе системы, когда эскадры и авиагруппы получали приказы из штабов авиадивизии, корпуса или воздушного флота. С самого начала предполагалось, что воздушная разведка в ходе боевых действий прежде всего должна была обслуживать интересы наземных войск, а значит, и получать задания от армейского командования.

Несколько иначе обстояло дело с эскадрильями дальней разведки. Районы действий и конкретные объекты для них определялись как в штабе группы армий, так и в штабе соот-

ветствующего авиакорпуса или воздушного флота. В итоге они действовали как в интересах командования вермахта, получая приказы напрямую от *Koluft*, так и в интересах командования люфтваффе.

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

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

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

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

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

Тайные полеты над СССР

Секретная деятельность Теодора Ровеля, оставившая глубокий след не только в истории люфтваффе, но и во всей истории Третьего рейха, была теснейшим образом связана с немецкой военной разведкой. Его личная карьера быстро шла в гору вместе с ростом ее авторитета и влияния.

В том же 1934 г. Ровель обратил свой взор и на Советский Союз. Там в это время набирала обороты «индустриализация», повсюду возводились корпуса новых предприятий, строились и расширялись города, армия и флот получали все больше техники.

Тайком заглянуть в этот огромный мир сверху, с неба, представлялось очень заманчивым. Используя двухмоторный самолет, оснащенный дополнительными топливными баками, Ровель начал выполнять разведывательные полеты с территории Восточной Пруссии.

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

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

2 января 1935 г. новым главой абвера стал 48-летний капитан цур зее Вильгельм Канарис.

Созданное Ровелем элитное подразделение, в январе 1939 г. преобразованное в разведывательную авиагруппу при главнокомандующем люфтваффе (Aufklärergruppe Oberbefehlshaber der Tüftwaffe – Aufkl.Gr.Ob.d.L.), совершало тайные разведывательные полеты над Советским Союзом вплоть до начала Второй мировой войны. В основном они проходили под видом пассажирских рейсов, которые «случайным образом» пролегли над стратегическими объектами. Если же нужный район аэрофотосъемки находился слишком далеко от имевшихся трасс, то тогда использовалось прикрытие в виде «пробных полетов по новым трассам», которые «Люфтваганза» якобы предполагала вскоре открыть. Таким образом, замаскированные «Хейнкели» из эскадрильи специального назначения спокойно совершали разведывательные рейды над всей Европой и европейской частью Советского Союза.

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

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

23 августа 1939 г. между СССР и Германией был подписан знаменитый договор о ненападении, впоследствии получивший название «пакта Молотова-Риббентропа». И нацист-

ское руководство отдало приказ на время прекратить рейды самолетов Ровеля, чтобы не испортить отношения с новым партнером по дележу сфер влияния в Восточной Европе и Прибалтике. Тем не менее это не означало полного прекращения авиаразведки против Советского Союза.

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

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

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

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

27 сентября Гитлер наградил оберст-лейтенанта Ровеля за успехи в организации дальней авиаразведки Рыцарским крестом. После официальной церемонии у них состоялась беседа, во время которой фюрер разрешил разведчикам Aufkl.Gr.Ob.d.L. возобновить рейды над СССР на глубину до 320 км от его восточной границы.

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

Поначалу самолеты не залетали восточнее линии озеро Ильмень – Минск – Киев – берег Черного моря.

Вот типичный пример одного из полетов в приграничной полосе. 6 января разведчик из группы Ровеля пересек границу, пролетел в глубь советской территории около 21 км, затем

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

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

Ближние полеты чередовались с дальними на расстояние до 1300–1400 км. Для пилотов такие вылеты были достаточно экстремальными. Чтобы по возможности оставаться незамеченными, они старались пересекать границу на максимальной высоте, прятаться за облаками. Затем предстоял длительный полет над чужой землей. Несколько часов экипаж оставался один на один с этими огромными пространствами. Судьба летчиков полностью зависела от надежности моторов и множества других механизмов, любая поломка могла привести к непредсказуемым последствиям. Никто не знал, что произойдет, если один из самолетов вдруг рухнет на территорию СССР.

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

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

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

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

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

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

Однако лихую пальбу из корабельных зениток пришлось вскоре прекратить. Сталин, узнав об инициативе наркома ВМФ, сделал ему строгий выговор и приказал отменить распоряжение. А 1 апреля Главный морской штаб направил на флоты директиву: «Огня не открывать, а высылать свои истребители для посадки самолетов противника на аэродром».

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

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

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

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

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

Авиационное командование всех стран мечтало о неуязвимом самолете-разведчике, который позволял бы беспрепятственно получать информацию о потенциальном и реальном противнике. Обезопасить его от вражеских истребителей можно было, лишь обеспечив превосходство разведчика в скорости и высоте или по крайней мере хотя бы в одном из этих показателей. Потери, понесенные эскадрильями дальней разведки люфтваффе в ходе поле-

тов над Англией и Францией в период с сентября 1939 г. по май 1940 г., лишний раз подтверждали необходимость создания такого самолета.

Практическое воплощение этой мечты упиралось в целый ряд технических проблем. Скоростной разведчик требовал мощных двигателей. Недостаток же мощности приходилось компенсировать уменьшением размеров самолета, что, в свою очередь, затрудняло установку довольно громоздких фотокамер. Для высотного разведчика скорость была не главным показателем, но при его проектировании возникали свои специфические вопросы, прежде всего связанные с тем, что воздух на больших высотах разреженный. Обычные двигатели в нем «задыхались», да и члены экипажа тоже.

Конструкторы фирмы «Юнкере» решили создать разведчик, способный летать выше всех имевшихся на тот момент самолетов, практически в стратосфере. При этом они не стали проектировать его, как говорится, с нуля, а взяли за основу средний двухмоторный бомбардировщик Ju-86D. Серийный выпуск этой машины начался в конце 1935 г., весной 1937 г. она стала поступать на вооружение люфтваффе, но уже через два года ее заменили He-111 и Do-17.

В сентябре 1939 г. фирма «Юнкере» представила в рейхсминистерство авиации проект высотного самолета Ju-86H. Он предусматривал переделку имевшихся Ju-86D путем установки новых двигателей с турбокомпрессорами и полностью герметизированной кабины для экипажа. Командование люфтваффе практически сразу же одобрило проект, поскольку в случае удачного исхода он давал возможность заполучить «малой кровью» крайне необходимый высотный разведчик.

Фирма «Юнкере» получила заказ на переоборудование трех самолетов, которые получили обозначение Ju-86P. С них сняли все огневые пулеметные точки и установили шестицилиндровые дизельные двигатели Jumo 207A-1 с взлетной мощностью 950 л. с. Каждый из них имел два центробежных турбокомпрессора, один работал от выхлопных газов двигателя, а другой – от механического привода. Носовую секцию фюзеляжа заменили новой с двухместной гермокабиной. Она имела остекление из двойных плексигласовых панелей, между которыми находился осушенный воздух. Путем наддува воздуха из левого двигателя в кабине поддерживалось давление, равное давлению на высоте 3000 м. Одновременно этим же обеспечивался и обогрев кабины.

В феврале 1940 г. в воздух поднялся Ju-86P-VI «D-AUHB», а в следующем месяце – Ju-86P-V2. Уже в ходе первых же испытательных полетов была достигнута высота 10 000 м. Однако при этом выяснилось, что подняться еще выше можно лишь путем увеличения площади крыла. Поэтому на Ju-86P-V3 установили новые плоскости размахом 25,6 м, и он достиг высоты 12 100 м.

Во время испытаний прототипов был разработан типовой план боевого вылета. Самолет набирал высоту 11 000 м в течение 45 минут после взлета, пролетая за это время около 265 км. Длительность полета на этой высоте могла составлять два с половиной часа. На подходе к цели, приблизительно за 200 км, начинался постепенный подъем на 12 000 м. В 100 км двигатели заглушались, и разведчик совершенно бесшумно проходил над целью. После этого пилот снова выводил двигатели на рабочий режим и набирал прежние 11 000 м. Общая продолжительность вылета при запасе топлива в 1000 л составляла четыре часа.

Результаты полетов трех прототипов Ju-86P полностью удовлетворили техническое управление рейхсминистерства авиации. Поэтому еще до завершения всей программы испытаний оно выдало фирме «Юнкере» заказ на переоборудование сорока Ju-86D. Одновременно один из прототипов летом 1940 г. был передан в группу Ровеля для войсковых испытаний. Он выполнил несколько разведывательных полетов над Англией на высотах 12 500–14 020 м, и при этом англичане даже не обнаружили его.

Переделка самолетов велась в двух вариантах: Ju-86P-1 мог нести небольшую бомбовую нагрузку и использоваться как высотный бомбардировщик, а Ju-86P-2 имел три автоматические фотокамеры Rb 50/30 и был разведчиком. Соответственно их максимальный взлетный вес составлял 10 400 кг и 9500 кг.

Первые восемь машин были готовы к началу декабря 1940 г. Несколько Ju-86P-1 и P-2 были направлены во 2-ю и 4-ю эскадрильи Aufkl.Gr.Ob.d.L. Взлетая с аэродромов в Северной Германии и Франции, они выполняли разведывательные полеты над Британскими островами, а затем в начале 1941 г. с аэродромов Будапешта и Кракова вели разведку территории Советского Союза.

Характеристики нового высотного самолета, получившего обозначение Ju-86R, вполне устраивали рейхсминистерство авиации. Однако, не желая сильно отвлекать производственные мощности фирмы «Юнкере» от выпуска основной продукции – самолетов Ju-88, оно дало согласие на переделку лишь небольшого числа самолетов. Работы начались в ноябре 1941 г., при этом Ju-86P-1 переоборудовались в Ju-86R-2, а Ju-86P-2 – в Ju-86R-1. Несколько самолетов были переданы в так называемую опытную станцию высотных полетов (VfH), которая размещалась на аэродроме Ораниенбург, и в ходе испытаний Ju-86R-1 достиг высоты 14 400 м.

Разведчики Ju-86P активно использовались и для разведки территории Советского Союза. Еще в начале 1941 г. 4-я эскадрилья Aufkl.Gr.Ob.d.L., в составе которой имелись пять высотных «Юнкерсов», выполняла такие полеты, взлетая с аэродромов Бухареста и Кракова. Советская противовоздушная оборона ничего не могла поделать с ними, так как не имела перехватчиков, способных подниматься на высоту их полета. Оставалось лишь бессильно наблюдать за безмятежно плывущими высоко в небе разведчиками и надеяться на некое благоприятное стечение обстоятельств. И вот 15 апреля судьба все же сделала подарок...

В тот день с аэродрома Кракова взлетел Ju-86R, имевший гражданский бортовой код D-APBW. Его экипаж – пилот унтер-офицер Шнец и штурман унтер-офицер Вальтер – имел задание провести аэрофотосъемку объектов в районе украинского города Житомир. Все шло как обычно. Набрав высоту, разведчик пересек советскую границу и спокойно направился на восток, к своей цели. Однако затем правый двигатель «Юнкерса» неожиданно отказал. Самолет больше не мог держаться на большой высоте, и Шнец был вынужден снизиться. Надо было срочно возвращаться обратно.

Тем временем в воздух по тревоге поднялись советские истребители, которые перехватили немецкий разведчик в районе Ровно. Теперь он летел на доступной для них высоте, и они атаковали его. Советские пилоты вывели из строя левый – единственный рабочий – двигатель «Юнкерса». Шнец совершил вынужденную посадку на брюхо, и оба летчика выбрались из самолета. На случай подобных ситуаций на каждом Ju-86P имелись заряды взрывчатки для уничтожения секретного оборудования гермокабины и фотокамер, и, перед тем как покинуть кабину, Вальтер включил их часовые механизмы. Вскоре появились сотрудники НКВД, которые арестовали немцев и сразу же увезли с места посадки. Поэтому затем ни Шнец, ни Вальтер не могли четко утверждать, произошло ли самоуничтожение самолета.

После первого беглого допроса обоих летчиков перевезли в Ровно, где в местном управлении НКВД стали «работать» с ними более обстоятельно. Первоначально немцы придерживались заранее составленной легенды – они курсанты школы летчиков-испытателей в Кракове и оказались в советском воздушном пространстве случайно, из-за неисправности приборов. Однако затем Шнец и Вальтер неожиданно поняли, что допрашивавшие их сотрудники НКВД считают, что они летели на Ju-88 и что, помимо них, на борту были еще люди, поскольку экипаж этого самолета действительно состоял из четырех человек. И это, кстати, подтверждает, что механизмы самоуничтожения разведчика все же сработали. В итоге летчики немного изменили показания и заявили, что у них в самолете были еще двое –

русский и украинец, которые ранее выпрыгнули на парашютах. При этом Шнец утверждал, что один из них – русский – якобы даже прошел обучение в школе слепых полетов в Кракове.

Оба немца пробыли в тюрьме в Ровно вплоть до нападения Германии на Советский Союз. Их должны были перевезти в другую тюрьму в глубине страны, но из-за общего беспорядка, возникшего в ходе быстрого отступления советских войск, охрана попросту бросила их. Оставшись без присмотра, Шнец и Вальтер уже вскоре встретились с одной из наступающих пехотных частей вермахта. Они вернулись в свою эскадрилью и затем в Варшаве имели беседу с командиром группы оберст-лейтенантом Ровелем, пожелавшим лично узнать подробности их пребывания в СССР.

Вскоре после начала войны на Восточном фронте 4-я эскадрилья Aufkl.Gr.Ob.d.L. была отозвана в Германию и вернулась на аэродром Рангсдорф, расположенный в 20 км южнее Берлина. Снова высотные Ju-86P/R появились над советской территорией лишь год спустя.

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

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

С середины апреля до середины июня 1941 г. самолеты-разведчики Aufkl.Gr.Ob.d.L. систематически появлялись в советском воздушном пространстве, в среднем по три раза в день. Их основной задачей было обновить аэрофотоснимки советских укреплений в приграничной полосе, сделанные в мае – октябре прошлого года. Особое внимание также уделялось районам Ровно и Луцка и Киевскому укрепленному району.

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

В итоге немцы продолжали безнаказанно бороздить воздушные просторы Советского Союза. В июне «Юнкерсы», «Хейнкели» и «Дорнье» каждый день фотографировали районы расположения советских войск. Если в течение мая – первых десяти дней июня служба ВНОС зафиксировала 91 пролет самолетов-нарушителей, то с 10 по 19 июня их было уже 86! Хотя фиксировались далеко не все пролеты. Наибольшая активность разведчиков наблюдалась в районах строительства оборонительных сооружений и расположения крупных воинских гарнизонов. Генштаб Красной армии в очередной раз обратился к Сталину, но снова

получил по-детски наивный ответ – отныне обо всех нарушениях воздушного пространства докладывать заместителю наркома по иностранным делам А.Я. Вышинскому, а тот «будет иметь дело с немецким послом Шуленбургом...».

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

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

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

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

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

18 июня финское правительство разрешило люфтваффе использовать несколько своих аэродромов: Хельсинки-Мальми, Утти, расположенный в 10 км восточнее города Коувола, Луонетярви, находившийся северо-западнее города Тампере, а также Рованиеми, Кемиярви и Петсамо (ныне Печенга). Уже в тот же день в Луонетярви прибыли три Do-215 из I/(F).Ob.d.L., которые совершили оттуда разведывательные рейды в глубь северо-западной части СССР. В Рованиеми перелетели три Do-17P из 3-й эскадрильи дальней разведки Aufkl.Gr.22, при этом экипаж одного из них возглавлял Конрад Кнабе, уже неоднократно летавший над советской территорией. На следующее утро, взлетев в 6.00 по берлинскому времени из Рованиеми, они, словно призраки, пересекли пока еще мирно спящую границу и безнаказанно провели аэрофотосъемку советских укрепрайонов к западу от Кандалакши. В следующие дни «Дорнье» фотографировали Мурманскую железную дорогу.

Надо отметить, что и сами финны вели тайную воздушную разведку советского тыла. Для этого использовался двухмоторный самолет «Бленхейм» Mk.I «BL-141» из 42-й эскад-

рильи (LLv42), который был специально оборудован для высотных полетов. Известно, что 24 мая, 25 мая и 11 июня 1941 г. командир этой эскадрильи майор Армае Эскола, взлетая с аэродрома Сиикангас, расположенного в 44 км северо-восточнее города Тампере, совершал на этом самолете рейды над Советским Союзом. Точные их маршруты неизвестны до сих пор, но вполне вероятно, что разведчик пролетал над Кронштадтом и Ленинградом.

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

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

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

Фон Лахузен сообщил, что был лично знаком с оберстом Ровелем, который поначалу возглавлял эскадрилью особого назначения, проводившую совместно с отделом абвер-1 разведывательную работу в различных государствах Европы. Он также вспомнил, что иногда присутствовал при разговорах шефа абвера Канариса с Ровелем, во время которых последний сообщал о результатах своих разведывательных полетов и передавал полученные материалы.

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

Глава 2 Дальняя разведка в операции «Барбаросса»

Фотографии для Гальдера

Для операции «Барбаросса» первоначально были выделены 13 эскадрилий дальней разведки:

- 1,2, 4.(F)/Aufkl.Gr.122;
- 2, 3, 4.(F)/Aufkl.Gr.11;
- 1, 2, 3.(F)/Aufkl.Gr.22;
- 4.(F)/Aufkl.Gr.14;
- 1, 3.(F)/Aufkl.Gr.33;
- 1.(F)/Aufkl.Gr.124.

Часть из них находилась в непосредственном подчинении у командования сухопутных сил (ОКХ), остальные получали задания по линии люфтваффе.

Задачи глубокой стратегической разведки выполняла отдельная группа дальней разведки главного командования люфтваффе (Aufkl.Gr.Ob.d.L.), которой командовал оберст Ровель. Она состояла из четырех эскадрилий. Пилоты группы уже имели богатый опыт разведывательных полетов над территорией Советского Союза, полученный в ходе тайных операций 1940–1941 гг. Последняя действовала обособленно, поэтому о ней будет рассказано отдельно.

Уже на рассвете 22 июня дальние разведчики теперь уже «легально» отправились по разным направлениям в воздушное пространство СССР.

И в первый же день они понесли первые боевые потери на Восточном фронте. В полосе группы армий «Центр» был сбит в районе Гродно Bf-110E-3 «8H+DK» унтер-офицера Мартина² из 2-й эскадрильи Aufkl.Gr.33, находившейся в подчинении командования сухопутных войск. Экипаж погиб. Еще один «Мессершмитт», только Bf-11 °C-5 «6M+LL» из 3.(F)/11, не вернулся из боевого вылета в район Лемберга (Львов) на южном участке фронта. Его экипаж тоже пополнил списки погибших. Что стало причиной потери этих двух самолетов, так и осталось неизвестным.

24 июня первую боевую потерю на новом участке фронта понесла 3-я эскадрилья дальней разведки Aufkl.Gr.31, действовавшая в полосе группы армий «Юг» в интересах ОКХ. Пропал без вести Bf-110E-3 обер-лейтенанта Целлера³.

25 июня группа Aufkl.Gr.11 лишилась сразу двух машин. Ju-88 «6M+FM» обер-лейтенанта Хоффманна из 4-й эскадрильи не вернулся из боевого вылета в район Смоленска, а Do-17 «6M+KK» из 2-й эскадрильи был сбит в районе Минск – Вильно. Его экипаж покинул самолет на парашютах, а затем вышел в расположение наступающих немецких войск.

4-я эскадрилья Aufkl.Gr.14 потеряла один «Юнкере» и еще одна машина из 4.(F)/Aufkl.Gr.121 была повреждена зенитным огнем, но все же сумела вернуться на аэродром Клеменцов, расположенный к западу от Луцка в 77 км от границы.

² Командиром экипажа в самолетах-разведчиках, как правило, был штурман-наблюдатель. Поэтому в списках потерь и других источниках нередко указывают в первую очередь именно фамилию штурмана. Однако, на наш взгляд, это не совсем корректно, так как управлял машиной все-таки пилот. Поэтому здесь и далее указываются фамилии пилотов разведчиков, а фамилия командира при необходимости дается далее в скобках.

³ Заблотский А.И., Ларинцев Р.Н. В прицеле Me-110: Справочник. СПб.: Галлея Принт, 2006. С. 11–12.

На следующий день 2-я эскадрилья дальней разведки Aufkl.Gr.II лишилась еще двух «Дорнье», проводивших аэрофотосъемку тыла отступающих к Минску советских войск. Ju-88D «6H+GH» из Aufkl.Gr.33 был сбит в районе Гомеля, но его экипаж через некоторое время также смог отсидеться в лесах и затем воссоединиться с наступающими частями вермахта.

27 июня во время вынужденной посадки на аэродроме Двинск потерпел аварию Vf-110E-3 унтер-офицера Доманна из 4-й эскадрильи дальней разведки Aufkl.Gr.33. Экипаж при этом погиб.

29 июня еще один Ju-88D из 121-й группы, вылетевший для съемки в тыл советских войск, был поврежден зенитками, но смог вернуться обратно в Клеменцов. Двум другим экипажам повезло куда меньше. Из боевого вылета в район Риги не вернулся Ju-88D «4N+EL» лейтенанта Мейера из 3-й эскадрильи Aufkl.Gr.22. Другой «Юнкере» из 2-й эскадрильи группы Ровеля во время вылета получил сильные повреждения, а затем разбился во время вынужденной посадки на брюхо на аэродроме Инстербург в Восточной Пруссии. При этом весь его экипаж во главе с пилотом лейтенантом Альбрехтом погиб. Еще два разведчика в течение этого дня также получили повреждения в ходе вылетов, но тем не менее смогли вернуться на свои аэродромы.

30 июня первую потерю понесла авиагруппа Aufkl.Gr.122. Ju-88D «F6+FK» лейтенанта Заммлера из 2-й эскадрильи дальней разведки вылетел на очередное задание и пропал без вести. Еще один «Юнкере», только уже из 5-й эскадрильи, потерпел аварию при взлете с прусского аэродрома Юргенфельде. Самолет был разбит, однако экипаж не пострадал, за исключением бортстрелка, получившего при этом травмы. На следующий день уже 1-я эскадрилья той же группы лишилась Ju-88D-2 «F6+NH», который при выполнении задания был атакован и сбит истребителем, после чего совершил вынужденную посадку на брюхо. Однако быстрое наступление немецких войск позволило и этому экипажу вскоре вернуться обратно в свое подразделение.

27 июня подразделения воздушной разведки, подчиненные главному командованию сухопутных войск, получили приказ вести аэрофотосъемку района Орша – Витебск – Смоленск. «Цель разведки в том, чтобы выяснить, не формирует ли противник из частей, отходящих от Минска и Полоцка, новую оперативную группу между Минском и Москвой, – писал в своем ежедневном дневнике начальник Генерального штаба генерал-oberст Гальдер. – Такое намерение у противника, очевидно, имеется, но реальных возможностей, на мой взгляд, едва ли достаточно». Далее Гальдер лично указал инспектору разведывательной авиации генералу Богачу о необходимости ведения стратегической разведки именно на Смоленском направлении⁴.

Между тем в эти дни самолеты-разведчики своевременно установили переброску танков в район немецкого прорыва в районе Двинска. Фактически это были части 21-го механизированного корпуса, которые вскоре атаковали позиции 56-го танкового корпуса Эриха Манштейна и задержали его продвижение на пять суток.

1 июля дальняя разведка установила движение моторизованных колонн в тылу советских частей, обороняющихся перед фронтом группы армий «Юг». Кроме того, было обнаружено «движение автомашин от нижнего течения Западной Двины в направлении Ленинграда»⁵.

На следующий день стало известно о переброске войск из района Одессы, а также восточнее Киева и далее в северном направлении. Кроме того, германский Генштаб своевре-

⁴ Гальдер Ф. От Бреста до Сталинграда: Военный дневник. Ежедневные записи начальника генерального штаба сухопутных войск 1941–1942 гг. Смоленск: Русич, 2001. С. 31–32.

⁵ Гальдер Ф. От Бреста до Сталинграда: Военный дневник. Ежедневные записи начальника генерального штаба сухопутных войск 1941–1942 гг. Смоленск: Русич, 2001. С. 31–32.

менно узнал о крупных перемещениях противника с востока в направлении Орши, Витебска и Невеля. Стало ясно, что именно в этом районе будет создаваться новая линия обороны. Все эти сведения позволяли германскому командованию заранее узнавать о намерениях советского командования и адекватно реагировать на них.

Основным самолетом, использовавшимся эскадрильями дальней разведки люфтваффе, был двухмоторный «Юнкере» Ju-88D с экипажем из четырех человек. От одноименного бомбардировщика он отличался отсутствием воздушных тормозов и наличием дополнительного топливного бака. В фюзеляже самолета устанавливались две-три фотокамеры с дистанционным управлением и оборудованием для подогрева. Для аэрофотосъемки с большой высоты служила камера Rb 50/30, на меньших высотах использовалась Rb 20/30. Эта техника позволяла вести эффективную воздушную разведку на высоте до 8500 м. За счет облегченного веса «Юнкере» мог разогнаться до скорости 470 км/ч. Обладая к тому же отличной маневренностью, этот самолет представлял собой очень сложную цель для перехвата советскими истребителями ПВО. Зенитная же стрельба по одиночному Ju-88D была вообще бесполезна.

Еще одним немаловажным обстоятельством была высота полета и скороподъемность. Плохая система оповещения чаще всего приводила к тому, что о появлении немецкого самолета-разведчика становилось известно, когда тот уже находился над объектом или уходил в обратном направлении. Только в этот момент на аэродромы поступала команда на вылет. Однако для взлета и набора высоты хотя бы 5000 м советским летчикам требовалось в лучшем случае от 8 до 10 минут. Нетрудно посчитать, что за это время «Юнкере» мог пролететь до 80 км и находиться уже совсем в другом районе. Но даже если истребитель, по счастливому стечению обстоятельств, оказывался в воздухе в нужное время в нужном месте, противник мог лететь на 7000–8000 м, а при подъеме на такую высоту начинались перебои мотора и неизбежное падение скорости. К тому же и кислородных приборов в частях ПВО катастрофически не хватало.

Поэтому единственным самолетом, у пилота которого оставались высокие шансы бороться с разведчиками, был МиГ-3. Эта машина могла подниматься на высоту до 10 000—11 000 м и разгоняться на средних высотах до 600 км/ч. Недостатками МиГа были откровенно низкий моторесурс в 20–30 летных часов и высокая пожароопасность двигателя. В связи с этим в воздушных боях лета – осени 1941 г. эти самолеты понесли огромные потери, их производство было прекращено, а оставшиеся экземпляры стали передаваться в части ПВО. Здесь МиГ-3 нашел себе, пожалуй, самое лучшее применение – как высотный перехватчик и ночной истребитель.

Сам по себе перехват дальних самолетов-разведчиков люфтваффе был делом очень сложным. Помимо трудностей с техникой, пилот должен был хорошо ориентироваться на местности и обладать своего рода чутьем, так как на многих самолетах никаких средств связи не было и летчик, получив задание, оставался сам по себе в необозримом небе.

Но даже если каким-то чудом все же удавалось обнаружить и атаковать противника, в 90 % случаев вооружение истребителей отказывало либо сразу, либо после одной-двух очередей, да и его мощность оставляла желать лучшего. К тому же Ju-88D был вооружен тремя пулеметами MG15 и мог вести сильный ответный огонь.

Тактика дальних разведчиков люфтваффе была следующей. Вылетая с аэродрома в своем глубоком тылу, «Юнкере» набирал высоту 6000–8000 м и незаметно пересекал линию фронта. Затем предстоял длительный полет над бескрайними равнинами, лесами и реками, где лишь изредка встречались крупные населенные пункты. Основными ориентирами были русла больших рек и железные дороги, выходящие среди глухих лесов и широких полей. Поскольку в вылетах по многу раз участвовали одни и те же пилоты и штурманы, они, как правило, хорошо помнили местность и заранее продумывали маршруты выхода на цель.

Если по пути встречались облака, немцы старались пройти над ними, чтобы лишний раз не попадать в поле зрения наблюдателей с земли.

Когда объект аэрофотосъемки появлялся в поле зрения, пилот «Юнкерса» направлял самолет в обход, разворачивался и только затем шел на него, чтобы после выполнения задания сразу уходить в сторону линии фронта. Поэтому над целями с сильной ПВО самолеты-разведчики обычно пролетали курсом с востока на юго-запад. Такая тактика чаще всего позволяла избежать встреч с советскими истребителями. Высота полета над крупными промышленными центрами обычно выбиралась в 5000–6000 м. Можно было подниматься и выше, но при этом падала скорость, да и качество фотоснимков ухудшалось. Иногда облака заставляли опускаться до 2000–3000 м и ниже. При этом из кабины были отчетливо видны улицы городов, едущие по ним автомашины, а также выстрелы зениток, смотреть на которые было не очень приятно. Немецкие летчики не раз наблюдали, как с аэродромов поднимаются истребители, но догнать «Юнкере» они обычно не успевали. Иногда попутно с аэрофотосъемкой разведчики сбрасывали толстые стопки листовок, которые, словно снег, разлетались по небу, медленно планируя к земле.

Самыми опасными были 10–15 минут после прохождения над объектом. В это время бортрадист и бортстрелок держали наготове пулеметы, напряженно всматриваясь в небо. Когда цель оставалась позади на расстоянии 100–150 км, все члены экипажа вздыхали с облегчением, так как после этого атаки истребителей ПВО становились маловероятными. Однако не все вылеты проходили успешно. Нередко экипажи разведчиков, привыкшие к безнаказанности, теряли бдительность и становились жертвами истребителей.

В первые дни июля командование группы армий «Юг», чьи танки быстро продвигались в направлении Киева, проявляло большую обеспокоенность по поводу своего неприкрытого северного фланга, проходящего вдоль огромных Пинских болот. «Самые различные инстанции придают этому большое значение и пугают опасностями, якобы грозящими нам с севера, – писал Гальдер. – В первую очередь радиоразведка, которая считает, что здесь будто бы находятся три танковых и два пехотные корпуса, объединенные под командованием отдельной армии».

Проверить данную информацию было поручено самолетам-разведчикам. На основании тщательной дешифровки сделанных аэрофотоснимков района болот был сделан вывод, что там находятся не более двух-трех дивизий с некоторым количеством бронетехники, не представляющие серьезной угрозы.

2—3 июля немецкие самолеты снова фотографировали передвижения советских войск в треугольнике Орша – Витебск – Смоленск. При этом было зафиксировано строительство укреплений в районе между Оршей и Витебском. И только район Невеля остался скрытым от «всевидящего ока» из-за сильной облачности⁶.

4 июля дальние разведчики сообщили об интенсивном железнодорожном движении по мостам через Днепр в районе Киева. На запад через столицу Украины шли эшелоны с войсками. При этом аэрофотосъемка впервые зафиксировала эвакуацию на восток. Об этом свидетельствовало большое скопление подвижного состава на железнодорожных станциях и интенсивное движение эшелонов в восточном направлении.

И действительно, еще 24 июня постановлением ЦК ВКП(б) и правительства СССР «для руководства эвакуацией населения, учреждений, военных и иных грузов, оборудования предприятий и других ценностей» был создан Совет по эвакуации, который возглавил секретарь ВЦСПС Н.М. Шверник. Стихийное перемещение населения и материальных ценностей из приграничных областей в глубь страны началось уже в конце июня. Так что воздушная разведка снова сообщила точные сведения.

⁶ Гальдер Ф. Указ. соч. С. 47.

Однако под влиянием блистательных побед на фронте немецкое командование иногда оценивало данные, полученные самолетами-разведчиками, чересчур оптимистически, исходя из того, что противник «уже практически разбит». Так, 4 июля было зафиксировано большое скопление железнодорожных составов в районе Брянска. Однако Генштаб решил, что они «вряд ли указывают на сосредоточение здесь оперативных резервов, для этого у русских недостаточно сил». Указанные «пробки», по мнению немецких генералов, представляли собой «скопление, возникшее по чисто техническим причинам»⁷.

5 июля дальние разведчики люфтваффе сообщили новые интересные данные. На юге перед фронтом 17-й армии все дороги были заполнены войсками, отходящими на восток, перемежавшиеся с длинными колоннами беженцев. В районе Киева по самолетам велся интенсивный зенитный огонь, в небо поднимались многочисленные истребители. Севернее в районе Орши непрерывно выгружались резервы и тотчас отправлялись в западном направлении против 2-й танковой группы Гудериана. В районе самого города было зафиксировано много зенитных батарей и аэродромов истребителей. Пролетавшие над Брянском и Орлом экипажи также сообщали о неоднократных атаках истребителей. Кроме того, было установлено сосредоточение большого количества советских войск в районе Великих Лук.

6 июля Гальдер писал в дневнике: «Аэрофотосъемка в районе Брянска и Орла дает объяснение исключительно большому скоплению подвижного состава. В этом районе находятся огромные, видимо, совсем новые заводы с большим количеством подъездных путей и развитой сетью заводских железных дорог. Очевидно, это заводы транспортного машиностроения и крупные железнодорожные мастерские»⁸. Данная проблема продолжала и в дальнейшем волновать командование сухопутных сил вермахта. Дешифровка полученных снимков не позволяла точно определить, стягивались ли в этот район крупные войсковые соединения и резервы или же имели место промышленные перевозки.

При этом разведчики продолжали нести потери. 4 и 5 июля 1-я эскадрилья дальней разведки Aufkl. Gr.33 потеряла в районе Орши – Смоленска два «Юнкерса»: Ju-88D-2 «DH+ES» унтер-офицера Пшеннера и Ju-88A-5 «CB+OE» унтер-офицера Хайденбауэра. Оба экипажа пропали без вести. Еще один Bf-110E-3 из ее состава был атакован истребителем, но, несмотря на полученные попадания, смог благополучно вернуться на базу⁹.

Полеты над Великими Луками также не прошли безнаказанно. Над этим районом 5 июля был поврежден Ju-88A-5 из 5.(F)/122, который затем совершил на своей территории вынужденную посадку на фюзеляж. В этот же день в ходе боевого вылета в район Псков – Луга был сбит Ju-88D «4N+EH» оберфельдфебеля Вилля из 1.(F)/22. При этом выпрыгнувший с парашютом бортрадист самолета оберфельдфебель Пауль Теупе был задержан охраной войскового тыла Северного фронта в окрестностях города Дно. На следующий день из полета в район Орша – Витебск – Велиж не вернулся Ju-88D «5F+EM» унтер-офицера Хоффманна из 4-й эскадрильи Aufkl.Gr. 14.

7 июля 1941 г. Ф. Гальдер писал в дневнике: «Начинает ощущаться нехватка разведывательных самолетов дальнего действия». Особенно трудная обстановка сложилась в полосе группы армий «Север». Данная проблема была связана не только с понесенными потерями, которые довольно быстро восполнялись, но и с размерами огромного театра боевых действий и территории противника, с которыми разведывательным эскадрильям ранее не приходилось сталкиваться.

В это время произошло некоторое перераспределение задач между подразделениями дальней разведки. Авиагруппы, подчиненные ОКХ, получили приказ действовать над Эсто-

⁷ Гальдер Ф. Указ. соч. С. 52.

⁸ Там же. С. 62.

⁹ Заблотский А.И., Ларинцев Р.Н. Указ. соч. С. 14.

нией в интересах группы армий «Север». В то же время группы, подчиненные последней, переключались на аэрофотосъемку районов между Ленинградом и Москвой. Также в следующие дни разведчики продолжали летать в основном в район Брянска, Орла, Курска и над Пинскими болотами.

9—10 июля было обнаружено большое скопление железнодорожных эшелонов между Киевом и Винницей. Только на перегоне Винница – Калиновка немецкие самолеты зафиксировали 10 000 вагонов и 40 паровозов. Кроме того, наблюдались интенсивные перевозки на участке Орша – Смоленск. По мнению немецкого командования, в этот район прибыли две свежие дивизии с Кавказа. Помимо этого дальние и тактические разведчики постоянно фотографировали прифронтовые и удаленные аэродромы советских ВВС. На основе полученных данных составлялись сводки о предположительной численности ВВС РККА. Так, 10 июля немцы оценили ее в 1500 самолетов по всему фронту (примерно по 500 перед фронтом каждой группы армий). Значительные скопления авиации были обнаружены в районах: озеро Ильмень, Смоленск, у Коростеня, Киева, Винницы и Умани. Данные о концентрации зенитной артиллерии составлялись на основе докладов экипажей разведчиков о зенитном огне, который велся над теми или иными объектами. По данным на 10 июля, наибольшую активность советские зенитчики проявляли в Витебске, Орше, Смоленске, Киеве, в районе Гомеля и Коростеня¹⁰.

10—11 июля аэрофотосъемка снова зафиксировала большие пробки на железнодорожных линиях в районе Гомеля, южнее Киева и южнее Черкасс. Возле последних было обнаружено 34 эшелона.

Между тем немецкие бомбардировщики нанесли серию авиаударов по железнодорожным станциям и перегонам в треугольнике Орша – Витебск – Смоленск и в других местах. В частности, были атакованы станции Валдай, Едрово, Любница и Дворец. Сильно пострадала железнодорожная станция Ярцево в 63 км северо-восточнее Смоленска и др.

Результаты налетов фиксировались дальними разведчиками. 12 июля генерал Богач докладывал в Генштаб ОКХ: «Обнаружено усиленное движение эшелонов по объездным путям и пробки на железных дорогах в районе южнее линии Орша – Смоленск. Большие пробки на железных дорогах в районе между Витебском и Смоленском. Отмечена сильная противовоздушная оборона (зенитная артиллерия) в районе Витебска и южнее Витебска, а также юго-западнее и южнее Бердичева».

В это же время была проведена подробная аэрофотосъемка Киева. На основании полученных результатов германское командование убедилось в том, что советские войска не собираются отходить за Днепр. Наоборот, город готовился к упорной круговой обороне, через реку сооружались новые мосты.

7 июля в районе Витебска пропал без вести Bf-110E-3 «8N+CK» фельдфебеля Виенхольта из 2.(F)/33, которая находилась в подчинении ОКХ¹¹.

11 июля первую боевую потерю понесла 3-я эскадрилья Aufkl.Gr. 121, действовавшая с румынского аэродрома Бакэу в полосе группы армий «Юг». Один из ее «Юнкерсов» в результате атаки истребителей получил тяжелые повреждения, однако все же смог вернуться на базу. При этом из состава экипажа получил ранение бортстрелок.

12 июля авиагруппы понесли новые потери. В районе Невеля пропал без вести Ju-88D-2 «4N+FH» унтер-офицера Карла Мюллера из 1.(F)/22. Самолет-разведчик был сбит МиГ-3 командира звена 19-го иап 39-й истребительной авиадивизии лейтенанта Михаила Антонова. Воздушный бой произошел северо-восточнее озера Лубенское. Патрулируя в рай-

¹⁰ Гальдер Ф. Указ. соч. С. 75–76.

¹¹ Заблотский А.И., Ларинцев Р.Н. Указ. соч. С. 14.

оне Гатчины, Антонов и политрук Леонид Сухов обнаружили летевший на высоте 6000 м курсом на Ленинград одиночный Ju-88.

Следует отметить, что МиГ-3 был единственным советским высотным перехватчиком, поэтому представлял наибольшую угрозу для самолетов-разведчиков, летавших, как правило, на большой высоте.

Набрав высоту, Антонов первым спикировал на противника, вышел в хвост, после чего дал длинную очередь из пулеметов. После чего резко ушел со снижением, чтобы не попасть в зону обстрела бортовых пулеметов. После этого «Юнкере» атаковал Сухов. Однако стрельба не дала результатов.

После этого Мюллер перевел машину в пикирование, чтобы в лежащих ниже облаках скрыться от преследователей. Вскоре МиГ-3 Сухова действительно отстал, а вот Антонов продолжал атаку, периодически паля из всех пулеметов. Однако разведчик продолжал уходить, приближаясь к кромке облаков. Еще несколько секунд – и он мог скрыться в них.

«И тут я решил таранить, – рассказывал после Михаил Антонов. – Расстегнул привязные ремни, направил свою «щучку» на киль немца. А удар при таране был крепенький. Моего «ястребка» подбросило вверх, потом я стал сыпаться на хвост. Очнулся, заработал рулями. Машина слушается замечательно»¹².

Ударом крыла у Ju-88D был сломан киль, и самолет тотчас начал падать. Все четыре члена его экипажа один за другим выпрыгнули на парашютах. После приземления три летчика попали в плен, а бортрадист смог уйти от преследователей и выйти к своим частям. Сам Антонов благополучно приземлился на аэродроме с погнутой лопастью.

В этот же день в районе Бешенковичей в 51 км к западу от Витебска был сильно поврежден и совершил вынужденную посадку на брюхо Do-17P из 2-й эскадрильи Aufkl.Gr.II. Однако экипаж при этом не пострадал. Еще один «Юнкере» из 122-й группы получил боевые повреждения над Витебском, но сумел благополучно вернуться. Менее удачно сложился боевой вылет Bf-110E-3 «L2+HR» лейтенанта Спрингера из 7-й эскадрильи учебно-боевой эскадры LG2. Подразделение недавно было переброшено на южный участок Восточного фронта, поступив в подчинение командования сухопутных сил. В районе Житомира «Мессершмитт» был сбит, и весь его экипаж пропал без вести¹³.

С начала операции эскадрильи дальней разведки безвозвратно потеряли 33 % самолетов Ju-88 и 39 % Bf-110. В это число входили и машины, вернувшиеся с большими повреждениями и разбившиеся в результате аварий и катастроф на своей территории¹⁴.

12—13 июля дальняя разведка зафиксировала большие пробки на железных дорогах южнее Киева, а также движение походных колонн от Гомеля в северном направлении и интенсивное движение по шоссе западнее и восточнее Смоленска. При этом на запад двигались войска, а на восток автомашины с эвакуируемым населением и грузами. Крупные передвижения наблюдались также в районе озера Ильмень.

Было обнаружено реверсивное движение эшелонов на железной дороге Ленинград – Бологое. Один день поезда следовали в северо-западном направлении, второй в обратном. «Необходимо постоянное наблюдение за этим участком железной дороги и нарушение движения ударами с воздуха», – констатировал Гальдер. Участок железной дороги Орша – Смоленск – Витебск был совершенно забит эшелонами, а на станциях участка Киев – Курск наблюдалось большое скопление подвижного состава с промышленным оборудованием и сырьем.

¹² Иноземцев И.Г. Тараны в северном небе. М.: Воениздат, 1981. С. 29.

¹³ Заблотский А.И., Ларинцев Р.Н. Указ. соч. С. 15.

¹⁴ Гальдер Ф. Указ. соч. С. 96.

14—15 июля эскадрильи дальней разведки снова предоставили германскому командованию массу интересных сведений. Аэрофотосъемка зафиксировала строительство новых линий обороны южнее Ленинграда (Лужский оборонительный район), в районе Сычевки – Вязьмы, Калинина – Ржева. Местами указанные участки обороны имели глубину до пяти линий (между Вязьмой и Гжатском). Самолеты-разведчики своевременно зафиксировали формирование Советами ударной группировки в районе Горбачев – Сухиничи, которая намеревалась нанести контрудар по правому флангу 2-й танковой группы Гудериана. Также были отмечены большие затруднения в железнодорожных перевозках, вызванные авиаударами на линии Ленинград – Бологое и Смоленск – Москва. Помимо этого экипажи выполнили задание по проверке результатов проведенной накануне бомбардировки мостов через Днепр. Генерал Богач докладывал в Генштаб: «Мосты в Киеве повреждены, наблюдались прямые попадания бомб в мост у Черкасс»¹⁵.

Большая часть вылетов разведчиков проходила без потерь. Но везло все же не всем. 14 июля в районе Смоленска был подбит J11-88D «F6+LN» обер-лейтенанта Реекена из I.(F)/122. Летчики покинули самолет на парашютах над своей территорией.

16 июля 3-я эскадрилья Aufkl.Gr. 121 потеряла Do-215 оберфельдфебеля Курта Фегелб-санда, весь экипаж которого погиб. В тот же день Ju-88B-1 из 4.(F)/14 во время боевого вылета получил повреждения, однако смог благополучно вернуться на аэродром Поставы, расположенный в 190 км севернее Минска. Это была бывшая советская авиабаза, захваченная немцами в первые дни войны. Теперь с нее действовали уже дальние разведчики люфтваффе.

Между тем 16 июля танки Гудериана ворвались в Смоленск. Город, еще недавно находившийся в глубоком тылу, стал ареной боев. Дивизии вермахта приближались к Киеву и Пскову. Бомбардировщики проникали все глубже в тыл, нанося удары по коммуникациям и скоплениям войск. 15 июля были нанесены авиаудары по железнодорожным мостам в Днепр-петровске и Запорожье. В связи с этим эскадрильи дальней разведки постепенно меняли места базирования, продвигаясь вслед за наступающими войсками.

17 июля самолеты-разведчики предоставили командованию вермахта аэрофотоснимки Москвы, Бологого и прилегающих районов. В окрестностях последнего были обнаружены базы снабжения сухопутных войск, в том числе артиллерийские парки, склады имущества и т. п. Также сообщалось о движении эшелонов с эвакуируемым имуществом по направлению от Смоленска к Москве. В следующие дни интенсивность воздушной разведки несколько снизилась из-за наступившего резкого ухудшения погоды.

Полеты возобновились 20—21-го числа. На сей раз была выявлена новая оборонительная линия, проходящая от озерного района на Валдайской возвышенности через исток Днепра на Рославль и далее по реке Десне. Кроме того, самолеты-разведчики фиксировали результаты очередных авиаударов по железным дорогам. 23 июля аэрофотосъемка установила, что перед фронтом армий «Юг» части Красной армии отходили, а в районе Смоленска, наоборот, подтягивались к фронту.

Указанные операции не обошлись без потерь.

17 июля Ju-88A «5F+EM» лейтенанта Кроне из 4-й эскадрильи Aufkl.Gr. 14 не вернулся из боевого вылета в район Великих Лук. Следующий день прошел без безвозвратных потерь, хотя два «Юнкерса» и получили повреждения в результате атак истребителей. А вот 19-го числа разведка лишилась сразу двух Ju-88A-5, один из которых разбился уже на аэродроме Шиппенбайль в Восточной Пруссии во время аварийной посадки. При этом весь экипаж во главе с командиром 4.(F)/11 гауптманом Ланге погиб. 21 июля в районе Бобруйска, то есть на немецкой территории, упал Ju-88D-2 «8H+DL» унтер-офицера Калхера из 3-й эскадри-

¹⁵ Гальдер Ф. Указ. соч. С. 104–105.

льи Aufkl.Gr.33. 23 июля в районе города Демидов (92 км западнее Смоленска) советскими истребителями был сбит Do-17P из 2.(F)/11. 3-я эскадрилья этой же группы тоже понесла потерю. В районе поселка Тальное (Черкасская область) пропал без вести Bf-110E-3 «6M+ML» лейтенанта Валлата¹⁶.

На следующий день большие потери понесла 4-я эскадрилья Aufkl.Gr. 14. Из боевых вылетов в район Торопца и Великих Лук не вернулись сразу два Ju-88: 5F+CM лейтенанта Циммерманна и 5F+BM унтер-офицера Вагнера. Таким образом, в течение недели эскадрилья потеряла в указанном районе три самолета. Погибли и пропали без вести 12 членов экипажей. Все это говорило о том, что в районе вокруг Великих Лук была сильная противовоздушная оборона и большое количество истребителей ПВО.

В следующие дни в связи с ухудшением погоды интенсивность дальней разведки снизилась. На несколько дней командование вермахта осталось без «глаз».

27 июля полеты над советским тылом возобновились. На следующий день генерал Богач докладывал: «Обнаружено движение эшелонов из района Рыбинска на Ленинград. Железная дорога в районе Нарва, по-видимому, повреждена. Обнаружена новая строящаяся железная дорога, идущая от Балтийского моря (из-под Ленинграда) в направлении Рыбинска. Строительство железнодорожной насыпи и искусственных сооружений закончено. Полотно еще не уложено... Отмечены большие разрушения на железнодорожной станции Бологое»¹⁷. Кроме того, самолеты-разведчики зафиксировали строительство укреплений на подступах к эстонским портам, в особенности Таллину, а также вокруг Ораниенбаума. Перед фронтом группы армий «Юг» наблюдалась эвакуация на восток промышленных предприятий.

Между тем в последние дни июля некоторые авиагруппы снова понесли существенные потери. 1-я эскадрилья Aufkl.Gr. 122 с 26-го по 29-е число лишилась трех самолетов, два из которых по боевым причинам и один разбился во время взлета с аэродрома Борисов. В результате к концу месяца в дальнеразведывательной авиации сложилась весьма тяжелая ситуация. На фронте действовало довольно много авиагрупп, но в большинстве из них насчитывалось по три-четыре пригодные для полетов машины. «Численность боеспособных самолетов в разведывательных эскадрильях резко снизилась, – констатировал генерал-oberst Гальдер. – Пополнения нет. Из десяти эскадрилий по меньшей мере шесть придется в полном составе отправить на восстановление»¹⁸.

Данная ситуация показала, что, несмотря на большие успехи, в целом соединения дальней разведки с точки зрения численности, организации и подчинения оказались не вполне готовы к Восточной кампании. Самолеты Ju-88A и особенно Do-17P и Bf-110 не вполне подходили для этих функций. Пополнение же частей новыми Ju-88 модификации «D» шло весьма медленно, не покрывая потери.

Чтобы стабилизировать положение, инспектор разведывательной авиации генерал Богач предложил отобрать эскадрильи у танковых групп и подчинить их напрямую люфтваффе. А затем сделать то же самое и с подразделениями, подчиненными командованию сухопутных войск. Однако Гальдер резко возражал против этого, полагая, что тогда армия лишится необходимых ей рычагов управления авиацией.

¹⁶ Заблотский А.И., Ларинцев Р.Н. Указ. соч. С. 16.

¹⁷ Гальдер Ф. Указ. соч. С. 160.

¹⁸ Гальдер Ф. Указ. соч. С. 168.

Над Москвой...

С первых дней войны против СССР самолеты дальней разведки люфтваффе устремились к Москве. Город являлся не только административнополитическим центром страны, но крупнейшим промышленным и транспортным узлом. Поэтому интерес к нему со стороны разведки был вполне понятен. Экипажам ставились различные задачи, в том числе выявление зенитных батарей, аэрофотосъемка промышленных предприятий, вокзалов и административных зданий. Причем обычные эскадрильи дальней разведки «конкурировали» с подчинявшейся непосредственно Главному командованию люфтваффе группой Ровеля. В дальнейшем и те и другие продолжали регулярно летать к советской столице.

Вскоре командование люфтваффе начало готовить налеты на Москву, для чего требовались подробные и качественные снимки города и прилегающей территории.

Первоначально разведывательные рейды проходили без потерь, причем зачастую советские посты ВНОС вообще не замечали идущие на большой высоте одиночные самолеты. Так продолжалось до 2 июля, когда из вылета к Москве не вернулся Ju-88A-1 «F6+NH» лейтенанта Вальдемара Люча из 1-й эскадрильи дальней разведки Aufkl.Gr. 122. Правда, нет сведений, что он был сбит именно средствами ПВО. Сам же 22-летний Люч вместе с экипажем затем сумел перейти линию фронта и выйти в расположение немецких частей.

4 июля в районе Москвы снова появился разведывательный «Юнкере». На перехват были подняты истребители 6-го иак ПВО, но перехватить противника они не смогли.

8 июля разведчик Ju-88 на высоте 6000–7000 м проследовал по маршруту Вязьма – Гжатск – Можайск – Кубинка. Затем «Юнкере» прошел прямо над центром столицы и повернул на северо-запад. На его перехват с различных аэродромов были подняты 19 истребителей, в том числе несколько МиГ-3 и ЛаГГ-3.

Однако ни один из пилотов не смог не только атаковать, но и обнаружить противника. Все это происходило из-за плохой системы оповещения, многие наблюдатели постов ВНОС не могли своевременно определить тип и направление полета противника, передавали неверные и запоздалые данные.

Не случайно именно 8 июля командующий Московской зоной ПВО генерал-майор М.С. Громадин издал специальную инструкцию «О работе постов ВНОС», которая требовала от наблюдателей не только своевременно обнаруживать самолеты противника, но и определять их число, курс полета и тип, после чего оперативно сообщать эти данные на Главный пост ВНОС и командные пункты авиаполков 6-го авиакорпуса ПВО. Затем во второй половине июля было дополнительно развернуто свыше 700 наблюдательных постов.

Впрочем, дело было не только в наблюдателях. Проведенная в июле 1941 г. проверка готовности частей 1-го корпуса ПВО, защищавшего столицу, выявила множество недостатков: истребители медленно взлетали по боевой тревоге, не проводились учебные стрельбы, связь работала кое-как. Да и надежность «перехватчиков» оставляла желать лучшего. ЛаГГ-3 был машиной неотработанной, поставлялся с заводов с огромным количеством брака. Следствием последнего были бесконечные поломки: самопроизвольное складывание шасси, срыв фонаря кабины, самораскрутка винта, ненадежная работа мотора, перегрев воды в радиаторе и т. д. На высоких скоростях самолет сильно вибрировал. МиГи же, кроме прочих недостатков, отличались еще и высокой пожароопасностью.

9 июля Государственный Комитет Обороны принял постановление № 77сс «О противовоздушной обороне Москвы». В нем, кроме всего прочего, было приказано довести численность истребителей ПВО столицы до 21 полка общей численностью около тысячи самолетов!

12 июля летчики 126-го иап ПВО заявили о том, что сбили на подступах к Москве «два Ю-88». Другие подразделения также неоднократно заявляли о воздушных победах. Однако в ходе облета «мест падений», проведенного 15 июля заместителем начальника штаба 6-го иак полковником Н.А. Кобяшовым, был обнаружен только один сбитый немецкий самолет, да и то не разведчик, а бомбардировщик Do-17 из III./KG3 «Блиц», сбитый не на «подступах к Москве», а в районе Дорогобужа, в Смоленской области, в 300 км к юго-западу от столицы. Причем экипажа на месте не оказалось. Попутно выяснилось, что доблестные защитники московского неба сбили ДБ-3 из 40-й дивизии ДБА и ТБ-3 из 3-го тбап.

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.