

Александр Клинге

«ЮНКЕРС-87»



Stuka в бою

Вторая Мировая война. Жизнь
и смерть на Восточном фронте

Александр Клинге
«Юнкерс-87». Stuka в бою

«Яуза»

2011

Клинге А.

«Юнкерс-87». Stuka в бою / А. Клинге — «Яуза»,
2011 — (Вторая Мировая война. Жизнь и смерть на Восточном
фронте)

Этот легендарный самолет стал одним из главных символов блицкрига – именно эскадры «Юнкерсов» Ju 87 расчищали путь немецким танковым клиньям. Этот пикирующий бомбардировщик наводил ужас на врагов Рейха. Узнаваемый хищный силуэт с «чаечным» изломом крыла, неубирающиеся шасси с характерными обтекателями, за которые красноармейцы прозвали Ю-87 «лаптежником», сводящий с ума вой сирен, включавшихся перед пикированием, великолепная выучка экипажей, непревзойденная точность бомбометания – в начале войны этот самолет не знал себе равных. Вообще, в судьбе «Штуки» (немецкое прозвище Ju 87 происходит от «Sturzkampfflugzeug» – «пикирующий бомбардировщик»), как в зеркале, отразилась судьба Люфтваффе и всего III Рейха – рождение в середине 1930-х гг., блестящий дебют в Испании, триумфы в Польше и Франции, неожиданный провал в «Битве за Англию», новый взлет в первый год войны на Восточном фронте и уже окончательный закат после 1943 года. Почему век прославленного самолета оказался столь недолог, как воевали, побеждали и умирали германские асы-пикировщики – читайте в этой книге, лучшем исследовании боевого применения легендарной «Штуки».

Содержание

Предисловие	5
Глава 1	8
Глава 2	18
Глава 3	24
Глава 4	32
Конец ознакомительного фрагмента.	37

Александр Клинге

«Юнкерс-87». Stuka в бою

Предисловие

Символ Блицкрига

Мир военной авиации – мир соперничества, мир постоянной конкуренции. Это далеко не случайно. Скорость, скороподъемность, дальность полета, бомбовая нагрузка – оказаться первым по каждому из этих показателей значило превзойти потенциальных, а потом и реальных противников на поле боя. Именно поэтому военная авиация так тесно связана с авиационным спортом. Случались, конечно, и конфузы – когда выяснялось, например, что самый быстрый имеет катастрофически низкую живучесть в условиях реального боя, самый мощный опаснее для собственных экипажей, чем для противника, а самый тяжело вооруженный страдает совершенно недостаточной маневренностью. И до сегодняшнего дня не прекращаются споры о том, какой из многочисленных самолетов, действовавших над полями и волнами Второй мировой, был «самым-самым» – самым лучшим истребителем, самым эффективным бомбардировщиком, самым неуязвимым разведчиком...

«Юнкерс Ju-87», знаменитая «Штука», в момент своего появления на свет вряд ли мог претендовать на первенство в какой-нибудь номинации. Не слишком скоростной, не отличавшийся выдающейся дальностью и бомбовой нагрузкой, этот самолет поначалу был обойден вниманием военных экспертов, многие из которых считали его посредственной и даже откровенно неудачной машиной. Основания для этого действительно имелись. Чего стоят хотя бы не убирающиеся в полете стойки шасси – к концу 1930-х годов явный и бесспорный анахронизм! И все же вскоре после начала Второй мировой «Штука» заняла пьедестал, на котором остается по сегодняшний день – она по праву считается самым знаменитым и узнаваемым самолетом той войны.

Действительно, этот неуклюжий силуэт с ломаными крыльями и торчащими вниз стойками шасси известен каждому. Пожалуй, ни одна другая машина в более чем вековой истории военной авиации не стала настолько знаменитой. С самого начала Второй мировой войны он перестал быть просто оружием, он стал символом. Символом окруженного ореолом непобедимости вермахта, символом блицкрига, символом германской воздушной мощи. Далеко не случайно именно Ju-87 представляет Люфтваффе во многих отечественных и зарубежных кинолентах, посвященных Второй мировой войне. Стоит упомянуть и о том, что именно на «Штуке» летал один из самых титулованных германских пилотов Люфтваффе, единственный кавалер высшей награды Третьего рейха Ганс-Ульрих Рудель.



Пожалуй, самое известное фото «Штуки»

Этот самолет можно назвать поистине легендарным не только потому, что с ним связано много легенд и что противники Германии часто считали его едва ли не «чудо-оружием» Третьего рейха. Судьба «Штуки» служит своеобразным зеркальным отражением судьбы

Люфтваффе, да и Третьего рейха в целом. Создание в середине 1930-х годов, триумфальный дебют в Испании, полоса побед в Польше и Франции и... вполне логичный, но неожиданный провал в «Битве за Англию». Новый взлет в первый год войны с Советским Союзом – и уже окончательный, неудержимый закат с 1943 года.

Представленная вниманию читателя книга не ставит своей целью скрупулезно воссоздать полную историю появления на свет и боевого применения «Штуки». Задача автора скромнее и конкретнее – выяснить, в какой степени легенда соответствует реальности и чем объясняется блестящая карьера далеко не выдающегося на первый взгляд пикировщика.

Глава 1

«Штука» учится летать: история создания

Обозначение «Штука» (Stuka), прочно закрепившееся за «восемьдесят седьмым», является сокращением от Sturzkampfflugzeug. В переводе с немецкого этого означает «пикирующий бомбардировщик» и изначально являлось обозначением не конкретной машины, а целого класса боевых самолетов. То, что имя закрепилось за конкретным представителем этого класса, объясняется двумя обстоятельствами – во-первых, оглушительным успехом пикирующего «Юнкерса», во-вторых, тем, что до конца войны у него так и не появилось достойного преемника.

Первый опытный образец Ju-87 поднялся в воздух в 1935 году. Однако для того, чтобы проследить историю этого самолета, придется заглянуть в прошлое немного дальше. Первые опыты бомбометания с пикирования относятся еще к временам Первой мировой войны. Считается, что первопроходцем в этом деле был английский летчик лейтенант У. Браун, который 14 марта 1918 года на истребителе-биplane RAF S.E.5 первым сбросил бомбы с пикирования. Вряд ли он действительно стал первым – то, что поразить цель можно гораздо точнее, обеспечив прицеливание всем корпусом самолета, было очевидно.

Сложнее обстояло дело с реализацией этой задачи. Для того чтобы обеспечить точное поражение цели, нужно было пикировать как можно круче и выходить из пике на как можно меньшей высоте. Соответственно, конструкция самолета должна была быть рассчитанной на значительные перегрузки. Бомбардировщики Первой мировой войны – тяжелые многомоторные бипланы – этим требованиям не отвечали. Истребители подходили гораздо лучше, но легкие машины были неспособны взять на борт хоть сколько-нибудь значительную бомбовую нагрузку. К тому же в случае, если бомбы подвешивались под фюзеляжем, возникала необходимость установки специального устройства, которое в момент сброса выводило бомбу за пределы диска ометания винта. В противном случае бомбовый груз представлял бы большую опасность для собственного самолета, чем для врага.

Это была первая предпосылка для создания пикирующего бомбардировщика. Вторая заключалась в том, что уже в конце Первой мировой была осознана необходимость создания специального самолета поля боя, способного поддерживать свои войска на переднем крае. Основные требования к такой машине – достаточная огневая мощь и защита хотя бы от стрелкового оружия. Первыми специализированные самолеты-штурмовики начали создавать немцы – причем особенно удачными считаются конструкции профессора Хуго Юнкерса (1859–1935) – биплан J.I и моноплан J.10 (CL.I).

В течение 1920-х годов росли скорости и высоты, с которых сбрасывались бомбы, попадать в цель с горизонтального полета становилось все труднее, особенно если эта цель была сравнительно невелика по размерам и находилась в движении. Тем не менее идея создания специализированного легкого бомбардировщика, предназначенного для ударов с пикирования, родилась далеко не сразу. Многие военные – как теоретики, так и практики – рассматривали бомбардировочную авиацию в русле знаменитой доктрины Дуэ, делая ставку на тяжелые многомоторные самолеты, способные наносить удары по стратегическому тылу противника.

Однако эта доктрина была совершенно непригодной для морской авиации, целью которой были сравнительно небольшие и маневренные корабли. Насколько велики шансы поразить бомбой даже сравнительно крупный линкор? Этим вопросом в 1920-е годы больше других интересовались, пожалуй, американские военные. В США в силу географического положения страны, окаймленной двумя океанами и имеющей сравнительно безопасных соседей, военно-морской флот имел определенный приоритет перед сухопутной армией. В первой половине

1920-х годов по инициативе генерала Уильяма Митчелла был проведен целый ряд экспериментов, показавших, что самолет стал опасным противником даже для достаточно хорошо защищенного корабля. Однако в то же время стало очевидно, что для гарантированного потопления линкора или тяжелого крейсера необходимо несколько попаданий; горизонтальные бомбардировщики не обеспечивали достаточной точности даже по неподвижному и не ведущему огонь кораблю. В связи с этим в США начались опыты по бомбометанию с пикирования, а затем и создание специальных пикирующих бомбардировщиков.

Именно так появился на свет самолет, который в некоторых публикациях называют едва ли не прямым предшественником «Штуки», – палубный истребитель-бомбардировщик Curtiss BFC-2 Goshawk. К моменту его создания фирма «Кертисс» уже имела опыт проектирования палубных пикирующих бомбардировщиков – в 1929 году на основе семейства F8C был создан биплан «Хеллдайвер», получивший на флоте обозначение O2C (не путать с более поздними «Хеллдайверами», успевшими поучаствовать во Второй мировой!). Он обладал двигателем мощностью 450 л.с., весил чуть больше тонны, развивал скорость в 237 км/ч и мог пролететь 732 километра (455 миль). Самолет мог нести две 53-килограммовые или одну 227-килограммовую бомбу и был способен наносить удары с пикирования. Правда, на нем еще не было специальных аэродинамических тормозов для ограничения скорости пикирования. Всего в 1930–1931 годах было построено около 70 экземпляров.

Опыт с «Хеллдайвером» оказался удачным, и военные моряки достаточно благосклонно отнеслись к появившемуся в 1932 году истребителю F11C. На этом биплане было применено такое новшество, как убирающееся шасси. За счет этого, а также достаточно мощного двигателя скорость машины, получившей название Goshawk, приблизилась к 350 км/ч. Новый истребитель был способен нести одну 227-килограммовую бомбу под фюзеляжем или четыре 53-килограммовые бомбы под крыльями. Модификации, специально приспособленные для бомбометания с пикирования, получили обозначение BFC-2 и BF2C-1. По иронии судьбы, этот проект стал одним из самых болезненных провалов фирмы «Кертисс» – самолеты, поступившие в 1934 году на вооружение нового авианосца «Рейнджер», вызвали массу нареканий у летчиков из-за возникавшей в полете вибрации. Хотя причину (и способ ее устранения) удалось найти довольно быстро, доверие к машине уже было подорвано. Всего лишь после четырех месяцев службы на авианосце BF2C-1 списали на берег, а затем полностью отстранили от полетов и сбросили в море. По итогам этой истории в морском министерстве вообще подумывали об отказе от всякого сотрудничества с фирмой «Кертисс».

Правда, нужно отметить, что на других модификациях семейства F-11C подобных проблем не возникало. Не было их и на экспортных версиях машины, получивших обозначение Hawk (I–IV). Фирма «Кертисс» отправила на экспорт более 250 самолетов этой серии – главным образом в Китай, Турцию, Аргентину, Колумбию и Таиланд. Две машины попали в Германию, где использовались в экспериментах по бомбометанию с пикирования, оказывая серьезное влияние на судьбу Ju-87. Но об этом чуть ниже.

Разработка пикирующего бомбардировщика началась в Германии совершенно независимо от американских коллег. Весьма существенную роль в этом сыграл Карл Плаут, один из германских истребителей-асов Первой мировой, ставший затем авиаконструктором на фирме «Юнкерс». После войны строительство военных самолетов в Германии было запрещено Версальским договором, гражданская авиация была вынуждена считаться с серьезными ограничениями. В связи с этим многие фирмы сочли за лучшее открыть филиалы за границей, где ограничения не действовали. Так, фирма «Юнкерс» обзавелась дочерним предприятием AB Flugindustri в Швеции. Именно там в 1927 году Карл Плаут вместе со своим коллегой Германом Польманом построили легкий спортивный самолет A.48. Машина получилась достаточно примечательной – во-первых, это был первый послевоенный самолет фирмы «Юнкерс», сменивший гофрированную обшивку на гладкую. Во-вторых, двухместный A.48 был монопла-

ном. На самолете стоял 430-сильный двигатель Jupiter VII, позволявший ему развивать скорость 265 км/ч. После гибели Плаута в авиакатастрофе работы продолжил Польшман. В 1929 году самолет прошел летные испытания. Всего было построено семь экземпляров.

Официально А.48 считался легким многоцелевым самолетом, но сугубо гражданское назначение машины было, по сути, всего лишь маскировкой. Не случайно, когда Турция объявила конкурс на создание нового истребителя, А.48 удалось достаточно быстро превратить в истребитель-бомбардировщик К-47, совершивший первый полет осенью 1929 года. Турецкий контракт в итоге сорвался, однако несколько машин закупили китайцы, и – что намного важнее – три экземпляра использовались в авиашколе в Липецке, действовавшей в рамках секретной программы сотрудничества Красной Армии и рейхсвера. Интерес к самолету проявили и шведы – в начале 1930-х годов на полигоне Фресон проводились опыты по бомбометанию с пикирования, в которых принимали участие и представители германских вооруженных сил. Именно К-47 считается прямым предшественником «Штуки». Однако первым германским пикировщиком стал все-таки не он.

Не имея возможности прямо нарушать ограничения Версальского договора, германские военные стремились обходить их всеми возможными путями. Под видом планерного спорта готовились тысячи будущих летчиков, на территории Советского Союза действовали танковая и авиационная школы. При активном содействии военного ведомства разрабатывались прототипы боевых машин – германская промышленность должна была быть готова при необходимости оперативно обеспечить армию современным вооружением. Полностью скрыть успехи этой теневой программы было невозможно, поэтому далеко не случайно, что японцы, озабоченные созданием собственного палубного пикирующего бомбардировщика в противовес американским проектам, обратились в 1931 году на германскую фирму «Хейнкель». Созданный в короткие сроки биплан He-50 с двигателем Jupiter VI мощностью 490 л.с. был вооружен одним пулеметом, развивал скорость около 200 км/ч и мог нести бомбу весом 500 кг. Испытания прошли успешно, самолет был отправлен в Японию в 1932 году и пошел в серию под обозначением D1A1, образовав становой хребет японской палубной авиации во второй половине 1930-х годов. Одновременно He-50 был продемонстрирован в Рехлине немецким военным, которые решили поддержать проект. В войска самолет начал поступать осенью 1933 года.

К этому моменту ситуация в Германии кардинально изменилась. В январе 1933 года главой правительства был назначен Гитлер, сразу же взявший курс на ускоренное восстановление вооруженных сил. На первом этапе формального отказа от Версальских ограничений не происходило, однако в то же время происходило ускоренное создание авиационных частей, замаскированных под летные школы и гражданские организации. Оснащались эти подразделения тем, что было под рукой, – как правило, не слишком современными самолетами, производство которых можно было начать немедленно. Предназначались они в первую очередь для того, чтобы сформировать костяк будущих военно-воздушных сил и подготовить как можно больше боевых летчиков. Создание самолетов, превосходящих по своим качествам зарубежных конкурентов, должно было стать следующим этапом. Военно-воздушные силы строились в соответствии с так называемой концепцией «Люфтваффе риска» (Risikoluftwaffe), которая предусматривала строительство в первую очередь бомбардировщиков. Задачей военно-воздушных сил было создать для потенциальных противников такую степень риска, которая заставила бы их отказаться от возможных идей о превентивном ударе по начавшей перевооружаться Германии.

Именно в рамках этой концепции германское министерство авиации объявило в сентябре 1933 года конкурс на создание пикирующего бомбардировщика. Как писал впоследствии знаменитый авиаконструктор Э. Хейнкель, «в середине тридцатых годов точно поразить цель бомбой с горизонтального полета бомбардировщика практически было невозможно. Если в артиллерии достигли определенной точности выстрела, то в авиации сбрасывание бомб напоминало чем-то стрельбу из пулемета. Вряд ли стоит доказывать кому-либо, что бомба – дорогая вещь.

Я не знаю, какому конкретному человеку пришла в голову мысль производить бомбометание с пикирующего полета, но воплощением ее стали заниматься американцы. Проявлен был к этому интерес и у нас в Германии».

Поскольку основной задачей было как можно скорее организовать выпуск самолетов, к рассмотрению на первом этапе были приняты уже начатые на тот момент проекты, представленные фирмами «Физелер» (Fi-98) и «Хеншель» (Hs-123). Оба они представляли собой одноместные бипланы с неубирающимся шасси, пулеметным вооружением и небольшой бомбовой нагрузкой. Fi-98 был оснащен двигателем BMW-132, развивавшим мощность 650 л.с., разгонялся до 293 км/ч и нес четыре 50-килограммовые бомбы. Проект фирмы «Хеншель», являвшийся изначально фаворитом конкурса, несколько превосходил конкурента по своим характеристикам, однако техническим откровением тоже не стал. Тем не менее именно он был запущен в серию и выпускался с лета 1936 по осень 1938 года. Всего было изготовлено около 260 экземпляров. Боевой дебют Hs-123 состоялся в Испании, затем эти уже совершенно устаревшие машины приняли участие во Второй мировой войне, окончательно исчезнув лишь к 1944 году. К слову сказать, тогда же закончил свою карьеру и He-50, использовавшийся в частях ночных бомбардировщиков, созданных в качестве германского аналога советских ночных бомбардировочных полков, вооруженных У-2 и Р-5.

Но это впереди, а пока германская авиация готовилась вступить в очередной этап своего развития. 16 марта 1935 года Гитлер торжественно объявил об отказе соблюдать статьи Версальского договора об ограничении вооружений. Одновременно были официально созданы военно-воздушные силы (Люфтваффе). Вместо «летных школ» и «исследовательских институтов» формировались эскадры и группы. 1 октября 1935 года была создана «группа Шверин» – экспериментальное соединение пикирующих бомбардировщиков, первоначально укомплектованное самолетами He-50. Вскоре на ее основе развернули 1-ю группу 162-й штурмовой эскадры «Иммельман» (St. Gr. I/162) под командованием майора Ганса-Гуго Витта.

В это же время министерство авиации готовилось к проведению второго этапа конкурса. Он предусматривал создание более совершенной машины, по своим характеристикам близкой к истребителю. Технические требования были согласованы только к 1935 году, когда разработка нового поколения пикировщиков полным ходом велась на нескольких фирмах. Это затягивание произошло далеко не случайно. Вокруг самой концепции пикирующего бомбардировщика разгорелись страсти настолько нешуточные, что при желании об этом можно написать неплохой приключенческий роман. Появление будущего символа Люфтваффе оказалось под угрозой срыва.

После создания министерства авиации на должность начальника управления развития технической службы – лица, фактически ответственного за разработку для Люфтваффе новой техники, – был назначен Вольфрам фон Рихтхофен. Родившийся в 1895 году, он приходился родственником знаменитому «Красному барону» и большую часть Первой мировой войны служил в кавалерии. Только в 1917 году он перешел в истребительную авиацию (любопытно, что многие летчики-асы того времени изначально были кавалеристами) и закончил войну, имея на счету 8 побед. После Версальского мира Рихтхофен некоторое время учился в Техническом институте Ганновера, а затем вернулся в ряды вооруженных сил, где под прикрытием различных должностей занимался вопросами, связанными с военной авиацией. После прихода к власти нацистов его карьера стремительно пошла в гору. Министр авиации Третьего рейха Герман Геринг, будучи сам знаменитым асом-истребителем, всячески продвигал своих бывших сослуживцев.

У Рихтхофена имелись свои взгляды на облик военно-воздушных сил, и пикирующий бомбардировщик никак в них не вписывался. Он считал, что медлительная машина, пикирующая до небольших высот, станет легкой жертвой зенитной артиллерии, и воевать на ней – чистой воды самоубийство. Поэтому он распорядился прекратить все работы в данном

направлении. В качестве самолета непосредственной поддержки войск он предпочел бы видеть хорошо защищенный штурмовик.

На этом история «Штуки» и закончилась бы, толком не начавшись, если бы у пикирующего бомбардировщика не появился могучий защитник. Им стал другой летчик-истребитель Второй мировой войны, знаменитый ас Эрнст Удет. Имя Удета обычно упоминается в литературе в негативном ключе, в первую очередь в связи со стагнацией технического развития Люфтваффе в середине Второй мировой войны. По страницам книг кочует образ некомпетентного выскочки, чуть ли не развалившего германские военно-воздушные силы и в итоге пустившего себе пулю в висок. В реальности личность Удета гораздо сложнее.

Эрнст Удет родился в 1896 году и с детства интересовался авиацией. В 1910 году он совершил свой первый полет на планере. В годы войны Удет, изначально служивший вестовым в пехотной дивизии, упорно прокладывает себе путь в боевую авиацию: сначала он становится пилотом самолета-разведчика, где проявляет свою страсть к рискованным маневрам, потом его переводят в эскадрилью, укомплектованную истребителями. Там ему приходится бороться с самим собой, поскольку будущий ас буквально не может заставить себя стрелять во врага! Первая победа одержана Удетом 18 марта 1916 года. К исходу войны он со своими 62 победами оказался вторым в списке лучших летчиков-истребителей Второго рейха.

После войны Удет попробовал себя в самолетостроении, а когда бизнес-проект, по сути, провалился, стал зарабатывать на жизнь воздушной акробатикой. Кроме того, он много снимался в кино в роли отважного пилота. Естественно, бывший ас интересовался развитием боевой авиации и в 1931 году, находясь в Соединенных Штатах, наблюдал демонстрационный полет пикирующего бомбардировщика фирмы «Кертисс» (судя по всему, это был «Хеллдайвер»). Считается, что именно с того момента Удет превратился в горячего поклонника этого типа самолетов.

После прихода нацистов к власти Геринг решил привлечь старого приятеля к созданию Люфтваффе. Однако Удет, которому нравилось независимое существование, не спешил надевать мундир. Тем не менее к его мнению в министерстве авиации прислушивались. Именно этим объясняется решение о закупке в США двух экземпляров истребителя-бомбардировщика Curtiss Hawk II. В октябре 1933 года самолеты прибыли в Бремерхафен, и вскоре Удет продемонстрировал возможности новых машин на аэродроме Темпельхоф представителям Люфтваффе. Машины не произвели большого впечатления на собравшихся – близкие по своим характеристикам самолеты имелись и в Германии, – однако Удет не прекращал лоббировать пикирующий бомбардировщик, вплоть до того, что в неофициальном порядке рекомендовал фирмам-разработчикам продолжать его проектирование, невзирая на позицию Рихтхофена. Во многом благодаря влиянию Удета конкурс на постройку пикировщика так и не был окончательно отменен.

К тому времени довольно четко обозначился круг участников конкурса. В нем приняли участие четыре фирмы. «Гамбургер Флюгцойгбау», недавно созданная дочерняя компания знаменитой верфи «Блом-Фосс», представила проект Ha-137, внешне напоминавший параллельно разрабатывавшийся Ju-87. Машина продемонстрировала неплохие летные данные, но спецификация 1935 года требовала сделать пикировщик двухместным, в то время как детище гамбургских конструкторов имело экипаж из одного человека, и добавить еще одно «посадочное место» ценой небольших переделок не представлялось возможным.

Вторым претендентом стал самолет фирмы «Арадо» Ar-81. Эту цельнометаллическую машину отличали достаточно мощный двигатель, легкая и в то же время прочная конструкция и весьма неплохие характеристики. У этого пикировщика имелся, однако, фатальный недостаток – он был бипланом, что в середине 1930-х уже считалось анахронизмом. Кроме того, первые опытные образцы отличались неустойчивостью в полете.

Третьим участником конкурса стал самолет фирмы «Хейнкель» He-118. Его создатели, братья Вальтер и Зигфрид Гюнтеры, спроектировали аэродинамически чистый моноплан с полностью убирающимся шасси. Первый экземпляр был оснащен английским двигателем фирмы «Роллс-Ройс» мощностью 845 л.с., на последующие ставился мотор компании «Даймлер-Бенц» DB-600 мощностью 880 л.с. Максимальная скорость достигала 390 км/ч, бомбовая нагрузка составляла 250 кг в двухместном варианте или 500 кг, если пилот летел в одиночестве. Самолет получился несколько утяжеленным, но в целом удачным. Именно он и стал основным соперником четвертого участника конкурса – Ju-87 фирмы «Юнкерс».

Проектирование Ju-87 началось в 1933 году, руководство проектом взял на себя уже известный нам Герман Польман. Естественно, что в ходе работ над новой машиной он широко использовал опыт, полученный с K-47. К середине 1934 года эскиз был готов – будущая «Штука» должна была стать цельнометаллическим монопланом с неубирающимся шасси в обтекателях. Чтобы обеспечить достаточную прочность конструкции, а также уменьшить высоту стоек шасси, крыло было выполнено в форме «обратной чайки». Оперение по образцу K-47 было сделано двухкилевым. Определенные проблемы возникли с двигателем – достаточно мощных и надежных моторов водяного охлаждения германские компании на тот момент попросту не выпускали. Поэтому силовой агрегат был найден за Ла-Маншем – на первый образец Ju-87 устанавливали британский двигатель Rolls-Royce Kestrel IIS. Этот 12-цилиндровый V-образный мотор развивал взлетную мощность 525 л.с., в роли движителя выступал деревянный двухлопастной винт фиксированного шага. Решение носило явно паллиативный характер, поскольку силовой агрегат был слабоват для тяжелой машины, и моторостроительное подразделение компании «Юнкерс» уже ударными темпами готовило ему замену. Самолет мог нести 250-килограммовую бомбу под фюзеляжем, для нее была предназначена специальная рамка, призванная выводить ее за пределы досягаемости лопастей винта при сбросе с пикирования.

В конце 1934 года полноразмерный деревянный макет самолета был предъявлен заказчику. Окончательные требования технического задания на тот момент все еще не были сформированы, и фирме «Юнкерс» удалось добиться того, что за основу для них были приняты данные проектируемой машины. С этого момента Ju-87 становится явным фаворитом гонки. Однако до победы было далеко.

19 сентября 1935 года первый опытный образец пикировщика – Ju-87V1 – поднялся в воздух. Процесс испытаний и доводки самолета сопровождался некоторыми сложностями, не выходящими, правда, за рамки среднестатистических. Практически сразу же выяснилось, что двигатель имеет склонность к перегреву, что потребовало увеличения площади радиатора. Пикировала машина хорошо, даже слишком хорошо – быстро набирала скорость, что существенно уменьшало время прицеливания. Решением проблемы могли бы стать аэродинамические тормоза, выполненные в виде решеток, которые планировалось установить за передней кромкой крыла. Однако их изготовление задерживалось, и в итоге на первый опытный экземпляр самолета поставить их так и не успели. 24 января 1936 года во время пикирования возникла сильная тряска хвостового оперения, которое начало разрушаться прямо в воздухе, и самолет разбился, унеся с собой жизни экипажа.

На втором экземпляре, поднявшемся в воздух 25 февраля, печальный опыт постарались учесть. Оперение сделали однокилевым, конструкцию хвостовой части фюзеляжа усилили. Но главной новинкой стал подоспевший к тому моменту двигатель Jumo-210A мощностью 610 л.с., обеспечивавший самолету более высокие летные данные. В марте были наконец-то установлены тормозные решетки, значительно улучшившие устойчивость самолета при пикировании. В таком виде машина в июне 1936 года была представлена на сравнительные испытания в Рехлине.

К этому моменту из четверки претендентов на гордое имя «Штука» остались всего двое – Ju-87 и He-118. Оба конкурента смотрелись достойно, но фирме «Хейнкель», включившейся

в гонку позднее других, не хватило времени окончательно довести свое детище до ума. На He-118, как и на втором экземпляре «Юнкерса», стоял винт с изменяемым шагом, однако система управления шагом винта была ненадежной. При отвесном пикировании следовало одновременно с выпуском тормозных щитков перевести винт на больший угол, в противном случае имелся риск катастрофы. Поэтому на испытаниях He-118 пикировал под углом не более 50 градусов, в то время как его конкурент гораздо более зрелищно устремлялся почти вертикально вниз. «Полеты на бомбометание сопровождались таким чудовищным ревом, что по телу пробегали мурашки. Вой этих адских машин, а они заслуживали такого сравнения, был неопишем», – вспоминал впоследствии Э. Хейнкель. Хотя наглядное сравнение было явно в пользу Ju-87, мнения представителей Люфтваффе разделились.

Однако развязка стремительно приближалась. К этому моменту Геринг все-таки уговорил Удета служить в Люфтваффе. В звании полковника он занял пост сначала инспектора истребительной авиации (летом 1935 года), затем истребительной и бомбардировочной авиации. В этой должности он уже мог оказывать непосредственное влияние на судьбу «Штуки». Вскоре ему пришлось выдержать решающий бой с Рихтхофеном – 9 июня 1936 года последний отдает распоряжение прекратить все работы по пикирующим бомбардировщикам. Впрочем, создатели Ju-87 не успели, что называется, даже испугаться – на следующий день главой технической службы министерства авиации был назначен Удет, который вернул все на круги своя.

Это назначение часто считают едва ли не роковым для Люфтваффе. Действительно, Удет в отличие от Рихтхофена не имел даже элементарного технического образования, был по натуре авантюристом и ненавидел кабинетную работу. Уже после его самоубийства в 1941 году среди его бумаг найдут карикатуры, на которых он изображал самого себя прикованным цепями к письменному столу. Однако на судьбу Ju-87 это назначение в любом случае повлияло самым положительным образом.

Не добившись от экспертов единого мнения по поводу того, какой из двух конкурентов лучше, Удет решил лично испытать самолеты. Согласно широко распространенной версии, именно это испытание и принесло победу детищу фирмы «Юнкерс». Дело в том, что 27 июня, прибыв на аэродром фирмы «Хейнкель» Мариензее, Удет совершил испытательный полет на He-118, в ходе которого самолет потерпел крушение. Как выяснилось впоследствии, бросив машину в отвесное пикирование, полковник забыл перевести винт с малого шага на большой. В результате возникла перераскрутка винта, вызвавшая вибрацию и разрушение в воздухе всей машины. При этом сам Удет чуть не погиб – его ногу зажало, и только высвободив ее из полуботинки, ему удалось выпрыгнуть с парашютом. Считается, что полковник не признал своей ошибки, и участь He-118 была решена. Однако Удет был опытным летчиком, который не раз терпел катастрофы в воздухе и прекрасно знал, что авария опытного образца необязательно говорит о негодности самолета как такового. В выборе Ju-87 значительную роль сыграло, по всей видимости, то обстоятельство, что этот самолет был технологичнее и дешевле в производстве – фактор, игравший большую роль в Третьем рейхе, вынужденном постоянно считаться с нехваткой ресурсов. Кроме того, конструкция самолета была весьма прочной – уже потом, во время войны, нашла свое подтверждение высокая живучесть пикировщика. «Конструкция Ju-87 была очень прочной. В мирное время нередко были случаи, когда после учебных стрельб с бреющего полета из крыльев торчали срезанные ветки деревьев. В феврале 1942 года один из Ju-87 привез домой полутораметровое бревно толщиной 20 см. Это произошло во время атаки деревянного моста через реку Мста к северу от озера Ильмень. Взрывом бревно подбросило в воздух, и оно воткнулось в крыло пикировщика», – вспоминал впоследствии один из пилотов.

Летом 1936 года Ju-87 получил путевку в жизнь. Уже весной этого года был изготовлен четвертый опытный образец, который должен был стать эталоном для серийных машин. Мотор на этом экземпляре еще больше опустили вниз – для улучшения обзора летчика. С этой же целью в полу самолета было сделано специальное окно. Площадь килевого оперения

увеличили, фонарь кабины и стойки шасси несколько изменили. На самолете был установлен специально разработанный прицел Stuvi A2. Еще одним новшеством стал автомат, который с помощью специального электропривода выводил самолет из пике после сброса бомбы, что существенно облегчало работу пилота.

В конце 1936 года было изготовлено десять машин установочной серии, получивших обозначение Ju-87A-0. В Люфтваффе была распространена практика давать самолетам «человеческие» имена в зависимости от буквенного обозначения серии. Машины серии «А» традиционно называли «Антонами».



Один из первых опытных образцов «Штуки»

«Антоны» «нулевой» серии несколько отличались от образца V4. Главным отличием стал двигатель Jumo-210Са максимальной мощностью 640 «лошадей». Однако этот мотор все равно был слабоват для достаточно тяжелого самолета. Более технологичной стала конструкция планера. Самолеты «нулевой» серии оснащались одним неподвижным пулеметом калибра 7,92 мм (MG-17) в правой консоли крыла и одним пулеметом MG-15 такого же калибра с довольно ограниченными углами обстрела у стрелка-радиста.

В начале 1937 года завод «Юнкерс» в Дессау начал выпуск самолетов серии А-1. Существенных отличий от машин «нулевой» серии у них не было. А-1 была первой «Штукой», которая начала поступать в строевые части. Первой «Антоны» получила 162-я эскадра пикирующих бомбардировщиков «Иммельман». К сентябрю 1938 года число эскадр, оснащенных «Штуками», выросло до четырех. В соответствии с господствовавшей концепцией предполагалось использовать их в первую очередь для действий по непосредственным тылам противника. Использование в качестве «самолета поля боя» оказалось отодвинуто на задний план.



Кокпит «Штуки»

Возможно, это отчасти объяснялось весьма скромными летными данными «Антон». Модификация А-1 могла развить скорость в 320 км/ч на высоте 4000 метров – и то только в том случае, если самолет летел без нагрузки. Максимальная дальность полета составляла 1000 километров. Бомбовая нагрузка не превышала 250 кг; самолет мог поднять бомбу весом в пол-

тонны только в том случае, если стрелок-радист оставался на земле. Стрелковое вооружение «Штуки», уже описанное выше, также не поражало воображение. В связи с этим конструкторский коллектив постоянно занимался совершенствованием самолета.

В конце 1937 года началось производство модификации А-2, на которой был установлен несколько более мощный (680 л.с.) двигатель Jumo-210Da. Кроме того, на этой модификации было усовершенствовано радиооборудование. Однако это лишь ненадолго продлило жизнь «Антону». Последние машины этой серии покинули заводские цеха в середине 1938 года. Всего было выпущено 262 «Антон», которые, по сути, стали всего лишь большой установочной серией; для реального боевого использования их характеристики были явно недостаточными, и к началу Второй мировой войны – сентябрю 1939 года – все самолеты модификаций А-1 и А-2 были выведены из первой линии и использовались в основном в качестве учебных. Несколько экземпляров этих машин было продано в Венгрию и Японию.

Однако повоевать «Антоны» все же успели, пусть и в довольно своеобразном локальном конфликте – гражданской войне в Испании.

Глава 2

«Иоланта» – испанский дебют

Гражданская война в Испании началась в 1936 году как вооруженное противостояние между законным республиканским правительством и консервативными мятежниками, возглавлявшимися генералом Франко. Довольно быстро выяснилось, что ни одна из сторон не имеет подавляющего преимущества в силах, и конфликт перерос в затяжную стадию.

В ходе гражданской войны обе стороны постепенно занимали все более радикальные позиции. Режим Франко эволюционировал «вправо», превращаясь в фашистскую диктатуру по итальянскому образцу. Среди республиканцев, в свою очередь, все больший вес приобретали левые – социалисты и коммунисты. В немалой степени это объяснялось международным измерением конфликта. Ведущие державы Европы практически сразу же после начала войны создали Комитет по невмешательству, который должен был препятствовать выходу боевых действий за границы Испании. В реальности политика невмешательства, последовательно проводившаяся Великобританией, Францией и Соединенными Штатами, была на руку франкистам, которые практически открыто получали помощь от Италии и Германии. Республиканцев, в свою очередь, поддерживал Советский Союз.

При этом позиции Берлина и Рима в отношении Франко значительно отличались друг от друга. Муссолини мечтал о доминировании Италии в Средиземноморье и рассматривал Испанию в перспективе как зависимую державу. Он был жизненно заинтересован в победе франкистов и отправлял им на помощь достаточно крупные воинские контингенты. Заинтересованность Гитлера в испанских делах была намного меньше, соответственно скромнее был и масштаб помощи. Численность германских военнослужащих за Пиренеями никогда не превышала 10 тысяч, и заняты они были в первую очередь накоплением боевого опыта и испытанием новой техники.

Переброска первых подразделений германских войск, укомплектованных добровольцами, началась в обстановке строгой секретности еще летом 1936 года, а осенью они были объединены в структуру под названием «Легион Кондор». Военно-воздушные силы составляли основную часть Легиона; не случайно его командующим стал генерал-майор Гуго Шперрле, а начальником штаба подполковник Вольфрам фон Рихтхофен – оба из ведомства Геринга. В дальнейшем практически все образцы самолетов, принимавшихся на вооружение Люфтваффе, прошли «огненное крещение» в Испании.

К их числу относился и «Юнкерс-87». Первый самолет этого типа появился на Пиренейском полуострове в конце ноября 1936 года и вошел в состав так называемой «экспериментальной истребительной эскадрильи». Подробности его боевой работы практически неизвестны. Спустя полгода машина была отправлена обратно в рейх. На смену ей осенью 1937 года прибыли три пикировщика модификации А-1 из состава «Учебной эскадры Грейфсвальд». Экипажи этих самолетов довольно часто менялись – ротация была призвана дать возможность как можно большему числу пилотов получить реальный боевой опыт. В Испании «Юнкерс-87» благодаря своему неказистому внешнему виду и «штанам» обтекателей шасси получил прозвище «Иоланта» – в честь свиньи, героини популярной тогда комедии «Переполох вокруг Иоланты». К тройке пикировщиков немедленно приклеилось название «звено Иоланты», а на обтекателях левой стойки шасси – изображения свинок.

Свой боевой путь в Испании «Штуки» начали на аэродроме Витория в северной Кастилии, а продолжили в феврале 1938 года с авиабазы Каламоча неподалеку от города Теруэль. Песчаная поверхность аэродрома не лучшим образом сказывалась на эксплуатации самолетов – приходилось даже снимать обтекатели стоек шасси, и «Антоны» периодически летали

без «штанов». Использовались они главным образом для ударов по малоразмерным объектам в тылу противника, таким как мосты. Летом пикировщики выполнили ряд успешных атак на корабли в портах каталонского побережья. В условиях, когда республиканская авиация таяла на глазах, а наземная ПВО была весьма слабой, за несколько месяцев боев ни один «Юнкерс-87» потерян не был. В октябре 1938 года «звено Иоланты» вернулось в Германию.



Ju-87A в Испании

Тем временем конструкторы фирмы «Юнкерс» времени не теряли. В том числе с учетом испанского опыта была разработана новая модификация пикировщика – Ju-87B, получившая неофициальное имя «Берта». Именно «Берта» стала тем самым хрестоматийным символом блицкрига, силуэт которого невозможно спутать ни с чем другим. Главное ее внешнее отличие от «Антона» заключалось в том, что стойки шасси были заключены не в широкие «штаны», а в сравнительно узкие трубки с каплевидными обтекателями на конце.

Однако внутренние изменения были куда более масштабными. Главным козырем «Берты» стал новейший двигатель Jumo-211. Развивавший взлетную мощность около 1000 л.с., он был существенно длиннее и тяжелее своего предшественника и потребовал довольно серьезной перекомпоновки моторного отсека. Были переделаны радиаторы и фонарь кабины. Первые прототипы с новым двигателем – V6 и V7 – появились летом 1937 года, а год спустя заводские цеха покинули самолеты установочной серии В-0. Осенью 1938 года началось крупносерийное производство модификации В-1. Всего таких машин было выпущено более восьмисот. Интересно, что основную массу «Берт» выпустил не основной завод фирмы «Юнкерс» в Дессау, а фирма «Везер Флюгцойгбау», производственные площади которой располагались в берлинском пригороде Темпельхоф.

Максимальная скорость пикировщика увеличилась до 350 км/ч, а когда в 1939 году на «Берты» начали устанавливать двигатель Jumo-211Da с непосредственным впрыском топлива мощностью 1140 л.с. – до 380 км/ч. Бомбовая нагрузка выросла до 500-килограммовой бомбы под центропланом и четырех подкрыльевых 50-килограммовых бомб. С одним членом экипажа «Штука» могла нести даже бомбу весом в тонну. Вооружение было усилено еще одним пулеметом винтовочного калибра, размещенным в левой консоли крыла. Пилот получил усовершенствованный бомбардировочный прицел, а стрелок-радист – пулеметную турель с увеличенными углами обстрела.

Еще одним новшеством, которое станет впоследствии важным составным элементом «легенды о «Штуке», была установка на самолет специальных сирен. По некоторым данным, это было сделано по личному распоряжению Удета, стремившегося усилить моральный эффект от действий пикировщика. Сначала монтировали одну сирену на обтекателе правой стойки шасси, потом к ней добавилась и вторая. Прозванные «иерихонскими трубами», эти сирены срабатывали при пикировании и оказывали большой моральный эффект на вражеских солдат – в первую очередь там, где речь шла о недостаточно хорошо обученных и подготовленных частях. В отношении испанских республиканцев это правило работало в полной мере.

В конце 1938 года на смену отправленным на родину «Антонам» в Испанию прибыло пять «Берт». Сведенные в отдельную эскадрилью в составе бомбардировочной группы «Легиона Кондор», они атаковали позиции как на фронте, так и в тылу республиканских войск. По немецким данным, весьма эффективным стало использование Ju-87 против кораблей в гаванях. Кроме того, именно в Испании возникла идея использовать «Штуки» в качестве своеобразной «летающей артиллерии» и превратить их из самолета, действующего по ближним тылам противника, в самолет поля боя. Действительно, в случае быстрого наступления пикировщики с высокой точностью бомбометания могли в определенной степени заменить тяжелую артиллерию. Их можно было быстро сконцентрировать на наиболее важном участке фронта. Именно такую концепцию применения Ju-87 отстаивал Рихтхофен, который по результатам действий «Легиона Кондор» весьма высоко отзывался о боевых качествах этого самолета. Он считал, что пикировщики должны тесно взаимодействовать с наземными войсками.

Таким образом, некогда главный противник «Штуки» превратился в ее поклонника. Это был тем более важный успех, что вскоре в историю самолета была вписана достаточно неприятная страница. В июне 1939 года Люфтваффе пережили реорганизацию, в ходе которой, в частности, была упрощена система нумерации подразделений. К примеру, 160-я эскадра пикировщиков стала 1-й, 162-я – 2-й и т. д. Всего на тот момент в составе военно-воздушных сил насчитывалось девять групп Ju-87 в рамках шести эскадр (1-й, 2-й, 51-й, 76-й, 77-й эскадр пикирующих бомбардировщиков и 1-й учебной эскадры). Одной из лучших считалась 1-я группа 76-й эскадры, которую 15 августа 1939 года, практически накануне вторжения в Польшу, постигла настоящая катастрофа.

В ходе перебазирования на новый аэродром группа должна была совершить учебное бомбометание на полигоне Нойхаммер. Помимо Рихтхофена, на демонстрации боевых возможностей пикировщиков присутствовали генералы Люфтваффе Гуго Шперрле и Бруно Лерцер. Метеорологи сообщили, что небо над полигоном затянуто облаками, нижняя кромка которых находится на высоте 900 метров. По условиям задания, три десятка пикировщиков должны были спикировать на цель сквозь облака и сбросить учебные бомбы с высоты 300 метров.

Однако непосредственно перед атакой полигон затянуло густым туманом. По какой-то причине летчики не были поставлены в известность об этом, и лишь в последнюю секунду командир группы, капитан Зигель, понял, что что-то не так. Он смог вывести свою машину из пикирования буквально в паре метров от земли, одновременно крича своим товарищам об опасности по радио. Однако спастись удалось не всем. Одна машина за другой на полной скорости врезались в землю. Многие из тех, кто сумел в последнюю секунду выровнять самолет, налетали на стволы деревьев. В течение нескольких секунд погибли 13 самолетов – что самое печальное, с опытными экипажами.

Каюс Беккер так описывал эти драматические события: «Высоко над облаками 1-я эскадрилья пикирующих бомбардировщиков приближается к цели. Цель – Нойхаммер. На часах шесть утра без нескольких минут, когда гауптман Зигель отдает приказ о перестроении в боевой порядок для атаки. Он сам летел в составе ведущего звена – слева его адъютант обер-лейтенант Эппен, справа – обер-лейтенант Мюллер. Он же первым и атакует. Уже за ним последуют

2-я, потом 3-я, затем и 1-я эскадрилья, занимающая сейчас место позади – «клин эскадрилий» расходится.

В тот момент никто из 1-й эскадрильи, командир которой обер-лейтенант Дитер Пельц впоследствии дослужился до генерала, не подозревал о том, что это перестроение спасет всем им жизнь.

Сто раз они отрабатывали этот маневр: командир разворачивается для атаки, за ним поочередно следуют звенья, входят в огромное облако, скрываются в нем. Десять секунд. Пятнадцать. Всего-то четверть минуты – и облако позади. Но что значит 15 секунд? Кто вообще во время пикирования способен сохранить чувство времени? Кто станет глазеть на альтиметр, стрелка которого скачет, как бешеная? Кто вообще думает в эти мгновения о чем-нибудь еще, кроме как о том, чтобы проскочить это облако и сразу же кинуться на цель?

У гауптмана Зигеля на лбу выступил пот. Когда же кончится это проклятое облако, в который раз задает он себе вопрос, вперив напряженный взор вперед – вот-вот покажется земля! Внезапно «молоко» темнеет, и в ту же долю секунды он понимает – земля! Она в какой-то сотне метров, не больше. И он летит прямо на нее, а за ним летит вся остальная группа! Поняв, в чем дело, Зигель отчаянно тянет на себя ручку управления и кричит в бортовую рацию: «На себя! Ручку на себя! Туман у земли!»

Прямо на него несутся деревья. Показалась просека. «Юнкерс» ныряет в нее, задирает нос. Машина снова во власти Зигеля. В буквальном смысле в двух метрах от земли машина несется вдоль деревьев. Зигель осторожно набирает высоту и осматривается. Слева «Юнкерс» Эппена сбивает верхушки деревьев, потом замирает, повиснув на них. Справа машина Мюллера занимается ярким пламенем. Командир отворачивается, не в силах смотреть на это.

2-я эскадрилья обер-лейтенанта Гольдмана в полном составе – 9 пикирующих бомбардировщиков – врзается в землю. Из 3-й уцелела лишь пара машин. Остальные слишком торопились выровнять самолет, слишком резко действовали ручкой управления, отчего невольно перешли в мертвую петлю и свалились в л.с.

Лейтенант Ганс Штепп, командир звена 1-й эскадрильи, пикировавшей последней, едва успел войти в облако, когда услышал отчаянный крик своего командира. Штепп отреагировал мгновенно. Потянув ручку управления на себя, он вскоре снова оказался над облаками. 1-я эскадрилья беспомощно кружилась в воздухе. Вдруг облако пробили бурые клубы дыма, медленно поднимающиеся вверх».

Проведенное расследование показало невиновность Зигеля. Однако катастрофа дала еще остававшимся в Люфтваффе противникам «Штуки» повод критиковать самолет за недостаточную маневренность, которая якобы и привела к катастрофе. Упрек был лишен всяких оснований – иначе группа погибла бы в полном составе – и поэтому не был принят во внимание высшим командованием. Тем более что начавшаяся спустя пару недель мировая война расставила все точки над «i».

Спасти в этой безвыходной ситуации многим пилотам помогла прекрасная выучка. Подготовке летчиков в Люфтваффе уделяли большое внимание. Несмотря на быстрый численный рост германских военно-воздушных сил, высокая планка в летных школах не снижалась. Все кандидаты проходили тщательный отбор. Популярность авиации не только в Германии, но и в других европейских странах в 1930-е годы способствовала притоку большого числа желающих подняться в небо, что, в свою очередь, позволяло выбирать лучших из лучших.

В течение первого года обучения курсант проходил общую подготовку. Особое внимание уделялось вопросам дисциплины и физической подготовки. Кроме того, он получал навыки работы с радиооборудованием и чтения карт. В ходе обучения категорически запрещалось курение и распитие алкогольных напитков. После этого курсант проходил теоретическую подготовку, непосредственно связанную с летным делом. Только после этого его подпускали к самолетам. На первом этапе будущий летчик должен был налетать от 100 до 150 часов на

учебных бипланах. При этом продолжались занятия по теоретическим дисциплинам, курсантов учили разбираться в технике. Каждый из них находился под пристальным наблюдением инструкторов, которые решали, для какого типа самолетов он лучше подходит.

На следующем этапе основное внимание уделялось летной подготовке. Курсанты учились летать на боевых машинах, более того, могли быть на короткое время командированы в подразделения Люфтваффе. Отрабатывались слепые полеты – задача заключалась в том, чтобы сделать Люфтваффе наиболее подготовленными к действиям ночью и в плохую погоду. После строгого экзамена курсант, наконец, становился полноправным военным пилотом.

Для пилотов «Штук» к этой программе добавлялись еще четыре месяца обучения, в течение которых они учились обращаться с пикирующими бомбардировщиками. После 15 полетов с инструктором им разрешалось выполнить бомбометание с пикирования самостоятельно. Пикирование осуществлялось под углом до 90 градусов с выпущенными тормозными щитками. Как правило, начиналось оно на высоте 4000 метров, а выход из пике происходил в тысяче метрах от земли. Кроме того, отрабатывались полеты в составе соединения. Специальная школа пикирующих бомбардировщиков была создана в 1938 году в Талерхофе неподалеку от Граца.

Этот высокий уровень подготовки Люфтваффе удавалось сохранить на протяжении первых лет Второй мировой войны. Именно им во многом объясняются успехи немецких пикирующих бомбардировщиков. Пилоты «Штук» ощущали себя элитой внутри Люфтваффе – впрочем, подобный же настрой был у пилотов, летавших на самолетах многих других типов.



Ju-87A «звена Иоланты» в Испании

Один из асов бомбардировочной авиации, Гельмут Мальке, вспоминал впоследствии: «Если просмотреть мои летные книжки, выяснится, что с 4 июля по 25 августа 1939 года я проходил учебу в школе пикировочной авиации № 1 в Китцингене. В это время подготовка пилотов для «Штук» включала ознакомление с самолетами Hs-123 и Ju-87, групповые полеты, элементы тактики истребителей и бомбометание с пикирования. Всего я совершил 29 вылетов на Hs-123 и 51 – на Ju-87A и провел в воздухе 54 часа 24 минуты. 1 сентября 1939 года я начал завершающую подготовку в эскадрилье пикировщиков 2/StG.186T, которая базировалась в Киле-Хольтенау. Здесь я совершил 112 вылетов на самолетах различных типов и провел в воздухе 65 часов 19 минут, прежде чем был допущен к боевым вылетам. 10 мая 1940 года я участвовал в налете на французский аэродром в Меце. По сравнению с подготовкой

современных пилотов это выглядит довольно скромно, но следует учитывать уровень техники тогдашнего времени. Мы считались отлично подготовленными для решения задач, которые нам поручали. В целом за все время подготовки лишь один экипаж разбился во время учебного бомбометания с пикирования. Если говорить в целом, то до войны мы не проходили никакой специальной подготовки для атаки каких-либо конкретных целей. Мы только набирались опыта. Чем меньше цель, чем более высока ее скорость, тем меньше должна быть высота сброса бомб. Единственным видом специальной подготовки были атаки против кораблей, причем ее проходило как можно больше экипажей. Это объяснялось тем, что неопытный пилот будет испытывать огромные трудности при определении точки сброса бомб и выхода из пике. Проблемы возрастали, когда море было спокойным, а видимость не слишком хорошей, так как в этом случае пропадала линия горизонта. Для учебных бомбометаний на якоре рядом с берегом поставили большой деревянный крест. В то время обычных пилотов пикировщиков не готовили к полетам по приборам, так как для выхода на цель требовалась нормальная видимость. Приборное оснащение Ju-87B было довольно скудным. В начале войны он имел только магнитный компас и авиагоризонт! Позднее в этом плане все решительно изменилось. Поэтому легко понять, что полет к кораблю при отсутствии ясно видимого горизонта для новичка становился серьезной проблемой».

В частях вылеты на бомбометание обычно производились силами звена (3 самолета), эскадрильи (9 самолетов), группы (36 самолетов) или целой эскадры (93 самолета). На практике в годы войны в боевом вылете часто участвовало произвольное количество пикировщиков – в воздух поднимались все готовые к старту самолеты. Расстояние между машинами каждого отдельного звена оставалось неизменным в любом случае, а расстояние между звеньями могло сокращаться в случае атаки истребителей противника, чтобы облегчить совместную оборону. Пикирование обычно осуществлялось под углом 70–85 градусов, иногда вертикально вниз. Перед пикированием следовало закрыть жалюзи радиатора. Переход в пикирование осуществлялся либо простым опусканием носа самолета, либо переворотом через крыло. Уже во время пикирования выпускались воздушные тормоза. После выхода из пике летчик должен был открыть жалюзи радиатора, убрать тормоза и устройство для сброса бомбы.

Нужно сказать, что потенциальные противники Германии не считали «Штуку» особенно серьезным противником. Советские специалисты в Испании характеризовали его в основном как легкий тихоходный устаревший бомбардировщик. Британское министерство авиации придерживалось во многом аналогичного мнения: «О тактике пикирующих бомбардировщиков известно мало, скорее всего они будут использовать обычные методы. В настоящее время для этой цели предназначены 12 эскадрилий, но будет или нет использоваться этот метод, зависит в основном от способности Германии производить пригодный для этого бомбардировщик. Судя по всему, этот метод атаки будет использоваться только для поддержки наземных сил, а не как средство удара по атакованной стране. Этот вывод базируется на том основании, что вряд ли пикирующий бомбардировщик будет иметь дальность полета, достаточную для дальних рейдов».

К началу Второй мировой в германских военно-воздушных силах насчитывалось 336 Ju-87 модификаций А и В. Это составляло весомую часть Люфтваффе, которые в целом насчитывали на 1 сентября 1939 года более 4 тысяч самолетов, в том числе почти 1200 бомбардировщиков и примерно столько же истребителей. Этой армаде предстояло пройти первую серьезную проверку.

Глава 3

Инструмент блицкрига: Польша

В августе 1939 года было произведено развертывание сил для вторжения в Польшу. Действия сухопутных войск должны были поддерживать два воздушных флота – 1-й под командованием Кессельринга и 4-й под командованием Лера. Общее число самолетов, выставленных против Польши, до сих пор является предметом споров – называются числа в диапазоне от 1300 до 2000 самолетов. Однако точно известно, что в Польской кампании должны были принять участие 219 пикировщиков Ju-87В (о боевом использовании «Антонов» всерьез никто не задумывался).

Уже начало войны стало для «Штук» в высшей степени символичным. Именно они нанесли первый бомбовый удар в ходе Второй мировой. Поднявшись в воздух в преддверии сумерек 1 сентября, звено Ju-87 под командованием обер-лейтенанта Бруно Диллея из состава 3-й эскадрильи 1-й эскадры пикирующих бомбардировщиков нанесло удар по позициям поляков у стратегически важного железнодорожного моста через Вислу у Диршау, в 50 километрах южнее Данцига. Захват этого моста – для которого был выделен специальный бронепоезд – существенно облегчил бы соединение частей, наступавших с запада, из основной части Германии, и с востока, с территории Восточной Пруссии. Задача пикировщиков заключалась в том, чтобы бомбами повредить кабели, позволявшие взорвать мост.

Операция была достаточно хорошо подготовленной. Еще до войны Диллей с несколькими товарищами неоднократно ездил на поезде в Восточную Пруссию, чтобы хорошенько осмотреть из окна окрестности моста. На полигоне в Инстербурге отрабатывалось точное бомбометание с малых высот – к цели решено было подходить на бреющем полете. Несмотря на плохую погоду в день начала войны, тройка пикировщиков в 4.26 поднялась в воздух и в 4.35 сбросила бомбы на цель с десятиметровой высоты. Пилоты выполнили поставленную задачу – взрывами кабели, по которым должен был быть передан сигнал на взрыв моста, оказались перебиты. Это произошло за 15 минут до того, как сухопутные войска пересекли границу. Однако полякам удалось частично восстановить кабели и взорвать один из пролетов моста до прибытия бронепоезда.

За первой тройкой последовали и другие пикировщики. Однако запланированного командованием мощного удара с воздуха не получилось. Причина была весьма простой и прозаичной – значительная часть театра военных действий до второй половины дня была окутана низкой облачностью, сделавшей действия авиации практически невозможными. Лишь наиболее подготовленные подразделения рисковали подняться в воздух. Около семи часов утра возвращавшиеся с бомбежки одного из польских аэродромов Ju-87 из состава 2-й эскадры пикирующих бомбардировщиков вступили в бой с польскими истребителями PZL P.11С. В ходе этого боя пикировщиком Фрака Нойберта был сбит истребитель капитана Медвецкого. Это была первая воздушная победа Люфтваффе во Второй мировой войне – и, возможно, в принципе первая воздушная победа в этой кампании.

Существуют две версии этого боя. По одним данным, польский истребитель был сбит стрелком «Штуки», по другим – пилотом из бортовых пулеметов. Вторая версия выглядит даже более предпочтительной: устаревший P.11С по своим летным характеристикам был практически не лучше немецкого пикировщика, поэтому атаковать немцев полякам приходилось обычно на встречных курсах. Кроме того, сравнительно маневренные Ju-87 в ходе войны неоднократно вступали в воздушные бои на виражах с истребителями.

О событиях первого дня войны впоследствии рассказывал Фридрих Ланг, один из пилотов пикировщиков: «В этот день 1-й группе второй эскадры пикирующих бомбардировщиков

было выделено несколько целей. Лишь 1-я и 2-я эскадрильи группы должны были атаковать ангары аэродрома Кракова. Я полетел в звене командира эскадрильи капитана Хитчхольда. По пути к цели над промышленным районом Верхней Силезии мы столкнулись с огромными массами облаков как раз на нашей высоте – 5000 метров и выше. Мы летели с кислородными масками на лицах сквозь тучи. Крошечные льдинки, тонкие, как иголки, вырастали на стенах кабин. Какое-то время мы не видели земли. Все было темно и мрачно. 3-я эскадрилья отделилась от основной группы, чтобы атаковать цели рядом с границей. Судя по времени полета, мы уже должны были находиться рядом с Краковом, но сказать это наверняка было нельзя. Поэтому майор Динорт решил спуститься и сориентироваться на местности, прежде чем продолжать путь. После захватывающего дух спуска мы выскочили из туч на высоте примерно 500 метров над какой-то долиной, по которой текла маленькая речушка. Перед глазами все плыло и крутилось, пока мы не услышали в наушниках голос командира: «Прекратить снижение. Развернуться на запад». Майор Динорт кое-как восстановил управление самолетом и вышел в голову группы. Мы пристроились за ним в относительном порядке. Маленькая речка вывела нас из заполненной тучами долины, и мы оказались на свободе. Мы все еще находились где-то над северными склонами Бескид, и мы все еще несли свои бомбы. Мы сбросили их с высоты 400 метров с горизонтального полета на польский аэродром, который совершенно неожиданно появился перед нами. Все, что мы смогли увидеть, – маленькая мачта с полосатым красно-белым конусом и деревянный ангар. Ничего больше».

На польский аэродром пикировщики вышли совершенно случайно и атаковали его, по сути, как бог на душу положит. Именно отсюда взлетел злосчастный самолет Медвецкого. Ланг вспоминал об этом бое: «Вскоре после нашей атаки на нас неожиданно набросились 2 истребителя PZL P-11. Один из них заложил левый вираж, находясь ниже и прямо впереди меня, после чего открыл по мне огонь. Мое левое крыло и хвостовая часть фюзеляжа вскоре были изрешечены пробоинами, и через пару секунд истребитель пропал. Мы сомкнулись теснее и продолжали полет, все еще не зная, где мы находимся. Тем временем выяснилось, что вместе держатся только самолеты штаба группы и 1-й эскадрильи, причем пропал сам командир. Местность под нами постепенно пробуждалась. Хитчхольд полетел к железнодорожной станции, и мы смогли прочесть вывеску с названием. Наконец-то мы определили, куда попали. Через 20 минут мы приземлились на своем аэродроме в Нидер-Эльгуте. Динорт потерял нас и сел в Брюнне, когда у него кончилось топливо. Остальные самолеты 1-й эскадрильи под командованием лейтенанта Нойберта и 2-й эскадрильи Мертца в конце концов все-таки провели, как и намечалось, бомбежку ангаров краковского аэродрома. Нойберт не заметил, когда наши самолеты внезапно вывалились из облаков, и продолжал полет на высоте 5–6 тысяч метров в направлении на восток. Когда тучи наконец кончились и снова засияло солнце, выяснилось, что с ним летит только его звено и часть 2-й эскадрильи. В Тарнове, в 80 км от Кракова, он наконец выяснил, где находится, и атаковал цель, хотя немного позднее намеченного времени. Пикировщики зашли с востока, что позволило добиться полной неожиданности. Нойберт сумел сбить истребитель PZL P-11, который неожиданно возник прямо перед ним во время атаки. Левое крыло моего Ju-87 следовало заменить, поэтому я был вынужден пропустить несколько следующих вылетов». Как видно, действия знаменитых впоследствии «Штук» пока были далеки от совершенства.

Кроме того, именно Ju-87 стал первой потерей Люфтваффе в войне. Речь идет о машине из состава 1-й эскадры пикирующих бомбардировщиков. По некоторым данным, она была уничтожена польским истребителем на полчаса раньше описанного выше воздушного боя и может претендовать на звание первого сбитого во Второй мировой самолета.

Во второй половине дня погода улучшилась, и действия авиации несколько активизировались. Наибольшим успехом дня стал удар по Волынской кавалерийской бригаде – атака трех десятков «Штук» уничтожила штаб соединения, нанесла конникам большие потери и, по

сути, положила конец существованию бригады как боеспособного соединения. Каюс Беккер красочно описывает эти события в своей книге «Люфтваффе. Рабочая высота 4000 метров»:

«К полудню были получены дополнительные данные воздушной разведки, работу которой также сильно затрудняла ограниченная видимость вследствие сильного тумана. Сообщалось о крупных скоплениях сил польской кавалерии под Велюнем у левого фланга германского 16-го армейского корпуса. Наблюдались колонны под Дзялочином на Варте севернее Ченстохова. А по железнодорожной линии у Здуньской Воли следовали составы с войсками в тот же район сосредоточения.

Внезапно на командном пункте 1-й группы под командованием майора Оскара Динорта, в прошлом пилота-спортсмена, резко зазвонил телефон. У аппарата полковник Байер, командир 2-й эскадры пикирующих бомбардировщиков.

– Пора, Динорт, – говорит Байер. – Новое задание. Немедленно вылетайте.

На аэродроме Нидерэльгут, у подножия горы, самолеты уже выкатывают из укрытий и запускают двигатели. Краткая постановка боевых задач, и вот тридцать Ju-87В на старте. Пикирующие бомбардировщики с характерным изломом профиля крыла и широко расставленными неубирающимися шасси изготовились на взлетной полосе. В 12.50 взлетело штабное звено. Вскоре в воздух поднялась вся группа; набрав высоту, пилоты развернулись на восток.

Внизу быстро мелькали деревеньки и хутора. Из дымки вырисовывался крупный населенный пункт. Судя по выбранному курсу, это Велюнь. Майор Динорт, отложив карту, сосредоточился на цели. Изучает детали. Клубами поднимается черный дым – в городке у самой дороги горят несколько зданий. Да, это та самая дорога, которая ведет в Велюнь! А на ней крохотным, но все же различимым червяком изогнулась колонна – неприятельские войска!

Динорт делает левый разворот. Быстро оглядывается: самолеты перестраиваются для атаки. И командир группы видит перед собой цель. Она стремительно увеличивается в размерах. Теперь это уже не какой-то безликий червь, ползущий по мертвой карте пейзажа, а грузовики, люди, лошади.

Да-да, именно лошади. А на них – польские кавалеристы. Пикирующие бомбардировщики против кавалерии. Будто здесь сошлись в поединке две разные эпохи. Такова война. Внизу все превращается в ад. Кавалеристы пытаются спастись в чистом поле.

Майор Динорт направляет самолет вдоль дороги. На высоте 1200 метров он нажимает кнопку на штурвале. Корпус «Юнкерса» слегка вздрагивает. Бомба сброшена и падает.

Теперь выровнять машину. Разворот, и снова вверх. Противозенитный маневр. После этого можно позволить себе мельком взглянуть вниз. Бомба легла у самой обочины. В воздухе крутятся щепки, взметнулись клубы дыма. Остальные самолеты наносят удары по своим целям.

Грохот разрывов внизу. Пилоты бросают машины вверх. Изворачиваются, как могут, чтобы не угодить под огненные трассы, протянувшиеся с земли, – зенитки не дремлют. Над городом вся группа собирается для новой атаки. Вторая цель – северный выезд из города. Динорт замечает большой крестьянский хутор, явно используемый в качестве командного пункта. Вокруг него кишат солдаты.

На этот раз штабное звено действует слаженно. До земли всего лишь 1200 метров. Невзирая на это, они почти отвесно пикируют и сбрасывают бомбы. Несколько мгновений спустя разыгравшаяся на земле драма уже скрывается в клубах дыма. Драма противника, поверженного в сотни раз более сильным оружием.

Но это еще не все. 1-я группа 77-й эскадры пикирующих бомбардировщиков под командованием полковника Шварцкопфа повторно атакует тот же объект. Когда, несмотря на эту атаку, докладывают о каком-то передвижении войск под Велюнем, еще одна группа получает приказ продолжить истребление противника.

За несколько часов 90 пикирующих бомбардировщиков сбросили бомбы прямо в центр расположения польской кавалерийской бригады. После этого она перестала существовать как

боеспособное соединение, а уцелевшим пришлось спасаться паническим бегством в восточном направлении. Лишь к вечеру остатки разметанной бомбардировкой бригады собрались за много километров от места трагедии».

Описание весьма красочное – и действительно, подобные ситуации не раз повторялись в сентябрьские дни 1939 года. Однако далеко не всегда «Штукам» удавалось добиться столь внушительных успехов. Например, менее удачными оказались удары по аэродромам – разгромить польскую авиацию на земле, во многом в связи с утратой эффекта внезапности, немцам не удалось. Тем не менее, хотя в дальнейшем польские истребители смогли нанести довольно значительные потери частям Люфтваффе, германская авиация с первых часов кампании прочно удерживала господство в воздухе.

Не слишком успешной стала и атака пикировщиков по командованием Диллея, задачей которой было уничтожение 1 сентября польских радиовещательных комплексов в Бабице и Лацы. Несмотря на множество близких попаданий, мачты антенн устояли.

Помимо атаки различных объектов на фронте и в тылу польской армии, пикировщики в первый день войны нанесли серьезный ущерб флоту Речи Посполитой. В ударах по кораблям, по некоторым данным, приняли участие в общей сложности до 120 самолетов. В порту Гдыни был потоплен старый миноносец «Мазур», получивший сразу несколько попаданий. В тот же день получил серьезные повреждения крупнейший корабль польского флота – минный заградитель «Гриф». Часть польских кораблей в ближайшие дни ушла в Британию, оставшиеся отошли на военно-морскую базу Хель, где и нашли свой конец, несмотря на хорошую противоздушную оборону гавани.

3 сентября были потоплены «Гриф», а также эсминец «Вихер» и два тральщика – «Мева» и «Рыбитва». Три дня спустя оказалась потоплена канонерская лодка «Генерал Галлер». Кроме того, жертвами атак с воздуха стало множество малых вспомогательных кораблей и судов. Польские военно-морские силы практически прекратили свое существование, причем решающую роль в этом сыграли именно «Штуки». В дальнейшем пикировщики активно использовались против защитников военно-морской базы Хель. Атаки этого укрепленного порта продолжались до самого конца кампании. Один из участников налетов, капитан Блаттнер, вспоминал впоследствии:

«Через три минуты после получения приказа на атаку мы были уже в воздухе. Мы находились на высоте 7000 метров, когда пересекли линию побережья. Я вел свою эскадрилью по широкой дуге над морем, чтобы приблизиться к Хеле с востока со стороны солнца. Сквозь небольшие разрывы в облаках я мог видеть, как справа от нас 4-ю группу 1-й учебной эскадры, направлявшуюся к Гдыне, обстреливали зенитные орудия. Мы тоже приближались к своей цели. Мой бортрадист сообщил о разрывах зенитных снарядов на расстоянии 100–150 метров от нас. Все мысли о зенитках отошли на задний план, когда эскадрилья начала круто пикировать. Несмотря на кажущийся беспорядок, каждый самолет имел определенную цель. Недели наших тренировок не были потрачены впустую!»

На суше «Штуки» тоже действовали весьма эффективно. 2 сентября они добились крупного успеха, атаковав позиции поляков юго-восточнее Ченстохова. 40 машин из состава 2-й и 76-й эскадр внезапно атаковали подразделения польской пехотной дивизии, выгружавшиеся на станции Петрков, и нанесли им существенный ущерб. В дальнейшем пикировщики эффективно поддерживали наступавшие сухопутные войска. После войны Динорт вспоминал о налете на мост через Вислу в районе Модлина: «Мы поднялись сквозь серые облака на высоту 1200 метров, где было более или менее чистое небо. Курс – северо-восток. Лобовое стекло заливало дождем. Видимость была не очень хорошая. Только случайные вспышки на земле и Висла, замеченная сквозь небольшие разрывы в облаках, позволили мне сориентироваться. Наконец я увидел под нами крепость Модлин и мосты через Вислу, которые выглядели как светлые полосы на темном фоне реки. Это наша цель. Момент настал. Переворот через крыло

и вниз! Самолет падает как камень, до земли 1400 метров, 1200 метров... Нажимаю на кнопку сброса, и бомба летит вниз. Я вывожу самолет из пике и выполняю обычный противозенитный маневр. Затем я смотрю назад. Штабное звено пикирует на мост. Справа позади них 1-я эскадрилья – темные тени на фоне светлых облаков. Одна бомба попадает точно в центр моста».

Немалую роль пикировщики сыграли в ходе сражения на Бзуре, которое началось 9 сентября с неожиданного для немцев контрнаступления польских войск. Срочно стянутые в район боев подразделения Люфтваффе, в том числе две трети участвовавших в Польской кампании пикировщиков, в условиях почти безраздельного господства в воздухе наносили полякам серьезный урон и затрудняли им наступательные действия. Пик активности «восемьдесят седьмых» пришелся на 16–17 сентября. Как писал один из польских офицеров, «массированный налет на переправу у Витковице стал рекордным как по числу самолетов, так и по частоте атак. Каждое передвижение, любое скопление техники и людей, каждая подъездная дорога подвергались опустошительному обстрелу или бомбардировке. На земле разверзся ад. Мосты были разрушены, переправы разбиты, колонны, дожидавшиеся своей очереди на переправах, разметаны бомбами». Польские ВВС не могли оказать Люфтваффе сколько-нибудь значительного сопротивления. Пилоты «Штук» использовали в основном 50-килограммовые осколочные бомбы, особенно эффективные против живой силы, а также часто обстреливали вражеские подразделения с бреющего полета из пулеметов.

Самой крупной воздушной операцией Польской кампании стала бомбардировка Варшавы 15 сентября. Удары пикировщиков по польской столице, в которых принимали участие десятки самолетов, начались еще 9 сентября. В середине месяца состоялся крупнейший воздушный налет. Описания и трактовки этого события довольно противоречивы. Начнем с того, что некоторые исследователи (главным образом немецкие) вообще отрицают сам факт налета, говоря о том, что имели место лишь разрозненные атаки оборонительных сооружений польской столицы. Расходятся данные и относительно числа задействованных самолетов. По одним данным, в налете на Варшаву приняло участие около 400 самолетов, в том числе 240 Ju-87 – почти все машины этого типа, имевшиеся в двух воздушных флотах и сконцентрированные под командованием Рихтхофена. По другим сведениям, почти все атакующие самолеты были пикировщиками, а их общее число не превышало 180 машин.

Кессельринг, осуществлявший общее руководство этим налетом, после войны писал в своих воспоминаниях: «На моем участке фронта почти все оперативные перемещения польских сил неизбежно осуществлялись через Варшаву. Это определило нашу стратегию, состоявшую прежде всего в нанесении ударов по узловым транспортным магистралям и их пересечениям. Чтобы предотвратить разрушение города, я приказал применять для решения этой задачи исключительно бомбардировщики «Штука», способные осуществлять бомбометание с предельно малой высоты. Они должны были действовать под прикрытием истребителей. Было сброшено большое количество 1000-килограммовых бомб. Результаты бомбардировок железнодорожных узлов были удовлетворительными, однако на совесть выстроенные мосты устояли, продемонстрировав тем самым, что есть задачи, которые с помощью авиаударов решить невозможно. К сожалению, мы усвоили этот урок лишь в последние годы войны». Тем самым фельдмаршал пытался отвести от себя обвинение в том, что бомбежка Варшавы стала первым актом гитлеровского «воздушного террора».

На самом деле это описание не вполне соответствует действительности. Одной из приоритетных целей налета на Варшаву было выведение из строя объектов транспортной инфраструктуры, а также оборонительных сооружений – поляки собирались отстаивать Варшаву, превратив ее в крепость, и немцам приходилось считаться с весьма нежелательной перспективой затяжных боев за город. Именно поэтому пришлось применять для ударов пикировщики – для ковровых бомбардировок, учитывая масштабы города, у Люфтваффе было попросту недостаточно сил.

Но одними военными объектами никто изначально ограничиваться не собирался. Вместе со «Штуками» в налетах принимали участие средние бомбардировщики, сбрасывавшие зажигательные бомбы с горизонтального полета. В результате весьма значительный ущерб был причинен и жилым массивам, в первую очередь еврейского квартала. Совершенно очевидно, что командиры Люфтваффе ставили перед собой задачу психологического воздействия на население польской столицы и особенно в средствах не стеснялись.

Между тем удары по Варшаве (а за налетом 15 сентября последовали новые бомбардировки, продолжавшиеся вплоть до капитуляции польской столицы 27-го числа того же месяца) вовсе не были легкой прогулкой для пикировщиков. Зенитные орудия оказывали им весьма жаркий прием. Кессельринг, лично посетивший аэродромы базирования пикировщиков после налета на Варшаву, чтобы побеседовать с пилотами, изумлялся тому, какие повреждения получали Ju-87 – и тем не менее были способны благополучно дотянуть до базы. Множество пробоин, наполовину сорванная обшивка плоскостей и фюзеляжа были отнюдь не редкой картиной. Налеты на Варшаву продемонстрировали высокую живучесть пикировщика – одна из главных причин, по которой эти самолеты смогли просуществовать на фронте до самого конца войны.

Последней крупной операцией «Юнкерсов» в этой кампании была бомбардировка Модлина 25 и 26 сентября. Польская кампания продлилась меньше месяца – 27 сентября Польша капитулировала; Германия одержала первую победу во Второй мировой войне. Значительный вклад в эту победу внесли пикировщики. Впрочем, их значение нельзя преувеличивать; «Штуки» не были каким-то «чудо-оружием», способным в одиночку решать исход сражений. Они были лишь одним из весьма эффективных инструментов, которыми располагало германское командование. И, как всякий инструмент, могли хорошо звучать только в хорошем оркестре.

Однако именно с этого момента пикировщики попадают в фокус внимания пропаганды – как германской, так и западных союзников. По обе стороны линии фронта нужен был простой, наглядный и убедительный символ быстрой германской победы. На эту роль прекрасно подходил беспощадно точный пикировщик, появлявшийся всегда в нужный момент и с леденящим душу воем отыскивавший своих жертв. Кинохроника бомбардировки Варшавы разошлась по всему миру, сделав «восемьдесят седьмой» «визитной карточкой» гитлеровских ВВС.

Тем временем командование Люфтваффе анализировало Польскую кампанию и извлекало из нее ценный опыт. Как писал впоследствии Кессельринг, «эта кампания продемонстрировала, что в том, что касается стратегических аспектов применения ВВС, мы находились на правильном пути. В то же время довольно многочисленные неудачи показали, что нам еще предстоит многое сделать, если мы намерены воевать с более сильным противником. Сухопутным частям нужно было обеспечить постоянную и мощную воздушную поддержку. Это означало необходимость еще более тесной координации действий и еще более ярко выраженной непосредственной поддержки армейских частей со стороны боевых самолетов, в первую очередь бомбардировщиков «Штука». Одним словом, центр тяжести применения пикирующих бомбардировщиков окончательно сместился в сторону поддержки сухопутных войск на поле боя. К ударам по крупным городам, как это было в случае с Варшавой, Ju-87 больше практически не привлекались.

Определенные изменения были внесены и в тактику пикировщиков. До войны считалось необходимым подходить к целям на высоте около 6 тысяч метров, теперь эта цифра была значительно уменьшена. Выяснилось, что эффективность огня с земли не столь высока, а эффективность применения «Штук» значительно повышается. Взаимодействие с наземными частями тоже следовало улучшить. В ходе Польской кампании оно оказалось далеко не беспроblemным. Как писал К. Беккер, «иногда бомбы падали на позиции своих войск. В стремлении перекрыть неприятелю все пути отступления на восток пикирующие бомбардировщики разнесли в пух и

прах мосты через Вислу под Гурой Кальварией, причем произошло это буквально перед носом у солдат 1-й танковой дивизии, передовые части которой как раз вышли на западный берег. Будь эти мосты целыми, мобильные части без промедления создали бы плацдарм на восточном берегу Вислы и смогли продолжить преследование отступающего противника». Гельмут Мальке после войны вспоминал: «Разумеется, при указании целей для атаки рядом с линией фронта или вообще вплотную к ней главная проблема заключалась в том, как сделать это эффективно. Средства решения этой проблемы в начале войны были откровенно плохими, но постепенно они улучшались. Прежде всего, штаб командира авиационной части и штаб армейского подразделения все время должны находиться как можно ближе. Прежде чем начнется наступление на земле, все имеющиеся «Штуки» проводили массированный налет, каждое подразделение против отдельной цели на ограниченном участке, где был намечен прорыв. Выбор цели часто основывался на данных фотосъемки. Бомбардировку следовало проводить точно в указанное время, чтобы войска могли начать атаку сразу после того, как последний самолет повернет домой. Этот аспект планирования и согласования действий был относительно простым. Таковы были исходные принципы, из которых развилось все последующее. Прежде всего, при переброске на новый аэродром требовалось организовать телефонную связь с вышестоящим штабом либо с «передовым пунктом управления» такого штаба. Процедура указания целей в каждом отдельном случае была своя. Она зависела от характера цели. Фиксированные объекты вроде мостов, железных дорог и тому подобного просто указывались на карте по квадратам, что нередко приводило к проблемам обнаружения и атаки. Другие неподвижные цели фотографировали самолеты-разведчики, но к экипажам пикировщиков эти снимки попадали очень редко, особенно когда цели находились далеко за линией фронта – аэродромы, гавани и прочее». Германская армия быстро училась на своих ошибках и устраняла недостатки, но отрицать наличие этих ошибок было бы совершенно неправильно.



Эскадрилья пикировщиков в полете

Потери пикировщиков в ходе Польской кампании составили 31 машину. 11 из них были уничтожены истребителями, 20 – огнем с земли. Эта цифра тоже весьма неоднозначно трактуется исследователями – одни считают эти потери в целом незначительными, делая вывод о высоких качествах «Штуки», другие расценивают их как весьма тяжелые. Сравнивая с потерями Люфтваффе в Польской кампании в целом, можно сделать вывод, что относительные потери пикировщиков были существенно ниже среднего уровня. К тому же необходимо учесть, что это был первый масштабный боевой опыт Люфтваффе – который, как известно, оплачивается достаточно тяжелыми потерями даже в условиях превосходства в воздухе.

После окончания Польской кампании «Штуки» получили несколько месяцев заслуженного отдыха. На Западном фронте в разгаре была «Странная война» – англичане и французы, не горя желанием наступать, пассивно отсиживались на своих позициях, позволяя немцам накапливать силы. Германское руководство использовало эту любезность противника в полной мере.

В декабре 1939 года начался выпуск новой модификации «Штуки» – В-2. В конструкцию самолета был внесен целый ряд небольших изменений, а мощность двигателя увеличилась до 1200 л.с. Параллельно продолжался выпуск модификации В-1. Этим «Штукам» предстояло принять участие в очередной крупной кампании – вторжении во Францию.

Глава 4

Инструмент блицкрига: Франция

Период с октября 1939 по апрель 1940 года вошел в историю Второй мировой под названием «Странная война». Странность заключалась в том, что активных боевых действий между Германией и западными союзниками практически не велось. Две армии предпочитали отсиживаться на своих позициях. Но если немцы при этом накапливали силы и ждали благоприятного момента, то вопрос о том, чего ждали их противники, до сих пор остается спорным.

В любом случае в апреле 1940 года затянувшаяся пауза была прервана. 9 апреля началась операция «Везерюбунг» – захват германскими войсками Дании и Норвегии. Пикирующие бомбардировщики принимали в наземной операции сравнительно небольшое участие – в группировке Люфтваффе, сконцентрированной для «Учений на Везере», насчитывалось лишь 40 «Штук» из состава 1-й эскадры (для сравнения – двухмоторных бомбардировщиков было в семь раз больше). Причиной, очевидно, являлась недостаточная дальность полета пикировщиков.

Тем не менее «Штуки» активно действовали с первого дня кампании. В 11 часов утра 9 апреля пикировщики поднялись с аэродрома Киль-Хольтенау, чтобы нанести удар по береговым укреплениям Осло. Они добились нескольких попаданий в крепости Оскарборг и Акерсхус, которые прикрывали вход в Осло-фиорд, однако оказались не в силах нанести им значительные повреждения. На следующий день 12 «Штук» перебазировались на захваченный аэродром Ставангер-Сола, откуда действовали в первую очередь против вражеских кораблей. Однако эта страница их биографии будет освещена в отдельной главе, поэтому здесь нет смысла рассматривать ее. Кроме того, они наносили удары по вражеским аэродромам и по Нарвику, который стал ключевым пунктом на завершающем этапе кампании, а также по высадившимся в северной и центральной Норвегии десантам англичан. Первую потерю группа понесла только 19 апреля. В любом случае вклад пикировщиков в успех «Везерюбунга» был достаточно скромным.

Гораздо более серьезным был вклад пикировщиков в победу вермахта во Франции. 10 мая 1940 года началось наступление германских войск на Западном фронте. Оно сопровождалось вторжением в Бельгию и Голландию, которые до этого момента сохраняли нейтралитет. В то, что германское наступление оказалось неожиданностью для них, поверить еще можно; поведение же французов, которые к тому моменту находились в состоянии войны с Третьим рейхом уже больше восьми месяцев, вообще с трудом поддается рациональному объяснению. В течение шести недель союзные войска были наголову разгромлены, а Франция вынуждена капитулировать.

Для операции на Западном фронте было сконцентрировано, по разным данным, от 320 до 400 пикировщиков Ju-87. Они в основном действовали в составе двух авиакорпусов – 2-го и 8-го. При этом в составе 2-го авиакорпуса находилась 2-я группа 2-й эскадры пикирующих бомбардировщиков и 4-я группа 1-й учебной эскадры, в составе 8-го авиакорпуса – остальные группы 1-й, 2-й и 77-й эскадр пикирующих бомбардировщиков. Основной задачей «Штук» по-прежнему считались удары по целям в ближайшем тылу противника, поддержка войск на поле боя была на втором месте. Тем не менее реальность, как и в Польше, достаточно быстро внесла свои коррективы.

Одной из первых операций, в которых пикировщики приняли активное участие, стал захват форта Эбен-Эмаэль. Эта крепость, сооруженная по последнему слову военной техники, защищала мосты через канал Альберта, которые были необходимы для успешного наступления 6-й германской армии. Форт считался неприступным и мог на длительное время

задержать продвижение частей вермахта. Об операции «Гранит» – высадке на крыше форта небольшой группы немецких десантников под командованием лейтенанта Витцига, которой в течение нескольких часов удалось справиться с гарнизоном форта, имевшим 15-кратное численное превосходство, – написано очень много. Меньше говорится о том, что группу Витцига самым активным образом поддерживали пикирующие бомбардировщики. Именно Ju-87 из 2-й эскадры не позволили бельгийцам контратаковать немецких десантников, придя на помощь гарнизону форта. Кроме того, они наносили удары по сооружениям форта, а также по предполагаемому командному пункту, откуда мог быть дан сигнал о подрыве мостов.

«Штуки» наносили удары и по другим объектам, прикрывавшим переправы через водные преграды, например через Маас. При этом широко использовался полученный в Польше опыт. Основными мишенями становились командные центры, предмостные укрепления и позиции зенитной артиллерии, которые могли помешать высадке десантников. В условиях Бельгии и Голландии с их обилием естественных и искусственных водных преград захват переправ становился задачей номер один. Потери при этом были достаточно тяжелыми – за первый день операции Люфтваффе лишились 12 «Штук».

Вечером 10 мая пикировщики из 2-й и 77-й эскадр совершили массированный налет на Антверпен. Основными целями стали корабли и портовые сооружения. Борьба с кораблями стала одной из приоритетных для пикировщиков задач с первого дня вторжения. В частности, в момент высадки воздушного десанта на стратегически важном острове Валхерен в устье Шельды голландский эсминец «Ян ван Гален» попытался помешать им. Несмотря на то что зенитная артиллерия корабля была довольно внушительной для начала войны и насчитывала девять стволов различных калибров, это не спасло эсминец. Вскоре после начала обстрела он был атакован 32 пикирующими бомбардировщиками и после нескольких попаданий затонул. Аналогичная судьба постигла 14 мая канонерскую лодку «Йохан Мориц ван Нассау», которая попыталась уничтожить немецкую батарею в районе Корнвердзанда. Одновременно Ju-87 наносили удары по портовым сооружениям Антверпена.

В дальнейшем «Штуки» не раз наносили болезненные удары британскому флоту, занимавшемуся эвакуацией из Голландии королевской семьи и правительства. 15 мая пикировщикам удалось добиться попаданий в эскадренный миноносец «Вэлентайн», пытавшийся прикрыть своим огнем паром на Шельде. Тяжело поврежденный корабль вынужден был выброситься на мель в устье Шельды. В течение следующих двух дней получили повреждения от бомб еще два эсминца – «Винчестер» и «Вестминстер». 19 мая «Уитли» был поврежден настолько сильно, что вынужден был выброситься на мель между Ньюпортом и Остенде.

Тем временем основные события кампании разворачивались на фронте группы армий «А» в Северной Франции. Здесь были сосредоточены основные танковые и моторизованные силы вермахта. С воздуха наступление поддерживал 3-й воздушный флот в составе 2-го и 8-го авиакорпусов. Бронированный нож должен был рассечь на две половинки фронт западных союзников. Танковые корпуса Гудериана и Рейнгардта вечером 12 мая выходят к реке Маас у Седана – месту, где была окружена и разгромлена французская армия в сравнительно недалеком 1870 году. На следующий день, несмотря на отчаянное сопротивление французов, началась переправа через реку. Танкистов активнейшим образом поддерживали с воздуха пикирующие бомбардировщики. «Штуки» безостановочно наносили удары по позициям противника. Только в районе Доншери подразделения пикировщиков, в первую очередь 77-я эскадра, совершили за 13 мая около 200 вылетов. 1-я эскадра в это время помогала танкистам захватить плацдарм в районе Динана. Ju-87 вновь оптимальным образом проявили себя в роли «летающей артиллерии», хорошо приспособленной для непосредственной поддержки наступающих войск.

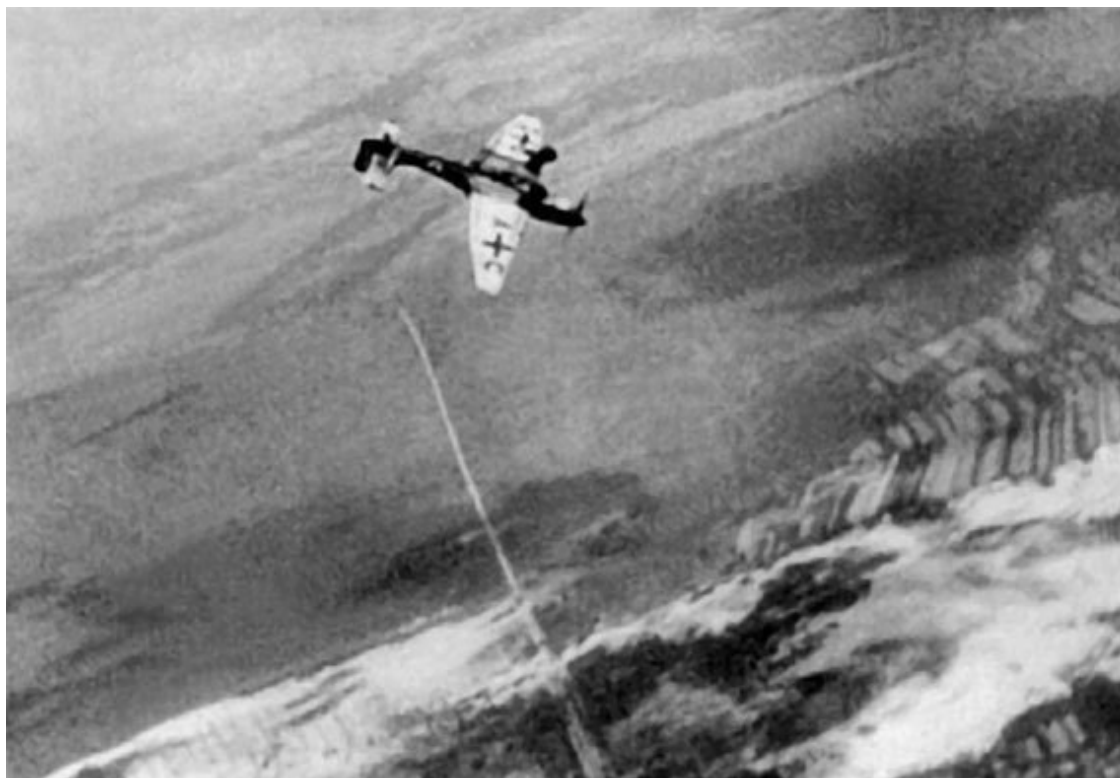
Участник этих боев Фридрих Ланг вспоминал: «11 мая мы вылетели в район Тирлемонта, чтобы атаковать различные цели. Неожиданно нас атаковали вражеские истребители. Я сбро-

сил бомбы и осматриваю небо. Прямо передо мной в 200 метрах в плотном строю восемь «Харрикейнов». К счастью, я был позади них, и они не увидели меня. Затем я ушел в облака. В этом вылете мы понесли первые потери, были первые убитые, раненые и пропавшие без вести». В бою с вражескими истребителями в этом районе 11 мая было потеряно 6 «Штук».

К этому моменту уже достаточно хорошо было отлажено взаимодействие между наземными частями и ударной авиацией, так что в большинстве случаев пикировщики появлялись над полем боя по первому требованию танковых командиров и эффективно поддерживали их наступление. «Стоило авиаразведке или армейским частям выявить действительный или потенциальный очаг сопротивления, который мог бы вызвать задержку, как по ним наносились сосредоточенные удары с воздуха (в день машины могли совершать до девяти вылетов), парализовавшие действия британских и французских войск даже сильнее, чем того ожидали сами немцы», – говорится об этом в послевоенной британской истории Люфтваффе.

Гельмут Мальке после войны вспоминал: «Наши операции во Франции проводились против целей за линией, на которую могли выйти наши войска к тому времени, когда там появлялись бомбардировщики. Нашими целями становились вражеские резервы, мосты и тому подобное. Если наши авангарды останавливались, встретив вражеское сопротивление, которое не могли сломить собственными силами, передовые части сообщали об этом командованию. В этом случае штаб группы или эскадры пикировщиков получал указание и направлял туда наши «Штуки». Практиковалось описание цели по телефону с использованием карты. Разумеется, это было связано с неизбежными задержками и было неприемлемо при стремительном развитии операции. Поэтому, начиная с Франции, была создана специальная система. УКВ-станции, такие же, какие имелись на Ju-87, были установлены на танках, участвующих в наступлении. Радисты Люфтваффе находились на этих танках и участвовали в боях, держась как можно ближе к командиру танковой части. Там, где работала эта схема, в воздухе находились пикировщики, поддерживающие связь с танками. Они получали целеуказания по радио. Кроме того, наземные войска использовали разноцветные ракеты для этой же цели. Начиная с Франции, была установлена радиосвязь (вдобавок к телефонной) между штабами авиационных соединений и штабами подчиненных им эскадр и групп. Были сформированы специальные группы связи, состоящие из личного состава Люфтваффе, приданные армейским дивизиям, корпусам и армиям. Теперь телефонная сеть авиационных частей охватывала буквально все подразделения, и задержки при указании целей и задач были сведены к минимуму».

Герберт Мейсон так описывал действия «Штук» в районе Седана 13 мая: «На смену средним бомбардировщикам прилетели пикирующие Ю-87, атаки которых сопровождалась невыносимым воем сирен, некогда названных «иерихонскими трубами». Это были самолеты 8-го авиакорпуса Рихтхофена, специально предназначенные для уничтожения оборонительных сооружений противника. (...) Бомбардировка Седана продолжалась до трех часов дня. При этом огня с земли по немецким самолетам почти не велось – первыми же заходами пикирующие бомбардировщики вывели из строя большую часть французских зенитных орудий. Генерал Эдуард Рюби, войска которого пострадали больше остальных, вспоминал: «После пяти часов кошмара нервы солдат не выдерживали. Они лежали, прижавшись к земле, неспособные сопротивляться». Психологическое воздействие пикировщиков на солдат противника действительно трудно переоценить. Казалось, что «Штуки» вездесущи и непобедимы, тем более что чаще всего они появлялись над полем боя, когда там не было вражеских истребителей. Это создавало у французских солдат ощущение, что они брошены на произвол судьбы. Полностью оправдала себя установка знаменитых сирен – правда, по свидетельствам пилотов, многие экипажи отключали их, поскольку душераздирающий вой действовал на нервы не только противнику, но и самим летчикам. В течение 13 мая немцы потеряли 11 «Штук», при этом погиб командир 77-й эскадры пикирующих бомбардировщиков Гюнтер Шварцкопф.



«Штука» пикирует на цель в районе Седана (1940 год)

16 мая 4-я танковая дивизия французов, которой командовал прославленный впоследствии генерал Шарль де Голль, атаковала фланг наступающих немецких частей в районе Монкорне. На первом этапе французским танкистам удалось добиться определенных успехов, поскольку им противостояло лишь слабое фланговое охранение 19-го армейского (танкового) корпуса. Здесь особенно пригодилась «летающая артиллерия», гораздо более мобильная, чем любые наземные войска. Удары пикировщиков стали одним из важных факторов, приведших к провалу французской контратаки. 18 мая Ju-87 из 2-й эскадры пикирующих бомбардировщиков бомбили железнодорожные составы с войсками в Суассоне.

В эти дни авиация стремилась поспевать за молниеносно наступающими танками. К счастью для немцев, развитая аэродромная сеть в Северной Франции позволяла им это делать. Перебазирование пикировщиков происходило практически ежедневно. В соответствии с отработанными еще до войны методиками, аэродромный персонал, горючее и боеприпасы удавалось перебрасывать так же быстро – с применением транспортной авиации. Однако к двадцатым числам мая авиация начала отставать от сухопутных войск, и самолетам часто приходилось действовать на пределе дальности.

Спустя десять дней после начала кампании танковые и моторизованные части группы армий «А», вырвавшись далеко вперед, фактически рассекают не только фронт, но и глубокий тыл противника. Слишком поздно поняв, в какую ловушку они попали, англо-французские силы, рванувшиеся в Бельгию навстречу группе армий «В», начинают отступать. Пути обеих группировок – немецкой и союзной – должны пересечься на побережье Ла-Манша, в Дюнкерке. Если немцы выйдут к проливу – бельгийская группировка союзников окажется отрезанной и будет уничтожена. Этот выход состоялся 20 мая. Теперь союзникам оставалось только одно – провести эвакуацию морем. А немцам соответственно – вынудить их к сдаче до того, как они успеют погрузиться на корабли.

Заветная цель уже маячит перед Гудерианом, командиром идущего на острие прорыва 19-го корпуса. Как вдруг 24 мая поступает категорический приказ Гитлера: остановить наступ-

ление. «Мы лишились дара речи», – пишет Гудериан в своих «Воспоминаниях солдата». В итоге немецкие танкисты вынуждены были безучастно наблюдать, как более 300 тысяч английских и почти 30 тысяч французских солдат переправились через Ла-Манш и оказались в безопасности. Впоследствии только ленивый не бросит в Гитлера камень по этому поводу, обвиняя его в том, что он упустил верную победу.

В чем же дело? Где искать причину столь абсурдного приказа? Обычно таких причин называют три. Первая заключается в том, что Гитлер якобы не хотел наносить английским войскам решающее поражение, рассчитывая, что это поможет ему заключить мир с Британией в скором будущем. Надежды на такой мир действительно у фюрера имелись – совсем скоро, в июле, он обратится к английским лидерам с предложением решить конфликт полюбовно. Другое дело, что успехом это не увенчается. Вполне возможно, что Гитлер на самом деле попытался действовать в духе Бисмарка, который в 1866 году удержал военных от нанесения Австрии решительного поражения, чтобы не закрывать дорогу для сотрудничества с Веной в среднесрочной перспективе. Однако Гитлер не мог не понимать, что потеря армии является гораздо более серьезным стимулом к миру, чем ее чудесное спасение.

Вторая версия – Гитлер положился на заверения Геринга, который утверждал, что сможет разгромить англичан силами Люфтваффе. Варлимонт в своих воспоминаниях пишет об этом так:

«23 мая к концу дня Геринг сидел за тяжелым дубовым столом около своего вагона вместе со своим начальником штаба (генералом Ешоннеком) и начальником связи, когда пришли новости о том, что во Фландрии противник почти окружен. Он моментально среагировал. Ударив своим огромным кулаком по столу, он воскликнул: «Это отличный шанс для Люфтваффе. Я должен немедленно переговорить с Гитлером. Свяжите меня с ним». В последовавшей затем телефонной беседе он всячески убеждал Гитлера, что это уникальная возможность для его авиации. Если Гитлер прикажет, чтобы эту операцию возложили только на Люфтваффе, он дает безусловную гарантию, что уничтожит остатки противника; все, что ему нужно, – это свободный доступ; другими словами, танки надо увести на достаточное расстояние от западного края котла, чтобы обезопасить их от наших бомб. Гитлер оказался столь же проворен, как и Геринг, утвердив этот план без дальнейших обсуждений».

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.