

СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ
ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА

Дмитрий Дегтев, Дмитрий Зубов

ПРЕРВАНЫЙ ПОЛЕТ «ЭДЕЛЬВЕЙСА»



ЛЮФТВАФФЕ В НАСТУПЛЕНИИ НА КАВКАЗ

1942

**Дмитрий Владимирович Зубов
Дмитрий Михайлович Дёгтев
Прерванный полет «Эдельвейса».
Люфтваффе в наступлении на Кавказ. 1942 г.
Серия «Военная авиация XX века»**

Издательский текст

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=6705539

Прерванный полет «Эдельвейса». Люфтваффе в наступлении на Кавказ. 1942 г.:

Центрполиграф; М.; 2014

ISBN 978-5-227-04956-8

Аннотация

16 апреля 1942 года генерал Э. фон Манштейн доложил Гитлеру план операции по разгрому советских войск на Керченском полуострове под названием «Охота на дроф». Тот одобрил все, за исключением предстоящей роли люфтваффе. Фюрер считал, что именно авиации, как и прежде, предстоит сыграть решающую роль в наступлении в Крыму, а затем – и в задуманном им решающем броске на Кавказ. Поэтому на следующий день он объявил, что посылает в Крым командира VIII авиакорпуса барона В. фон Рихтхофена, которого считал своим лучшим специалистом. «Вы единственный человек, который сможет выполнить эту работу», – напутствовал последнего Гитлер. И уже вскоре на советские войска Крымского фронта и корабли Черноморского флота обрушились невиданные по своей мощи удары германских бомбардировщиков. Практически уничтожив советские войска в Крыму и стерев с лица земли Севастополь, Рихтхофен возглавил 4-й воздушный флот, на тот момент самый мощный в составе люфтваффе. «У меня впечатление, что все пойдет гладко», – записал он в дневнике 28 июня 1942 г., в день начала операции «Блау».

На основе многочисленных архивных документов, воспоминаний и рапортов летчиков, а также ранее не публиковавшихся отечественных источников и мемуаров в книге рассказано о неизвестных эпизодах битвы за Крым, Воронеж, Сталинград и Кавказ, впервые приведены подробности боевых действий на Каспийском море. Авторы дают ответ на вопрос, почему «лучший специалист» Гитлера, уничтоживший десятки городов и поселков, так и не смог выполнить приказ фюрера и в итоге оказался «у разбитого корыта».

Содержание

Предисловие	4
Часть первая	7
Глава 1	7
«Впервые за войну мы испытывали в полной мере чувство победы»	7
Помощь от Лёра	13
Глава 2	15
«Иван может стрелять очень хорошо!»	15
«Светлый великан» против Туапсе	22
Манштейн над Новороссийском	27
Глава 3	32
Фюрер выбирает бомбы	32
Не «красный барон»	34
Появляются «летающие танки»	37
Конец ознакомительного фрагмента.	39

Дмитрий Михайлович Дегтев, Дмитрий Владимирович Зубов Прерванный полет «Эдельвейса». Люфтваффе в наступлении на Кавказ. 1942 г

Предисловие 1942

Когда в 1945 году вскоре после ареста представители союзников спросили Альберта Шпеера, в какой степени на немецкую военную стратегию повлияли экономические соображения, он ответил, что в случае с операцией «Барбаросса» потребность Третьего рейха в нефти конечно же была целью номер один. Уже во время первоначального обсуждения плана вторжения в Советский Союз Гитлер подчеркнул абсолютную необходимость захвата ключевых нефтяных месторождений, особенно в Кавказском регионе. Во время совещания в Бергхофе 31 июля 1940 года фюрер сказал своим военным, что намерен разрушить Россию «одним ударом». После уничтожения Красной армии вермахт должен будет захватить нефтяные поля Баку, которые в тот момент являлись одними из самых богатых в мире.

Однако операция «Барбаросса», несмотря на значительные успехи, так и не достигла своей цели. Линия фронта растянулась зимой 1941/42 года на 2500 километров, вследствие чего немецкие войска больше не имели возможности наступать сразу на нескольких направлениях. Поэтому при составлении плана летней кампании 1942 года главной целью был объявлен захват советской нефти. Вермахт должен был уничтожить основные силы советских войск между Донцом и Доном, затем стремительным броском захватить перевалы Кавказа и продвинуться до богатых нефтяных месторождений региона. 1 июня 1942 года, за четыре недели до начала операции «Блау», Гитлер заявил старшим офицерам группы армий «Юг»: *«Если я не получу нефть Майкопа и Грозного, то я вынужден буду положить конец этой войне».*

И в общем, фюрер был прав. Нефть с самого начала войны являлась ахиллесовой пятой вермахта и нацистского режима в целом. Еще в 1933 году, вскоре после прихода к власти, Гитлер узнал от немецких экономистов, что сильная зависимость страны от заморских поставок сырой нефти будет серьезной проблемой в случае войны. В это время Германия импортировала 85 процентов из ежегодно потребляемых 3 миллионов тонн, при этом основными поставщиками являлись США, Венесуэла и Иран. Собственная добыча нефти и производство синтетического горючего находились в зачаточном состоянии.

Гитлеровское правительство предприняло срочные шаги по развитию отрасли. Всесторонне поощрялось строительство новых скважин и расширение индустрии синтетического топлива. Германские компании получали субсидии для разведочного бурения, что привело к увеличению собственной добычи сырой нефти с 238 000 тонн в 1933 году до 1 миллиона тонн в 1940 году. Несмотря на высокую стоимость производства синтетического горючего (в четыре раза больше, чем из сырой нефти), правительство постоянно расширяло эту отрасль на протяжении 30-х годов. В результате годовой объем производства нефтепродуктов из угля вырос с менее чем 200 000 тонн в 1933 году до 2 300 000 тонн на начало войны в 1939 году.

Так называемый «четырёхлетний план» экономического развития рейха, утвержденный Германом Герингом, предусматривал увеличение добычи нефти с менее чем 2 миллионов тонн в 1936 году до 4 700 000 тонн в 1940 году, причем более половины должно было производиться синтетически. К 1944 году планировалось увеличить годовой объем до 11 миллионов тонн.

Однако, несмотря на интенсивные усилия, в 1938 году лишь около трети из 7 500 000 тонн потребленного Германией топлива было произведено на собственных нефтеперерабатывающих заводах и фабриках синтетического горючего. 451 000 тонн была поставлена из Румынии. Прекращение импорта нефти в связи с введением англо-французской военно-морской блокады в 1939 году нанесло серьезный удар по Третьему рейху. Однако потери удалось компенсировать за счет увеличения поставок из Румынии, а также нового поставщика – Советского Союза. В 1940 году от этих партнеров Германия получила более 1 миллиона тонн нефти. До июня 1941 года СССР успел поставить будущему лютому противнику еще 256 000 тонн!

Фактически Румыния была единственной страной, способной заменить значительную часть потерянных заморских поставщиков. В марте 1939 года она подписала экономический договор с Германией, а в мае следующего – специальный нефтяной пакт. С этого момента на долгие годы румыны стали главным поставщиком топлива для вермахта. Однако все это позволяло удовлетворять лишь минимальные потребности.

Быстрое завоевание Польши, Норвегии, Дании, Нидерландов и Франции привело лишь к незначительному увеличению скудных нефтяных запасов. Правда, и расход топлива оказался на удивление мизерным. Во время этих кампаний потреблялось относительно немного бензина, главным образом вследствие небольшого числа затяжных боев и преобладания в сухопутных войсках конных обозов. В 1940 году на все громкие победы было израсходовано всего 12 миллионов баррелей нефти. Это примерно столько, сколько Соединенные Штаты добывали за три дня! Во время воздушной битвы над Англией осенью 1940 года люфтваффе в основном использовали ранее захваченные во Франции 250 000 тонн авиационного топлива. На весну 1941 года, также прошедшую под знаком молниеносных боевых операций, бензина также хватило без проблем.

Что такое настоящий «расход топлива», немцы впервые узнали уже во время операции «Барбаросса». И неудивительно! Впервые в наступлении участвовало одновременно 3 600 000 немецких и союзных солдат, 600 000 транспортных средств, 3600 танков и более 2700 самолетов. Еще в марте 1941 года начальник управления военной экономики и вооружений генерал Георг Томас предупредил Геринга и Кейтеля, что резервные запасы топлива будут исчерпаны в конце октября. Он же указал на то, что без быстрейшего захвата Майкопа и Грозного обеспечить потребности вермахта топливом не получится. Томас предположил, что, если нефтяные вышки будут взорваны отступающим противником, потребуется еще два месяца для возобновления добычи.

В мае 1941 года Гитлер приказал значительно сократить расход бензина повсюду, кроме районов военных операций. Но, несмотря на экономию, вскоре после начала кампании на Востоке Германия все равно стала испытывать значительные трудности с топливом. Трофейный советский бензин оказался совершенно негодным для применения из-за низкого октанового числа. Он мог использоваться только после добавления в него бензола в сложных установках, построенных специально для выполнения этой задачи.

Попутно немцы продолжали буквально «доить» румынского союзника. Поставки нефти рейху увеличились со 150 800 тонн в июне до 361 600 тонн в августе, однако этот рост был возможен лишь благодаря тому, что союзники отдали немцам почти всю нефть, предназначенную для собственного внутреннего потребления. Уже в октябре объем поставок снизился до 222 800 тонн, а в следующем месяце – до 213 000 тонн. К тому же германские парт-

неры стали еще и задерживать деньги за отгруженное сырье. В результате в декабре в рейх поступило лишь 104 000 тонн, а к февралю 1942 года и вовсе поставки упали до 73 000 тонн.

В конце августа Томас составил доклад Главному командованию вермахта, в котором сообщил, что дефицит топлива в полосе групп армий «Центр» и особенно «Юг» уже достиг критических масштабов, затруднив наступательные операции.

К середине ноября, в разгар решающих сражений, дефицит бензина достиг 32 000 тонн, а дизельного топлива 25 000 тонн. Из-за этого немцам пришлось значительно сократить действия военно-морского флота и авиации, попутно снизив поставки мазута итальянскому флоту. Нет никаких сомнений в том, что именно нехватка топлива стала одной из основных причин провала немецкого наступления в конце 1941 года.

Однако еще в середине ноября фюрер был настроен оптимистически. Как только 21 ноября III танковый корпус фон Макензена занял Ростов-на-Дону, он приказал 1-й танковой армии Эвальда фон Кляйста продолжать наступать на Майкоп, до которого «оставалось всего 300 километров», а 17-й армии немедленно продвигаться в направлении Сталинграда. Последний, как справедливо полагал фюрер, имел важнейшее стратегическое значение. Именно по Волге, а также проходящей вблизи нее железной дороге осуществлялась доставка кавказской нефти в центральные регионы СССР. Захват Нижней Волги позволял решить сразу две задачи: отрезать советские нефтеперегонные заводы от источников сырья, а затем захватить это самое сырье. Однако дальнейшие события перечеркнули все эти планы.

Поэтому было совершенно неудивительно, что уже тогда Гитлер провозгласил своей ближайшей стратегической целью выход к Волге и скорейший захват нефтяных месторождений Кавказа.

Операция «Барбаросса» при всех ее недостатках была задумана в основном в соответствии с учением знаменитого немецкого теоретика Карла фон Клаузевица. Последний считал, что целью кампании является разгром вооруженных сил противника, захват же экономических и политических целей должен стоять на втором плане. Фюрер читал Клаузевица и хорошо знал его учение. «Нет необходимости учить меня! – заявил он как-то Хайнцу Гудериану. – Я изучал Клаузевица и Мольтке и читал все документы Мольтке. Я разбираюсь в этом лучше, чем вы!»

Тем не менее неудачи под Москвой и Ростовом в ноябре-декабре 1941 года Гитлер списал на своих генералов, которые, по его мнению, как раз недооценивали экономические цели войны, а мыслили, мол, шаблонно, как в XIX веке. А тот факт, что советское наступление, несмотря на мороз и снег, удалось-таки остановить, считал доказательством своего полководческого гения и воли.

В 1942 году знаток Клаузевица и Мольтке решил полностью пренебречь их советами. Вместо того чтобы навязать главное сражение основным силам Красной армии, он решил фактически обойти их и стремительным броском захватить экономически важные районы. Да еще и привлечь к делу 25 второсортных союзнических дивизий, которым ставилась задача прикрывать фланги ударной группировки. Таким образом, основные принципы военной теории были отвергнуты.

Часть первая «МЕСТА ВСТРЕЧИ ИЗБЕЖАТЬ НЕЛЬЗЯ...»

Глава 1 ОГОНЬ ГОРИТ В БУХТЕ

«Впервые за войну мы испытывали в полной мере чувство победы»

В декабре 1941 года операция «Барбаросса» потерпела окончательный крах. А советские войска почти по всему фронту от Ленинграда до Ростова-на-Дону сами перешли в контрнаступление. У руководства страны и жителей невольно возникали ассоциации с Отечественной войной 1812 года, когда французская армия во главе с Наполеоном дошла до Москвы, а потом в течение нескольких месяцев бежала обратно к границе.

Не осталось без внимания и Черное море. Отступив из Крыма на Таманский полуостров, Красной армии тем не менее удалось удержать Севастополь, превратив его в мощную крепость, а Черноморский флот, несмотря на понесенные потери, по-прежнему представлял собой грозную силу. В конце года Сталин решил, что настал момент нанести контрудар и на этом направлении.

26 декабря 1941 года советские войска начали высадку десанта в районе Керчи, а через три дня в районе Феодосии. О том, в каких условиях проходила высадка десанта, красочно рассказывает в своих воспоминаниях Борис Петров, служивший на Черноморском флоте сначала исполняющим обязанности штурмана Отряда легких сил, потом флагманским штурманом ОЛС и затем бригады крейсеров: *«С мостика «Красного Кавказа» я наблюдал за прорывом катеров в порт. Ночную тьму прорезали пулеметные и автоматные трассы, вспышки выстрелов катерных 45-мм орудий полуавтоматов. Но вел уже огонь и противник. Слышались взрывы снарядов и мин, похожие на звук рвущегося колленкора, только в тысячу крат усиленный...»*

Десант с головного катера захватил голову защитного мола, второй катер прочесал огнем все причалы, а затем высадил штурмовую группу на Широкий мол, обеспечивая подход к нему «Красного Кавказа».

Вслед за ними к причалу ринулись остальные катера, расчищая огнем путь штурмовым группам. Всего восемь минут ушло на высадку всех десантников. В небо взвились две зеленые ракеты – боны были открыты!»

После этого в Феодосийский порт направились эсминцы «Шаумян», «Незаможник», «Железняков» и тральщик «Щит». В 4.45 утра с рейда, перегружая войска на баркасы, начал высадку солдат и крейсер «Красный Крым», а также пришвартованный прямо к молу «Красный Кавказ». Немцы были застигнуты врасплох, и уже к 9.30 несколько тысяч человек вели бой за Феодосию. Когда крейсера отошли, к Широкому молу пришвартовались крупные транспорты «Кубань» и «Фабрициус».

А после обеда два крейсера и два оставшихся на рейде эсминца («Незаможник» ушел в Новороссийск вследствие полученных повреждений) открыли огонь по немецким войскам на окраинах города. И только после этого над Феодосией наконец появились 14 Ju-88А из

KG51 «Эдельвейс». Разделившись на группы по три– пять машин, они с пикирования атаковали корабли, ведущие огонь. Однако не добились ни одного попадания.

Обстановка на берегу была неясной, и для лучшей координации десанта и флота на берег на баркасе была отправлена группа из штаба Отряда легких сил. В ней был и Борис Петров, для которого высадка в Феодосии едва не закончилась трагически. Как только судно отвалило от борта крейсера «Красный Кавказ», началась новая бомбежка.

«Крейсер, дав полный ход, уклонился от бомб, одна из которых взорвалась настолько близко к нам, что столб воды обрушился на баркас, – писал Петров. – Заглох мотор, а «Красный Кавказ» был уже на горизонте. С трудом мы вычерпали воду и запустили мотор. К порту шли против ветра, и все в баркасе стали замерзать, так как на нас не было и сухой нитки. Когда приблизились к входу в порт, то увидели, что противник ведет по нему интенсивный артиллерийский огонь и несколько самолетов бомбят порт с малых высот. В воротах между молами вставляли фонтаны от разрывов снарядов. Кто-то пошутил: «Неужели нам такой почет?» Однако тут же выяснилось, что не нам. Из порта на полном ходу выскочили два сторожевых катера. Вслед за ними отвернул и наш баркас...

Один из бомбивших порт самолетов увязался за вышедшими в море катерами. Они встретили его дружным огнем из своих пушек и пулеметов. Фашист, видимо, решил с ними не связываться и отыгрался на нас. С высоты не больше 600 метров серия бомб легла очень точно – баркас уместился между разрывами двух соседних бомб. Его опять залило водой, борт пробили осколки. Так что теперь, помня о законе сообщающихся сосудов, не было смысла вычерпывать воду.

Баркас, однако, не тонул, потому что имел воздушные ящики. Мы стояли по пояс в ледяной воде. Мотор, конечно, заглох, и баркас дрейфовал по воле волн на юго-восток – в сторону открытого моря. А температура воздуха была минус 10 градусов, да еще дул холодный, порывистый ветер. Катера ушли, крейсеров не видно, близился вечер...»

Петрову и его спутникам очень повезло, что через некоторое время мимо дрейфующего баркаса случайно проплывал сторожевой катер, ранее удравший из порта¹.

Судьба Бориса Петрова была типичной для офицера сталинского ВМФ. С детства начитавшись книжек про морские сражения и кругосветные плавания и мечтавший о кораблях, в 1931 году он приехал в Ленинград и по комсомольской путевке поступил в Военно-морское училище им. М.В. Фрунзе. Курсанты не только изучали теорию, но и проходили практику в морских плаваниях на шхуне «Практика», учебных кораблях «Комсомолец» и «Ленинградсовет». Все это были еще добротные суда царской постройки, но все учившиеся на них мечтали когда-нибудь попасть на современный боевой крейсер или линкор.

В 1935 году после окончания училища 21-летний лейтенант Петров получил назначение на старый крейсер «Коминтерн». Корабль уже не мог воевать, но много плавал, участвовал в учениях и маневрах. Здесь, в походах по Черному морю, прошло становление Бориса Петрова как штурмана. Затем были служба во Владивостоке и кругосветные плавания. Затем Петров, имевший педагогические способности, некоторое время преподавал в военно-морском училище в Севастополе, а в 1940 году, наконец, был назначен флагманским штурманом Отряда легких сил.

Прибыв-таки в Феодосию и отогревшись, Борис Петров убедился, что большая часть города занята десантниками и можно начинать высадку подкреплений. В ночь на 30 декабря в порт прибыла новая группа транспортов с полками 236-й и 157-й стрелковых дивизий, а через сутки в Феодосии выгрузилась 63-я горнострелковая дивизия. В общей сложности с 26 по 31 декабря в Крым были доставлены 40 000 бойцов, 236 орудий и минометов, 43

¹ Петров Б.Ф. В боях и походах: Из воспоминаний военного моряка. Л.: Лениздат, 1988. С. 177–180.

танка, 330 автомашин, сотни тонн боеприпасов и военного снаряжения. *«Впервые за войну мы испытывали в полной мере чувство победы»*, – вспоминал один из краснофлотцев.

Между тем утром 31 декабря люфтваффе начали систематические налеты на гавань, в первую очередь атакуя портовые сооружения и суда. Первой жертвой «Юнкерсов» стал стоявший у причала пароход «Красногвардеец», перевозивший лошадей. *«Тяжело смотреть, когда гибнут люди, но также тяжело видеть и гибель беспомощных животных на горящем транспорте, – ужасался Борис Петров. – От взрыва бомбы в трюме несколько лошадей взлетели вверх и кусками мяса падали на причал и воду. Я вспомнил детство – табун резвящихся на пастбище коней. Как это было красиво!..»*

А на следующий день в Феодосийской бухте был потоплен крупный транспорт «Ташкент» водоизмещением 5552 тонны. Через несколько дней его судьбу разделил «Зырянин» (2593 тонны).

В районе Феодосии, расположенной в глубине огромной бухты, регулярно появлялись, сменяя друг друга, и крупные боевые корабли Черноморского флота. По немецким позициям вели огонь эсминцы, крейсера и даже линкор «Парижская коммуна». Так что целей для авиударов было предостаточно.

4 января 1942 года крейсер «Красный Кавказ» доставил в Феодосию бригаду ПВО: 12 зенитных орудий 52-К. Во время разгрузки в небе внезапно появились штурмовики Ju-87 из StG77. Условия для атаки были идеальными: в гавани длинный корабль не мог маневрировать, а в порту никакой противовоздушной обороны. В этих условиях пилоты «Штук» просто не могли промахнуться. Крейсер открыл интенсивный зенитный огонь из всех стволов, однако «лаптежники» с воем сирен упорно шли на цель и сбрасывали бомбы с высоты 400–500 метров. В результате сразу четыре бомбы взорвались около борта «Красного Кавказа». В кормовой части корабля образовались три огромные пробоины. Вода начала заливать внутренние помещения, и крейсер начал погружаться с дифферентом на корму. Однако корабль все же смог дать ход и выйти на рейд, но в этот момент в небе снова появились знакомые силуэты самолетов с изогнутыми крыльями. Сделав классический переворот, «Штуки» ринулись на цель. На этот раз одна из бомб взорвалась рядом с кормой. Корабль подбросило из воды, при этом оторвало правый винт и кронштейн левого гребного вала, погнуло и заклинило рулевое устройство. Затем «Красный Кавказ» глубоко осел в воду, а палуба до четвертой башни главного калибра скрылась в волнах.

При попытке дать полный ход обнаружилось, что один вал вращается с недопустимым биением, а другой пошел вразнос. Тем не менее крейсер смог уйти в открытое море и скрыться, благо стояла плохая погода и больше его никто не атаковал. Приняв около 1000 тонн воды, но все же оставшись на плаву, «Красный Кавказ» с трудом смог вернуться на базу.

Это был типичный представитель кораблей, доставшихся по наследству от царского флота. Крейсер был спущен на воду в 1916 году под именем «Адмирал Лазарев». При советской власти был достроен, модернизирован, а в 1932 году получил свое новое название. Имел водоизмещение 9000 тонн и развивал скорость 29,5 узла. Вооружение «Красного Кавказа» состояло из четырех 180-мм орудий главного калибра, 12 орудий калибра 100 мм, 16 зениток, 8 зенитных автоматов, 4 торпедных аппарата. Его родной собрат «Червона Украина» в это время уже лежал на дне в гавани Севастополя, а сам «Красный Кавказ» в марте отправится на ремонт в Потти, где и простоят до августа. Больше в боевых действиях корабль не участвовал. Таким образом, после 4 января в строю остался только один такой крейсер царской постройки – «Красный Крым».

Между тем, закрепившись на своих позициях, советские войска не торопились наступать. Во-первых, у многих командиров после 1941 года был панический страх перед немцами, они считали, что главное – удержать захваченное, а наступать пока рано. Во-вторых, было плохо налажено взаимодействие между частями и между командованием корпусов

и полков. Даже флотские отмечали, что в 44-й армии плохо знали обстановку, на картах неверно указывали положение войск, командиры действовали нерешительно, а приказы отдавали неуверенно².

А вот немцы не стали медлить. Оправившись от шока, командование 11-й армии и 4-го воздушного флота начало принимать меры.

Бомбардировочная эскадра KG27 «Бёльке» в самом начале нового года получила приказ незамедлительно начать минирование Феодосийского залива и Керченского пролива. Подразделение, как и большинство других, в это время не представляло собой единого целого, а базировалось на четырех разных аэродромах: 1-я эскадрилья – в Фокшанах (Румыния), 2-я и 3-я – в Кировограде, штаб эскадры и III./KG27 – в Херсоне, а вторая группа находилась на отдыхе и переформировании в Ганновере. Эта картина была типичной для люфтваффе зимы 1941/42 года, когда все боеспособные эскадрильи и авиагруппы использовались как пожарные команды на разных участках фронта.

Условия жизни авиаторов в зависимости от места базирования тоже сильно отличались. Лучше всех, по сути как на курорте, жила 1-я эскадрилья. *«Помимо столовых у нас были и другие развлечения, – вспоминал один из летчиков. – В казарме был небольшой бар, в котором несколько музыкантов пытались воспроизвести что-то вроде джаза. Были также небольшие, но уютные комнаты. Важной частью досуга был печально известный барак № 20, где в номерах жили «дамы», которые принимали слишком много гостей мужского пола, удовлетворявшие любые потребности, причем всех размеров, форм и темпераментов. Нам, летчикам, даже предоставлялись скидки. Все это было под контролем толстой «мамы», вероятно вышедшей на «пенсию» после активной «службы».*

В неплохих условиях жили и экипажи 3-й эскадрильи, базировавшиеся на аэродроме Кировоград-Норд. Ханс Райф, служивший штурманом, только что вернулся из трехнедельного отпуска и 3 января со своим новым пилотом выполнил первый вылет над Крымом: *«Я попал в экипаж к лейтенанту Харро Вооге, с которым я потом совершил почти 200 вылетов до осени 1942 года. Особенно зимой, когда эскадрилья порой состояла только из одной или максимум двух машин. Немного неоднозначные чувства охватывали меня во время нашего первого полета, моего 46-го вылета в район Феодосии. Мы атаковали советские войска на побережье, двигавшиеся по дороге из Камыш-Буруна к Феодосии. Я был впечатлен тем, как лейтенант Вооге очень внимательно и без ненужных рисков проделал весь маршрут. Позже я многократно видел, как он проводил дерзкие атаки и всегда полностью контролировал машину даже в критических ситуациях»³.*

Ну а в перерывах между вылетами Райф и Вооге провели несколько экскурсий по городу и окрестным деревням. *«Жители жили в соломенных мазанках, однажды мы были приглашены в квартиру, – вспоминал он. – Мы были удивлены уютом внутри этого дома. Убранство было очень ярким, очень чистым и аккуратным, даже несмотря на то, что все: кухня, спальня и гостиная – располагались в узком пространстве вокруг большой печки. На стенах висели многочисленные иконы и семейные фотографии. Окна были обрамлены белыми узкими занавесками с красочной вышивкой вместо штор. Наш разговор с жильцами состоял главным образом из взаимных дружественных улыбок, потому что никто не понимал языка. Зато я узнал, как по-русски «спасибо» и «до свидания».*

В Кировограде даже работали два кинотеатра. При этом большинство фильмов демонстрировалось на украинском языке, но были сеансы и со старыми немецкими фильмами, в частности комедия «Гасманн» с Хайнцем Рюхманном в главной роли.

² Петров Б.Ф. В боях и походах. С. 184–187.

³ Chronic Kampfgeschwader Nr. 27 Boelcke. Teil 3. 01.01.1942– 31.12.1942. Helios Verlag, Aachen, 2005. S. 16–17.

В ночь на 4 января «Хейнкели» 1-й и 3-й эскадрилий совершили первый вылет к Феодосии и Керчи, сбросив около портов мины ВМ1000. Полет проходил в условиях полнолуния, что облегчало ориентировку и обнаружение цели. Однако, поскольку летчики подразделения не имели опыта в минных постановках, не обошлось без накладок. В Феодосийском заливе часть боеприпасов взорвалась при падении на берег, а у Не-111 «1G+FK» над морем отказал один из двигателей, вследствие чего машине пришлось повернуть обратно.

Ну а в группе, летевшей к Керчи, вообще произошел вопиющий случай. На пути к цели под Не-111Н-6 «1G+EN» оберфельдфебеля Карла Розенброка по неизвестной причине взорвалась одна из мин. При этом сразу же, естественно, сдетонировала и вторая ВМ1000, и самолет попросту испарился. *«Взрыв был настолько мощным, что в воздухе несколько секунд стоял огненный шар белого цвета, – описывали произошедшее очевидцы. – Затем после исчезновения пламени долгое время над водой виднелся столб черного дыма».* В общем, первый блин прошел, так сказать, комом.

На следующую ночь операция была продолжена. Большая часть мин сбрасывалась возле Феодосии, и после второго налета на дне бухты находилось уже около 40 «адских машин».

Советская авиация оказывала значительную поддержку наземным войскам. Истребители вылетали из Севастополя, а как только аэродромы на Керченском полуострове были отбиты, туда также перелетела часть самолетов с Тамани. Это быстро почувствовали на себе и летчики KG27. 5 января в 2 километрах к северо-востоку от Саки советским истребителем был сбит «Хейнкель» из 9-й эскадрильи. При этом бортмеханик и бортстрелок погибли, а пилот и штурман сумели спастись с парашютами. Советские бомбардировщики, действовавшие с авиабаз вблизи Краснодара, также регулярно наносили удары по немецким войскам, городам и дорогам.

Немецкие донные мины были настоящей головной болью советских моряков. Всю войну и на всех морях и даже реках боялись не столько вражеских кораблей и налетов авиации, сколько зловещих «адских машин», залегающих на дне и поджидающих свою жертву. Конструкция и принцип действия мин долгое время были непонятны, а даже когда их удалось более-менее понять, жизнь легче не стала.

Большая часть донных мин оснащалась электромагнитным взрывателем. Вкратце принцип его действия был следующим. После падения на дно автоматически включался прибор, измерявший магнитное поле вокруг мины. После этого взрыватель переключался на боевое положение. Далее мина постоянно контролировала состояние магнитного поля и реагировала на его резкое изменение. Поэтому, когда над «адской машиной» проплывали деревянные баркасы или мелкие катера, она никак не реагировала. Когда же поблизости проходило крупное металлическое судно, это приводило к сильным колебаниям магнитного поля, что и приводило взрыватель в действие. Акустический взрыватель аналогичным образом работал на основе измерения частоты звука.

Параметры работы, а также кратность воздействия, на которую реагировала мина, устанавливались на аэродроме непосредственно перед подвеской к самолету.

Борис Петров с немецкими авиационными минами «встретился» еще в первый день войны в Севастополе. А 2 ноября 1941 года, находясь на крейсере «Ворошилов», он едва не стал их жертвой. Утром порт Новороссийска атаковали пикирующие бомбардировщики Ju-88А из KG51, добившиеся двух прямых попаданий в корму корабля. После этого крейсер, который не мог идти своим ходом, было решено вести в Потти на буксире у крейсера «Красный Кавказ».

«С наступлением темноты (правда, условной, потому что светила почти полная луна) буксиры отвели крейсер от причала и начали разворачивать на выход из порта, – вспоминал Петров. – В это время получили сигнал: «Группа самолетов противника с моря,

идет на базу». В Новороссийске сыграли воздушную тревогу. Через несколько минут начали рыскать по небу прожекторы НВО. Затем на юге, где-то в районе мыса Дооб или в бухте Кабардинка, зенитная батарея открыла огонь.

Когда буксиры подводили крейсер к выходным воротам, в районе цементного завода вспыхнуло пламя, раздался мощный взрыв; он был много сильнее, чем от авиабомбы. Взрывная волна достигла крейсера, и находившиеся на наружных боевых постах ощутили, как лицо обдало жаром. Затем сигнальщики обнаружили в луче прожектора опускавшийся парашют. Кто-то крикнул: «Воздушный десант!» Но сразу несколько человек разглядели в бинокли, что на парашюте опускается мина. Вначале казалось, что она приводнится на корме «Ворошилова», потом – упадет на корму, и командир даже отдал приказ открыть огонь по мине из кормовых аппаратов. Однако адмирал отменил эту команду, так как мина была уже над кораблем и ее быстро сносило ветром к носу.

Положение – хуже некуда! Корабль беспомощен – нос уже в воротах мола, ограждавшего порт Новороссийска. Буксиры медленно тянули крейсер, а на мостике смотрели – не зацепит ли мина мачты. Марков даже скомандовал носовому буксиру: «Не работать!», а кормовому: «Сдержатъ корабль от движения вперед!» Не знаю, кого как, а меня тогда прошиб холодный пот...

Кончилось тем, что мина упала в каких-нибудь ста метрах за воротами мола, чуть слева от фарватера. До этого на берегу прогремели еще два сильных взрыва, но теперь мы уже знали, что это рвутся мины, упавшие на сушу или на воду на очень мелкое место»⁴.

5 января в порту Феодосии подорвались на минах транспорты «Ногин» и «Александр Серов». Правда, второй, несмотря на полученные повреждения, остался на плаву. 8 января подорвался на мине эсминец «Способный». При этом погибло 20 матросов и 84 пехотинца. 9 января уже в результате авиаударов «Хейнкелей» KG27 и I./KG 100 на выходе из гавани были потоплены транспорты «Чатырдаг» и «Спартаковец», оба водоизмещением около 900 тонн.

Эти потери были очень серьезными для Черноморского флота. В начале войны в его распоряжении имелось около 110 судов водоизмещением свыше 500 тонн, то есть годных для морских перевозок. До конца 1941 года было потеряно 23 единицы, еще 26 были выведены из строя. Поэтому к началу следующего года в строю находилось уже не более 60 транспортных судов и танкеров, в том числе 50 в пригодном для плавания состоянии. И только за пять дней, с 5 по 9 января, это число сократилось до 44.

7 и 9 января «Юнкерсы» KG51 совершили два налета на Новороссийск – главную базу снабжения советских плацдармов на Керченском полуострове. В первом случае две фугасные бомбы упали в центре города рядом с очередями, стоявшими у магазинов. Было убито 12 человек, 21 получил ранения. Разрушены жилой дом и торговое здание. Во время второго авиаудара немцам удалось уничтожить амбары элеватора и автобусную остановку.

Иногда подразделения, задействованные в Крыму, использовались и на других участках фронта. Так, утром 11 января экипажи 2-й эскадрильи в Херсоне находились в боевой готовности в ожидании приказа на вылет против морских целей. Однако старт так и не состоялся из-за неблагоприятных погодных условий над Черным морем. А в 12.00 поступил приказ провести «вооруженную разведку» в районе к юго-востоку от Курска. Данный вид заданий означал, что бомбардировщики должны прибыть в определенный район, после чего вести там поиск противника и при случае атаковать его. После длительного полета «Хейнкели» смогли обнаружить большую колонну советских войск, после чего с малой высоты сбросили на нее бомбы и обстреляли из пулеметов. Кроме того, были получены ценные разведанные.

⁴ Петров Б.Ф. В боях и походах. С. 159.

На первый взгляд такой способ использования двухмоторных бомбардировщиков, по сути для булавочных уколов, может показаться необоснованным. Однако в действительности именно он позволял немцам с помощью ограниченных сил наносить множественные удары по противнику по всему огромному фронту. При этом ни один самолет ни дня не простаивал. Появляясь то тут, то там, то большими группами, то по 2–3 машины, люфтваффе оказывали посильную помощь своим обороняющимся частям и наносили в совокупности немалый вред наступающей Красной армии.

13 января «Хейнкели» из KG27 бомбили Севастополь, а на следующий день – Керчь. В первом случае бомбардировщики были атакованы восемью И-16, однако смогли легко оторваться от них. А вот в районе Керчи пропал без вести He-111 «1G+CR» фельдфебеля Ханса-Гюнтера Поля из 7-й эскадрильи⁵. Потоплен транспорт «Батайск».

Помощь от Лёра

Между тем действия Черноморского флота, осуществлявшего снабжение советских войск в Крыму и обстреливавшего побережье, также активность ВВС РККА вызывали большую озабоченность германского командования. Было ясно, что без массивной поддержки люфтваффе проблемы 11-й армии не решить.

В связи с этим 15 января в Сарабус прибыл командующий 4-м воздушным флотом генерал-oberst Александр Лёр. Там он встретился с Манштейном, войска которого только что перешли в контрнаступление в районе Феодосии. Ознакомившись на месте с обстановкой, Лёр пообещал оказать помощь. Вернувшись в штаб флота в Полтаву, он провел короткое совещание, по итогам которого было решено создать Специальный штаб «Крым» (Sonderstab Krim). Во главе его был поставлен 49-летний генерал Роберт фон Грайм, ранее командовавший V авиакорпусом.

В его распоряжение были переданы сразу несколько подразделений: 4-я эскадрилья дальней разведки Aufkl. Gr.122, Stab, и III./JG77 (истребители Vf-109), II. и III./StG77 (штурмовики Ju-87), III./KG27 «Бёлке» (бомбардировщики He-111H) и III./KG51 «Эдельвейс» (бомбардировщики Ju-88A-4), а также I./KG100 «Викинг», недавно вернувшаяся с отдыха и созданная на основе специализированной авиагруппы цельфиндеров KGr.100 «Викинг». Кроме того, Специальному штабу «Крым» было оперативно подчинено и недавно сформированное Авиационное командование «Зюд» (Fliegerfuhrer Sud), которое возглавлял оберет Вольфганг фон Вилд⁶. Оно координировало действия летающих лодок Bv-138 и гидросамолетов Ar-196⁷.

Силы и средства, собранные под руководством фон Грайма, выглядели значительными только на бумаге. В перечисленных подразделениях не хватало самолетов, а поставка боеприпасов и топлива, а также техническое обслуживание сталкивались с большими пробле-

⁵ Chronic Kampfgeschwader Nr. 27 Boelcke. S. 20.

⁶ Во время Первой мировой войны Вилд служил на Флоте Открытого моря, а потом в 1923 году перешел на службу в небольшой флот Веймарской республики. После прихода к власти нацистов Вилд был переведен в морскую авиацию люфтваффе. В 1939 году получил звание майора. Во время Польской кампании руководил береговой авиагруппой. С 1 апреля до осени 1941 года оберет Вилд возглавлял Авиационное командование «Остзее», которое во время операции «Барбаросса» вело разведку над Балтийским морем и осуществляло атаки советских кораблей и военно-морских баз Балтийского флота. С 22 июня по 31 августа авиагруппы и эскадрильи, подчиненные Вилду, потопили 3 эсминца, сторожевой корабль, 2 торпедных катера, одно вспомогательное судно и множество транспортов общим водоизмещением около 66 000 брт. Кульминацией боевой работы Авиационного командования «Остзее» стал разгром так называемого «Таллинского перехода» 28–29 августа 1941 года. В октябре Авиационное командование было расформировано, а подчиненные ему подразделения были отправлены на отдых в Германию. В декабре 1941 года Вольфганг Вилд возглавил Авиационное командование «Зюд».

⁷ Hayward Joel S.A. Stopped at Stalingrad: the Luftwaffe and Hitler's defeat in the East, 1942–1943. University Press of Kansas, 1998. P. 30.

мами из-за необычайно суровой зимы. Взлетно-посадочные полосы в Сарабусе, Херсоне и Николаеве приходилось постоянно очищать от снега и грязи. Запуск двигателей в большинстве случаев осуществлялся с помощью импровизированных обогревателей, часто сделанных из бочек из-под бензина. К ним были подведены длинные, гибкие трубы, которые направляли тепло на двигатели и рули. Для предохранения от замерзания стекол кабин были придуманы специальные деревянные коробки, которые попросту надевались на нос самолетов. Перед вылетом в специальное отверстие вставлялся шланг от печки. Топливо и гидравлические жидкости тоже нередко приходилось подогревать перед заливкой в системы самолета.

Условия жизни экипажей были не лучшими. В большинстве своем они проживали в плохо отапливаемых помещениях, постоянно страдая от снега и метелей. В результате летчики страдали не только от обморожения, но и от нервного истощения.

Впрочем, такое положение было характерно для всего Восточного фронта. По состоянию на 10 января 1942 года здесь насчитывался в общей сложности 1591 самолет всех типов, из которых только 633 (40 процентов) были пригодны к полетам.

Первой крупной операцией Специального штаба «Крым» стала поддержка наступления 11-й армии на Феодосию. «Мессершмитты» из JG77 вели бои с истребителями, а бомбардировщики и штурмовики атаковали скопления советских войск, артиллерийские батареи и взлетно-посадочные полосы. Кроме того, постоянным авиаударам стала подвергаться гавань Феодосии, другие порты на Черноморском и Азовском побережьях, а также пути снабжения через Керченский пролив.

Так, 16 января в 9.00 в Херсоне стартовали бомбардировщики III./KG27, а в 11.00 уже из Кировограда взлетели самолеты I./KG27. При этом первые атаковали порт Феодосии, а вторые – позиции советских войск вокруг него. Над целью по «Хейнкелям» велся сильный зенитный огонь, в результате которого He-111 «1G+FL» из 3-й эскадрильи получил повреждения, но сумел вернуться на базу с раненым бортмехаником, а вот унтер-офицеру Вальтеру Шаллесу из 9-й эскадрильи пришлось сажать свой «1G+AT» на брюхо недалеко от линии фронта⁸. 2-я эскадрилья бомбила прибрежную дорогу, с малой высоты сбрасывая на колонны советских войск осколочные бомбы. Советских истребителей в воздухе замечено не было, по «Хейнкелям» велся только артиллерийский и ружейный огонь.

Тем временем советский флот продолжал нести потери. На рассвете 16 января, покидая порт после ночной разгрузки, на донной mine подорвался и затонул пароход «Жан Жорес» водоизмещением 3972 тонны. Погибло 40 моряков.

17-го числа налеты на Феодосию продолжились. В частности, 5 He-111 из II./KG27 снова выступали в роли штурмовиков, с бреющего полета сбрасывая осколочные бомбы и ведя огонь из пулеметов. При этом ответным огнем с земли на одном из самолетов был тяжело ранен штурман лейтенант Лоренц.

В этот же день одиночный бомбардировщик фельдфебеля Хазелбаха из того же подразделения вел вооруженную разведку в районе юго-восточнее Курска. При этом «Хейнкель» не только собрал ценные разведданные для 6-й армии, но и периодически сбрасывал бомбы на обнаруженные советские войска и транспортные средства в нескольких населенных пунктах и в открытом поле. Следующие два дня самолеты KG27 бомбили железную дорогу, ведущую в Керчь, а также сам город.

Тем временем уже 18 января немцы снова заняли Феодосию. После этого войска Манштейна достигли Парпачского хребта, где советские войска успели создать сильную линию обороны. Для прорыва укреплений требовалась их непрерывная бомбардировка в течение многих дней.

⁸ Chronic Kampfgeschwader Nr. 27 Boelcke. S. 21–22.

Глава 2 ПАРПАЧСКОЕ СТОЯНИЕ

«Иван может стрелять очень хорошо!»

Однако как раз в это время в 400 километрах к северу возник новый кризис. Советские войска форсировали реку Северский Донец по обе стороны от города Изюма. Вскоре им удалось расширить захваченный плацдарм на 80 километров в глубину и на столько же по фронту.

В связи с этим генерал-oberст Лёр приказал сконцентрировать все имеющиеся самолеты против советского прорыва, в полосе действий 17-й армии. Командованию Специального штаба «Крым» пришлось временно передать полученные подразделения для выполнения этой задачи. I. и III./KG27 в течение месяца не появлялись над Черным морем, также полностью переключившись на район Изюма. А вернувшаяся из Германии II./KG27 майора Гюнцеля была переброшена на аэродром Коровье Село, где включилась в операцию по снабжению немецких войск, окруженных в районе Холма и Демянска.

В результате непрерывных бомбардировок люфтваффе наступление в районе Изюма было вскоре остановлено. Советские войска смогли вбить небольшой клин в немецкую оборону, однако дальше продвинуться не смогли. Зато в Крыму 51-й и 54-й армиям удалось прочно закрепиться на Парпаческом хребте. И бои здесь приняли позиционный характер.

Между тем Грайм принимал активные меры для улучшения авиационной инфраструктуры вверенного ему участка. Была постепенно налажена доставка топлива, боеприпасов, запасных частей и другого необходимого. Операциям над Крымом и Черным морем по-прежнему мешала плохая связь, нехватка наземного персонала и радиостанций. Кроме того, существующие аэродромы на Крымском полуострове не были приспособлены для крупномасштабных операций. Строительных материалов и оборудования не хватало также для строительства импровизированных взлетных полос. В результате бомбардировщикам приходилось действовать из Херсона и Николаева. Это приводило к увеличению полетного расстояния до цели и снижению бомбовой нагрузки. Ко всему прочему большую часть января и февраля во всем регионе стояла пасмурная погода и туманы, дополняемые сильными ветрами и метелями.

Многие из имевшихся подразделений не были надлежащим образом подготовлены для поставленных задач. К примеру, летчики I./KG100, ранее выполнявшие роль цельфиндеров, не имели навыков по сбросу донных мин и не умели атаковать корабли в открытом море. Из-за проблем с поставками не хватало подходящих бомб и взрывателей. Пилоты III./KG51 тоже были обучены тактике авиаударов по кораблям, но группе также не хватало бомб. К тому же ей приходилось действовать с неподготовленного и находящегося в плохом состоянии аэродрома Саки. В результате пикирующие бомбардировщики вынуждены были действовать только мелкими группами с большой периодичностью. Отсутствие специализированного навигационного оборудования и надлежащим образом оборудованных аэродромов с навигационными маяками, огнями, обозначавшими границы летного поля и т. д., также сорвало планы массированных ночных налетов на гавань Севастополя.

11 февраля по личному приказу рейхсмаршала Геринга Специальный штаб «Крым» был распущен. Подразделения, взятые из V авиакорпуса, вернулись в его подчинение. А два месяца спустя штаб корпуса стал ядром для формирования Авиационного командования «Ост», которое возглавил все тот же фон Грайм. За короткое время своего существования Специальный штаб «Крым» отчитался об уничтожении 67 самолетов, из которых 23 были