

СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ

ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА

Дмитрий Дегтев, Михаил Зефирков,
Дмитрий Зубов

ЧУДО-ОРУЖИЕ ЛЮФТВАФФЕ



БИТВА ИЗ БУДУЩЕГО

1945

Военная авиация XX века

Михаил Зефиров

**Чудо-оружие люфтваффе.
Битва из будущего**

«Центрполиграф»

2016

УДК 94(47).084.8
ББК 63.3(2)622

Зефирова М. В.

Чудо-оружие люфтваффе. Битва из будущего / М. В. Зефирова —
«Центрполиграф», 2016 — (Военная авиация XX века)

ISBN 978-5-227-06852-1

«Мое внимание было привлечено необычайной картиной: на большом самолете сидит сверху маленький самолет. Я в недоумении: как это один самолет сумел сесть на другой? Смотрю, что будет дальше. Эти два сцепившихся самолета стали пикировать прямо на нас. Вдруг верхний самолет взмывает в небеса, а нижний, большой, штопором летит вниз. Долетел до земли, и тут раздался взрыв такой силы, что у меня в глазах замелькали миллионы разноцветных блесков. Образовалась здоровенная воронка, мой дом мог бы войти в нее». Это впечатления одного из советских офицеров от применения немцами своего «чудо-оружия» в марте 1945 года. Так уж сложилось, что изданий, посвященных операциям советских, союзных и немецких военно-воздушных сил весной 1945 года, практически нет. Порой складывается впечатление, что после Курской битвы и «сталинских ударов» 1944 года немецкой авиации уже не существовало и описывать там попросту нечего. Между тем некоторые воздушные сражения последних месяцев войны не уступали по масштабам той же Курской дуге. А по количеству новой техники и необычных тактических приемов они даже превосходили бывшие битвы. Именно весной 1945 года, пытаясь оттянуть свой крах, нацистское руководство бросило в бой весь имевшийся у него арсенал новейшего оружия: реактивные самолеты, управляемые бомбы, ракеты «воздух – воздух» и др. В данной работе собраны и систематизированы имеющиеся сведения о наиболее значимых операциях нацистской авиации последнего этапа войны, начиная с 1 марта 1945 года. Особое внимание уделено ударным комплексам «Мистел».

УДК 94(47).084.8
ББК 63.3(2)622

ISBN 978-5-227-06852-1

© Зефиров М. В., 2016

© Центрполиграф, 2016

Содержание

Предисловие	7
Глава 1. В клещах	8
Глава 2. Битва за мосты	12
«Послышался странный, едва различимый звук»	13
Фазы Оберста Хелбига	19
«Переправы решат исход войны»	23
Конец ознакомительного фрагмента.	26

**Дмитрий Дёгтев, Михаил
Зефилов, Дмитрий Зубов
Чудо-оружие люфтваффе.
Битва из будущего**

© Дегтев Д. М., Зефилов М. В., Зубов Д. В., 2016

© «Центрполиграф», 2016

* * *

Предисловие

«Управляемыми авиабомбами был поражен ряд важных объектов... Реактивные истребители перехватили и сбили ракетами класса «воздух – воздух» самолет... Произведены пуски баллистических ракет по имеющему стратегическое значение... Реактивные бомбардировщики, используя систему «слепого» бомбометания, атаковали цели, скрытые плотной облачностью... Беспилотные самолеты, управляемые по радио, нанесли удары по...»

Что это? «Нарезка» из ежедневных и ставших уже привычными для рядовых обывателей новостей о действиях вооруженных сил крупных держав где-нибудь на Ближнем или Среднем Востоке в начале XXI века?

Нет. Это выдержки из хроники боев в Европе в марте – апреле 1945 г. К этому времени промышленность Третьего рейха добилась бесспорно выдающихся достижений в развитии реактивной авиации, двигателе- и ракетостроения, систем управления и наведения и т. д.

И вот теперь нацистское руководство, в безумном желании изменить уже предрешенный итог войны, возлагало последние надежды на ряд образцов «чудо-оружия», созданных немецкими учеными, конструкторами, инженерами и рабочими. В итоге боевые действия в небе над Германией стали представлять причудливую мозаику из фрагментов сражений уже отживавших свое технологий и элементов битв будущего.

Так сложилось, что изданий, целиком посвященных операциям советских, союзных и немецких военно-воздушных сил весной 1945 г., практически нет. Вообще, можно по пальцам одной руки сосчитать работы, подробно рассказывающие о войне в воздухе на завершающем этапе войны. Эти единичные книги вышли исключительно на Западе и потому недоступны большинству российских читателей. Большинство работ отечественных авторов посвящено преимущественно событиям начала Великой Отечественной войны, Сталинградской, Курской битвам, гораздо реже операциям 1944 г. Как будто после этого немецкой авиации уже не существовало и, соответственно, описывать там попросту нечего. Между тем некоторые воздушные сражения последних месяцев войны не уступали по масштабам той же Курской дуге. А по количеству новой техники и необычных тактических приемов даже превосходили былые битвы.

Данная работа представляет собой первую попытку собрать и систематизировать имеющиеся сведения о наиболее значимых операциях нацистской авиации последнего этапа войны начиная с 1 марта 1945 г. И только там, где это необходимо для понимания происходящего, дается описание событий, случившихся ранее.

Авторы выражают благодарность Николаю Николаевичу Баженову за предоставленные материалы и помощь, оказанную при подготовке отдельных глав данной работы.

Глава 1. В клещах

К марту 1945 г. вооруженная борьба на всех фронтах в результате успешных наступательных операций войск антигитлеровской коалиции была перенесена непосредственно на территорию Германии. Последняя, согласно военной терминологии, оказалась в клещах. На Восточном фронте части вермахта откатились к Одеру, оставив важные в военно-экономическом плане районы: Восточную Пруссию, Польшу и большую часть Венгрии. На Западе англо-американские войска, преодолев так называемую линию Зигфрида, вышли на Рейн, угрожая прорывом во внутренние районы Германии.

Сокращение территории самым непосредственным образом сказалось на военно-экономическом положении Третьего рейха. С мая 1944 по январь 1945 г. он лишился 15 % производственных мощностей. Продолжался катастрофический упадок уровня производства, вызванный массированными налетами союзной авиации. Производство основных видов сырья к февралю 1945 г. уменьшилось на две трети. К тому же к концу того же месяца Германия полностью лишилась возможности использовать сырьевые ресурсы ранее оккупированных ею стран, своих сателлитов, а также и нейтральных стран. Железнодорожный транспорт находился в стадии прогрессирующего паралича, что также препятствовало работе промышленности. Дезорганизация общей экономики не могла не отразиться на выпуске военной техники. Ее выпуск в марте 1945 г., по сравнению с июлем 1944 г., упал на 65 %.

Однако, несмотря на все трудности, Третий рейх еще обладал значительной мощностью, чего нельзя было сбрасывать со счетов. Под его контролем к весне 1945 г. еще оставались Норвегия, Дания, Голландия, Австрия и Северная Италия, большая часть территории Чехословакии, часть Венгрии и Югославии.

Чтобы восполнить потери в зимней кампании 1944/45 г., нацистское руководство приняло решение о призыве молодых людей 1927 г. рождения. Но этого оказалось недостаточно, и пришлось призывать в вермахт также и контингент 1928–1929 гг. рождения, то есть 16–17-летних юнцов. В результате огромного напряжения сил, тщательного «прочесывания» тылов и тотальной мобилизации удалось довести численность вооруженных сил до 9,42 млн человек, из них в люфтваффе – 15,9 %.

Вермахт по-прежнему сохранял боеспособность и мог вести оборону, а на отдельных участках и проводить контрудары и даже переходить в контрнаступление. Несмотря на огромные потери, понесенные на различных фронтах, на вооружении его частей имелись 110,1 тыс. орудий и минометов, до 13,2 тыс. танков и штурмовых орудий. Уменьшение контролируемой территории, как ни странно, имело и положительную сторону. Оно позволило немецкому командованию увеличить плотность войск на фронтах, быстрее осуществлять переброску резервов по внутренним операционным линиям.

К марту 1945 г. в люфтваффе остались только пять воздушных флотов. Три из них действовали на Восточном фронте:

- в зоне ответственности группы армий «Курляндия» – 1-й воздушный флот генерала Курта Пфлюгбейла. Его штаб располагался тогда в городе Хазепот – так немцы называли латвийский город Айзпуте;

- в зоне ответственности группы армий «Центр» – 6-й воздушный флот генерал-оберста Роберта фон Грайма. В то время его штаб размещался в городке Тройенбритцен, в 57 км юго-западнее Берлина;

- в зоне ответственности группы армий «Юг» – 4-й воздушный флот генерал-оберста Отто Десслоха, чей штаб находился в Пресбурге – немецкое название Братиславы, столицы Словакии.

Самым мощным среди них был 6-й воздушный флот, а самым слабым – 1-й воздушный флот, чьи соединения находились в отрезанной советскими войсками Курляндии.

Противовоздушную оборону Германии обеспечивал воздушный флот «Рейх» генерал-oberста Ханса-Юргена Штумпфа, со штабом в городке Квассель, в 74 км юго-восточнее Гамбурга.

Последний же по счету воздушный флот люфтваффе вообще не был боевым соединением. Штабу генерала Штефана Фролиха, командующему 10-м воздушным флотом, находившемуся в Берлине, были подчинены все учебные подразделения, включая зенитно-артиллерийские и парашютно-десантные.

Все соединения люфтваффе, действовавшие против союзников в Западной Европе, были объединены в авиационное командование «Запад» во главе с генерал-лейтенантом Йозефом Шмидтом. Его создали в конце сентября 1944 г. на базе расформированного 3-го воздушного флота, и в марте 1945 г. его штаб располагался в городке Дерн, в 4 км северо-восточнее Лимбурга-на-Лане.

Авиационные подразделения в Италии, Дании и Норвегии объединили в соответствующие территориальные командования. Должность их глав именовалась довольно витиеватого – «командующий генерал германских люфтваффе» (Kommandierende General der Deutschen Luftwaffe) в таком-то регионе. В Италии этот пост занимал генерал Максимилиан фон Поль, чей штаб располагался в местечке Мальчезине, на берегу озера Гарда, в 38 км северо-западнее Вероны. Силы люфтваффе в Дании возглавлял генерал-лейтенант Александр Холле, его командный пункт находился в Скандерборге, в 20 км юго-западнее города Орхус. И наконец, «командующим генералом» в Норвегии был генерал-лейтенант Эрнст-Аугуст Рот, чей штаб размещался в Осло.

Немецким пилотам, как и прежде, приходилось действовать в условиях подавляющего численного превосходства противника. Так, на 10 января 1945 г. в люфтваффе числились 4566 самолетов, в том числе 1462 дневных и 808 ночных истребителей, 613 дневных и 302 ночных штурмовика, 377 бомбардировщиков и торпедоносцев, 529 дальних и ближних разведчиков. К тому времени англо-американская авиация в Европе имела 16 700 самолетов, а ВВС Красной армии на советско-германском фронте – 14 700 самолетов. Таким образом, общее соотношение сил в воздухе было 6,9:1 в пользу антигитлеровской коалиции, и последующие месяцы оно продолжало только увеличиваться.

Изменение характера боевых действий на земле не могло не сказаться на удельном весе различных видов авиации. Из приведенных выше цифр видно, что бомбардировщики составляли теперь лишь немногим более 8 % от общей численности люфтваффе, а почти половину самолетов (49,7 %) – дневные и ночные истребители. К последним можно было прибавить еще и 13,4 % дневных штурмовиков – в большинстве своем FW-190A/F, которые также могли использоваться в качестве истребителей. Все это свидетельствовало о переходе немецкой авиации к стратегической обороне.

Упор на истребители был сделан и в производстве. Их выпуск, по данным рейхсминистра вооружений Альберта Шпеера, несмотря на многочисленные налеты союзных бомбардировщиков, неуклонно возрастал вплоть до января 1945 г. и достиг внушительных размеров – 2252 самолета в месяц. Однако, забегаая несколько вперед, можно сказать, что все впечатляющие достижения немецкой авиапромышленности оказались напрасными.

В результате быстрого наступления Красной армии в январе – феврале 1945 г. в Западной Польше и Силезии немцы потеряли ряд важных сборочных и авиаремонтных заводов, а также ряд предприятий по выпуску комплектующих. Среди них были заводы в городах Мариенбург (ныне Мальборк) и Зорау (Жары), на которых собирались около 25 % всех FW-190, ремонтные мастерские и заводы в Варшаве и Готенхафене (Гдыня), а также заводы по производству комплектующих в Бреслау (Вроцлав), Позене (Познань) и Кройцбурге (Ключборк).

К другим серьезным потерям можно также отнести базы снабжения люфтваффе в Бромберге (Быдгощ) и Лигнице (Легница). Там были утрачены огромные запасы различных материалов, а на базе в Лигнице вообще находился парк «Фокке-Вульфов», предназначенный для обеспечения нужд Восточного фронта. Правда, надо отметить, что, хотя потеря этих объектов и нанесла серьезный удар по программе производства и ремонта самолетов этого типа, немедленного влияния на численный состав групп, вооруженных FW-190, она не оказала, поскольку командованию ранее удалось создать значительный резерв авиатехники.

Изменения стратегических задач люфтваффе, в свою очередь, вызвали значительные изменения их численности. После того как в конце лета – начале осени 1944 г. бомбардировочная авиация была фактически ликвидирована, образовался определенный избыток личного состава. Было проведено значительное сокращение управлений и штабов на всех уровнях, а также частей обслуживания. Высвобождавшиеся направлялись в наземные боевые части, конечно, прежде всего, в тех же люфтваффе. Так, около 200 тысяч человек перевели в парашютно-десантные соединения. Военнослужащих, имевших необходимую техническую квалификацию, направляли на работу в авиапромышленность.

Несмотря на сокращение общей численности люфтваффе, авиационные подразделения к началу 1945 г. все еще имели хороший уровень укомплектованности летным составом. Хотя начальник Генерального штаба генерал Карл Коллер считал, что пятнадцать имевшихся тогда авиашкол выпускают недостаточно пилотов. К тому же было очевидно, что уровень их подготовки неуклонно снижается. Так, если в боевые части люфтваффе в 1943 г. прибывали пилоты, имевшие 160 часов налета, то теперь они имели от силы 150 часов налета.

Снижение качества подготовки молодых летчиков становилось для немцев все более серьезной проблемой, поскольку противник к концу войны превосходил их не только в техническом отношении, но и по объему приобретенного опыта. Например, на Западе им приходилось иметь дело с американцами, имевшими около 400 часов налета. Известный ас люфтваффе генерал-лейтенант Адольф Галланд потом писал: *«Все время возраставший процент молодых и неопытных летчиков, сбитых до того, как они достигали своего десятого боевого вылета, вскоре стал составлять более чем 50 %. Коэффициент эффективности между неприятелем и нами вырос не в нашу пользу, и не только в техническом отношении, но и в плане летного состава».*

В то же время качество подготовки летного состава ВВС Красной армии в 1944–1945 гг. было не выше, чем у противника. Это в определенной мере уравнивало шансы молодых немецких пилотов. Тот же Галланд не случайно отмечал, что *«летчиков-новичков можно было посылать воевать только на Восточный фронт, где можно было шаг за шагом приобретать опыт».* Правда, конечно, здесь надо сделать существенную оговорку: если повезет...

Однако к марту 1945 г. и так скромные возможности люфтваффе в части пополнения летного состава резко сократились. С продвижением советских войск в Западной Польше и Силезии немцам пришлось срочно эвакуировать находившиеся там школы истребительной авиации. Подыскать новые места для них, в условиях общего наступления союзных армий, все плотнее сжимавших Германию в своих клещах, было совсем непросто. Очень быстро проблема размещения авиашкол достигла невероятных размеров. К тому же их перебазирование затруднялось нехваткой топлива как для самолетов, так и для наземного транспорта. В конце концов учебные части, потерявшие базы, были расквартированы в Дании и в районе Лейпцига. Вполне естественно, что процесс подготовки в них был сорван, что, конечно, не способствовало выпуску новых летчиков.

Еще одной большой и уже практически нерешаемой проблемой для немцев стала хроническая нехватка авиационного топлива. Вкупе с другими причинами она привела к тому, что к весне 1945 г. люфтваффе существенно снизили активность. Так, если они на Восточном

фронте в 1943 г. в среднем ежемесячно совершали 39 тысяч самолето-вылетов, в 1944 г. – уже 28,5 тысячи, то теперь – лишь 15,6 тысячи.

Тем не менее надо отметить, что все вышесказанное совсем не исключало того, что весной 1945 г. немцы еще периодически могли на отдельных участках фронта концентрировать довольно значительные силы авиации и наносить весьма чувствительные удары по противнику, слишком рано уверовавшему в победу. Но, как писал после войны генерал-майор Ханс-Детлеф фон Роден, который до 1 апреля 1945 г. возглавлял 8-й (военно-научный) департамент Генерального штаба люфтваффе, *«для решительного вмешательства в ход событий у немецкой авиации уже не было сил»...*

Глава 2. Битва за мосты

Весна 1945 г. была ознаменована активными действиями немецкой авиации по разрушению переправ как на Востоке, так и на Западе. Люфтваффе всеми способами стремились остановить продвижение советских и англо-американских войск, затруднить подвозку пополнения и техники и помешать их снабжению.

«Послышался странный, едва различимый звук»

В четверг 1 марта 1945 г. после 50-минутной артподготовки, сопровождавшейся ударами штурмовой авиации по немецким позициям, войска 1-го Белорусского фронта начали наступление в северном направлении – к городу Кольберг (ныне Колобжег, Польша), на балтийском побережье. Сначала советская 3-я ударная армия прорвала фронт в центре позиций немецкой 3-й танковой армии, а затем советские 2-я и 3-я танковые армии прорвались в районе Штаргарда (ныне Старгард-Щециньски, Польша). Части вермахта пришли в замешательство, в их тылу вспыхнула паника, и все дороги переполнились колоннами беженцев, текущими на Запад.

Гитлер был убежден, что в крахе обороны на северном фланге Восточного фронта виновны Верховное командование вермахта и командующие на фронте. Поэтому он немедленно начал принимать собственные меры, чтобы остановить советскую угрозу, и в тот же день учредил должность так называемого «уполномоченного представителя по операциям против плацдармов на Одере и Нейсе».

Большинство в окружении фюрера полагало, что на этот пост будет назначен компетентный командир из вермахта или ваффен СС. Однако Гитлер неожиданно сделал выбор в пользу представителя люфтваффе, причем даже не имевшего генеральского звания. Он возложил всю ответственность на 28-летнего командира KG200 оберст-лейтенанта Вернера Баумбаха. Последний был опытным пилотом-бомбардировщиком, специалистом по атакам кораблей, и еще 17 августа 1942 г., первым в бомбардировочной авиации люфтваффе, стал кавалером Рыцарского креста с дубовыми листьями и мечами.

Уже ранним утром 1 марта Гитлер позвонил в штаб KG200, находившийся тогда в Штендале. После короткого разговора с командиром эскадры фюрер издал приказ:

«Я приказываю оберст-лейтенанту Баумбаху разрушить все вражеские переправы через Одер и Нейсе.

Оберст-лейтенант Баумбах уполномочен использовать все возможности, предоставленные ему вермахтом, военной промышленностью и экономикой военного времени, и должен координировать их использование, чтобы достичь необходимых результатов.

Он подчинен главнокомандующему люфтваффе, и его компетенция распространяется в пределах зоны ответственности 6-го воздушного флота. Приказы о проведении операций поступают от главнокомандующего люфтваффе по согласованию с начальником штаба Верховного командования вермахта».

К этому времени Баумбах уже координировал свои действия со штабом 6-го воздушного флота, готовясь к проведению операции «Железный молот», речь о которой пойдет несколько ниже.

Из всех воздушных флотов люфтваффе, действовавших на Восточном фронте, 6-й флот под командованием генерал-оберста Роберта фон Грайма на тот момент был самым сильным. В январе 1945 г. он включал 194 дневных истребителя из JG51 и JG52, 94 ночных истребителя из NJG5 и NJG100, 14 бомбардировщиков He-111 из KG55 и 373 дневных и ночных штурмовика из SG1, SG3, SG77 и NSGr.4, а также еще 283 самолета-разведчика. Затем в течение весны флот пополнили частями, переброшенными с Запада, включая группы из JG3, JG6, JG11 и JG77.

Надо отметить, что атаки переправ через Одер, причем с применением новейшего оружия – управляемых бомб Hs-293, начались еще до назначения Баумбаха. Так, 23 февраля две такие бомбы были запущены с He-111 по переправе у поселка Аурит, в 15 км юго-восточнее Франкфуртана-Одере. Спикировав под углом 60–70 градусов, одна из них угодила в каменный дом на берегу, полностью уничтожив его.

В этот же день аналогичной бомбардировке подверглась другая переправа в районе фольварка Одер-Форверк. По уцелевшему здесь мосту двигались колонны советских грузовиков с боеприпасами и продовольствием, когда неожиданно зазвучал сигнал «воздушная тревога». Затем загрохотали зенитки, и небо над Одером окрасилось черными клубами разрывов.

Водитель «Студебеккера» Тимофей Лагушин вспоминал: *«Мой грузовик со снарядами уже преодолел мост, когда началась тревога. Учитывая, какой у меня в кабине груз, я поставился отбежать как можно дальше и спрятался за большой кучей земли или песка. Однако никаких самолетов в небе видно не было, а я отчетливо видел метрах в ста зенитку, стреляющую куда-то за реку. Через какое-то время послышался странный, едва различимый звук, похожий на шелест листьев при порыве ветра, а потом вдруг один за другим раздались несколько мощных взрывов»*. Выглянув через какое-то время из-за своего укрытия, Лагушин увидел, что весь мост скрыт в клубах дыма и пара.

Фактически He-111 и Do-217 выпустили пять Hs-293, из которых по крайней мере две поразили цель. Мост получил значительные разрушения и был полностью выведен из строя. Одна из бомб взорвалась на берегу, оставив огромную воронку 17 м в диаметре и 5 м в глубину.

Затем 25 февраля люфтваффе провели еще одну атаку переправ управляемыми бомбами, причинившую инженерным сооружениям новые большие разрушения. По советским данным, сброс управляемых бомб производился с высоты 2500–3000 м на дистанции 2,5–3 км до цели.

Хотя к началу марта Баумбах полностью был поглощен организацией операции «Железный молот», но после выхода упомянутого выше приказа Гитлера он смог быстро разобраться в сложившейся обстановке. В этом ему помог всесторонний анализ возможностей системы снабжения советских войск и ее зависимости от железных дорог и мостов, составленный в феврале начальником штаба 6-го воздушного флота Фридрихом Клессом.

В нем 38-летний оберст, в частности, писал:

«Непрерывное материально-техническое обеспечение сил противника, наступающих в настоящее время в Восточной Германии, так же как и их пополнение для будущих наступлений, невозможно выполнить без сети железных дорог. В результате Советы во время своего быстрого наступления мощными силами восстановили главные железнодорожные линии.

Самым важным в этом отношении было восстановление жизненно важных мостов через Вислу. Железнодорожные мосты в Деблине и Варшаве признаны нашей разведкой пригодными к использованию. Железнодорожный мост в Сандомире перед началом наступления 12 января уже был закончен, но теперь снова непригоден из-за льда. Другие важные железнодорожные мосты в Модлине и Торне [немецкое название польского Торуня], как нужно предполагать, почти готовы к использованию.

Чтобы сделать железнодорожные перевозки настолько эффективными, насколько это возможно, было необходимо одновременно с восстановлением магистральной линии заменить путь на русский, более широкий стандарт...

Самое глубокое проникновение возможностей перевозок советской железной дороги достигает от их глубокого тыла до Кракова, Ченстохова, Литцманштадта, Позена, Торна, Дойч-Эйлау, Алленштайна, Раценбурга и Инстербурга. Все они имеют нормальную русскую колею.

Ожидается, что противник будет предпринимать попытки, чтобы всеми силами расширить колею на линии Позен – Франкфурт-на-Одере, чтобы увеличить скорость движения на ней».

Для лучшего понимания приведенной выше выдержки из анализа оберста Клесса укажем, что Торн, Литцманштадт, Позен, Дойч-Эйлау и Алленштайн – это немецкие названия польских городов Торунь, Лодзь, Познань, Илава и Олыштын. Раценбург – ныне город Кентшин, Польша, а Инстербург – ныне город Черняховск, Калининградской области, Россия.

Баумбах понял, что в первую очередь надо нанести удары по железнодорожным мостам через Вислу в Варшаве, Деблине (ныне Демблин) и Сандомире, которые считались «...*крайне жизненно важными для материального обеспечения всего советского фронта*».

Мост в Деблине имел металлическую конструкцию и длину 450 м. Во время советского наступления немецкой артиллерии удалось частично его разрушить, но затем он был восстановлен советскими саперами. Через деревянный мост в Сандомире длиной 480 м проходили тысячи железнодорожных составов, снабжавшие войска 1-го Белорусского фронта, которым ежедневно требовалось 25 тыс. тонн различных грузов. Потому неудивительно, что именно этот мост стал приоритетной целью для люфтваффе.

Ранним утром 1 марта Баумбах в очередной раз продемонстрировал свои командирские и организаторские качества. За несколько часов он разработал план атаки и подготовил подчиненные ему группы.

Непосредственным руководителем атаки на мосты через Вислу был назначен опытный пилот – командир 5./KG200 обер-лейтенант Херберт Пилц. Его эскадрилья была оснащена Ju-88S и Ju-188, оборудованными специальными системами радионавигации и радиоэлектронной борьбы. До ноября 1944 г. она под обозначением 7./KG66 действовала на Западном фронте, и ее самолеты исполняли роль цель-финдеров и подсвечивали цели для бомбардировщиков, а также осуществляли глушение радиотехнических средств союзников.

В распоряжение Пилца передали три специально созданные ударные группы. В них вошли «Мистели» из 6./KG200, базировавшейся на аэродроме Бург, в 22 км северо-восточнее Магдебурга. Это были авиационные ударные комплексы, представлявшие собой связку двух самолетов: беспилотного Ju-88 с установленной вместо кабины кумулятивной боеголовкой массой 4000 кг, и одноместного Bf-109F или FW-190A, закрепленного сверху на фюзеляже «Юнкерса», и пилот которого управлял всем комплексом.

«Деблинская» группа включала пять комплексов «Мистел-3» (FW-190A-8/Ju-88G-1) и три цельфиндера Ju-88S или Ju-188 из 5./KG200, «сандомирская» группа – по три «Мистела» и цельфиндера, а «варшавская» – шесть «Мистелов» и три цельфиндера.

План удара по мостам выглядел следующим образом. Предполагалось, что первыми, перед рассветом, вылетят «Юнкерсы» из 5./KG200. Их экипажи должны были провести разведку погоды как на маршрутах полетов к целям, так и над самими мостами, и были обязаны передавать метеосводки в Бург каждые полчаса.

Все ударные группы должны были быть в полной готовности уже к 9.00. После взлета им следовало собраться в сомкнутый боевой порядок и взять курс на аэродром Йютер бог-Дамм, в 62 км юго-западнее Берлина. Там они должны были встретиться с истребительным эскортом, выделенным из состава 2-го истребительного корпуса люфтваффе.

После этого группы разделялись и направлялись каждая к своей цели. Если «варшавской» группе при этом предстояло преодолеть около 550 км, то «сандомирской» – уже приблизительно 630 км. Учитывая такое расстояние, можно предположить, что истребители должны были прикрыть «Мистелы» только при пересечении ими прифронтовой полосы. Пилотам комплексов рекомендовалось держаться на высоте нижней кромки облачности, чтобы избежать возможной встречи с советскими истребителями. Цель-финдеры, летевшие впереди, должны были отметить мосты осветительными бомбами к моменту подхода к ним ударных групп. Пуск предполагалось произвести на высоте 1000 м.

Истребители Bf-109F и FW-190A, использовавшиеся в качестве верхних компонентов «Мистелов», уже не могли вернуться обратно в Бург, до которого было 600–700 км.

Поэтому сразу после разделения им следовало взять курс на специально выделенные аэродромы и посадочные площадки.

Пилоты «Мессершмиттов» из «варшавской» группы могли по своему выбору приземлиться:

- на аэродроме Рейтц, расположенном в нескольких километрах восточнее городка Штольп (ныне Слупск, Польша), в Померании;
- на посадочной площадке на плоском песчаном берегу озера Витцкерзее (ныне Вицко, Польша), в 27 км северо-западнее все того же Штольпа;
- на аэродроме в Кольберге.

При этом им в любом случае требовалось преодолеть 360–420 км.

Пилоты «Фокке-Вульфов», имевших большой радиус действия, соответственно имели и большой выбор мест для посадки, – четыре аэродрома в Восточной Германии:

- Дрезден;
- Гроссехайн и Каменц, находившиеся соответственно в 32 км северо-западнее и в 34 км северо-восточнее того же Дрездена;
- Финстервальде, в 46 км юго-западнее Котбуса.

До них от Демблина или Сандомира немецким летчикам было необходимо пролететь 550–590 км. В случае каких-либо осложнений FW-190 могли также приземлиться на аэродроме Вейденгут, юго-восточнее городка Швейдниц (ныне Свидница, Польша), в Нижней Силезии, до которого было всего около 380 км, или же следовать в Просниц или Ольмюц-Зюд (немецкие названия чешских городов Простеев и Оломоуц), находившиеся на расстоянии 350–410 км от Демблина и Сандомира.

И только лишь экипажам «Юнкерсов» из 5./KG200 предстояло вернуться обратно на аэродром Бург. Это прежде всего объяснялось тем, что они должны были снять результаты атаки ручными и автоматическими фотокамерами.

Вся операция по нанесению ударов комплексами «Мистел» была достаточно тщательно спланирована. И это притом, что на ее подготовку отводилось всего несколько часов.

Однако в течение утренних часов 1 марта погода над Польшей резко ухудшилась, и в 10.50 атака железнодорожных мостов через Вислу была отменена.

Интересно, что погодные условия работали не только против люфтваффе, но одновременно и против их же целей – мостов.

При отступлении от Вислы к Одеру части вермахта разрушали все железные и автомобильные дороги, виадуки и мосты. Так, только в полосе 1-го Украинского фронта они уничтожили более трехсот мостов. Однако при поспешном отходе на западный берег Одера немцы успели уничтожить только двенадцать переправ через эту реку, и советским войскам достались неповрежденными в общей сложности 120 железнодорожных, автомобильных и пешеходных мостов через Одер. Правда, далеко не все они годились для тяжелой техники и автотранспорта.

Советские инженерные и железнодорожные части столкнулись с огромными проблемами при восстановлении, последующем сохранении и эксплуатации всего этого огромного мостового хозяйства.

В феврале 1945 г. на тыловых коммуникациях 1-го Белорусского, 2-го Белорусского и 1-го Украинского фронтов сложилась трудная обстановка, причем без какого-либо воздействия со стороны противника. Причина была в сезонных изменениях погоды. В своих верховьях вскрылась ото льда Висла. В результате бурного таяния снегов эта широкая и в принципе спокойная река приобрела огромную разрушительную силу.

Возникла серьезная угроза железнодорожным мостам через Вислу в Дебине и Варшаве, в полосе 1-го Белорусского фронта. Как уже говорилось выше, они были частично разрушены немецкой артиллерией. Затем советские саперы их восстановили, причем частично на временных деревянных опорах. Было вполне обоснованное опасение, что именно эти временные опоры и не смогут противостоять ледоходу.

Разрушение этих железнодорожных мостов могло оставить войска фронта без снабжения на две-три недели, и это в самый ответственный момент подготовки к предстоящей Берлинской операции. В итоге спасение мостов в Дебине и Варшаве вылилось в грандиозную операцию,

подробности которой выходят за рамки данной книги. Можно лишь сказать, что их отстояли у погоды, которая тогда, казалось, выступала на стороне немцев.

А вот в других местах сделать этого не получилось. В конце февраля начавшимся ледоходом на Висле снесло железнодорожный мост около города Торн, находившегося в полосе 2-го Белорусского фронта. Его последующее восстановление заняло почти полмесяца. Ледоход разрушил и большинство железнодорожных и автомобильных мостов в районе Сандомира, в полосе 1-го Украинского фронта. В итоге пришлось на время их восстановления значительно изменить маршруты перевозки грузов для этих двух фронтов.

Большие проблемы с сохранением переправ были и на Одере. С приближением весны становилось все теплее. Вдоль берегов побежали бурлящие потоки воды, и река начала буквально вспухать. Вопрос о том, выдержат ли мосты, которые с громадным трудом возвели саперы всего несколько дней тому назад, решился в ночь на 16 февраля, когда начался ледоход.

Многие переправы сразу же снесло мощным напором воды и льда. Советские части на плацдармах за Одером оказались отрезанными от главных сил. Доставлять им боеприпасы, оружие, снаряжение, а также продовольствие пришлось на паромках, лодках и так называемых «подручных средствах». Однако использовать такие средства можно было не всегда, поскольку река была очень беспокойной.

Так, в 20-х числах февраля Одер разбушевался с особенной силой. Ураганный северный ветер поднял громадные волны, которые на участке 5-й ударной армии, у плацдарма около городка Киниц, разбили и унесли единственный паром. В итоге снабжение плацдарма всем необходимым практически прекратилось, а найденные тыловиками рыбацкие лодки не могли решить проблему.

Несколько позднее положение еще более ухудшилось. За одну ночь уровень воды в Одере повысился более чем на 2 м, а русло реки стало шире в несколько раз. В результате оказались затопленными позиции 303-го Гв. ЗенАП, отвечавшего за противовоздушную оборону двух дивизий 5-й ударной армии, находившихся на плацдарме. Зенитчикам пришлось срочно передвигать свои орудия на возвышенные места, а также заняться их обваловкой. Как они при этом еще умудрялись отражать постоянные атаки немецкой авиации, остается только догадываться.

Начальник Главного дорожного управления Красной армии генерал-лейтенант З. И. Кондратьев вспоминал, как в феврале 1945 г. был вызван к начальнику тыла Красной армии генералу армии А. В. Хрулёву и услышал от него: *«Мостов через Одер нет. Половодье в разгаре... Положение тяжелое»*.

Несмотря на столь пессимистическое заявление высокопоставленного начальника, дела с переправами через Одер в целом были не столь уж плохи. Постройкой, обслуживанием и восстановлением переправ через крупнейшую реку Восточной Германии занимались 13 понтонно-мостовых, 27 инженерно-саперных батальонов и 6 военно-строительных отрядов.

Так, в течение 20–28 февраля в полосе 8-й гвардейской армии, у городка Гёриц (ныне Гужица, Польша), на восточном берегу реки, был сооружен понтонный мост длиной 630 м. При его наведении советские инженерные части потеряли 75 человек убитыми и 270 ранеными.

С 25 февраля по 4 марта в полосе 5-й ударной армии, в районе Кюстрина (ныне Костшин, Польша), в очень сложных условиях удалось построить мост длиной 736 м и грузоподъемностью в 30 тонн. Он собирался в основном по ночам из конструкций, заготовленных днем в окрестных лесах. Несмотря на это, мостостроители несли большие потери как от артиллерийско-минометного огня, так и от дневных налетов немецкой авиации. От прямых попаданий и от близких разрывов бомб периодически получали повреждение те или иные пролеты моста, а копры с дизель-молотами, установленные на понтонах, нередко тонули.

Этот мост обошелся советским войскам дорого: за неделю строительства мостостроители потеряли убитыми 163, утонувшими 38 и ранеными 186 человек. Однако он позволял пере-

брасывать на кюстринские плацдармы боевую технику и подкрепления, и его важность трудно было недооценить.

Фазы Оберста Хелбига

Осуществлению в первые дни марта 1945 г. уже подготовленных атак люфтваффе на мосты через Вислу, расположенные уже в глубоком тылу советских войск, помешали и западные союзники, правда, сами того не ведая. В пятницу 2 марта их самолеты-разведчики сфотографировали аэродром Бург. После обработки аэрофотоснимков дешифровщики насчитали там сразу 16 «Мистелов» из KG200.

Утром того же дня два P-51D из 363 FS 357FG, которые пилотировали лейтенанты Майрон Бикрафт и Робинсон, атаковали аэродром Каменц. Они выполнили по шесть заходов, обстреливая летное поле и стоянки самолетов. В результате там были подожжены несколько комплексов «Мистел-3», состоявших из FW-190A-8 и Ju-88G-1.

Во время аналогичной штурмовки истребители союзников уничтожили на сборочном аэродроме Альтенграбов, в 35 км восточнее Магдебурга, пять недавно собранных «Мистелов-3», а еще три «Мистела-3» и два «Мистела-1» (Bf-109F/Ju-88A-4) получили повреждения и были непригодны для полетов.

2 марта уже рейхсмаршал Геринг, подтверждая назначение фюрером оберст-лейтенанта Баумбаха «уполномоченным по мостам», издал собственный приказ.

Он подтвердил, что Баумбах волен использовать для выполнения поставленной перед ним задачи бомбардировщики и истребители-бомбардировщики 6-го воздушного флота: *«...у него есть необходимые средства (топливо и так далее)»*.

Однако в том же приказе оговаривалось, что *«в случае привлечения специальных частей, таких как артиллерия, саперы или специальные подразделения кригсмарине (мини-субмарины, легкие водолазы-подрывники и так далее), он уполномочен сделать необходимые запросы в Верховное командование соответствующих родов войск. Он также уполномочен вступать в прямой, непосредственный контакт с местным командованием этих родов войск»*.

Баумбаху также предписывалось работать непосредственно с рейхсминистром вооружений Шпеером и местными чиновниками НСДАП, чтобы обеспечить наличие необходимого ему оборудования, где и когда это потребуется, а также привлекать любых доступных технических специалистов из испытательного центра люфтваффе в Рехлине.

Можно предположить, что сам Баумбах не очень был рад неожиданно свалившемуся ему на голову назначению. У него и так было множество забот, включая прежде всего финальную фазу подготовки к спланированной им операции «Железный молот». Поэтому, используя полномочия, предоставленные ему приказами Гитлера и Геринга, он добился создания особого боевого подразделения, которое и должно было бы координировать воздушные удары по мостам через Одер и при этом подчиняться штабу KG200.

Возглавить это боевое подразделение Баумбах предложил 29-летнему оберсту Йохиму Хелбигу. Последний только недавно восстановился после тяжелого ранения, полученного в сентябре 1944 г., когда его легковой автомобиль на дороге в горах Эйфеля – в северо-западной части Рейнских Сланцевых гор – был обстрелян американским самолетом. Хелбиг был одним из лучших летчиков и боевых командиров бомбардировочной авиации люфтваффе, виртуозно владевшим самолетом Ju-88. Так же как и Баумбах, он был кавалером Рыцарского креста с дубовыми листьями и мечами – награды, которой удостоились лишь четверо пилотов-бомбардировщиков.

По сложившейся в люфтваффе практике новое подразделение получило наименование по фамилии своего командира – «Боевое подразделение Хелбиг». Тут надо отметить, что оно не имело никакой связи с подразделением с аналогичным наименованием, которое оберст Хелбиг возглавил 10 сентября 1944 г. Тогда ему, помимо эскадры LG1, которой он тогда командовал, были также подчинены группа ночных штурмовиков и эскадрилья самолетов-развед-

чиков. И в его задачу входила организация воздушной поддержки частей вермахта, которые вели бои с американскими бронетанковыми дивизиями, стремящимися прорваться к границе Германии в районе Ахена.

Теперь – в марте 1945 г. – новому «Боевому подразделению Хелбиг» были подчинены II./LG1 гауптмана Карла Петерса, базировавшаяся на аэродроме Шлезвиг, I./KG66 майора Германа Шмидта, действовавшая с аэродрома Тутов, в 46 км южнее Штральзунда, а также часть II./KG200. Первые две группы получили приказ находиться в полной готовности для перебазирования на новые аэродромы, чтобы, как говорилось в этом приказе, участвовать в «специальных операциях». При этом II./LG1, в которой насчитывались тридцать Ju-88А-4, была усилена восемью экипажами из I./EKG1.

Штаб «Боевого подразделения Хелбиг» был сформирован на основе части штаба LG1, располагавшегося тогда в Циппендорфе, юго-восточном пригороде Шверина. Его персонал на грузовиках и автобусах доставили в штаб 6-го воздушного флота люфтваффе, в городке Тройенбритцен, в 56 км юго-западнее Берлина. Кроме того, некоторым членам KG200 также было приказано подготовиться к переводу в штаб «Боевого подразделения Хелбиг».

Одновременно Баумбах назначил Хелбига своим полномочным представителем при 6-м воздушном флоте. Все специалисты по атакам мостов из люфтваффе, кригсмарине, вермахта и ваффен СС получили приказ связаться с ним и оказывать ему полную поддержку.

Молодой оберст энергично взялся за порученное ему дело. Уже 5 марта в рапорте на имя Баумбаха он обрисовал в общих чертах предполагавшуюся стратегию действий против переправ через Одер и Вислу. Хелбиг полагал, что необходимо провести *«немедленные атаки на жизненно важные железнодорожные мосты через Одер и Вислу»*, одновременно с *«внезапными атаками на самые важные переправы через Одер в течение первых дней вражеского наступления на Берлин»*.

Имея довольно ограниченные материальные ресурсы и зная, что операция должна быть проведена в самое короткое время и как можно быстрее, Хелбиг предложил комплексный план действий, разделенный им на четыре условные фазы.

Фаза № 1 предусматривала дневные и ночные атаки на мосты с применением «Мистелов», управляемых бомб и обычных авиабомб самых крупных калибров. При этом налеты с использованием последних должны были выполнять лучшие экипажи II./LG1, а также экипажи из I./EKG1. Предполагалось привлечь специалистов по бомбометанию из испытательного центра люфтваффе в Рехлине. На этом же этапе также предусматривалось привлечение боевых пловцов из кригсмарине.

Фаза № 2 тоже включала использование на ограниченной основе боевых пловцов и групп саперов-подрывников. Параллельно «Юнкеры» из II./LG1 должны были выполнять непрерывные беспокоящие ночные налеты, сбрасывая на переправы фосфорные и осколочные бомбы малых калибров.

Также предполагалось привлечь He-111 из III./KG53 майора Эмиля Аллмендингера. Они должны были сбрасывать в Одер и Вислу, выше по течению от предполагаемых целей, авиационные мины BM1000F «Sommerballon». Последние конструктивно отличались от обычных мин этого типа тем, что их корпус был разделен продольной переборкой на две части: в одной находилось бризантное взрывчатое вещество, а другая была пустой, придавая мине плавучесть. Оказавшись в реке, такая мина дрейфовала бы по течению, навстречу своей цели, со скоростью более 0,5 м/с.

Помимо этого рассматривалась возможность осуществления таранных ударов по мостам Vf-109 и FW-190 с подвешенными 1000-кг бомбами. Их должны были пилотировать добровольцы, пожелавшие отдать жизнь за рейх.

Фаза № 3 включала *«...все возможные методы»* из первых двух фаз, в том числе более интенсивные налеты с использованием «Мистелов» и пилотов-самоубийц, а также крупно-

масштабную атаку боевых пловцов кригсмарине. Однако главные разрушительные нападения должны были быть проведены силами как минимум одной парашютно-десантной роты на каждый из мостов. Хелбиг писал: *«Все эти средства при помощи тщательного планирования должны быть равномерно распределены между всеми мостами»*.

Фаза № 4 предполагала разворачивание диверсионной войны против *«...мостов, которые пока еще в наших руках к западу от Одера»*. Для этого Хелбиг предлагал использовать местное население, которому необходимо было предоставить оружие, средства связи и *«подземные склады»*.

Если проанализировать этот «фазовый» план, то сразу возникают несколько вопросов, требующих пояснения.

С одной стороны, откуда оберст люфтваффе, сделавший блестящую карьеру в бомбардировочной авиации, знал о боевой деятельности боевых пловцов и саперов-подрывников? И как он, не зная реальных возможностей этих спецподразделений, мог планировать их участие в атаках на переправы?

Однако, с другой стороны, получивший от фюрера широкие полномочия оберст-лейтенант Баумбах, а следовательно, и его подчиненный Хелбиг вполне могли знать о том, что еще 25 февраля началась подготовка боевых пловцов кригсмарине к диверсионным операциям на Одере.

В тот день лейтенант флота Фред Келлер на базе так называемого соединения «К», располагавшейся на острове Зильт, у западного побережья Германии, отобрал шестнадцать человек. Он предложил им отправиться под его командованием на Восточный фронт, чтобы принять участие в разрушении мостов в тылу русских войск.

Уже вечером 25 февраля вновь созданная группа боевых пловцов «Ост» выехала в Берлин, а затем через несколько дней прибыла на Одер для выполнения первого задания. Поскольку в задачу данной книги не входит описание их дальнейших операций, то на этом мы остановимся. Стоит лишь еще раз подчеркнуть, что Хелбиг в общих чертах вполне мог знать о готовящихся операциях боевых пловцов и потому вполне обоснованно включил их в свой план в качестве составляющей фаз № 1 и № 2.

Можно ли было всерьез рассчитывать на то, что парашютисты смогут успешно атаковать и уничтожить мосты? Вряд ли. Надеяться на благополучную доставку к месту назначения и выброску не то что нескольких, а даже и одной роты мог лишь самый законченный оптимист. В условиях подавляющего численного превосходства вражеской авиации подобные десантные операции имели ничтожные шансы на успех. К тому же все парашютно-десантные части уже были задействованы в боях в качестве обычной пехоты.

Говорить же о привлечении гражданского населения Германии к участию в диверсионных действиях против переправ, как предусматривала фаза № 4, было просто смешно. Видимо, этот пункт просто был данью фанатичным нацистам, особенно из числа членов СС, которые на заключительном этапе войны приобрели особую власть и с которыми требовалось считаться.

Что же касается идеи о возможности использования для атак переправ пилотов-самолетов, то она только на первый взгляд была сумасбродной. Как показали события вокруг Ремгенского моста, начавшиеся два дня спустя, а также подготовка к еще одной достаточно масштабной операции люфтваффе, о которой еще пойдет речь ниже, среди немецких пилотов в условиях весны 1945 г. могло найтись достаточно добровольцев, готовых пожертвовать жизнью напоподобие японских камикадзе.

И последний, но, пожалуй, главный вопрос: а верил ли сам Хелбиг в возможность осуществления своего «фазного» плана? Думается, что ответ кроется в самом плане. Ведь недавно он писал, что первые две фазы имеют целью *«разрушение мостов всеми возможными средствами»*. Но при этом оберст особо отмечал, что, во-первых, первая фаза с *«ее ограниченными ресурсами может достигнуть лишь ограниченного числа целей»*, а во-вторых, *«из материаль-*

ных соображений и боевой обстановки главное решение должно быть принято между фазой № 1 и фазой № 2».

Таким образом, можно предположить, что сам Хелбиг, как командир люфтваффе и ас бомбардировочной авиации, рассчитывал прежде всего на опробованные традиционные методы, а именно на интенсивные воздушные атаки переправ.

«Переправы решат исход войны»

Фаза № 1 плана оберста Хелбига начала претворяться на практике уже на следующий день – во вторник 6 марта.

В 16.17 по берлинскому времени с аэродрома Пархим взлетели четыре He-111 из так называемого «Опытного командования» KG200 (VersuchsKdo/KG200), каждый из них нес по одной бомбе Hs-293. Их целью были переправы через Одер, наведенные советскими саперами около городка Гёриц. Из имеющихся сведений следует, что, возможно, на одном из «Хейнке-лей» летел и сам Хелбиг.

Немногим более часа спустя бомбардировщики атаковали северный мост в Гёрице. Сброс управляемых бомб был произведен на высоте 1200 м. Из-за огня советской зенитной артиллерии операторы наведения трех самолетов не смогли вывести бомбы точно на цель. Однако четвертый все же добился прямого попадания, и мост был поврежден. Одна из первых трех Hs-293, упав в Одер, не взорвалась, и потом саперы советской 8-й гвардейской армии получили приказ извлечь ее из воды для изучения.

В этом вылете He-111 прикрывали восемь Bf-109G-10/K-4 из I./JG4, которые в 17.03 взлетели с аэродрома Шёнефельд, на юго-восточной окраине Берлина. Несколько советских Як-9 попытались атаковать бомбардировщики, но пилоты «Мессершмиттов» не позволили им сделать этого. Сначала в 17.25 лейтенант Ханс Клаффенбах из 4./JG4 сбил один «Як», а потом в 17.37 унтер-офицер Вальтер Шоула из 2./JG4 – еще один. Затем в 18.15 вся «восьмерка» немецких истребителей благополучно приземлилась в Шёнефельде.

В тот же день – 6 марта – командующий 6-м воздушным флотом люфтваффе генерал-oberst Роберт фон Грайм информировал свой штаб:

«Переправы всех видов – это ключевые элементы в массированных наступлениях противника на Берлин и сердце рейха. Их своевременное и непрерывное разрушение всеми необходимыми действиями со стороны всех родов войск вермахта имеет решающее значение не только для результата этого сражения, но, возможно, и для войны.»

Оберст-лейтенант Баумбах посредством всех возможных ресурсов, имеющихся в его распоряжении, координирует действия всех подразделений люфтваффе, вермахта и кригсмарине в их попытках атак переправ через Одер и Нейсе между Гёрицем и Штеттином. Их разрушение должно иметь место, как только эти переправы будут наведены. Особое значение имеет разрушение тех переправ, где идентифицированы главные попытки прорыва или где ожидается изменение в сосредоточении войск.

Действуя в сотрудничестве с вермахтом и кригсмарине, он [Баумбах] должен удостовериться, что, в свете нехватки топлива, атаки люфтваффе против переправ будут начаты только после того, как атаки вермахта и кригсмарине будут отражены или будут невозможны.

В частности, подразделения люфтваффе должны использоваться следующим образом:

- а) вылеты KG200 со специальным оснащением (дистанционно управляемые бомбы, «Мистелы» и т. п.) – непосредственно под командованием оберст-лейтенанта Баумбаха;*
- б) вылеты на итурмовку – подразделениями итурмовой авиации 2-го и 8-го авиакорпусов с учетом вышеупомянутого приказа начальника штаба;*
- с) ночные итурмовые подразделения 2-го и 8-го авиакорпусов, если нужно, с освещением, так же как и в пункте б);*
- д) вылеты с использованием всех других технических средств люфтваффе, находящихся в разработке, таких как «Wasserballon», распыление фосфора или горячей нефти и т. д.;*

е) использование всех методов, в которых фактор внезапности играет роль, особенно против плацдармов, где отмечается концентрация сил. Использование бомб SD-2 с взрывателями замедленного действия против особенно важных плацдармов».

Необходимо отметить, что активное использование немцами для атак переправ нового вида оружия в виде управляемых бомб Hs-293 не осталось без внимания советского командования.

В директиве командующего артиллерией Красной армии главного маршала артиллерии Н. Н. Воронова указывалось:

«Немцы начали применять против объектов наших войск и тыла бомбы-планеры «Хеншель-293»...

Учитывая возможность применения бомб-планеров в глубоком тылу... предусмотреть организацию обороны важнейших объектов, обратив особое внимание на обеспечение обороны важнейших железнодорожных мостов на коммуникациях линейных фронтов...

Истребительная авиация должна быть использована как основное средство борьбы с самолетами-буксировщиками на подступах к обороняемому объекту. Кроме борьбы с самолетами-буксировщиками на истребительную авиацию возложить задачу уничтожения бомб-планеров, сброшенных с буксировщиков, до перехода бомб в крутое пикирование.

Зенитная артиллерия и зенитные пулеметы должны уничтожать самолеты-буксировщики и бомбы-планеры в зонах своего огня...»

К директиве прилагалась справка с кратким описанием немецких радиоуправляемых бомб. В ней же давались примеры использования данного оружия в августе – сентябре 1944 г. против союзников в Северной Франции, а также по переправам через Одер в полосе 1-го Белорусского фронта 23 и 25 февраля 1945 г.

Возложив на оберста Хелбига ответственность за тактическое планирование операций против переправ, оберст-лейтенант Баумбах решил сократить свой длинный титул «уполномоченного представителя по операциям против плацдармов на Одере и Нейсе» до более короткого и узнаваемого – Fliegerführer 200. Он видел свою роль, главным образом, в общем планировании, а также в координации действий различных подразделений.

Утром 7 марта мост через Одер около поселка Целлин (ныне Челин, Польша), расположенного на восточном берегу, в 28 км северо-западнее Кюстрина, атаковали уже шестнадцать FW-190 из I./SG1. Были отмечены попадания как в сам мост, так и в цели на плацдарме к западу от него. Одновременно девять Ju-87 из 15./SG151 нанесли удар по мосту в местечке Ауриг, в 15 км юго-восточнее Франкфурта-на-Одере, однако на этот раз попаданий в цель зафиксировано не было.

Штурмовики прикрывали девятнадцать FW-190 во главе с командиром JG11 кавалером Рыцарского креста с мечами и дубовыми листьями майором Антоном Хаклом: три – из штабного звена эскадры и шестнадцать – из III./JG11. В ходе вылета пилоты «Фокке-Вульф» заметили двенадцать Як-9. И в 9.25 в районе Кюстрина майор Хакл сбил один из «Яков», одержав свою 177-ю воздушную победу.

В четверг 8 марта штаб 6-го воздушного флота люфтваффе издал приказ об атаке понтонных мостов и канатных паромов около Гёрлица с использованием «Мистелов». Для участия в ней «Боевое подразделение Хелбиг» выделило четыре комплекса из 6./KG200 обер-лейтенанта Балдуина Паули, а также два Ju-88 и пять Ju-188 из 5-й эскадрильи KG200 обер-лейтенанта Пилца. Последние несли контейнеры AB500 с осколочными бомбами SD1. Они должны были подвергнуть бомбежке район переправ непосредственно перед подходом «Мистелов», прежде всего для того, чтобы помешать советским саперам поставить дымовую завесу.

«Мистелы» поднялись в воздух между 9.00 и 9.20, и первый из них появился над целью около 10.00. Нижняя кромка облачности находилась на высоте 3000 м, что не позволило использовать фактор внезапности. При этом «Юнкерсы» атаковали цели практически одно-

временно с «Мистелами». Пикируя до 800 м, они сбрасывали контейнеры с осколочными бомбами на позиции зенитных батарей вокруг переправ, чтобы тем самым обезопасить выход в атаку ударных комплексов. При этом один бомбардировщик – Ju-188A-2 W.Nr.180447 – был сбит зенитками. Его экипаж – известно, что в него входили унтер-офицер Теодор Пост и обер-ефрейтор Флакнер, – погиб.

В 10.06 запущенный нижний компонент «Мистела» прошел совсем рядом с южным мостом и врезался в западный берег Одера между двумя мостами, оставив после взрыва большую воронку. Однако попаданиями других комплексов все же была разрушена центральная часть северного моста. Этот факт получил широкую известность, в частности, о разрушительном воздействии германского «чудо-оружия» объявил в своем радиообращении к нации рейхс-министр Геббельс.

Советский же гвардии капитан А. Бронштейн вспоминал о тех событиях:

«В середине дня были сильные бои на земле и в небесах. Все небо зачернело. Я лежал в воронке и смотрел вверх. Мое внимание было привлечено необычайной картиной: на большом самолете сидит прямо сверху маленький самолет. Я в недоумении: как это один самолет сумел сесть на другой? Смотрю, что будет дальше. Эти два сцепившиеся самолета стали пикировать прямо на нас.

Вдруг верхний самолет взмывает в небеса, а нижний, большой, штопором летит вниз. Долетел до земли, и тут раздался взрыв такой силы, что у меня в глазах замелькали миллионы разноцветных блесков. Образовалась здоровенная воронка, мой дом мог бы войти в нее».

Уже после расцепки один верхний компонент – Bf-109F-4 W.Nr.6380, который пилотировал фельдфебель Фридрих Эльгер, – получил попадание зенитного снаряда и загорелся. Другие летчики видели, что их товарищ смог дотянуть до линии фронта и благополучно покинул падающий самолет и что купол его парашюта раскрылся. Однако затем сильный ветер отнес его на восток, и он приземлился уже на территории, занятой советскими войсками. Дальнейшая судьба Эльгера неизвестна, и с тех пор он числится пропавшим без вести.

Для прикрытия этой ударной группы II./KG200 штаб 2-го авиакорпуса направил два FW-190D-9 из штабного звена JG4 и шестнадцать Bf-109G-14/K-4 из III./JG4. Возглавлял эскорт лично командир эскадры кавалер Рыцарского креста с дубовыми листьями майор Герхард Михальски. Истребители поднялись в 9.41 с аэродрома Йютербог-Дамм, в 62 км юго-восточнее Берлина. В ходе вылета они встретили группу порядка из десяти Як-9, и Михальски сбил одного из них, одержав 73-ю и, как оказалось, последнюю воздушную победу.

Все немецкие истребители благополучно вернулись обратно, но их пилоты доложили, что им было крайне сложно прикрывать «Мистелы». Штаб JG4 констатировал, что «совместные действия с KG200 в качестве эскорта показали, что в результате (низкой) скорости самолета «Нискераск» было трудно обеспечить эффективную защиту над районом цели. Кроме того, разомкнутый строй «Нискераск» делает сопровождение очень проблематичным».

Упомянутый выше «Нискераск» было одним из прозвищ комплекса «Мистел», данное ему немецкими пилотами. Его можно перевести с немецкого как «таскающий на закорках».

На пятницу 9 марта 1945 г. штаб 6-го воздушного флота люфтваффе запланировал новый удар по переправам в районе Гёрлица. Предполагалось, что каждый из мостов при поддержке штурмовой авиации будут атаковать сразу по три «Мистела».

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.