

М.В. Зефиоров, Д.М. Дёгтев, Н.Н. Баженов



САМОЛЕТЫ-ПРИЗРАКИ ТРЕТЬЕГО РЕЙХА

СЕКРЕТНЫЕ ОПЕРАЦИИ ЛЮФТВАФФЕ



ИЗДАТЕЛЬСТВО
ВОЙНЫ

**Михаил Вадимович Зефиров
Дмитрий Михайлович Дёгтев
Николай Николаевич Баженов**

**Самолеты-призраки
Третьего Рейха. Секретные
операции Люфтваффе**

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=168777

Зефиров М. Дегтев Д. Баженов Н. Самолеты-призраки Третьего Рейха.

Секретные операции Люфтваффе: АСТ, АСТ Москва, Хранитель,

Харвест; 2007

ISBN 978-5-17-041728-5, 978-5-9713-5839-8, 978-5-9762-4348-4,

978-985-16-3489-3

Аннотация

Книга рассказывает о самых малоизвестных страницах истории Люфтваффе – действиях дальней авиаразведки и эскадрилий специального назначения по заброске разведывательных и диверсионных групп.

На основе многочисленных, ранее недоступных исследователям, архивных материалов, воспоминаний очевидцев и других документальных источников авторы собрали и

систематизировали сведения о деятельности этих подразделений германской авиации.

Предназначается как для специалистов, так и для любителей военной истории.

Содержание

Глава 1. Всевидящее око	8
Глава 2. Тайны оберста Ровеля	72
Конец ознакомительного фрагмента.	85

Михаил Зефиров, Дмитрий Дёгтев, Николай Баженов Самолеты-призраки Третьего Рейха. Секретные операции Люфтваффе

В последние годы о военно-воздушных силах Третьего рейха – Люфтваффе – написано уже достаточно много. Главным образом эти работы посвящены описанию боевых действий истребительных и бомбардировочных эскадр. В ходе Второй мировой войны их успешные пилоты и экипажи осыпались наградами и прочими почестями. Статьи о них печатались во всех немецких газетах. Пропаганда делала из них национальных героев, и, надо признать, очень успешно.

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

В первую очередь это относится к немногочисленным по

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

И уж совершенно закрытый характер имели несколько особых эскадрилий, занимавшихся заброской на территорию других стран и в тыл противника шпионов и диверсантов, а также иными специальными операциями. Даже в самих Люфтваффе об их деятельности знал ограниченный круг лиц. Строгие меры секретности соблюдались и внутри этих эскадрилий. Было общепринятой практикой, когда один экипаж ничего не знал о заданиях своих друзей из другого экипажа. Летчики порой вообще не видели, кого они перевозят, а в летных книжках пилотов вместо общепринятых данных о выполненном полете – времени взлета, аэродрома вылета, цели полета, времени и места посадки и т. п. – указывалось лишь кодовое название операции, в которой участ-

вовал самолет.

Зона деятельности таких эскадрилий поражает воображение еще больше. Их самолеты, появившиеся и исчезающие, словно призраки, летали не только над всей Европой, включая нейтральные страны, Средиземноморьем и Северной Африкой, но также и над Ираком, Ираном и Афганистаном. Они приземлялись в глубоком советском тылу, от заполярных островов до калмыцких степей. А также выполняли беспосадочные перелеты через весь Советский Союз на японские аэродромы, как в северо-восточной части Китая, так и в самой Японии, перевозя образцы новой техники и стратегически важные материалы и сырье.

Те, кто служил в этих подразделениях, продолжали хранить их тайны и после войны. Даже сейчас, более чем через шестьдесят лет после окончания Второй мировой войны, об операциях специальных эскадрилий Люфтваффе известно не так много.

Данная книга представляет собой первую попытку, в рамках российской историографии, собрать и систематизировать имеющиеся на сегодняшний момент сведения о деятельности дальней авиаразведки и эскадрилий специального назначения Люфтваффе.

Глава 1. Всевидящее око

Небесные чудища кайзера

Первыми по достоинству оценили все возможности воздушной разведки, пожалуй, именно немцы. Это произошло в самом начале Первой мировой войны, когда, по сути, первыми в мире дальними разведчиками стали дирижабли кайзеровского военно-морского флота. Так называли управляемые аэростаты, которые имели винтомоторную группу и в отличие от свободнолетающих аэростатов могли двигаться против ветра и совершать маневры в горизонтальной плоскости.

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

Во второй половине дня 19 января 1915 г. с баз на побережье Гельголандской бухты поднялись и взяли курс на Ан-

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

В течение 1915 г. в общей сложности 37 германских цеппелинов выполнили двадцать рейдов над британской территорией. Они проводили разведку и сбрасывали бомбы, в результате взрывов которых были убиты 207 и ранены 532 человека. Самолеты Королевского воздушного корпуса (Royal Flying Corps – RFC)¹ и авиационной службы Королевского военно-морского флота (Royal Naval Air Service – RNAS)² со-

¹ 01.04.1918 г. на его основе были образованы Королевские военно-воздушные силы Великобритании (Royal Air Force – RAF).

² 01.04.1918 г. ее включили в состав RAF.

вершили 82 вылета, пытаясь перехватить их, но смогли провести над Англией лишь один воздушный бой, завершившийся безрезультатно. В то же время англичане потеряли в ходе этих вылетов пятнадцать самолетов. Немецкие же потери составили два цеппелина, которыми по иронии судьбы стали «L-3» и «L-4», но англичане к их гибели не имели отношения. 17 февраля, возвращаясь на базу после очередного вылета, они над Гельголандской бухтой попали в снежную бурю и совершили аварийные посадки на побережье Дании. Четыре члена экипажа «L-4» пропали без вести.

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

В итоге первый цеппелин был сбит над Англией только 31 марта 1916 г. Вечером того же дня со своих баз поднялись семь дирижаблей кайзеровского военно-морского флота, два из-за технических проблем с полдороги повернули обратно, но пять оставшихся продолжили путь. В 22.30 в районе городка Дартфорд, расположенного в нескольких километрах от восточной окраины Лондона, попал в лучи прожекторов и был подбит зенитным огнем LZ-48 «L-15». Его экипаж сроч-

но сбросил бомбы, чтобы облегчить цеппелин и набрать высоту.

Вскоре дирижабль на высоте около 3000 м был перехвачен бипланом В.Е.2с, который пилотировал 32-летний сержант-лейтенант³ Альфред де Бей Брандон (Alfred de Bathe Brandon). Он сверху сбросил на «L-15» дроты с взрывчаткой, в результате чего тот получил серьезные повреждения, но, несмотря на это, все же смог скрыться в темноте. Во время пересечения линии английского побережья цеппелин, имевший объем 31 900 куб. м, длину 163 метра и диаметр 19 метров, снова попал под огонь зенитных батарей и упал в устье Темзы. Это был первый крупный успех британской ПВО. Утром 1 апреля английский корабль отбуксировал поврежденный цеппелин на рейд Вестгейта, где он в тот же день в конце концов и затонул.

24 апреля 1916 г. германский флот в очередной раз вышел в Северное море с целью обстрелять города на побережье Англии. При этом впереди кораблей летело сразу семь цеппелинов. Отныне почти все походы немецких кораблей в Северном море сопровождалось дальними разведчиками. К концу войны дирижабли значительно увеличились в размерах, став настоящими небесными монстрами. Так, «L-70» управлялся командой из 21 человека и имел семь обычных

³ Second Lieutenant – звание в британской армии, соответствовавшее званию лейтенанта в кайзеровской армии. Пилоты RFC имели армейские звания и лишь после создания RAF получили специальные звания.

моторов общей мощностью 1820 л.с. Кроме того, для полетов на высоте 6000 м имелись несколько высотных двигателей. Это чудовище длиной 211,5 м и диаметром 24 м приводилось в движение шестью пропеллерами. При этом цеппелин мог поднимать 43 т груза и развивать скорость 130 км/час.

Особую роль в успешных действиях цеппелинов сыграл начальник отряда воздушных кораблей фрегатов-капитан (капитан 2-го ранга) Штрассер. Германское командование высоко оценило его заслуги. 30 августа 1917 г. командующий флотом адмирал Рейнхард Шеер лично вручил Штрассеру орден «За заслуги»⁴.

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

Всего в годы Первой мировой войны британским силам ПВО удалось сбить или сильно повредить, принудив к посадке, 17 дирижаблей кайзеровского флота, 28 потерпели кру-

⁴ Pour le Merite – прусский орден, учрежденный королем Фридрихом III в качестве высшей награды за выдающиеся заслуги на поле битвы.

шение или иные аварии, но их экипажи уцелели. Еще шесть были списаны из-за износа. При этом к концу войны в распоряжении немцев еще оставалось десять воздушных кораблей. В годы Первой мировой войны Германия наряду с другими видами разведки намного опередила своих противников и в части дальней авиаразведки.

Версальским договором 1919 г. Германии было запрещено иметь боевую авиацию. Впрочем, немцы быстро научились обходить ограничения. Легче всего обмануть противников было как раз в развитии воздушной разведки. Эта задача решалась использованием транспортной и спортивной авиации. Уже в начале 20-х гг. начались опыты по созданию технических средств аэрофотосъемки, проводившиеся под видом любительского фотографирования.

После официального создания Люфтваффе в 1935 г. развитию разведывательной авиации стало сразу придаваться большое значение. В январе 1938 г. командующий сухопутными войсками генерал-oberст Вернер фон Фрич (Werner von Fritsch) писал: *«Решающей боевой мощью в следующей войне будет обладать тот, кто будет иметь в своем распоряжении лучшую воздушную разведку»*. Фричу вторили и многие генералы Люфтваффе, причем некоторые даже утверждали, что в войне победит тот, кому удастся лучше организовать воздушную разведку.

В общем, командование всех трех составляющих Вермахта – сухопутных войск, военно-морского флота и авиации,

проявляя редкое единодушие, осознавало важность воздушной разведки. Как следствие этого доля, которую получила разведывательная авиация в составе Люфтваффе, была значительно выше долей разведывательной авиации в военно-воздушных силах их потенциальных противников. Разведчики составляли приблизительно 20 % от общего числа самолетов Люфтваффе.

Разведывательная авиация Люфтваффе

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

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

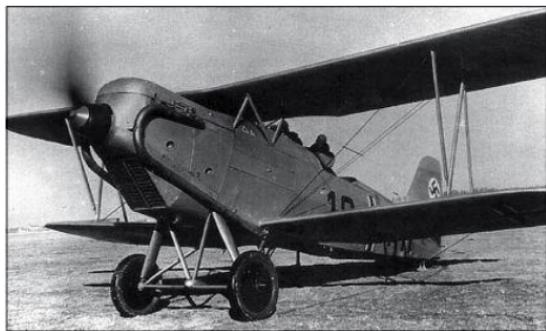
разведки.

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

Разведывательные эскадрильи Люфтваффе имели обозначения, составленные по тем же правилам, что и обозначения бомбардировочных, истребительных и др. эскадрилий. Они состояли из арабской цифры, означавшей номер эскадрильи, наименования и номера авиагруппы, в которую она входила. Единственным отличием от остальных было наличие дополнительной литеры, указывавшей на дальность действия эскадрильи. Например, 4.(F)./ Aufkl.Gr. 12 обозначало «4-я эскадрилья дальней разведки 12-й разведывательной авиагруппы», 2.(H)./Aufkl.Gr. 12 – «2-я эскадрилья ближней разведки 12-й разведывательной авиагруппы», а 1./ Aufkl.Gr. 126 (See) – «1-я эскадрилья 126-й морской разведыватель-

ной эскадрильи».

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



Самолет-разведчик He-45 «10+A11» командира эскадрильи Aund.Gr. 121 гауптмана Эдгара Штенцера (Edgar Stentzer), аэродром Нойхаузен



Самолет-разведчик He-70 «10+M12» из Aufkl.Gr. 121 во время полета над Восточной Пруссией, 1937 г.

Рассказ о том, когда и где были сформированы все последующие разведывательные эскадрильи, занял бы не один десяток страниц. Кроме того, многие из них не раз переименовывались, распускались и заново создавались. Поэтому ограничимся лишь общими статистическими данными⁵.

	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.	1938 г.	1939 г.
Дальняя разведка	3	5	13	14	21	30
Ближняя разведка	—	4	13	18	29	35

Число разведывательных эскадрилий Люфтваффе в 1934-1939 гг.

На основе боевого опыта, полученного «Легионом „Кон-

⁵ Полный перечень разведывательных эскадрилий, имевшихся в составе Люфтваффе в 1934–1945 гг., приведен в приложении 1.

дор“» в Испании, а также с учетом возрастающих требования Вермахта в деле обеспечения необходимой разведывательной информации, в 1937 г. началась реализация программы по увеличению количества разведывательных эскадрилий. Как видно из приведенной выше таблицы, за два последующих года их общее число увеличилось вдвое – с 32 до 65. В каждом воздушном флоте по крайней мере имелась одна группа дальней разведки, которая должна была действовать в пределах зоны ответственности своего флота.

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

Если оружием истребителей были пулеметы и пушки, оружием бомбардировщиков – бомбы всевозможных типов и калибров, то главным оружием самолетов-разведчиков, конечно же, стали аэрофотокамеры. Их вы-

пускала знаменитая фирма «Цейсе» («Zeiss»). Первоначально она обозначала фотокамеры для авиаразведки как Reihenbildmeßkammern (RMK), что можно перевести как «фотограмметрическая аэрофотокамера». Однако это длинное название в Люфтваффе не прижилось и затем было использовано фирмой для серии камер для геодезической съемки. Автоматические же камеры для самолетов-разведчиков получили более короткое наименование Reihenbildkammer или Reihenbildner (Rb), т. е. «камеры для аэрофотосъемки».



Мобильная фотолаборатория Krupp L3N 163 Kfz.354



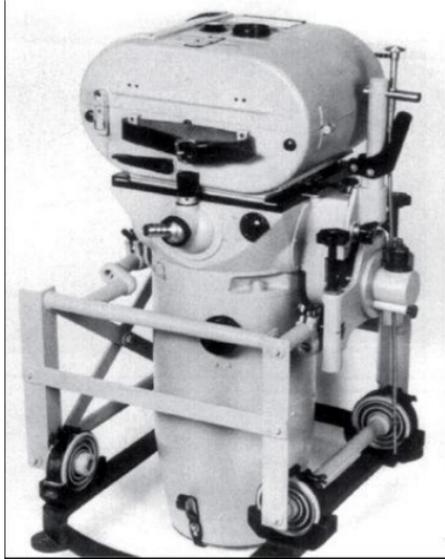
Курьер-мотоциклист ожидает кассету с фотопленкой, отснятой экипажем Ju-88T-1 «4U+ВН» 1-й эскадрильи из Aufld.Gr. 123, Северная Италия, 1944 г.

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

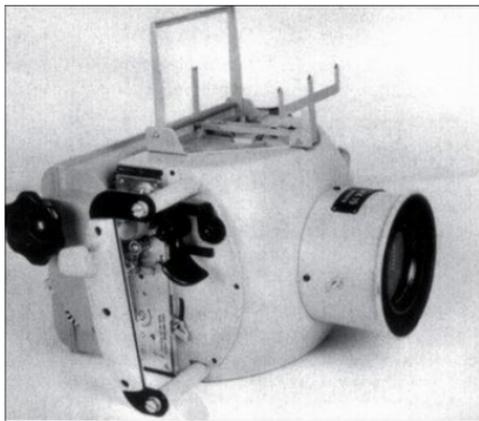
вались всего три таких модели – НК 13, НК19hHKC.

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

К началу Второй мировой войны эскадрильи ближней разведки были оснащены самолетами «Хейнкель» He-46 и «Хеншель» Hs-126. Первый начал выпускаться в 1931 г. и сначала был бипланом, но потом нижние плоскости убрали, чтобы улучшить обзор наблюдателя, вооруженного ручной фотокамерой. В 1939 г. в Люфтваффе насчитывалось 65 He-46. Основой же эскадрилий ближней разведки были 275 высокопланов Hs-126, которые уже имели автоматическую фотокамеру, установленную в фюзеляже. Экипаж ближнего разведчика состоял из двух человек: пилота и летчика-наблюдателя, который при необходимости становился бортстрелком.



Широкоформатная автоматическая аэрофотокамера Rb 50/30 на раме, на которой она устанавливалась в фюзеляже самолета



Летом 1939 г. на вооружении эскадрилий дальней разведки в основном стояли двухмоторные самолеты He-111P/H и Do-17P. Кроме того, были еще четырнадцать бипланов He-45, обладавших большей дальностью, чем He-46, и которые в случае большой нужды можно было использовать для нужд дальней авиаразведки. Самым многочисленным из дальних разведчиков был «Дорнье», – к началу вторжения в Польшу в Люфтваффе их насчитывалось 257. На момент своего появления в 1934 г. «летающий карандаш» – так из-за характерной формы фюзеляжа прозвали Do-17 – мог опередить многие серийно выпускавшиеся одномоторные самолеты. Так, например, в июле 1937 г. во время круговых воздушных гонок над Альпами прототип Do-17V8 оставил позади всех своих соперников. Экипаж дальних разведчиков уже включал как минимум четырех человек: пилота, штурмана, бортрадиста и бортстрелка.

В отличие от «тактиков», углублявшихся на вражескую территорию не более чем на 150 км, дальним разведчикам в ходе войны приходилось действовать над глубоким тылом противника, нередко в тысяче и более километров от линии фронта. В течение многих часов их экипажи вели автономное существование в необъятном небе. Они должны были действовать как призраки, незаметно проникать в воздушное пространство врага, избегать встреч с его истребителя-

ми, внезапно появляться над объектом и, сфотографировав его, быстро исчезать. Если же «призрак» попадался и появлялись перехватчики, то оставалось уповать лишь на мастерство пилота, который выполнял резкий маневр уклонения, а потом обычно бросал машину в пике с выводом у самой земли.

Вот тут в полной мере и сказывались скорость и маневренность разведчика. В ходе начавшихся боевых действий быстро выяснилось, что их как раз-то и не хватает He-111 и Do-17. Поэтому последние уже в начале 1940 г. начали заменять Do-215В и Ju-88А, имевшие лучшие характеристики. В Aufkl.Gr. 122 в 1940 г. в экспериментальном порядке использовались три Vf-110С-5 с увеличенным радиусом действия. Чтобы разместить на них фотокамеры Rb 50/30, пришлось демонтировать пушки MG FF. Для имитации же «мощного вооружения» на «Мессершмиттах» установили фальшивые деревянные стволы. Vf-110С-5 летали еще быстрее, чем новые «Юнкерсы» и «Дорнье», однако показали низкую надежность для дальних полетов. Поэтому в дальнейшем их в основном использовали в эскадрильях ближней разведки.



Экипаж самолета-разведчика Do-17P-1



Механики готовят к вылету Do-17P-1 из 3-й эскадрильи Aufkl.Gr. 11

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

ально для дальней разведки были разработаны модификации Ju-88S и Ju-88T, которые развивали максимальную скорость уже до 700 км/час и обладали радиусом действия до 2500 км.

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

	1940 г.	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.
Дальняя разведка	36	33	31	31	30	26
Ближняя разведка	51	54	61	59	42	40

Число разведывательных эскадрилий Люфтваффе в 1940-1945 гг. (без учета эскадрилий ночной, морской и метеоразведки)

Кто отдавал приказы

1 февраля 1939 г. для решения всего комплекса вопросов, связанных с разведывательной авиацией, была учреждена «Инспекция армейской авиации» (Inspekteur der Heeresflieger). Она разместилась на аэродроме Йютербог-Дамм, находившемся в 62 км юго-восточнее Берлина. Ее возглавил 47-летний генерал-майор Рудольф Богач (Rudolf

Bogatsch), до этого командовавший 17-м воздушным округом. Он начал свою военную карьеру еще в 1910 г. в 6-м полку полевой артиллерии, в составе которого участвовал в Первой мировой войне и был ранен. В 20–30-е гг. Богач был командиром батареи, а также занимал различные штабные должности. 1 октября 1935 г. он перешел в Люфтваффе и в тот же день получил звание оберста. Сначала Богач служил в зенитной артиллерии, потом – в рейхсминистерстве авиации, а затем был назначен командующим воздушным округом.

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

- инспекция частей разведывательной авиации с целью проверки их боеготовности,
- установление и поддержание прямой связи между подразделениями и высшим командованием Люфтваффе,
- оценка имеющегося тактического и технического опыта, разработка тактических рекомендаций для боевых вылетов,
- контроль обучения летного и технического персонала,
- подготовка предложений по организации и совершенствованию системы управления разведывательной авиацией, а также по формированию новых подразделений,
- подготовка рекомендаций по назначениям на командные посты и контроль над всеми персональными перемещениями командного состава,
- подготовка рекомендаций по распределению вновь про-

изведенных самолетов между действующими частями и подготовка заявок для их производства,

- тактическая и техническая оценка новых типов вооружения и оборудования, предназначенного для оснащения самолетов-разведчиков,

- подготовка предложений по совершенствованию служб управления, оценка опыта боевого использования систем связи,

- организация и ведение учета всего личного состава,

- подготовка рекомендаций по награждению,

- консультация высшего командования по всем вопросам, связанным с действиями и развитием разведывательной авиации.

Как видно из названия инспекции, она первоначально была ориентирована на тактическую разведку. Однако уже через семь месяцев такую ее «однобокость» устранили и 5 октября того же года переименовали в «Инспекцию разведывательной авиации» (Inspekteur der Aufklärungsnieger).

Схема управления действиями разведывательной авиации отличалась от общепринятой в Люфтваффе системы, когда эскадры и авиагруппы получали приказы из штабов авиадивизии, корпуса или воздушного флота. С самого начала предполагалось, что воздушная разведка в ходе боевых действий прежде всего должна была обслуживать интересы наземных войск, а значит, и получать задания от армейского командования.

Поэтому в августе 1939 г., накануне вторжения в Польшу, инспектор разведывательной авиации генерал-майор Богач получил пост «генерала Люфтваффе при Главном командовании сухопутных войск» (General der Luftwaffe beim Ob.d.H.). Одновременно к штабам всех групп армий, а к штабам созданных позднее танковых групп были прикомандированы особые представители Люфтваффе в ранге генерал-майора или оберста. Они именовались «командирами Люфтваффе (Kommandeur der Luftwaffe – Koluft) при такой-то группе армий (танковой группе)». Например, Koluft Heeresgruppe A обозначало «командир Люфтваффе при группе армий „А“, Koluft Panzergruppe 1 – „командир Люфтваффе при 1-й танковой группе“ и так далее.

Штаб группы армий получал из нижестоящих штабов заявки на проведение воздушной разведки во фронтовой полосе, а также сам формировал задания на разведку в ближнем тылу противника. Затем все они передавались Koluft, который непосредственно и отдавал боевые приказы конкретным эскадрильям ближней разведки. Полеты над линией фронта и на глубину до 16–25 км выполнялись на высотах до 2000 м, а над ближайшим тылом на глубину не более 150 км – на высотах до 6000 м. В большинстве вылетов обычно участвовали два разведчика: первый отвечал за визуальную и фоторазведку вражеских позиций и объектов, а второй вел поиск вражеских истребителей и позиций зенитной артиллерии. Важная информация немедленно пере-

давалась по радио, нередко текстовые сообщения сбрасывались прямо на передовые позиции наземных частей. Подробные рапорты пилотов и летчиков-наблюдателей и сделанные ими аэрофотоснимки после посадки через Koluft поступали в армейские штабы. Параллельно разведывательные сводки также направлялись в штабы авиакорпусов и в инспекцию разведывательной авиации в Йютербог-Дамм.

Основу стратегии блицкрига составляли удары мощных танковых и механизированных соединений. Они должны были быстро продвигаться вперед и, конечно, очень нуждались в самых свежих разведывательных данных. Даже при всем немецком порядке путь заявки на проведение авиаразведки через Koluft до конкретной эскадрильи, а затем и обратное прохождение полученных данных занимали некоторое время, которое в этом случае было навес золота. Поэтому в начале войны стало практиковаться подчинение отдельных эскадрилий ближней разведки непосредственно танковым группам, на основе которых позднее были сформированы танковые армии. Они имели специальный индекс «танковая» (Pz), например, 5.(H)Pz./Aufkl.Gr.II. Эти эскадрильи получали приказы прямо из штаба танковой группы и передавали добытые данные также танкистам, причем порой, как говорится, в форме прямого репортажа с места событий.

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

ответствующего авиакорпуса или воздушного флота. В итоге они действовали как в интересах командования Вермахта, получая приказы напрямую от Koluft, так и в интересах командования Люфтваффе.

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

В начальный период войны тактика дальних разведчиков была следующей. Сразу после взлета самолет поднимался на высоту 3500–6000 м и брал курс в назначенный район. Над самим объектом аэрофотосъемки, обычно прикрытым средствами ПВО, разведчик проходил на высоте 6500–8800 м. Однако в течение войны эта тактика изменилась. Поднявшись в воздух, разведчик оставался на малой высоте, так бы-

ло больше шансов остаться незамеченным, особенно радарами, и только на подходе к цели поднимался до 6500-9000 м. Как только фотоснимки были сделаны, он снова снижался и на малой высоте возвращался обратно.

В течение двух первых военных лет система Koluft функционировала относительно неплохо. Однако после нападения на Россию все изменилось. Огромный Восточный фронт значительно увеличил нагрузку на разведывательные эскадрильи. Возросли и потери самолетов, особенно вследствие сурового климата и интенсивной эксплуатации. Из-за этого «генерал Люфтваффе при Главном командовании сухопутных войск» – генерал Рудольф Богач⁶ – и его представители на местах были уже не в состоянии в полной мере выполнять возрастающие требования армии. Кроме того, у различных армейских инстанций вошло в моду создавать т. н. «тактические штабы поддержки» и всячески дублировать руководство разведывательной авиацией.

8 декабря 1941 г. состоялась встреча инспектора разведывательной авиации генерала Богача с начальником Генерального штаба сухопутных войск генерал-oberстом Францем Гальдером (Franz Haider). На ней стороны обсудили возможность проведения полной реорганизации управления разведывательной авиацией с целью возложить всю ответственность за ведение воздушной разведки на Люфтваффе. По-

⁶ Он получил звание генерал-лейтенанта 01.01.1940 г., а звание генерала авиации-01.07.1941 г.

сле нескольких месяцев дискуссий наконец соглашение было достигнуто.

19 апреля 1942 г. Генеральный штаб сухопутных сил издал приказ № 1483/42, согласно которому действия разведчиков больше не делились по интересам – в пользу сухопутных войск или в пользу Люфтваффе. Большие штабы Koluft при группах армий и танковых армиях были ликвидированы. Их заменили т. н. Flivo (Fliegerverbindungsoffizier) – офицеры связи Люфтваффе. Отныне армейские штабы лишь предоставляли запросы на разведку тех или иных объектов в тылу противника. Через Flivo заявки на разведку прифронтовой полосы и ближнего тыла передавались в штаб соответствующего авиакорпуса, а заявки на разведку дальнего тыла – в штаб воздушного флота, которые затем уже и отдавали приказы своим разведывательным эскадрильям.

Однако командование Люфтваффе, не дожидаясь официального согласия своих армейских коллег, уже в январе 1942 г. начало реорганизацию системы управления разведывательными эскадрильями, находившимися на Восточном фронте. На основе штабов Koluft и других небольших подразделений сформировали шестнадцать групп тактической авиаразведки (Nachaufklarungsgruppe NAGr.). Первоначально все они не имели своих собственных эскадрилий. Их штабы лишь координировали действия приданных эскадрилий ближней разведки в определенном секторе.

При этом распределение групп тактической разведки по

огромному Восточному фронту свидетельствовало об общих приоритетах Главного командования Вермахта в части предстоящих наступательных операций. В зоне ответственности 1-го воздушного флота, действовавшего на северном фланге, была создана только одна группа – NAGr. 13. Однако уже в авиационном командовании «Ост», отвечавшем за центральный сектор фронта, было сразу восемь групп NAGr. 2, 3, 5, 8, 9, 10, 11 и 15. Еще семь групп – NAGr. 1, 4, 6, 7, 12, 14 и 16 – находились на южном фланге, в зоне ответственности 4-го воздушного флота.

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

16 мая 1942 г. генерал Богач оставил пост инспектора истребительной авиации и последующие два с половиной года числился генералом для особых поручений при рейхсминистерстве авиации и главнокомандующем Люфтваффе. 1 августа того же года он был назначен командующим 17-м воздушным округом, чей штаб находился в Вене. На этой должности Богач провел чуть более года, а потом до 28

марта 1944 г. находился в резерве Главного командования Люфтваффе. Затем его прикомандировали к штабу воздушного флота «Рейх» и 12 сентября назначили командиром 4-го корпуса зенитной артиллерии (IVFlak-Corps). 4 мая 1945 г. генерал Богач сдался в плен к американцам, в котором провел немногим более года. Затем он жил в Мюнхене, где и умер 5 июня 1970 г. в возрасте 78 лет.

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

В ходе Первой мировой войны он был награжден Железными Крестами 2-го и 1-го классов, Рыцарским Крестом прусского ордена Гогенцоллернов с мечами, Рыцарским Крестом 2-го класса саксонского ордена Альбрехта с мечами.

Поскольку Версальским договором Германии запрещалось иметь военную авиацию, Ломанну в январе 1920 г. пришлось вернуться обратно в армию. В течение последующих лет он служил в фотоотделе штаба 1-го военного округа и в

министерстве рейхсвера, был командиром батареи в 1-м и 3-м артиллерийских полках и инструктором в артиллерийской школе в Йютербоге.

1 октября 1934 г. гауптман Ломанн перешел во вновь создаваемые Люфтваффе и в течение года служил офицером по особым поручениям при рейхсминистерстве авиации. Потом он был преподавателем по тактике противовоздушной обороны в академии Люфтваффе. 1 августа 1938 г. Ломанн, имевший к этому времени уже звание оберст-лейтенанта, возглавил Aufkl. Gr. 52, которую в ноябре того же года переименовали в AufM.Gr.41. С 1 мая 1939 г. он командовал 3-й разведывательной группой 2-й учебно-боевой эскадры (III. (Aufkl.)/LG2).

25 августа 1939 г. оберст-лейтенант Ломанн занял должность Koluft при 6-й полевой армии. 1 октября того же года он получил звание оберста и через три недели занял аналогичный пост при 10-й полевой армии. 15 февраля 1941 г. Ломанн был переведен на должность Koluft при 4-й танковой группе и за успешные действия на Восточном фронте 10 ноября того же года был награжден Германским Крестом в Золоте (Deutsches Kreuz in Gold).

1 февраля 1942 г. ему присвоили звание генерал-майора и затем 16 мая назначили инспектором разведывательной авиации вместо генерала Богача. Однако пробыл Ломанн на этом посту всего пять с небольшим месяцев и уже 28 ноября возглавил вновь сформированную 14-ю полевую дивизию

Люфтваффе. Через некоторое время дивизия была сначала переброшена в Данию, а потом в Норвегию. 1 ноября 1943 г. Ломанн получил звание генерал-лейтенанта и параллельно с должностью командира дивизии также занимал пост командующего немецкими войсками в Центральной Норвегии.

8 мая 1945 г. он сдался в плен к американцам и был освобожден в декабре 1946 г. Умер Гюнтер Ломанн 15 ноября 1978 г. в Регенсбурге в возрасте 81 года.

Третьим по счету инспектором разведывательной авиации Люфтваффе стал Карл-Хенниг фон Барзевиш (Karl-Hennig Bagsewisch). Он родился 2 октября 1895 г. в Карлсруэ и начал военную службу в том же 1914 г., но уже в кавалерии – в 6-м кирасирском полку. 16 февраля 1915 г. фон Барзевиш получил звание лейтенанта и в декабре того же года стал командиром эскадрона. В октябре 1916 г. ему присвоили звание обер-лейтенанта, и затем он сначала командовал пулеметным взводом 176-го пехотного полка, а потом служил в штабе 7-го армейского корпуса. В ноябре 1918 г. фон Барзевиш вернулся обратно в 6-й кирасирский полк, где снова принял эскадрон.

После завершения Первой мировой войны он в отличие от Богача и Ломанна покинул военную службу и 19 июня 1919 г. вышел в отставку. Шестнадцать лет спустя – 1 октября 1935 г. – фон Барзевиш в звании гауптмана резерва был зачислен в состав вновь созданных Люфтваффе, но продолжил военную службу лишь еще два с половиной года спу-

стя. 8 марта 1938 г. его направили на курсы летчиков-наблюдателей и командиров эскадрилий. Потом его включили в AafM.Gr.24, в которой он вскоре занял должность командира эскадрильи.

С января 1939 г. фон Барзевиш, который 20 января получил звание майора, был офицером штаба Люфтваффе. Затем с 4 июля 1940 г. он служил в штабе Koluft при 18-й полевой армии, продолжительное время командовал Aafkl.Gr. 123, а потом 10 октября был назначен начальником штаба Koluft при 4-й армии. 1 апреля 1941 г. ему присвоили звание оберст-лейтенанта, и 26 июля того же года он занял пост Koluft при 2-й танковой группе (позднее 2-й танковой армии).

1 апреля 1942 г. фон Барзевиш получил звание оберста и потом 5 июня был назначен начальником штаба инспектора разведывательной авиации. Прошло пять месяцев, и 28 ноября он занял уже пост самого инспектора, сменив генерал-майора Ломанна. Фон Барзевиш, которому затем 1 ноября 1943 г. присвоили звание генерал-майора, стал последним инспектором разведывательной авиации Люфтваффе. 8 мая 1945 г. он сдался в плен к союзникам и был освобожден 7 июля 1947 г.

Инспекторы разведывательной авиации Люфтваффе



Рудольф Богач, занимавший этот пост с 1 февраля 1939 г. по 16 мая 1942 г.



Гюнтер Ломанн, занимавший этот пост с 16 мая по 28 ноября 1942 г.



Карл фон Барзевитц, занимавший этот пост с 28 ноября 1942 г. и до конца войны

В последние годы своей жизни Карл-Хенниг фон Барзевитц жил в городке Ведель, расположенном в 23 км западнее Гамбурга, где и умер 19 ноября 1981 г. в возрасте 84 лет.

Ночной дозор фюрера

Уже в начале 1940 г. стало ясно, что самолеты-разведчики, появляясь в светлое время суток над объектами с мощной ПВО, сильно рискуют. Выполнение заданий по аэрофотосъемке Лондона, баз британского флота в Скапа-Флоу и в заливе Ферг-оф-Форт, крупных портов и т. п. объектов превращалось для экипажей в лотерею, когда никто не знал, какой он вытянет билет.

Казалось бы, выход лежал на поверхности – надо лишь перейти на ночные разведывательные вылеты. Это позволяло в большой степени решить «проблему» вражеских истребителей и зенитного огня. Ночные истребители были еще малочисленны, а их бортовые радары несовершенны, да и наземные РЛС управления зенитным огнем еще только-только начинали поступать в войска.

Однако начать ночные разведывательные полеты и, соответственно, ночную аэрофотосъемку оказалось непросто. К этому времени в распоряжении Люфтваффе была всего одна модель ночной фотокамеры, которая к тому же была ручной. Она имела фокусное расстояние 18 см и позволяла получать негативы формата 10x16 см. С ее помощью можно было со средней высоты при использовании осветительных бомб снимать лишь отдельные мелкие участки.

Осенью 1940 г. ее начали использовать в ходе ночных полетов над Южной Англией, но быстро выяснилось, что толку от нее мало. Формат получаемых негативов был слишком малым, чтобы при их анализе извлечь какие-то полезные данные. Кроме того, при ручной съемке летчик-наблюдатель часто просто не мог обнаружить нужный объект из-за малой площади обзора.

Для того чтобы улучшить качество ночной аэрофотосъемки, в инспекции разведывательной авиации был разработан ряд рекомендаций:

- автоматизировать работу камеры, чтобы исключить

ошибки при установке времени выдержки,

- начать производство широкоформатной камеры, позволяющей производить съемку с перекрывающимися кадрами,
- увеличить фокусное расстояние, чтобы увеличить масштаб съемки,
- увеличить формат негатива.

Первые летные испытания опытного образца ночной широкоформатной фотокамеры были проведены уже в декабре 1940 г. После небольших доработок этот образец использовался в пробных разведывательных полетах над Англией. На основании полученных результатов в конструкцию фотокамеры внесли новые изменения. Затем последовала новая серия испытаний уже в Северной Африке, после чего новая автоматическая ночная широкоформатная фотокамера была принята на вооружение разведывательной авиации.

Проблема ночной аэрофотосъемки особенно остро встала, когда блицкриг против Советского Союза провалился. Линия фронта протянулась на многие тысячи километров с юга на север, и если в летние месяцы с авиаразведкой все было в порядке, то с наступлением осенне-зимнего периода световой день быстро сокращался, причем чем дальше на север, тем больше. Например, в ноябре на центральном участке Восточного фронта советские войска в прифронтовой полосе и объекты в тылу находились под присмотром лишь одну треть суток. Темнело уже в 16.00–16.30, и затем до 07.00 следующего дня стояла непроглядная тьма. Все это время –

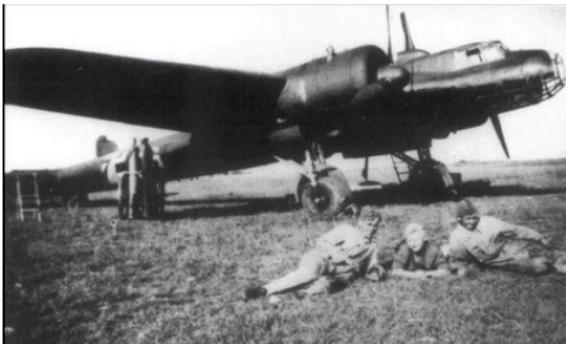
в течение почти пятнадцати часов – русские могли спокойно перебрасывать свои части, возводить мосты, переправляться через реки и так далее.

В апреле 1942 г. были сформированы первые три ночных разведывательных эскадрильи. Они были подчинены непосредственно «генералу Люфтваффе при Главном командовании сухопутных войск» и потому получили довольно длинные обозначения, например, Nacht Aufkl.Sta 1/Gen.d.Lw.b.Ob.d.H.

Затем в августе была образована еще одна эскадрилья, которой дали уже обозначение покороче – Nacht Aufkl.Staffel 4. Через два месяца – в октябре – такие же обозначения получили и первые три эскадрильи: Nacht Aufkl.Sta 1/Gen.d.Lw.b.Ob.d.H. стала Nacht Aufkl.Staffel 1 и так далее. Однако просуществовали они под этими наименованиями всего ничего.

В том же октябре 1942 г. эти четыре эскадрильи вошли в состав первой и, как затем оказалось, единственной в Люфтваффе авиагруппы дальней ночной разведки. Они снова были переименованы: Nacht Aufkl.Staffel 1 – 1.(F)/Aufkl.Gr.Nacht и так далее – и под этими обозначениями просуществовали уже до самого конца войны.

С появлением боевых эскадрилий ночных разведчиков уже ничто не могло укрыться от всевидящего ока воздушной разведки.



Механики из Nacht Aufkl.Staffel 3 позируют перед самолетом-разведчиком Do-17P-1 «K7+GL», аэродром Псков, июль 1942 г.



Заправка самолета-разведчика Do-17P-1 из Nacht Aufkl.Staffel 3, аэродром Псков, июль 1942 г.

Самолеты-разведчики могли не только вести наблюдение за ночным передвижением войск и форсированием рек, за движением судов и конвоев, но и выявлять места их ночных якорных стоянок. Они были в состоянии вести разведку сил противовоздушной обороны, а именно идентифици-

ровать позиции зенитных прожекторов и батарей, скрытых днем маскировочными сетями. Кроме того, разведчики могли сразу же зафиксировать результаты ночных бомбардировок.

На Западном и Восточном фронтах ночные разведчики применяли разную тактику. Над Россией аэрофотосъемка объектов выполнялась обычно с высоты 1200–1800 м, но иногда и с 3600 м. При малой высоте после сброса осветительных бомб цель можно было снимать даже небольшой камерой, но часто использовалась и широкоформатная камера с фокусным расстоянием 35 см. Одной из главных задач ночной аэрофотосъемки на Восточном фронте было установление расположения аэродромов и мест форсирования рек. Наблюдение за шоссейными и железными дорогами велось обычно визуально, при этом, исходя из условий погоды, совершались от трех до семи вылетов за ночь.

На начальном этапе для ночной разведки на Восточном фронте, где была слабая система ПВО, использовались самолеты Do-17, Do-215 и He-111. Позднее им на смену стали поступать более совершенные Do-217.

На Западе противовоздушная оборона была значительно сильнее, что неизбежно сказывалось на тактике ночных разведчиков. Обычно аэрофотосъемка производилась с высоты 6400–9000 м. Единственным исключением были вылеты, имевшие целью наблюдение за портами и судоходством, а также контроль результатов бомбардировок, когда съемка

велась с высоты от 3500 до 5500 м. Если условия полета позволяли, то время прохождения над целью выбиралось так, чтобы лунный свет мог облегчить обнаружение и идентификацию объектов. Однако в полнолуние увеличивался риск самого самолета-призрака быть обнаруженным истребителями ПВО.

Соответственно над Западной Европой и Средиземноморьем использовались более скоростные Ju-88D, которым на смену с 1943 г. стали приходить усовершенствованные Ju-188. В конце войны в эскадрильи ночной разведки стали поступать также «Мессершмитты» Me-410. Использовать эту двухместную машину позволило полностью автоматизированное фотооборудование, благодаря которому отпала необходимость иметь на борту самолета лишнего члена экипажа.

В 1943 г. специально для ночной аэрофотосъемки была разработана мощная осветительная бомба (Blitzbomben). Ее взрыватель мог быть установлен на разную высоту, но обычно использовалась высота 2700 м. После его срабатывания световая вспышка мощностью 40 млн свечей длилась примерно 1/2 секунды. Интервал между подрывом бомбы и засветкой пленки определялся в зависимости от скорости и высоты полета разведчика.

Тем временем конструкторы знаменитой фирмы «Цейсе» продолжали работать над новыми образцами ночных аэрофотокамер. И в 1944 г. в производство был запущен целый

ряд уникальных камер NRB 30/18, NRB 35/25 и NRB 40/25. На них вместо обычного затвора сразу за объективом находилась металлическая пластина, которая и защищала фотопленку, когда съемка не велась. Все они имели оптику поистине выдающегося качества и работали быстрее, чем камеры для дневной аэрофотосъемки.

С развитием радарной техники на большинстве ночных разведчиков стали устанавливаться бортовые РЛС предупреждения о появлении вражеских истребителей – FuG216 «Neptun» R-1 и FuG217 «Neptun» R-2. Они прощупывали воздушное пространство позади самолета, в секторе длиной 4 км и шириной 3 км. Это спасало экипаж от внезапной атаки ночного истребителя. В качестве стандартного оборудования использовался также радиовысотомер FuG101. Во время полетов над районами с сильной ПВО практиковалось разбрасывание дипольных отражателей – полосок алюминиевой фольги, дезориентировавших вражеские наземные и воздушные радары. В итоге зенитки палили в пустоту, а радиооператоры ночных истребителей не могли обнаружить призрака среди многочисленных «белых пятен» на экранах своих бортовых РЛС.

На некоторых ночных разведчиках использовались бортовые поисковые радары FuG200 «Nohentwiel», которые применялись для обнаружения конвоев на Средиземном море и в Ла-Манше. Как только местонахождение кораблей было установлено, самолет сбрасывал осветительные бомбы и та-

ким образом наводил на цель эсминцы, торпедные катера и подводные лодки.

Обычно на самолете-разведчике имелось от четырех до десяти осветительных бомб. Многие экипажи торговых и военных судов пережили шок «светового взрыва», не догадываясь при этом, что произошло. Темное море и волны, а равно и плывущие по ним суда вдруг освещались ярче, чем днем. Пока ослепленные моряки приходили в себя, призрак в ночи уже летел домой с отснятыми фотографиями.

В ночь на 18 января 1943 г. по приказу Гитлера возобновились массированные налеты Люфтваффе на Лондон и другие английские города. Основной ударной силой была эскадра KG2 «Хольцхаммер», состоявшая из четырех групп, все из которых являлись боевыми. В первом ударе участвовали 118 самолетов, из которых обратно не вернулись шесть машин. Каждый раз бомбардировщики сопровождали три-четыре самолета ночной разведки. Одна или две машины летели с первой атакующей волной, чтобы сфотографировать маршрут и саму цель, в то время как две другие подлетали с последней волной, дабы заснять причиненный ущерб. Вылеты продолжались в течение всего 1943 г. В перерывах между рейдами на английские города Do-217 из KG2 атаковали по ночам союзные корабли в Ла-Манше и Северном море. Эти вылеты также сопровождалась ночными самолетами-разведчиками. Бомбардировки продолжались регулярно до осени 1943 г., в частности, очередной удар имел место в ночь на

14 июня.

В начале 1944 г. после некоторого перерыва ночные налеты на английские города возобновились с новой силой. В течение ночи на 23 января Лондон атаковали в общей сложности 93 Do-217 из KG2 «Хольцхаммер» и 56 Ju-88 из I. KG66, в том числе некоторые экипажи поднимались в воздух по нескольку раз. Всего в эту ночь бомбардировщики Люфтваффе выполнили 447 самолето-вылетов на бомбардировку британской столицы, причинив ей большие разрушения. При этом английская ПВО сбила пять машин. Каждый налет неотступно сопровождали ночные разведчики, фиксируя результаты бомбардировок.

Атаки следовали одна за другой, причем каждый раз ударам подвергались разные цели, применялись различные маршруты подхода, с самолетов He-177 сбрасывались полоски фольги, затруднявшие действия британских зенитчиков. Так, в ночь на 19 февраля 1944 г. 187 бомбардировщиков провели очередной массированный налет на Лондон, сбросив в основном тяжелые зажигательные бомбы, начиненные смесью бензина, каучука и фосфора. Этот удар имел особенно тяжелые последствия. Ночные разведчики зафиксировали большое количество пожаров, полыхали целые кварталы. И хотя британская ПВО сбила 11 самолетов, командир 9-го авиакорпуса генерал-майор Дитрих Пельц (Dietrich Peltz) был доволен, и рейды возмездия продолжались.

В ночь на 19 апреля в очередном налете на английскую

столицу участвовали 125 бомбардировщиков, в том числе 60 Ju-188, 29 Ju-88, 13 Do-217, 10 Me-410 и 5 He-177. Через десять дней 101 самолет бомбил порт Плимут, при этом несколько Do-217 из III./KG100 «Викинг» пытались атаковать суда планируемыми бомбами. Насей раз англичанам удалось сбить всего два бомбардировщика. В ночь на 30 мая был совершен последний массированный налет Люфтваффе на Лондон. Всего с 21 января по 30 мая 1944 г. 9-й авиакорпус совершил 31 массированный налет на Англию, в том числе 14 непосредственно на Лондон.

Работы у ночных разведчиков резко прибавилось летом 1944 г. В ночь на 13 июня со специальных стартовых площадок в Северной Франции по Лондону были выпущены десять первых крылатых ракет Fieseler Fi-103. Нацистское руководство Третьего рейха называло эти ракеты «Оружием возмездия № 1», или «Фау-1» (Vergeltungswaffe Eins – V-1), поскольку с их помощью надеялось изменить весь ход Второй мировой войны. Несмотря на то что из десяти ракет Англии достигли только четыре, а на Лондон упала вообще одна, это событие означало, что война в воздухе вступила в новую фазу. Начиная с этого момента «Фау-1», каждая из которых несла боезаряд массой 850 кг, стали регулярно падать на британскую столицу.

Утром 13 июня с целью сфотографировать результаты удара в сторону Лондона вылетел самолет-разведчик Me-410, однако он был сбит английскими зенитчиками в

районе Баркинга. Вслед за этим уже в ночь на 15 июня к Лондону были высланы ночные самолеты-разведчики. Их экипажи по возвращении сообщили, что во многих районах города наблюдаются крупные пожары. Гитлер ликовал, это была справедливая месть британцам за подлые бомбардировки германских городов.

Число пусков быстро возрастало, и к концу июня по Лондону ежедневно запускалось уже от 120 до 190 ракет. Комбинация небольших размеров, небольшой высоты полета и высокой скорости сделала «Фау-1» чрезвычайно трудной целью для перехвата и уничтожения. Самолеты ночной разведки регулярно фиксировали результаты ударов крылатых ракет, а затем с осени 1944 г. – и новых баллистических ракет V-2 («Фау-2»).

Кадры воздушной разведки

Подготовка летчиков разведывательной авиации, впрочем, как и вообще всех пилотов Люфтваффе, была длительной и многоступенчатой. Это можно проследить на примере Карла Хельмута Райнерта (Karl Helmut Reinert), который затем стал одним из лучших разведчиков, хоть и не был награжден Рыцарским Крестом.

1 марта 1941 г., после завершения курса первоначальной военной подготовки, он прибыл в 3-ю военную авиашколу, которая располагалась на аэродроме Вердер, в 9 км

западнее Потсдама. Базовая летная подготовка включала в себя полеты на тринадцать (!) типах самолетов: He-72, Bu-131, Klemm-35, Go-145, FW-56, Ar-68, He-45, Ar-96, W-34, W-33, FW-58, Caudron C.455 и He-70. В общей сложности Райнерт совершил на них 522 вылета. И это за неполных девять месяцев, т. е. в среднем он ежедневно два раза поднимался в воздух. После успешного завершения первого этапа обучения он получил звание обер-фенриха.

28 ноября будущий летчик продолжил обучение в авиашколе С16, находившейся на аэродроме Бург, в 22 км северо-восточнее Магдебурга. Там Райнерт уже летал на более сложных двухмоторных машинах, активно использовавшихся в боевых действиях: Do-17, Ju-52, He-111, Ju-88 и даже на высотном Ju-86 с дизельными двигателями. В течение последующего года он совершил на них 165 вылетов, освоив среди прочего технику ночных и слепых полетов.

После этого 15 декабря 1942 г. Райнерта направили в 1-ю авиашколу слепых полетов, размещавшуюся на аэродроме Брандис, в 15 км восточнее Лейпцига. Там он за два месяца совершил еще двадцать полетов «при любой погоде».

На этом учебный период для Райнерта завершился, но его подготовка как пилота самолета-разведчика отнюдь еще не была закончена. 19 февраля 1943 г. его включили во 2-ю группу 101-й учебно-боевой эскадры дальней авиаразведки (Fernaufklarergeschwader 101 – FAG101). Она только что была сформирована на базе 3-й школы дальней авиаразведки

и базировалась на аэродроме Перлеберг, в 11 км северо-восточнее г. Виттенберге.

Там Райнерт за полтора месяца совершил еще 17 полетов на Ju-88 и Do-17 из 4-й эскадрильи. В ходе их он изучал тактику проведения дальних разведывательных рейдов, высотных полетов, отрабатывал уход пикированием от истребителей противника. Здесь же он прошел курс аэрофотосъемки и астронавигации.

Далее 9 апреля Райнерта перевели во 2-ю эскадрилью учебно-боевой авиагруппы дальней разведки (Fernaufklärer-Ergänzungs-gruppe – Erg.FAGr.), которая тогда находилась в Греции, на аэродроме Седее, в 8 км южнее г. Салоники. Там он в течение месяца совершил 22 вылета на Ju-88, которые включали разведку морских конвоев и поиск подводных лодок в Средиземном море, а также аэрофотосъемку территории Южной Греции.

Наконец 12 мая 1943 г. лейтенант Райнерт стал полноценным, хотя еще и не имевшим боевого опыта пилотом самолета-разведчика. Таким образом, его подготовка длилась два года и два месяца! За это время он совершил в общей сложности 737 вылетов. Райнерт начал обучение почти за четыре месяца до нападения на Советский Союз, а закончил его уже накануне операции «Цитадель». Понятно, что в результате такой многоступенчатой подготовки получался настоящий профессионал.

Молодого летчика направили во 2-ю эскадрилью

Aafkl.Gr.100. До мая 1943 г. она совершала разведывательные полеты над Англией, но как раз перед приходом в нее Райнерта была переброшена на Восточный фронт. До сентября он летал на дальнюю разведку на Ju-88D, а затем прошел курс переподготовки на новый Ju-188. Сам Райнерт потом вспоминал: *«Из-за значительного усиления советской ПВО потери наших экипажей и самолетов к сентябрю 1943 г. возросли самым драматическим образом. Ju-88 были ударными самолетами среднего радиуса действия и не были идеально пригодными для дальней разведки на большой высоте. Наша эскадрилья в сентябре 1943 г. была отведена с фронта и переброшена на аэродром Кёнигсберг-Гутенфельд (в Восточной Пруссии, на берегу Балтийского моря). Мы получили там новые самолеты Ju-188. Переподготовка экипажей и обслуживающего персонала, получение нового оборудования с материалами для техобслуживания и приемка новых транспортных средств были закончены в феврале 1944 г. Так в марте 1944 г. я вновь отправился на войну».*



Лейтенант Карл Райнерт после 110-го успешного боевого вылета на Восточном фронте. В руках у него вымпел с эмблемой 2-й эскадрильи Aufkl.Gr.100, 30 мая 1944 г.



Экипаж лейтенанта Райнерта около своего Ju-188, аэродром Люблин, Польша, 30 мая 1944 г.

30 мая 1944 г. после 110 успешных вылетов на Восточном фронте лейтенант Райнерт был награжден Золотым Знаком за боевые разведывательные вылеты (Frontflugspange für Aufklärer in Gold). В сентябре перед боевым вылетом он внезапно почувствовал недомогание, и врачи констатировали пищевое отравление. Место Райнерта в кабине его «Юнкерса» занял другой пилот с малым боевым опытом. В результате во время выполнения задания Ju-188F был поврежден русскими истребителями и совершил на вражеской территории вынужденную посадку «на живот». Самому пилоту удалось убежать и затем благополучно перейти линию фронта, однако другие члены экипажа, ставшие Райнерту друзьями – штурман Герберт Лингвенус (Herbert Lengwenus), бортрадист-стрелок Зигфрид Вайгель (Siegfried Weigel) и бортмеханик Эрвин Бранд (Erwin Brand), – попали в плен.

После выздоровления Карл Райнерт совершил еще девятнадцать боевых вылетов на Ju-188, после чего подал заявление о переводе в эскадрилью, оснащенную реактивными самолетами Ag-234. Однако к его дальнейшей судьбе мы вернемся позднее.

В Люфтваффе было несколько фигур, сыгравших большую роль в развитии аэрофоторазведки. Об одном из них – первом инспекторе разведывательной авиации генерале Рудольфе Богаче – уже рассказывалось выше. Его заслугой была организация системы управления уже имевшимися эскад-

рильями авиаразведки. Но были еще те, кто в предвоенные годы много сделал для обучения их персонала и технического оснащения.

Первым из них был Эберхард Фишер (Eberhard Fischer), родившийся 24 июня 1893 г. в городе Каролат, в Силезии (ныне г. Нова-Суль, Польша). Решив стать профессиональным военным, он в неполных девятнадцать лет 12 июня 1912 г. вступил в 154-й пехотный полк в качестве кандидата на офицерское звание.

Полгода спустя – 27 января 1913 г. – Фишер получил звание фенриха и затем 13 мая отправился на учебу в военное училище в Ганновере. Он вернулся обратно 18 февраля 1914 г. уже в звании лейтенанта и был назначен командиром взвода. Вместе со 154-м пехотным полком Фишер участвовал в боях в ходе начавшейся Первой мировой войны и 2 декабря 1915 г. занял должность командира роты.

В следующем году произошел кардинальный поворот в военной карьере Фишера – он перешел в авиацию. 2 июня 1916 г. его направили в 3-й запасной авиабатальон, находившийся в г. Гота. Там лейтенант Фишер прошел курс обучения в качестве летчика-наблюдателя и уже 2 августа был включен в состав 3-й эскадрильи, подчинявшейся Главному командованию армейской авиации.

С 5 января 1917 г. он служил летчиком-наблюдателем в 218-м авиабатальоне, а затем 10 января 1918 г. Фишера назначили адъютантом 2-го запасного авиабатальона, расквар-

тированного в городке Шнейдеюль (ныне г. Пила, Польша). С 3 марта того же года он служил в штабе фотобатальона 7-й армии, а потом 20 июля занял должность офицера-фотографа в 155-й фотогруппе.

Однако уже месяц спустя, 20 августа 1918 г., Фишера назначили адъютантом 1-го запасного авиабатальона, а затем 27 ноября перевели на аналогичную должность в 11-м запасном авиабатальоне, но там он задержался всего на две недели. Уже 15 декабря он занял должность адъютанта 401-го авиабатальона охраны границ, на которой и встретил конец Первой мировой войны. К этому времени лейтенант Фишер был награжден Железными Крестами 2-го и 1-го классов и орденом Орла 2-го класса.

С 25 сентября 1919 г. он служил адъютантом коменданта аэродрома Бриг. После поражения кайзеровской Германии и подписания унизительного для нее Версальского договора Фишер не оставил военную службу, как многие его товарищи. Но поскольку Германии отныне запрещалось иметь военную авиацию, он был вынужден вернуться обратно в армию. С 6 мая 1920 г. лейтенант Фишер служил в 8-й автотранспортной колонне в том же Бриге, а затем 1 октября был назначен командиром взвода в 16-м пехотном полку. С 1 января 1921 г. он служил в 7-м пехотном полку, занимая должности командира роты и офицера связи. 1 февраля 1922 г. он получил звание обер-лейтенанта, а 1 февраля 1928 г. – звание гауптмана.

31 марта 1928 г. Фишер оставил военную службу и вышел в отставку, которая фактически была фиктивной. По секретному договору между Германией и Советским Союзом на территории последнего велось тайное обучение немецких офицеров по различным специальностям. Так, в Липецке был построен учебный центр, где немцы проходили секретную летную подготовку. Для прикрытия все его курсанты, прибывавшие в Советский Союз под видом «туристов» или «технических специалистов», должны были быть гражданскими лицами. Для этого и требовалось формальное увольнение с военной службы. Фишер пробыл в Липецке с апреля 1928 г. по декабрь 1929 г. После возвращения в Германию он, естественно, сразу же вернулся на военную службу и был назначен командиром роты во 2-м пехотном полку.



Аэрофотоснимок района доков в восточной части Лондона, сделанный широкоформатной автоматической камерой Rb 50/30. Дешифровщик пометил буквами на снимке: b – док принца Альберта, d – док короля Георга V, e – место впадения реки Ли в Темзу, f – Королевский военно-морской колледж в Гринвиче, g – док Ист-Индия, h – док Вест-Индия, i – док иллуолл, k – док королевы Виктории

После прихода к власти в Германии нацистов началось быстрое, пока еще по-прежнему тайное строительство новых Люфтваффе. Гауптман Фишер не мог остаться в стороне от этого процесса, и 1 апреля 1933 г. он был назначен офицером аэрофоторазведки в штаб 3-й дивизии. Затем 1 февраля 1934 г. его перевели на службу в Люфтваффе и назначили начальником отдела аэрофотографии в рейхсминистерстве авиации.

1 августа 1934 г. Фишер получил звание майора и спустя ровно два месяца возглавил только созданную в Хильдесхайме школу аэрофотосъемки (Flieger-Bildschule). Занимая эту должность, он разработал методику подготовки дешифровщиков аэрофотоснимков. Их работа была крайне важной, ведь мало просто получить снимок какого-то района, надо еще уметь грамотно «прочитать» его. В итоге к началу Второй мировой войны благодаря стараниям Фишера немецкие дешифровщики были гораздо лучше обучены, чем аналогичные специалисты в других странах. При этом более 60 % их

были всего лишь унтер-офицерами.

Фишер пробыл на посту начальника школы аэрофото-съемки более двух с половиной лет, получив тем временем 1 октября 1936 г. звание оберст-лейтенанта. Затем 1 марта 1937 г. его назначили командиром Aufkl. Gr. 124⁷, базировавшейся на аэродроме Ротвестен, в нескольких километрах северо-восточнее г. Кассель, и одновременно комендантом этого же аэродрома.

1 января 1939 г. Фишеру присвоили звание оберста и направили на командные курсы в академию Люфтваффе, располагавшуюся в юго-западном берлинском пригороде Гатов. После их окончания он стал начальником офицерских курсов при той же академии.

1 февраля 1940 г. оберст Фишер снова вернулся на должности начальника школы аэрофотосъемки в Хильдесхайме и коменданта одноименного аэродрома. 1 июня 1942 г. он получил звание генерал-майора. Фишер руководил подготовкой дешифровщиков аэрофотоснимков до 11 декабря 1944 г. и за это время написал множество руководств и учебных пособий по дешифровке.

Однако надо отметить, что командование Люфтваффе, а вместе с ним и Фишер считали обработку полученных аэрофотоснимков в общем-то простой, механической работой. При этом основной упор делался на ее скорость, что было

⁷ 01.10.1937 г. она была переименована в Aufkl.Gr.24, которая затем 01.11.1938 г. получила обозначение Aufkl.Gr.22.

и понятно, т. к. в условиях блицкрига быстрота обработки полученных снимков имела решающее значение для общего успеха. Немецких дешифровщиков учили лишь «читать», а не анализировать аэрофотоснимки. При этом для ускорения получения данных они нередко работали непосредственно с негативами.

Как результат, специалисты Люфтваффе в конечном счете оказались менее гибки в своей работе, чем, например, их британские коллеги из RAF. Так, немец, обнаружив на снимке или негативе индустриальный комплекс, лишь констатировал: «это – индустриальный комплекс», в то же время английский дешифровщик старался этот комплекс «разбить» на составляющие части. Кроме того, дешифровщики аэрофотоснимков Люфтваффе мало использовали стереоскопы⁸. И это несмотря на то, что в Германии были разработаны несколько очень хороших моделей этих приборов. Позднее это создало серьезные неудобства, когда в течение войны немцы пытались использовать аэрофоторазведку в стратегических целях.

В конце декабря 1944 г. генерал-майора Фишера прикомандировали к запасной авиадивизии, чей штаб находился в Брауншвайге, а потом 31 марта 1945 г. в возрасте 52 лет вообще уволили в отставку. За время службы в Люфтваффе он был награжден Крестами за заслуги на военной службе 2-го

⁸ Оптический прибор, с помощью которого стереоскопическая съемка предмета представляется глазам в виде одного объемного изображения.

и 1-го классов с мечами (Kriegver-dienstkreuz mit Schwertern) и несколькими медалями.

С 9 апреля 1945 г. он находился в плену у американцев и был освобожден 28 февраля 1947 г. После этого Эберхард Фишер жил в Западной Германии, т. к. его родной Каролат теперь был в коммунистической Польше. Он умер 2 сентября 1962 г.

Судьба Рихарда Шимпфа (Richard Schimpf), отстаивавшего в предвоенные годы необходимость технического развития средств аэрофоторазведки и фотограмметрии⁹ во многом схожа с судьбой Фишера.

Он родился 16 мая 1897 г. в баварском городке Эггенфельден, расположенном в 93 км северо-восточнее Мюнхена. Шимпф начал военную карьеру 11 февраля 1915 г., вступив в неполные восемнадцать лет в звании фанен-юнкера в 9-й Баварский пехотный полк.

⁹ Фотограмметрия – способы определения истинной величины и размеров предметов путем измерения их фотографического изображения. Она позволяла на основе полученных аэрофотоснимков местности создавать точную ее карту.



Дешифровщик унтер-офицер обрабатывает полученные аэрофотоснимки



Унтер-офицер собирает сделанные аэрофотоснимки в единый фотоплашет, охватывающий обширный район

Получив 25 октября того же года звание лейтенанта, он затем последовательно занимал должности командира взвода, роты и батальонного адъютанта.

В ходе Первой мировой войны лейтенант Шимпф был

награжден Железными Крестами 2-го и 1-го классов, Королевским баварским орденом «За военную службу» 4-го класса с мечами (Bayer. Militar-Verdinstorden IV.Klasse mit Schwerter) и Крестом «За отличие в боях» (Ehrenkreuz für Frontkämpfer).

После поражения кайзеровской Германии он продолжил службу в рейхсвере. С 1 октября 1919 г. Шимпф командовал взводом в 45-м пехотном полку, а ровно год спустя был переведен на такую же должность в 21-й пехотный полк.

1 апреля 1925 г. ему присвоили звание обер-лейтенанта. И уже 27 апреля Шимпфа направили для летной подготовки в патрульное авиазвено «Северная Бавария», базировавшееся в г. Фюрт. Потом с 28 сентября 1925 г. он учился на командных курсах при штабе 7-го военного округа, а затем с 1 апреля служил офицером-фотографом в штабе того же 7-го военного округа.

31 августа 1929 г. Шимпф оставил службу и вышел в отставку. Причина этого шага была той же, что и у Фишера, – необходимость пройти секретную летную подготовку в Советском Союзе. Он провел в Липецке год и вернулся в Германию 30 сентября 1930 г.

После восстановления в рейхсвере Шимпфа направили в управление вооружений министерства рейхсвера. Одновременно он начал учебу в Высшей технической школе, находившейся в берлинском районе Шарлоттенбург. 1 апреля 1932 г. он получил звание гауптмана. 31 января 1935 г.

Шимпф получил диплом инженера и на следующий день занял должность офицера по особым поручениям уже при рейхсминистерстве авиации. С этого времени вся его дальнейшая служба была связана с Люфтваффе.

Затем 1 апреля того же года ему присвоили звание майора и назначили командиром эскадрильи в разведывательной авиагруппе «Мюнстер». Одновременно он выполнял функции коменданта аэродрома Лодденхайде, расположенного около Мюнстера.

1 марта 1936 г. майор Шимпф вернулся на службу в министерство авиации, возглавив отдел «Аэрокартография и топография». Еще в начале 30-х гг. в тогдашнем министерстве рейхсвера была создана т. н. «объединенная главная фототека», которая хранила и обобщала аэрофотоснимки, сделанные в разные годы. В 1935 г. она перешла по «наследству» в Люфтваффе и теперь находилась в ведении Шимпфа.

В те годы в Германии работы в области методов и средств аэрофотосъемки и фотограмметрии вели сразу несколько гражданских фирм: «Карл Цейсе, Йена» (Carl Zeiss, Jena), «Аэрофотограф» (Aerofotograf GmbH), «Ганза-Люфтбилд» (Hansa-Luftbild GmbH) и «Фотограмметрия» (Fotogrammetrie GmbH.). Естественно, что каждая из них никак не координировала свою деятельность с остальными. Это приводило к тому, что фирмы параллельно работали над одними и теми же проблемами, порой испытывая недостаток ресурсов, чтобы решить их самостоятельно.

Шимпф добился того, чтобы все работы в этой сфере были централизованы под эгидой его отдела, который выступал их главным заказчиком. Благодаря его усилиям была образована фирма «Цейсе-Аэрофотограф» (Zeiss-Aerotopegraf GmbH), которая сосредоточилась на проектировании и выпуске фотокамер для воздушной разведки. Объединение усилий всех этих фирм позволило существенно поднять качество и скорость разработки нового оборудования для аэрофотосъемки.

Тем временем Шимпфу сначала 1 апреля 1937 г. присвоили звание оберст-лейтенанта, а потом 1 октября 1939 г. – звание оберста. 26 мая 1940 г. его назначили начальником оперативного отдела штаба Koluft при группе армий «А». После успешного завершения кампании в Западной Европе он вернулся в рейхсминистерство авиации, где 17 июля возглавил целое управление. Однако пробыл оберет Шимпф в Берлине недолго, т. к. уже 4 ноября получил назначение на должность начальника штаба 4-го воздушного флота, которую затем и занимал до 15 января 1941 г.

После небольшого отпуска он 17 февраля возглавил штаб 8-го полевого округа Люфттваффе. 1 декабря 1941 г. оберет Шимпф прибыл на Украину, где сначала возглавил штаб полевого округа «Киев», а потом 10 сентября 1942 г. – штаб полевого округа «Харьков».



Результат работы дешифровщиков аэрофотоснимков – подробная схема одного из лондонских доков с указанием мест расположения находящихся в нем кораблей, которая использовалась при инструктаже экипажей бомбардировщиков



Генерал-майор Эберхард Фишер



Генерал-лейтенант Рихард Шимпф

27 сентября того же года для получения необходимого командного опыта его прикомандировали к полевой дивизии Люфтваффе «Мейндл» (Luftwaffe-Division Meindl)¹⁰, которая находилась тогда в Германии. Затем 11 ноября 1942 г. оберет Шимпф был назначен командиром этой дивизии, которую в следующем месяце переименовали в 21-ю полевую дивизию Люфтваффе (21.Luftwaffe-Feld-Division). В январе 1943 г. дивизию перебросили на северный фланг Восточного фронта. 18 марта того же года Шимпфу присвоили звание генерал-майора, а потом 1 августа – звание генерал-лейтенанта.

С 24 октября 1943 г. он находился в резерве Главного командования Люфтваффе, а затем 17 февраля 1944 г. возглавил расквартированную во Франции 3-ю парашютно-десант-

¹⁰ Была сформирована в сентябре 1942 г. и получила наименование по фамилии своего первого командира – генерала Евгения Мейндла.

ную дивизию. 20 августа, когда дивизия вела тяжелые бои в районе бельгийско-французской границы, Шимпф получил тяжелое ранение и был отправлен в госпиталь. 26 августа его сначала наградили Германским Крестом в Золоте, а потом 6 октября 1944 г. – Рыцарским Крестом.

Выйдя из госпиталя, он 6 января 1945 г. вернулся в свою дивизию и опять участвовал в боях, на этот раз уже на территории Германии, в районе Рура. 8 марта генерал-лейтенант Шимпф попал в плен к американцам и был освобожден лишь 22 декабря 1947 г.

После того как в середине 50-х гг. в ФРГ начала заново создаваться военная авиация, Шимпф вернулся на службу. Он получил звание генерал-майора Бундеслюфтваффе и 1 октября 1957 г. был назначен командующим 3-го военного округа. Он вышел в отставку 31 июля 1962 г., удостоившись Большого Креста ордена «За службу Федеративной Республике Германии» (Grosses Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland). После этого Рихард Шимпф жил в Дюссельдорфе, где и умер 30 декабря 1972 г. в возрасте 75 лет.

Подводя некоторый итог, можно сказать, что Богач, Фишер и Шимпф, каждый из которых в свое время внес определенный вклад в становление и развитие авиаразведки Люфтваффе, в общем-то оставались теоретиками. Они не были пилотами и никогда сами не участвовали в боевых вылетах. Однако имелся еще один человек, который не

только оказал огромное влияние на всю авиаразведку Люфтваффе, но лично выполнил множество разведывательных полетов.

Этим человеком был Теодор Ровель (Theodor Rowehl), чья деятельность даже сейчас во многом скрыта завесой тайны...

Глава 2. Тайны оберста Ровеля

«Лисья нора»

Секретная деятельность Теодора Ровеля, оставившая глубокий след не только в истории Люфтваффе, но и во всей истории Третьего рейха, была теснейшим образом связана с немецкой военной разведкой. Его личная карьера быстро шла в гору вместе с ростом ее авторитета и влияния. В какой-то период времени он не только выполнял задания разведки, но и самым непосредственным образом влиял даже на судьбу ее руководителей. Когда же ожесточенное соперничество с нацистской секретной службой безопасности (Sicherheitsdienst – SD) закончилось не в пользу военной разведки, настал конец и карьере самого Ровеля. Чтобы лучше понимать тонкости и хитросплетения этой тайной жизни, надо немного остановиться на том, что же представляла собой немецкая военная разведка.

Согласно условиям Версальского договора 1919 г., все разведывательные службы Германии были распущены, но при этом ей все же разрешалось иметь внутреннюю службу безопасности. Поэтому в 1921 г. правительство Веймарской республики образовало в составе министерства обо-

роны орган, на который возложило функции сбора открытой военной информации за рубежом и военной контрразведки в рейхсвере (германских вооруженных силах). Исходя из формальных задач ему дали довольно туманное наименование – «Управление заграничной информации и обороны» (Amt Auslandnachrichten und Abwehr).

Новую германскую спецслужбу, которая вскоре стала известна просто как Абвер, возглавил майор Гемпп (Gempp). В первые годы своего существования это была действительно исключительно контрразведывательная организация. В ее малочисленном центральном аппарате имелись только две группы – «Восток» («Ost») и «Запад» («West»). Для непосредственной работы на местах в каждом военном округе были созданы т. н. «пункты» Абвера (Abwehrstellen).

Однако постепенно «сбор открытой информации» за границей превратился в полноценную активную разведывательную деятельность со всеми нелегальными атрибутами. В центральном аппарате Абвера появились соответствующие отделы. Были созданы филиал в Кенигсберге и вспомогательные отделения в Мариенбурге, Алленштайне и Гумбинене¹¹ Задачей последних была организация агентурной разведки против Польши и Советского Союза.

В течение 20–30-х гг. организационная структура Абвера непрерывно изменялась и совершенствовалась. В 1938 г.

¹¹ Ныне соответственно города Мальборк и Олынтын, Польша, и город Гусев в Калининградской обл., Россия.

он был реорганизован в Управление разведки и контрразведки Главного командования Вермахта. Шли годы, менялись и его руководители. В 1928 г. майора Гемппа сменил оберет Швантес (Schwantes), который, в свою очередь, уже 1 июня 1929 г. передал дела оберсту Фердинанду фон Бредову (Ferdinand von Bredow)¹² Затем во главе Абвера, начиная с 6 июня 1932 г., стояли уже только военные моряки: сначала – Конрад Патциг (Konrad Patzig), а затем – Вильгельм Канарис (Wielhelm Canaris).

Окончательно структура Абвера оформилась к осени 1939 г. и затем с небольшими изменениями сохранялась вплоть до его упразднения осенью 1944 г. Его штаб-квартира размещалась в Берлине, в доме № 74 на набережной Тирпица, рядом с комплексом зданий военного министерства на Бендлерштрассе. Внутренняя планировка особняка Абвера, казалось, специально была создана для подобной организации. Это был настоящий лабиринт из внешне хаотически соединенных между собой комнат и залов, извилистых коридоров, порой внезапно заканчивавшихся тупиком, лестниц, уходящих вверх и вниз. В нем с трудом ориентировались даже постоянные сотрудники, не говоря уж о тех, кто попал туда впервые. Поэтому понятно, почему штаб-квартиру

¹² 01.06.1932 г. он получил звание генерал-майора и стал начальником управления в министерстве рейхсвера. Однако уже через полгода – 31.01.1933 г. – 48-летнего фон Бредова, крайне отрицательно относившегося к пришедшим к власти нацистам, отправили в отставку. Через полтора года он был убит эсэсовцами во время т. н. «Ночи длинных ножей».

Абвера с полным правом прозвали «лисьей норой»¹³.

Абвер делился на три отдела (Abteilung – АМ.). Первый отдел, или Абвер-I (Abt.I), отвечал за сбор и оценку разведывательной информации. Главным ее заказчиком и потребителем было Главное командование Вермахта, и потому предполагалось, что она должна носить прежде всего военный характер. Это определялось и соглашением «О разделе сфер влияния», заключенным 21 декабря 1936 г. между Абвером и СД, которое знающие люди ехидно прозвали «Десятью заповедями». Политическая же разведка была прерогативой службы внешней разведки СД. Однако на практике было невозможно четко определить «границы ответственности». Абвер и СД неизбежно вторгались в чужую сферу интересов, что приводило к постоянным конфликтам и нездоровому соперничеству.

В Абвер-I входили пять подотделов: IX «Иностранные армии» (Fremde Heer), IM «Иностранный военно-морской флот» (Fremde Marine), IL «Иностранная авиация» (Fremde Luft), IBI «Иностранная промышленность» (Fremde Wirtschaft) и IILB «Авиаразведка» (Technik-Luft). Каждый из них занимался сбором разведывательных данных в своей сфере, что следовало из их названий.

Кроме того, в Абвере-I имелись пять подгрупп, разделен-

¹³ После того как союзники начали массированные бомбежки германской столицы, «нору» было решено оставить. 19.04.1943 г. штаб-квартира Абвера переехала в г. Цоссен, в 30 км южнее Берлина.

ных по географическому принципу. Так, самая многочисленная подгруппа «Гамбург» (Amt Hamburg) отвечала за организацию военной разведки на территории Англии. Подотделы и подгруппы, в свою очередь, подразделялись на т. н. рефературы.

В 1936 г. начальником отдела Абвер-I был назначен 43-летний майор Ханс Пикенброк (Hans Piekenbrock), начавший работать в военной разведке еще в 1921 г. Благодаря своим способностям он стал второй по влиятельности фигурой в Абвере после Канариса, считавшего его своей правой рукой. Выполняя деликатные поручения нацистского руководства и лично Гитлера, Пикенброк изъездил вдоль и поперек всю Европу, бывал на Ближнем Востоке и в Советском Союзе. При этом он всегда оставался в тени и в случае опасности вовремя и умело заметал следы.

Второй отдел, или Абвер-II (Abt.II), был создан по личной инициативе Канариса в середине 30-х гг. Его задачей были организация подрывной деятельности и саботажа на территории противника. Он состоял из пяти подотделов, разделявшихся на 15 самостоятельных рефератур. 10 ноября 1938 г. начальником Абвера-II стал 41-летний майор Эрвин фон Лахузен-Вивремонт (Erwin von Eahousen-Vivremont) – кадровый офицер бывшей австрийской военной разведки, начавший свою карьеру еще во время Первой мировой войны.

В распоряжении Абвера-II имелись три крупных учебных

центра для подготовки диверсантов и агентов. Один центр находился в местечке Тегеле, около Берлина, второй – в Квинцее, недалеко от Бранденбурга, а третий – в местечке Химзее. Все они были тщательно замаскированы и скрыты от посторонних глаз. Подготовка велась в условиях, максимально приближенных к боевым. Так, на опытном поле в Квинцее имелись мосты различных конструкций, участки железнодорожного полотна и так далее.

Третий отдел, или Абвер– iii (abt.iii), который 1 марта 1939 г. возглавил 42-летний майор Франц-Эккард фон Бентивеньи (Franz – Eccard von Bentivegni), кадровый военный-артиллерист, с 1936 г. служивший в Абвере, отвечал за контрразведывательную деятельность. Его основными функциями были недопущение проникновения иностранных агентов в Вермахт, обеспечение охраны государственной тайны, документов особой важности и лиц, имевших к ним допуск. Абвер-III имел разветвленную структуру, в него входили десять подотделов, каждый из которых, в свою очередь, делился на множество подгрупп и рефератур по направлениям работы. В его составе имелось и специальное подразделение, как теперь сказали бы, «служба собственной безопасности», которое вело наблюдение за сотрудниками Абвера.

Нет никаких официальных данных о численности центрального аппарата Абвера. В конце войны практически все документы немецкой военной разведки, большинство из ко-

торых существовало в единственном экземпляре, были уничтожены. Из сохранившихся отрывочных сведений известно, что, например, к марту 1943 г. в трех основных отделах штаб-квартиры работали 140 сотрудников, в том числе в Абвер-1 – 63 чел., в Абвер-II – 34 чел. и в Абвер-III – 43 чел.

Для оперативной работы при каждом военном округе, группе армий и каждой военно-морской базе имелись т. н. «пункты» Абвера (Abwehrstellen) – всего 33 штуки. Позднее в ходе войны такие «пункты» создавались и на оккупированных территориях. Численность их сотрудников изменялась в широких пределах, так, например, в абверовском пункте во французском порту Шербур было всего три человека, а в парижском пункте – уже 382. В среднем же каждый такой пункт вместе с входившими в него подпунктами и полевыми разведпунктами насчитывал около 150 сотрудников.

Согласно распоряжению Канариса, каждый орган Абвера при группе армий или при полевой армии был обязан иметь разведывательную сеть из минимум 25 агентов. Часть их должны были действовать в прифронтовой полосе, на дальности до 30 км от линии фронта, а остальные забрасываться в глубокий тыл.

Вот что вкратце представляла собой немецкая военная разведка, с которой предстояло самым тесным образом сотрудничать Теодору Ровелю. Но пора вернуться к нему самому...

Моряк – летчик – разведчик

Теодор Ровель родился 9 февраля 1894 г. в местечке Баршлюте, расположенном на левом берегу р. Везер, в паре километров от северо-западной окраины Бремена.

28 июля 1914 г. Австро-Венгрия начала военные действия против Сербии. Это послужило спусковым механизмом для начала большой войны, которая потом вошла в историю как Первая мировая. 1 августа кайзеровская Германия объявила войну сначала России, а затем 3 августа – Франции. На следующий день уже Великобритания объявила войну Германии под предлогом нарушения последней нейтралитета Бельгии.

Для миллионов молодых немцев это означало кардинальный поворот всей дальнейшей жизни. Уже 28 августа того же года 20-летний Ровель был призван в кайзеровский военно-морской флот и направлен для обучения в качестве офицера. Пройдя курс первоначальной подготовки, он до марта 1915 г. служил на линкоре «Вестфалия» («Westfalen»), потом – на старом линкоре «Кайзер Карл дер Гроссе» («Kaiser Karl der Große»), который стоял в гавани Вильгельмсхафена и использовался в качестве плавучей казармы и учебного корабля, а с июля 1915 г. – на «Остфрисланде» («Ostfriesland»).

В начале 1916 г. Ровеля перевели в морскую авиацию и в марте направили в 1-й морской авиадивизион (I.Seeflieger

Abteilung), расквартированный на базе Нордерей, на западной оконечности одноименного острова из архипелага Восточно-Фризских островов. 10 июня 1916 г. он получил звание лейтенанта флота, а 21 октября – квалификацию летчика-наблюдателя.

В том же октябре 1916 г. Ровеля назначили в 3-ю эскадрилью самолетов-торпедоносцев (Torpedo-Staffel III), базировавшуюся тогда во Фленсбурге. Позднее он был переведен в 1-ю эскадрилью торпедоносцев и 4 сентября 1917 г. вместе с ней прибыл на базу морской авиации в г. Зебрюгге, на побережье Бельгии.

9 сентября в 13.10 отсюда взлетели три самолета-торпедоносца с бортовыми номерами «Т995», «Т1211» и «Т1213». Экипаж последнего состоял из пилота лейтенанта Хубриха (Hubrich) и летчика-наблюдателя лейтенанта Ровеля. В сопровождении трех истребителей Hansa-Brandenburg С. 1 они отправились на поиск британских кораблей в Северном море. Приблизительно в 14.50 немецкие летчики обнаружили шесть рыболовецких судов, которых сопровождал миноносец. Небольшой конвой держал курс к устью Темзы. Торпедоносцы атаковали замыкающее судно, носившее наименование «Storm of Guernsey» и имевшее тоннаж в 440 брт. Одна сброшенная ими торпеда прошла мимо, а две других попали в цель: одна в район котельного отделения, а вторая – в кормовой трюм. В итоге судно сразу же затонуло, а все самолеты, несмотря на огонь с миноносца, не получили никаких

повреждений и благополучно вернулись на свою базу.

17 сентября T-Staffel I вылетела в Прибалтику и 24 сентября прибыла в порт Виндау (ныне Вентспилс, Латвия). Ей предстояло принять участие в операции кайзеровского флота под кодовым наименованием «Альбион» («Albion»). Она началась 29 сентября, и ее целью были захват островов Моонзундского архипелага и уничтожение сил русского флота в Рижском заливе. Это позволяло создать условия для последнего прорыва в Финский залив и к Петрограду (Санкт-Петербургу).

Германский морской отряд особого назначения вице-адмирала Эриха Шмидта (Erich Schmidt) включал десять линкоров, один линейный крейсер, восемь легких крейсеров, 47 эсминцев, 11 миноносцев, шесть подлодок и 90 тральщиков. Десантные войска насчитывали 24 600 чел., 40 пушек, 85 минометов и 225 пулеметов. Воздушное обеспечение операции осуществляли девять дирижаблей и 94 самолета. Противостоявшие им морские силы Рижского залива состояли из двух старых линкоров «Слава» и «Гражданин», трех крейсеров, 36 эсминцев и миноносцев, трех канонерских лодок, пяти минных заградителей и трех подлодок. Гарнизон Моонзундских островов имел около 12 тыс. чел., 64 полевых орудия и 118 пулеметов. Проходы через проливы закрывали минные заграждения и 16 береговых батарей – всего 54 орудия калибром от 75 до 305 мм.

29 сентября, подавив огонь береговых батарей, герман-

ский флот высадил десант в бухте Тагалахт на Эзеле (ныне Сааремаа, Эстония), самом крупном острове из Моонзундского архипелага. В этот же день германский флот вошел в Рижский залив. Командование русских сил не приняло никаких мер по усилению обороны островов, а некоторые адмиралы в начале немецкой операции вообще бежали. Оборону фактически возглавили большевистские организации Балтийского флота и избранный матросами и солдатами комитет.

В конце концов 3 октября немецкий десант полностью занял Эзель, 5 октября – о. Моон (ныне Муху, Эстония) и на следующий день – о. Даго (ныне Хийумаа, Эстония). В ходе ожесточенных столкновений с кайзеровским флотом русские моряки потопили десять эсминцев и шесть тральщиков, а также повредили три линкора, тринадцать эсминцев и миноносцев. В итоге германское командование отказалось от прорыва в Финский залив и 7 октября отвело свои корабли из Рижского залива. Русский флот потерял линкор «Слава», который сначала был поврежден в бою и потом затоплен своим экипажем, и один эсминец. Повреждения получили линкор «Гражданин», один крейсер, три эсминца и две канонерские лодки.

После окончания операции «Альбион» T-Staffel I еще месяц оставалась в Либау. Затем она отправилась обратно во Фландрию и 12 ноября вернулась на прежнюю базу в Зебрюгге.

27 ноября в 10.50 лейтенант Ровель вместе со своим другом пилотом лейтенантом Хубрихом поднялся в воздух на самолете Brandenburg C W.Nr.1015. Они должны были совершить вполне рутинный тренировочный полет. Однако уже через двадцать минут после взлета самолет неожиданно упал на землю. Хубрих не пострадал, а Ровель получил тяжелое ранение и был отправлен в госпиталь в г. Брюгге. По официальной версии виновником аварии был Хубрих, который «опасно пилотировал самолет и выполнил запрещенный маневр».

После излечения лейтенант Ровель вернулся в T-Staffel I. Затем он некоторое время командовал 3-й морской авиастанцией во Фландрии (Seeflugstation Flandern III), а потом 16 августа 1918 г. был назначен инструктором в авиашколу летчиков-наблюдателей, находившуюся в г. Путциг, на берегу Данцигского залива¹⁴.

Четырехлетняя Первая мировая война завершилась поражением Германии и ее союзников – Австро-Венгрии, Болгарии и Турции. В ночь на 4 октября 1918 г. германское правительство уведомило о своей готовности подписать капитуляцию. Президент США Вудро Вильсон от имени союзников в числе других условий выдвинул требование, чтобы Вильгельм II отрекся от своего трона. В истощенной войной Германии разразилась революция, причем началась она

¹⁴ Ныне это соответственно г. Пуцк и Гданьская бухта, принадлежащие Польше.

3 ноября с восстания матросов кайзеровского флота в Киле. Через несколько дней Вильгельм II бежал в Голландию, а в стране началась ожесточенная внутривластная борьба за власть. Понятно, что тут уже никому не было дела до флота и авиации, и 31 декабря 1918 г. лейтенант Ровель официально оставил военную службу.

Чем он занимался в течение последующих лет, неизвестно. Но к 1930 г. Теодор Ровель уже флюг-капитан¹⁵ в авиакомпании «Ганза-Люфтбилд». Она занималась аэрофото съемкой и была новатором в ее новых методах и в коммерческом использовании фотограмметрии. Ее предшественница – «Аэро Ллойд Люфтбилд» (Aero Lloyd Luftbild GmbH) – была основана еще в 1923 г. как филиал транспортной авиакомпании «Дойче Аэро Ллойд» (Deutsche Aero Lloyd). Затем последняя слилась с транспортной авиакомпанией «Юнкере Люфтферкер» (Junkers Luftverkehr AG), в результате чего образовалась авиакомпания «Дойче Люфтганза». После этого «Аэро Ллойд Люфтбилд» и была переименована в «Ганза– Люфтбилд». Ее директором стал Вильгельм Гесснер (Wilhelm Gessner), занимавший этот пост вплоть до своей смерти в 1945 г.

¹⁵ Flugkapitan – звание командира самолета в немецкой гражданской авиации.

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.