

СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ

ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА

Дмитрий Дегтев

ВОЗДУШНАЯ БИТВА ЗА СТАЛИНГРАД

**ОПЕРАЦИИ ЛЮФТВАФФЕ ПО ПОДДЕРЖКЕ
АРМИИ ПАУЛЮСА**

1942—1943



Москва
ЦЕНТРОЛИГРАФ

УДК 94(47).084.8
ББК 63.3(2)622
Д26



Охраняется законодательством РФ
о защите интеллектуальных прав.
Воспроизведение всей книги или любой ее части
воспрещается без письменного разрешения издателя.
Любые попытки нарушения закона
будут преследоваться в судебном порядке.

Серия «Сражения в воздухе.
Военная авиация XX века»
выпускается с 2012 года

*Разработка серийного оформления
художника Е.Ю. Шурлаповой*

Д26 **Дегтев Д.М.** Воздушная битва за Сталинград. Операции люфтваффе по поддержке армии Паулюса. 1942–1943. — М.: Центрполиграф, 2021. — 447 с. — (Военная авиация XX века).

ISBN 978-5-521-73180-0

О роли авиации в Сталинградской битве до сих пор не написано ни одного серьезного труда. Складывается впечатление, что все сводилось к уличным боям, танковым атакам и артиллерийским дуэлям. В данной книге сражение показано как бы с высоты птичьего полета, глазами германских асов и советских летчиков, летавших на грани физического и нервного истощения. Особое внимание уделено знаменитому воздушному мосту в Сталинград, организованному люфтваффе, аналогов которому не было в истории. Сотни перегруженных самолетов сквозь снег и туман, днем и ночью летали в «котел», невзирая на зенитный огонь и атаки «сталинских соколов», которые противостояли им, не щадя сил и не считаясь с огромными потерями. Автор собрал невероятные и порой шокирующие подробности воздушных боев в небе Сталинграда, а также в радиусе двухсот километров вокруг него, систематизировав огромный массив информации из германских и отечественных архивов. Объективный взгляд на события позволит читателю ощутить всю жестокость и драматизм этого беспрецедентного сражения.

УДК 94(47).084.8
ББК 63.3(2)622

ISBN 978-5-521-73180-0

© Дегтев Д.М., 2021
© «Центрполиграф», 2021
© Художественное оформление
серии, «Центрполиграф», 2021

ВОЗДУШНАЯ БИТВА ЗА СТАЛИНГРАД

**ОПЕРАЦИИ ЛЮФТВАФФЕ ПО ПОДДЕРЖКЕ
АРМИИ ПАУЛЮСА**

1942—1943

ПРЕДИСЛОВИЕ

О знаменитой битве на Волге, продолжавшейся около полугода, написаны уже сотни книг, монографий и статей. При этом стараниями многочисленных авторов, которые подробно рассказывали про действия пехоты, танков и артиллерии, героическую оборону отдельных зданий, сложилось полностью искаженное впечатление о сражении за Сталинград. В общих чертах оно сводится к тому, что мощная и всеокрушающая военная машина из «лучших дивизий вермахта» сметала все на своем пути, а потом «сломала зубы» о непробиваемую оборону 62-й армии. Однако автору удалось доказать, что все было вовсе не так. Уже летом 1942 г. немецкая армия была настолько ослаблена, что фактически была не готова к крупным наступательным операциям, а в штурм «волжской твердыни» 6-я армия ввязалась уже «истощенной» и «слабой» (согласно немецкой терминологии). Более того, ей приходилось вести атаки без каких-либо резервов и подкреплений, при хронической нехватке снарядов и топлива. И только благодаря невероятной по мощи поддержке с воздуха немцам удалось добиться впечатляющих успехов.

Характерно, что о роли авиации в Сталинградской битве до сих пор не написано ни одного серьезного труда, а историки почему-то старательно обходят эту проблему, сводя все к уличным боям, танковым атакам и артиллерийским дуэлям. В данной книге сражение показано как бы с высоты птичьего полета, глазами германских асов, летавших буквально до изнеможения и на грани нервного истощения, и «сталинских соколов», которые, не щадя сил и не считаясь с огромными потерями, пытались противостоять им. Автор собрал невероятные и порой шокирующие подробности воздушных боев в

небе Сталинграда, а также в радиусе 200 км вокруг него, систематизировав огромный массив информации из немецких и советских архивов. Беспристрастный взгляд на события глазами обеих воюющих сторон позволит читателю ощутить всю жестокость и драматизм этого беспрецедентного сражения, включая знаменитый воздушный мост, аналогов которому не было в истории. Сотни перегруженных самолетов сквозь снег и туман, днем и ночью летали в котел, невзирая на зенитный огонь и атаки истребителей. В книге впервые полностью реконструированы эти события, собраны ужасающие свидетельства немецких летчиков, солдат и уникальные документы из германских и российских архивов.

Автор впервые в отечественной историографии отвечает на ряд важных вопросов, в частности какую роль сыграла немецкая и советская авиация в битве за Сталинград, включая отдельно взятые бои, атаки, штурмы и контрудары, какую тактику применяли люфтваффе и ВВС Красной армии во время уличных боев и «битв за заводы», как выполнялся известный приказ «Ни шагу назад!» в воздухе, когда в действительности (а не согласно устоявшимся «канонам») был сожжен город, почему 6-й армии, несмотря на мощнейшую поддержку с воздуха, так и не удалось «зачистить» весь город до начала советского контрнаступления, а также почему воздушный мост в «крепость Сталинград» в итоге превратился в воздушный мост в «загробный мир» (именно так охарактеризовал его без пяти минут фельдмаршал Паулюс) и не планировал ли Гитлер вывезти своего протеже из котла?

Автор выражает благодарность за помощь в работе над книгой Сергею Богатыреву, Михаилу Зефирову и Теодору Маху (Германия).

Глава 1

СНОВА ИЮНЬ, «ВНЕЗАПНОСТЬ» И БЛИЦКРИГ...

«Все сделаем, чтобы встретить как следует эту 4-ю танковую армию»

К главному летнему наступлению 1942 г. сухопутные войска Германии оказались подготовлены гораздо хуже, чем люфтваффе. Несмотря на то что к маю на Восточный фронт прибыло пополнений общей численностью 1 100 000 человек, некомплект дивизий все равно составлял 625 000 солдат. И хотя большая часть пополнений направлялась в группу армий «Зюд», даже там численность подразделений едва достигала 50% от уровня 1941 г. В ходе кампании этот показатель удалось увеличить до 70%, в то время как в группах армий «Норд» и «Митте» он, напротив, упал в среднем до 35%.

Группа армий «Зюд» также получила львиную долю всех танков и штурмовых орудий, отправленных на Восточный фронт, включая новые модели с пушками, способными на равных бороться с Т-34 и КВ-1. Всего к моменту начала операции «Блау» в ее состав входили 46 пехотных, 9 танковых, 4 егерские, 5 моторизованных пехотных, 2 горные и 2 дивизии СС. Также группе армий «Зюд» были приданы 25 дивизий союзников Третьего рейха, но большая часть их должна была прибыть в назначенные районы только осенью. А вот люфтваффе в сравнении с началом Восточной кампании, наоборот, значительно усилились. По состоянию на 20 июня 1942 г. на Восточном фронте насчитывалось 2644 самолета, то есть почти на 1000 больше, чем к началу операции «Барбаросса»! При этом 60% авиации было сосредоточено в составе 4-го воздушного флота.

Согласно первоначальному плану, операция «Блау» была разделена на три фазы. На первом этапе (Blau I) предполагалось из района Курска и Белгорода нанести мощный удар по

войскам советского Юго-Западного фронта и захватить Воронеж — важный железнодорожный узел и промышленный центр. После этого группа армий «Зюд» разделяется на две новые группы: «А» под командованием генерал-фельдмаршала Вильгельма Листа и «Б» под командованием генерал-фельдмаршала Федора фон Бока. Затем в ходе второго этапа (Blau II) немецкие войска поворачивают на юго-восток и, продвигаясь вдоль Дона, отрезают советские войска, обороняющиеся вдоль Северского Донца. Ну и в ходе третьего этапа (Blau III) танковые клинья групп армий «А» и «Б» окружают все советские войска в большой излучине Дона. После этого должно было начаться наступление непосредственно на Кавказ, а попутно и вдоль Волжской поймы — на Астрахань. Интересно, что Сталинград как приоритетная цель в плане не значился вовсе.

Утром 24 июня в штаб 4-го воздушного флота в Курске прибыл генерал-оберст Вольфрам фон Рихтхофен. У него было всего четыре дня на то, чтобы изучить новый театр боевых действий и провести соответствующие встречи и совещания. Ну и традиционно полетать на своем «Шторьхе» вдоль линии фронта. Карьера Рихтхофена, которого фюрер считал «своим специалистом» и всячески благоволил ему, в этот период находилась на подъеме. Более того, командир VIII авиакорпуса благодаря недавним победам стал самым известным командиром люфтваффе в Третьем рейхе, слава которого затмила всех остальных, включая самого рейхсмаршала Геринга. За плечами Рихтхофена был «зимний кризис», во время которого, несмотря на страшные морозы и метели, люфтваффе смогли оказать необходимую поддержку своим дивизиям и помочь им удержать растянутые оборонительные позиции. Потом был «весенний ренессанс», когда немецкая авиация быстро восстановила силы и провела две крупнейшие операции — разгром советских войск на Керченском плацдарме и штурм Севастополя, попутно нанеся большие потери советскому Черноморскому флоту.

Над Крымом люфтваффе снова полностью господствовали в небе, отразив все попытки советской авиации помешать их действиям. И во всем этом была немалая заслуга Рихтхофена, блестящего тактика и профессионального организатора массовой поддержки сухопутных войск с воздуха, а попутно кровожадного садиста, не скрывавшего своего удовольствия от вида полей, усеянных тысячами трупов, и городов, превратившихся в груду испепеленных развалин. Уже во время «Лова

осетра» — так называлась операция по взятию Севастополя — фюрер принял решение, что именно Рихтхофен «поведет армии Мордора в бой», пардон, возглавит усиленный 4-й воздушный флот во время нового летнего наступления.

Сам он был неизмеримо возбужден, наконец-то опять предстояла не какая-то короткая тактическая операция или штурм, а полномасштабное наступление в духе стратегии блицкрига. И он поведет в бой целый воздушный флот, на тот момент самый мощный в люфтваффе. Жаркая летняя погода, огромное количество самолетов на аэродромах, рокот сотен танков, выдвигающихся на исходные позиции, — все это напоминало события годичной давности, когда немецкие войска начали свой поход против Советского Союза. Да, его не удалось сокрушить в ходе одной военной кампании, да, был страшный зимний кризис, а местами даже отступление. Но немецкая армия выдержала удар. А последние успешные операции в Крыму и на Дону почти всем немцам внушали избыточный оптимизм.

Правда, один из полетов вдоль линии фронта едва не оборвал досрочно карьеру любимого воздушного флотоводца Гитлера. Когда Fi-156 Рихтхофена пролетал на малой высоте над позициями 387-й пехотной дивизии, ее солдаты ошибочно открыли огонь по нему. В результате был ранен второй пилот, пробит топливный бак, а плоскости получили множество пробоин. После аварийной посадки Рихтхофен послал командиру дивизии «благодарность», в которой указал, что ему приятно видеть, как восстанавливается боевой дух немецких сухопутных войск. *«Я прошу эти войска направлять их боевой дух против красных военно-воздушных сил, — написал он. — Видимость была отличной, а самолет имел четкие обозначения, обстрел был призван оказать приветствие. В таком случае командир VIII авиакорпуса выражает свою благодарность за это и в то же время желает, чтобы аналогичные поздравления в будущем осуществлялись холостыми патронами».* В своем дневнике Рихтхофен был менее тактичен: *«Проклятые собаки! Они стреляют не в русских, а в мой „Шторьх“!»*

Как известно, приготовления немцев не являлись секретом для советского командования. 19 июня инцидент, аналогичный тому, что случился с Рихтхофеном, произошел с офицером оперативного отдела 23-й танковой дивизии майором Рейхелем. Тот вылетел на Fi-156 в одну из передовых частей, немного заплутал и в итоге попал под обстрел с земли. «Шторьх» совершил аварийную посадку на нейтральной полосе и был

полностью разбит. Немецкий патруль, направленный к месту катастрофы, обнаружил, что русские добрались до самолета первыми. Между тем при Рейхеле был детальный план 1-й фазы предстоящего наступления (Blau I), включая «демонстрации» (на каком участке будет предпринята ложная атака), маршруты наступления танковых дивизий, названия всех подразделений, которые примут участие в операции, и первая цель — Воронеж.

Сталин в итоге вообще свел этот «подарок судьбы» дезинформацией, а в штабе Брянского фронта и штабах армий документ лишь приняли к сведению. Более того, некоторые офицеры были уверены, что в случае чего смогут отразить удар. *«Все сделаем, чтобы встретить как следует эту 4-ю танковую армию»*, — самоуверенно заявил в переговорах с вышестоящим командованием начальник штаба 40-й армии генерал-майор Зиновий Рогозный. Но в любом случае подготовка немцев к большому наступлению к востоку от Курска была очевидна так же, как за год до этого на границе. На это указывали усилившийся радиообмен, активизация действий вражеских разведгрупп, гул автомобильных двигателей, не прекращавшийся по ночам, участвовавшие полеты немецкой авиации над прифронтовыми районами и тылом и многие другие признаки. Советские самолеты-разведчики зафиксировали резкое увеличение количества немецких самолетов на ближайших аэродромах, в том числе в Брянске и Курске, а также оживленное и круглосуточное движение по дорогам.

25 июня советские летчики видели большое движение транспорта из Курска в направлении Шигров, а наземные разведчики разглядели замаскированные деревянные спуски к воде, сделанные на западном берегу реки Тим. На следующий день были получены сообщения о появлении многочисленных замаскированных позиций немецкой дальнобойной артиллерии в том же секторе. На рассвете 27 июня самолет-разведчик зафиксировал на дороге Курск—Шигры колонну транспорта длиной 40 км, а днем поступило донесение от зафронтовой разведки о том, что на аэродромы в Брянске и Курске перебазировалось несколько авиагрупп, в том числе II./KG4 и I./JG53, а также информация о том, что немецкие самолеты массово перелетают из тылов на передовые посадочные площадки, расположенные вблизи от линии фронта. Все это говорило о том, что гроза вот-вот разразится...

В решающий день 28 июня Рихтхофен встал с постели в 01.45, за полтора часа до начала операции «Блау». А в 03.00 «Шторьх» Рихтхофена уже рассекал утреннее небо. Вскоре