

В. Дирих

**Бомбардировочная
эскадра Эдельвейс**

ББК 63.3(0)62
Д47

Охраняется Законом РФ об авторском праве.
Воспроизведение всей книги или любой ее части
воспрещается без письменного разрешения издателя.
Любые попытки нарушения закона
будут преследоваться в судебном порядке.

Дирих В.

Д47 Бомбардировочная эскадра «Эдельвейс».
История немецкого военно-воздушного со-
единения / Пер. М.В. Зефирова. — М.:
ЗАО Центрполиграф, 2005. — 222 с.

ISBN 978-5-521-73205-0

В своей книге командир экипажа обер-лейтенант Вольфганг Дирих рассказывает о немецкой бомбардировочной 51-й эскадре «Эдельвейс». Из всех соединений немецкой авиации 51-я эскадра имела наиболее интересную историю.

Эскадра «Эдельвейс» в последний год войны стала первым подразделением, оснащенным революционно новыми реактивными истребителями «Мессершмит-262». Автор рассказывает об их преимуществах и проблемах ввода в бой недостаточно испытанного самолета. Дает всестороннее представление о составе и работе экипажей, конструкции и вооружении самолетов, осуществлении связи немецких бомбардировочных соединений.

© Перевод,
ЗАО «Центрполиграф», 2005
© Художественное оформление,
ЗАО «Центрполиграф», 2005

ISBN 978-5-521-73205-0

Глава 1

СОЗДАНИЕ И НАРАЩИВАНИЕ СИЛ

1 марта 1935 г. было официально объявлено о существовании люфтваффе. Их ядро сформировали летчики Первой мировой войны и государственной авиакомпании «Люфтганза»; скоро к ним добавились люди из армии, полиции, а также из планерных и авиаклубов, входивших в Германскую лигу авиационного спорта.

51-я бомбардировочная эскадра ведет свое начало от бомбардировочного полка «Мерзебург», о котором впервые было упомянуто 1 октября 1935 г. Он включал в себя эскадры «Мерзебург» и «Финстервальде», оснащенные бомбардировщиками Ju-52. В то время эскадра обладала тем же самым статусом, каким обладал и армейский батальон, и по штату имела 39 самолетов, что после создания весной 1935 г. люфтваффе соответствовало штату бомбардировочной авиагруппы. Первоначально эскадры из соображений секретности не имели номеров, вместо этого им давали наименования, соответствовавшие географическим названиям их баз.

1936 год в истории люфтваффе был годом быстрого наращивания кадрового состава. Каждую «материнскую» эскадрилью разделили пополам, сформировав две «дочерние» эскадрильи. Чтобы не дать возможности командирам эскадрилий, использовав этот повод, оставить себе лучших людей и избавиться от «барахла», вопрос о том, кто покинет эскадрилью, а кто останется, решал штаб местного воздушного округа.

1 апреля 1936 г. бомбардировочный полк «Мерзебург» был переименован в 153-ю бомбардировочную эскадру (Kampfgeschwader 153). Ее составные части теперь были расположены следующим образом: штаб и I группа (I./KG153) — в Мерзебурге, II группа (II./KG153) — в Финстервальде и III группа (III./KG153) — в Альтенбурге. К июню того же года каждая группа получила по 27 самолетов Ju-52; в них также использовались несколько Ju W.34, Ju-86 и Do-23.

Как только эти самолеты стали прибывать, на всех аэродромах начались тренировки экипажей. Каждая группа и эскадрилья была быстро укомплектована молодыми солдатами и офицерами, которые уже завершили первые месяцы воинской службы. До тех пор пока не прибыло новое обмундирование, вокруг аэродромов можно было увидеть форму всех подразделений вооруженных сил.

Турих, летчик-наблюдатель в экипаже командира эскадры, приводит детальный отчет о тренировках в Мерзебурге. В период с 13 декабря 1935-го по 4 февраля 1937 г. в Германии не осталось ни одного аэродрома или взлетно-посадочной полосы, с которых не летали бы «мерзе-

буржцы» на своих Ju-52. Это был круговорот тренировочных полетов по маршрутам, по отработке навыков навигации и воздушной стрельбы. Радужие местный жителей — и еще больше обаяние девушек — сделало Столп и Кольберг¹, с теплыми синими водами Балтики, желанными целями уик-эндом, хотя и в пределах планов тренировочных полетов, и спортивной подготовки.

Было много причин того, почему в ходе этого всестороннего и требовательного обучения было понесено так много потерь из-за несчастных случаев. В июне — декабре 1935 г. в люфтваффе ежемесячно в среднем происходили 48 аварий с двенадцатью смертельными исходами. Половина этих инцидентов была результатом нарушений летной дисциплины — проблемы, которая, вероятно, всегда будет у нас. Отклонения от установленного плана полета, неадекватная подготовка и инструктаж, безответственный высший пилотаж (положивший начало безумным «собачьим боям»), безрассудство или небрежность экипажей, и в особенности пилотов, могли вывести за пределы летных возможностей самолет, который и в лучшее время был не слишком легким в управлении. (Понятия «летающий гроб» или «делатель вдов» имелись в летном жаргоне любой эры.) Такие факторы снова и снова выявлялись инспектором по безопасности полетов и оборудования оберст-лейтенантом фон Греймом², который занял эту не очень приятную должность 4 февраля 1936 г.

¹ Кольберг — ныне Колобжег на территории Польши.

² Речь идет о Роберте фон Грейме, который занимал пост инспектора по безопасности полетов и оборудования до 31 мая 1937 г.

Это был кризис, который серьезно угрожал боеготовности как частям первого эшелона, так и тыловым подразделениям. Быстрое, опрометчивое создание в течение 1935 г. штабов еще пяти бомбардировочных эскадр и восьми эскадрилий мало помогло изменить ситуацию с обеспечением безопасности полетов.

Когда в конце 1936 г. стало известно, что вскоре после увеличения штатов KG153 будет переведена на новые аэродромы в Южной Германии, среди экипажей начался обычный ропот. Шли разговоры о таких прекрасных городах, как Нюрнберг, Мюнхен и Штутгарт. Но никто не верил в это! Все знали, что новые аэродромы обычно располагались вдали от густонаселенных районов, и отбрасывали такие предположения.

В ноябре 1936 г. один экипаж вылетел на Ju-52 из Мерзебурга в Лехфельд¹. Оттуда легчики на старом драндулете поехали через деревни, о которых никогда не слышали, и скоро прибыли на место, которое в то время было огромной строительной площадкой. Котлованы, большие недостроенные жилые дома и недавно проложенная очень длинная и широкая, утрамбованная грунтовая полоса оставляли мало сомнений в том, что там строился новый аэродром. Это был Меммингерберг², где работы по планировке и выравниванию земли начались летом 1935 г., и, как во многих других местах в Германии, они шли днем и ночью — это была настоящая штамповка на земле новых аэродромов. На следующий день, перед отлетом обратно, экипаж пре-

¹ Л е х ф е л ь д — аэродром в нескольких километрах севернее Аугсбурга.

² М е м м и н г е р б е р г — поселок в 2 км восточнее Меммингена.

дупредили о необходимости помалкивать, — сохранение секретности было крайне важным.

В то время как в Мерзебурге, Финстервальде и Альтенбурге продолжалась всесторонняя программа тренировок, интенсивная деятельность также велась и в других военных гарнизонах. Для новых бомбардировочных эскадр, которые предстояло разместить в Южной Германии, были сформированы роты связи; специалисты из всех родов войск объединили в подразделения, которые должны были стать ротами аэродромного обслуживания, штабными ротами и административными ротами авиабаз. С промышленных предприятий прибывали полностью подготовленные высококвалифицированные техники, которые занимали должности в ангарах обслуживания, в ремонтных мастерских, на административных постах и во многих других ключевых подразделениях. Наконец, в 1937 г. завесу секретности сняли и было объявлено о существовании новых аэродромов. Подразделения KG153 получили приказ перебазироваться в Южную Германию.

Штаб и I./KG153 из Мерзебурга направлялись в Пенцинг, около Ландсберга¹. II./KG153 из Финстервальде должна была переместиться в Лайпхайм, около Ульма²; III./KG153 из Альтенбурга переводили в Меммингерберг³, около Меммингена. За шесть месяцев до этого часть опытных экипажей из III./KG153 под прикры-

¹ П е н ц и н г — поселок в 5 км северо-восточнее Ландсберг-ам-Леха. Позднее этот аэродром чаще просто называли Ландсберг.

² Л а й п х а й м — городок в 19 км северо-восточнее Ульма.

³ Позднее этот аэродром чаще просто называли Мемминген.

тием «воздушных учений на Рюгене¹» должна была быть переброшена в Испанию и войти в «Легион «Кондор», но она так и не была направлена туда, поскольку не полностью завершила программу подготовки.

В Мерзебурге, Финстервальде и Альтенбурге в лихорадочном поиске этих незнакомых мест были просмотрены все имевшиеся карты. В конечном счете названия этих небольших деревень были обнаружены на листах крупномасштабной военно-топографической карты, составленной артиллерийско-технической службой! Все думали, что это была глушь, но уже скоро изменили свое мнение.

Наконец в середине февраля 1937 г. все передовые группы были готовы отправиться на новые базы, где гарнизонные административные роты проделали большую подготовительную работу. Кухни, склады запчастей, мастерские и — самое важное из всего — столовая-клуб были уже готовы, несмотря на работы, все еще продолжавшиеся в зданиях и сооружениях. Официальный приказ на перебазирование был выпущен 1 марта 1937 г. Вскоре после этого основные части подразделений достигли своих мест назначения, проделав многочасовое путешествие по железной дороге. По прибытии в новые гарнизоны летчиков ждал иногда теплый, а порой довольно настороженный прием со стороны местных жителей; но все быстро обосновались и чувствовали себя среди сердечных и дружелюбных швабов² как дома. Даже при том, что ни

¹ Р ю г е н — остров у Балтийского побережья Германии.

² Ш в а б ы — жители исторической области Швабия, которая теперь является составной частью Вюртемберга и Баварии — федеральных земель ФРГ.

одна из авиабаз еще не была закончена, там, по крайней мере, имелось просторное, хорошо оборудованное жилье, чей стиль гармонировал с окружающей сельской местностью и которое пришлось по вкусу летчикам, стремившимся продолжать заниматься своим делом. Аэродромы также уже были пригодны для ограниченного использования, по крайней мере в сухую погоду.

III группа достигла Меммингерберга 7 марта 1937 г. Спустя неделю, когда в Лайпхайм прибыли задержавшиеся 4-я и 5-я эскадрильи¹ и штаб II группы, дела обстояли уже намного лучше.

Едва они обосновались на новых базах, как возобновились тренировки, более интенсивные, чем когда-либо. Естественно, ни экипажи самолетов, ни ремонтные и обслуживающие команды не могли пожаловаться на нехватку чего-либо для этого.

Слепые полеты по приборам и методом радионавигации, групповые полеты, ночные полеты и полеты на малых высотах, дальние перелеты в Триполи и Рим (к Альфредо на спагетти), следовавшие без перерывов, регулярно чередовались с тренировками в воздушной стрельбе и бомбардировке на всех типах самолетов, имевшихся в эскадре (Do-17, Ar-66, Do-23, Ju-52, Ju W.34 и FW-58). Дела зашли так далеко, что возникло соревнование, кто первым выполнит петлю на Ju-52 или кто первым выполнит пикирование на печально известном Do-23 и останется в живых, чтобы рассказать об этом.

¹ Эскадрильи в эскадре имели сквозную нумерацию: в I группу входили 1-я, 2-я и 3-я эскадрильи, во II — 4-я, 5-я и 6-я и т. д.

Гордостью эскадры был самый быстрый тогда в мире бомбардировщик Do-17E (позднее Do-17M), который окрестили «летающим карандашом». Каждый хотел летать на этом самолете.

Первым командиром эскадры¹ был оберст-лейтенант Спанг, один из «старых орлов», возглавлявший ее с 1 марта 1937-го по 15 ноября 1938 г. Летая на двухместном «Арадо-66», он со своим летчиком-наблюдателем Турихом в течение двух дней провел рекогносцировку в общей сложности 21 аэродрома в Южной Германии, чтобы убедиться, что в случае объявления мобилизации у него будет достаточно запасных взлетных площадок для больших сил, включавших теперь почти 120 самолетов.

Он взлетел из Ландсберга в 4.55 25 мая 1937 г. Совершив промежуточные посадки в Бад-Айблинге, Фюрстенфельдбрукке, Меммингене, Лайпхайме, Гибельштадте, Вюрцбурге, Швайнфурте, Китцингене, Иллесхайме², Фюрте и Ансбахе, он к ночи прибыл в Айнринг, откуда на следующее утро в 7.34 вылетел во Фридрихсхафен, Фрайбург, Карлсруэ, Херцогенаурах, Бёблинген, Ансбах, Нойбург, Шлейсхайм и Нойбибург³.

¹ Имеется в виду KG255, которая была сформирована 15 марта 1937 г. на основе части персонала KG153. Штаб эскадры и I./KG255 базировались на аэродроме Ландсберг, II./KG255 — на аэродроме Лайпхайм и III./KG255 — на аэродроме Мемминген.

² Б а д - А й б л и н г — аэродром в 44 км юго-восточнее Мюнхена, Г и б е л ь ш т а д т — аэродром в 15 км южнее Вюрцбурга, И л л е с х а й м — аэродром в 30 км юго-восточнее Вюрцбурга.

³ А й н р и н г — аэродром в 8 км западнее Зальцбурга, Х е р ц о г е н а у р а х — аэродром в 18 км северо-западнее Нюрнберга, Б ё б л и н г е н — аэродром в 18 км юго-западнее Штутгарта, Ш л е й с х а й м — аэродром около Мюнхена и Н о й б и б у р г — аэродром около южной окраины Мюнхена.