

# «ВОЗДУШНЫЕ МОСТЫ» ТРЕТЬЕГО РЕЙХА

Транспортная авиация люфтваффе 1939–1945



XX  
военные  
тайны  
века

«ВОЗДУШНЫЕ МОСТЫ»  
ТРЕТЬЕГО РЕЙХА

XX  
военные  
тайны  
века

А.Н. ЗАБЛОТСКИЙ, Р.И. ПАРИНЦЕВ



**XX** *военные  
тайны  
века*

*А.Н. ЗАБЛОТСКИЙ, Р.М. ПАРИНЦЕВ*

**«ВОЗДУШНЫЕ  
МОСТЫ»  
ТРЕТЬЕГО РЕЙХА**

Москва  
«Вече»

УДК 355/359  
ББК 63.3(0)62  
312



**Заблотский, А.Н.**

312 «Воздушные мосты» Третьего рейха / А.Н. Заблотский, Р.И. Ларинцев. — М. : Вече, 2013. — 288 с. : ил. — (Военные тайны XX века).

ISBN 978-5-9533-5573-5

Знак информационной продукции 16+

Предлагаемая Вашему вниманию книга рассказывает о деятельности немецкой военно-транспортной авиации в годы Второй мировой войны. На основе отечественных и зарубежных источников авторы показывают размах транспортных операций немецких ВВС. Особое внимание уделяется действиям люфтваффе на советско-германском фронте и снабжению Демянского и Сталинградского «котлов» по воздуху. Доставка жизненно важных и необходимых грузов отрезанным от основных немецких сил частям получила название «воздушных мостов», мостов, которые рухнули под ударами советской авиации.

Книга рассчитана на самый широкий круг читателей, интересующихся историей военной авиации и Второй мировой войны.

УДК 355/359  
ББК 63.3(0)62

ISBN 978-5-9533-5573-5

© Заблотский А.Н., Ларинцев Р.И., 2013  
© ООО «Издательский дом «Вече», 2013  
© ООО «Издательство «Вече», 2013

## ПРЕДИСЛОВИЕ



Предлагая вашему вниманию книга является результатом многолетней работы авторов по изучению деятельности немецкой военно-транспортной авиации и снабженческих операциям люфтваффе на советско-германском фронте.

Первые результаты наших исследований вылились в серию статей, опубликованных в разное время авиационно-исторической периодике. Однако со времени их написания нам стали доступны новые архивные материалы, которые в большинстве случаев позволили расширить наши представления о «воздушных мостах» люфтваффе. А наше понимание значимости воздушных перевозок для частей и соединений противника, удерживавших Кубанский плацдарм, было кардинальным образом пересмотрено при знакомстве с новыми документами из фондов 17-й армии вермахта.

Конечно, не все транспортные операции люфтваффе 1941—1945 гг. изложены одинаково подробно. Как правило, это связано с отсутствием в нашем распоряжении соответствующих архивных материалов. Надо отметить, что документы люфтваффе вообще сохранились плохо, особенно для последних лет войны, хотя здесь есть исключение — материалы 6-го Воздушного флота за 1945 г., которые позволили более-менее подробно описать функционирование «воздушного моста» в «крепость» Бреслау. К счастью для исследователей, в ряде случаев пробелы в документах люфтваффе дополняют архивные фонды Сухопутных во-

йск. Особенно это относится к тем объединениям немецкой армии, для которых воздушные перевозки имели жизненно важное значение. В тех случаях, когда архивных материалов не доставало, нами использовались мемуарные свидетельства и исследования зарубежных авторов.

Эта книга была бы куда менее интересна без тех материалов, которые нам любезно передали коллеги: Сергей Витальевич Морозов (г. Андреаполь), Александр Сергеевич Томзов (г. Москва), Павел Юрьевич Войлов (г. Луганск). Всем им огромное спасибо. Особые слова благодарности Андрию Ярославовичу Кузнецову, по нашему мнению, лучшему военному историку современной России, за неоценимую помощь, оказанную в создании этой книги.

## ЖЕЛЕЗНАЯ «ТЁТКА» ЛЮФТВАФФЕ И ДРУГИЕ...



Основным типом самолета военно-транспортной авиации Германии стал громоздкий и угловатый, искаженный трехмоторник Ju-52/3m, больше известный в люфтваффе и в вермахте под прозвищем «Тетушка Ю». К началу Второй мировой войны казалось, что этот самолет, чья служба в качестве первого бомбардировщика в когда-то «секретных» люфтваффе уже отошла в историю, полностью утратил какой-либо боевой потенциал. Но эта непритязательная комбинация гофрированной обшивки, пестрых шасси и трех моторов воздушного охлаждения сыграла в течение войны более важную роль, чем многие боевые самолеты. «Тетки Ю» отвоевали Вторую мировую, что называется, «от звонка до звонка», летая на всех театрах военных действий, где вели боевые действия вооруженные силы Германии.

Подробный рассказ о Ju-52 требует солидной монографии, тем не менее осветить основные вехи истории этого замечательного самолета, настоящей «рабочей лошадки» немецкой военно-транспортной авиации, на наш взгляд, необходимо.

История легендарной «Тетки Ю» началась 13 октября 1930 г., когда самолет ещё под маркой Ju-52 совершил свой первый вылет. Однако это был ещё не тот широко известный Ju-52 — внешне бросающимся в глаза отличием были три двигателя. Первые шесть «юнкерсов» имели всего один мотор.

Новый цельнометаллический моноплан имел высокие летные характеристики и был доступен пилотам средней

квалификации. Обшивка была несущей и изготовлялась из гофрированного дюралевого листа. Конструкция фюзеляжа была максимально приспособлена к погрузке-выгрузке разнообразных грузов. Низкая посадочная скорость позволяла использовать аэродромы ограниченных размеров. Однако, несмотря на столь высокие характеристики, самолет был экономически неэффективен, а наличие только одного мотора препятствовало его использованию в качестве пассажирского.

В результате машина без существенных изменений конструкции была переделана в трёхмоторный вариант. Его обозначили как Ju-52/3m. Первый Ju-52/3m был седьмым Ju-52/1m, оснащённым тремя моторами «Пратт-Уитни». Он полетел 7 марта 1932 г. Успех испытаний привел к решению сосредоточиться на доводке только трёхмоторного варианта. Машина получилась исключительно удачной, именно как пассажирский самолет. Основное требование — безопасность — гарантировалось способностью машины лететь в штатном режиме на двух двигателях. Топливо размещалось в 10 изолированных крыльевых баках. Импортные двигатели сменили отечественные BMW-132A-1 (мощность 660 л.с.) Согласно отчетам Люфтваффы за 1937 г., «Юнкерсы-52» обеспечивали 100-процентную безопасность и 97-процентную регулярность рейсов. Самолет широко экспортировался, став самым массовым и популярным поршневым авиалайнером европейской конструкции.

Разработка Ju-52/3m совпала по времени с началом воссоздания ВВС Германии. Естественно, что надежная машина привлекла внимание руководства люфтваффе и с 1934 г. «юнкерсы» начинают использоваться в качестве бомбардировщиков. Для этого был разработан вариант Ju-52/3mg3e. Он совмещал функции бомбардировщика и военно-транс-

портного самолета. Бомбы размещались в бывшем пассажирском салоне. Именно военные пилоты ласково называли самолет «Тетушкой Ю». Всего же люфтваффе получили 450 бомбардировщиков Ju-52/3mg.

В боевых условиях впервые «Тетку Ю» применили в августе 1932 г. во время конфликта между Колумбией и Перу. С октября того же года участвовал в боливийско-парагвайской войне (в обоих случаях в качестве транспортного). В июле—октябре 1936 г. 19 Ju-52 осуществляли переброску войск франкистов из Марокко в Испанию. Довелось «попкерсам» повоевать в Испании и в качестве бомбардировщиков. До лета 1937 г. немецкий «Легион Кондор» использовал их для ударов по войскам, портам и городам, в том числе и Мадриду. Появление в испанском небе истребителей И-16 и И-15 резко изменило ситуацию и вскоре машины данного типа были выведены из состава боевых подразделений «Легион Кондор». Часть машин передали в транспортные части, остальные — в ВВС генерала Франко.

В 1935 г. в серию пошла модификация «g4c». На ней внедрили усиленное шасси, хвостовое колесо стало стандартным. Для перевозки грузов усилили пол салона и ввели люк в потолке по типу одномоторных Ju-52. С правого борта появился большой люк. Ju-52/3mg4c мог быть оборудован как «вспомогательный бомбардировщик», но реально очень немногие машины оснастили подобным образом. В основном самолеты этого типа использовались исключительно как военно-транспортные.

В апреле 1938 г. на базе бомбардировочной группы IV/KG152, оснащенной Ju-52, была создана KGrzbV1 — бомбардировочная группа специального назначения. Эта группа стала первым транспортным соединением люфтваффе. С этого момента «Тетки Ю» становятся основным транспортным самолетом германских ВВС.

В 1939 г. появился Ju-52/3mg5c. В целом он был подобен «g4c». Отличием стали двигатели BMW-132Т-2 (830 л.с.) и противообледенительная система. Самолет мог эксплуатироваться с колес, лыж или поплавков. Поплавковые варианты обозначались Ju-52/3mg5cW или Ju-52/3mg5c(See). Вначале самолеты оснащались поплавками «Юнкерс» водоизмещением 9,5 т, но их получили очень темного самолетов. Все остальные получили поплавки «Хейнкель» водоизмещением 11 т. Поплавковые машины были примерно на полтонны тяжелее сухопутных. За счет большего веса и увеличившегося лобового сопротивления их летные данные ухудшились. В дальнейшем поплавки устанавливали на самолеты модификаций g3c, g5c, g6c, g7c, g8c и на реквизированные из гражданской авиации машины.

На пассажирских и штабных самолетах в кабине устанавливали 12—15 кресел, чаще всего 12 в два ряда, по шесть вдоль каждого борта. Транспортные машины оборудовались откидными сиденьями у бортов на 18 мест. Экипаж самолета состоял из пилота, радиста и стрелка. Оборонительное вооружение включало всего один пулемет MG-15 в верхней стрелковой точке. Параллельно с Ju-52/3mg5c выпускалась модификация «g6c». Она отличалась упрощенным радиооборудованием и отсутствием креплений для поплавков.

С началом войны Ju-52 широко использовались для высадки десантов в Норвегии, Голландии, Бельгии, на острове Крит. В этих операциях было задействовано до 500 машин. Соответственно велики были и потери — только над Критом погибло порядка 170 «Теток Ю». Для восполнения потерь их производство поддерживалось на достаточно высоком уровне: в 1939 г. — 145, в 1940 г. — 388, в 1941 г. — 502, в 1942 г. — 503, в 1943 г. — 887, в 1944 г. — 379.

В 1941 г. в серию пошел Ju-52/3mg7c с увеличенным грузовым люком в борту и автопилотом «Сименс К40», а в

остальном он был подобен «g5c». Оборонительное вооружение также было аналогично предшествующим модификациям, но позднее ввели дополнительную переднюю огневую установку. Над местом второго пилота смонтировали экранированную турель с пулеметом MG-15.

Чуть позже, в том же 1941 г., освоили производство модификации «g8c». Главным её отличием должны были стать двигатели BMW-132Z (850 л.с.), но из-за их нехватки сначала ставили все те же BMW-132T. Ещё одним отличием Ju-52/3mg8c стал дополнительный люк в полу грузовой кабины. Во время производства на Ju-52/3mg8c в верхней огневой установке вместо пулемета MG-15 был установлен крупнокалиберный (13-мм) MG-131.

Для модификации «g8c» выпускались семь стандартных наборов оборудования, которые могли монтироваться на заводе или непосредственно в части. Установка того или иного комплекта отмечалась дополнительной буквой в обозначении самолета. «F» представлял собой десантный вариант, «H» — учебный, «K» — для перевозки контейнеров, «N» — многоцелевой грузовой, «R» — самолет связи, «S» — санитарный, «St» — специальный транспортный вариант для переброски наземного состава ВВС, оборудования и запчастей.

Некоторое количество Ju-52/3mg4c переоборудовали для эксплуатации в Северной Африке. На них смонтировали противопольные фильтры и улучшили вентиляцию кабины. Такие машины именовались Ju-52/3mg4c(Trop) или Ju-52/3mg9c. В Африке же использовали модификацию Ju-52/3mg4c/Wa. Это были самолеты сопровождения с усиленным вооружением. К обычному комплекту «g4c» — двум пулеметам MG-15 (одному сверху и одному снизу) добавили экранированную турель под 20-мм пушку MG-151 и два MG-15 в боковых окнах.

В 1942 г. на смену основной модификации «g8e» пришли «юнкерсы» Ju-52/3mg10e. На ней опять вернулись к более узкому грузовому люку и пяти окнам на правом борту по образцу «g4e». Противообледенительная система на этих машинах отсутствовала. Параллельно собирали самолеты модификации «g11e», на которых тепловая противообледенительная система осталась. Обозначение «g12e» получила небольшая серия многоцелевых транспортных машин, отличавшихся наличием бронезащиты рабочих мест экипажа.

Последний серийный вариант Ju-52/3mg14e был запущен в серию в конце осени 1943 г. и выпускался до конца 1944 г., когда производство было прекращено. На этой модификации устанавливалась бронезащита рабочего места пилота, оборонительное вооружение состояло из пулемета MG-15 на подвижной установке на крыше кабины, двух MG-15 в боковых окнах и крупнокалиберного пулемета MG-131 на верхней открытой турели.

Ju-52 строился на заводах «Юнкерс» в Дессау и Бернбурге, «Везер флюгцойгбау» в Бремене, ATG в Лейпциге, «Амио» и SNCASO в Коломбэ, «Бреге» в Виллакублиз, PIRT в Будапеште. С 1932 по 1944 г. на заводах фирмы Junkers изготовили более 4800 самолетов Ju52/3m.

Выпуск «Теток Ю», переименованных в AAC-1 «Тукан» продолжился и после освобождения Франции в 1944 г. С лета 1945 г. Ju52/3m производился и в Испании. По поводу общего тиража этого самолёта различные источники дают противоречивые сведения. Можно встретить разные цифры — от 5415 до 8070. Однако как бы то ни было, по общему количеству произведенных транспортных самолётов одного типа Ju-52/3m уступает лишь таким летающим легендам, как Douglas DC-3 (вместе с Ли-2) и Ан-2.

Гражданские варианты Ju.52 эксплуатировались 30 авиакомпаниями 25 стран. Среди них была советско-германская

компания «Дерулофт», обслуживавшая линию Москва-Берлин. «Юнкерсы» покупали даже страны с развитым собственным авиастроением (например, Великобритания). Десяток самолётов был закреплён в качестве персональных за высшими руководителями Рейха, включая Гитлера. На Ju-52 в конце 30-х гг. летал и президент Китая Чан Кайши. Трофейные «Тетки Ю» эксплуатировались в СССР до 1950 г. (в основном в Сибири и Средней Азии). Дольше всего Ju-52 летали в Швейцарии, аж до 1982 года! В настоящее время несколько самолётов ещё сохраняются в лётном состоянии.

Ju-52/3m никогда не претендовал на звание лучшего в своём классе. «Тетушка Ю» не выделялась ни скоростью, дальностью полета или потолком, она была немного инертна в пилотировании, но зато отличалась просто несокрушимой прочностью и прекрасной живучестью. Много было сделано для удобства пилотирования «юнкерса». Конструкторы фирмы «Юнкерс» постарались предельно уменьшить количество органов управления. Стабилизатор, закрылки и элероны управлялись одним штурвалом. Тормоза включались секторами газа при движении их в обратную сторону. При этом можно было тормозить отдельно левым или правым колесом, повышая маневренность на земле. Не случайно, в случае необходимости, за штурвалы Ju-52/3m садились недоученные курсанты. Машина была очень проста в пилотировании, т.е. «доступна летчику ниже средней квалификации».

Ну а продуманность вопросов эксплуатации «юнкерса» вообще стала практически легендарной. Широкие горловины бензобаков позволяли заправлять его хоть из ведер. Двигатели запускались надёжными электроинерционными стартерами без всякой помощи наземных служб.

В максимально технологичной конструкции Ju-52/3m не было ничего лишнего. Простой и дешёвый в производ-

стве, он хорошо подходил именно для условий военного времени. Возможно, поэтому более совершенные военно-транспортные самолеты, созданные уже в ходе войны, так и не смогли его заменить в боевом строю люфтваффе.

Впрочем, самолетный парк немецкой ВТА был весьма разнообразным и по эксплуатируемым типам самолетов не ограничивался одной «Теткой Ю». Заметное место в нем занимали «Хейнкели-111», что было совсем не удивительно, поскольку он изначально создавался как самолет двойного назначения: бомбардировщик и скоростной пассажирский или почтовый самолет.

Прежде всего, такое «полугражданское происхождение» самолета позволяло привлекать к выполнению задач снабжения строевые бомбардировщики из состава бомбардировочных эскадр. К этой мере прибегали в тех случаях, когда штатного состава транспортных групп было недостаточно, как в Сталинграде, или же размеры занимаемой немецкими войсками территории были настолько малы, что налаживать «воздушный мост» приходилось в условиях сильной наземной ПВО. Предполагалось, что He-111 смогут сами подавить наземные средства ПВО своим бортовым оружием. Ещё одной задачей для «хейнкелей» стала буксировка планеров в «котлы».

Начиная со Сталинграда, бомбардировщиками He-111 различных модификаций вооружались уже существующие и вновь формируемые транспортные группы. В 1944 г. были созданы и специальные транспортные варианты «Хейнкеля». He-111H-16/R2 — буксировщик планеров, He-111H-20/R1 — транспортный самолет, принимавший на борт 16 десантников с оружием или 1800 кг груза, He-111H-20/R2 — транспортный самолет и буксировщик планеров.

Особняком стоит пятимоторный He-111Z, скомбинированный из двух фюзеляжей бомбардировщиков He-111H-6, их правой и левой консолей крыла и специально изготовленной центральной секцией крыла с пятым мотором. He-111Z предназначался для буксировки десантных планеров Me-321. В транспортных частях люфтваффе эксплуатировали также мобилизованные пассажирские самолеты He-111C и He-111G, построенные перед войной для «Люфтваффе».

Вообще бомбардировочная авиация была постоянным источником для экстренного наращивания численности немецкой ВТА. Так, кроме «Хейнкелей» транспортные группы пополнялись устаревшими и выводимыми из боевых частей бомбардировщиками Ju-86.

Впрочем, как транспортник, Ju-86 не смог сравниться с испытанной «Теткой Ю». Хотя «Юнкерс-86» имел высокую скорость, но был недостаточно устойчивым в полете, а главное — его грузовая кабина была узкой (всего 1,45 метра) и низкой.

Однако эти «отставники» быстро пошли в дело, когда потребовалось наводить «воздушные мосты» в Демянский и Сталинградский «котлы». Специально «под Сталинград» на Ju-86, собранных в учебных подразделениях, были сформированы две транспортные группы — KGzrbV21 и KGzrbV22.

Так в снабжении 6-й полевой армии были также задействованы дальние морские разведчики Fw-200C и новейшие на тот момент тяжелые бомбардировщики He-177A, для которых Сталинград стал боевым дебютом на Восточном фронте. «Фокке-вульфы» после окончания Сталинградской эпопеи приняли участие ещё и в снабжении немецких войск на Таманском полуострове, что несудивительно, поскольку эти вместительные машины были военной модификацией

одного из лучших пассажирских лайнеров «Люфтвагзы» Fw-200A.

Опыт войны со всей очевидностью показал, что необходимы специально спроектированные военно-транспортные самолеты. Немецкие конструкторы первыми начали разработку подобных машин, запустив в серийное производство Ar-232, Go-244, Ju-252/Ju-352 и Me-323. Причем примененные немецкими инженерами в их конструкции компоновочные решения (кстати, ранее опробованные на десантных планерах), такие как высоко расположенное крыло, низко сидящий объемный фюзеляж, многоколесное шасси, грузовые рампы, позже стали широко употребительными.

Однако, несмотря на то, что новые военно-транспортные самолеты имели выдающиеся для своего времени характеристики, так, тяжелый Me-323 мог брать на борт 120 солдат в полном снаряжении или 22 тонны груза, они так и не смогли полностью замесить Ju-52 в боевом строю люфтваффе.

Ещё одним источником пополнения германской ВТА, особенно после 1942 г., стали итальянские и французские самолеты, доставшиеся немцам как трофеи. В качестве военно-транспортных в люфтваффе эксплуатировались итальянские Fiat G.12, SIAI S.75 и S.82, французские LcO-451T.

Рассказ об авиационной технике ВТА люфтваффе будет неполным, если не упомянуть десантные планеры — простые и дешёвые, выполненные из недефицитных материалов летательные аппараты, доставляемые в район высадки самолетами-буксировщиками. Как правило, десантные планеры имели крупногабаритные грузовые люки, расположенные в передней или задней частях фюзеляжа, что обеспечивало прием на борт и быструю выгрузку артиллерийских орудий, мотоциклов, легких автомобилей и другой техники.

Основным типом десантного планера люфтваффе в начале войны стал DFS-230. Это был подкосный высокоплан, фюзеляж планера изготавливался из стальных труб и обшит тканью, а крылья — из древесины с обшитой фанерой передней кромкой, остальная поверхность обтягивалась тканью. Колесное шасси отсутствовало, вместо него под фюзеляжем крепилась специальная посадочная лыжа. DFS-230 вмещал 8—10 десантников (или 1200 кг груза) и одного пилота.

В ходе войны на смену DFS-230 пришел более вместительный планер Go-242. Он представлял собой высокоплан, с двухбалочным хвостовым оперением. Такая компоновка позволила выполнить заднюю часть фюзеляжа откидывающейся, что значительно облегчало его загрузку и разгрузку. Основным материалом для конструкции Go-242 служило дерево.

Заднее расположение грузового люка было удобно и в случае столкновения планера с каким-либо препятствием при посадке, что, в общем-то, происходило довольно часто. При этом, как правило, повреждение получала лишь носовая часть фюзеляжа, хвостовой люк оставался целым, и с быстрой разгрузкой в боевой обстановке проблем не возникало.

Go-242 имел варианты «А» и «В», при этом первый имел салазочное шасси, а второй — трехколесное с носовым самоориентирующимся колесом. Серийно строились десантные модификации (А-1, А-2, В-3 и В-4) на 21 десантника со снаряжением и грузовые (А-0, В-1, -2 и -5) на 2400 кг груза.

В ходе подготовки к несостоявшемуся «Морскому льву», т.е. высадке в Великобритании, был создан огромный даже по современным меркам 40-тонный десантный планер Me-321 «Гигант». В своей вместительной грузовой кабине (длина 11 м, высота 3,3 м и ширина 3,15 м) он мог поднять

в воздух до 20 тонн различных грузов (в т.ч. 88-мм зенитки, средний танк Pz.IV или пгтурмовое орудие, или же до 200 полностью экипированных солдат с оружием). Именно на базе Me-321 был создан уже упоминавшийся тяжелый военно-транспортный самолет Me-323.

## **КРЫЛЬЯ «БАРБАРОССЫ»**

К началу войны с Советским Союзом руководство люфтваффе сосредоточило на Восточном фронте достаточно скромные силы военно-транспортной авиации. Каждому воздушному флоту были приданы одна-три транспортные авиагруппы. KGrzbV106 — первому воздушному флоту, второму — KGrzbV9, 102 и IV./KGrzbV1. Четвертый воздушный флот получил KGrzbV50 и 104, а пятый — KGrzbV108. Кроме того, свой транспортный отряд имел каждый авиакорпус. Также транспортные машины входили непосредственно в состав собственно боевых частей ВВС Германии и использовались для оперативной переброски первых тыловых эшелонов при перебазировании. Наряду с боевой авиацией люфтваффе включали в себя авиационные подразделения, выполняющие специальные задачи боевого обеспечения (например, санитарные и курьерские). Имели собственный авиатранспорт и входившие в люфтваффе части ВНОС. Все эти многочисленные части и подразделения оснащались наравне с машинами других типов и «Юнкерсами-52».

Следует также отметить, что на временно оккупированной территории Советского Союза совершала регулярные рейсы авиакомпания «Люфтваганза». Авиационный парк у этого «гражданского воздушного флота Третьего рейха» был невелик: на 1 сентября 1939 г. имелась 151 машина, а на 30 июня 1944 г. всего 56 самолетов различных типов. Тем не менее «ганзейцы» принимали участие как в крупных опера-

циях по снабжению войск, так и в рутинных транспортных полетах. Лётчики «Люфтваффы», в частности, обеспечивали вывоз раненых из Таганрога и Смоленска в тыловые госпитали на территории Германии. Кроме того, несмотря на войну, существовали регулярные пассажирские рейсы. Так, рейс № 33 Берлин — Кенигсберг — Рига — Ревель исправно выполнялся вплоть до 22 мая 1944 г.<sup>1</sup> В хронике 1-й бомбардировочной эскадры «Гинденбург» даже содержится упоминание о том, что из-за полетов самолетов Люфтваффы пришлось перебазировать учебную группу эскадры из Риги в Шауляй<sup>2</sup>.

Высокие темпы продвижения частей вермахта на начальном этапе «Барбароссы» стали причиной периодических проблем со снабжением наступавших соединений. Впрочем, немецкие танкисты смогли в значительной мере использовать сосредоточенные в приграничье запасы, доставшиеся им в качестве трофеев. Так 4-я танковая дивизия за первые 18 дней войны израсходовала 1292 кубометра собственного горючего и 1265 — трофейного<sup>3</sup>. Можно уверенно предположить, что привлечение транспортной авиации к снабжению в этот период боевых действий ещё не носило массового характера. Зато рутинной операцией для немецких транспортников была переброска передовых команд технического состава на только что захваченные советские аэродромы. В этих целях использовались как транспортные отряды, так и самолеты, входящие в состав боевых частей.

---

<sup>1</sup> *Braunburg R. Kranich in der Sonne. Muenchen, 1980. S. 134 ff.*

<sup>2</sup> Hptm. Spohr. Geschichte der Kampfgeschwader 1 «Hindenburg». Berlin, 1944 // NARA T-957 roll 50.

<sup>3</sup> *Neumann J. Die 4. Panzerdivision, 1938—1945. Bd.1 — o.O., 1985. S. 431.* Для сравнения укажем, что за период 21.09—15.10.1941 г. трофеи дивизии составили только 391 м<sup>3</sup> горючего против 1909 м<sup>3</sup> собственного снабжения, что сразу вызвало потребность в доставке грузов по воздуху.

Еще одной важной задачей, в решении которой роль авиации была незаменимой, стала эвакуация раненых. Так, 25 июня 1941 г., вследствие перегрузки лазаретов 7-й танковой и 20-й моторизованной дивизий, дислоцированных в Вильне, была организована отправка раненых дальше в тыловые госпитали самолетами Ju-52. К 13 августа из 2198 раненых (включая военнослужащих из других частей и соединений), прошедших через лазарет 20-й мд, по воздуху в тыл было эвакуировано около семисот человек<sup>1</sup>.

Постепенно, когда операции на Восточном фронте стали принимать все более широкий характер, не ограничиваясь только глубокими прорывами танковых соединений, пришлось привлекать военно-транспортную авиацию и к снабжению пехотных дивизий. Так, пришлось снабжать по воздуху 76-ю пехотную дивизию, находившуюся на левом берегу Днепра, на плацдарме в районе Дериевки, южнее Кременчуга. Регулярное снабжение через Днепр было затруднено, поскольку в результате налетов советской авиации периодически повреждались мосты через реку и движение транспортных колонн прерывалось. Вот что об этом повествует хроника дивизии: *«Впервые за войну дивизия снабжалась с воздуха. Из-за отсутствия парашютов грузы сбрасывались с малой высоты. Это стало причиной травмирования нескольких человек и даже одного смертельного случая. Незабываемый эпизод: неожиданно пять банок с кровяной колбасой пробили крытую соломой крышу конюшни, где размещался штаб 203-го пехотного полка. Банки лопнули и покрыли карты вместе со штабными документами красными пятнами. К счастью, ни один из находившихся в конюшне не пострадал»*<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> *Asmus D.* 20. Infanterie-Division (mot.). Chronik+Geschichte. 4. Teil. o.O., 1997. S.18, 56

<sup>2</sup> *Losser J.* Bittere Pflicht. Osnabruck, 1986. S.102

Этакий военный «этиюд в багровых тонах». Видимо, это тот редкий случай, когда служивые были не рады «свалившейся с неба» закуске. Ну а комментарии по этому поводу начальника штаба полка, вероятно, не выдержала бы никакая бумага.

Но несмотря на то что полеты на передний край и посадки тяжелых транспортных самолетов под огнем советской артиллерии выглядели очень эффектно, это была более-менее рутинная работа. Первой же по-настоящему крупной самостоятельной операцией военно-транспортной авиации люфтваффе на Восточном фронте стала переброска парашютно-десантных частей на усиление соединений Группы армий «Север», блокирующих Ленинград.

Как известно, германское Верховное командование планировало завершить кампанию против Советского Союза теми же силами, что и начинало. Ну, или почти теми же, учитывая оперативные резервы. Однако из-за ожесточенного сопротивления Красной армии и формирования в тылу все новых и новых советских дивизий такое «благодушие» продолжаться долго не могло. Уже осенью 1941 г. командование вермахта вынуждено было начать переброску на Восток резервов из Западной Европы. Одной из первых таких «ласточек» стала 1-я парашютно-десантная дивизия люфтваффе, или, как она именовалась в целях секретности, «7-я авиационная дивизия». «Геросв Крита» решено было использовать в узком промежутке между внутренним и внешним кольцами окружения Ленинграда, на направлении Шлиссельбург — Мга — Сипявино. С 10 сентября «бутылочное горло», как немцы называли шлиссельбургский выступ, подвергалось непрерывным атакам 54-й отдельной армии Г.И. Кулика с востока и Ленинградского фронта с запада. С 20 сентября на левом берегу Невы возник легендарный «Невский пятачок», удерживаемый бойцами Не-

вской оперативной группы. В последней декаде сентября в немецкой обороне южнее Ладожского озера возникает ряд местных кризисов. Обеспокоенный возможной перспективой прорыва блокады, Гитлер дает указание перебросить на ленинградское направление несколько свежих соединений, в том числе части 1-й парашютной дивизии. 26 сентября генерал Конрад, командир дивизии, получил приказ о немедленной переброске своих десантников. Время поджимало, поэтому перебазировать дивизию решили по воздуху. С 27 сентября по 3 октября около двухсот «Юнкерсов-52» доставили по маршруту Восточная Пруссия — Псков — Любавь передовые части 1-й пдд. В немецких источниках отмечено, что переброска первого эшелона дивизии сопровождалась большими потерями. В районе Любани, из-за нарушения взаимодействия с истребительным прикрытием, транспортники подверглись атакам советских истребителей. Одинадцать Ju-52 были сбиты, несколько получили тяжелые повреждения. Из-за этого инцидента следующие эшелоны дивизии уже частично перевозились на фронт железнодорожным транспортом<sup>1</sup>.

Парашютисты 1-й парашютно-десантной дивизии, судя по имеющимся данным, бросались в бой, что называется, «с колес», по мере прибытия подразделений к линии фронта. Именно поэтому они оказались разбросаны в разных местах Шлиссельбургского выступа, как на западном, так и на восточном фланге. Впрочем, большая часть десантников сконцентрировалась в районе Мга — Сипьявино, где напо-

---

<sup>1</sup> *Morzik F.* Die deutschen Transportflieger im zweiten Weltkrieg. Frankfurt am Main, 1966. S. 72. При этом генерал Морзик в своей книге дает иную трактовку событиям, связанным с переброской парашютистов на Восточный фронт. По его версии, свежие элитные части должны были придать новый импульс немецкому наступлению на Ленинград.

сила удар 54-я отдельная армия. Следует отметить, что, по неясным причинам, на Восточный фронт была переброшена не вся дивизия целиком, а только её отдельные части и подразделения. Всего на ленинградско-волховском направлении были задействованы: два батальона 1-го парашютного, один батальон десантно-штурмового полков и только 3-й парашютный полк полностью. Кроме уже названных подразделений, из состава дивизии прибыли артиллерийский и противотанковый дивизионы, саперный и зенитно-пулеметный батальоны. Первое применение парашютистов в качестве обычной пехоты оказалось далеко не последним. И в дальнейшем парашютные соединения и отдельные части использовались так же. Но рассказ об этом выходит за рамки данной работы.

О том, что на помощь войскам противника, блокирующим Ленинград, прибыло пополнение в виде парашютистов-десантников, советское командование узнало довольно быстро. Уже 3 октября был взят пленный из состава 2-го батальона десантно-штурмового полка, как было сказано в разведывательной сводке, «воздушной пехоты». Пленный парашютист показал, что части 7-й авиадесантной дивизии были переброшены из Кенигсберга в Любань на самолетах, а из Любани автотранспортом в Отрадное. В тот же день пленный из 284-го пехотного полка 96-й пехотной дивизии сообщил, что ему известно о прибытии на усиление Мгинско-Волховского участка шести тысяч человек, переброшенных 25 сентября на самолетах<sup>1</sup>. Следует заметить, что 2-й батальон десантно-штурмового полка понес в эти дни у Петрупино большие потери. Только 3 октября потери составили 18 человек убитыми и 64 ранеными (в числе по-

---

<sup>1</sup> Разведсводка штаба Ленинградского фронта от 04.10.1941 г. № 39. [www.podvignaroda.ru](http://www.podvignaroda.ru)

следних были и два командира роты). А вот без вести в этот день пропал только один парашютист — сфрейтор Герхард Херрлих. Вероятно, он и стал словоохотливым «языком» из нашей разведсводки<sup>1</sup>.

Кстати, очень своеобразную трактовку «любаньско-му» эпизоду, рассказывая о событиях начального периода операции «Гайфун», даст Дмитрий Борисович Хазанов: *«Транспортная авиация люфтваффе не смогла спасти положения, хотя бы потому, что большинство транспортных авиагрупп Восточного фронта оказались в районе Любани, где осуществлялись активные авиaperезовки. Не менее двухсот Ju-52 собрал здесь к 3 октября 1941 г. генерал Г. Конрад, пытаясь воссоздать воздушно-десантные войска после битвы за Крит. Первоначально планировалось, что десантники примут участие в очередном штурме Ленинграда»*<sup>2</sup>. Почему воссоздавать немецкие воздушно-десантные войска надо было не в Германии, а именно в районе Любани, автор сообщать не стал. Да и высказанный тезис о критическом влиянии «любаньского» эпизода на события на центральном участке Восточного фронта, исходя из фактического хода боевых действий, кажется нам сильно преувеличенным.

Осень 1941 г. стала, пожалуй, одним из самых тяжелых периодов Великой Отечественной войны. Только что пала «матерь городов русских» — Киев. Немцы наступали по всем фронтам. Сомкнулось кольцо блокады Ленинграда. Относительная стабильность сохранялся только на центральном участке советско-германского фронта. И вот новый удар: вермахт проломил оборону на Западном направлении

---

<sup>1</sup> ВА-МА RL 2 III/1179. S. 321.

<sup>2</sup> Хазанов Д. Неизвестная битва в небе Москвы 1941—1942 гг. Оборонительный период. М., 1999. С. 77.

и ринулся к Москве. В сводках Совинформбюро замелькали названия знакомых всем русских городов — Орел, Брянск, Калинин. Танкисты из 2-й танковой группы «быстроходного Гейнца» проходили по сотне километров в сутки.

Такие темпы продвижения не могли не сказаться на условиях снабжения передовых частей вермахта боеприпасами и горючим. Плечо подвоза резко удлинилось, к тому же не все красноармейцы, попавшие в немецкие «котлы», бросали оружие и поднимали вверх руки. Многие из них, во главе со смелыми и решительными командирами, пытались прорваться сквозь кольцо окружения. Выйти к своим удалось, увы, немногим, но в этих отчаянных попытках прорыва нередко под удар попадали немецкие колонны снабжения. В результате горели грузовики и бензовозы, взрывались фуры со снарядами. Так, например, 2 октября недалеко от Севска семь советских танков уничтожили 12 автоцистерн и машин с боеприпасами из тыловых частей 4-й танковой дивизии. Через десять дней та же участь постигла второй эшелон тылов этой же дивизии. На этот раз прорывающимися из Брянского «котла» красноармейцами было сожжено десять грузовиков и ещё четыре уведено с собой в качестве трофеев<sup>1</sup>.

Вот ещё цитата, теперь из хроники 129-й пехотной дивизии вермахта, находившейся на северном фланге немецкого прорыва: *«Между Митенево и Порчино вдоль дороги длиной несколько километров валялись останки колонны тыловых частей 36-й моторизованной дивизии. Грузовые и легковые машины, частично французского производства, были не расстреляны, а таранены советскими танками... Одна возле другой стояли машины ремонтной роты, авто-*

---

<sup>1</sup> Neumann J. Die 4. Panzer-Division, 1938—1945. Bd.1 o.O.,1985. S. 305, 327.

цистерны, огромные “мерседесы”, элегантные “шевроле”, гусеничные тягачи»<sup>1</sup>.

Закономерно, что в этой ситуации задачи по снабжению передовых частей немцев были возложены на воспно-транспортную авиацию. Экипажам «Теток Ю» приходилось обеспечивать босвую работу и своих коллег-авиаторов из истребительных и пикировочных групп, которые меняли один полевой аэродром за другим, стараясь не отстать от рвущихся на Восток танков вермахта.

Вот как этот период описан в хронике первой транспортной эскадры: *«В это время II./KGzbV1 завершила участие в переброске войск в район Любани и возвращалась в Германию. При промежуточной посадке в Восточной Пруссии неожиданно пришел приказ: срочно перелететь на аэродром Понятовка, небольшую площадку в 100 километрах южнее Смоленска и в тридцати — юго-восточнее Рославля. На аэродроме находились бараки для небольшой стартовой команды и командного пункта. Единственным видом технического оснащения являлись бензовозы, правда, в изрядном количестве. Экипажи размещались в здании школы и деревянных домах близрасположенного колхоза»*<sup>2</sup>.

Группа II./KGzbV1 прибыла в Понятовку 6 октября 1941 г. и в тот же день совершила первый вылет на снабжение войск. Подготовку машин к вылету выполняли техники, прилетевшие вместе с экипажами на борту «донкерсов». Немцы отмечают, что в обширных лесных массивах оставались многочисленные советские подразделения, продолжавшие сопротивление. Поэтому зачастую немецкие транспортники попадали под обстрел

---

<sup>1</sup> Boucsein H. Halten oder Sterben. Potsdam, 1999. S. 88.

<sup>2</sup> Die II. Kampfgeschwader zur besondere Verwendung 1 1938-1943 umbenannt in II. Transportgeschwader 1 / Kameradschaft ehemaliger Transportflieger. o.O, o.J. S. 108 .

и несли потери прямо у себя в тылу. В одном из таких полетов погиб командир 7-го отряда обер-лейтенант Кербер. Его Ju-52 (зав. номер 6254, борт. номер KY+NO) пропал без вести вместе с экипажем в районе Новгорода-Северского. Это подтверждают сводки службы генерал-квартирмейстера лффт-ваффе. Только 7 октября из состава группы II./KGzbV1 погибли два «Юнкерса-52» (самолет Кербера и с зав. номером 7183), а ещё два самолета были повреждены пулеметным огнем. Вдобавок одна «Тетка Ю» разбилась на взлете<sup>1</sup>.

Однако части генералов Катукова и Лелюпенко, остановив танки Гудериана, на время избавили «быстроходного Гейнца» от проблемы растянутых коммуникаций его армии. Но одновременно критическое положение со снабжением войск возникло на левом фланге Группы армий «Центр». «Тетки» трех транспортных групп (II./KGzbV1, KGrzbV9, KGrzbV105) были брошены на подвоз горючего танкистам 3-й танковой группы, прорвавшимся в район Калинин. Как отмечают в своих воспоминаниях немецкие ветераны II./KGzbV1, впервые им приходилось садиться на неподготовленную шлопадку в открытом поле (район Карабино, восточнее Ржева). Впрочем, доставка горючего по воздуху практиковалась и до выхода к верховьям Волги. Так, в упомянутой хронике 129-й пехотной дивизии отмечен эпизод посадки в районе Холм-Жирковский трех планеров. Каждый из них имел на борту 68 двухсотлитровых бочек с горючим для танков 6-й танковой дивизии. Показательно, что и здесь планеры садились в зоне действия советской тяжелой артиллерии<sup>2</sup>.

Драматизм сложившейся ситуации хорошо передает отрывок из уже цитировавшейся хроники KGzbV1. «Особенно запомнились нам полеты с боезапасом для наших танков в

<sup>1</sup> BA-MA RL 2 III/1178 S. 76, 79.

<sup>2</sup> Boucsein II. Op.cit. S. 71.

район Калинина. Снаряды были погружены в машины на аэродроме Смоленск, но вылет задерживался. Плотные облака закрыли небо. Звонок из штаба 2-го Воздушного флота требовал командира группы, который находился на взлетном поле и не мог разговаривать. Я, как адъютант группы, взял трубку. Велико же было мое удивление, когда в телефоне раздался голос самого фельдмаршала Кессельринга. Фельдмаршал просил передать командиру, что танковые части в районе Калинина находятся в критическом положении — израсходован боезапас. Он просил поднять самолеты в воздух, невзирая на погодные условия: «Я знаю,— сказал фельдмаршал, — что означает старт в таких условиях. Но для вас главное только взлететь — район Калинина свободен от облачности». В этот день группа совершила два боевых вылета. В первом противник накрыл нас артиллерийским огнем. Во втором — пулеметным, настолько близко пролегла линия фронта»<sup>1</sup>.

Надо сказать, что немецким воздушным перевозкам противодействовали не только наземные части Красной армии. Вот выдержки из хроники II./KGzbV1:

— «11 октября 1941 года. На аэродроме Орел во время выгрузки бомбардировка русской авиации. Во втором вылете мы были атакованы истребителями»;

— «13 октября 1941 года. Аэродром Сецинская (Сеца). Налет русской авиации»;

— «24 октября 1941 года. Район Юхнова — атака истребителя типа И-16».

Немцы отмечают, что особенно им досаждали атаки советских штурмовиков и бомбардировщиков на аэродромы выгрузки и сильный ружейно-пулеметный огонь с земли.

---

<sup>1</sup> Die II. Kampfgeschwader zur besondere Verwendung 1 1938—1943 umbenannt in II. Transportgeschwader 1/ Kameradschaft ehemaliger Transportflieger. o.O., o.J. S. 110

Некоторое представление об общих масштабах деятельности немецкой военно-транспортной авиации дают итоги боевой работы II./KGzbV1. В октябре 1941 г. её «юнкеры» выполнили около 700 самолето-вылетов общей продолжительностью свыше 2300 часов. Было перевезено 1100 тонн горючего, боеприпасов, запасных частей и других грузов. Обратными рейсами в тыл эвакуировано 600 раненых и вывезено около 120 тонн различного оборудования и приборов, требовавших заводского ремонта<sup>1</sup>.

К этому периоду (рубежу сентября—октября 1941 г.) относится и появление на Восточном фронте транспортных самолетов из состава специализированного десантно-высадочного подразделения люфтваффе — Luftlandegeschwader 1. Командование люфтваффе здраво рассудило, что раз уж парашютисты воюют в качестве обычной пехоты, то нет смысла «простаивать» в тылу и их боевым товарищам. Несколько отрядов из первой группы эскадры были переброшены на центральный участок Восточного фронта.

Там, на Востоке, в конце октября 1941 г., самолеты 1-й десантно-высадочной эскадры оказались участниками весьма примечательного боевого эпизода. Вот как об этом написал корреспондент газеты «Красная звезда» старший батальонный комиссар П. Крайнов: *«Немцы нередко располагают свои аэродромы недалеко от передовых позиций. Известны случаи, когда враг использует аэродромы и площадки, находящиеся в 6—10 километрах от линии фронта. Недавно разведчики артиллерийской части, которой командует тов. Яровой, обнаружили один такой аэродром в районе Калинина. Было установлено, что на нем совер-*

---

<sup>1</sup> Die II. Kampfgeschwader zur besondere Verwendung 1 1938—1943 umbenannt in II. Transportgeschwader 1/ Kameradschaft ehemaliger Transportflieger. o.O, o.J. S. 111.

шли посадку около 40 самолетов. Артиллеристы решили разгромить неприятельские машины огнем дальнобойных орудий. Но ведению огня мешала плохая погода. Пришлось несколько повременить с осуществлением этого плана.

Утром 29 октября погода несколько улучшилась. С наблюдательного пункта видимость стала вполне сносной. Артиллеристы, подготовив данные, открыли беглый огонь из трех орудий. Обстрел длился полчаса. Руководил им старший лейтенант Беликов, находившийся на наблюдательном пункте.

Четыре немецких самолета были подбиты с первого залпа. Группа машин, видимо подготовленных к вылету, поднялась в воздух.

Тов. Беликов перенес огонь вначале влево, а затем вправо по площадке. Еще несколько самолетов, расположенных по сторонам аэродрома, оказались подбитыми. По аэродрому забегали люди. Многих из них поразило осколками снарядов.

...

Через полтора часа, получив данные с наблюдательного пункта, командир батареи Сукомел снова открыл огонь. Прямым попаданием снаряда удалось уничтожить еще один самолет и 5 повредить.

Лишь к вечеру, когда стало темнеть, немецкие самолеты, успевшие взлететь и избежать обстрела, пошли на посадку. Однако наступившая темнота не прекратила действий артиллеристов. Имея уже пристрелянные цели, батарея Сукомела в третий раз открыла огонь. Первый снаряд упал около аэродрома. Артиллеристы внесли поправку и последующими выстрелами вывели из строя еще один самолет.

...

*Всего артиллеристы подбили и повредили 14 неприятельских самолетов и уничтожили группу летного и технического состава»<sup>1</sup>.*

Уточним, что вели «противосамолетную» стрельбу артиллеристы 108-го пушечного артиллерийского полка. Как известно, на войне пропаганда — это тоже оружие, и бои на пропагандистском фронте ведутся по своим законам, которые, в частности, не возбраняют многократно завышать потери противной стороны. Однако в данном случае вопиющий корреспондент не сильно погрешил против истины и реальный ущерб от действий советских артиллеристов почти соответствовал заявленному.

По немецким данным, в ходе артобстрелов было уничтожено и повреждено восемь истребителей Bf-109F-2 из состава группы II/JG52. Кроме того, был уничтожен один Ju-52 (зав. 7285) и еще один Ju-52 (зав. 6979) поврежден. Обе «Тетки Ю» принадлежали I./LLG1. Потери наземного персонала составили минимум три человека<sup>2</sup>. Пожалуй, эти стрельбы стали самым эффективным эпизодом в боевом применении 107-мм пушек, состоявших на вооружении 108-го артполка.

Следствием этого огневого палета стал отказ люфтваффе от использования аэродрома Калинин в качестве передовой авиабазы. Выгрузка доставляемого «юнкерами» снабжения стала теперь производиться на аэродроме Старица<sup>3</sup>. По данным хроники 129-й пехотной дивизии, один транспортник, поврежденный при артобстреле, был оставлен на летном поле при отступлении из Калинина.

---

<sup>1</sup> *Крайнов П.* Артиллеристы разгромили вражеский аэродром // Красная Звезда. 1941. 1 ноября.

<sup>2</sup> BA-MA RL 2 III/1179. S. 202, 337.

<sup>3</sup> *Boucsein H.* Op.cit. S. 98.

Задачи, возникавшие перед транспортной авиацией люфтваффе в боевой обстановке, были самыми разнообразными. Вот только два характерных эпизода из хроники 5-й танковой дивизии. 23 ноября 1941 года командование дивизии потребовало срочно доставить сто кумулятивных снарядов к 105-мм гаубицам. Причем затребованные боеприпасы необходимо было сбросить танкистам на парашютах. А 24 декабря транспортные самолеты опять сбрасывали грузы в расположении дивизии. Но на этот раз это были не снаряды, а тысяча «рождественских» пайков<sup>1</sup>. Впрочем, наличного парка военно-транспортных самолетов порой не хватало. Как следствию, во время Тихвинской операции боевую группу 8-й танковой дивизии под командованием оберст-лейтенанта Кютта снабжали при помощи самолетов-разведчиков из приданного дивизии разведывательного отряда 1.(Н) /13<sup>2</sup>.

Транспортные группы люфтваффе не сидели сложа руки и в условиях относительно стабильной обстановки. Так, группу II./KGzбV1 18 ноября перебросили в полосу группы армий «Юг» на аэродром Днепропетровск. Там она и находилась вплоть до начала операции по снабжению Демянского «котла». Основной задачей, решаемой группой, было снабжение боевых частей 4-го Воздушного флота: доставка горючего и авиабомб для истребителей и пикировщиков, действующих с передовых аэродромов, а также запасных частей и оборудования для эксплуатации техники в зимних условиях. Обратными рейсами в тыл отправлялись раненые и

---

<sup>1</sup> *Plato, von. A.D. Die Geschichte der 5. Panzer-Division 1939—1945. Regensburg, 1978. S. 169, 193*

<sup>2</sup> *Haupt W. Die 8. Panzer-Division im Zweiten Weltkrieg. Friedberh, 1987. S. 189.*

больные. Всего до 20 февраля 1942 г. группа вывезла 5188 раненых<sup>1</sup>.

География использования «Тетушки Ю» была весьма обширной, охватывая весь огромный фронт от его крайнего южного фланга до крайнего северного. Транспортные машины, оставшиеся на Крайнем Севере, почти не имели потерь, но именно «Юнкерс-52» стал для североморцев «поставщиком» самого большого числа «языков» в 1941 г.

Вот как об этом эпизоде рассказывает известный историк авиации Ю. Рыбин: «Первым немецким самолетом, реально сбитым советским летчиками на “харрикейнах”, стал 16 ноября трехмоторный Ju52/3m<sup>2</sup> из транспортного отряда “Авиационного Командования “Север”. Его экипаж из-за поломки компаса потерял ориентировку и на свою беду оказался в районе, контролируемом советской авиацией. В районе Белокаменки немецкий транспортник был перехвачен звеном “харрикейнов” и сбит лейтенантом В.В. Кравченко. Пилоту “юнкерса” фельдфебелю Рудольфу Песнаку удалось посадить горящую машину в тундре, но семь человек из аэродромной строительной команды, находившихся в пассажирской кабине, задохнулись от дыма и сгорели. Ещё один был застрелен при задержании, а остальные шестеро пассажиров и членов экипажа попали в плен»<sup>3</sup>. Добавим, что пассажирами “юнкерса” были военнослужащие строительного батальона люфтваффе 3/IV.

Еще до начала нашего контрнаступления под Москвой Красная армия отбросила немцев от Тихвина и начала очищать территорию к востоку от реки Волхов. Условия местно-

---

<sup>1</sup> Die II. Kampfgeschwader zur besondere Verwendung 1 1938-1943 umbenannt in II. Transportgeschwader 1/ Kameradschaft ehemaliger Transportflieger. o.O, o.J. S. 114—115.

<sup>2</sup> Серийный номер 5974, бортовой P4+CH.

<sup>3</sup> Рыбин Ю. Первенец ленд-лиза. АвиаПарк, 2008. № 2.

сти благоприятствовали использованию тактики окружения опорных пунктов противника, поэтому бомбардировщикам из состава 1-го Воздушного флота очень скоро пришлось подвешивать в свои бомбоотсеки вместо авиабомб грузовые контейнеры. Вот характерный эпизод из хроники 126-й пехотной дивизии: *«Неожиданно в одиннадцать часов мы заметили три черные точки, приближавшиеся с запада. Вскоре над нами появились три самолета. Бомболуки открылись и над позициями повисли двенадцать белых парашютов. К нам вернулось мужество: у нас снова есть боеприпасы! Даже три контейнера с продовольствием, отнесенные в расположение русских, не смогли испортить настроение»*. Добавим, что этот эпизод относился к 13 ноября 1941 г. и к боям за блокированный советскими частями опорный пункт в Красной Вишерке<sup>1</sup>.

*«Все, кто может строить, охранять или сражаться, и чье присутствие в Рейхе не может считаться жизненно важным, должны получить зимнее обмундирование и быть в немедленной готовности к отправке»*, — такие указания дал Гитлер командующему «армией резерва» генералу Фромму через десять дней после начала советского контрнаступления под Москвой<sup>2</sup>. Это не были только слова. Пять дивизий из Западной Европы начали срочно готовиться к отправке на Восток.

Когда стало ясно, что «блицкриг» окончательно забуксовал, это резко изменило задачи, стоящие перед немецкой военно-транспортной авиацией на советско-германском фронте. Первоочередной задачей стала переброска по воздуху резервных частей, которые с ходу бросались в бой.

---

<sup>1</sup> Lohse G. Geschichte der rheinisch-westfälischen 126. Infanterie-Division 1940—1945. Bad Nauheim, 1957. S. 74.

<sup>2</sup> Reinhardt K. Die Wende vor Moskau. Stuttgart, 1972. S. 219.

В первую очередь планировалось отправить на центральный участок фронта 4-й полк СС, дислоцированный в Краков. Действовавший на центральном участке фронта авиационный корпус генерала Рихтгофена был срочно усилен четырьмя транспортными группами.

Однако сразу остановить «русский паровой коток» не удалось, и теперь перед вермахтом явственно маячила перспектива военного поражения. Пришел черед немцев попадать в советские «котлы». В этих условиях массированное применение военно-транспортной авиации стало важным фактором обеспечения боевой устойчивости сражавшихся в полуокружении или полном окружении частей и соединений вермахта. Так, части, оборонявшие Юхнов, снабжались с помощью военно-транспортной авиации. Она же обеспечивала вывоз раненых<sup>1</sup>.

Первым же крупным немецким «котлом» в истории Великой Отечественной войны стало окружение XXXIV армейского корпуса в районе Ельца. Начавшееся 5 декабря 1941 г. советское контрнаступление уже на следующий день привело к окружению двух немецких дивизий. К сожалению, уничтожить входившие в состав корпуса 45-ю и 134-ю пехотные дивизии так не удалось. Тем не менее удар противнику был нанесен серьезный, в том числе и в моральном плане. Боевой дух солдат и офицеров резко упал. Сдавали нервы даже у генералов. Считая обстановку безнадежной, застрелился командир 134-й пехотной дивизии генерал-лейтенант фон Кохенхаузен.

В течение двух недель части XXXIV армейского корпуса представляли собой в советском тылу типичный «блуждающий котел», столь характерный для военных кампаний

---

<sup>1</sup> Meyer-Detring W. Die 137. Infanterie-Division. Eggolsheim, o.J. S. 125.

1944—1945 гг. Немецкие документы свидетельствуют, что постоянные марши по заснеженному бездорожью, невозможность укрыться на ночь в тепле домов снижали боеспособность частей и без непосредственного боевого соприкосновения с противником. Чувствительными были потери немцев в живой силе, оружии и боевой технике. Например, только в 45-й пехотной дивизии с 5 по 17 декабря 1941 г. погибло 233 человека и ещё 232 пропали без вести, раненых насчитывалось 567 человек. Было потеряно: 76 ручных и 41 станковый пулемет, 13 минометов калибра 50 мм и восемь — 81 мм. На поле боя остались сорок 37-мм и четыре 50-мм противотанковых пушки, семь легких и два тяжелых пехотных орудия.

Стремясь спасти личный состав, командование 45-й пехотной дивизии предпочло бросить тяжелое вооружение и дивизионный транспорт. Елецкая операция стоила дивизии 22 легких и 2 тяжелых гаубиц, 355 конных повозок (60 % от наличия), 440 грузовых (80 %), 281 легковых автомобиля (90 %) и 469 мотоциклов (100 %)<sup>1</sup>. Дивизионный пастор Гшопф писал: *«Потеряно было все, что нельзя было унести на себе»*<sup>2</sup>.

Точные цифры убыли вооружения и техники в 134-й пехотной дивизии, к сожалению, нам не известны, но, по сохранившимся свидетельствам, её командование пыталось вывести из «котла» не только людей, но и вверенную технику. Важную роль в этом сыграла транспортная авиация. 11 декабря «Юнкерсы-52» сбрасывали частям дивизии емкости с газOLIном. Это позволило спасти часть транспорта, который уже собирались уничтожить. 15 декабря «Тетки» доставили ещё 800 литров горючего. При этом транспорт-

---

<sup>1</sup> Hartmann Ch. Wehrmacht im Ostkrieg. Muenchen, 2010. S. 373.

<sup>2</sup> Gschoepf R. Mein Weg mit der 45. Infanterie-Division. Linz a.d. Donau, 1955. S. 211.

ные самолеты садились на небольшие расчищенные от снега площадки<sup>1</sup>. Возможно, об этом эпизоде говорится в журнале боевых действий 2-й полевой армии вермахта за 11 декабря 1941 г.: *«Два транспортных самолета, имея задачу на сброс грузов, по собственной инициативе сели у Верхней Любоши, несмотря на артобстрел забрали раненых и вернулись без повреждений»*<sup>2</sup>.

Дольше всех (с 29 декабря 1941 г. по 28 января 1942 г.) оставался в блокаде гарнизон города Сухиничи, окруженный частями 10-й армии генерала Ф.И. Голикова.

Своим появлением «крепость Сухиничи» обязана прорыву 10-й армии Голикова на смежных флангах 4-й полевой и 2-й танковой армий группы армий «Центр». Стремясь удержать железнодорожный узел, немецкое командование направило туда прибывшие из Франции части 216-й пехотной дивизии. Командир дивизии, генерал фон Гильза, возглавил оборону города.

Однако части Красной армии продвигались на запад быстрее, чем навстречу им выдвигались немецкие резервы. Поэтому к моменту, когда в последние дни 1941 года кольцо вокруг Сухиничей замкнулось, 216-я дивизия успела сосредоточить в городе относительно небольшие силы, общей численностью не более полка. К ним присоединились солдаты из различных отступающих частей (отмечены как минимум подразделения 56-й и 137-й пехотных дивизий), военные железнодорожники, тыловики и даже экипаж сошедшего с рельс бронепоезда. Свои силы немцы оценивают в общей сложности примерно в пять тысяч

---

<sup>1</sup> *Haupt W. Geschichte der 134. Infanterie-Division. o.O., 1971. S. 114*

<sup>2</sup> NARA T-312 R. 1654 F. 0491.

человек<sup>1</sup>. Учитывая, что в городе находились тыловые склады, а на путях застряли несколько эшелонов, то с некоторыми видами снабжения, например с продовольствием, окруженные особых проблем не испытывали. Задачей люфтваффе стала доставка по воздуху в основном боеприпасов, медикаментов и перевязочных материалов. Так как расстояние между окруженными и своими войсками было небольшое, то в Сухиничи летали легкие связные самолеты типа «Физилер-Шторх». Немцы отмечают, что им удалось даже доставлять в «крепость» почту. Вероятно, в каких-то масштабах осуществлялась и эвакуация из «крепости» раненых, хотя документальных свидетельств этого авторы пока не нашли.

В снабжении Сухиничей впервые на Восточном фронте в достаточно крупных масштабах были использованы грузовые планеры. Здесь же состоялся боевой дебют планеров типа Go-242. Вот как это описано в работе, посвященной использованию планеров во Второй мировой войне: *«16 января оберфельдфебель Хельд поднял в воздух планер Go-242, но был вынужден вернуться обратно, поскольку плохая погода не позволила самолету-буксировщику обнаружить посадочную площадку.*

*Вторую, более успешную попытку выполнил унтер-офицер Ульмер, доставив 120 105-мм снарядов<sup>2</sup>, боеприпасы к стрелковому оружию и батареи питания к радиостанциям. Зеленые ракеты, выпускаемые пехотинцами, указывали пилоту планера безопасный курс к посадочной площадке. Спустя полчаса в “котле” приземлилась ещё одна “гота”.*

---

<sup>1</sup> Jenner M. Die Geschichte der 216./272. Infanterie-Division. Eggolsheim, o.J. S. 52.

<sup>2</sup> По другим данным, в Сухиничи были доставлены 150-мм снаряды для тяжелых пехотных орудий.

*Два дня спустя две очередные “готы” были атакованы на подходе к Сухиничам советскими истребителями, однако их атака была отражена сопровождавшими планеры Me-109.*

*В течение следующих нескольких дней пять планеров приземлились у окруженных, шесть планеров в результате обрывов буксировочных тросов вынуждены были сесть на советской стороне (тем не менее, их экипажам удалось избежать пленения и благополучно выйти к своим)»<sup>1</sup>.*

Сводки службы генерал-квартирмейстера люфтваффе позволяют уточнить, что первая попытка доставить грузы в Сухиничи на планере была предпринята раньше 16-го января. Уже 12 января зафиксирована потеря «готы» с заводским номером 0132. Всего по данным немецких учетов удалось установить заводские номера еще трех «гот», потерянных при снабжении «крепости»: №№ 0151 и 0134 (16 января), а также № 0167 (18 января). Организационно планеры входили в состав 106-й транспортной авиагруппы<sup>2</sup>.

Принятые меры по «наведению воздушного моста» позволили группе фон Гильза продержаться до 26 января 1942 года, когда части 18-й танковой дивизии пробили узкий коридор к окруженным, по которому гарнизон Сухиничей смог эвакуироваться. Вместе с гарнизоном вышли из города и вернулись в свою группу и пилоты-планеристы летавшие в «крепость».

Потери немцев при обороне «крепости» составили не менее 250 человек убитыми. После прорыва блокады было эвакуировано 954 раненых<sup>3</sup>. Потери частей 10-й армии со-

---

<sup>1</sup> Lynch T. Silent Skies. The glider war 1939—1945. Pen&Sword, 2008. P. 158—159.

<sup>2</sup> BA-MA RL 2 III/ 1179. S. 16.

<sup>3</sup> Paul W. Geschichte der 18.Panzer-Division 1940—1943. Reutlingen, 1989. S. 183.

ставили 5570 человек убитыми, ранеными и обмороженными<sup>1</sup>. Мы учились воевать, увы, платя за науку большой кровью.

Понятно, что при таком интенсивном использовании наличный состав задействованных на Востоке частей ВТА быстро стал сильно отличаться от штатного. Поэтому уже в середине декабря 1941 г. специально для Восточного фронта началось формирование пяти новых транспортных групп: KGrzbV600, KGrzbV700, KGrzbV800, KGrzbV900 и KGrzbV999. Экипажи для них набирались из числа инструкторов летных школ и наиболее подготовленных курсантов.

Все эти мерыгодились очень скоро, поскольку главная операция немецкой ВТА в первую военную зиму на Востоке была ещё впереди. Впереди у люфтваффе был Демянск! Но сначала мы расскажем о первом и единственном «настоящем» десанте люфтваффе на Восточном фронте.

## **МООНЗУНД — ЕДИНСТВЕННЫЙ «НАСТОЯЩИЙ» ДЕСАНТ**

Рассказывая о деятельности военно-транспортной авиации люфтваффе, нельзя не затронуть тему немецких воздушных десантов, якобы имевших место в начальный период войны. В нашем распоряжении имеются документы Военного архива ФРГ о потерях люфтваффе за первых два с половиной года Великой Отечественной войны. Это ежедневные сводки, представляющие собой сброшированные «кирпичи» солидной толщины, куда была включена убыль не только в самолетах и летном составе, но и потери всего разветвленного «хозяйства» рейхсмаршала Г. Геринга. А это были механики и ремонтники, строители и шоферы, солда-

---

<sup>1</sup> Гошиков Ф.И. В Московской битве. М., 1967. С. 176.

ты подразделений охраны, зенитчики и бойцы авиановых дивизий и службы ВНОС и, разумеется, подчинявшиеся ВВС десантники.

Так вот, до конца сентября 1941 г., когда 1-я парашютно-десантная дивизия была брошена под Ленинград, на удержание горловины немецкого прорыва у Шлиссельбурга, потеря десантных частей на Восточном фронте не отмечено вовсе. Не встречалось нам и других документально подтвержденных сведений о немецких воздушных десантах.

Такому бездействию германских воздушно-десантных войск, на наш взгляд, есть вполне логичное объяснение. Во-первых, Критская десантная операция, произведшая столь эффектное впечатление на противников Германии, стоила парашютно-десантным частям люфтваффе таких огромных потерь, что новый ввод их в бой должен был оправдываться самой суровой необходимостью. Ну а во-вторых, именно этой суровой необходимостью и не было. Если перефразировать слова старой песни: «Самолет хорошо, а танки лучше...»

Поэтому единственной десантной операцией, проведенной люфтваффе на Восточном фронте, в буквальном смысле этого слова может быть признан только планерный десант на эстонский остров Саарема, или, как его называли в то время, Эзель. Планерный десант был высажен в период операции 42-го армейского корпуса 18-й немецкой армии по захвату Моонзундских островов, состоявшейся в сентябре—октябре 1941 г.

Захват Моонзундских островов изначально планировался Верховным командованием вермахта как составная часть операций в Прибалтике. Были разработаны два варианта её проведения. Один, предполагавший высадку из Курляндии через Ирбенский пролив, получил название «Бсовульф-I». Второй, фактически осуществленный, — «Бсовульф-II». По

этому плану, десантная операция производилась с материковой Эстонии через Моонзундский пролив. К операции привлекались 61-я и 217-я пехотные дивизии с весьма значительными средствами усиления<sup>1</sup>. Малая ширина Моонзунда позволяла использовать даже такие маломореходные десантные средства, как штурмботы. Впрочем, немцы собрали для запланированной операции все суда, мало-мальски пригодные для перевозки десанта, запросили и получили помощь от финнов. Использовались и десантные корабли специальной постройки, такие как паромы типа «Зибель» и быстроходные десантные баржи типа F. Босвые корабли кригсмарине из-за минной опасности действовали в основном у западного побережья Эзеля. Первой целью десантной операции стал остров Моон (сейчас о. Муху), расположенный на подступах к Эзелю и соединенный с ним дамбой.

Для успеха высадки на Моон необходимо было нейтрализовать береговую батарею № 43 (три 130-мм пушки, командир батареи старший лейтенант В.Г. Букоткин) на полуострове Кюбассаар (о. Эзель). Батарея сильно мешала сосредоточению сил и средств для предстоящей высадки и могла затруднить само проведение переправы через пролив.

По неизвестной нам причине, выполнение этой задачи было поручено люфтваффе. Правда, личный состав десанта, названный «группой Бенеш» (по имени командира капитана Бенеша), состоял из роты элитного полка специального назначения «Бранденбург». Треть роты высаживалась на планерах, две трети — на разнотипных судах, собранных в портах эстонского побережья. Высадка первого планерного десанта (пять планеров DFS-230) произ-

---

<sup>1</sup> Собственно высадку должна была производить 61-я пехотная дивизия, а 217-я предназначалась для охраны побережья.

водилась силами отряда 6./LLG1. 13 сентября 1941 г. отряд, имевший десять планеров, прибыл в Пярну, откуда и совершал вылеты на десантирование. Посадочный десант планировалось провести в стиле «а-ля захват бельгийского форта Эбен-Эмаэль». «Бранденбуржцы» должны были ошеломить советских артиллеристов, в буквальном смысле свалившись им на голову. Успех должны были закрепить основные силы десанта, высаживающиеся с судов на побережье. Однако в реальности все пошло совсем не по утвержденным планам.

Операция началась 14 сентября. Видимо, опытных судоводителей у немцев не нашлось, поэтому группы десантных судов сбились с курса и в заданном районе не высадились. Не лучше обстояли дела и у планеристов. Планерный десант вместо огневых позиций батареи высадился в километре севернее. Это дало возможность бойцам Букоткина не только организовать оборону, но и контратаковать противника. Для ликвидации десанта была выделена часть артиллеристов под руководством старшего политрука Г.А. Карпенко. «Бранденбуржцев» отгеснили к побережью, атака со стороны моря была отбита беглым огнем прямой наводкой, и положение спасло только вмешательство люфтваффе. Самолеты не только помешали нашим бойцам добить незадачливых планеристов, но и сбросили последним надувные лодки. На них немцы смогли на следующие сутки добраться до пришедших на помощь кораблей. Батарейцам достались в качестве трофеев пистолеты-пулеметы, боеприпасы и даже несколько флагов с ромом. По отечественным источникам, численность планерного десанта составила 125 человек<sup>1</sup>. Но, учитывая, что планер DFS-230 принимал на борт

---

<sup>1</sup> Великая Отечественная. День за днем // Морской сборник. 1991. № 9. С. 21.

только 8—10 бойцов, число десантников было завышено с нашей стороны в три раза.

С немецкой же стороны проведение десантной операции выглядело следующим образом (согласно «Отчету об использовании 800-го учебного полка специального назначения «Бранденбург»»)¹.

Первой, вечером накануне операции, вышла в море десантная флотилия из 17 различных плавсредств, на которых находились 135 «брандербуржцев» под командованием обер-фельдфебеля Граверта. Как уже было отмечено выше, катера сбились с курса и вышли к батарее в Рандвере, откуда их обстреляли артиллерийским огнем и рассеяли. Группа повернула назад и вернулась без потерь.

Пять планеров с 44 десанниками во главе с гауптманном Бенешем на борту поднялись в воздух в 5 утра 14 сентября и через сорок минут были над целью, приземлившись в километре севернее батареи. Как только группа стала выдвигаться к объекту атаки, она оказалась под плотным огнем, который постоянно усиливался, поэтому «брандербуржцам» добраться до батареи так и не удалось.

Немцы начали постепенно отходить к берегу, вышколенные диверсанты быстро заняли круговую оборону и смогли продержаться до темноты, потеряв пятерых убитыми и семерых ранеными. Около 18.00 тройка Ju-52 сбросила десанникам девять резиновых шлюпок, вмещающих 4 человека каждая. Четыре шлюпки вместе с веслами попали в руки наших бойцов, однако пять лодок, по без весел, попали по назначению.

В 21.00 на этих лодках все уцелевшие десантники покинули остров. Сильное течение прижимало лодки обратно

---

¹ NARA T-314 roll 0554. Документ любезно выложен на форуме сайта «Цусима» <http://tsushima.su/forums>, А.Г. Пересторониным.

к берегу, и только огромными усилиями немцам на четырех лодках удалось выйти в открытое море. В 6.00 15 сентября их смогли подобрать рыбацьи катера из группы оберфельдфебеля Граверта. Пятая шлюпка отдрейфовала обратно к берегу, и находившиеся на ней восемь человек (из них двое раненых) попали в плен и были расстреляны.

Таким образом, операция потерпела полное фиаско. Общие потери десанта, согласно «Отчету», составили 11 убитых, 8 раненых, 2 пропавших без вести. По другим данным, потери «группы Бенеша» составили 12 человек убитыми, четверо — ранеными и шесть — пропавшими без вести<sup>1</sup>. Отметим, что в числе погибших оказалось и двое планеристов. Унтер-офицер Хааг был убит в бою, летчик Коммандер — попал в плен и был расстрелян.

История с неудачным планерным десантом имела еще одно несчастливое для немцев продолжение<sup>2</sup>. Надо отдать противнику должное, немцы в любой, даже самой безнадежной ситуации, прилагали максимум усилий для спасения своих «камрадов», поэтому вечером 16 сентября к месту боя вылетел спасательный гидросамолет He-59-C-3 (PY+NF) из 9.Seenotstaffel. Прибыв в заданный район, экипаж «хейнкеля» увидел запущенные с берега белые ракеты (как и было обусловлено в вымпеле, который был сброшен накануне десантникам). Сев на воду, гидросамолет медленно порулил к берегу, но неожиданно оказался под сильным ружейно-пулеметным огнем, находившихся в засаде красноармейцев 1-го батальона 79-го стрелкового полка.

В результате обстрела самолет загорелся, и экипажу пришлось спасаться на надувных лодках, при этом пилот обер-

---

<sup>1</sup> NARA T-311 roll 108. Сводка о потерях 18-й армии за 19.09.1941 г.

<sup>2</sup> *Born K. Rettung zwischen den Fronten. Muenchen, 2011. S. 98 ff.*

фельдфебель Тодте и штурман лейтенант Зепке были тяжело ранены.

Неожиданно к спасающимся летчикам с берега по мелководью бросились два человека, которым, несмотря на обстрел, удалось добраться до надувных лодок. Это были два чудом оставшихся в живых десантника. Они рассказали летчикам, что все их товарищи расстреляны, им самим удалось сбежать с места экзекуции под покровом темноты, а сброшенный десанту вымпел попал к противнику, поэтому гидросамолет ждала засада. К счастью для немцев, им удалось уйти в открытое море, где их на следующее утро подобрали поисково-спасательные гидросамолеты из Seenotzentrale (L.) Ostsee.

Значительно меньше информации по второму планерному десанту на Эзеле, который, по советским источникам, был высажен 20 сентября в районе Мустьяла<sup>1</sup>. Десант численностью 150 человек<sup>2</sup> был уничтожен бойцами 2-го батальона 46-го стрелкового полка совместно с артиллеристами 39-го артполка. В документах кригсмарине этот эпизод упомянут несколько позднее как «первое применение четырех 16-тонных планеров». Скорее всего, в этом случае речь идет о первом боевом применении тяжелых десантных планеров Me-321 «Гигант», принадлежавших 1-му особому отряду большегрузных планеров «Sonderstaffel (GS) 1». Отряд, насчитывавший по штату 5 планеров и 15 буксировщиков Me-110, базировался на Ригу.

Два Me-110 из этой части отмечены в сводках люфтваффе как безвозвратно потерянные 27 сентября от воздействия

---

<sup>1</sup> Боевая летопись Военно-морского флота, 1941—1942. М., 1992. С. 133.

<sup>2</sup> Великая Отечественная. День за днем // Морской сборник. 1991. № 9. С. 25.

противника над Эзелем, еще один разбился 28 сентября в Елгаве<sup>1</sup>. Если предположить, что даты гибели самолетов верны, то, скорее всего, «мессершмитты»-буксировщики использовались в качестве обычных истребителей-бомбардировщиков. Данная версия тем более вероятна, так как группировка авиации, сосредоточенная к началу высадки, уже была к концу сентября существенно ослаблена.

Оба планерных десанта не оказали особого влияния на ход боев на островах. Вот какую оценку дал, правда, мимоходом, этим специальным операциям люфтваффе швейцарский историк Юрг Майстер: *«Взаимодействие между различными видами вооруженных сил может быть оценено, как хорошее. Отклонением от “генеральной линии” стали люфтваффе с их неудачной высадкой “группы Бенеша” и не вызванным необходимостью использованием на Эзеле планеров “Гигант”<sup>2</sup>»*. В дальнейшем транспортные части, оснащенные планерами, активно использовались командованием люфтваффе для снабжения все чаще возникавших на Восточном фронте больших и малых «котлов». Но ни разу — для высадки посадочных десантов.

## **ДЕМЯНСК. СТАЛИНГРАДСКАЯ ПРЕЛЮДИЯ**

Что приходит в голову, если относительно событий 1942 г. на советско-германском фронте мы слышим слова «котел» и «воздушный мост»? Конечно же — «Сталинград». Разумеется, это справедливо, но Сталинградский «котел» и навешенный в него «воздушный мост» не были для немцев и для Красной армии чем-то новым, а скорее повторением

---

<sup>1</sup> *Заблотский А.П., Ларищев Р.И.* В прицеле Me-110. СПб., 2006. С. 22.

<sup>2</sup> *Meister J.* Der Seekrieg in der osteuropaischen Gewassern 1941—45. Muenchen, 1958. S. 32.

уже пройденного, хотя и в гораздо более крупных масштабах.

Но если о сражении, развернувшемся в приволжских степях, в той или иной мере знает каждый, то ожесточенные и кровопролитные бои на берегах рек Ловати и Полы под старинным русским городом Демянском остались практически неизвестными. Тем более немногие знают о «воздушном мосте» проложенном к окруженным в Демянске дивизиям вермахта. Вот о нем, ставшем своеобразной «репетицией» Сталинграда, мы и хотим рассказать.

Демянская операция началась 7 января 1942 г., когда в наступление перешли армии Северо-Западного фронта под командованием генерал-лейтенанта П.А. Курочкина. Правда, специально устраивать немцам «котел» не собирались. Цели наступления была куда масштабнее. Во-первых, армии правого крыла фронта должны были выйти в район Пскова, а затем ударить в тыл частям немецкой Группы армий «Север» на ленинградско-новгородском направлении. Во-вторых, одновременно своим правым крылом войска фронта привлекались для глубокого охвата немецкой Группы армий «Центр» с севера. В центре фронта войскам 34-й армии предстояло только «сковать противника на демянском направлении»<sup>1</sup>.

Но на войне планы имеют свойство не всегда сбываться. В отсутствие сплошной линии немецкой обороны соединениям фронта удалось проникнуть в оперативный тыл противника. Однако затем темпы удачно начатого наступления стали замедляться. Северо-Западный фронт просто не имел достаточно сил, чтобы одновременно решать две задачи оперативно-стратегического масштаба. В результате

---

<sup>1</sup> Русский архив: Великая Отечественная война: Ставка ВГК. Документы и материалы. 1941 год. Т. 16 (5—1). М., 1996. С. 340.

немцам удалось остановить наступление советских армий, но в тылу СЗФ, в районе Демянска, оказались окруженными шесть дивизий 16-й армии вермахта. В «котел» попали части 2-го армейского корпуса (12-я, 30-я, 32-я, 123-я и 290-я пехотные дивизии, а также моторизованная дивизия СС «Мертвая голова») под командованием генерала В. фон Брокдорф-Алленфельда.

Хотя последние сухопутные коммуникации этой группировки были перерезаны ещё 8 февраля, ликвидировать первый крупный «котел» Великой Отечественной войны так и не удалось. Не удалось это ни весной 1942 г., ни еще целый год. Более того, в апреле 1942 г. встречными ударами частей группы «Зейдлиц»<sup>1</sup> с запада и дивизии «Мертвая голова» из «котла» 2-й корпус был деблокирован. Основная заслуга в том, что немцам удалось продержаться в окружении почти три месяца, по праву принадлежит «воздушному мосту», созданному люфтваффе.

Надо сказать, что «горячие денечки» немецкой военно-транспортной авиации на Восточном фронте начались уже в декабре. Зимой 1941 г. она в широких масштабах привлекалась к снабжению передовых частей вермахта, а также к переброске из Германии и Польши резервов на центральный участок фронта. Именно в полосе Группы армий «Центр», наступавшей на Москву, в начале 1942 г. и была сосредоточена основная группировка немецких транспортников. Поэтому к моменту окружения 2-го корпуса в подчинении 1-го Воздушного флота люфтваффе имелось всего две транспортные группы — 172-я и только что переброшенная из Смоленска 9-я.

---

<sup>1</sup> Деблокирующая группа названа по фамилии своего командира генерал-лейтенанта Вальтера фон Зейдлиц-Курцбаха, с которым мы ещё встретимся в главе, посвященной Сталинградской битве.

Части вермахта и СС, оказавшиеся в Демянском «котле», насчитывали около 95 тысяч человек. Чтобы удержать оборону, окруженных необходимо было непрерывно снабжать боеприпасами. Кроме того, солдаты и офицеры нуждались хотя бы в минимально приемлемых условиях своего существования. По немецким понятиям — это две трети суточного продовольственного пайка для людей и четверть фуражной нормы для лошадей. Для этого требовалось ежедневно доставлять в «котел» не менее 300 тонн различных грузов.

Вот текст телеграммы, отправленной обер-квартирмейстером Группы армий «Север» командованию 16-й армии:

*«Командование Группы армий "Север" считает необходимым выделить для снабжения воздушным путем 2-го армейского корпуса транспортный тоннаж в объеме, гарантирующем доставку трехсот тонн грузов ежедневно.*

*Исходные данные:*

*А) Находится на снабжении 92 тысячи человек и 21 тысяча лошадей.*

*Мортир 210-мм — девять, 100-мм пушек — восемь, тяжелых полевых гаубиц — 72, легких полевых гаубиц — двести.*

*В) Суточная потребность:*

*Продовольствие — 144,8 тонн.*

*Боеприпасы — 125 тонн.*

*Горючее — 30 кубометров.*

*В) Привлекаемый состав транспортной авиации:*

*30 кубометров (горючего) = 15 вылетов "Юнкерс-52";*

*269,8 тонн = около 150 вылетов "Юнкерс-52".*

*Таким образом, при условии выполнения каждым самолетом двух рейсов достаточно иметь 83 "Юнкерса-52"»<sup>1</sup>.*

---

<sup>1</sup> NARA T-312 roll 557 frame 8167594. Впрочем, в другом документе численность окруженных указывалась даже больше — 96 500 человек.

У авиаторов были на этот счет свои соображения. По расчетам, выполненным штабом «Командования транспортной авиацией» (LuftTransportFuehrer, сокращенно — LTF), эту задачу могли решить около пятисот машин типа Ju-52. Расчеты принимали во внимание такие параметры, как реальное техническое состояние привлекаемой материальной части, зимние условия эксплуатации и возможности наземных служб по обеспечению полетов. С учетом всех условий получалось, что в строю одновременно может находиться не более 30 % от списочного парка (т.е. 150 машин). Каждый самолет мог за один рейс перевезти две тонны груза, что в итоге давало искомые 300 тонн.

18 февраля 1942 г. начальник штаба LTF полковник Фриц Морзик получил приказ срочно вылететь со своими подчиненными в распоряжение командования 1-го ВФ. По прибытии Морзик обосновался на аэродроме Псков-Южный, откуда и возглавил операцию по снабжению окруженных войск. Со стороны командования Группы армий «Север» за снабжение «котла», в соответствии с особым приказом<sup>1</sup>, отвечал подполковник Топпе, возглавивший специальный штаб.

Отметим, что германское командование придавало очень серьезное значение вопросам снабжения. Показательный пример: из состава тыловых служб 8-й танковой дивизии были выделены 15 грузовых автомашин и 50 человек личного состава для работы с перебрасываемыми грузами на аэродроме Псков<sup>2</sup>.

Поскольку имевшихся в наличии двух транспортных групп для создания «воздушного моста» было явно недостаточно, были приняты срочные меры по парадиванию

---

<sup>1</sup> Текст приказа см. Приложение 1.

<sup>2</sup> *Haupt W. Die 8. Panzer-Division im Zweiten Weltkrieg. Friedberh, 1987. S. 212.*

авиационной группировки. Уже 19 февраля на аэродромы псковского аэродромного узла приземлились четыре группы транспортников из Витебска и Орши, ранее снабжавшие войска Группы армий «Центр».

Заслуживает внимания, как проходила переброска этих частей. Уже на аэродромах вылета «юнкерсы» загружались предметами снабжения для окруженных войск. Во время промежуточных посадок экипажи получали необходимые сведения о маршруте, погоде и предполагаемом противодействии противника. Исправные, но по каким-то причинам не готовые к немедленному старту в «котел» самолеты использовались для перевозки технического состава.

До конца февраля к снабжению Демянского «котла» были привлечены еще четыре группы. На этот раз их пришлось перебрасывать как с центрального и южного участков Восточного фронта, так из Рейха и даже со Средиземноморья (KGrzbV500 под командованием майора Бекманна). Личному составу этой группы неожиданно пришлось сменить жару африканских пустынь на российские снега и 30-градусный мороз.

Наконец, в начале марта военно-транспортная авиация 1-го ВФ пополнилась пятью группами, сформированными заново<sup>1</sup>. Одна группа (KGrzbV5) была вооружена самолетами типа «Хейнкель-111», но главной «рабочей лошадкой» «воздушного моста» стала проверенная «Тетушка Ю» — Ju-52. Из «изысков» можно отметить появление под Демянском Ju-90 и Fw-200 (в том числе и личного «Кондора» Гитлера, пилотируемого Х. Бауэром).

Две новые транспортные группы (KGrzbV6 и 7) по прибытии на место были расформированы, а их самолеты и

---

<sup>1</sup> Как проходило формирование новых групп, хорошо видно из документа, приведенного в Приложении 2.

личный состав пошли на пополнение действующих частей. Впрочем, весьма вероятно, что упомянутые 6-я и 7-я группы какое-то время действовали самостоятельно. По крайней мере, согласно немецким архивным документам за ними числится несколько потерянных при полетах в «котел» самолетов. Помимо перечисленных авиагрупп к снабжению Демянской группировки привлекался еще ряд частей люфтваффе и подразделения авиакомпании «Люфтганза»<sup>1</sup>. Кстати отметим, что советская разведка была довольно неплохо осведомлена о группировке транспортной авиации собранной противником (см. Приложение 3).

### Состав группировки транспортной авиации, привлеченной к снабжению Демянского «котла»

Транспортная группа	Командир	Место базирования
Имелись к началу операции		
KGrzbV9	Maj. Hammer затем Hptm. Zahr	Рига/Псков-Юж.
KGrzbV172	OTL Janzen затем OTL Jackel	Псков-Юж.
Подчинены 1-му ВФ с 19 февраля 1942 г.		
IV/KGzbV1	OTL T. Beckmann	Псков-Юж.
KGrzbV600	Hptm. Zeidler	Коровье Село
KGrzbV700	Maj. Muegenthalen	Псков-Зап.
KGrzbV800	Maj. Kalepky	Коровье Село
KGrzbV900	Hptm. Stipschitz	Псков-Зап.
Переброшены до конца февраля 1942 г.		
II/KGzbV1	OTL Neundlinger	Остров
KGrzbV500	Maj. Beckmann	Псков-Юж.
KGrzbV Posen	?	Остров
KGrzbV Oels	OTL Schweitzer	Псков-Юж.
Часть KGrzbV105	OTL Deffner	Псков-Юж.

<sup>1</sup> В том числе летавшая на He-111 группа KGrzbV211, транспортные отряды I и XI воздушных корпусов, отряд буксировщиков планеров «Хабихт» из состава XI корпуса, отряд «Luft-Verkehrs-Staffel-Berlin-Rangsdorf».

Транспортная группа	Командир	Место базирования
Прибыли в начале марта 1942 года		
KGzrbV4	Maj. Krause	Рига
KGzrbV5	Hptm. Zahn	Двинск/Рига
KGzrbV6	—	Использованы для пополнения других частей
KGzrbV7	—	
KGzrbV8	OPL Damm	Двинск

Примечание: OPL — подполковник, Maj. — майор, Hptm. — капитан

Основным аэродромом, с которого начинался «воздушный мост» в Демянский «котел», стал Псков-Южный. Отлично оборудованный, он мог использоваться как днем, так и ночью, в том числе и в шлохих метеоусловиях. Но так как вряд ли найдется летное поле, способное вместить 500 машин сразу, то помимо Пскова-Южного немцы «посадили» свои транспортники на полевые аэродромы Коровье Село, Остров и Псков-Западный. Однако емкость псковского аэродромного узла все равно была недостаточной, что вынуждало использовать более удаленные от «котла» (но зато хорошо оснащенные) аэродромы Риги и Двинска и специально оборудованный ледовый аэродром на акватории Рижского залива. Использовался и аэродром Дно, а в качестве запасной — передовая площадка Тулебля западнее Старой Руссы.

Обстановка в «котле» была значительно хуже. В наличии имелось только две площадки — Демянск и Пески. При чем больший по размерам Демянский аэродром (бывший советский передовой полевой аэродром) мог принять одновременно не более 30 машин. На разгрузку одной машины отводилось 90 минут, после чего самолет должен был немедленно взлетать. Поначалу на аэродроме не было никакого оборудования. Все — радиостанции, приводной маяк

и даже простейшие инструменты — приходилось везти по воздуху. ВПП в Песках была подготовлена к марту, но сесть на эту полосу шириной всего 30 метров могли лишь наиболее опытные экипажи. Обе площадки в «котле» могли использоваться только днем.

Немцы попытались увеличить пропускную способность аэродромов внутри «котла» путем беспарапютного сбрасывания грузов на специальные площадки. Впрочем, особого эффекта подобная «рационализация» не имела, что хорошо видно из приведенных ниже документов 2-го корпуса<sup>1</sup>:

*«1) Проведение выброски.*

*26 марта семь самолетов произвели выброску на площадку Игошино. Хотя площадка при сбросе была обозначена, пилоты не соблюдали ее границ. В результате много контейнеров было разбросано в радиусе до трех километров от точки сброса. Сбрасывались грузовые контейнера с различными видами продовольствия и барабаны с боеприпасами.*

*Из тринадцати машин, которые должны были проводить сбрасывание грузов, шесть сели на аэродроме Демянск.*

*Неизвестно, обнаружили ли они площадку для сброса или нет.*

*2) Состояние сброшенного продовольствия.*

*10 % сброшенных упаковок продовольствия повреждено. От удара о землю упаковки разрывались и продовольствие рассыпалось и перемешивалось...*

*От удара о землю продовольствие частично пришло в негодность: консервы сильно деформированы, частично банки лопнули, частично пригодны употреблению; шоколад и хлеб сильно измельчены и почти не пригодны к употребле-*

---

<sup>1</sup> NARA T-312 roll 556 frame 8166830.

нию, сигареты использовать нельзя. Частично это объясняется совместной упаковкой продуктов разного типа. Так, консервные банки сильно повреждают шоколад и хлеб.

### 3) Состояние боеприпасов.

...Около 20 % процентов барабанов повреждено, содержимое частично выбросило в снег...

### 5) Выводы.

*Сброс в больших масштабах нецелесообразен...*

Хотя реалии Восточного фронта, конечно, изменили утвержденные в Берлине планы, но, судя по всему, немцам удалось достаточно близко приблизиться к заветной цифре «300 тонн». Об этом можно судить по таблице с отчетными данными по воздушным перевозкам накануне и в первые дни существования Демянского «котла».

## Воздушные перевозки<sup>1</sup>

Дата	Самолето-вылетов		Перевезено, тонн	
	Ju-52	He-111	План	Факт
06.02.1942	21	—	52	37,8
07.02.1942	40	—	95	72
08.02.1942	38	—	89	68,4
09.02.1942	39	—	80	70,2
10.02.1942	37	—	82	66,6
11.02.1942	38	—	79	68
12.02.1942	35	—	100	63
13.02.1942	38	—	170,4	68
14.02.1942	40	—	131,2	72
15.02.1942	49	—	95,8	88,2
16.02.1942	51	46	112,2	102
17.02.1942	64	15	123,3	125
18.02.1942	67	44	131,3	131
19.02.1942	61	66	150	123
20.02.1942	в/д	в/д	300	198
21.02.1942	в/д	в/д	300	60
22.02.1942	в/д	в/д	300	208

<sup>1</sup> NARA T-312 roll 557 frame 8167597ff.

Дата	Самолето-вылетов		Перевезено, тонн	
	Ju-52	He-111	План	Факт
23.02.1942	н/д	н/д	300	341
24.02.1942	н/д	н/д	300	196,7
25.02.1942	н/д	н/д	300	231,2
26.02.1942	128 + 2 Ju-86	13	300	257,9
27.02.1942	н/д	н/д	300	179,7

Примечание: 24 и 25 февраля 1942 г. в общем числе поставленных грузов учтены грузы, сброшенные для гарнизона Молвотицы.

Что означают сухие цифры, приведенные в таблице, попробуем проиллюстрировать расшифровкой одной табличной строки. Итак, за 19 февраля 1942 г.:

— семь Ju-52 совершили перелет из Риги в Демянск, где выгрузили горючее;

— 68 «юнкерсов» из Пскова приземлились в Демянске с горючим, продовольствием и боеприпасами;

— четырнадцать He-111, вылетевшие из Риги, доставили гарнизону Холма продовольствие и боеприпасы (сбросили на парашютах);

— десять «хейнкелей», стартовавшие с псковского аэродромного узла, сбросили над деревней Кобылкино продовольствие и боеприпасы (Кобылкино — населенный пункт в полосе 10-го армейского корпуса. — *Примеч. авт.*);

— двадцать шесть He-111 совершили перелет из Коровьего Села до Демянска, имея на борту продовольствие. Правда, машины не сажались, а сбросили груз на парашютах;

— таким же образом поступили экипажи 42 «Хейнкелей-111», прилетевших в Демянск из Пскова<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> NARA T-312 roll 557 frame 8167608. Как видно, данные таблицы включают не только вылеты собственно в Демянский «котел», но и на снабжение других окруженных гарнизонов.

При внимательном сравнении видна некоторая разница между цифрами, приведенными в таблице, и количеством самолетов, приведенных в её расшифровке. Что ж, такое несоответствие между отчетностью и реальной жизнью — дело вполне обыденное и вполне объяснимое, даже для педантичных немцев.

Отметим, что в таблице содержатся сведения только о перевезенных грузах. Однако вместе с горючим, продовольствием и боеприпасами в «котел» прибывало и пополнение. Так, 26 февраля в Демянске высадились 127 военнослужащих из 3-го авиаполевого полка, 80 эсэсманов, а также один офицер и шесть солдат, выписавшихся из госпиталей<sup>1</sup>.

Первоначально полеты по «воздушному мосту» осуществлялись на малой высоте одиночными машинами или небольшими группами. Но при этом «Тетупики Ю» часто попадали под зенитный огонь, в том числе и из стрелкового оружия, из-за чего нередко на борту самолетов были убитые и раненые, а один транспортник разбился из-за того, что автоматной очередью советского пехотинца был убит пилот. Кроме того, одиночный Ju-52 имел мало шансов уцелеть при встрече с советскими истребителями. Как выглядели полеты в Демянский «котел» с точки зрения рядового пилота «юнкерса», хорошо описано в Приложении 4.

Вскоре немецкие летчики вынуждены были изменить свою тактику. Теперь транспортники летали большими группами (до 30 машин) на высоте около 2500 метров. Во-первых, это выводило их из зоны досягаемости малокалиберной зенитной артиллерии и стрелкового оружия советской пехоты. Во-вторых, сосредоточенный, массированный огонь из турельных пулеметов транспортников позволял с большим успехом отражать атаки советских летчиков.

---

<sup>1</sup> NARA T-312 roll 557 frame 8167497.

Впрочем, от храбрых, настойчивых и агрессивных истребителей не спасал и полет в группе. Так, в немецких документах от 8 марта 1942 г. зафиксирована атака трех советских И-16 группы из пяти «юнкерсов», возвращавшихся из «котла». «Ишачки» сбили два транспортника, которые упали в расположение 5-й легкопехотной дивизии<sup>1</sup>. По архивным данным, это были Ju-52 из 600-й транспортной группы, с заводскими (бортовыми) номерами 5778 (NA+HK) и 7241 (KA+VZ) соответственно. Вообще этот Международный женский день для немцев не задался. В течение суток еще два транспортных самолета пропали без вести (один из 4-й транспортной группы, второй из группы «Oels»), пять машин получили повреждения различной степени тяжести. Потери экипажей составили семнадцать человек<sup>2</sup>.

Прикрытие «воздушного моста» своими истребителями осуществлялось немцами от случая к случаю, в основном способом патрулирования в заданном районе. Штаб LTF поднимал вопрос об организации постоянного прикрытия «юнкерсов» тяжелыми истребителями Me-110, с целесообразностью чего соглашались все вышестоящие штабы. Однако отсутствие свободных эскадрилий двухмоторных «охотников» так и не позволило реализовать этот замысел.

Малая пропускная способность аэродромов «котла» предъявляла повышенные требования к диспетчерской службе, работавшей под девизом «точно в срок». Экипажам задавалось и предельно строго выдерживалось время вылета, и особенно время посадки на демьянский аэродром. Значительные проблемы создавало отсутствие необходимых запасов авиационного бензина. Снабжение топливом

---

<sup>1</sup> NARA T-312 roll 556 frame 8166679.

<sup>2</sup> BA-MA RL 2 III/1180. S. 132, 233, 306, 323.

осуществлялось прямо с колес<sup>1</sup>. Иногда самолеты прямо в воздухе перенацеливались на тот аэродром, на который в данный момент завезли горючее.

В ходе операции по снабжению Демянского «котла» выяснилось, что далеко не все оборудование, установленное на немецких транспортных самолетах, может использоваться в условиях низких температур. Например, двигатели BMW-132 вырабатывали до ремонта всего 40 часов при назначенном ресурсе в 200. Нехватка этих моторов на авиаремонтном заводе в Риге привела к тому, что некоторые самолеты на двух оставшихся в строю двигателях перегонялись на заводы в Германию для установки третьего. Немцам пришлось в экстренном порядке провести мероприятия по утеплению почти всех систем и оборудования «Юнкерсов-52»<sup>2</sup>.

Справедливости ради надо сказать, что со всеми трудностями наземный и летный состав немецкой транспортной авиации справился вполне успешно, сделав все возможное для бесперебойного функционирования «воздушного моста».

Кроме Демянска на полетных картах транспортной авиации 1-го ВФ значился ещё один пункт в советском тылу. Это был город Холм, в котором еще 23 января 1942 г. был окружен немецкий гарнизон во главе с командиром 281-й охранной дивизии генерал-майором Теодором Шерсером. Правда, условия, в которых тут пришлось работать немецкой транспортной авиации, были куда сложнее, чем в Демянском «котле».

---

<sup>1</sup> Интересно, что и у педаптических немцев существовала проблема «прихватизации» горючего различными воинскими частями и учреждениями.

<sup>2</sup> *Morzik F.* Die deutschen Transportflieger im Zweiten Weltkrieg. Frankfurt am Main, 1966. S. 140.

И без того небольшая территория, занимаемая гарнизоном, в результате атак советских войск постоянно уменьшалась, подобно «шагреновой коже». Посадочная полоса находилась под непрерывным обстрелом. Основным методом доставки грузов гарнизону стало сбрасывание грузовых контейнеров на парашютах. Но из-за незначительных размеров территории, контролировавшейся оборонявшимися, грузы приходилось сбрасывать под огнем из почти всех видов оружия. Это выпудило немецкое командование широко привлекать к снабжению «Группы Шерера» бомбардировщики 4-й, 27-й и 53-й бомбардировочных эскадр. Предполагалось, что «хейнкели» смогут более эффективно подавлять средства ПВО огнем своего бортового оружия.

Надо отметить, что, по имеющимся в нашем распоряжении документам, потери контейнеров при сбрасывании были относительно небольшие. Вот несколько примеров<sup>1</sup>:

— 3 марта 1942 г. сброшено 87 контейнеров, подобран 61, унесло за линию фронта семь, взорвались или разбились семь. Из числа подобранных контейнеров 50 % имеют повреждения из-за не раскрытия парашютов;

— 5 марта 1942 г. (до полудня) сброшено 35 контейнеров, четыре упали за линией фронта, один взорвался, один полностью разбился;

— 22 марта 1942 г. сброшен 61 контейнер, взорвались при падении два, подобрано около пятидесяти;

— 26 марта 1942 г. из 180 сброшенных контейнеров пять совершенно разбиты;

— 27 марта 1942 г. 186 контейнеров подобрано, из них три повреждены;

— 28 марта 1942 г. из 185 сброшенных контейнеров четыре упали в расположение советских войск, а одиннадцать разбились из-за нераскрытия парашютов.

---

<sup>1</sup> NARA T-312 roll 557 frame 8167820ff.

Трудно сказать, насколько снизило уровень потерь использование в снабжении Холма боевых машин вместо транспортных самолетов. По меньшей мере один из «черных» дней в истории 27-й бомбардировочной эскадры «Бельке» связан именно с Холмом. Шестого апреля 1942 г. над «крепостью» были потеряны сразу три He-111Н-6 (заводские номера 4870, 4850 и 4902). Два экипажа в полном составе пропали без вести. Ещё один экипаж сумел посадить свою машину на территории «крепости» и дожидаться деблокады<sup>1</sup>.

Если с доставкой грузов вопрос был более-менее решен, оставалась ещё очень важная проблема пополнения гарнизона личным составом. То, что пополнение было жизненно необходимым, говорят хотя бы итоги боев. За первые 75 дней блокады немецкие потери составили: 737 убитых, 157 пропавших без вести, 2063 раненых и 408 больных<sup>2</sup>. Всего же оборона Холма стоила немцам 1550 человек убитых и 2200 раненых солдат и офицеров.

Весь драматизм ситуации для немцев хорошо передаст радиограмма генерала Шерера от 20 февраля 1942 г.: *«Обстрел противника чрезвычайно усилился. Группы Укермана<sup>3</sup> еще не видно. Сил гарнизона не хватает. Пока мы еще в состоянии держаться, прошу срочно перебросить планером минимум усиленную пехотную роту, расчет для противотанкового орудия и 50-мм бронебойные снаряды»<sup>4</sup>.*

Предпринятая в начале февраля попытка нескольких Ju-52 сесть в Холме провалилась. Две транспортные машины были сожжены на летном поле советскими истребите-

---

<sup>1</sup> *Waiss W.* Chronik Kampfgeschwader Nr. 27 Boelcke. Bd. IV. Tlc. 3. Aachen, 2005. S. 47.

<sup>2</sup> NARA T-312 roll 561 frame 8173000.

<sup>3</sup> Сводная часть, пытавшаяся деблокировать Холм.

<sup>4</sup> NARA T-312 roll 556 frame 8166337.

лями<sup>1</sup>. С 20 февраля аэродром вообще уже нельзя было использовать. Поэтому для доставки людей люфтваффе были вынуждены применить десантные планеры. В Холм летали сцепки из планеров DFS-230 и Go-242, с самолетами-буксировщиками Ju-52 и He-111 соответственно. DFS-230 брал на борт десять человек. «Гота», для которой Холм стал босвым дебиотом, вмещала двадцать одного пассажира.

Впервые планер этого типа совершил посадку в «крепости» 16 февраля. Когда периметр обороны сузился настолько, что использовать холмский аэродром стало невозможно, немецкие пилоты-планеристы сажали свои «парусники»<sup>2</sup> прямо на городские улицы. Чтобы максимально обеспечить безопасность садящегося планера, вылеты планировались поздно вечером или рано утром. Впрочем, посадка не всегда удавалась в намеченном месте. Так, 21 февраля из-за обстрела самолет-буксировщик рано отцепил планер, и тот сел в расположении группы Укермана<sup>3</sup>.

Переброска личного состава в целом прошла достаточно успешно. Гарнизон Холма в ходе его осады пополнили подразделения из 329-й (25 февраля была доставлена рота численностью 80 добровольцев из состава дивизии) и 218-й пехотных дивизий, а также полностью 3-й батальон 1-го авиаполевого полка бригады «Мейндль», не считая добровольцев из других частей. К слову сказать, Холм стал местом рождения побочного «дителя» люфтваффе — авиаполевых частей<sup>4</sup>. Первым таким соединением и стала вышеупомянутая

<sup>1</sup> NARA T-312 roll 556 frame 8166492.

<sup>2</sup> Просим прощения за вольный перевод термина «Segelflugzeug»

<sup>3</sup> NARA T-312 roll 556 frame 8166331.

<sup>4</sup> Авиаполевые дивизии люфтваффе (Luftwaffenfelddivisionen) были сформированы осенью 1942 г. для использования на фронте в качестве обычной пехоты. Личный состав дивизий набирался из различных наземных подразделений ВВС и поэтому не обладал соот-

бригада «Мейндль», впоследствии развернутая в 21-ю авиаполевую дивизию. Благодаря «воздушному мосту» гарнизон Холма, несмотря на все усилия частей 3-й ударной армии, смог продержаться до 5 мая 1942 г. В этот день подразделения 411-го пехотного полка 122-й пехотной дивизии вермахта сначала прорвали блокаду города, а затем вытеснили советские войска из занимаемых ими кварталов города<sup>1</sup>.

Общие итоги холмского «воздушного моста» таковы:

— самолеты типа «Хейнкель-111» совершили 2122 вылета на сброс грузов;

— «Юнкерсы-52» стартовали в направлении Холма 91 раз;

— для снабжения окруженного гарнизона был использован 81 планер, из которых минимум 56 удачно приземлились в «крепости»<sup>2</sup>.

Успехи советской стороны при воздушной блокаде Демянского «котла» оцеляваются в отечественной военно-исторической литературе достаточно скромно. Так, обычно в не склонной к преуменьшению вражеских потерь хронике 1-й ударной армии отмечается, что ежедневно зенитной артиллерией в полосе её действий сбивалось не более одной машины. А именно через полосу этой армии пролегал кратчайший маршрут полета транспортной авиации немцев в Демянск. Разумеется, свое негативное влияние оказал об-

---

ветствующей выгучкой и боевым опытом. Как правило, авиаполевые дивизии уступали частям вермахта в боеспособности и несли неоправданно большие потери. Всего сформирована двадцать одна дивизия, которые организационно входили до 31.10.1943 г. в состав ВВС. С 1.11 1943 г. были переданы в состав сухопутных войск.

<sup>1</sup> Geschichte der 121. ostreussischen Infanterie-Division 1940—1945/ Traditionverband der Division. Münster/Frankfurt/Berlin, 1970. S. 166 ff.

<sup>2</sup> [http://www.wehrmacht-awards.com/campaign\\_awards/shields/cholm\\_files/cholmbattle.htm](http://www.wehrmacht-awards.com/campaign_awards/shields/cholm_files/cholmbattle.htm)

щий недостаток зенитных средств в войсках Красной армии весной 1942 г. Однако еще большее влияние имел чисто человеческий фактор. Дело в том, что кратчайший маршрут проходил над так называемым «рамушевским коридором», ставшим в марте—апреле 1942 г. ареной ожесточенных и в целом неуспешных для войск Северо-Западного фронта боев. В такой ситуации вряд ли бойцы и командиры считали уничтожение пролетавших над ними транспортных самолетов врага своей первостепенной задачей.

Впрочем, на войне бывало всякое, и бывало, что инициативные действия даже бойцов тыловых частей приносили реальные успехи. Так, газета «Правда» рассказывала о шоферах части воентехника 1-го ранга Безрукавенко, которые из карабинов сбили «Юнкерс-52», перевозивший две тонны овса и муки. Из состава экипажа был взят в плен бортстрелок унтер-офицер Вальтер Гель. Согласно немецким отчетам, 17 марта 1942 г. пропал без вести Ju-52 (зав. 6068, DA+GF) из состава II./KGzV1. Его экипаж в составе четырех человек считается пропавшим без вести<sup>1</sup>.

Деятельность советской авиации по срыву немецкого «воздушного моста» зимой 1942 г. освещается ещё более скупо, хотя в районе Демянска были сосредоточены достаточно крупные силы, в том числе и вновь сформированная 2-я ударная авиагруппа Ставки. Перед началом Торопецко-Холмской операции ВВС 3-й и 4-й ударных армий были усилены шестью истребительными, пятью бомбардировочными (в основном ночными легкими) и одним штурмовым авиаполками. Например, на 22 февраля 1942 года 3-я ударная армия располагала следующими авиационными силами: 163-м иап (вооружен самолетами Як-1), 728-м иап (И-16), 128-м ббап (Пе-2), 621-м ап (Р-5) и 663-м ап (По-2).

---

<sup>1</sup> ВА-МА RL 2 III/1180. S. 262.

Конечно, в ходе операции состав ВВС менялся. Та же авиация 3-й ударной в начале апреля уже располагала одним легкомоббардировочным (двенадцать По-2) и тремя истребительными полками, в которых имелась всего-навсего дюжина И-16.

Насколько можно судить по опубликованным документам Ставки и командования фронтов, истребительная авиация специально на воздушную блокаду «котла» не нацеливалась. Выполнение же задач уничтожения транспортной авиации противника в ходе повседневной боевой деятельности, при наличии благоприятных условий преодоления промежутка между кольцами окружения для последней, существенно повлиять на ситуацию не могло.

Интересно, что два эпизода воздушной войны над Демянским «котлом» стали широко известными по художественной и мемуарной литературе. Над Демянском воевал в составе 580-го иап и в начале апреля 1942 г. был сбит легендарный герой «Повести о настоящем человеке» Алексей Петрович Мересьев. А в январе в воздушном бою над Старой Руссой погиб сын легендарного полководца Гражданской войны Михаила Васильевича Фрунзе — Тимур, летчик 161-го иап.

Борьба с авиацией противника на аэродромах также была организована недостаточно активно. По данным немецких архивов, с 1 февраля по 7 мая 1942 г. на аэродромах Демянск и Холм советской авиацией были уничтожены всего 5—6 «Юнкерсов-52» и еще пять — повреждено. Кроме «Тетушек Ю» на демянском аэродроме был сожжен разведчик Нs-126В-1 из ближнеразведывательного отряда 4.(Н) /23 и поврежден один Vf-109F-4 из 3-й истребительной эскадры «Удет». Впрочем, несмотря на минимальные потери, командование немецкой 16-й армии очень нервно реагировало на подобные атаки. Так, по результатам налета 27 февраля, когда на аэродроме Демянск был уничтожен «Юнкерс-52» и

разрушен узел связи, было заявлено о совершенно недостаточном прикрытии с воздуха аэродрома выгрузки<sup>1</sup>.

О потерях в результате налетов на аэродромы, откуда брал начало «воздушный мост», в немецких документах за этот период сообщается вообще только один раз. Первого апреля в Пскове был поврежден He-111H-6 из 6./KG4<sup>2</sup>.

Слабое воздействие советской авиации на аэродромы погрузки отмечается и в немецкой мемуарной литературе. К примеру, руководивший «воздушным мостом» Ф. Морзик пишет, что в случае массированных ударов по тыловым аэродромам снабжение окруженных войск наверняка было бы сорвано. В то же время подчеркивается, что постоянная угроза внезапной атаки с воздуха при стоянке самолетов на аэродромах внутри «котла» значительно увеличивала напряжение как летного состава, так и наземных служб. Удивительно, но значительно большие потери противник понес на земле позже, уже после того как «котел» был деблокирован. Только в июне — сентябре 1942 г. на аэродромах Демянск и Пески было уничтожено 10 Ju-52 и четыре FW-189.

Данные немецкой стороны хорошо подтверждаются уже опубликованной отечественной информацией. Так, в марте 1942 г. (это пик немецких перевозок в «котел») авиация 3-й ударной армии всего выполнила 694 вылета днем и 238 ночью. Из них в 244 вылетах целью были наземные войска противника, 544 вылета сделано на прикрытие собственных частей и *ни одного*<sup>3</sup> — для ударов по вражеским аэродромам.

Не предпринималось попыток атаковать аэродромы противника внутри «котла» с земли. Правда, в отечествен-

<sup>1</sup> NARA T-312 roll 556 frame 8166268.

<sup>2</sup> В то же время аэродром Дно неоднократно подвергался ударам с воздуха.

<sup>3</sup> Курсив наш.

ных источниках очень глухо упоминается о проведенном в феврале—марте 1942 г. рейде в район Демянска двух воздушно-десантных бригад (2-й и 204-й). Обе бригады первоначально планировалось десантировать в район Порхова, но их использовали для «просачивания» через разрывы в линии обороны, в тыл окруженной группировке. По немецким сведениям, — а к ним в плен попал командир одной из бригад, — задачей десантников как раз и являлось нападение на аэродромы выгрузки<sup>1</sup>. К сожалению, наспех подготовленная и плохо организованная операция провалилась, противник быстро локализовал вклинение и этот «парашютно-пеший» десант до аэродромов так и не добрался.

Всего за период существования Демянского плацдарма (с 20 февраля 1942 г. по январь 1943 г.) немецкой транспортной авиацией было выполнено 32 427 вылетов с грузом и 659 с пассажирами на борту. За это время удалось на аэродромы в «котле» перевезти 64 844 тонны грузов и 30 500 человек личного состава. Обратными рейсами было вывезено 35 400 человек, в основном раненых и больных. В наиболее напряженный период, когда наземные коммуникации были полностью перерезаны (с 19 февраля по 18 мая 1942 г.), авиация сделала 24 303 вылета в «котел», доставив 15 446 тонн (в среднем 273 тонны в сутки) грузов, вывезя 22 903 раненых<sup>2</sup>.

Транспортная авиация люфтваффе смогла успешно провести свою первую значительную операцию на Восточном фронте, сделав все возможное для спасения окруженных частей вермахта. В свою очередь, советские ВВС не су-

---

<sup>1</sup> Аналогичной информацией с нашей стороны авторы не располагают.

<sup>2</sup> *Morzik F.* Die deutschen Transportflieger im Zweiten Weltkrieg. Frankfurt am Main, 1966. S. 145.

если эффективно противодействовать немецкому «воздушному мосту», что вкупе с неудачными действиями наземных частей Красной армии и привело к деблокаде Демянского «котла». Первопричина же наших неудач стара как мир: переоценка собственных сил и недооценка сил противника.

Однако для немцев победа под Демянском стала, как ни странно, ступенью к поражению, поскольку внушила Верховному командованию люфтваффе и вермахта уверенность в способности своей военно-транспортной авиации повторить такой «воздушный мост» в любой обстановке, которая может сложиться на фронте. Когда через десять месяцев Гитлер принял роковое для Германии решение не оставлять Сталинград, этому в немалой степени способствовал удачный опыт снабжения окруженной в валдайских лесах группировки. Конечными пунктами многих транспортных групп, до того летавших в Демянск, станут аэродромы в Сталинградском «котле», а руководить снабжением 6-й армии станет все тот же Морзик, получивший к тому времени генеральские погоны. Однако Сталинград совсем не будет похож на Демянск весны 1942 г. Для очень многих экипажей немецких транспортных самолетов он обернется братской могилой...

В заключение попытаемся ответить на вопрос: какой же оказалась для Германии цена демянского «воздушного моста»? На этот счет точного ответа не существует до сих пор. По одним немецким данным, Демянск обошелся люфтваффе в 262 самолета и 385 человек летного состава. В число потерь вошли и два командира групп: командир KGzбV900 майор Биттнер, попавший в плен 20 марта, и командир KGzбV172 майор Хаммер, пропавший без

вести 23 февраля<sup>1</sup>. Именно эти цифры приводит Ф. Морзик в своих послевоенных мемуарах. В то же время существуют иные данные. Согласно им, при снабжении «котла», было потеряно 112 немецких транспортников, из которых 27 «Юнкерсов-52» и 28 «Хейнкелей-111» — в Холме. По нашему мнению, именно эти числа ближе всего к истине.

Авторам удалось точно идентифицировать по данным немецких архивов 116 машин (потеря свыше 60 %), потерянных на снабжении «котла». В их числе 104 Ju-52, 10 He-111 и два Ju-86. Кроме них в документах проходят 47 потерянных грузовых планеров (большинство — как уничтоженные своими войсками), в таблицу не включенных<sup>2</sup>. Из таблицы можно сделать немаловажный вывод: многочисленные заявления немецких авторов о том, что главным противником люфтваффе на Востоке был «генерал Мороз», не подтверждаются документально. Несмотря на имевшиеся проблемы с эксплуатацией, потери авиатехники по не боевым причинам не выходили за пределы обычного соотношения для времен войны.

### **Потери немецкой военно-транспортной авиации при снабжении Демянского «котла» (1 февраля — 20 мая 1942 г.), учтенные по документам Военного архива ФРГ**

Период	ИА	ПВО	АЭ	Др. боев.	Непзв.	Небоев.	Итого
01.02—10.02	—	—	1	—	—	—	1
11.02—20.02	—	—	—	1	3	1	5
21.02—28.02	2	2	1	6	7	3	21
01.03—10.03	2	5	—	3	9	7	26
11.03—20.03	1	5	—	4	6	4	20
21.03—31.03	5	—	—	2	10	3	20

<sup>1</sup> ВА-МА RL 2 III/1180. S. 251, 390.

<sup>2</sup> Почти все планеры потеряны на снабжении Холма.

Период	ИА	ПВО	АЭ	Др. боев.	Негыз.	Небоев.	Итого
01.04—10.04	5	—	—	2	4	—	10
11.04—20.04	—	1	—	1	1	—	3
21.04—30.04	—	2	1	1	—	—	4
01.05—10.05	1	—	2	—	2	1	6
11.05—20.05	—	—	—	—	—	—	--
Всего	16	15	5	20	42	19	116

#### Примечания

1. В таблице учтены потери бомбардировочных эскадр при снабжении «Группы Шерер» (г. Холм).

2. ИА — потери от истребительной авиации; ПВО — потери от огня с земли; АЭ — потери на аэродромах в результате воздействия противника; Др. боев. — другие боевые потери, в том числе и в случае, когда причина гибели самолета точно не указана (в немецких документах используется термин «Feindeinwirkung», что означает «от воздействия противника», не путать с «Unbekannt» — «причина неизвестна»).

Пока не удалось найти подробных немецких документов, которые в полной мере отражают потери грузов и пассажиров при полетах на снабжение Демянского «котла». Хотя они, безо всякого сомнения, были. Например, 25 февраля 1942 г. на льду озера Ильмень был обнаружен «Юнкерс-52», сбитый предположительно накануне. Среди обломков машины были обнаружены тела двух летчиков и 18 солдат из авиаполесвых частей люфтваффе<sup>1</sup>. 25 марта был сбит Ju-52 (зав. 5095) из состава KGrzbV700. Самолет совершил посадку на лес. Все находившиеся на борту ранены и погибли. Уцелел только пилот, унтер-офицер Йозеф Шмукер, который с тяжелыми ожогами попал в плен и пережил войну. 2 марта сбит зенитной артиллерией Ju-52 (зав. 7404) из KGrzbV4. Четыре человека экипажа и 14 военнослужащих погибли<sup>2</sup>.

И последнее. Несмотря на нерешенность задачи по воздушной блокаде Демянского «котла», итоги противодей-

<sup>1</sup> NARA T-312 roll 556 frame166279.

<sup>2</sup> BA-MA RL 2 III/1180. S. 138.

ствия ВВС Красной армии транспортной авиации люфтваффе зимой—весной 1942 г., по нашему мнению, нельзя считать совсем уж провальными. Как показал опыт боев на советско-германском фронте, решить задачу воздушной блокады окруженной группировки противника только силами одних ВВС не удалось ни разу. Под Сталинградом (это ли не классика блокадных действий) немцы до конца снабжали свои войска, сажая «юнкерсы» даже под минометным обстрелом. Решающую роль в судьбе 6-й армии генерал-фельдмаршала Ф. Паулоса сыграли все-таки пехотинцы, танкисты и артиллеристы Сталинградского, Донского и Юго-Западного фронтов, а не летчики и зенитчики.

Кроме того, условия противодействия сталинградскому «воздушному мосту» были несравнимо благоприятнее, чем под Демянском. Устойчивость кольца окружения на Волге не идет ни в какое сравнение с ситуацией в «французском коридоре» весной 1942 г. Аэродромы, с которых снабжался Демянский «котел», не подвергались погромам, подобным тому, что учинили танкисты 24-го танкового корпуса генерала В.М. Баданова на аэродроме Тацинская в январе 1943 г. Поэтому, при здравом рассмотрении, более сотни немецких транспортных самолетов, потерянных за три месяца под Демянском, не такой уж и плохой для нас итог, даже в сравнении с 495 машинами, которыми люфтваффе заплатило за существовавший в течение двух с половиной месяцев «воздушный мост» в Сталинград.

## **В ЖАРКОМ НЕБЕ ВОСТОЧНОГО ФРОНТА (1942—1943)**

Итак, завершилась первая военная зима. Обе стороны готовились к летней кампании 1942 г., планируя операции, которые должны были наконец-то решить исход войны. Одним из важных инструментов, которыми немецкое командование

собиралось достичь намеченных целей, была авиация, как боевая, так и военно-транспортная. Немцы широко использовали возможность оперативно перебрасывать по воздуху резервы на различные участки фронта, так и снабжать с помощью авиации свои части, оказавшиеся в тактическом или оперативном окружении. Причем это выливалось не только в крупные операции по снабжению Сталинградского «котла», гарнизона Великих Лук и Кубанского плацдарма (о чем будет рассказано отдельно и подробно), но и в полеты в многочисленные малые «котлы». Но обо всем по порядку.

Наверное, самое эффективное событие летней кампании 1942 г., связанное с деятельностью «воздушных извозчиков люфтваффе», произошло в начале мая. Как написала газета «Правда» в номере от 23 мая 1942 г., 12 мая советской зенитной артиллерией в районе Харькова был уничтожен немецкий транспортный самолет «Юнкерс-52». Попавший в плен фельдфебель Леопольд Штефан (из Lg.Kdo.Kiew — «авиационный округ Киев») сообщил, что машина перевозила пятнадцать пассажиров и почту, потеряла ориентировку и была сбита. Действительно, немецкие документы упоминают о пропавшем без вести Ju-52 (зав. 5752, борт. NJ+CU) из состава KGrzbV300. На борту самолета находились четыре члена экипажа (пилот унтер-офицер Герхард Отто) и десять пассажиров (пять из люфтваффе и пять из сухопутных войск). Однако пленный фельдфебель на допросе не упомянул о весьма существенной детали — среди пассажиров был целый немецкий генерал, командир 6-й строительной бригады люфтваффе генерал-майор Вальтер Хелинг<sup>1</sup>. Хелинг стал одним из семи стросвых<sup>2</sup> генералов вермахта, погибших в бою в период летней кампании 1942 г.

---

<sup>1</sup> BA-MA RL 2 III/1181. S. 307, 312.

<sup>2</sup> Здесь имеются в виду генералы всех родов войск и служб, за исключением генералов медицинской службы.

Не такой впечатляющий, но тоже довольно показательный случай произошел 14 июля 1942 г. Немцы стремились как можно быстрее перебрасывать боевую авиацию и части обеспечения на только что занятые аэродромы, даже не считаясь с риском возможных потерь. При таком перебазировании в районе Миллерово советские зенитчики сбили «юнкерс» из состава KGzBV4 (зав. 5417). Погиб весь экипаж во главе с обер-фельдфебелем Паулем Фойа и восемь пассажиров из состава строительного батальона LwBaubatl.9/VI. Среди погибших был сам командир батальона майор Карл Тишнер. Еще семь военных строителей получили ранения<sup>1</sup>.

Как и в 1941 г., немцы использовали транспортную авиацию для срочной переброски резервных частей на угрожаемые участки фронта. 31 августа 1942 г. для прикрытия растянутых флангов 14-го танкового корпуса, только что вышедшего к Волге, по воздуху была перебросена боевая группа люфтваффе «Девальд». Переброска осуществлялась машинами 50-й транспортной группы на аэродром Песковатка. Интересно, что костяк боевой группы составляла рота 17-го парашютного зенитно-пулеметного батальона (4./FsFlaMGBtl7), на вооружении которой имелись 20-мм зенитные автоматы и 50-мм противотанковые пушки. Рота стала единственным подразделением воздушно-десантных войск Германии, участвовавшим в Сталинградской битве.

Весной 1942 г. на транспортную авиацию люфтваффе легла дополнительная нагрузка. Командование вермахта решило организовать для войск Восточного фронта регулярное почтовое авиасообщение. Вот строки из немецкого документа «Полевая авиачта для Восточного фронта»: «1) *Чтобы обеспечить войска Восточного фронта быстрым*

---

<sup>1</sup> BA-MA RL 2 III/1121. S. 225.

видом почтовой связи, учреждается "Авиаполевая почта — Восток"

2) К пересылке допускаются

а) Обычные письма и открытки весом до 10 грамм максимум;

....

3) Исключительно для использования в авиаполевой почте будут выпущены специальные марки. Каждый военнослужащий вермахта имеет право получить четыре марки на месяц, в том числе две для отправки писем в Рейх. Две другие должны быть вложены в конверты для наклейки на ответные письма<sup>1</sup>. Далее с немецкой педантичностью перечислялось, какие должны быть надписи на конвертах, как упаковывать авиапочту, как распределять марки. Может, это и покажется мелочью, но именно такие мелочи и определяли в совокупности высокую боеспособность германской армии.

В немецких документах 1942 г. появляются сведения о новом противнике люфтваффе — советских партизанах. В докладах наших партизанских командиров тоже довольно часто упоминаются случаи уничтожения транспортных машин, имевших три мотора и характерный внешний вид. Кадры советских фото- и кинооператоров, прибывших с «Большой земли», запечатлели для нас некоторые из успешных партизанских акций. По понятным причинам, больше всего доставалось немецким транспортникам на северо-западном участке советско-германского фронта. Но бывало, что перепадало и их «камрадам» в Группе армий «Центр».

Немецкие документы также сохранили ряд эпизодов, связанных с успехами «партизанской ПВО». Так, 10 августа 1942 г. в районе населенного пункта Бешичи совершил вы-

---

<sup>1</sup> NARA T-313 roll 123 f. 908.

нужденную посадку транспортный «Юнкерс-52», поврежденный ружейно-пулеметным огнем с земли<sup>1</sup>. Возможно, что самолет получил незначительные повреждения, так как его нет в ежедневных сводках потерь люфтваффе.

Так как расхожая фраза о «земле, горевшей под ногами захватчиков», в годы войны не была просто пустыми словами, то люфтваффе теряли от партизанских действий личный состав и технику не только в воздухе, но и на земле. Так, в ночь на 5 ноября 1942 г. партизаны напали на железнодорожную станцию Пригорье недалеко от Рославля. Взорвав мосты с обеих сторон станции, народные мстители заблокировали находящиеся там железнодорожные составы. На одном из них перевозились планеры. Немецкие документы сообщают, что этот состав «был поврежден»<sup>2</sup>.

19 ноября 1942 г. гром советской артиллерии возвестил о начале контрнаступления под Сталинградом. Южный фланг Восточного фронта вермахта начал обваливаться. Процесс этот, то замедляясь, то ускоряясь, захватывал все новые и новые участки, обороняемые соединениями Группы армий «Б». 16 декабря 1942 г. началась операция «Малый Сатурн», в ходе которой разгрому подверглась 8-я итальянская армия и входившие в ее состав немецкие соединения. Стремительное наступление советских танковых корпусов привело к образованию множества локальных стационарных и «блуждающих» котлов. Их история, как правило, осталась в тени более значимых событий, таких как, например, рейд танкистов генерала В.М. Баданова на Тагинскую. Тем не менее для поддержки находящихся в этих «котлах» частей немецкое командование вынуждено было отвлекать столь нужную в этот момент для Сталинграда транспортную авиацию.

---

<sup>1</sup> NARA T-313 roll 113 f. 600.

<sup>2</sup> NARA T-313 roll 123 f. 1087.

Наступательная операция войск Юго-Западного и 6-й армии Воропезжского фронга на Верхнем Дону привела к образованию сразу нескольких малых «котлов». Одним из них стал город Чертково. История его возникновения живописуется в отчете командира итальянской дивизии «Торино».

В отступающих колоннах хаотично перемешались части итальянских 2-го и 35-го армейских корпусов и 298-й немецкой пехотной дивизии. Неясность обстановки приводила к тому, что некоторые командиры принимали решения, не соответствовавшие обстановке. Так, по приказу немецкого офицера связи при дивизии «Торино» были уничтожены все дивизионные радиостанции. В результате соединения лишилось связи с вышестоящими штабами. Несмотря на то, что все штабные офицеры были посланы для регулирования движения отступающих колонн, порядок навести так и не удалось.

Как сообщают итальянские документы, боевой дух солдат и офицеров упал до нулевой отметки. Чтобы спасти хотя бы часть тяжелого вооружения, командование окруженных итальянских войск приказало в каждой батарее взорвать по два орудия, продолжая буксировать оставшиеся два.

Хотя немецкие «Юнкерсы-52» и сбрасывали горючее по пути движения отступающих колонн, этого оказалось недостаточно. В Арбузово, где итальянские и немецкие части были 21 декабря 1942 г. окружены советскими войсками, была доставлена лишь незначительная часть штатной артиллерии и транспортных средств. Так, дивизия «Торино» смогла довести до Арбузова всего три 75-мм орудия, четыре грузовые и две или три легковые автомашины. Остальные были взорваны или просто застряли в снегу.

Из Арбузова через радиостанцию 298-й пехотной дивизии итальянские командиры запросили доставку по воздуху продовольствия, медикаментов и боеприпасов. Немцы пош-

ли навстречу союзникам и организовали доставку транспортными самолетами горючего и боеприпасов. Впрочем, «помощь с небес» не всегда была для отступавших благом. Так, у двух грузовых контейнеров не раскрылись парашюты, и они при ударе о землю взорвались. Несколько находящихся рядом солдат были убиты и ранены. Несмотря на поставки по воздуху, горючего все равно не хватало. Немецкое командование потребовало от итальянцев слить все горючее из своих автомашин, чтобы заправить танки. Только после разразившегося скандала итальянцам удалось оставить немного бензина для командирской легковой машины. В такой обстановке итальянские командиры не строили особенных иллюзий об ожидавшей их участи, отдав приказ о сожжении полковых знамен.

Тем не менее немецко-итальянским частям удалось 26 декабря прорваться в Чертково, где местному командованию удалось наконец-то накормить спасшихся. В городе находились продовольственные склады итальянской армии, причем, хранившиеся на них продукты не охватывали весь рацион армейского пайка, в частности, не было жиров. Однако дальнейшее отступление в направлении на Беловодск было невозможно. Дороги уже были перехвачены прорвавшимися советскими частями.

Окруженные радировали командованию 8-й итальянской армии о необходимости срочного вывоза раненых и обмороженных (таковых имелось не менее двух тысяч человек) и доставки в «котел» медикаментов. 28 декабря итальянский самолет сбросил окруженным медикаменты, перевязочный материал и небольшое количество патронов к стрелковому оружию. 29 декабря в Чертково сел самолет «савойя-маркетти», на борту которого находился командующий итальянской авиацией в России генерал Пецци и полковник медицинской службы Бочетти. Проведя переговоры, высо-

кис чипы вылетели для доклада командованию 8-й армии о ситуации в «котле». На обратном пути самолет пропал без вести. Кроме старших офицеров на борту находились трое раненых и немецкий офицер связи при дивизии «Торино», от которого с охотой избавились итальянцы.

На следующий день немецкий «Юнкерс-52» доставил в Чертково медикаменты и вывез 14 раненых и больных, в том числе генерала Росси. По состоянию на 31 декабря в окружении находилось около семи тысяч немцев и столько же итальянцев, в том числе 3800 раненых и обмороженных<sup>1</sup>. Снабжение «котла» по воздуху в дальнейшем велось на более-менее регулярной основе, как посадочным, так и парашютным способом. Небольшое расстояние между внешним и внутренним фронгами окружения позволяло использовать даже связные машины типа «физилер-шторх». Благодаря этому командиры окруженных частей могли лично координировать свои действия с командованием 8-й армии и деблокирующей группы. 15—16 января 1943 г. встречными ударами немецкой 19-й танковой дивизии и окруженных частей, в основном немецкой 298-й пехотной дивизии, блокада Чертково была прорвана.

Всех раненых из-за отсутствия транспорта вывезти из города не удалось. Не менее тысячи из них были оставлены в Черткове. Впрочем, этот относительный успех не смог склонить собой разгром 8-й итальянской армии и входивших в ее состав немецких соединений. Например, дивизия «Торино» имела к началу советского наступления на Среднем Дону 11 тысяч человек. В Старобельске 17 января собрались не более 1200 солдат и офицеров дивизии. Из трех командиров пехотных полков два были убиты, третий ранен.

---

<sup>1</sup> Откуда возникла такая разница в цифрах на 26 и 31 декабря 1942 г. в документах не объясняется.

Были ранены, убиты или пропали без вести все командиры батальонов. Из числа командиров рот и батарей только три или четыре остались невредимыми<sup>1</sup>.

Чертково, пожалуй, единственный «котел» на Восточном фронте, в снабжении которого принимали участие итальянские ВВС. По имеющимся данным, для этого использовались бомбардировщики Fiat BR20 «Чиконья»<sup>2</sup>. Итальянские машины работали с ворошиловградского аэродрома. Экипажам пришлось сбрасывать грузы окруженным с предельно малых высот (якобы по причине отсутствия грузовых парашютов). Такая тактика пагубно сказалась на потерях итальянских бомбардировщиков. Из 12 самолетов Fiat BR20, участвовавших в операции, погибло и пропало без вести девять.

Участие же немецкой авиации в снабжении Черткова пошло, по всей видимости, достаточно ограниченный характер. Причин тому было несколько. Во-первых, частям авиакомандования «Дон» и так приходилось заботиться сразу о нескольких окруженных группировках, включая, естественно, сталинградскую, а во-вторых, существенную нагрузку по снабжению «котла» взяли на себя итальянцы. Документы учета потерь люфтваффе за этот период также не содержат упоминаний о гибели или серьезном повреждении немецких транспортных машин над Чертково.

Однако из тех же документов следует, что для снабжения Чертково использовались немецкие десантные планеры из планерного отряда Sonderstaffel DFS230. При этом минимум один планер был сбит ружейно-пулеметным огнем

---

<sup>1</sup> NARA T-314 roll 0818. Доклад командира дивизии «Торино» генерала Роберто Леричи о боевых действиях соединения 19 декабря 1942 г. — 17 января 1943 г.

<sup>2</sup> Бомбардировщик итальянских ВВС. Имел дальность полета 3000 км и грузоподъемность 1600 кг.

с земли, а один самолет-буксировщик типа «Хеншель-126» скапотировал при посадке.

Имсеются упоминания и о применении для снабжения Чертково бомбардировщиков «Хейнкель-111» из состава 27-й бомбардировочной эскадры «Бельке», использовавшихся в качестве транспортных самолетов. Вот цитата из дневника командира 14-го отряда эскадры Ханса Хазельбаха (запись от 13 января 1943 г.): *«Велико было наше замешательство, когда приходили новости о лавинообразном развитии зимнего наступления русских. При этом некоторые соединения Сухопутных войск попадали в окружение. Сегодня нам была поставлена задача доставить окруженным продовольствие и боеприпасы. Погода была чрезвычайно плохой, нижняя граница облаков не превышала 75 метров. Тем не менее, задача снабжения наших товарищей-пехотинцев должна была быть выполнена.*

*На старт вырулили машины с бортовыми номерами IG+NK (командир — лейтенант Хазельбах), IG+DR (лейтенант Фольмер) и IG+GN (лейтенант Вениг). Лейтенант Хазельбах выполнял полет на предельно малой высоте, над позициями зенитной артиллерии и скоплениями пехоты противника. Отличились борт-радист и борт-стрелок самолета. Длинными очередями, хорошо ложащимися по цели, они вносили сумятицу в ряды наземного противника. Над “котлом” Чертково машина резко набрала высоту и сбросила столь необходимый груз нашим товарищам.*

*Первый вылет экипажа лейтенанта Фольмера был неудачным. Из-за повреждения системы сброса не удалось освободиться от грузовых контейнеров. Пытаясь все-таки выполнить задание, Фольмер отправился во второй вылет. Граница облаков стала еще ниже. Высота полета была минимальной. При подлете к цели видимость стала еще хуже. Пилот не успел отреагировать на предупрежде-*

ние борт-радиста о близости земли. От удара поднялось облако снега и разлетелись осколки фонаря. Однако Фолльмер смог удержать управление машиной. Поврежденный “хейнкель” с ранеными пилотом и штурманом на борту с трудом вернулся на аэродром Уразово.

Лейтенант Вениг также стартовал в направлении Чертково. С тех пор про него никто не слышал. Пытаясь помочь боевым товарищам, пилоты пожертвовали жизнью...»<sup>1</sup>

Интересные подробности о «воздушном мосте» в Чертково содержатся в записи телеграфных переговоров начальника штаба Юго-Западного фронта генерал-лейтенанта С.П. Иванова и его коллеги из 1-й Гвардейской армии генерал-майора И.Т. Шлемина от 14 января 1943 г.: «*Два транспортных самолета, потеряв ориентировку, сбросили грузы на парашютах в район Тарасовки и Виликотск<sup>2</sup> вместо Чертково. Сброшены были боеприпасы и медикаменты и четыре зенитных пулемета, которые разбились из-за нераскрытия парашюта. Это подтверждает показания пленных, что блокированный гарнизон Чертково нуждается в минах, артснарядах и медикаментах, а также и в продовольствии*»<sup>3</sup>.

Несколько южнее Чертково возник еще один «котел», или, как пафосно называли его немцы, «крепость», — миллеровский. Если части, окруженные в Чертково, по большому счету, боролись за собственную жизнь, то удержание

---

<sup>1</sup> *Waiss W. Chronik Kampfgeschwader Nr. 27 Boelcke. Bd. V. Tlc. 4. Aachen, 2007. S. 32—33.* Потерянный самолет имел заводской номер 7881. На борту находились пять членов экипажа и пассажир.

<sup>2</sup> Так в документе, правильно — Великоцк.

<sup>3</sup> ЦАМО РФ. Ф. 232. Оп. 590. Д. 236 Л. 146—147. Авторы благодарят историка П.Ю. Войлова (Луганск) за предоставленную информацию.

Миллерово имело существенное оперативное значение. Миллерово было узловой железнодорожной станцией, находившейся на важной рокадной линии Воронеж—Ростов, кроме того, от неё отходила ветка на Ворошиловград. Поэтому меры к обороне Миллерово были приняты заранее, еще до подхода к городу передовых советских частей. Возглавил оборону «крепости» генерал Крейзинг, командир 3-й горнопехотной дивизии.

Этой дивизии вообще в зимнюю кампанию 1942/43 г. крупно «повезло». Начало масштабного советского наступления застало её в процессе переброски из района Великих Лук на Кавказ. В результате соединение попало в бой раздерганным по частям. Один полк и тыловые части были оставлены на месте и брошены на отражение наступления 3-й ударной армии. Передовые подразделения все-таки доскакали до станции назначения в ста километрах западнее Пятигорска и, как пишет автор дивизионной хроники, «увидели синие-белые горы Кавказа»<sup>1</sup>. Но основная масса солдат и офицеров дивизии гор так и не увидела. Катастрофа на Среднем Дону вынудила немецкое командование бросить горных стрелков на оборону Миллерово.

Прибывшему в город генералу Крейзингу открылась еще не привычная ему картина хаоса отступления: бегущие солдаты разных частей, думающие только о спасении, разграбленные склады, неясность обстановки на фронте. Заметим, что собственно горных стрелков с генералом в Миллерово прибыло немного. Только два батальона 144-го горнопехотного полка и управление 112-го артиллерийского полка без своих подчиненных. В самом городе в тот момент находились два моторизованных легких гаубичных дивизиона (93-й и 935-й), насчитывающих в общей сложности только

---

<sup>1</sup> Ruff K. *Odysee einer Gebirgsdivision*. Graz, 1976. S. 296.

восемь орудий. На складах в городе удалось обнаружить еще несколько гаубиц, которые составили третий дивизион. Там же удалось найти и несколько противотанковых орудий. Расчеты для них были составлены из находившихся в Миллерово военнослужащих.

Значительно усилили мощь обороны пять зенитных батарей, в том числе две — 88-мм орудий, подчиненных коменданту аэродрома Миллерово полковнику Симопу. Кроме того, под начало генерала Крэйзинга вошли саперные батальоны, подчиненные штабу 680-го саперного полка. Все оказавшиеся в городе военнослужащие, вне зависимости от принадлежности, были объединены в сводные роты. Имелась и небольшая группа бронетехники. А вот находившиеся в городе две тысячи итальянцев были настолько деморализованы, что не представляли никакой боевой ценности<sup>1</sup>.

Блокада города, продолжавшаяся с 25 декабря 1942 г. до 14 января 1943 г., и не была слишком плотной. В боевых порядках 6-го гвардейского стрелкового корпуса, усиленного частями 18-го танкового корпуса, имелись неприкрытые разрывы. Тем не менее транспортной авиации тоже нашлась работа.

Во-первых, еще до того, как 25 декабря немцы вынуждены были из-за обстрела советской артиллерии отказаться от использования аэродрома Миллерово, удалось вывезти по воздуху несколько сот раненых из расположенных в городе госпиталей. Во-вторых, в период боев, когда кольцо блокады значительно уплотнилось, а расход боеприпасов приблизился к критической отметке, потребность в организации «воздушного моста» стала весьма насущной. В силу сложившейся ситуации снабжением гарнизона должна была заняться группировка люфтваффе, поддерживавшая Группу

---

<sup>1</sup> *Ruef K. Odysee einer Gebirgsdivision. Graz, 1976. S. 302.*

армий «Дон», хотя сама группа Крейзинга была подчинена Группе армий «Б». Но, пока принималось решение, высшее командование сочло за благо оставить город. 14 января 1943 г. миллеровский гарнизон, хотя и с потерями, но смог прорваться из окружения<sup>1</sup>.

Хотя масштабных воздушных перевозок в Миллерово не было, тем не менее авиация использовалась для поддержания связи с окруженными частями. Так, вездесущие «физилер-шторьхи» регулярно садились на территории «крепости», доставляя в город офицеров связи.

Ещё один небольшой «котел» возник на крайнем правом фланге советского наступления, на аэродроме Гартмашовка (хотя в немецких документах он называется Кантемировка). Сама станция Кантемировка на важнейшей железнодорожной магистрали Воронеж—Ростов была освобождена танкистами 17-го танкового корпуса генерала П.П. Полубоярова 21 декабря 1942 г.<sup>2</sup>, а вот рядом с ней, в районе аэродрома, была блокирована группа немецких войск, возглавляемая командиром 84-го моторизованного зенитного дивизиона подполковником Георгом Тироллером. Благодаря тому, что немцы смогли удержать аэродром, удалось наладить снабжение этой группы по воздуху посадочным способом и организовать вывоз раненых. Транспортная авиация доставляла и подкрепления. 26 декабря 1942 г. на самолетах была переброшена рота из состава запасного батальона ВВС «Дон» (Flieger-Ersatz-Btl.Don) — одного из многочисленных подразделений люфтваффе, срочно созданных для участия в наземных боях.

Красная армия продолжала отламывать один за другим «куски» Восточного фронта вермахта. В январе очередь до-

---

<sup>1</sup> Информация предоставлена П.Ю. Войловым.

<sup>2</sup> Кузьмин А.В., Краснов И.И. Кантемировка. М., 1971. С. 44.

шла до первого, чисто немецкого объединения — 2-й полевой армии. 24 января армии Воронежского и Брянского фронтов нанесли удар смежными флангами и вскоре отрезали два немецких армейских корпуса — 7-й и 13-й. В данном случае уместнее использовать именно термины «отрезали», потому что создать прочный фронт окружения, к сожалению, не удалось. Части 2-й армии образовали несколько «блуждающих котлов», которые двигались то параллельно с частями Красной армии, то вольно или невольно с ними пересекались. Устроить немцам ещё один «Сталинград» не получилось, и уже 12 февраля части 7-го корпуса<sup>1</sup> соединились со своими войсками.

Справедливости ради, следует сказать, что потери блуждавших по советским тылам, восьми дивизий (57-я, 68-я, 75-я, 82-я, 88-я, 323-я, 340-я, 377-я пехотные) были высоки. Помимо утраты большей части тяжелого вооружения, погибло 6476, пропало без вести 13 225, ранено 14 129, обморожено 4568 рядовых и офицеров<sup>2</sup>. Это не считая потерь 3-го венгерского корпуса (части 6-й и 9-й пехотных дивизий, выходявшие из окружения мелкими группами) и других дивизий 2-й армии. Не меньший, если не больший, удар был нанесен по моральному состоянию войск. Командир прибывшей из Франции 327-й пехотной дивизии генерал Фридрих, на участке которого выходили «окруженцы», докладывал: *«Отступающие солдаты кричали моим войскам: “Бросайте оружие, больше нет смысла воевать с русскими!”»*. Генерал просил разрешения расстреливать паникеров на месте, без суда и следствия<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Окруженные дивизии были объединены под командованием этого корпуса.

<sup>2</sup> Schwarz E. Die Stabilisierung des Ostfront nach Stalingrad. Goettingen-Zuerich, 1985. S. 94.

<sup>3</sup> Ibid. S. 93.

О том, как проходило снабжение «блуждающих котлов» 2-й армии, можно получить представление из отчета планерного отряда Авиационного командования «Дон» (1.(Go)/LwKdo.Don)<sup>1</sup>. Сам отряд был первоначально сформирован как 10.DFS230-Staffel в апреле 1942 г. в Хильдесхайме. В августе того же года его перевооружили на новые планеры Go-242 и перебросили в Копотоп. Прибывшие в разобранном состоянии пятнадцать «гот» были оперативно собраны, но не использовались, так как в отряде отсутствовали питательные самолеты-буксировщики. Показательно, что как только, согласно пословице, «клопнул жаренный петух», буксировщики сразу же нашлись.

Итак, собственно отчет: *«20 января состоялось совещание командира Lufttransportgruppe Don, капитана Гайслера с командиром отряда, лейтенантом Кортумом. Отряд 1.(Go242) /LwKdo Don должен был приступить к снабжению окруженных гарнизонов Миллерово, Чертково и Кантемировка посадочным способом. В тот же день отряду был придан буксировщик He-111. Аэродромом вылета был определен Харьков-Войченко. Большая часть отряда продолжала оставаться в Копотопе. Согласно переданному по телефону приказу Авиакомандования "Дон" 21 января 1943 года в Харьков перебазировалась оперативная группа в составе четырех планеров. По погодным условиям переброска в этот день не удалась, планеры были перебазированы только в ночь на 25 января. Первая "Гота" стартовала утром 26 января с аэродрома Харьков-Войченко с грузом 3200 килограмм.*

*В последующие дни за период с 26 января по 11 февраля 1943 года было использовано 17 планеров. Груз состоял из топлива, боеприпасов, перевязочных материалов и продо-*

---

<sup>1</sup> Luftwaffen-Revue. 1994, № 1. S. 11—12

вольствия. Каждый планер перевозил в среднем до 3800 килограмм груза. Полеты совершались в район между Воронежем и Старым Осколом...

В связи с тем, что сухопутные войска не могли предоставить точных данных о месте посадки планеров или хотя бы точное расположение окруженных войск, отряд производил вылеты самостоятельно. Им предшествовали основательное изучение местности по карте, разведывательные полеты "Хейнкеля-111" или "физилер-шторьха", выбор наиболее пригодных мест для посадки, пути обхода опасных районов (например, расположения пулеметных точек), учет изменения линии фронта. Использовался элемент внезапности: ночные полеты, посадка на рассвете или в вечерних сумерках, полеты на высоте ниже ста метров.

Наряду с буксировкой планеров "хейнкель" из состава отряда при неблагоприятных метеорологических условиях (высота облачности 50—100 метров) использовался для сброса грузовых контейнеров. Третий вылет с планерами 28 января выполнялся в условиях сумерек, так как иначе снабжаемая танковая часть вынуждена была бы уничтожить свои боевые машины.

Почти все вылеты выполнялись в условиях близости противника, который препятствовал посадке огнем стрелкового оружия и зенитной артиллерии. Пилоты «гот» вынуждены были сажать планеры посреди населенных пунктов. Моральное состояние окруженных было таково, что многие уже теряли волю к жизни. Экипажи планеров не только привозили жизненно важные грузы, но и передавали новости о фактическом положении на фронтах, служили примером того, что скоро наступит освобождение.

В Харькове находилась оперативная группа отряда в количестве сорока человек, которая пыталась срочно ввести

*в строй планеры, складированные в местном авиапарке. До того, как авиапарк "Рогань" был взорван, команда в тяжелых условиях и при непрерывной работе смогла ввести в строй девять планеров. Работы велись на открытом воздухе при использовании примитивных технических средств. Собранные планеры использовались для снабжения окруженных войск.*

*Все экипажи совершивших посадку планеров вместе с окруженными частями пробивались с боями к своим. 30 января в бою погиб экипаж в составе унтер-офицеров Науманна и Вельтера.*

*Необходимо отметить, что во всех случаях посадки совершались в запланированных местах.*

*19 февраля 1943 года отряд 1. (Go242) /LwKdo Don перебазировался в Житомир».*

К сожалению, немецких обобщающих данных о снабжении «блуждающих котлов» воздушным путем нет<sup>1</sup>. В документах 2-й армии число задействованных транспортных машин оценивается в пределах 10—15 единиц в день. При этом обратные рейсы с вывозом раненых осуществлялись только из Старого Оскола, удерживаемого 26-й пехотной дивизией, и сыгравшего, возможно, решающую роль в спасении 7-го корпуса. Всего было вывезено 1400 человек, при этом один самолет с ранеными был сбит в районе деревни Салтыково<sup>2</sup>.

Так как большая часть автотранспорта в окруженных дивизиях была уничтожена, то перевозимые по воздуху грузы

---

<sup>1</sup> Воронежско-Касторненская операция с немецкой стороны документирована вообще очень плохо. Донесений обоих корпусов не сохранилось, они были уничтожены при прорыве штабов из окружения. Приходится довольствоваться только довольно лаконичными отчетами о боевых действиях.

<sup>2</sup> NARA T-312 roll 1216 frame 0013.

состояли в основном из боеприпасов, перевязочных материалов и медикаментов. Только для 68-й пехотной дивизии периодически сбрасывалось горючее, так как в её составе имелись самоходные артиллерийские установки<sup>1</sup>. В отчете о боевых действиях 7-го корпуса имеющиеся отрывочные данные о снабжении с воздуха отнюдь не выглядят возмущенными. Так, тоннаж боеприпасов, доставляемых на планерах, считался командованием корпуса совершенно недостаточным. Вот донесение от 6 февраля: *«Снабжение корпуса совершенно недостаточное. Сегодня поступило только две тонны грузов. Боеприпасов — 20—30 % боекомплекта. Горючего — одна заправка. Продовольствия хватит до восьмого числа»*<sup>2</sup>.

Однако делать вывод о том, что немецкая транспортная авиация с задачей снабжения окруженных частей 2-й армии не справилось, на наш взгляд, не стоит. Немецкие части отступали в условиях, когда была возможность или везти минимальный объем необходимых запасов с собой, или, как в случае со Старым Осколом, пополнить их по пути отступления. То есть наличие снабжения по воздуху или же его отсутствие не было столь критичными. Значительно большее влияние на исход операции оказало тесное взаимодействие ударной авиации Авиакомандования «Дол» с прорывающимися дивизиями. Зачастую именно бомбардировщики и штурмовики люфтваффе решали исход боя не в нашу пользу.

Параллельно со снабжением окруженной 2-й армии транспортная авиация использовалась для снабжения отдельных немецких соединений, периодически окружаемых наступающими советскими войсками. Так, в первой декаде февраля только по воздуху снабжалась 320-я пехотная

---

<sup>1</sup> NARA T-312 roll 1215.

<sup>2</sup> NARA T-312 roll 1216 frame 0436.

дивизия. Грузы доставлялись как планерами Go-242 или DFS-230, так и сбрасывались в парашютных контейнерах. Чуть позже, уже в конце месяца, авиация пришла на помощь 168-й пехотной дивизии. Использовалась ВТА и для срочной доставки дефицитных боеприпасов. Так, 22 февраля для частей армейской группы «Кемпф» по воздуху было переброшено 852 снаряда для 75-мм танковых и 465 — для противотанковых пушек<sup>1</sup>.

Немцы широко использовали авиацию для срочной переброски резервов и пополнения в кризисных ситуациях. Так, 24 декабря 1942 г. в Старобельск был переброшен усиленный батальон 901-го учебного моторизованного полка. Отметим, что по воздуху прибыл не просто личный состав, а вполне боеспособное подразделение, способное вести самостоятельные боевые действия. Всего было доставлено 678 человек, три 37-мм противотанковые пушки, три тяжелых противотанковых ружья, восемь станковых и 30 ручных пулеметов, шесть 81-мм и девять 50-мм минометов, 21 мотоцикл. Днем ранее в Старобельск, также по воздуху, прибыл маршевый батальон для 19-й танковой дивизии<sup>2</sup>.

Несмотря на то, что степень участия люфтваффе в снабжении многочисленных «котлов» была различной, зачастую именно доставка снабжения по воздуху помогла большей части окруженных избежать гибели или пленения.

Весной 1943 г. командование люфтваффе провело реорганизацию своей военно-транспортной авиации. Теперь и она перешла на эскадренную структуру. 108-я транспортная группа, действовавшая на Крайнем Севере, была переименована в TGr20.

---

<sup>1</sup> NARA T-315 roll 1620/ KTB Armeeabteilung Lanz/Kempf Oberquartiermeister.

<sup>2</sup> NARA T-315 roll 1620 frame 0390, 0398.

Завершение реформирования структуры ВТА как раз совпало с началом общего наступления Красной армии на центральном и южном участках советско-германского фронта. Соответственно, военно-транспортная авиация все чаще и чаще использовалась для ликвидации локальных кризисов, то тут то там возникавших на фронте.

### Военно-транспортная авиация

Эскадра	Новая нумерация	Старая нумерация
Transport-geschwader 1	Stab	Stab KGzbV1
	I/TG1	I/KGzbV1
	II/TG1	II/KGzbV1
	III/TG1	III/KGzbV1
	IV/TG1	IV/KGzbV1
Transport-geschwader 2	Stab	Stab KGzbV3
	I/TG2	KGrzbV600
	II/TG2	KGrzbV800
	III/TG2	KGrzbV106
	IV/TG2	Не формировалась
Transport-geschwader 3	Stab	Stab KGzbV2
	I/TG3	KGrzbV9
	II/TG3	KGrzbV50
	III/TG3	KGrzbV102
	IV/TG3	KGrzbV172
Transport-geschwader 4	Stab	Сформирован вновь
	I/TG4	KGrzbV105
	II/TG4	KGrzbV500
	III/TG4	KGrzbV400
	IV/TG4	KGrzbV700
Transport-geschwader 5	Stab	Сформирован вновь
	I/TG5	I/KGzbV323
	II/TG5	II/KGzbV323
	III/TG5	III/KGzbV323
	IV/TG5	Не формировалась

Так, для «затыкания» прорыва севернее Орла батальон 95-й пехотной дивизии был переброшен по воздуху на один из полевых аэродромов<sup>1</sup>. В ходе стремительного наступления Красной армии нередко немецкие части и соединения попадали в оперативное окружение. Такие окружения не всегда приводили к фатальным последствиям, но в ходе интенсивных боев имевшиеся боеприпасы и горючее расходовались очень быстро. Например, пришлось снабжать с помощью авиации 52-й батальон «Пантер» из состава 11-й танковой дивизии, на некоторое время отрезанный от своих тылов под Грайвороном<sup>2</sup>. В данном случае грузы доставляли бомбардировщики He-111.

В октябре 1943 г. советские войска в ходе Невельской операции совершили глубокий прорыв на стыке Групп армий «Север» и «Центр». Срочно переброшенное на этот участок управление 1-го армейского корпуса объединило под своим началом собранные немцами «с бору по сосенке» отдельные части и боевые группы, однако новое наступление советской 3-й Ударной армии вновь угрожало противнику глубоким прорывом. Теперь командование Группы армий «Север» решилось на переброску полноценных пехотных дивизий. 81-я, 218-я, 290-я, 329-я дивизии спешно выдвигались к месту сражения. Для того чтобы выиграть время, часть резервов перебрасывалась по воздуху. Так, самолетами 3-й транспортной эскадры в начале ноября был доставлен в район прорыва один батальон 81-й пехотной дивизии. При этом погрузка частей производилась на аэродроме Красногвардейск, непосредственно в прифронтной полосе

---

<sup>1</sup> *Knoblauch K.* Kampf und Untergang der 95. Infanteriedivision. Wuerzburg, 2008. S. 362.

<sup>2</sup> *Schrodeck G.W.* Ihr Glaube galt den Vaterland. Muenchen, 1976. S. 277.

и, заметим, в пределах досягаемости советской дальнебойной артиллерии<sup>1</sup>. Чуть позже пришлось снабжать по воздуху и весь 1-й армейский корпус. Для советской стороны эта снабженческая операция прошла почти незамеченной, хотя «Юнкерсы-52» даже понесли потери. Так, 3 декабря 1943 г. был сбит самолет из IV./TG1. Его экипаж в составе четырех человек пропал без вести.

В целом летне-осенняя кампания 1943 г. на советско-германском фронте не привела к крупным окружениям войск вермахта, поэтому транспортная авиация люфтваффе работала хотя и напряженно, но, тем не менее, без особых потерь в экипажах и технике.

## ПАРОЛЬ «ВОЙНА»

«Орлог» — такой пароль был передан в первых числах февраля 1943 г. в части и соединения 4-го Воздушного флота люфтваффе. Хотя староголландское слово «Орлог» переводится как «война», в данном случае оно знаменовало не начало битвы, а ее конец. Пароль «война» означал, что 6-й армии вермахта больше не существует, а сражение на берегах Дона и Волги, несмотря на все усилия немецких вооруженных сил, закончилось поражением Германии.

Сталинград стал началом конца Третьего рейха. Тогда, зимой 1942/43 г., в донских степях, Красная армия доказала, что теперь ничто не может изменить принципиального исхода войны — неизбежной победы Советского Союза. Как верно заметил поэт Владимир Маяковский: «Большое видится на расстоянии». Так и в 1943 г. значение Сталинграда острее всего поняли страны и правительства, не бывшие главными действующими лицами развернувшихся собы-

---

<sup>1</sup> *Haupt W.* Die 81. Infanterie-Division. Eggolsheim, o.J. S. 109.

тий. Сагеллиты Германии стали искать наиболее приемлемые для себя способы выхода из этой войны. В штабах же наших союзников родился план «Рэнкин», предусматривающий быструю оккупацию Западной Европы в случае военного краха Германии.

О Сталинграде написаны горы различной литературы, от исторических исследований до мемуаров. Но наша цель гораздо скромнее: мы хотим рассказать о «воздушном мосте» в Сталинградский «котел» так, как он выглядел с немецкой стороны.

Итак, 19 ноября 1942 г. войска Сталинградского и Донского фронтов перешли в наступление и через несколько дней замкнули кольцо окружения вокруг двадцати двух дивизий 4-й танковой и 6-й полевой армий вермахта. 22 ноября в Карповку близ Сталинграда прибыли последние десять вагонов с грузами для 6-й армии, а 24 ноября 1942 г. Гитлер принял окончательное решение относительно судьбы сталинградской группировки вермахта. 6-я армия должна была, не пытаясь вырваться из «котла» (хотя в первые дни такая возможность у неё была), стойко удерживать город. В районе Котельникова создавалась деблокирующая группировка.

Послевоенная германская, в том числе мемуарная, литература (впрочем, и отечественная тоже) считает это решение по сути своей свершим. Нам же кажется, в данном случае мемуаристы и писатели невольно грешат против истины. Зимняя кампания 1941—1942 гг. дала немало примеров успешного сопротивления немецких частей и соединений в окружении. Практически во всех случаях их удалось деблокировать. Почему же сейчас Гитлер должен был по-иному расценивать перспективы борьбы армии Паулюса?

Вообще-то, в данном случае мы имеем уникальную возможность ознакомиться со сбывшимся пророчеством. Еще

25 ноября 1942 г., сразу после принятия решения удерживать Сталинград, командующий 6-й армии Паулос получил докладную записку, автором которой был герой Демянского «котла», сумевший пробить «коридор» к окруженным частям 2-го армейского корпуса вермахта генерал фон Зейдлиц-Курцбах.

В этом документе были такие строки: *«Сравнение с Демянским «котлом» показывает ряд опасных различий. В Демянске сама местность затрудняла ведение наступательных действий и благоприятствовала оборонявшимся. Расстояние между кольцами окружения было многократно меньше. Потребности окруженной<sup>1</sup> группировки были несравнимо меньше, в первую очередь за счет отсутствия столь необходимых в степных условиях моторизованных частей»*. Но, несмотря на то, что в конечном счете все эти «опасные различия» привели к катастрофе 6-й армии, мы тем не менее считаем, что на тот момент был прав Гитлер (точнее, его решение было более обосновано), а не Зейдлиц.

Залогом удержания 6-й армией своих позиций являлось бесперебойное снабжение ее войск всем необходимым по воздуху, что прекрасно понимало германское Верховное командование. Еще поздним вечером 23 ноября (т.е. ещё до решения Гитлера) рейхсмаршал Геринг провел в Берлине совещание с участием высших чинов люфтваффе. На нем впервые прозвучала цифра 350 тонн в день, которую мог гарантировать «воздушный мост». Сам Геринг, впрочем, настаивал на пятистах тоннах (большие начальники везде и всегда оптимисты).

Тем же вечером было дано указание мобилизовать все боеспособные Ju-52, He-111 и Ju-86, находившиеся в школах, штабах и учреждениях центрального подчинения. Каких-то

---

<sup>1</sup> Имеется в виду — под Демянском.

особых сложностей при наведении «воздушного моста» не предполагалось. Спасение Демянской группировки показало, на что способны военно-воздушные силы Германии.

Организация снабжения окруженной 6-й армии, и здесь надо отдать должное руководству немецких тыловых органов всех степеней, началась практически сразу же после потери последних сухопутных коммуникаций. Вне кольца ее возглавил полковник Бадер, обер-квартирмейстер 6-й армии. 24 ноября он вылетел из «котла» в Морозовскую. К этому времени существовавшая к 19 ноября сеть тыловых армейских баз практически перестала существовать, почти полностью попав под удар советских войск в первые дни наступления. Так были частично эвакуированы, частично потеряны: продовольственная база в Манойлине, склад обмундирования в Обливской, продовольственная база и склад горюче-смазочных материалов в Тингуте. Поэтому первойшей проблемой полковника Бадера стало создание новой сети баз снабжения. Благодаря интенсивной и слаженной работе тыла эту задачу в основном удалось решить к 7 декабря.

Внутри «котла» за снабжение отвечал так называемый «рабочий штаб» во главе с майором фон Куновски. Складские запасы решено было размещать вблизи аэродромов. Потребности окруженных войск были определены в 300 кубометров горючего, 200 тонн боеприпасов и 150 тонн продовольствия ежедневно. Впрочем, в приказе, который Гитлер отдал командующему 4-м Воздушным флотом, прозвучали иные цифры: только 200 кубометров ГСМ и сорок тонн противотанкового боезапаса. О поставках продовольствия было сказано в общих чертах. Приоритет в снабжении отдавался боеприпасам и горючему, но пока это особо никого не беспокоило, поскольку как в «котле», так и вне его до середины декабря надеялись на скорую деблокаду.

В общих чертах положение с тыловым обеспечением войск в «котле» выглядело на 25 ноября следующим образом. В первую очередь 6-й армии следовало подавать горючее, 20—30 тонн бронестойких снарядов к 50-мм и 75-мм танковым и 75-мм противотанковым пушкам. Категорически запрещалось присылать 50-мм снаряды к «коротким» танковым орудиям (дословно в документе — *«ненужный балласт»*). С 28 ноября требовалось начать поставки выстрелов к полским гаубицам. Положение с боеприпасами в целом оценивалось как терпимое, кроме частей, обороняющих западный фланг «котла», где были велики потери при отступлении.

Ситуация с продовольствием везде, кроме 11-го армейского корпуса, считалась удовлетворительной. Тыловые части 11-го корпуса потеряли все запасы и большую часть личного состава при отходе. Это же соединение потеряло запасы зимней одежды, но они были восполнены из армейских запасов.

Впрочем, после произведенной интендантами оценки ситуация с продовольствием была уточнена. Его, при сокращении норм выдачи, должно было хватить на две недели. Проблемы были только с хлебом, поэтому с 1 декабря планировалось начать доставку муки<sup>1</sup>.

В конце второй декады ноября люфтваффе теоретически располагало на всех фронтах и в тылу 878 «Юнкерсами-52», из которых на тот момент только 357 машин были исправны. Кроме Ju-52 к перевозкам можно было также привлечь He-111 и Ju-86.

На 20 ноября в составе 4-го Воздушного флота такие самолеты имелись в пяти транспортных (5, 9, 50, I./172 и 900-я) авиагруппах и двух бомбардировочных (27-й и 55-й)

---

<sup>1</sup> NARA T-312 roll 1450 frame 1052, 1064.

эскадрах, плюс на He-111 летала еще одна бомбардировочная группа (I./KG100 «Wiking»). Некоторое число транспортников можно было насобирать в различных отрядах связи и тому подобных вспомогательных подразделениях. Проведенные расчеты показывали, что для перевозки требующихся 300 тонн грузов в Сталинград требовалось не менее 12—15 авиагрупп, имевших от 630 до 795 самолетов типа Ju-52.

Первоначально руководство «воздушным мостом» было возложено на начальника района аэродромного базирования «Тацинская» генерал-майора Карганико. Ему подчинялись полковник Ферстер, командир 1-й транспортной эскадры, и полковник Кюль, командир 55-й бомбардировочной эскадры. Первый командовал всеми частями Ju-52, базировавшимися в Тацинской. Под началом второго были «Хейнкели-111» из Морозовской. Однако отсутствие у генерала Карганико действенного и работоспособного штаба вынудило вскоре переложить решение столь ответственной задачи на более мощную структуру. С 30 ноября ответственность за снабжение окруженной группировки была возложена на командира 8-го авиационного корпуса генерала Фибига. Ферстер и Кюль вошли в его непосредственное подчинение. Все остальные задачи, кроме снабжения, были с корпуса сняты или считались второстепенными. В таком виде управление «воздушным мостом» осуществлялось до 16 января 1943 г.

Внутри «котла» окруженные располагали несколькими бывшими советскими аэродромами. Правда, использовать их можно было далеко не все. Через одни проходила линия фронта, другие находились в опасной близости от нее. Первоклассный аэродром Гумрак до этого вообще не использовался люфтваффе из-за сильного минирования окружающей местности. Только аэродром Питомник полностью удовлетворял всем требованиям и мог принимать самолеты

как днем, так и ночью. Кроме того, недалеко от станции Басаргино и у населенного пункта Песковатка немцами были оборудованы запасные аэродромы. Общее руководство деятельностью ВВС в «котле» находилось в руках генерала Пикерта, командира 9-й зенитно-артиллерийской дивизии.

С началом воплощения в жизнь решения о переброске на сталинградское направление дополнительных сил военно-транспортной авиации возникла первая серьезная проблема. Прибывающие самолеты, при необходимости, должны были проходить дооборудование на авиабазах Кировоград и Запорожье. Начальник 4-го управления Генерального штаба лффт-ваффе подполковник Лангемайер, ответственный за сосредоточение необходимой авиатехники, подошел к выполнению данного приказа как истинный бюрократ. По его указанию (а что не сделаешь, чтобы обеспечить заданную свыше «контрольную цифру») самолеты на аэродромы 4-го ВФ отправлялись без разбора, не обращая внимания на их техническое состояние.

В результате в Кировоград и Запорожье прибывали «юнкерсы», не имевшие вооружения, дополнительных топливных баков и маскировочной окраски. Мало того, зачастую на них было неисправно радиооборудование, а двигатели выработали свой ресурс. Естественно, что инфраструктура авиабаз не была рассчитана на обслуживание такого потока небоготовых машин. Местное начальство, вовсе не заинтересованное в скоплении неисправной техники на подведомственных им объектах, избавлялось от такого «подарка» способом, древним как мир. Часть машин улетала в Тацинскую или Морозовскую неукомплектованными, создавая трудноразрешимые проблемы уже на передовых площадках.

Расположение передовых авиабаз на расстоянии 200—240 километров от Сталинграда теоретически позволяло совершать до трех-четыре вылетов в сутки. Однако фактиче-

ски в строю было не более 30—35 % от штатной численности авиачастей. Причиной являлась неготовность наземных служб к массовому приему авиатехники. Отсутствовали как необходимые агрегаты, так и технические специалисты. Последняя проблема была частично решена вывозом необходимого персонала из «котла».

Как и в Демянской операции, немцы широко прибегали к вынужденной мере — отправке в тыл самолетов, которые не могли быть введены в строй в течение 48 часов. Впрочем, иногда численность боеспособных машин падала до критических значений.

Так, генерал-фельдмаршал Мильх докладывал в Ставку Гитлера о состоянии дел на 23.00 16 января 1943 г.:

*«5) Из 483 транспортных машин 4-го Воздушного флота в строю на вечер 15 января 63 и еще не вернулись с задания — 24. Остальные большей частью вышли из строя из-за боевых повреждений и лишь частично — вследствие технических неполадок. Эти самолеты находятся в ремонте или на заводах, или непосредственно в частях».*

В этом документе есть еще несколько интересных замечаний:

*«6) Семьдесят старых He-111 пригодны только для доставки грузов посадочным способом, так как у них не имеется ни бомболоков, ни внешней подвески.*

...

*9) На снабжении Сталинграда до 16 января потеряно 299 машин, большей частью из-за воздействия противника<sup>1</sup>»<sup>2</sup>.*

---

<sup>1</sup> В обоих случаях выделено авторами как лишнее напоминание о главном рефрене немецких мемуаров — главный противник люфтваффе отнюдь не советские летчики и зенитчики, а «генерал Мороз».

<sup>2</sup> NARA T-321 roll 007 frame 0017.

Гораздо серьезнее, чем под Демянском, было противодействие советской авиации. Уже 29 ноября из «котла» сообщали о двух «юнкерах», загруженных боеприпасами, которых сбили советские истребители непосредственно над аэродромом Питомник. Немецкие донесения с тревогой отмечали: *«18 декабря непрерывные бомбовые удары по аэродромам выгрузки. 19-го запрещено использование "Юнкеров-52" в дневных условиях из-за противодействия советских истребителей».*

Возможности истребительных частей люфтваффе были куда скромнее. Так, на 20 ноября 1942 г. в полосе Группы армий «Б» действовали только две истребительные группы (I. и III./JG3 «Udet»), имевшие всего 48 исправных самолетов и 50 пилотов. После окружения Сталинграда положение с авиационным прикрытием еще более осложнилось. С одной стороны, высокая активность советских ВВС требовала присутствия на аэродромах «котла» хотя бы минимальных сил люфтваффе. С другой — даже немногочисленные истребители и пикировщики требовали значительного расхода горючего, которого и без того не хватало.

С зенитной артиллерией дела обстояли лучше. Только в частях ВВС насчитывалось 35 орудий калибром 88 мм, 55 — 37 мм и 135 калибром 20 мм<sup>1</sup>. Большинство орудий в «котле» было сосредоточено вокруг аэродрома Питомник и складских баз.

Вне «котла» авиабазы имели следующую структуру паземной ПВО. Тацинская прикрывалась средствами 17-го румынского зенитного дивизиона (восемь 75-мм и пятнадцать 20-мм пушек). Один аэродром в районе Морозовской защи-

---

<sup>1</sup> В германских вооруженных силах зенитная артиллерия делилась на зенитную артиллерию Сухопутных войск (существенно меньшая часть) и зенитную артиллерию ВВС.

щались двумя немецкими и тремя румынскими батареями (четыре 75-мм, шесть 37-мм и двадцать одно — 20-мм), а второй — одной румынской (в составе девяти 37-мм орудий).

Для обороны Морозовской от возможного прорыва советских войск были использованы 12 — 75-мм и 18 — 37-мм румынских зениток. Впрочем, немцы особо не заблуждались насчет реальной боеспособности своих союзников, и уже в конце декабря румынские части были отведены в тыл.

Все же, несмотря на организационные трудности, первый этап снабжения Сталинградского «котла» стал наименее драматичным для немцев периодом истории «воздушного моста». Во-первых, хотя командование 6-й армии с самого начала операции по снабжению заявляло о недостаточном количестве получаемых грузов, тем не менее ситуация и по боеприпасам, и по продовольствию пока ещё не стала критической. Например, 21 декабря в Сталинград прибыло 128 тонн продуктов, что позволило даже несколько увеличить пайки солдат и офицеров на передовой. А к Рождеству каждый солдат получил по 100-граммовой плитке шоколада.

Относительно снабжения боеприпасами ещё не были исчерпаны старые запасы, а также в ход пошли «нетрадиционные» резервы. К примеру, в «котле» удалось широко наладить переделку трофейных боеприпасов под немецкое оружие (для этого использовались элементы выстрелов югославских и французских тяжелых гаубиц). Причем масштабы таких переделок были весьма велики. До 15 декабря в «котел» воздушным путем было завезено 11 733 выстрела для легких и 2857 выстрелов для тяжелых полевых гаубиц. За этот же период путем переделки в цехах разрушенных сталинградских заводов было получено 7415 выстрела для легких гаубиц и 2288 для тяжелых. Для имевшихся в «крепости» английских 152-мм гаубиц приспособили выстрелы

от советских орудий аналогичного калибра. В приказном порядке широко использовалось советское трофейное вооружение, имевшееся в войсках<sup>1</sup>.

Кроме того, система снабжения еще не испытала катастрофических ударов и работала более-менее надежно. Пик перевозок был достигнут 7 декабря. В этот день самолеты доставили в «котел» 326 тонн грузов. Наконец, нельзя не учитывать, что окруженные все еще надеялись на скорое деблокирование, отчего боевой дух солдат и офицеров 6-й армии был достаточно высок. Кстати, для солдат армии Паулюса с 3 декабря была увеличена в два раза положенная военнослужащим норма почтовых отправок.

Для того, чтобы наглядно проиллюстрировать, что именно возили в Сталинградский «котел», — небольшая выборка из донесений генерал-квартирмейстера 6-й армии.

Итак, 4 декабря 1942 г. самолетами в Сталинград было отправлено:

— 52 тонны боеприпасов к легким и тяжелым полковым гаубицам и три тонны кумулятивных снарядов к 75-мм танковым пушкам обр. 1940 г.;

— 46 кубометров керосина;

— 12,6 тонны хлеба (именно хлеба, а не муки);

— четыре тонны «шпор» на тапковые гусеницы;

— одна тонна радиооборудования;

— триста шестьдесят разборных укрытий;

— триста килограммов шоко-колы;

— 51 мешок почты;

— 11 500 пачек сигарет;

— санитарное имущество, приборы, осветительные приборы.

---

<sup>1</sup> NARA T-312 roll 1451 frame 0745, 0918.

В допесениях подчеркивалось, что необходимо организовать подачу выстрелов к 105-мм пушкам К18 и снарядов к 20-мм зенитным автоматам<sup>1</sup>. Требовалось также регулярно доставлять осветительные патроны. Это объяснялось тем, что без освещения переднего края русским часто удаются неожиданные почные атаки, связанные с большими потерями для немецкой стороны<sup>2</sup>.

А вот, что получили окруженные в «рекордный» день, 7 декабря<sup>3</sup>:

— 160 тонн различных боеприпасов (для противотанковой, полевой и зенитной артиллерии, а также для пехотных орудий);

— 72 кубометра горючего и два кубометра ангифриза;

— 50 тонн продовольствия, в основном хлеба;

— 5,4 тонны оборудования и приборов, а также почта, перевязочный материал и т.п.

Обратными рейсами вывезено 704 раненых. Поставки горючего были признаны вполне достаточными, так как больше 6-я армия принять не могла из-за отсутствия свободных емкостей.

19 декабря 1942 г. было получено<sup>4</sup>:

— 15,4 кубометра керосина;

— один «кубик» дизтоплива;

— 6,8 тонны ручных гранат, снарядов для зенитной артиллерии и 76,2-мм выстрелов для румынских пушек;

— 28,9 тонны свежего и 56,5 тонны консервированного хлеба;

— 57,3 тонны различного продовольствия, в том числе 10 тонн масла и 14 тонн колбасы;

---

<sup>1</sup> NARA T-312 roll 1450 frame 1171.

<sup>2</sup> NARA T-312 roll 1451 frame 0153.

<sup>3</sup> NARA T-312 roll 1450 frame 1201.

<sup>4</sup> NARA T-312 roll 1451 frame 0224.

- две тонны запчастей для танков;
- 2,1 тонны санитарных материалов;
- 3,2 тонны почты и кабеля.

Обратно было вывезено 632 раненых и 32 мешка почты.

Во второй декаде декабря ситуация со снабжением Сталинградского «котла» стала испытывать на себе влияние целого ряда негативных факторов. Сначала уменьшилось число He-111, привлекаемых для решения транспортных задач. Это было связано с необходимостью поддержки сухопутных войск, начавших осуществление операции «Винтергевиттер» («Зимняя гроза») по деблокированию «котла». Правда, по настоятельной просьбе штаба 6-й армии командующий 4-м ВФ генерал-полковник Рихтгофен все-таки отдал приказание вернуть часть «хейнкелей» на снабжение Сталинграда.

Однако события развивались совсем не так, как планировали в немецких штабах. 16 декабря самолеты 27-й эскадры «Бельке» пришлось направить на отражение наступления советских войск на Среднем Дону. *«Тактическая ситуация вынуждает использовать He-111 в первую очередь для решения ударных задач»*, — сообщал в адрес штаба 6-й армии генерал Фибиг<sup>1</sup>. Однако, несмотря на поддержку с воздуха, части 8-й итальянской армии не смогли удержать свои позиции и советские танки стали угрожать непосредственно авиабазам Тацинская и Морозовская. Морозовскую удалось удержать, в том числе и привлечением всех имевшихся в наличии сил авиации<sup>2</sup>. Но железная дорога, по которой шел поток грузов для Сталинграда, была перерезана частями советского 25-го танкового корпуса.

---

<sup>1</sup> NARA T-312 roll 1451 frame 0188.

<sup>2</sup> Впрочем, вследствие возникшей паники там были взорваны некоторые склады.

Хуже дела обстояли в Тацинской, где базировался костяк транспортной авиации — части, оснащенные «юнкерсами». На рассвете 24 декабря танки 24-го танкового корпуса генерал-майора В.М. Баданова ворвались на летное поле авиабазы. Взлетая под огнем, немецкие пилоты смогли спасти 106 Ju-52 и шестнадцать Ju-86. Однако около семидесяти машин различных марок погибло<sup>1</sup>. Особенно большие потери понесла 21-я транспортная группа, оснащенная Ju-86. Хотя 28 декабря советские тапкисты вынуждены были оставить авиабазу, ущерб был огромен. За двое суток в «котел» не доставили ни грамма грузов. Кроме уничтоженных самолетов погибло значительное число различной наземной техники (особо ценной в данной ситуации) и обслуживающего персонала.

Выборочный просмотр находящихся в Бундесархиве сводок показывает, что наземные подразделения люфтваффе только за 24 декабря потеряли в Тацинской 115 человек, большей частью убитыми и пропавшими без вести. Наибольшие потери в обслуживающем персонале понесли 21-я и 22-я транспортные группы. На охранников, зенитчиков и строителей пришлось максимальное число потерь — 79 человек<sup>2</sup>. В то же время отсутствие в списках потерь наземного персонала частей, оснащенных «Тетушками Ю», дает

---

<sup>1</sup> По документам Бундесархива, из них удалось идентифицировать около сорока машин, в том числе 16 Ju-86.

<sup>2</sup> В сводках зафиксированы: наземный персонал KGr.zbV21 и 22, два старших офицера и пятеро рядовых подразделений аэродромного обслуживания Kdo.Fl.H.Ber.4./XI и Fl.H.Kdr.(E.)64/XI; ремонтники и снабженцы из Feldwerftabt. (mot.) II./40, Lw.Betr. Zug (mot.)11, Fl. Geräteausgabestelle Eisb. 53/VI, Nachschubkompanie d. Lw 8/IV; солдаты службы ВНОС из 2./LnRgt (mot.)12, IV./LnRgt 4, бойцы подразделений охраны и артиллеристы-зенитчики 5./Ld.Schutz.Kompanie d. LF4, Res. Flakabt.125, Ici. Flakabt. 851, а также солдаты из санитарного батальона LwBauBtl. 7/XIII.

основание предполагать, что эти специалисты были все же в последний момент эвакуированы из-под удара советских танков<sup>1</sup>.

К сожалению, нужно признать, что недолгое пребывание танкистов генерала Баданова на авиабазе и постоянные бои со все увеличивающимися силами немцев не позволили, судя по некоторым данным, полностью разрушить инфраструктуру базы и уничтожить имевшиеся там запасы. Бадановцы уничтожили около двухсот кубометров горючего, предназначенного для «котла»<sup>2</sup>. Но из записи переговоров майора Куновски и майора Канштейна от 28 декабря 1942 г. следует, что ни взлетная полоса аэродрома, ни запасы бензина для самолетов не были уничтожены<sup>3</sup>.

Надо сказать, что причины, побудившие немцев использовать Тацинскую вплоть до момента появления там советских танков, до конца так и не ясны. Германские историки придерживаются версии, возлагающей вину за это на командование 4-го Воздушного флота. Якобы существовал приказ, обязывающий экипажи транспортной авиации совершать полеты даже под артиллерийским огнем.

Также не совсем ясны и планы советского командования. Был ли рейд на Тацинскую заранее спланированным или получился спонтанно? С одной стороны, в доступных авторам отечественных документах упоминаются требования о выходе танковых корпусов на линию Тацинская — Морозовская, что вроде бы должно свидетельствовать о стремлении ликвидировать базу снабжения сталинградской группировки немцев. С другой — там же указывается, что целью вы-

---

<sup>1</sup> Об этом же косвенно говорит тот факт, что в сводках числятся десять авиаспециалистов 700-й транспортной группы, погибшие в аварии на перелете Тацинская — Таганрог.

<sup>2</sup> NARA T-312 roll 1451 frame 0322.

<sup>3</sup> NARA T-312 roll 1451 frame 0913.

движения механизированных частей в данный район является окружение 8-й итальянской армии, а вовсе не разгром вражеских авиабаз. Поэтому вопрос о планах советского командования относительно баз снабжения Сталинградского «котла» при проведении операции на Среднем Дону пока остается открытым.

Вообще, в последние годы просматривается тенденция к уменьшению значимости рейда танковых корпусов (в первую очередь, конечно, корпуса генерала Баданова). Стоит, однако, напомнить критикам, так сказать, «новой волны», что результатом операции «Малый Сатурн», обусловленным в первую очередь именно стремительными действиями танковых соединений, стала потеря противником основных авиабаз, использовавшихся транспортной авиацией<sup>1</sup>. Тацинская так и не была вновь введена в строй, и полеты «юнкерсов» осуществлялись теперь в основном с аэродрома Сальск. Хотя Сальск оценивался немцами как достаточно хороший аэродром, но отсутствие там заранее размещенных грузов для «котла» не позволяло в первые дни использовать его на полную мощность. Иногда окруженным возили не то, что надо, а то, что было под рукой. 28 декабря майор Куновски возмущался поставкой в «котел» 12,5 тонн леденцов, отправленных из Сальска<sup>2</sup>. Ситуация усложнялось еще и тем, что новые аэродромы базирования Ju-52 находились на пределе полного радиуса действия этих машин. В связи с чем все «Тетушки Ю», имевшие повышенный расход горючего, были сняты со снабжения 6-й армии. Кроме того, опасаясь повторения «тацинского погрома», немецкое командование отда-

---

<sup>1</sup> То, что это произошло не сразу, а в течение небольшого отрезка времени (около десяти дней), принципиально ситуации не меняет.

<sup>2</sup> NARA T-312 roll 1451 frame 0905.

ло 2 января приказ о передислокации бомбардировочных эскадр, оснащенных «Хейнкелями-111», из Морозовской в Новочеркасск<sup>1</sup>.

Одновременно с переносом авиабаз подальше от линии фронта эвакуировались армейские склады. Еще с 1 января 1943 г. полковник Бадер начал подготовку к перемещению тыловых подразделений в районы западнее Северского Донца. 5 января 1943 г. армейской базой снабжения стал город Шахты, куда перебрался и штаб обер-квартирмейстера 6-й армии. До вечера 4 января только Морозовскую покинули 221 вагон различных грузов. Однако еще большее число запасов вывезти не успевали, и их пришлось уничтожить на месте. В это число попали 3000 тонн боеприпасов, 1500 тонн зерна и 540 тонн муки, 200 тонн мясных консервов и даже 12 тонн мармелада.

Но самым удручающим для немцев было то, что советское наступление в Донбассе продолжало развиваться, и никто уже не мог поручиться за безопасность с таким трудом созданной новой сети тыловых баз.

Серьезное ухудшение общей обстановки на фронте, крушение планов на деблокаду «котла» потребовали от германского командования немедленного реагирования. Теплившаяся до двадцатых чисел декабря 1942 г. надежда, что «воздушный мост» — временная мера до восстановления сухопутных коммуникаций, угасла вместе с последними раскатами «Зимней грозы». Теперь снабжение по воздуху окруженных войск должно было вестись в несравнимо больших объемах. Уже 27 декабря 1942 г. Гитлер сообщил командующему Группой армий «Дон», генерал-фельдмаршалу фон Манштейну, что «для транспортных целей» 4-му Воздушному флоту передается 220 самолетов

---

<sup>1</sup> NARA T-312 roll 1450 frame 0976.

Ju-52 и пятьдесят He-111<sup>1</sup>. Сто «юнкерсов» прибывали из Африки, остальные — из самого Рейха и с других участков фронта. Теперь «пятьдесят вторые» базировались в Сальске, а «хейнкели» — в Ворошиловграде и Новочеркасске.

Кроме Ju-52, этих «рабочих лошадок» немецкой ВТА, и He-111, в начале января в «воздушном мосту» были задействованы самолеты из состава так называемой «Grossraumverband zbV290». Эта часть под руководством майора Виллерса состояла из трех отрядов, на вооружении которых находились тяжелые «четырёхмоторники» Ju-90, Ju-290 и FW-200. В дополнение к ним 14 января в Запорожье прибыли десять He-177 из формируемой 50-й группы дальних бомбардировщиков (т.н. «Fernkampfgggruppe 50»), командиром которой был майор Шедс. Самолеты майора Виллерса базировались в Сталино, а He-177 — в Запорожье.

Кроме вышперечисленной «экзотики» к вылетам в Сталинград приступили также «Хейнкели-111» из состава бомбардировочных авиагрупп с опытными экипажами. Это были прибывшие 31 декабря и 10 января, после отдыха и пополнения, группы III./KG55 и III./KG53, а также III./KG4, снятая 10 января со снабжения Великих Лук по причине бесперспективности продолжения этой операции<sup>2</sup>.

На крайний случай было предусмотрено использование грузовых планеров DFS-230 и Go-242. Предполагалось, что это позволит за один полет дополнительно доставлять в котел от 1,8 до шести тонн грузов. Немецкие штабные инстанции со всей тщательностью готовились к использованию планеров, отслеживая прибытие «парусников» из Рейха на

---

<sup>1</sup> Еще две с небольшим транспортные авиагруппы поступали в распоряжение Авиационного командования «Дон».

<sup>2</sup> *Gunderlach K. Kampfgeschwader «General Wever» 4. Stuttgart, 1978. S. 219; Kiehl H. Kampfgeschwader «Legion Condor» 53. Stuttgart, 1983. S. 230.*

тыловые базы 4-го Воздушного флота. Вот выдержка из документа, датированного 21 января 1943 г.<sup>1</sup>:

*«I. Перевоска по воздуху:*

*I./LLG1 — 20 перелетели границу;*

*II./LLG1 — 19 перелетели границу;*

*III./LLG1 — 21 перелетели границу;*

*IV./LLG1 — 12 перелетели границу.*

*Всего перелетели границу 72 планера.*

*Планеры, еще не перелетевшие границы, задержаны Генерал-квартирмейстером (люфтваффе) и возвращены в места постоянной дислокации.*

*Вышеназванные 72 планера следуют к местам назначения. Самолеты буксировщики также следуют к местам назначения, за исключением "Хеншелей-126" из III./LLG1. Последние без планеров направляются в Ригу.*

*II. Перевоски по железной дороге.*

*Поезд с 30 DFS-230 прибывает в Полтаву 27 января.*

*Поезд с 30 DFS-230 прибывает в Дарницу 28 января.*

*Поезд с 15 Go-242 прибывает в Полтаву 27 января.*

*Поезд с 15 Go-242 прибывает в Славянск 27 января.*

*Поезд с 15 Go-242 прибывает в Полтаву 27 января.*

*Поезд с 15 Go-242 прибывает в Полтаву 27 января».*

Впрочем, до планеров дело так и не дошло. Хотя они потом и пригодились в операции по снабжению Кубанского плацдарма.

10 января 1943 г. началась операция «Кольцо» — наступление советских войск с целью окончательного уничтожения окруженной группировки. Сразу же в штаб-квартиру Группы армий «Дон» из Сталинграда понеслись требования немедленной доставки в «котел» горючего и боеприпасов. Ответом были 36 (тридцать шесть!) артиллерийских снаря-

<sup>1</sup> NARA T-321 roll 007 frame 074.

дов и 28 кубометров горючего, которые удалось доставить в ночь на 11-е число. Следующим днем армия Паулюса получила еще целых пять тысяч литров топлива, но ни одного грамма боеприпасов.

Поставки по воздуху не покрывали и малой толики резко возросших потребностей окруженной группировки. 17 января было в последний раз проведено так называемое «выравнивание» запасов между корпусами окруженной армии. Но, как выяснилось, делить было уже практически нечего. С 18 января вся техника в «котле» встала из-за отсутствия бензина, а фон Куновский радиовал: *«Солдаты голодают»*.

Впрочем, документы рисуют картину конечно не радужную, но уж и не совсем апокалипсическую. Видимо, несмотря на «выравнивание», ситуация со снабжением по различным соединениям отличалась. Вот выдержки из донесения старшего врача Шульце и подполковника фон Бассевитц (24-я танковая дивизия), вылетевших из «котла» в 21.00 18 января 1943 г.<sup>1</sup>:

*«До 14 января паек в танковой дивизии составлял 1500 калорий, в том числе хлеба 200 граммов, для частей на передовой — 300 граммов. С 15 января снабжение ухудшилось, так как сбрасываемых грузов стало не хватать, а лошадей или запасов конского мяса уже не было. До настоящего времени дивизия имеет кое-какие запасы. Дрова для приготовления горячей пищи имеются. В пехотных дивизиях положение с продовольствием уже довольно долго хуже. Случаев истощения единицы, так как наша дивизия хорошо снабжалась продовольствием и отличалась высоким уровнем дисциплины. Положение с продовольствием хуже в тех частях, где налицо признаки разложения, где происходило нерегулируемое присвоение продуктов, а теперь еще и рас-*

---

<sup>1</sup> NARA T-311 roll 271 frame 1189.

*хищение грузовых контейнеров. Смертей на почве истощения в чистом виде не наблюдается, но недостаточное питание провоцирует гибель от переохлаждения<sup>1</sup>. В ночь отлета температура была минус 35 градусов.*

*...Боевые потери в основном от массированных бомбардировок...*

*Санитарная служба в порядке. Перевязочный материал и медикаменты в достатке...*

*Пока функционировал аэродром Питомник, не было проблем с эвакуацией раненых. Сейчас эвакуация раненых практически невозможна, так как на маленькую площадку садятся только единичные самолеты, да и те под непрерывным артиллерийским огнем».*

С середины января операция по снабжению Сталинграда вступила в свою завершающую фазу. 14-го числа были потеряны аэродром Басаргино. В связи с тем что сил окруженных частей не хватало для удержания прежней линии фронта, было принято решение об их отводе на восток. При этом аэродром Питомник оставался советским войскам. 16 января наземные службы покинули «главную воздушную гавань» Сталинградского «котла» и переселились в Гумрак. Самолеты, находившиеся в Питомнике, перелетели туда же. Вот тут и выяснилось, что Гумрак совершенно не готов к приему авиации. Этот неприятный факт наглядно продемонстрировали пять разбившихся при посадке машин.

В течение дня в штабы 4-го ВФ и 8-го корпуса поступали противоречивые сообщения о состоянии взлетной полосы

---

<sup>1</sup> Справедливости ради, отметим, что существуют и другие данные. Так, по сведениям службы снабжения 6-й армии, уже к 3 января 1943 г. число случаев смерти от истощения составило 117. NARA T-312 roll 1451 frame 0985.

в Гумраке. Вот одна из радиogramм начальника оперативного отдела 4-го ВФ в Группу армий «Дон» от 17 января 1943 г.<sup>1</sup>:

*«17 января 1943 года между 10.00 и 10.20 один He-111 совершил посадку на аэродроме Гумрак.*

*По возвращении экипаж доложил следующее:*

*По обеим сторонам аэродрома наблюдаются отходящие в сторону Сталинграда немецкие войска. Кажется, это боевые части.*

*Замечено небольшое количество русских частей. Истребители в районе аэродрома Гумрак. Крупные соединения бомбардировщиков, но сброса бомб они не производят.*

*Возможность посадки только на узкую полосу. Ночной взлет — посадка невозможны. Диспетчерской и иных наземных служб нет. Информацию получить ни у кого невозможно. Доставленные грузы были тут же разобраны подоспевшими солдатами. Обратнo вывезли раненых и летный персонал, находившийся на аэродроме. Наши части производят впечатление недисциплинированных, солдат приходилось удерживать на расстоянии от самолета угрозой применения оружия». Это сообщение было передано в 15.30. А вот такую радиogramму послал Паулюс в 19.40 в адрес Группы армий, командования Воздушного флота и 8-го авиационного корпуса<sup>2</sup>:*

*«Аэродром Гумрак признан безусловно пригодным к ночной работе группой офицеров в составе капитана Пфайля, майора Кауфмана и майора Фройденшталя. Взлетно-посадочная полоса размером 1000 на 100 метров. Охрана аэродрома и наземные службы функционируют в полном*

<sup>1</sup> NARA T-311 roll 271 frame 0356.

<sup>2</sup> NARA T-311 roll 271 frame 0337.

*объеме. Размер аэродрома больше, чем Питомник. Светотехническое и приводное оборудование в наличии имеется.*

*Ускорьте решение вопроса, так как от снабжения зависит судьба армии.*

*Радиограмма направлена также в адрес командования Группы армий».*

Не желая рисковать, авиационные начальники отдали приказ сбрасывать грузы на парашютах. В результате и без этого незначительные объемы поставок еще более упали. Это взорвало и до того бывшие натянутыми отношения между командованием 4-го ВФ и Паулосом. Последний обвинил Рихтгофена в том, что для оценки обстановки он пользуется исключительно непроверенными слухами (хотя, в общем-то, Паулос был не совсем прав). Сам Паулос так оценил перспективу перехода на доставку грузов в «котел» только на парашютах: *«Если ваши самолеты не могут приземлиться, моя армия обречена. Прилет каждой транспортной машины спасает тысячу человек. Разбрасывание груза с воздуха бессмысленно. Мы не можем собрать канистры с горючим, люди чрезвычайно ослаблены. Они не ели четыре дня».*

Ситуация усугубилась еще и тем, что 16-го числа был оставлен Сальск и транспортные группы Ju-52 вынуждены были в очередной раз сменить свое место дислокации. Теперь они перелетели на аэродром Зверьево (севернее города Шахты), где поступили под командование полковника Морзика, год назад руководившего демянским «воздушным мостом». Однако на следующий день, 17 января, мощный удар советской авиации вывел из строя и эту новую площадку. При налете 12 машин было уничтожено и около 40 повреждено<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> NARA T-321 roll 007 frame 0022.

18 января немецкие аэродромы оказались погребены под мощным снегопадом. В этот день в «котле» сели всего две машины. Только 19-го числа, когда специально вылетавший в Гумрак командир третьей группы 27-й бомбардировочной эскадры майор Тиль доложил о возможности полетов туда опытных экипажей, аэродром принял одиннадцать He-111, один Ju-52 и даже один FW-200.

А вот каким увидел аэродром Гумрак офицер 76-й пехотной дивизии Й. Лозер, впоследствии написавший историю этого соединения. Он был ранен и доставлен на аэродром как раз 19 января. Вот цитата из его воспоминаний:

*«Здесь и произошло такое, чего я никогда не забуду.*

*Солнце уже село, была сильная дымка, шел снег — почти сумерки. Я видел, как в месиво из мокрого снега садилась первая машина, бомбардировщик He-111. В момент посадки самолет накрыла советская артиллерия и машина скапотировала. Целый день мы ожидали отправки. Погрузкой на самолеты руководил офицер зенитной артиллерии. Мы лежали в воронке на краю летного поля и хорошо видели происходящее. Садились “Хейнкели-111”, которым удавалось прорваться через завесу заградительного огня. Тотчас же из самолета начинали выбрасывать грузы, в основном продовольствие, иногда немного боеприпасов. На севшую машину буквально набрасывались пятьдесят — восемьдесят человек, тогда как реально могли улететь только десять — двенадцать. Военная жандармерия безуспешно пыталась отогнать толпу. Одиннадцать счастливиц втискивались в самолет, и люки захлопывались. Машины стартовали под огнем советской артиллерии сквозь толпу жаждущих спасения. Некоторые из них цеплялись даже за плоскости самолетов. Вслед улетающим машинам неслись проклятия. Оставшиеся, полностью отчаявшись, больше ходили на толпу за-*

*травленных волков, чем на людей*»<sup>1</sup>. Замстим, что описанное Лозером не очень отличается от допесения командира экипажа «Хейнкеля-111», процитированного выше. Но не очень похоже на бодрую радиограмму командования 6-й армии.

В этой кризисной ситуации Гитлер решил назначить ответственным за снабжение «котла» заместителя Геринга, генерал-фельдмаршала Мильха. Немецкие историки до сих пор высказывают самые различные версии относительно причин такого назначения. Возможно, это был лишь политический маневр, рассчитанный укрепить решимость Паулюса держаться до конца. Не исключено, хотя кажется маловероятным, что Гитлер надеялся на то, что Мильх способен переломить ситуацию и 6-я армия сможет продержаться до новой попытки её деблокады. Кстати, в нашей литературе редко упоминается тот факт, что 2-й танковый корпус СС, испортивший «праздник на нашей улице» в феврале—марте 1943 г. под Харьковом, пересбрасывался на Восточный фронт именно для участия в прорыве кольца окружения 6-й армии.

Мильха наделили большими полномочиями. Его приказы в части снабжения Сталинграда были обязательны для штабов вермахта и люфтваффе всех уровней. Было даже принято не очень правильное с точки зрения принципов управления решение о двойном подчинении 4-го ВФ. В части боевого применения им по-прежнему командовал Рихтгофен, а по вопросам снабжения соединения флота подчинялись Мильху. Вполне естественно, что сам Рихтгофен резко (но безрезультатно) возражал против этого шага.

Прибывший в штаб 4-го ВФ в Таганроге Мильх сначала пытался увеличить количество самолето-вылетов в «котел»

---

<sup>1</sup> *Losser J. Bittere Pflicht. Osnabruck, 1986. S. 236.*

сугубо «административными» методами. Фельдмаршал даже пригрозил лично расстреливать нерадивых офицеров. Впрочем, кроме угроз Мильх добился направления из Рейха дополнительных контингентов обслуживающего персонала и новой авиационной техники<sup>1</sup>. С 27 января было организовано сопровождение транспортных машин истребителями. Из Сталинграда прилетел генерал Хубе, назначенный помощником Мильха по взаимодействию со штабами и частями сухопутных войск<sup>2</sup>. Но было уже поздно.

19 января соединения He-111 покинули Новочеркасск и перелетели в Сталино. Теперь Новочеркасск использовался только как аэродром подскока для дозаправки на пути в «котел». В последующие дни были оставлены (по также использовались как аэродромы подскока) Ворошиловград и Зверево. Самолеты с этих площадок были перебазированы в Константиновку и Таганрог.

Тем временем ситуация в «котле» стремительно ухудшалась. 22-го был потерян Гумрак. Аэродром Сталинградский, срочно подготовленный в качестве запасного, использовался только одни сутки. 23 января 1943 г. был потерян и он. В этот же день произошло ещё одно знаменательное, или, как теперь модно говорить, «знаковое» событие. В телефонном разговоре генерал-полковник Рихтгофен впервые обсуждал с командующим Группой армий «А» генерал-полковником Клейстом возможность переноса усилий транспортной авиации на кавказское направление. А уже 25-го числа генерал Фибиг получил указание всемерно ускорить эвакуацию войск с Кавказа, обеспечив ежесуточно вывоз не менее 2000 человек.

---

<sup>1</sup> Состав группировки военно-транспортной авиации к концу Сталинградской операции см. в Приложении 7.

<sup>2</sup> NARA T-311 roll 271 frame 243.

С потерей всех аэродромов в «котле» снабжение продолжалось исключительно парашютным способом. Однако, даже без учета потерь грузов из-за навигационных ошибок пилотов, нормальное обеспечение сражающихся войск было практически парализовано. Отсутствие горючего не позволяло организовать регулярную доставку боеприпасов и продовольствия на передовую.

В 20-х числах января появляются первые сообщения о начале разложения окруженных войск. Достаточно наглядно это проявилось в «самообеспечении» солдат за счет попавших к ним в руки грузовых контейнеров. Теперь о них уже не докладывали «по команде», а использовали только те, кому повезло их обнаружить.

Катастрофа неумолимо приближалась, и неудивительно, что в этой ситуации начались поиски виноватых. Командование 6-й армии однозначно возложило вину на люфтваффе. При этом если ранее к таким обвинениям в обязательном порядке добавлялись реверансы в сторону «героических пилотов», то сейчас разговор шел в ином ключе. Генерал Хубе прямо заявил Мильху, что экипажи транспортной авиации не используют всех возможностей, чтобы выполнить поставленную задачу. Январский эпизод с отказом летчиков садиться на аэродром Гумрак дает основания полагать, что доля истины в подобных обвинениях была.

Поскольку всем было ясно, что ни о какой деблокаде не может идти речи, немцы предприняли попытку организовать снабжение хотя бы тех частей, которые попытаются самостоятельно прорваться из кольца. Были определены пункты, в которых предполагалось организовать сброс грузов для прорывающихся групп, установлены сигналы опознавания. Фельдмаршал Мильх предложил доставить в «котел»

2000 пар лыж и морские аварийные радиостанции<sup>1</sup>. Но обмороженным и истощенным солдатам 6-й армии уже было не до «лыжных прогулок».

Вечером 2 февраля штаб Мильха получил сообщение, что вылетавшие в район «крепости Сталинград» экипажи не обнаружили признаков вооруженной борьбы. Тот час же всем частям и соединениям был передан уже упоминавшийся пароль «Орлог». Кроме всего прочего, это означало, что для люфтваффе наступило время считать потери. Так, штаб 7-й ближнеразведывательной группы потерял пропавшими без вести в Сталинградском «котле» 81 человека, 16-й — 58, 12-й — аж 128! Отдельные разведывательные отряды: 1.(Н) /10—24 человека, 4.(Н) /10—14, 3.(Н) /12—29, 6.(Н) /13—48, 3.(Н)/31—58, 2.(Н) /41—47, в том числе и одного летчика, 6.(Н) /41—96 и девять летчиков. Наземные службы 1-й группы 2-й эскадры пикировщиков потеряли без вести пропавшими 98 человек, 3-й группы истребительной эскадры «Udet» — 14. Причем это только потери в момент капитуляции<sup>2</sup>.

Утром следующего дня фельдмаршал Мильх вылетел для доклада в Ставку Гитлера, а его штаб был расформирован. Всего за семьдесят дней существования «воздушного моста» (с 25 ноября 1942 г. по 2 февраля 1943 г.) немецкой транспортной авиацией было перевезено 6591 тонн грузов, в том числе 1648 м<sup>3</sup> горючего, 1122 тонн боеприпасов, 2020 тонн продовольствия. Из «котла» вывезено 24 910 раненых и больных, а также 5150 различных специалистов, курьеров и проч.

---

<sup>1</sup> NARA T-321 roll 007 frame 0081.

<sup>2</sup> Подсчитано по BA-MA RL 2 III/1187.

## Перевозки грузов для 6-й армии по воздуху<sup>1</sup>

Дата	Прибыло самолетов				Прибыло грузов, т (гсм — в м³)				Вывезено раненых, чел.	Расх. б/п, т
	Ju	He	FW	Всего	Б/п	Гсм	Прод.	Др.		
20—22.11.42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	395
23—29.11.42	190	14	—	204	70	266	14	—	—	1065
30.11— 06.12.42	207	107	—	314	224	255	24	9	—	1131
07—13.12.42	217	314	—	531	440	260	62	3	8086	936
14—20.12.42	251	309	—	560	92,5	358	458	5	4357	670
21—23.12.42	122	109	—	231	102	138,5	165	5	1422	227
24.12.42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66
25.12.42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76
26.12.42— 01.01.43	353	258	—	611	46	262	628	10	4985	833
02.01.43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58
03—10.01.43	271	342	15	628	34,5	115	705	11	5177	841
11.01.43	47	28	—	75	4	35	91	—	460	293
12.01.43	9	21	5	35	11	16	35	2	10	216
13.01.43	31	62	1	94	148			—	—	141
14.01.43	49	23	—	72	30,5	56	32	1,5	—	84
15.01.43	35	24	2	61	31	25	48	2	—	—
16—19.01.43	1	34	1	36	206,3			—	—	—
20.01.43	1	30	—	31	0,5	14	17	—	130	—
21.01.43	13	21	—	34	—	19	25	—	—	—
22.01.43	11	21	—	32	—			—	—	—
23—28.01.43	—	—	—	369	338,6			—	—	—
29.01.43	51	57	—	108	4	1	99	1,5	—	—
30.01.— 03.02.43	—	—	—	400	424,9			—	—	—

### Примечания

1. Ju — Ju-52, Ju-86 и Ju-290; He — He-111; FW — FW-200; б/п — боеприпасы, гсм — горюче-смазочные материалы, прод. — продовольствие, пр. — прочие грузы.

2. Расход боеприпасов в большинстве случаев дан не полностью, только по тем частям и соединениям, для которых существуют отчетные данные.

3. Число раненых, указанное в графе за период с 7 по 13 декабря 1942 г., относится к периоду с 20 ноября по 13 декабря.

<sup>1</sup> Kehrigh M. Stalingrad. Analyse und Dokumentation einer Schlacht. Stuttgart, 1974. S. 670.

Итак, Сталинградское сражение завершилось, в Германии был объявлен трехдневный траур по погибшим «сталинградским героям», которые в это время медленно карабкались по обледенелым волжским скатам в русский плен. После войны оставшиеся в живых будут искать виновных в случившейся грандиозной катастрофе, а затем передадут эстафету поисков сыновьям и внукам. Именно этот неугасающий интерес — яркий пример значения Сталинградской битвы для судеб Второй мировой войны. Позволим и мы себе высказать собственную, не претендующую на универсальность, оценку ситуации со сталинградским «воздушным мостом».

Операцию германской военно-транспортной авиации по снабжению окруженной 6-й армии можно разделить на два этапа. Первый из них продолжался с момента окружения примерно до 22—24 декабря 1942 г. Назовем его «реализацией стратегии выживания». Задачей этого этапа являлось обеспечение потребностей войск в «котле» в той мере, в какой это позволяло им продержаться до подхода деблокирующей группировки. Полное восстановление боеспособности окруженных соединений планировалось путем экстренной проводки по пробитому к 6-й армии коридору транспортного конвоя с необходимыми грузами. Для этого немцы держали наготове колонну грузовиков, способных за один рейс перевезти 2500 тонн грузов.

Соответственно, снабжение продовольствием в этих условиях отходило на второй план. Наверное, это не было ошибкой до неудачи с «Зимней грозой», но сразу же стало таковой, как только план деблокады провалился.

Задачей второго этапа (после 22—24 декабря) было обеспечение боевых действий целой армии за счет снабжения её исключительно по воздуху. Как представляется, в создавшихся условиях эта попытка была изначально обречена на

провал. Мало того, в 1942 г. такая задача была непосильна для авиации любой из воюющих держав. Однако есть, одно маленькое «но». Смог бы «воздушный мост» обеспечить армии Паулюса «режим выживания»? Наверное, смог бы. По крайней мере до тех пор, пока в руках немцев находились аэродромы, позволявшие летать с них в «котел» Ju-52. Ведь худо-бедно, но до конца января транспортной авиации удавалось удерживать количество доставленных в Сталинград грузов на 100-тонной отметке.

Потери немецкой транспортной авиации были довольно велики, достигая в отдельные дни десятка машин, потерянных безвозвратно. Так, 7 и 8 декабря в Сталинград вылетели 190 и 126 машин соответственно. Из них было потеряно 11 и 12, причем большей частью от огня советской ПВО. И это только те, что зафиксированы в сводках, так сказать, «поименно». Разгром авиабазы в Тацинской или очень удачный налет на аэродром Зверьево резко снижали возможности немецкого «воздушного моста». Однако, согласно имеющимся архивным документам, немцам все-таки удавалось вплоть до капитуляции армии Паулюса не только поддерживать численность группировки своей транспортной авиации на приемлемом уровне, но и даже наращивать. Максимум своей грузоподъемности «воздушный мост» достиг как раз в конце января 1943 г.

### Потери военно-транспортной авиации люфтваффе при снабжении Сталинграда<sup>1</sup>

Тип самолета	Погибло	Пропало без вести	Тяжело повреждено	Всего
Ju-52	114	60	95	269
He-111	28	39	102	169
Ju-86	20	7	15	42

<sup>1</sup> Kehrige M. Stalingrad. Analyse und Dokumentation einer Schlacht. Stuttgart, 1974. S. 538.

Тип самолета	Погибло	Пропало без вести	Тяжело повреждено	Всего
FW-200	2	4	3	9
Ju-290	1	—	—	1
He-177	3	2	—	5
Итого:	168	112	215	495

Примечание. В таблице зафиксированы только потери, связанные с непосредственным выполнением боевого задания. К этому выводу позволяет прийти легко проверяемая статистика потерь He-177. В таблице указаны два пропавших без вести «Грифа» (16 января — зав. 5233 и 23 января — зав. 5252) и три погибших (17 января — зав. 5342, 20 января — зав. 5241 и 27 января — зав. 5263). Все они отмечены в немецких сводках как потерянные при выполнении боевого задания. Но был и шестой самолет (зав. 5180), разбившийся 29 января при небоевом вылете<sup>1</sup>. Поэтому можно предположить, что с учетом таких случаев общее число потерь будет несколько выше.

Потери как перевозимых в «котел» грузов, так и вывозимых из Сталинграда раненых и иных пассажиров, неизвестны. Имеются только отрывочные данные. Так, в истории 384-й пехотной дивизии, управление которой было вывезено за пределы кольца, сообщается, что два самолета со штабными офицерами пропали без вести<sup>2</sup>. Один из них «отыскался» в советских документах. 8 декабря 1942 г. в районе 5 километров северо-восточнее Верхне-Царицынского был сбит немецкий транспортный самолет. Среди его обломков были обнаружены тела 23 погибших офицеров штаба 384-й дивизии вместе с экипажем<sup>3</sup>. Другой случай несколько раз упоминается в документах генерал-квартирмейстера 6-й армии. Это потеря 28 ноября 1942 г. «Юнкерса-52» с двумя тоннами противоскользящих «шпор» для танковых гусениц<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> BA-MA RL 2 III/1186. S. 209.

<sup>2</sup> Lang K. Geschichte der 384. Infanterie-Division 1942—1944. o.O., 1965. S. 21.

<sup>3</sup> Сталинградская битва. Хроника. Факты. Люди. Книга 2. М., 2002. С. 161.

<sup>4</sup> NARA T-312 roll 1451 frame 0515.

Вполне естественно, что командование Красной армии не могло смотреть безучастно на создаваемый немцами «воздушный мост». Уроки Демянска не прошли даром, и под Сталинградом люфтваффе пришлось столкнуться с гораздо более жестким противодействием советской авиации и сил ПВО, чем в начале 1942 г.

Уже 26 ноября генерал-майор С.И. Руденко, командующий 16-й воздушной армией, отдал приказ 512-му истребительному авиационному полку действовать с аэродрома Котлубань исключительно по вражеской транспортной авиации. 30 ноября этому же вопросу был посвящен приказ командующего ВВС КА генерала-лейтенанта А.А. Новикова. Им предписывалось выделить истребительные и штурмовые полки для перехвата вражеских транспортных самолетов в воздухе и уничтожения их на аэродромах посадки.

Однако уже 4 декабря Новиков издал еще один приказ, который начинался словами: «Несмотря на то, что в районе окруженного врага наша авиация имеет полное господство в воздухе, все же транспортные самолеты противника прорываются и производят посадку на аэродромы, находящиеся в кольце окружения». Поэтому к блокаде «котла» с воздуха привлекаются также силы 8-й ВА генерал-майора Т.Т. Хрюкина.

Исходя из сложившейся обстановки, было установлено четыре зоны блокады. В первую входили немецкие аэродромы погрузки за линией фронта, которые должны были подвергаться систематическим ударам самолетов 16-й и 8-й (с конца декабря) ВА, а также частей АДД.

Впрочем, в ходе сражения были случаи использования бомбардировщиков-почтиков АДД «не по назначению». В этой связи показателен дневной полет на аэродром Питомник 15 января, когда 62-я дивизия дальней авиации потеряла пять самолетов Ли-2 с опытными экипажами.

В пределах второй зоны, между линией фронта и «котлом», борьбу с транспортной авиацией немцев должны были вести истребители, а также штурмовики, вполне способные самостоятельно расправиться с «Тетушкой Ю». В период максимального сосредоточения сил для воздушной блокады в этой зоне должны были работать полки шести истребительных (включая 102-ю иад ПВО) и двух штурмовых авиационных дивизий, без учета сводной группы 8-й ВА.

«Коридор» шириной от 16 до 30 километров от кольца окружения был выделен зенитной артиллерии Сталинградского корпусного района ПВО и сухопутных войск. К 20 декабря здесь располагалось 235 зенитных орудий среднего и малого калибра, а также 241 зенитный пулемет<sup>1</sup>. Не простреливался огнем зениток только один сектор, направленный на север. Наконец, четвертая зона охватывала непосредственно район окружения. Днем аэродромы в «котле» блокировали истребители обеих воздушных армий. Ночью действовала специальная ночная группа 102-й иад.

Кроме истребителей-ночников задача блокирования немецких аэродромов возлагалась на У-2 из 271-й и 272-й ибад. «Кукурузники» дежурили в воздухе в районе немецких посадочных площадок и начинали бомбить, как только на них включали огни ночного старта.

В свою очередь, зоны № 2 и № 4 были разделены на пять секторов. Два были закреплены за 16-й ВА и три — за 8-й. В секторах 8-й воздушной армии борьбу с транспортной авиацией противника должны были вести в дневное время 181-й и 239-й истребительные полки из 235-й иад. В сумерках и в облачную погоду эта задача ложилась на летчиков 3-го гвардейского иап и на штурмовики 206-й шад. Нанесе-

---

<sup>1</sup> По другим данным, количество зенитных орудий достигало 395 единиц.

ние ударов непосредственно по аэродромам возлагались на Ил-2 214-й шад. 10 декабря в бой был введен знаменитый «полк асов» ВВС Красной армии — 9-й гвардейский иап.

Должное внимание было уделено организации управления собранными силами. Вокруг «котла» были развернуты специальные пункты управления и наведения авиации. Только в 8-й воздушной армии таких наземных КП было 15. Благодаря их помощи, например, 11 декабря удалось навести на большую группу немецких транспортников истребители 3-го и 9-го гвардейских истребительных полков во главе с командиром 235-й дивизии полковником И.Д. Подгорным. В результате противник понес существенные потери.

Но все-таки прервать снабжение 6-й армии вермахта по воздуху так и не удалось. Причин тому, на наш взгляд, несколько.

Во-первых, борьба с транспортной авиацией за линией фронта велась, мягко говоря, не слишком активно. Просмотр опубликованных «Извлечений из оперативных сводок Генерального штаба Красной армии» дает очень интересные цифры. За период с 20 ноября 1942 г. по 3 февраля 1943 г. советская авиация бомбардировала аэродромы в районе «котла» (в основном Питомник) 35 раз. Число же налетов на авиабазы на другом конце «воздушного моста» было на порядок меньше. Тагинскую атаковали семь раз<sup>1</sup>, Морозовскую — девять, Сальск — три, Новочеркасск — один, Звереву — тоже один (правда, очень успешно). Более удаленные от линии фронта аэродромы, например, Запорожье, воздействию нашей авиации вообще не подвергались. То есть, если в отношении аэродромов выгрузки один из важ-

---

<sup>1</sup> В немецких документах отмечены налеты 8 и 9 декабря, когда в Тагинской были уничтожены боеприпасы и горючее, приготовленные к отправке, и разрушен пункт обогрева для раненых.

нейших принципов ведения блокады — непрерывность — в общем-то соблюдался, то в отношении не менее значимых, а возможно, и даже более важных аэродромов погрузки, — нет<sup>1</sup>.

Во-вторых, переход противника к ночным действиям требовал соответствующего изменения в группировке советских истребителей — то есть увеличения численности «ночников». Однако этого сделано не было. Борьбу с немецкими транспортниками ночью с начала и до конца «воздушного моста» продолжала вести только ночная авиагруппа из 102-й иад ПВО. Что она собой представляла, из доступных нам источников понять сложно. Можно, однако, предположить, что после ожесточенных боев оборонительного периода Сталинградской битвы в дивизии вряд ли осталось много летчиков с достаточно большим опытом ночных полетов. Так что большинству экипажей немецкой транспортной авиации во время «рабочей ночи» грозила только опасность попасть под бомбы поликарповских У-2 на аэродроме разгрузки.

Интересно, что один «Юнкерс-52» (PL+EM) из состава транспортной группы II./KGr zbV1 чуть было не стал жертвой ночного тарана «русс-фанер». В ночь с 1 на 2 февраля этот «юнкерс», выполняя задачу по сбрасыванию грузовых контейнеров, столкнулся на малой высоте с неопознанным советским самолетом. Судя по обстоятельствам столкновения, его непреднамеренно таранил У-2<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Прежде всего, имеется в виду сосредоточение на этих базах большого количества грузов, обслуживающего персонала, аэродромного оборудования и средств управления.

<sup>2</sup> Die II. Kampfgeschwader zur besondere Verwendung 1 1938—1943 umbenannt in II. Transportgeschwader1 / Kameradschaft ehemaliger Transportflieger. o.O, o.J. S. 172.

В-третьих, на действия советской авиации, как и на действия люфтваффе, значительное влияние оказывала обстановка на сухопутном фронте. Стройная система с разделением на зоны ответственности между 8-й и 16-й воздушными армиями просуществовала совсем недолго. Уже через несколько дней все силы 8-й ВА (и частично и 16-й) были брошены на отражение деблокирующего удара группировки Манштейна. После провала «Зимней грозы» 8-я воздушная армия перешла к действиям на ростовском направлении, поэтому силы, выделенные для блокады, существенно уменьшились. И хотя в 16-й ВА около 40 % самолето-вылетов совершалось на борьбу с транспортной авиацией, все-таки лишняя сотня истребителей (а в 8-й ВА было четыре истребительных дивизий) явно бы не помешала.

И, наконец, последнее. Включение зенитно-артиллерийских частей ПВО в состав общевойсковых армий вряд ли способствовало повышению эффективности борьбы с немецкой военно-транспортной авиацией. Армейские командиры в первую очередь думают о своих «земных» проблемах, а не о «небесных», и отчитываются, прежде всего, за поражения на земле, а не за победы в воздухе.

Вообще, как показал опыт боевых действий на советско-германском фронте, только с помощью одной лишь авиации и средств ПВО невозможно полностью прервать снабжение окруженной группировки по воздуху. Даже в условиях, сравнительно более худших, чем те, в которых осуществлялось снабжение сталинградского «котла» (например, в последние дни обороны Севастополя в июне 1942 г.) задача воздушной блокады не была решена полностью. Советские «дугласы» садились на аэродром Херсонеса до тех пор, пока части Приморской армии могли оказывать организованное сопротивление. Одним словом, практически во всех случаях воздушной блокады снабжение прекращалась только после капитуляции окруженных.



*Разбитый десантный планер Go242 на улице г. Холм*



*Сбитый немецкий самолет в районе Старой Руссы*



*Сбитый немецкий самолет, доставлявший окруженной 16-й армии боеприпасы и продовольствие*



*Обломки Ju52 WNr.5974 (P4+CH) из транспортного отряда «Авиационного Командования «Север» (Tr.St./FFu Nord), сбитого летчиком-североморцем старшим лейтенантом В.В. Кравченко*



*Санитарный Ju-52 (BJ+YD) на аэродроме Петсамо, весна 1943 г.*



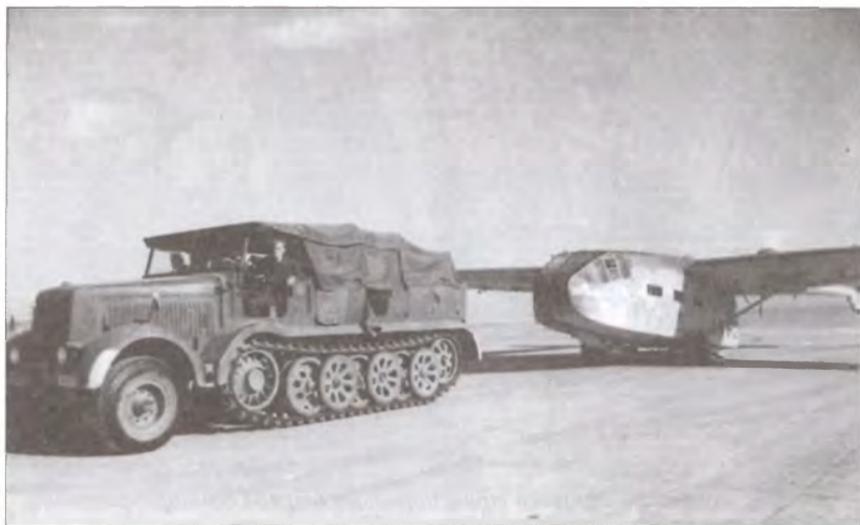
*Ju-52 из I./KGzbV172 принимавший участие в снабжении  
Демянского «котла», весна 1942 г.*



*Планер DFS230, врезавшийся в здание при попытке сесть на «кровавом лугу» в Будапеште 23 января 1945 г.*



*Транспортно-десантные планеры Go242 использовались для доставки грузов окруженным группировкам вермахта*



*Транспортно-десантный планер Go242 буксируется к месту старта*



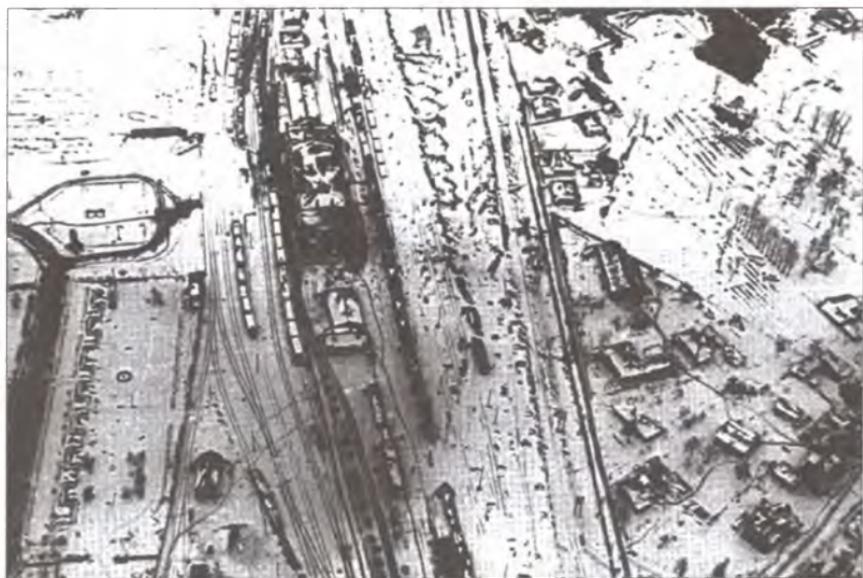
*Транспортно-десантный планер Go242 готовится выполнить очередное задание*



*Экипаж командира сводного транспортного отряда бомбардировочной эскадры KG55 обер-лейтенанта Гартунга после вынужденной посадки в Ковельском «котле» 30 марта 1944 г.*



*Бомбардировщики He-111 использовались на Восточном фронте как транспортные самолеты и буксировщики планеров*



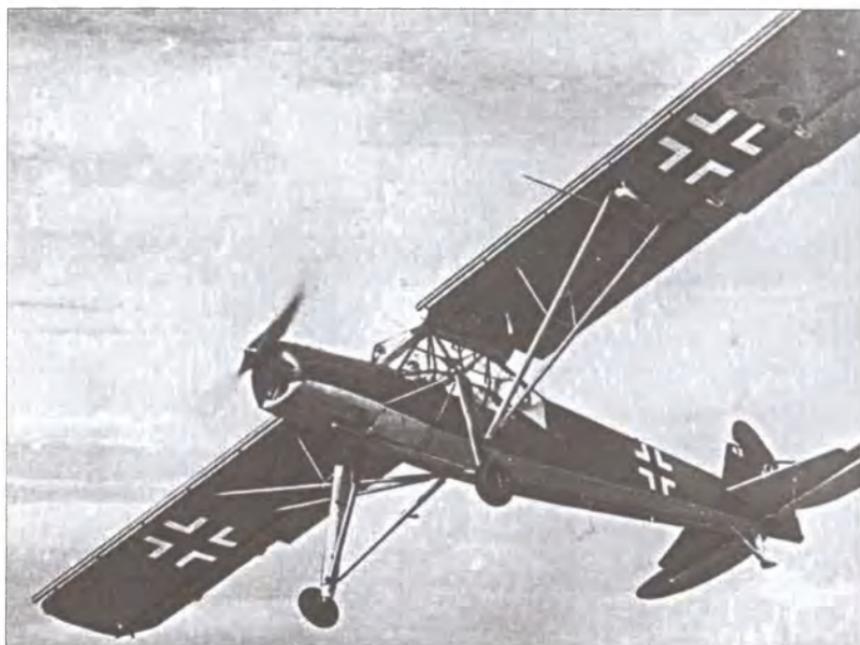
*Ковельский «котел», вид сверху. Железнодорожная станция — одна из точек сброса грузовых контейнеров, март 1944 г.*



*Основными грузами немецкой ВТА в последний военный год были боеприпасы и топливо, а обратными рейсами из многочисленных котлов и «крепостей» вывозили раненых*



*Финал. Советские бомбардировщики Пе-2 на бывшем немецком аэродроме возле обломков «Тетушки Ю», весна 1945 г.*



*Несмотря на способность «Шторьха» садиться на любом «пяточке», из-за плотного огня советских войск эти машины так и не смогли пробиться к окруженному гарнизону Великих Лук для эвакуации экипажей десантных планеров*



*Подготовка десантного планера Go242 к вылету в «крепость» Холм*



*Немецкие пехотинцы перед посадкой в десантный планер Go242,  
для вылета в «крепость» Холм*



*Разгрузка Ju52 на аэродроме Пески в Демянском «котле», январь 1942 г.*



*Fw200 «Кондор» приняли участие в наведении «воздушных мостов» в Сталинград и на Кубань*



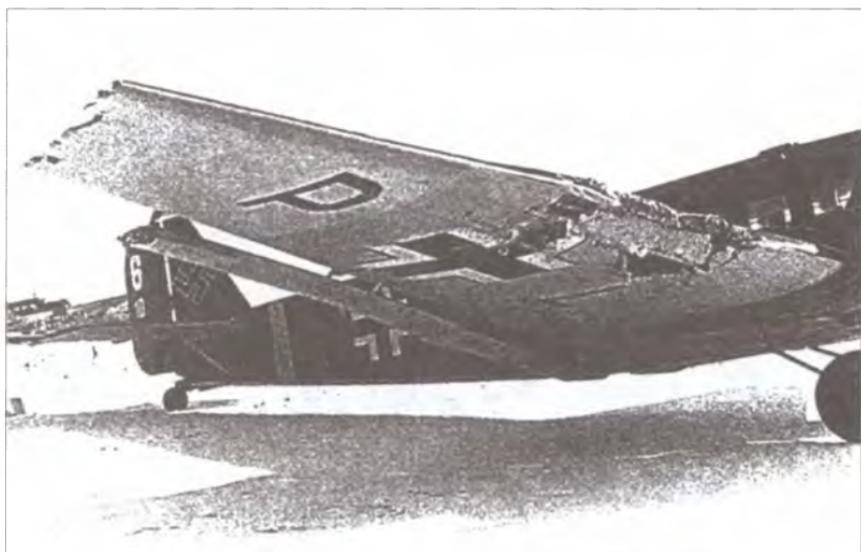
*Зимой 1941—1942 гг. Транспортные «Тетки Ю» сыграли важную роль в обеспечении боевой устойчивости частей вермахта на советско-германском фронте*



*Подготовка транспортного Ju52 к лету. Восточный фронт, зима 1943 г.*



*«Тетка Ю» летит над Россией. Операция «Барбаросса», сентябрь 1941 г.*



*Ju-52 «PL+EM» из II./KGrzbV1, столкнувшийся в воздухе с У-2 в ночь с 1 на 2 февраля 1943 г.*



*Жи-52 доставил военнослужащих вермахта из Николаева в Полтаву, весна 1942 г.*



*Поплавковые варианты Жи-52 участвовали в снабжении 17-й армии вермахта на Кубанском плацдарме. 1943 г.*



*Конец крымского «воздушного моста». Летное поле аэродрома Херсонес после окончания боев за Севастополь, май 1944 г.*

*Ист. коллекция Г.Ф. Петрова*



*Конец «воздушного моста». Разбитые Ju-52 в Сталинграде, январь 1943 г.*

*Ист. коллекция Г.Ф. Петрова*



*Захваченные Красной армией Ju-52 отправляются на переплавку. Крым, 1944 г. Ист. коллекция Г.Ф. Петрова*



*Выставка трофейного вооружения в парке им. Горького в Москве. 1945 г. Ист. коллекция Г.Ф. Петрова*

## Количество самолетов транспортной авиации использовавшихся для снабжения 6-й армии<sup>1</sup>

Дата	Самолетов	
	Всего на аэродромах	Боеготовых
24.11.42	90	42
29.11.42	124	107
06.12.42	262	139
13.12.42	281	134
20.12.42	271	126
23.12.42	287	105
24.12.42	187	97
25.12.42	187	97
27.12.42	168	51
01.01.43	243	49
02.01.43	229	58
10.01.43	277	99
17.01.43	316	61
24.01.43	377	82
31.01.43	393	135
01.02.43	408	106
02.02.43	396	122

Примечание. За 29.11.1942 число боеготовых машин указано без He-111.

## Интенсивность использования транспортной авиации для снабжения 6-й армии<sup>2</sup>

Дата	Вылетов		Потери			
	Всего	С выполнением задания	Боевые	Небоевые	Причины неизвестны	Всего
24—29.11.42	274	204	4	2	7	13
30.11.—06.12.42	464	355	8	1	4	13
07—13.12.42	730	562	23	7	20	50
14—20.12.42	708	567	4	7	9	20
21—23.12.42	345	290	3	5		8
24.12.42	0	0	Около 70			

<sup>1</sup> *Kehrig M. Stalingrad. Analyse und Dokumentation einer Schlacht.* Stuttgart, 1974. S. 633—637.

<sup>2</sup> ВА-МА RL 2 III/ 1184—1186; *Kehrig M. Op.cit.* S. 633—637.

Дата	Вылетов		Потери			
	Всего	С выполнением задания	Боевые	Небоевые	Причина неизвестна	Всего
25.12.42	9	9	—	—	—	—
26.12.42—01.01.43	662	503	4	22	8	34
02.01.43	0	0	—	—	2	2
03—10.01.43	901	667	5	24	12	41
11.01.43	134	95	—	7	—	7
12.01.43	64	51	—	—	—	—
13.01.43	92	69	—	1	1	2
14.01.43	94	74	1	3	—	4
15.01.43	83	56	1	1	2	4
16—19.01.43	288	212	18	14	8	40
20.01.43	92	57	1	3	4	8
21.01.43	142	108	1	2	—	3
22.01.43	101	69	1	2	1	4
23—28.01.43	509	369	1	13	6	20
29.01.43	125	111	—	1	—	1
30.01.—03.02.43	520	400	2	10	7	19

Примечание. Таблица составлена на основании документов VA-MA, RL 2 III/ 1184—1186 и *Kehrig M. Stalingrad. Analyse und Dokumentation einer Schlacht*. Stuttgart, 1974. S. 633—637.

1. В таблице указаны потери только от 60 % и выше.
2. В графе «Боевые потери» указаны потери, понесенные от воздействия противника и в том случае, когда конкретная причина гибели не указана.
3. В графе «Небоевые потери» указаны потери, не связанные с непосредственным воздействием противника. В их число включены самолеты, уничтоженные своими войсками при оставлении аэродромов.
4. В графе «Причина неизвестна» указаны потери по неизвестной причине, отнесенные к таковым в немецких отчетах.

Впрочем, при несколько ином развитии событий на южном фланге Восточного фронта немецкий «воздушный мост» в «котел» вполне мог «обрушиться» с другого конца. Сейчас стало модно строить теории по принципу «а что было бы, если бы...». Попробуем последовать этому разительному примеру. Предположим, например, что было принято решение не проводить операцию «Кольцо», а дожидаться, так сказать, естественного конца сталинградско-

го «лагеря вооруженных военнопленных». В свою очередь, февральское наступление частей Юго-Западного фронта завершилось бы выходом советских войск на линию Днестра. Тогда, вполне вероятно, радиуса действий основной массы немецких транспортников просто не хватило бы, чтобы долететь до Сталиграда, и все снабжение по воздуху свелось бы к эпизодическим прорывам «грифов» или «кондоров».

Впрочем, и без этих теоретических умозаключений не подлежит никакому сомнению, что судьба «воздушного моста» в любом случае распалась на земле. Немцы могли увеличивать численность группировки своей транспортной авиации. Но, если под нажимом наступавших советских войск аэродромы люфтваффе все время отодвигались на запад, такое наращивание числа боеспособных самолетов транспортной авиации едва ли компенсировало бы снижение количества доставленных грузов из-за увеличения дальности полета и, как следствие, уменьшения полезной нагрузки, принимаемой на борт. С другой стороны, как только были бы потеряны аэродромы в «котле», это еще бы снизило число грузов, дошедших до окруженных частей, поскольку значительная часть грузовых парашютов обычно попадает в руки противника.

Подытожим вышесказанное. «Воздушный мост» наведенный люфтваффе, в принципе не мог поддерживать боеспособность 6-й армии вермахта на уровне, обеспечивающем ведение активных боевых действий. То есть после провала деблокирующего удара армия Паулюса была обречена. В то же время снабжение по воздуху могло на какое-то время обеспечить существование немецких войск в режиме выживания. Правда, как долго это могло продолжаться, определялось бы уже не в германских, а в советских штабах. Что, собственно, в реальности и произошло.

Хотя снабжение по воздуху окруженных войск было серьезно затруднено противодействием советской ПВО и действиями ударной авиации по немецким аэродромам, в целом эти потери не превышали возможностей люфтваффе по восстановлению боеспособности частей транспортной авиации. Однако постоянная угроза со стороны наступавших частей Красной армии не только приводила к существенным прямым и косвенным потерям люфтваффе, но и могла (при более успешном для советских войск развитии событий) просто лишить германскую авиацию аэродромов, обеспечивающих саму возможность снабжения Сталинградского «котла».

## **В ТЕНИ ГРАНДИОЗНОЙ БИТВЫ**

События, о которой мы собираемся рассказать в этой главе, не относятся к числу тех, о которых знает любой, даже не особо искушенный в перипетиях Великой Отечественной войны, читатель. Причин тому несколько. Вероятно, главная из них — это то, что Великолукская наступательная операция совпала по времени со Сталинградской битвой, но масштабы этих двух сражений были несопоставимы. Сталинград стал одним из поворотных пунктов Второй мировой войны, а Великие Луки — лишь одним из многих сотен городов, освобожденных Красной армией от немецких захватчиков.

Сейчас слово «Сталинград» известно всему миру, а о жестокой битве за старинный русский город напоминает только скромный обелиск с вечным огнем на берегу реки Ловать. Поэтому мы решили не ограничиваться только деятельностью немецкой военно-транспортной авиации в этом сражении, а рассказать о собственно операции в районе Великих Лук несколько подробнее.

Итак, зимняя кампания 1941—1942 гг. на Востоке оставила после завершения активных боев самую причудливую линию фронта, которая на карте больше напоминала не работу штабных офицеров, а детские каракули. Если на Московском направлении вермахт удерживал позиции в сотне километров от окраин советской столицы, то иная картина наблюдалась на стыке немецких Групп армий «Север» и «Центр». Здесь советские войска 3-й и 4-й Ударных армий продвинулись практически до границ Белоруссии, а 249-я дивизия полковника Г.Ф. Тарасова в январе чуть было не ворвалась в Витебск.

К весне фронт стабилизировался на линии Холм — Великие Луки — Велиж — Демидов. Однако было ясно, что результаты зимней кампании, когда почти любая войсковая группировка одной стороны нависала над тылами противника и одновременно вынуждена была оглядываться на свои фланги, в равной мере не удовлетворяют обе стороны. Разного рода причины отложили «пересмотр итогов» до осени 1942 г. А потом началось...

25 октября 1942 г. фельдмаршал Манштейн был вызван в Растенбург, в Ставку Гитлера. Фельдмаршал находился в зените своей славы. Не прошло и месяца, когда войска под его командованием сорвали очередную попытку советских войск деблокировать Ленинград. Теперь 11-й армии Манштейна предстояло сорвать очередное наступление советских войск. Армия должна была, оставаясь в непосредственном подчинении Ставки, занять участок между Группами армий «Центр» и «Север». Оттуда войска Манштейна собирались нанести контрудар во фланг русским, если те перейдут в наступление на центральном участке фронта. Удар должен был привести к взятию города Торопец и тем самым лишить советские войска единственной линии снабжения.

Операция получила кодовое наименование «Таубеншлаг» (интересно, что это грозное на слух слово в переводе

с немецкого означает всего лишь голубятню). Для её проведения из полосы Группы армий «Север» перебрасывались четыре дивизии, не считая частей усиления. К 20 ноября переброска этих соединений, за исключением 20-й моторизованной дивизии, в основном была завершена. Особо следует отметить, что немецкое командование не ожидало непосредственно на Великолукском направлении каких-либо активных действий советских войск. Редкий случай, но в послевоенных исследованиях и мемуарах немецкие авторы признают промах своей разведки.

В это же самое время, не смотря на успокаивающие разведсводки абвера, по другую сторону линии фронта кипела работа. Красная армия готовилась наступать почти на всем протяжении центрального участка фронта. Сокрушительный удар огромной силы должен был уничтожить немецкие войска на Ржевском выступе. А западнее он дополнялся бы частной операцией 3-й ударной армии Калининского фронта (командующий — генерал-майор К.Н. Галицкий) на Великолукском направлении.

Целью операции являлось овладение районом, ограниченным треугольником железных дорог Великие Луки — Новосокольники — Невель, который обеспечивал свободу маневра всему северному крылу германского Восточного фронта. Кроме того, советские войска в случае успеха выходили на подступы к Прибалтике.

Однако к осени 1942 г. войска 3-й ударной состояли всего из шести дивизий и трех бригад, удерживавших 150-километровый участок фронта. Из них непосредственно в районе Великих Лук располагались две стрелковые дивизии, стрелковая и танковая бригады и два отдельных артиллерийских полка. Естественно, что с такими силами ни о каком наступлении не могло быть речи, поэтому, начиная с 10 ноября, 3-я УА получила солидное подкрепле-

ние, включавшее 5-й гвардейский стрелковый корпус (пять стрелковых дивизий), 2-й механизированный корпус (три механизированных и две танковых бригады), пять отдельных танковых полков, семь артиллерийских полков, девять полков гвардейских минометов. Начало операции было намечено на 24 ноября.

Развертывание этих сил немцы «прохлопали», отчасти и потому, что неслетная погода скрыла перемещения войск от воздушной разведки люфтваффе. Справедливости ради стоит сказать, что и в советских штабах не обладали полной информацией о немецкой обороне, причем не только в оперативной глубине, но и на переднем крае. Причиной была все та же неслетная погода, и то, что немногочисленная войсковая разведка армии не смогла в сжатые сроки добыть всю необходимую информацию. Привлечь же разведывательные подразделения прибывающих соединений не рискнули, дабы преждевременно не раскрыть противнику факт подготовки к наступлению.

Но пока обе стороны заканчивали последние приготовления к решительным действиям, обстановка на фронтах резко изменилась. 19 ноября началась Сталинградская битва, а уже на следующий день штаб 11-й армии Манштейна получил приказ о переброске на юг, в полосу Группы армий «Б». Вместе со штабом началась переброска корпусных управлений и 3-й горнострелковой дивизии. Командование участком принял на себя штаб 59-го армейского корпуса (командир — генерал инфантерии Шеваллери).

С лобой точки зрения, к началу боев немецкие войска под Великими Луками оказались в самом невыгодном положении. Судите сами. Во-первых, всякая смена командования как следствие вызывает известную неразбериху в управлении. Положение усугублялось еще и тем, что командир и начальник штаба немецкой 83-й пехотной дивизии,

непосредственно оборонявшей Великие Луки, пакангуле были сняты за утерю секретного приказа, который предположительно попал к противнику<sup>1</sup>.

Во-вторых, целый ряд частей и соединений немцев находился в стадии переброски. Например, 3-я горнострелковая дивизия 24 ноября грузилась в эшелоны для отправки на юг, а части 20-й моторизованной дивизии, наоборот, только прибывали в назначенные им районы<sup>2</sup>.

В-третьих, как уже отмечено выше, немцы находились в полном неведении относительно замыслов командования Красной армии.

В этих условиях во второй половине дня 24 ноября передовые полки четырех дивизий 3-й ударной армии, действовавших на главном направлении, начали разведку боем. С рассветом 25 ноября в наступление двинулись основные силы армии. В тяжелых боях им удалось прорвать оборону противника севернее и южнее Великих Лук. К 28 ноября большая часть 83-й дивизии оказалась в окружении. В самом городе был блокирован 277-й пехотный полк. Его командир, подполковник фон Засс, был назначен комендантом «крепости». Её гарнизон по численности был значительно больше полка, за счет ряда отдельных частей, и составлял около семи тысяч человек.

Южнее Великих Лук была окружена т.н. ширипинская группировка, которая в немецких источниках именовалась «группой Майер». Она состояла из усиленного 257-го полка, командиром которого и был подполковник Майер<sup>3</sup>. Не-

---

<sup>1</sup> *Tiemann R.* Geschichte der 83. Infanterie-Division 1939—1945. Bad Nauheim, 1960. S. 138.

<sup>2</sup> *Asmus D.* Die 20. Inf Div. (mot.), später 20. Pz.Gren.Div. Chronik + Geschichte. Teil 5: 1941—1942 Der Ostfeldzug Teil 2. Lauenburg, 2001. S. 85.

<sup>3</sup> *Tiemann R.* Op. cit. S. 139.

значительными силами советские войска вышли к Новосколькольникам и смогли даже перерезать железные дороги южнее и севернее этого железнодорожного узла. Сами Новосколькольники оборонялись сводными частями, основу которых составили тыловые подразделения 3-й горнострелковой дивизии. Казалось, еще немного, и цель операции будет достигнута. К сожалению, этого не произошло.

Затяжные бои при прорыве обороны противника позволили немцам, оправившимся от первого шока, не только перебросить на направление главного удара подкрепления, но и приступить к активным действиям на флангах прорыва. Контрмеры немецкого командования не позволили бросить достаточно сил на запад, к Новосколькольникам. Свою роль сыграло и то, что фактически все силы армии были выстроены в один эшелон и быстро оказались втянутыми в бои. Нелучшим образом командование 3-й ударной армии распорядилось и своим резервом — 2-м мехкорпусом. Это мощное механизированное соединение вводилось в бой по бригадно, «мелкими порциями», и не сыграло заметной роли в развернувшемся сражении<sup>1</sup>.

Не сумев репить поставленные задачи в первые дни операции, советские войска вынуждены было отражать настойчивые контратаки немцев, стремившихся деблокировать гарнизон Великих Лук. Командование Группы армий «Центр» вплоть до конца сражения наращивало силы в этом районе. К середине января там были сосредоточены полностью 83-я, 205-я, 291-я и 331-я пехотные, 8-я танковая, 20-я моторизованная дивизии, примерно половина 3-й

---

<sup>1</sup> Приводимый в отечественной литературе аргумент против ввода механизированного корпуса, новое, не сколоченное соединение, не способное к самостоятельным действиям в оперативной глубине, кажется нам оправданием, сделанным уже «постфактум».

горнострелковой и батальон 11-й танковой дивизий, а также 1-я пехотная бригада СС<sup>1</sup>, плюс ещё несколько отдельных частей и подразделений. Кроме того, на спокойные участки фронта выдвигался 2-й авиаполевой корпус в составе трех дивизий. Отметим, что все названные силы были брошены на далеко не самый важный участок Восточного фронта.

Возникает законный вопрос: зачем немцы с таким ожесточением стремились прорваться к Великим Лукам? Ведь уже в начале декабря стало ясно, что рывок к Новосокольникам частям 3-й ударной не удался и вряд ли удастся. Почему гарнизон «крепости» не решился покинуть разрушенный город и прорваться к своим еще в начале декабря? Ведь, по большому счету, удержание Великих Лук никаких существенных преимуществ вермахту не давало. Железнодорожный узел все равно с прошлой зимы находился под обстрелом советской артиллерии и не использовался.

Видимо, здесь сыграл роль психологический фактор. Великие Луки, Холм, Демянский плацдарм, Велиж, Грузинский парк и Кириши на Волхове были уже не просто точками на географической карте, а символами «несокрушимой стойкости немецкого солдата» и «непобедимости германского оружия», родившимися первой военной зимой. Утрата хотя бы одного из этих символов означала потерю уверенности в устойчивости других. А немцы в не меньшей мере, чем их противники, умели использовать (и создавать) мифы и знали их практическую ценность. Как бы то ни было, но 29 ноября 1942 г. Гитлер отдал приказ № 65 о запрещении отхода на запад от занимаемых позиций. Его текст гласил: *«Боевые действия в районе Великих Лук следует вести таким образом, чтобы восстановить связь между разрозненными боевыми группами. Отход на запад*

---

<sup>1</sup> *Asmus D. Op. cit. S. 157.*

не предусматривается»<sup>1</sup>. Именно этот приказ фактически и решил судьбу окруженных, став для большинства из них смертным приговором.

Перенесемся теперь с земли в хмурое зимнее небо над полем развернувшегося сражения. Сосредоточив мощный ударный кулак на земле, Ставка не забыла и о воздушном обеспечении запланированных операций. Наступление 3-й ударной армии с воздуха должны были поддержать самолеты 3-й воздушной армии Калининского фронта (командующий — генерал-майор авиации М.М. Громов).

Если к середине сентября 1942 г. 3-я ВА имела в своем составе 285-ю бомбардировочную (два полка), 212-ю (четыре полка) и 264-ю (три полка) штурмовые, 256-ю и 263-ю истребительные (по два полка) авиационные дивизии, а также отдельные 6-й гвардейский штурмовой, 11-й разведывательный, 5-й смешанный учебно-тренировочный авиационные полки и 399-й авиационный полк связи, то к началу наступления армия была значительно усилена. 3-й ВА были приданы целых пять авиационных корпусов резерва Верховного главнокомандования: 1-й бомбардировочный (генерал-майор авиации В.А. Судец), 1-й штурмовой (генерал-майор авиации В.Г. Рязанов), 2-й штурмовой (полковник В.В. Степичев), 1-й истребительный (генерал-майор авиации Е.М. Белецкий), 2-й истребительный (генерал-майор авиации А.С. Благовещенский)<sup>2</sup>.

Всего к концу ноября 1942 г. 1-й и 3-й ВА Калининского фронта насчитывали в своем составе 575 истребителей, 617 штурмовиков и 360 бомбардировщиков. На части и со-

<sup>1</sup> Conze W. Die Geschichte der 291. Infanterie-Division 1940—1945. Bad Nauheim, 1953. S. 47.

<sup>2</sup> Анищенко П.С., Шуринов В.Е. Третья воздушная. М., 1984. С. 52, 55—56.

единения обеих воздушных армий возлагалась основная задача — активными последовательными и массированными ударами штурмовиков и бомбардировщиков под прикрытием истребителей днем и ночью изматывать противника, уничтожать его живую силу и технику, содействовать наступающим войскам в прорыве обороны противника, а в дальнейшем — в разгроме и уничтожении его группировок. Кроме того, авиация должна была уничтожать самолеты противника на аэродромах, прикрывать свои войска на поле боя, разрушать железнодорожные узлы и перегоны для срыва подвоза противником резервов, вести разведку<sup>1</sup>.

Наступление сухопутных частей непосредственно на великолукском направлении обеспечивали штурмовики 1-го шак под прикрытием истребителей 1-го иак (в составе 210-й и 274-й иад). Кроме того, частично были задействованы и самолеты 2-го иак (12-й иап). Эта группировка постоянно наращивалась. В середине декабря, когда операция в Ржевском выступе закончилась неудачей, под Великими Луками были сосредоточены одна бомбардировочная, две штурмовые и две истребительные дивизии. Всего же при освобождении Великих Лук летчики 3-й воздушной армии совершили 1938 самолето-вылетов и сбросили 526 тонн авиабомб<sup>2</sup>.

Командование люфтваффе также довольно быстро перебросило к месту разгоревшихся ожесточенных боев ряд авиационных частей и соединений. С немецкой стороны в сражении были задействованы части *Lufwaffenkommando Ost*, которые объединил под своим руководством штаб 53-й бомбардировочной эскадры (командир — полковник Э. Вильке).

---

<sup>1</sup> Анищенков П.С., Шуринов В.Е. Указ. соч. С. 56.

<sup>2</sup> Там же. С. 81, 82.

Эта оперативная группа получила название Gefechtsverband Welikije Luki. В разное время в нее входили: I. и III./KG53 (с 25 ноября), III./StG1 (с 16 декабря), 9./StG77 (с 8 января 1943 года), I. и частично III./JG51 (с 4 января), II./JG54 (с 6 января), 2. Stoerkampfstaffel (со 2 января). Временно этой группе были подчинены II. и III./KG4, а также планерно-десантнос подразделение Verb.Kdo.(S) V. В начале 1943 г. самолеты KG4 пересбросили из Олсуфьево в Оршу «готы» из состава 5./LLG2. Хотя Великие Луки находились в полосе Группы армий «Центр» и, соответственно, Lufwaffenkommando Ost, к снабжению города было также привлечено Verb.Kdo.(S) 1 из состава 1-го воздушного флота (три планера)<sup>1</sup>.

Эти части в период с 25 ноября 1942 г. по 19 января 1943 г. выполнили 4124 самолето-вылета. В том числе для решения боевых задач 298 вылетов совершили разведчики, 1393 — двухмоторные, 403 — пикирующие и 46 — легкие ночные бомбардировщики, а также 1554 — истребители<sup>2</sup>.

Нетрудно заметить, что немецкое командование, располагая численно меньшим силами, использовало их с куда большим напряжением. Вообще умение выжать из наличных сил и средств максимум возможного было характерно для ВВС Германии на протяжении всей войны. Однако развернуть надежный «зонтик» над своими частями люфтваффе под Великими Луками не удалось. На протяжении всей операции ударные самолеты 3-й ВА оказывали значительное воздействие на немецкие войска. А 16 января, «под занавес» сражения, при палете советской авиации получил

---

<sup>1</sup> Kiehl H. Kampfgeschwader «Legion Condor» 53. Stuttgart, 1983. S. 222.

<sup>2</sup> Ibid. S. 224.

ранние сам командир 59-го армейского корпуса — генерал Шеваллери<sup>1</sup>.

Но не будем забегать вперед. Пока же, в конце ноября, перед немецким командованием встала настоятельная необходимость срочно навести «воздушный мост» к окруженным. Первые такие полеты немецкая авиация выполнила в интересах «группы Майер». Немцы по мере сил пытались поддержать ее боеспособность. Кроме стандартного набора из боеприпасов, продовольствия и других грузов, 30 ноября над территорией ширипинской группировки был сброшен с парашютом врач-хирург. Это было связано с большими потерями среди медицинского персонала, вынужденного ухаживать за ранеными практически в чистом поле.

Снабжение гарнизона Великих Лук с самого начала было возложено на бомбардировщики типа «Хейнкель-111» из 53-й бомбардировочной эскадры «Легион Кондор»<sup>2</sup>. Две группы этого соединения (I и III) действовали как с аэродрома Коровье Село, расположенного в зоне ответственности 1-го воздушного флота, так и с аэродромов Авиационного командования Ост. Кроме того, в качестве передовой посадочной площадки использовалось Большое Ивановское озеро. Озеро находилось всего в 11 километрах юго-западнее Великих Лук, а его замерзшая поверхность идеально подходила для взлета и посадки He-111. Там же размещался и командный пункт 53-й эскадры.

Использование боевых машин для снабжения было вынужденной мерой. В отличие от Демянска или Сталинграда незначительные размеры занимаемой германскими частями территории делали посадку тихоходных и слабо во-

---

<sup>1</sup> *Asmus D.* Op. cit. S. 182.

<sup>2</sup> *Kiehl H.* Op. cit. S. 216.

оруженных «Тетушек Ю» практически гарантированным самоубийством. Это со всей наглядностью подтвердил единственный вылет Ju-52 в «крепость», закончившийся потерей самолета. Предполагалось, что He-111 смогут сами подавить наземные средства ПВО огнем своего бортового оружия. Однако потери «хейнкелей» при транспортных вылетах все равно были весьма высоки. Например, с 4 по 30 декабря бомбардировщики совершили 194 вылета с грузами для окруженных. При этом на свои аэродромы не вернулось восемь машин. Кроме того, в каждом восьми из десяти вылетов He-111 получали более или менее серьезные повреждения. Тем не менее практика использовать бомбардировщики в качестве транспортных машин, начало которой было положено при снабжении гарнизона «крепости» Холм, стала в дальнейшем при снабжении «котлов» постоянной.

К транспортным перевозкам в интересах окруженного гарнизона были привлечены также части 4-й бомбардировочной эскадры «Генерал Вефер». Первой к полетам в район Великих Лук приступила III группа. Эта часть до 3 декабря находилась в Тунисе, где выполняла аналогичные задания. Затем она была в срочном порядке переброшена в Смоленск, откуда и начала действовать 10 декабря. Характерно, что все немецкие источники отмечают сильное противодействие советских средств ПВО и большие потери, понесенные группой. Уже на второй день полетов в Великие Луки два «хейнкеля» были сбиты советской зенитной артиллерией. Еще одна машина была так сильно повреждена над целью, что с трудом дотянула до своего аэродрома. Самолет практически не управлялся, и экипаж счел за лучшее выпрыгнуть с парашютами, чем разбиться при посадке.

С 25 декабря к III группе присоединилась и вторая группа той же эскадры<sup>1</sup>. В первых вылетах для снабжения «крепости» принимали участие и самолеты-буксировщики He-111 из состава 1./Verb.Kdo. (S) V, правда, пока их использовали только для выброски контейнеров с грузами.

В целом же положение гарнизона Великих Лук поначалу не вызывало особого опасения у немецкого командования. По состоянию на 28 ноября учтенные запасы продовольствия позволяли окруженным продержаться минимум 14 дней. С боеприпасами, особенно для крупнокалиберной артиллерии и противотанковых орудий, ситуация была сложнее (имелось только около двенадцати тысяч выстрелов всех калибров)<sup>2</sup>, но и их расход был невелик, поскольку на первом этапе операции советские войска ограничились только плотной блокадой города. Конечно, гарнизон расходовал запасы, нес потери в людях и вооружении, но тем не менее ситуация со снабжением ещё не подходила к критической черте.

Однако долго терпеть в своем тылу окруженных немцев не входило в планы советского командования. На 12 декабря был назначен решительный штурм Великих Лук силами трех стрелковых дивизий (257-й, 357-й и 7-й Эстонской<sup>3</sup>). Из-за сильного тумана начало наступления было перенесено на сутки и войска пошли в атаку только в середине дня 13 декабря. Плохая погода исключила применение авиации с обеих сторон, поэтому вся тяжесть огневой поддержки обороняющихся легла на артиллерию, что вызвало резкий рост расхода снарядов. За первый день боев наличный запас

---

<sup>1</sup> *Gunderlach K. Kampfgeschwader «General Wever» 4. Stuttgart, 1978. S. 218.*

<sup>2</sup> *Tiemann R. Op. cit. S. 150.*

<sup>3</sup> С 9 декабря 8-й Эстонский стрелковый корпус (две стрелковые дивизии) был введен в состав 3-й ударной армии.

босприпасов для гаубичной артиллерии и реактивных минометов в «крепости» снизился вдвое. Несмотря на упорство осажденных, в обороне Великих Лук наступил кризис. К тому же погода влияла не только на действия ударной авиации. С 8 по 15 декабря гарнизон не получил ни грамма грузов.

Тем не менее фон Засс отклонил переданное ему 15 декабря через парламентариев предложение советского командования во избежание лишнего кровопролития капитулировать<sup>1</sup>. Бои за Великие Луки продолжались.

С улучшением погоды 16 декабря над городом появились Пе-2 из 263-й бад 1-го бак и «хейнкели» из Gefechtsverband Welikije Luki. Если «пешки» вывалили на головы немцев в общей сложности 42 фугасных бомбы ФАБ-250, 24 бомбы ФАБ-100, 19 зажигательных бомб ЗАБ-50 и 1400 экземпляров листовок, то 14 Не-111 сбросили осажденным 10,4 тонны босприпасов, немного продовольствия, перевязочный материал и сигареты. Однако незначительные размеры кольца окружения вели к большим потерям сбрасываемых грузов. Кроме того, интенсивный огонь с земли из всех видов оружия перебивал стропы и рвал купола грузовых парашютов, из-за чего часть контейнеров, даже сброшенных над своими войсками, разбивалась при падении. Неудивительно, что фон Засс потребовал использовать для снабжения гарнизона грузовые планеры.

Для приема планеров в городе было необходимо выбрать подходящую площадку. Так как в составе гарнизона авиационных специалистов не оказалось, 16 декабря в «крепость» был десантирован унтер-офицер Лоренц из состава планерного отряда. Он благополучно приземлился с парашютом в расположении немецких войск. Вечером того же дня радио-

---

<sup>1</sup> *Temann R.* Op. cit. S. 157.

станция гарнизона передала радиограмму: *«Посадка планеров возможна на Ярмарочной площади и только днем. Заход на посадку с юго-запада. Время между вылетами — один час. Обязательно заблаговременное оповещение. Лоренц».*

Хотя в радиограмме и было настоятельно рекомендовано осуществлять полеты только в условиях хорошей видимости, практические соображения заставили перенести вылеты на утренние сумерки. Чтобы облегчить групповой полет в темноте, самолеты-буксировщики He-111 подверглись некоторой доработке. В частности, на верхней поверхности плоскостей были установлены маломощные лампы подсветки. Слабо освещенное крыло помогало лучше ориентироваться пилоту планера относительно взаимного расположения сцепки. Кроме того, самолетное переговорное устройство He-111 было соединено кабелем с СПУ планера, что также облегчало взаимодействие пилотов.

В ближайшую ночь с аэродрома Орша стартовал первый «аэропоезд», груженный тремя тоннами медикаментов. Пилотом планера Go-242 был обер-фельдфебель Радемахер. Он пережил войну и оставил свои воспоминания об этом полете. Его сцепка благополучно достигла района Великих Лук. На высоте 2000 метров планер отделился от буксировщика. Посадочная полоса была хорошо освещена лампами красного и желтого цвета. При заходе на посадку «камрады» на земле стали выпускать еще и зеленые ракеты. Эти сигналы тотчас же повторили советские бойцы, добавив к ним интенсивный пулеметный огонь. Видимо, уклонение от их обстрела заняло все внимание пилота. Поэтому только когда планер уже почти касался земли, Радемахер с ужасом заметил, что посадочная скорость значительно выше допустимой. На обледенелой полосе тормоза оказались абсолютно бесполезны. Слегка «затормозить» планер смог только торчащий из-под снега бетонный столб. От удара ма-

шину развернуло, но не остановило. Пробег окончательно закончился, только когда «гота» врезалась в деревянный дом, рухнувший от удара. Пилот получил тяжёлую травму, но груз остался невредим и был оперативно изъят из разбитого планера подоспевшими саперами.

Однако за первой относительно удачной посадкой вновь последовал долгий перерыв, из-за очередного ухудшения погоды. «Генерал Зима» явно был на стороне Красной армии. Только 25 декабря с 57 He-111 удалось сбросить осажённым пятьдесят тонн грузов, заплатив за этот успех потерей одной машины (два члена экипажа спаслись на парашютах и присоединились к гарнизону «крепости»)¹. Затем снова наступил перерыв из-за погодных условий. Однако, несмотря на плохую погоду, бои в городе не ослабевали и уже 28 декабря советские солдаты вышли к Ярмарочной площади. Посадочную площадку для планеров пришлось перенести в восточную часть города, в район недалеко от железнодорожного вокзала.

В ожесточённых боях окружённые липились всех противотанковых орудий. В результате советские танкисты стали практически безнаказанно расстреливать позиции оборонявшихся немцев с дальних дистанций, не «подставляясь» под огонь противотанковых средств ближнего боя. Вот выдержки из радиограммы коменданта «крепости» от 24 декабря: *«Я чувствую себя обязанным доложить обстановку безо всяких прикрас. Уже несколько дней русские на различных участках постоянно атакуют группами по 100—150 человек с несколькими танками под прикрытием массированного огня противотанковых орудий и минометов. Танки маневрируют вне досягаемости ещё уцелевших противотанковых орудий. Систематически разрушаются*

---

¹ *Tietann R. Op. cit. S. 162.*

*одно укрытие за другим. Это вызывает чрезвычайно высокие потери, которые обороняющиеся не могут себе позволить. Сегодня на одном участке северного сектора выведено из строя сорок человек из 74»<sup>1</sup>. Несудивительно, что фон Засс срочно потребовал поддержки штурмовой авиации и доставки в «крепость» орудий ПТО.*

Ночью 28 декабря три 75-мм противотанковые пушки вместе с расчетами и боезапасом были доставлены в город на планерах. Для одной «голь», управляемой унтер-офицером Майером, этот полет чуть не закончился трагически. Уклоняясь от зенитного огня, пилот совершил слишком резкий маневр. Крепления орудия лопнули, и оно сместилось в нос. Из-за смещения центра тяжести планер перешел почти в отвесное пики. Только у самой земли усилиями обоих пилотов удалось выравнять машину. Всего же за 28—30 декабря в Луках совершили посадку 14 планеров. Одновременно продолжался сброс грузов на парашютах.

Впрочем, огонь советской артиллерии и танков быстро выводил вновь прибывающее вооружение из строя. Вот воспоминания К. Бейтца из роты тяжелого оружия 277-го пехотного полка: *«31 декабря мы получили пять противотанковых орудий, доставленных на планерах. Они приземлились западнее нашего опорного пункта на широком лугу... Одно орудие отчиталось о пяти подбитых танках противника. Затем прямым попаданием снаряда оно было выведено из строя. На следующий день такая же судьба постигла еще одно орудие»<sup>2</sup>.*

Массированное применение планеров поставило командование люфтваффе перед серьезной проблемой. На горизонте явственно маячил дефицит подготовленных

---

<sup>1</sup> Temann R. Op. cit. S. 160.

<sup>2</sup> Ibid. S. 167.

пилотов-планеристов. Командующий Авиакомандования Ост генерал фон Грайм попытался эвакуировать из «крепости» ценный летный персонал. Для этого в городе была подготовлена посадочная полоса для связного самолета «Физилер-156», способного сесть буквально на «пяточке». Площадка была оборудована ночным стартом, поскольку о дневном вылете не могло быть и речи, ведь советские позиции находились недалеко от ВПП.

В одну из декабрьских ночей «Аист» вылетел к окруженным. Однако немецкие приготовления были обнаружены советскими бойцами, которые просто-напросто перебили точным огнем все лампы, как только те были зажжены. Самолету пришлось улететь обратно, и в дальнейшем попытки эвакуации не возобновлялись. Интересно, что в условиях относительного бездорожья «физилеры» использовались для экстренной эвакуации тяжелораненых и на внешнем фронте<sup>1</sup>.

Тем временем обстановка в городе для немецких войск ухудшалась с каждым днем. Советские штурмовые группы занимали квартал за кварталом, и в последние дни 1942 г. стало ясно, что весь город не удержать. Самым разумным решением было бы отвести войска в западную часть Великих Лук, которые делятся речкой Ловать на две части. Это облегчило бы возможность прорыва в случае получения соответствующего приказа. Однако выбор был сделан в пользу удержания восточной части города. Не последнюю, а может быть, и решающую, роль в этом сыграло наличие там посадочной площадки<sup>2</sup>.

В результате гарнизон оказался разделенным на две части. Его большая, «восточная», часть отошла в район жес-

---

<sup>1</sup> *Asmus D. Op. cit. S. 180.*

<sup>2</sup> *Tiemann R. Op. cit. S. 161.*

лезнодорожной станции. Меньшая — осталась в западной части Великих Лук, укрывшись в так называемой цитадели. Цитаделью немцы назвали комплекс сооружений (казармы, тюрьма, Воскресенский собор), расположенный внутри земляных валов крепости XVIII века. Не являясь, конечно, крепостью в прямом смысле этого слова, тем не менее «цитадель» служила неплохим укрытием для оборонявших её частей. Гарнизон цитадели составлял 427 человек<sup>1</sup>. Обе группировки не имели между собой огневой связи и действовали изолированно. С 31 декабря люфтваффе вынуждено было снабжать их по отдельности.

В тот же день на запрос о приоритетах снабжения и наличии дополнительных источников продовольствия фон Засс радировал: *«Необходимо в первую очередь пополнение и боеприпасы, затем — оружие. У населения взять нечего»*. Впрочем, в восточной части города оказалось около трехсот лошадей, которых тут же забили и съели в качестве допайка. Плюс неожиданный подарок противник получил в виде 250 эстонцев из 8-го Эстонского стрелкового корпуса, перешедших на его сторону 28 декабря<sup>2</sup>. Правда, немцы сообщают об этом достаточно неопределенно<sup>3</sup>. Если это не пропагандистская «утка», то «горячие эстонские парни» выбрали не лучшее время и место для перехода к новым «босвым камрадам». Среди вырвавшихся из кольца эстонцев не было. Вряд ли красноармейцы стали церемониться с попавшими к ним в руки перебежчиками.

---

<sup>1</sup> *Tiemann R.* Op. cit. S. 164.

<sup>2</sup> *Ibid.* S. 163.

<sup>3</sup> Косвенным подтверждением этого может служить тот факт, что по окончании боев в городе корпус был немедленно выведен в тыл на длительное переформирование. При этом часть личного состава была отправлена на другие фронты.

2 января 1943 г. Совинформбюро в своей очередной сводке сообщило: «*В результате решительного штурма наши части овладели городом и железнодорожным узлом Великие Луки*». Однако сражение вовсе не было закончено. Более того, обе стороны только намеревались нанести «последний решительный» удар. Генерал-майор Галицкий назначил на 3 января 1943 г. очередной штурм. Его «визави» генерал Шеваллери ещё 1 января 1943 г., принял решение начать через трое суток операцию по деблокаде «крепости». В случае её успеха Великие Луки следовало оставить и отойти на позиции западнее города. Начав 4 января наступление, немецкие войска немедленно оказались под ударами бомбардировщиков и штурмовиков 3-й ВА. В штаб Шеваллери сразу же стали поступать тревожные радиogramмы от наступающих частей и соединений. Вот только две из них за 4 января 1943 г.:

*«Массированные атаки с воздуха. Где наша авиация?»* (13.20, командир 1-го батальона 15-го танкового полка);

*«Уже час над нами висит вражеская авиация. Настоятельно требую истребительного прикрытия!»* (14.30, командир 335-го пехотного полка 331-й пехотной дивизии)<sup>1</sup>.

Поэтому, несмотря на ввод в действие свежих сил, немецкое наступление закончилось 12 января почти полным провалом. «Почти» только потому, что 9 января моторизованной группе майора Гюнтера Трибукайта удалось все-таки прорваться, а точнее проскочить, к «цитадели». Этот успех, что называется, «на полную катушку» был использован немецкой пропагандой во время войны, а немецкими мемуаристами — после<sup>2</sup>. Однако при этом опускались некоторые досадные «мелочи». Например, то что советские части по-

---

<sup>1</sup> *Asmus D. Op. cit. S. 163.*

<sup>2</sup> *Temann R. Op. cit. S. 170.*

сле прорыва тут же вновь замкнули кольцо окружения, и не было пробито никакого коридора в «цитадель». Или то, что группа в течение суток потеряла от огня советской артиллерии все свои 15 танков и бронетранспортеров и не смогла, как планировалось, прорваться в восточную часть города. Когда же 16 января Трибукайт пробился обратно, то с ним в расположение немецких частей вышло только 109 человек<sup>1</sup>. Это было все, что осталось от 427 бойцов его группы и гарнизона «цитадели».

Между тем операция по снабжению окруженного гарнизона Великих Лук продолжалась. В первый день нового года туда вылетели 26 Ил-111 с грузовыми контейнерами на подвеске, но из-за погоды только 11 из них сбросили над «цитаделью» и восточной частью города 7,1 тонну боеприпасов и 2,4 тонны продовольствия. Три машины были сбиты<sup>2</sup>, еще несколько совершили вынужденную посадку. Утром следующего дня радиостанция гарнизона сообщила о результатах выброски: *«Подобрано три малых контейнера с сигаретами и 12 больших с продовольствием, а также один — с шоколадом. Больших контейнеров с боеприпасами подобрано: 15 со 105-мм снарядами (105 штук), один с ручными гранатами и 10 с патронами к стрелковому оружию. В цитадели подобрано четыре контейнера с 15 тысячами патронов и 50-ю минометными выстрелами»*.

Хотя в последующие дни вылеты на снабжение окруженных не прекращались, ситуация неуклонно обострялась, особенно в «цитадели». 2 января ни один из сброшенных контейнеров не попал на её территорию. Все грузы достались нашим солдатам. Немцы утверждают, что из сорока пяти сброшенных контейнеров с грузами в пределах «ци-

---

<sup>1</sup> *Asmus D. Op. cit. S. 183.*

<sup>2</sup> Ил-111Н-6 зав. 7670, 4769 и Ил-111Н-14 зав. 7929.

тадели» упало всего семь<sup>1</sup>. Сказывались незначительные, всего 100 на 300 метров, размеры занимаемой противником территории.

5 января пилоты вообще спутали «цитадель» с площадью Лепина, уже занятой советскими войсками, и десять контейнеров попали к ним. Чтобы увеличить точность сбрасывания, впервые к снабжению были привлечены пикирующие бомбардировщики «Юнкерс-87»<sup>2</sup>.

Непрерывные бои вели к потерям вооружения и постоянной убыли личного состава, которые надо было как-то восполнять. Для борьбы с советскими танками в город по воздуху направлялись штурмовые саперные группы и новые противотанковые орудия. 5 января восточной группе были сброшены три миномета. На следующий день планер доставил осажденным 75-мм противотанковое орудие с расчетом и боеприпасами. Еще один планер, на борту которого находились саперы, разбился при посадке из-за ранения пилота. Экипаж и пассажиры попали в лазарет, но все перевозимое вооружение, в том числе три огнемета, остались целыми. Утром 7 января с аэродрома Орши стартовали ещё несколько сцепок, на борту которых опять находились саперы. Один «хейнкель»-буксировщик был подбит над целью зенитками и совершил аварийную посадку на своей территории. Смог посадить свой Go-242 и его напарник. Меньше повезло пилоту другой «готы». Его планер был сбит и горящим упал на город, а все находившиеся на его борту погибли.

Вероятно, именно этот случай послужил основанием для радиограммы, переданной из «крепости» вечером 7 января: *«Просим не производить посадок планеров днем,*

---

<sup>1</sup> *Tiemann R. Op. cit. S. 164.*

<sup>2</sup> *Kiehl H. Op. cit. S. 223.*

*так как это почти гарантированная гибель. Посадка возможна только ночью».* После этого полеты планеров в Великие Луки вообще прекратились. А 13 января фон Засс радировал: *«Прекратите сбрасывать грузы. Занимаемая нами территория предельно мала. Мой командный пункт окружен русскими танками».* Выброска грузов еще пару дней продолжалась над «цитаделью», но и там большая часть контейнеров попадала в руки советских солдат или разбивалась. Иногда босприпасы детонировали при ударе о землю.

Утром 15 января в 08.40 от «восточной» группировки была принята последняя радиограмма. «Штуки» еще сбросили четыре тонны босприпасов и 1,76 м<sup>3</sup> горючего над продолжавшей держаться «цитаделью». Но все уже было бесполезно. В тот же день остатки гарнизона в восточной части города сдались в плен, а группа майора Трибукайта из «цитадели» ночью прорвалась к своим. Кроме того, 84 солдата из «цитадели» поодиночке смогли добраться до немецких позиций. Из «восточной» группировки буквально чудом спаслись лишь четыре человека. Борьба за старинный русский город Великие Луки практически закончилась.

Потери советских войск в Великолульской операции составили 104 022 человека, в том числе 31 675 человек убитыми и пропавшими без вести. Немцам же Великие Луки стоили около 25—30 тысяч человек, в том числе около десяти тысяч убитыми, пропавшими без вести и пленными (по советским данным — 3944 человека в городе и 344 — вне кольца окружения). Среди пленных оказался и комендант «крепости» подполковник фон Засс. Судьба сыграла с ним злую шутку. 31 января 1946 г. он и еще пять бывших офицеров 83-й дивизии по приговору Военного трибунала за военные преступления были пове-

шены на центральной площади Великих Лук. Последний акт трагедии был сыгран через три года после окончания главного действия<sup>1</sup>.

Во время осады и штурма города для выполнения задач по снабжению окруженных войск в Великие Луки 310 раз вылетали бомбардировщики He-111, 94 — «штуки», 25 — десантные планеры и один раз Ju-52<sup>2</sup>. Некоторое представление о деятельности люфтваффе по снабжению «крепости» дают данные таблиц и документы, приводимые в приложениях 8 и 9.

### Перечень грузов, доставленных в Великие Луки по воздуху с 29.11.1942 г. по 07.01.1943 г.

Боеприпасы	164 322 кг
Продовольствие	5248 кг
Табачное довольствие	7500 пайков
Горючее	0,33 м <sup>3</sup>
Оружейное масло	0,05 м <sup>3</sup>
Анодные батареи	290 шт.
Радиостанции, типа В1	2 шт.
Радиостанции, типа D2	2 шт.
Полсвой кабель	20 км
Изоляционная лента	100 рулонов
Аккумуляторы	2 батареи
Медикаменты, перевязочный материал и другое санитарное имущество	3250 кг
«Железные кресты»	4 пакета
Минометы легкие	6 ед.
Минометы тяжелые	3 ед.
Пулеметы ручные MG42 с принадлежностями	10 ед.
Пулеметы ручные MG34	8 ед.
Пулеметы станковые MG34	4 ед.
75-мм орудия ПТО (с расчетами)	4 ед.
Оптические прицелы для 45-мм орудий ПТО (трофейных)	2 ед.
Запчасти к пулеметам типа MG34 и MG26	-

<sup>1</sup> Temann R. Op. cit. S. 178.

<sup>2</sup> Kiehl H. Op. cit. S. 224.

## Потери люфтваффе во время Великолукской операции<sup>1</sup>

Тип ЛА	Потери (по немецкой классификации)			Итого:
	100 %	60—100 %	менее 60 %	
He-111	17	3	19	39
Ju-87	1	2	3	6
FW-190	1	—	—	1
Bf-109	6	2	3	11
FW-189	4	—	—	4
He-126	—	1	—	1
Ju-52	1	—	—	1
DFS-230	6	—	1	7
Go-242	11	—	—	11
Итого:	47	8	26	81

Командование люфтваффе, сознавая бесперспективность борьбы, начало отвод своих авиационных соединений еще до капитуляции гарнизона «крепости». III группа 4-й эскадры «Генерал Вефер» покинула район Великих Лук и перебазировалась на юг, в Ворошиловград, уже 10 января 1943 г.<sup>2</sup> Там экипажи группы ждал Сталинград...

Отметим еще один эпизод, имеющий отношение и к действиям люфтваффе в ходе боев за Великие Луки. В начальный период окружения фон Засс требовал усилить гарнизон «крепости» выброской двух рот парашютистов. На это командование 1-й парашютно-десантной дивизии люфтваффе (в целях маскировки она именовалась в переписке 7-й авиационной дивизией) ответило следующее: *«7-я авиационная дивизия не имеет оборудования для высадки парашютным способом. Доставка всего необходимого из Рейха потребует шесть-восемь дней. Для высадки одного батальона необходимо 53 специально оборудованных "Юнкерса-52", а в наличии имеется всего один. Проведение десантно-*

<sup>1</sup> Подсчитано по VA-MA RL2 III/1184, 1185.

<sup>2</sup> *Gunderlach K. Op. cit. S. 219.*

*высадочной операции в существенных масштабах требуется специального решения Верховного командования. Собственно операция представляется весьма проблематичной из-за сильной ПВО и незначительных размеров района высадки».*

Все же, когда положение окруженных стало совсем безнадежным, немецкое командование ввело в бой третий батальон 1-го парашютно-десантного полка в качестве обычной пехоты. Подразделение, находившееся на отдыхе в районе Велижа, получило 11 января приказ о переброске в район Великих Лук. С 17 по 20 января парашютисты участвовали в боях на участке 20-й моторизованной дивизии. При этом батальон потерял 47 человек убитыми, 25 пропавшими без вести, а среди 244 раненых числился и сам командир батальона. Естественно, что никакого влияния на ситуацию в «крепости» действия парашютистов не оказали, так как еще 16-го бои там прекратились<sup>1</sup>.

В заключение отметим, что операция по снабжению Великих Лук носила достаточно специфический характер. Практически не применялась «рабочая лошадка» немецкой военно-транспортной авиации — «Юнкерс-52». Небольшая площадь кольца окружения требовала применения самолета, гораздо лучше вооруженного, чем «Тступка Ю». Но и «хейнкели» бомбардировочных эскадр оказались мало пригодны к действиям в условиях воздействия практически всех видов средств ПВО. К тому же выполнение транспортных задач силами ударной авиации было не самым лучшим решением.

Если Сталинград можно считать свособразной «лебединой песней» немецкой транспортной авиации, то Великие Луки стали прообразом «воздушных мостов» в многочис-

---

<sup>1</sup> *Asmus D. Op. cit. S. 184.*

ленные «мини-котлы», в которые попадали части вермахта в 1944 и 1945 гг. Но об этом пойдет речь в следующих главах.

## **КОГДА «ВОЗДУШНЫЙ МОСТ» ВЯЗНЕТ В ЧЕРНОЗЕМЕ**

С завершением в конце января — начале февраля 1943 г. сталинградской эпопеи линия Восточного фронта начала медленно, но верно откатываться на запад — к границам Германии. При этом у немецкой военно-транспортной авиации значительно прибавилось работы по наведению «воздушных мостов» в большие и малые «котлы». Первой точкой приложения этих усилий стал южный фланг советско-германского фронта.

История Кубанского плацдарма сама по себе тема очень интересная и, в общем-то, малоизвестная. Даже несмотря на то, что посвященная событиям на Кубани книга Л.И. Брежнева о «Малой земле» в свое время изучалась повсеместно и достаточно подробно. Плацдарм возник благодаря успешному продвижению советских танковых корпусов в Донбассе. Настолько успешному, что перед Группой армий «Юг» замаячила перспектива нового «котла», еще более масштабного, чем Сталинградский.

Напомним общую канву событий февраля—марта 1943 г. К началу февраля рядом последовательных ударов советские войска уничтожили под Сталинградом 6-ю полевую армию вермахта и армии сателлитов Германии. В ходе Воронежско-Касторненской операции было нанесено поражение 2-й немецкой полевой армии. Её части, бросив тяжелое оружие и боевую технику, отдельными группами пробивались из окружения на запад. Фактически на южном фланге Восточного фронта в обороне противника зияла

огромная брешь, в которой, встречая сопротивление лишь на отдельных направлениях, продвигались вперед соединения нескольких советских фронтов.

В середине февраля советские танки стремительно приближались к Днепру и Десне. Были освобождены Харьков и Белгород, гвардейцы-кантемировцы генерала Полубоярова отрезали немецкую Группу армий «Юг» от днепровских переправ. Казалось, еще совсем немного, и вермахт постигнет катастрофа по масштабам не меньшая, чем сталинградская.

Для предотвращения кризиса немцы были вынуждены незамедлительно начать отвод войск Группы армий «А» с Северного Кавказа, пока в их руках ещё находился Ростов-на-Дону. Согласно директиве Верховного командования вермахта (ОКВ) от 27 января 1943 г. 1-я танковая армия генерал-полковника фон Макензена через «Батайские ворота» уходила в Донбасс, чтобы принять участие в будущем контрударе Манштейна в междуречье Северского Донца и Днепра. 17-я полевая армия генерал-полковника Руоффа уходила на Таманский полуостров, где должна была закрепиться на хорошо оборудованных позициях так называемой линии «Готенкопф»<sup>1</sup>.

Так как в это же время советские армии успешно наступали практически на всем протяжении южного фланга советско-германского фронта, то, вполне естественно, что Ставка Верховного главнокомандования Красной армии сочла отвод немецких соединений на Тамань одним из этапов общего отступления вермахта на линию Днепра. Точно так же воспринял интенсивное движение транспортов между портами Крыма и Тамани Военный совет Черномор-

---

<sup>1</sup> Schwarz E. Die Stabilisierung der Ostfront nach Stalingrad. Goettingen—Zuerich, 1985. S. 35.

ского флота. Добавляли уверенности в скором отходе противника и материалы опросов попавших в плен немцев и румын. Так, в разведывательной сводке Штаба ЧФ приводились высказывания одного из пленных, который утверждал, что эвакуация Кубанского плацдарма должна закончиться к 1 марта 1943 г.<sup>1</sup>

Однако ОКВ рассудило иначе: Тамань не оставлять! В одном из немецких документов это решение обосновывалось так:

*«— наличие плацдарма создает перманентную угрозу Кавказу, сковывая большие силы русских;*

*— сильно ограничивает деятельность советского Черноморского флота;*

*— прикрывает Крым от вторжения Красной армии;*

*— воздействует в благоприятном для Германии направлении на позицию причерноморских стран»<sup>2</sup>.*

Приняв решение удерживать Тамань, германское командование вынуждено было озаботиться снабжением находившихся на полуострове войск. Снабжение могло осуществляться двумя путями — по воздуху и морем. При этом морские перевозки могли полностью покрыть все потребности отрезанной группировки, которые, по разным оценкам, составляли от двух до четырех тысяч тонн разных грузов в сутки.

Естественно, что основным путем снабжения 17-й армии стал Керченский пролив. Тем более что его ширина позволяла привлекать к перевозкам не только быстроходные десантные баржи кригсмарине, но и знаменитый «сухопутный флот» вермахта — паромы «Зибель» и более мелкие десантные катера.

<sup>1</sup> ЦВМА. Ф. 1087. Оп. 5. Д. 1074. Л. 49 об., 51.

<sup>2</sup> NARA T-312 roll 722 frame 8360855.

**Возможности десантно-высадочных средств вермахта  
по снабжению Кубанского плацдарма (в сутки)  
по состоянию на 25.02.1943 г.<sup>1</sup>**

Тип	Саперно-десантный катер типа 40	Паром типа «Зибель»	Тяжелый штурмовой катер	Итого
Имелось в наличии	16	15	10	41
Могло быть перевезено в сутки				
Грузов, тонн	1080	660	150	1890
Военнослужащих со стрелковым оружием	5400	6600	1800	13 800
Лошадей	540	1760	—	2300
Грузовых автомашин	72	132	—	204
Легковых автомашин	180	264	—	444
Спецмашин	216	216	—	432
Конных повозок	288	352	—	640

Примечание. Кроме того, для перевозок также могли быть задействованы до 15 быстроходных десантных барж кригсмарине.

Надо отметить, что события начального этапа борьбы за Кубанский плацдарм происходили в середине, хотя и черноморской, но зимы, поэтому навигация в проливе затруднялась наличием плавающего льда. Кроме ледовой обстановки на объемы перевозок оказывало свое влияние и противодействие советской стороны.

Неплохо поработала над проливом советская морская авиация, довольно плотно «засорившая» его минами. Всего в феврале — марте в Керченском проливе было выставлено 65 мин, в том числе 23 неконтактные, на которых погибли шесть кораблей и десантных катеров противника<sup>2</sup>. В результате немцы были вынуждены отказаться от свободного плавания одиночных судов и перейти к проводке конвоев.

<sup>1</sup> NARA T-312 roll 721 frame 8359939.

<sup>2</sup> *Заблотский А.И., Ларинцев Р.И.* Советские ВВС против кригсмарине. М., 2010. С. 14—15.

16 марта командование 17-й армии отмечало, что из строя по причине подрыва на минах вышло 10 % всех быстроходных десантных барж и «Зибелей». Через десять дней в журнале боевых действий армии было записано: *«Прием судов в Темрюке нельзя ожидать ранее, чем через две-три недели вследствие минной опасности»*<sup>1</sup>. Практически непрерывным и достаточно эффективным ударам с воздуха подвергались порты Таманского и Керченского полуострова. Морская блокада, установленная надводными кораблями Черноморского флота, до двадцатых чисел февраля не позволяла использовать морскую коммуникацию между Крымом и Анапой.

Все эти обстоятельства и вынудили немское командование прибегнуть к помощи военно-транспортной авиации. Журнал боевых действий 17-й армии содержит упоминание об интенсивных переговорах командования армии со штабами люфтваффе об организации снабжения войск по воздуху, которые состоялись 2 февраля 1943 г.<sup>2</sup>

Сразу оговоримся, что по своему напряжению и драматизму кубанский «воздушный мост» не идет ни в какое сравнение со сталинградским. Хотя на полуострове была отрезана очень крупная группировка противника<sup>3</sup>, тем не

---

<sup>1</sup> И действительно, первый конвой в Темрюк пришел 8 апреля, доставив 2164 тонны груза, чем *«значительно облегчил снабжение армии»*.

<sup>2</sup> NARA T-312 roll 721 frame 8360107.

<sup>3</sup> 8 февраля 1943 г. 17-я армия насчитывала 398 тысяч человек, свыше 110 000 лошадей, 3650 мотоциклов, 5830 легковых и 13 860 грузовых автомашин, 1240 тягачей (включая трофейные трактора), 690 спецмашин. На ее вооружении состояли 370 легких, 257 средних и 138 тяжелых противотанковых орудий, 808 полевых, 144 — 75-мм и 37 — 105-мм пехотных орудия плюс 88 реактивных минометов. От воздушного противника Таманскую группировку прикрывали 202 легких и 41 тяжелая зенитка.

менее здесь речь о физическом выживании армии не шла. Немецкие тыловые органы смогли складировать на Тамани большое количество различных припасов. Наверное, даже при отсутствии подвоза Кубанский «котел» смог бы держаться довольно долго.

Впрочем, эту фразу из послевоенных исследований немецкие документы из 1943 г. расшифровывают следующим образом. На 16 февраля имевшиеся запасы 17-й армии позволяли продержаться:

- по хлебному зерну до 1 марта 1943 г.;
- по табачному довольствию (с учетом сокращенной нормы) до 1 апреля;
- по животным жирам до 27 марта;
- по овощам до 10 апреля.

То есть без регулярного снабжения все-таки немцы на Кубани особо долго бы тоже не протянули.

Но весной 1943 г. на стороне Красной армии против немцев выступил неожиданный союзник — «Генерал Чернозем». С 19 февраля дороги стали непроходимы даже для тягачей, немецкая армия буквально завязла в грязи!<sup>1</sup> Раскисшие кубанские черноземы сковывали любое движение транспортных средств на плацдарме, кроме конных повозок. Части, только что совершившие отход на Тамань с берегов Терека, теряли лошадей падшими от истощения десятками в день. При этом, как, может быть, с известной долей преувеличения, писали немецкие штабисты, морской путь через Керченский пролив практически утратил свое значение. Ведь доставить грузы до передовых частей все равно было невозможно!

---

<sup>1</sup> Интересно, что ЖДБ 17-й армии сохранил запись переговоров немецких военачальников, в которых они пытались выяснить, почему немецкая техника завязла в грязи, а русские продолжают наступать.

В этой ситуации военно-транспортной авиации люфтваффе пришлось, хотя и кратковременно, но выступить в роли спасителя 17-й армии. Было принято решение максимально приблизить площадки выгрузки снабжения к войскам. Для этого немцы широко использовали сброс грузов на парашютах, а также в больших масштабах применили грузовые планеры. Удивительно, но среди грузов, доставляемых по воздуху в эти критические недели, большой объем составлял фураж, хотя в упомянутом выше документе о наличии запасов положение с фуражом на плацдарме признавалось не вызывающим беспокойства. При этом немцы, как и в большинстве других случаев, сталкивались с большими потерями некоторых номенклатур грузов при сбрасывании<sup>1</sup>.

Начало «кубанского сидения» немцев совпало с завершением Сталинградской битвы. Вполне естественно, что освободившиеся под Сталинградом силы сразу были привлечены к снабжению нового плацдарма. Хотя надо отметить, что состояние частей транспортной авиации люфтваффе к этому моменту было весьма плачевным.

В немецкой военно-исторической литературе в обязательном порядке упоминается о деятельности на Востоке Kampfgruppe 200, оснащенной дальними морскими разведчиками-бомбардировщиками FW-200 «Кондор»<sup>2</sup>. После завершения сталинградской эпопеи руководство кригсмарине настаивало на скорейшем отзыве группы обратно во Францию, чтобы после отдыха и восстановления боеспособности и в дальнейшем использовать её над Атлантикой. Но командованию 4-го Воздушного флота удалось задер-

---

<sup>1</sup> NARA T-312 roll 721 frame 359197.

<sup>2</sup> *Morzik F.* Die deutschen Transportflieger im Zweiten Weltkrieg. Frankfurt am Main. 1966. S. 167 ff.

жать эти вместительные машины именно под предлогом снабжения Кубанского плацдарма.

Впрочем, кроме транспортировки грузов FW-200 должны были действовать против советских железнодорожных перевозок в районе Сталинграда, а также наносить удары по нефтеносным полям вокруг Баку. «Кондоры» действовали с аэродрома Запорожье — прекрасно оборудованной авиабазы советской дальней авиации. Как правило, полеты совершались по маршруту Запорожье — Краснодар (или Тимашевская) — аэродромы Крыма. В «котел» доставлялось самое разнообразное снабжение, а обратно вывозились ранские и остродефицитные в Рсйхе цветные металлы. Всего с 4 по 13 февраля «фокке-вульфы» доставили 116 тонн боеприпасов, 50,4 тонны горючего, 75,6 тонн продовольствия и 12 тонн технического имущества. Обратными рейсами перевезено 830 ранских, 1057 командированных и 55 тонн меди.

Любопытно, что наземный технический персонал, направленный по железной дороге из Франции для обслуживания FW-200 еще в период действия сталинградского «воздушного моста», добрался до Запорожья только 4 февраля! Столь долгое перебазирование объясняется длительными остановками по пути, когда «зеленый свет» давался спешащим на Восток эшелонам с частями 2-го танкового корпуса СС.

С потерей аэродромов Краснодар и Тимашевская транспортные полеты группы «кондоров» на Кубань прекратились. Сокращение размеров «котла» увеличивало вероятность встречи с советскими истребителями. Поэтому немецкое командование решило не рисковать ценными машинами. «фокке-вульфы», впрочем, продолжали находиться в подчинении 4-го ВФ еще до 22 февраля, выполняя полеты в хорошо им знакомый район Сталинграда. На этот раз их целью было не снабжение 6-й армии, а нарушение железнодорожных коммуникаций.

Кроме частей авиации сухопутного базирования, к снабжению Кубанского плацдарма весной 1943 г. были привлечены гидросамолеты. Один отряд (по другим данным группа), под командованием майора Ганнибала Гуде, был оснащен поплавковыми Ju-52/3m (See) и базировался на озере Оргасли недалеко от Керчи. Второй (командир — капитан Ханс Треттер) — состоял из 11 «Дорнье-24» (по другим данным — 14), собранных из различных частей, в том числе и из действовавшего на Средиземном море 6-го спасательного отряда. Трехмоторные летающие лодки летали на Тамань из бухт Севастополя.

Эти «воздушно-морские» транспортные средства действовали под общим руководством подполковника Юлиуса Ханзинга, командира района поисково-спасательной службы Seenotbereich XII. Гидросамолеты приводнились в многочисленных лиманах дельты реки Кубани. Их погрузку и разгрузку вели саперные части 17-й армии при помощи армейских десантных катеров. При этом эксплуатация маломореходных «штурмботов» сильно зависела от состояния моря. Так, на 10 марта на Тамани планировали принять 14 «Дорнье-24» (перевозящих по 2—3 тонны овса каждый) и трех поплавковых «юнкерсов» (по одной тонне овса). Однако вылеты были отменены, так как из-за шторма «штурмботы» вышли из строя. Тем не менее морская авиация перевезла на плацдарм в общей сложности около 1000 тонн грузов<sup>1</sup>.

Гидросамолетам удалось счастливо избежать встречи с советскими истребителями, но по различным небоевым причинам было потеряно несколько машин. Так, например, 8 апреля из-за неисправности сел на воду и затонул

---

<sup>1</sup> NARA T-312 roll 721 frame 8359194-8359195.

«Юнкерс-52» из состава 2.Secttransportstaffel (зав. 7074). При этом два человека погибли, один пропал без вести.

Впрочем, как и всегда, основная нагрузка в наведении «воздушного моста» легла на плечи испытанных и надежных «Тетуллек Ю». Уже 3 февраля началась их переброска с аэродрома Звереве в Таганрог, Сталино, Запорожье, Мариуполь и Херсон.

Те транспортные группы, которые понесли большие потери под Сталинградом (KGrzbV700, 900, I. и II./KGrzbV1), передавали исправные самолеты и летно-технический состав в боеспособные части, а сами затем убывали в Германию на переформирование.

К снабжению 17-й армии в общей сложности были привлечены пять транспортных авиагрупп (9-я, 50-я, 102-я, 172-я и 500-я). После недолгого отдыха и пополнения, эти части были перебазированы на аэродромы Крыма, а также в Херсон. Руководство снабжением Кубанского штабсгарма было возложено первоначально на хорошо известного ещё по Демянску и Сталинграду полковника Морзика. В начале марта его на этом посту сменил командир KGrzbV9 полковник Якель. Тогда же, в марте, согласно немецким документам, на Таманский полуостров стали летать также He-111 из 5-й и 23-й транспортных групп<sup>1</sup>.

Херсон был выбран в качестве тыловой ремонтно-распределительной базы группировки немецкой ВТА в Крыму. Все самолеты, требующие ремонта, поступали сначала туда, а затем, при необходимости, передавались на ремонтные заводы 4-го ВФ, которые имели в этот момент наименьшую загрузку.

Доставка грузов на Тамань была организована следующим образом. Первый вылет самолеты выполняли со сво-

---

<sup>1</sup> Morzik F. Op. cit. S. 172—173.

его основного аэродрома (Сарабуз, Багерово, Заморск и Керчь-4). Так как довольно небольшое расстояние до площадок выгрузки позволяло выполнить за день до трех рейсов, то второй и последующие вылеты уже выполнялись с ближайшего к плацдарму аэродрома Керчь-4. Сложнее обстояло дело с аэродромами на плацдарме. Если в первые дни операции еще использовался краснодарский аэродром, то затем пришлось довольствоваться полевыми площадками. Самая крупная и хорошо оборудованная авиабаза в Анапе была занята боевой авиацией и использовалась «транспортниками» эпизодически.

Для удобства вывоза принятых грузов посадочные площадки, как правило, оборудовались недалеко от хороших дорог. Так как их взлетные полосы, естественно, не имели твердого покрытия, в период весенней распутицы приходилось выбирать для посадки утренние часы, когда грунт был ещё «уплотнен» заморозками. При плохом состоянии летного поля грузы сбрасывались на парашютах. Именно отсутствием подходящих площадок и объясняется большой процент грузов, доставленных таким «беспосадочным» способом.

Так как боеспособность транспортных авиагрупп была не в пример выше, чем в Сталинградской операции, то в строю ежедневно находилось до 120 машин из 160—180 числившихся по списку. Поэтому в среднем в сутки на Кубанский плацдарм доставлялось около 182 тонн грузов (по данным за 4 февраля — 30 марта 1943 г.)<sup>1</sup>. Это почти в два раза больше, чем в Сталинграде. Но и условия, в которых проходили воздушные перевозки на Кубань, были несравнимо лучше.

Впрочем, 182 тонны — это средняя цифра, не отражающая интенсивности перевозок в отдельные критические мо-

---

<sup>1</sup> *Morzik F.* Op. cit. S. 175.

менты. Так, 14 марта было доставлено 594,5 тонн грузов, 15 марта — 615,8 тонн, 16 марта — 544,8 тонн<sup>1</sup>.

А вот как распределялись грузы по категориям, на примере 20 марта: всего доставлено 541,44 тонны, в том числе 234,81 тонны силоса, 148,72 тонны овса, 3,45 тонны почты, 126,46 кубометра керосина и тридцать — дизельного топлива<sup>2</sup>.

Цифры довольно большие, но возникает вопрос: много это или мало, исходя из того, что снабжать необходимо целую армию. В одном из немецких документов приведена суточная потребность Кубанской группировки по состоянию на 15 марта 1943 г.<sup>3</sup> В сутки 17-й армии требовалось 1270 тонн различного снабжения, в том числе боезапаса 140 тонн, продовольствия и фуража 930 тонн, горюче-смазочных материалов 150 тонн и прочих грузов 50 тонн.

Фактически на Тамань завозилось грузов еще больше. Так, например, за двадцать дней июня на плацдарм перебрасывалось в среднем 2787 тонн в сутки. Сделанный тогда же расчет показывал, что, если создавать запасы с «дальним прицелом», с учетом возможных перерывов снабжения на период осенних штормов, то каждые сутки необходимо доставлять на плацдарм не менее четырех тысяч тонн различных грузов.

В последние дни сталинградской эпопеи немцы пытались использовать для снабжения «котла» грузовые планеры. Вот сведения «Штаба генерал-фельдмаршала Мильха» о палиции планеров и буксировщиков на 16 января 1943 г.<sup>4</sup>:

«...1) *Планеры грузовые:*

---

<sup>1</sup> NARA T-312 roll 721 frame 8359215ff.

<sup>2</sup> NARA T-312 roll 721 frame 8359232.

<sup>3</sup> NARA T-312 roll 722 frame 8360857.

<sup>4</sup> NARA T-321 Roll 18 Frame 0015-0016.

а) DFS-230 (Сталино) <sup>1</sup>

120 единиц из LLG1 (перемещаются по воздуху);

15 единиц из Verb.Kdo.(S) 4 находятся на аэродроме Запорожье-Восточный;

60 единиц занаряжены 4-м управлением Службы генерал-квартирмейстера люфтваффе.

Итого 195 DFS-230.

б) Go-242 (Сталино)

10 единиц из I./LLG2 перемещаются воздушным путем вместе с буксировщиками He-111Z;

16 единиц из I./LLG2 перемещаются по железной дороге;

58 единиц из Verb.Kdo.(S) 4 находятся на аэродроме Запорожье-Восточный;

60 единиц занаряжены 4-м управлением Службы генерал-квартирмейстера люфтваффе.

Итого 144 Go-242.

с) Me-321 (Ворошиловград)

5 единиц из G.S.-Kommando 2 перемещаются воздушным путем;

5 единиц из G.S.-Kommando 2 будут переброшены после ввода в строй.

Итого 10 Me-321.

2. Самолеты-буксировщики:

а) Для DFS-230

30 типа Do-17 (Ворошиловград);

30 типа Avia из LLG1;

30 типа Hs-126 из LLG1;

30 типа Ar-65 из LLG1;

---

<sup>1</sup> В документе не указывается, что означают названия этих населенных пунктов, но по смыслу можно предположить, что это аэродромы сосредоточения.

10 типа Hs-126 из Verb.Kdo.(S) 4.

Итого 130 буксировщиков для DFS-230.

b) Для Go-242

до пяти типа He-111 Z из I./LLG2 (Ворошиловград);

пять He-111 из Verb.Kdo.(S) 4 (Сталино/Ворошиловград);

25 He-111 из III./KG4 (Сталино/Ворошиловград).

Итого 35 самолетов-буксировщиков для Go-242.

c) Для Me-321

Пять He-111 Z из G.S.-Kommando 2 (Ворошиловград)».

Все эти силы, по разным причинам<sup>1</sup>, не были использованы для снабжения армии Паулоса, но 1-я десантная эскадра (Luftlandegeschwader1), в которую были сведены планерные подразделения, недолго оставалась не у дел. Эскадра, которой командовал подполковник Эгтен, была прикомандирована к 4-му ВФ. Её части перебазировались на аэродромы Багерово и Керчь-4, откуда они начали полеты на Кубанский плацдарм для снабжения 17-й армии.

К этому моменту 1-я десантная эскадра состояла из четырех групп. Первая из них имела на вооружении в качестве самолетов-буксировщиков устаревшие бомбардировщики Do-17. Остальные группы имели значительно более «разношерстный» состав: Ag-65, He-45, He-46, Hs-126 и даже трофейные чехословацкие Avia B534. Планеры использовались двух типов: Go-242 и DFS-230. В дополнение к штатным группам эскадре было придано несколько отрядов He-111 с планерами «Гота-242». В литературе имеются упоминания и о применении в кубанском «воздушном мосте» совершеннейшей экзотики — He-111Z «Цвиллинг». Этот «уникум» представлял собой соединенные между собой центральной

---

<sup>1</sup> В том числе из-за позднего прибытия (27—28 января 1943 г.) планеров, перебрасываемых по железной дороге.

секцией с ещё одним двигателем два бомбардировщика «хейнкель». «Цвиллинг» должен был буксировать большегрузный планер Me-321 «Гигант». Но утверждать с уверенностью, действительно ли подобные «монстры» летали на Тамань, мы не можем.

В оперативном отношении планерные подразделения подчинялись 8-му корпусу, но административно остались в ведении 11-го воздушно-десантного корпуса. Кроме того, на Тамань совершали полеты подразделения 2-й десантной эскадры (I, IV./LLG2), оснащенные той же техникой, что и 1-я эскадра.

Использование планеров в отдельные дни носило достаточно интенсивный характер. Так, 18 марта на двух площадках совершили посадку 79 грузовых «парусников». Правда, на следующий день на плацдарме приземлились только двадцать шесть планеров, 20 марта — тридцать восемь. 21 марта из-за налетевшего шторма планеры не летали, но 22-го число севших планеров снова выросло до 61 единицы.

Интенсивные воздушные перевозки немцев на Таманский полуостров своевременно обнаружила советская разведка. Так разведывательная сводка штаба ЧФ № 4 за 15—28 февраля 1943 г. сообщала, что: *«Особенно интенсивно используется транспортная авиация. Основные маршруты полетов: Крым — Таманский полуостров — аэродромы Славянская, Поповическая, Медведковская... Так, 28 февраля в 19.32 в районе Таманского залива отмечались две группы Ю-52 в три и четыре самолета... Наряду с самолетами используются планеры, которые, вероятно, базируются на аэродроме Керчь-2»*<sup>1</sup>.

Ей вторит разведывательная сводка № 5 за 1—15 марта 1943 г.: *«Активная деятельность транспортной авиации.*

---

<sup>1</sup> ЦВМА. Ф. 1087. Оп. 5. Д. 1047. Л. 49 об.

*Почти ежедневно между аэродромами Крыма и Западного Кавказа отмечаются пролеты 35—50 самолетов.*

*20.03.1943 г. в районе Крымская отмечена посадка пятидесяти транспортных самолетов, из которых выгрузилась пехота и направилась к линии фронта. Приземление от 40 до 80 самолетов отмечалось и в другие дни. Отмечена также выброска транспортными самолетами грузов на парашютах в районах Зеленская, Абинская. Так, 7 марта 10 Ю-52 сбросили грузы в районе Зеленская, а 9 марта шесть Ю52 сбросили грузы на 103 парашютах в районе Абинская»<sup>1</sup>.*

Подробные сведения о группировке немецкой транспортной авиации советские разведчики получали от пленных летчиков. Так, во время допроса 16 февраля 1943 г., летчик 51-й бомбардировочной эскадры сообщил, что на аэродроме Багерово базируются пятимоторные двухфюзеляжные самолеты типа «Хейнкель-211» или «Хейнкель-111сет». Они предназначены для буксировки планеров «Гигант», способных за один рейс перевезти 120 человек, плюс на буксировщике могло быть размещено еще сорок пассажиров. Он же рассказал, что на Багерово базируются до пятидесяти двухкилевых планеров<sup>2</sup>.

Довольно много информации сообщил попавший в плен Хорст Рихтер, пилот грузового планера DFS-230. Вот как описан этот эпизод в допросе 97-й легкопехотной дивизии немцев: «В 14.40 (29 марта 1943 года) “Хейнкель-126” с планером пересекли линию фронта. В результате обстрела зенитной артиллерии планер был отцеплен и сел в нескольких километрах от линии фронта в тылу противника»<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> ЦВМА. Ф. 1087. Оп. 5. Д. 1047. Л. 64 об.

<sup>2</sup> Там же. Л. 72 об.

<sup>3</sup> NARA T-314 Roll 1045 Frame 0052

Почему-то немцы посчитали, что на борту планера находилось 12 пассажиров. Фактически DFS-230 (зав. 222350) из П./LLG2 вез одну тонну комбикорма из Багерова на площадку Цокур. Летчик «хеншеля»-буксировщика потерял ориентировку, залетел на советскую территорию и дальше все пошло так, как описано в немецком донесении. Добавим, что Хорст Рихтер, оказавшись в плену, охотно дал показания о деятельности планерных частей<sup>1</sup>. Среди прочего он рассказал, что «Гиганты» отправлены в Германию, так как для их использования на Таманском полуострове нет соответствующих больших ровных площадок<sup>2</sup>.

Можно сказать, что с советской стороны специальной операции по срыву немецкого «воздушного моста» не проводилось. Более того, командование Красной армии вначале вообще не предполагало, что борьба за Таманский полуостров продлится более полугода. Наша разведка упорно считала, что противник с минуты на минуту начнет массовую эвакуацию. Впрочем, на деле борьбы с транспортной авиацией немцев эта ошибка сказалась скорее положительным, чем негативным образом.

Стремясь воспрепятствовать неизбежной эвакуации, по приказу Ставки фронтовая и дальнебомбардировочная авиация нанесла, начиная с 8 февраля, серию ударов по местам базирования транспортной авиации противника в Крыму и на Южной Украине. Бомбардировке подверглись аэродромы Тимашевская, Славянск, Сарабуз, Мелитополь. По советским данным, при этом было уничтожено шестьдесят транспортных самолетов и 12 грузовых планеров. Еще 87 транспортников и пять планеров были сбиты в воздухе.

---

<sup>1</sup> Информация предоставлена А.Я. Кузнецовым

<sup>2</sup> ЦВМА. Ф. 1087. Оп. 5. Д. 1047. Л. 123, 127.

Флотская авиация также не получала каких-либо особых указаний на срыв воздушного сообщения Тамани с Крымом. В феврале — марте действия морских летчиков по немецким аэродромам носили ограниченный характер, за транспортниками истребители специально не охотились.

Тем не менее случайных встреч в воздухе немцам избежать не удалось, а в некоторых из них черноморцы даже добивались успехов. Так, например, 12 марта девять Ил-2 в сопровождении восьмерки Як-1 атаковали группу немецких самолетов и сбили, по докладам летчиков, один «Юнкерс-52» и один планер<sup>1</sup>. Некоторые заявки морских летчиков совпадают с подтвержденными с немецкой стороны потерями, но утверждать что-то на сто процентов пока преждевременно<sup>2</sup>.

Удары по крымским аэродромам продолжали наноситься и в дальнейшем. Особенно интенсивно — в период борьбы за «Малую землю» и, в частности, во время противодействия немецкой операции «Нептун» (так было закодировано наступление противника с целью ликвидации «малоземельского» плацдарма). Основными целями советской авиации были, естественно, боевые самолеты 1-го авиационного корпуса люфтваффе, но иногда кое-что «перепало» и «транспортникам». Так, например, 24 апреля на аэродроме Сарабуз было уничтожено три «Юнкерса-52» из состава транспортного отряда 1-го авиационного корпуса, а еще один поврежден.

Сводных данных по числу самолето-вылетов, выполненных советской авиацией по аэродромам на Кубани и в Крыму, у авторов нет. Но, судя по опубликованным отрывочным

---

<sup>1</sup> Хроника ... С. 164.

<sup>2</sup> Например, 13 марта немцы числят потерянными от атаки истребителя Ju-52 из состава KGzбV9.

дашым, бомбили их весьма интенсивно. Так, например, 5-й гвардейский полк АДД с 27 февраля по 12 июня 1943 г. совершил по аэродрому Керчь 103 вылета, по Багерово — 62, над Саками побывал 21 Ил-4 и над Таманью — ещё 25.

Истребительная авиация 4-й и 5-й Воздушных армий и ВВС Черноморского флота, насколько нам известно, не получала специальных задач на пресечение попыток снабжения плацдарма по воздуху. Более того, развернувшееся весной 1943 г. так называемое воздушное сражение над Кубанью отвлекало почти все наличные силы советской авиации. Поэтому противодействие транспортным перевозкам носило случайный характер.

Тем не менее транспортные самолеты иногда все же становились объектами «охоты» советских истребителей. Например, 21 марта «юнкерс», груженный боеприпасами, был атакован советским истребителем (немцы опознали его как И-16). Экипаж смог посадить свой горящий самолет на аэродром Варениковская. Однако потушить пожар и спасти груз не удалось. Летчикам и наземному персоналу пришлось спрятаться в укрытие, пока взрывались горящие снаряды.

Развитие ситуации на юге Украины также в целом благоприятствовало работе «воздушного моста». Правда, в последнем броске бригады 25-го танкового корпуса чуть не захватили аэродром Запорожья вместе с базировавшимися там личным FW-200 фюрера и другими «Кондорами» 200-й группы. И, кстати, заставили немало поволноваться самого Гитлера, как раз проводившего в этот момент в Запорожье совещание с командующими группами армий — Манштейном и Клейстом. Так что, не отвернись удача от наших войск, весь ход войны мог повернуться совсем иначе!

Увы, история не имеет сослагательного наклонения. Рейд танковых дивизий СС по тылам советских 6-й армии и группы генерала М.М. Попова сорвал, может быть, самое

эффектно наступление Красной армии в Великой Отечественной войне. Вместе с откатывающимися к Северскому Донцу советскими частями исчезла и кратковременная угроза системе базирования немецкой транспортной авиации.

Сводные данные о потерях военно-транспортных и планерных подразделений люфтваффе в период с 4 февраля по 30 марта 1943 г. приведены в таблице. Такая периодизация принята в немецкой литературе, и мы не видим смысла ее менять. Как видно, относительно спокойная обстановка на трассах «воздушного моста» отразилась на структуре потерь. Большая часть летательных аппаратов погибла в результате аварий и катастроф, а не в результате воздействия противника.

### Потери военно-транспортной авиации люфтваффе при снабжении Кубанского плацдарма

Тип ЛА	Потери по типам		
	Боевые потери	Небоевые потери	Всего
В период с 4 по 29 февраля 1943 г.			
Ju-52	9	4	13
He-111	—	1	1
Самолеты-буксировщики	—	3	3
Go-242	2	9	11
DFS-230	1	5	6
В период с 1 по 31 марта 1943 г.			
Ju-52	4	6	10
He-111	1	2	3
Самолеты-буксировщики	1	2	3
Go-242	1	5	6
DFS-230	1	4	5
Итого:	20	41	61

#### Примечания

1. В числе потерянных He-111 три буксировщика и один транспортный самолет.
2. Из числа самолетов-буксировщиков один потерян по неизвестной причине.
3. В числе небоевых потерь указаны четыре планера типа Go-242, уничтоженных при эвакуации аэродрома Славянская.

## «ВОЗДУШНЫЙ МОСТ» НАД ЧЕРНЫМ МОРЕМ

После краха операции «Цитадель» уход немцев с Кубанского плацдарма был предрешен. 12 августа 1943 г. Гитлер отдал распоряжение об отводе войск на линию «Восточного вала». Для 17-й полевой армии это означало переход к непосредственной обороне Крыма. Но ещё полмесяца фюрер колебался. Сказывалась реакция союзников Германии — румынского диктатора Антонеску и царя Болгарии Бориса III, — опасавшихся негативных для них военно-политических последствий. Кроме того, немцам необходимо было считаться с позицией Турции — нейтральной, но очень важной черноморской страны.

Окончательное решение об эвакуации было принято только 4 сентября. С 7 сентября по 9 октября с Таманского полуострова преимущественно морем были вывезены подразделения 11 немецких и пяти румынских дивизий — почти 300 тысяч человек и 75 тысяч лошадей. Через Керченский пролив были переброшены 74 танка, 21 230 автомашин, 27 741 конных повозок, 1815 орудий и 115 477 тонн других грузов. Из этого числа на долю люфтваффе пришлось 15 661 военнослужащий и 1153 тонны грузов.

Советское командование решило не упускать шанс с ходу, что называется, «на плечах» отступавшего противника, ворваться в Крым. Поэтому выводимые с Кубанского плацдарма дивизии сразу бросались навстречу советским армиям, наступавшим в Северной Таврии. Казалось, ещё чуть-чуть, и Крым будет наш. 1 ноября танковые бригады 19-го танкового корпуса и сабельные эскадроны 36-го полка 10-й гвардейской кавалерийской дивизии прорвались через Турецкий вал на Персепе, а на восточном побережье Крыма началась Керченско-Эльтигенская десантная операция<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Кузнецов А.Я. Большой десант. М., 2011. С. 20 и далее.

В этот момент в Крыму противник располагал только одной дивизией вермахта в полном составе (98-й пехотной), разрозненными частями 50-й и 336-й пехотных дивизий, а также семью румынскими дивизиями. В Крыму остались также подразделения некоторых дивизий, не успевших «проскочить» Перескоп до появления советских войск. Так, в Крыму «застряли» запасные батальоны 4-й горной, 97-й и 101-й егерских и 125-й пехотной дивизий<sup>1</sup>. Большая часть из этих отставших батальонов была позднее объединена в так называемый горнопехотный полк «Крым». Этими достаточно скромными силами немцам удалось в результате затяжных и кровопролитных боев под Керчью и на Сиваше удержать фронт. Однако 17-я армия вермахта оказалась блокированной в Крыму<sup>2</sup>.

Вполне естественно, что, как и на Кубани, основным путем снабжения опять должен был стать морской. Коммуникации Одесса — Крым и Констанца (Сулина) — Севастополь до последних дней Крымской операции работали достаточно надежно. Для снабжения почти четвертьмиллионной группировки требовалось подвозить не менее 1500 тонн различных грузов в день. Надо сказать, что ВМС противника на Черном море в общем и целом справились с этой сложной задачей.

Тем не менее не осталась «без работы» и военно-транспортная авиация. К началу операции по снабжению Крыма на аэродромах Южной Украины базировались три транспортные группы, укомплектованные «Юнкерсами-52»: II. и III./TG3 (аэродромы Голта и Одесса соответственно), а также I группа TG1, базировавшаяся в Умани. В октябре к ним

---

<sup>1</sup> NARA T-312 roll 746 frame 399047-399048.

<sup>2</sup> Hillgruber A. Die Racumung der Krim. Frankfurt am Main, 1959. S. 20.

присоединилась эскадра TG2 в составе двух авиагрупп. Это соединение было отведено со Средиземного моря на отдых и пополнение в Германию, а затем переброшено на Восточный фронт. Однако немецкие источники отмечают, что неразбериха с тыловым снабжением, медленная переброска из Италии подразделений аэродромного обслуживания, неготовность техники к полетам в условиях пониженных температур потребовали немалого времени для приведения эскадры в боевую готовность<sup>1</sup>.

В феврале 1944 г. на аэродромы Одессы прибыли три новые группы. Из Греции была переброшена оснащенная «старыми, добрыми» Ju-52 группа I./TG4. Остальные же вновь прибывшие части имели на своем вооружении «экзотику». Гигантскими транспортниками Me-323 (модификация планера Me-321 с шестью двигателями) была оснащена I./TG5. А группа III./TG1 получила итальянские самолеты «Савойя» SM.82. Но немцы недолго летали на итальянских машинах. «Савойи» очень быстро спяли с эксплуатации. Виной тому стала их малая пригодность к использованию в зимних условиях, а также недостаток запасных частей<sup>2</sup>.

Использовались на воздушных трассах в Крым и небольшие легкомоторные самолеты. Расстояние, особенно до начала наступления Красной армии на Правобережной Украине, вполне позволяло это делать. Так, перелетевший 10 марта 1944 г. на папу сторону пилот самолета «Физилер-156» Курт Закшевский<sup>3</sup> сообщил, что перевозил из Одессы

---

<sup>1</sup> *Morzik F.* Die deutschen Transportflieger im Zweiten Weltkrieg. Frankfurt am Main, 1966. S. 183.

<sup>2</sup> *Ibid.* S. 183—184.

<sup>3</sup> Перебежчик, согласно советским документам, служил в «транспортном отряде полка связи» 4-го воздушного флота

в Крым легчиков-отпускников из 3-й истребительной эскадры «Удет»<sup>1</sup>.

Командовал всей транспортной авиацией, действовавшей в полосе 4-го Воздушного флота, так называемый Transportfliegerfuhrer 2. Им был хорошо знакомый нам, теперь уже генерал-майор, Фриц Морзик. Его штаб-квартира с 5 ноября 1943 г. до конца марта 1944-го находилась в Одессе. Здесь же, как правило, базировались и части, принимавшие участие в снабжении Крыма. Одесские аэродромы обеспечивали базирование всех типов самолетов и были пригодны к использованию в любое время суток и при любых метеоусловиях. В Крыму основным аэродромом выгрузки стал Каранкут на севере полуострова. Он был удобно расположен как относительно линии фронта, так и не очень далеко от одесского аэродромного узла. При необходимости маршруты полетов продлевались до Багрово или Сак.

Следует отметить, что одиночные полеты транспортных машин по «воздушному мосту» в Крым были запрещены. Этот запрет объяснялся двумя причинами. Во-первых, так легче было проконтролировать загрузку самолетов, не допуская порожних вылетов на полуостров. Во-вторых, авиация поисково-спасательной службы работала только по вызовам штаб-квартиры в Одессе, и вылетевший в одиночку транспортник рисковал не дожидаться своевременной помощи в случае аварии над морем.

Прикрытие транспортных машин истребителями на трассе перелета до начала советского наступления осуществлялось только в районе крымского побережья, да и то не всегда. В апреле 1944 г. немцы перешли к сопровождению «транспортников» на всем маршруте. По прибытии на аэро-

---

<sup>1</sup> ЦВМА. Ф. 1080. Оп. 1. Д. 258. Л. 208.

дром выгрузки истребители сопровождения тоже садились на него и ждали обратного вылета. Это было связано с тем, что раздельный вылет или встреча со своими «подопечными» на маршруте не гарантировали непрерывного прикрытия<sup>1</sup>.

Насколько строго соблюдались данные правила, и хватало ли сил у немцев их соблюдать, сказать трудно. Судя по имеющимся отрывочным данным, наряд сил выделялся небольшой. Забот у истребителей люфтваффе на юге и без того было много, а их численность в Крыму была невелика: в феврале—марте 1944-го — не более 50 самолетов. В апреле число исправных истребителей на крымских аэродромах еще уменьшилось и на 25 апреля составило всего 16 машин<sup>2</sup>. Даже использование части штурмовиков FW-190F для решения чисто истребительных задач не меняло ситуации. Немцам «воздушным извозчикам» пришлось в конце концов перейти к ночным полетам.

До апреля 1944 г. транспортная авиация использовалась для доставки на полуостров людей, в том числе и маршевых батальонов, и срочных грузов. Обратные самолеты, как правило, уходили недогруженными (использовалось не более 60 % грузоподъемности машин). В основном по воздуху вывозили раненых. Кроме того, транспортные авиагруппы обеспечивали, в необходимых случаях, экстренную доставку в Крым подкреплений. Так, в начале ноября 1943 г. на аэродром Багерово был переброшен 123-й полк 50-й пехотной дивизии. В ходе октябрьских боев он успел «проскочить» Перекоп до появления советских танков и дальше действовал в отрыве от главных сил дивизии, оставшихся в Крыму. Теперь его срочно перебросили под Керчь, чтобы

---

<sup>1</sup> *Morzik F.* Op. cit. S. 189—190.

<sup>2</sup> *Hillgruber A.* Op. cit. S. 136—137.

ликвидировать намстившийся на этом участке прорыв в немецкой обороне<sup>1</sup>.

В январе следующего года точно такая же ситуация потребовала использовать военно-транспортную авиацию для переброски частей 73-й пехотной дивизии. Конечно, по воздуху перевозились только личный состав с легким оружием, а остальная боевая техника доставлялась морем. Впрочем, кое-какая техника перебрасывалась и на самолетах. Так, 4 февраля 1944 г. на 80 транспортных машинах перевезли 331 человека, 21 тонну снаряжения и боеприпасов, мотоцикл, две 37-мм противотанковые пушки, две полевые кухни и пять легких пехотных орудия из состава 73-й дивизии. 5 февраля 1944 г. 19 «Юнкерсов-52» перебросили 12 офицеров и 121 рядовых, а также 29 отпускников. Но, кроме людей, на самолетах были перевезены две полевые кухни, две повозки и плавающий автомобиль штаба 73-й дивизии<sup>2</sup>.

Иногда самолеты экстренно доставляли на прифронтовые аэродромы боеприпасы, расход которых при отражении атак советских войск в отдельные дни был весьма велик. Один из подобных случаев эмоционально описан в истории 98-й пехотной дивизии: «Светлый праздник на фронте: один “Юнкерс-52” наконец-то доставил три тысячи ручных гранат. Маленький штрих к ситуации со снабжением»<sup>3</sup>.

Третьей дивизией, частично перебросенной воздушным путем на аэродромы Крыма, стала 111-я пехотная. До этого дивизия обороняла Никопольский плацдарм. Приказ на её переброску поступил 1 марта 1944 г. Согласно дивизионной хронике, инициатива переброски еще одного соединения

---

<sup>1</sup> *Gareis M. Kampf und Ende der Fränkisch-Sudetendeutschen* 98. Infanterie-Division. Eggolsheim, o.J. S. 330.

<sup>2</sup> NARA T-312 roll 746 frame 390010.

<sup>3</sup> *Gareis M. Op. cit.* S. 334.

на полуостров принадлежала Антонеску. Сначала планировалось, что в Крым уйдет 3-я горнострелковая дивизия, но затем выбор пал на 111-ю пехотную. Как обычно, личный состав пехотных полков перебрасывался по воздуху с личным оружием, а тяжелая техника и вооружение — морем. Кригмарине выделило 25—28 быстроходных десантных барж для челночных перевозок по маршруту Одесса — Ак-Мечеть и Евпатория.

Со 2 марта по 5 апреля воздушным путем было перебросено 3318 человек, остальные прибыли по морю. Перевозка в Крым не обошлась без потерь, 19 марта при перевозке подразделений 117-го артиллерийского полка разбился Me-323 «Гигант», похоронив под своими обломками, всех кто находился на его борту. В катастрофе погиб весь личный состав 11-й батареи полка, числом более ста человек<sup>1</sup>.

Как уже было отмечено выше, по воздуху перебрасывалось и маршевое пополнение. Надо сказать, что, то, каким образом немцы формировали маршевые батальоны создавало немалую головную боль советской разведке. Так 11 ноября 1943 года в Крыму были взяты пленные из состава 712-го, 723-го, 732-го, 745-го и 921-го пехотных полков. Эти части дислоцировались в Западной Европе: Франции, Бельгии, Голландии. Отобранный личный состав перебросили по железной дороге в Одессу, а затем воздушным путем в Крым<sup>2</sup>. А в начале декабря на пополнение 98-й пехотной дивизии прибыли восемьсот унтер-офицеров из Норвегии<sup>3</sup>. В полном составе на полуостров прибыли из Западной Ев-

<sup>1</sup> *Musculus F.* Geschichte der 111. Infanterie-Division. Hamburg, 1980. S. 321—332.

<sup>2</sup> ЦВМА. Ф. 1087. Оп. 5. Д. 1073. Л. 287.

<sup>3</sup> *Gareis M.* Op. cit. S. 338.

ропы три батальона из состава 583-го, 759-го и 920-го пехотных полков. Причем, в одном из документов 17-й армии сообщается, что и штаб армии не знал, из каких именно соединений прибыли эти подразделения<sup>1</sup>.

Вообще, возникновение кризисных ситуаций в Крыму незамедлительно вызывало ответную реакцию немецкого командования, вплоть до снятия подразделений из тактической зоны обороны на других участках фронта. Так, 17—18 января 1944 г. в течение суток были переброшены в Херсон, а оттуда в Крым два батальона 336-го сводного полка<sup>2</sup>. Полк был выведен из состава 370-й пехотной дивизии и отправлен по воздуху «налегке», без тылов, роты ПТО и тяжелого оружия<sup>3</sup>. В целом следует отметить, что благодаря работе транспортной авиации немцам удалось оперативно возмещать потери в личном составе частей и соединений 17-й армии.

**Сравнение подачи пополнения воздушным путем  
и потерь, понесенных пехотными дивизиями  
17-й полевой армии с учетом приданных частей,  
а также частей корпусного, армейского подчинения  
и частей РКК в период с 1 ноября 1943 г.  
по 8 января 1944 г.<sup>4</sup>**

Соединение	Потери	Пополнения	Разница
98-я пехотная дивизия	6759	6036	- 543
50-я пехотная дивизия	6301	5818	- 483
336-я пехотная дивизия	1037	2742	+ 1705
Корпусные, армейские части и части РКК	1246	673	- 573
Итого	15 163	15 269	+ 106

<sup>1</sup> NARA T-312 roll 747 frame 399048.

<sup>2</sup> Alarm-Regiment 336, полк состоял из двух батальонов.

<sup>3</sup> NARA T-314 roll 1562 frame 0044.

<sup>4</sup> NARA T-312 roll 747 frame 399049.

Выход советских войск к нижнему течению Днепра создал исключительно благоприятную обстановку для нарушения морских и воздушных путей снабжения блокированной в Крыму 17-й армии. Поэтому в район Скадовска, поближе к основным коммуникациям противника, была перебазируется часть авиации ВВС Черноморского флота.

Приказ о перебазировании был подписан 5 ноября 1943 г. Так называемой Скадовской авиационной группой командовал сначала заместитель начальника штаба ВВС ЧФ полковник В.И. Смирнов, а затем, до своей гибели, командир 1-й мино-торпедной авиадивизии Н.А. Токарев. Численность самолетов в ней колебалась от 70 до 90 машин. Впрочем, как следует из опубликованных источников, фактическая ударная мощь группы значительно ослаблялась хроническим отсутствием достаточного количества горючего. Немцы тоже не дремали. Их авиаразведка достаточно быстро обнаружила опасных «соседей». Судя по записям в «Дневнике руководства войной на море», германское командование очень серьезно отнеслось к угрозе своим коммуникациям со стороны Скадовской авиагруппы. 28 ноября 25 «хейнкелей» из 4-го авиакорпуса нанесли удар по скадовскому аэродрому. К счастью, потерь и повреждений от этого налета не было. К сожалению, как показали дальнейшие события, это, видимо, не было следствием мощной ПВО аэродрома, а результатом неудовлетворительной работы пгтурманов противника. Следующий удар, нанесенный восемью немецкими бомбардировщиками 1 декабря, был результативнее. Два наших самолета сгорело, один поврежден. Были потери и среди личного состава.

Но, несмотря на противодействие как противника, так и собственных тыловых служб, боевая работа авиагруппы началась сразу же после перебазирования. Уже 22 ноября «Кобры» 11-го гиап вылетели на задание по перехвату не-

мецких транспортных машин. Четверка истребителей, ведомых майором С. Карасевым, атаковали группу Ju-52 и сбили два из них. Чуть позже их жертвами стали летевшие в одиночку He-111 и связной биплан Ву-131. Появление на важной коммуникации советских истребителей вынудило противника усилить непосредственное охранение «транспортников», летавших, как правило, достаточно большими группами. Так, 18 декабря четверка майора Юдина вела в районе озера Донузлав бой с 21 Ju-52, которых прикрывали шесть «Мессершмиттов-110»<sup>1</sup>.

Однако, напряженная обстановка на фронте, вероятно, не всегда могла позволить противнику выделять истребительное прикрытие. Так, 12 января 1944 г. транспортные машины сопровождали всего два Me-110 из 5./NJG200<sup>2</sup>. Видимо, именно поэтому стал возможен удачный бой, проведенный парой в составе старшего лейтенанта Н. Кисляка и лейтенанта В. Любимкова. 10 января 1944 г. они уничтожили четыре машины из группы в 29 Ju-52. Только повреждение самолета ведущего, а также израсходование боеприпасов и горючего вынудило наших летчиков прервать «охоту» и выйти из боя<sup>3</sup>.

Однако ещё более успешным действиям наших истребителей, мешало, что, несмотря на то, что немецкие «транспортники» совершали перелеты крупными группами, наши летчики продолжали атаковать их в основном парами-четверками. Немцы, в свою очередь, отмечали, что хорошо управляемый огонь оборонительного оружия больших групп транспортных самолетов в большинстве случаев по-

---

<sup>1</sup> Хроника Великой Отечественной войны на Черноморском театре / МГШ ВММ. Вып. 5. 1950. С. 374, 427.

<sup>2</sup> NARA T-314 roll 207 frame 1205.

<sup>3</sup> Хроника Великой Отечественной войны на Черноморском театре / МГШ ВММ. Вып. 6. 1951. С. 33.

звонял эффективно отражать атаки советских истребителей.

Кроме того, единственным средством «обнаружения и наведения» у наших пилотов, как и в начале войны, оставались только их собственные глаза. Эффективность же чисто визуальной «свободной охоты», пусть даже над ограниченным районом моря, не очень высока. Это подтверждается и хроникой боевых действий Черноморского флота, согласно которой встречи наших истребителей с транспортными машинами противника были скорее исключением, чем правилом.

Всего же, по советским данным, по март 1944 г. истребители Скадовской группы уничтожили 16 Ju-52, восемь бомбардировщиков различных типов и один связной самолет.

Кроме морских летчиков к воздушной блокаде полуострова были привлечены и части 8-й Воздушной армии ВВС. Даже с учетом разнообразия решаемых задач, армия располагала значительным числом истребителей (на середину февраля — 297 машин). В состав армии входил 3-й истребительный корпус и 6-я гвардейская истребительная авиадивизия. Имелась на вооружении даже РЛС типа «Пегматит», но она использовалась только для ПВО переправ через Сиваш.

Истребители 8-й ВА (как и их флотские коллеги) также применяли для борьбы с немецкими «транспортниками» исключительно тактику «свободной охоты». Две специальные группы, возглавляемые известными асами Л.И. Покрышкиным и А.В. Алелюхиным, располагались на передовых аэродромах, оборудованных на Кипбурнской косе. По данным летчиков, за 20 дней «охоты» их «добычей» стали 30 транспортных машин.

К сожалению, приходится констатировать, что неполнота имеющихся у нас немецких источников не позволяет соста-

вить полную картину деятельности крымского «воздушного моста». Так, например, нет возможности точно выяснить ущерб немецкой военно-транспортной авиации от ударов ВВС Красной армии и Черноморского флота по аэродромам противника. Однако с большой долей уверенности можно сказать, что немецкие транспортные самолеты регулярно попадали под удары советской авиации.

Некоторые сведения о результатах этих налетов можно найти в румынских документах, поскольку 3-я группа пикирующих бомбардировщиков ВВС Румынии размещалась бок о бок с немецкими «транспортниками» на аэродроме Каракут. Так, за период с 28 января по 15 марта, согласно румынским данным, немецкие транспортные «юнкеры» трижды получали повреждения при налетах советской авиации на аэродром. А однажды в результате очередного налета сгорела «Савойя» SM.82, принадлежавшая, вероятно, III./TG1.

Следует отметить, что советское командование было достаточно неплохо осведомлено о функционировании крымского «воздушного моста». Это и неудивительно, так как много сведений было почерпнуто из допросов плененных из частей, переброшенных на полуостров по воздуху<sup>1</sup>. Другим источником информации была агентурная разведка. Поступали сообщения и от экипажей подводных лодок Черноморского флота, наблюдавших полеты транспортных «Юнкерсов-52» над Черным морем<sup>2</sup>.

Разумеется, наиболее ценными были показания летчиков, взятых в плен. Не стоит забывать, что к середине 1943 г. уже мало у кого оставались сомнения в том, кто выиграет войну, поэтому в руки советской разведки попадали уже не только

<sup>1</sup> ЦВМА. Ф. 1087. Оп. 5. Д. 1073. Л. 277 и далее.

<sup>2</sup> ЦВМА. Ф. 1087. Оп. 5. Д. 1074. Л. 388.

экипажи сбитых и аварийных машин, но и авиаторы, добровольно перелетевшие на сторону Красной армии. Кроме уже упомянутого выше перелета Курта Закшевского, еще более интересный случай произошел 5 января 1944 г. В этот день, в районе населенного пункта Приазовское (15 км юго-восточнее Мелитополя) произвел посадку «Юнкерс-52» из состава TG2. Причина посадки в опросном листе пилота этой машины Ганса Райциха описана следующим образом. Утром пятого числа пилотируемый им самолет вылетел из Одессы в Каранкут, доставив туда румынских солдат. На обратном пути бортмеханик унтер-офицер Ганс Мишлер обманом изолировал радиста и стрелка, а затем силой оружия заставил Райциха взять курс на советскую территорию. Надо отметить, что пленные дали подробные показания об организации воздушных перевозок в Крым<sup>1</sup>.

Тем не менее поздней осенью—зимой 1943—1944 гг. большинство немцев в Крыму оценивали свое положение подобно одному из офицеров штаба 17-й армии, записавшему в своем дневнике: *«Крым похож на остров, вокруг которого где-то вдали шумит и пенится прибой»*.

Все изменилось 8 апреля 1944 г., с началом советского наступления. Быстрый прорыв немецких позиций на Перекопе и Сиваше вынудил командование 17-й армии начать отвод своих войск к Севастополю. Между нашими частями и противником развернулась отчаянная гонка — кто выйдет к городу первым.

Ценой больших потерь немцам удалось выиграть эту гонку и отразить попытку советских войск взять Севастополь с ходу 18—19 апреля. Резкое сужение размеров занимаемого плацдарма, большие потери при отступлении не оставляли сомнений в скорой эвакуации Крыма, но 20 апреля пришел

---

<sup>1</sup> ЦВМА. Ф. 1080. Оп. 1. Д. 258. Л. 36.

приказ Гитлера: «Севастополь оборонять до конца. Бое-способные войска не эвакуировать».

Советское наступление в Крыму практически совпало по времени с оставлением немцами Одессы. Поэтому основной базой снабжения и конечным пунктом эвакуации стала Констанца, что увеличивало время переходов морских конвоев в Севастополь. С другой стороны, возросли требования к оперативности снабжения окруженных войск всем необходимым для удержания плацдарма. В этих условиях роль воздушных перевозок для снабжения частей 17-й армии резко возросла.

Дополнительно к полетам в Крым были привлечены группы TGr30 и I/LLG1, оснащенные самолетами He-111. I группа 1-й десантной эскадры кроме «хейнкелей» имела на вооружении грузовые планеры Go-242. Группировка гидроавиации также была усилена за счет переброски со Средиземного моря минимум шести машин типа «Дорнье-24».

Кроме того, в транспортных целях использовались и боевые He-111 из состава I группы 4-й бомбардировочной эскадры «Генерал Вефер». Бомбардировщики, например, вывезли 11 апреля около двухсот человек наземного состава штурмовых авиагрупп с аэродрома Каранкут, к которому приближались советские войска<sup>1</sup>. Силами транспортной авиации в первые дни мая удалось обеспечить переброску в Севастополь двух маршевых батальонов численностью около 400 человек.

10 апреля находившаяся в Кросно (Польша) 27-я бомбардировочная эскадра «Бельке» была срочно поднята по тревоге и перелетела на румынский аэродром Фокшаны. Оттуда «хейнкели» эскадры, наряду с чисто боевыми вылетами,

---

<sup>1</sup> Gundelach K. Kampfgeschwader «General Wever» 4. Stuttgart, 1978. S. 266.

осуществляли перевозку дефицитных типов боеприпасов, в первую очередь бронбойных, и эвакуацию раненых. Так, 11 апреля эскадра в полном составе вывозила раненых с аэродрома Сарабуз. Каждый «Хейнкель-111» при этом принял на борт по пятнадцать человек. Иногда самолеты эскадры совершали своеобразные «челночные» вылеты, совершая после выполнения боевого задания промежуточную посадку на Херсонесе, принимая на борт нуждающихся в эвакуации раненых, и уже после этого возвращаясь на свою базу в Румынии<sup>1</sup>.

Но в целом условия, в которых продолжал работать «воздушный мост», заметно ухудшились. Если раньше вероятность встречи с советским истребителем была относительно невелика, то сейчас «транспортникам» приходилось действовать в условиях полного господства советской авиации в воздухе. Причем наша авиация господствовала в небольшом по площади районе, что только увеличивало шансы нежелательной для немцев встречи. Кроме того, если до начала апреля советская зенитная артиллерия вообще не принималась в расчет, то сейчас транспортные самолеты поневоле вынуждены были входить в зону её действия. Показательна запись, сделанная в «Дневнике боевых действий Морского коменданта Крыма» 10 мая 1944 г.: *«Нашей истребительной авиации не видно. Противник обладает неограниченным господством в воздухе и использует его без ограничений. Наша зенитная артиллерия также бездействует»*. Ярким свидетельством этого превосходства может служить запись в «Дневнике руководства войной на море» о том, что за 15 апреля на севастопольских аэродромах в результате ударов советской авиации было выведено

---

<sup>1</sup> *Waiss W. Chronik Kampfgeschwader Nr.27 Boelcke. Bd.VI, Tle. 5. Aachen, 2008. S. 58, 60.*

из строя 14 истребителей и пять штурмовиков. Интересно, что в итоговом отчете I авиационного корпуса люфтваффе за 8 апреля — 12 мая 1944 г., созданном по горячим следам, вообще нет точной цифры потерянных на земле самолетов, их число оценивается как «около пятидесяти»<sup>1</sup>.

Все это вынудило немецкую военно-транспортную авиацию полностью перейти к ночным полетам. Впрочем, заключительный этап крымской драмы продолжался недолго. 5 мая советские войска начали решающий штурм Севастополя. В наступление в направлении станции Макензивые горы перешли части 2-й гвардейской армии. Этот удар был отвлекающим, а 7 мая началось наступление на главном направлении частей 51-й и Отдельной Приморской армий. Уже на следующий день наши штурмовые группы ворвались на Сапун-гору — ключевую высоту, господствующую над Севастополем и его окрестностями. За обладание ею развернулись ожесточенные бои. Немцы, чтобы вернуть её, неоднократно предпринимали отчаянные контратаки, переходившие в рукопашные схватки. Однако к исходу суток Сапун-гора была полностью в руках советских солдат.

Немецко-румынские части стали отходить к мысу Херсонес, где они смогли закрепиться на заранее подготовленном оборонительном рубеже. Однако немецкому командованию было ясно, что это начало конца. Командующий группой армий «Южная Украина» генерал-полковник Шернер вечером 8 мая направил телеграмму в Ставку фюрера: *«Прошу разрешить эвакуацию, так как дальнейшая оборона Севастополя более невозможна»*. Через несколько часов наконец поступил приказ Гитлера о полной эвакуации *«крепости Севастополь»*.

Но время было уже упущено. С рассветом 9 мая аэродром на мысе Херсонес оказался под прицельным огнем

<sup>1</sup> BA-MA RL 8-2. S. 6.

советской артиллерии с Сапун-горы. К вечеру все исправные самолеты перелетели из Севастополя на румынские авиабазы. Тем не менее Ju-52 продолжали садиться на херсонесском аэродроме в ночи на 10 и на 11 мая. Вызывает уважение мужество и мастерство экипажей «Тетушек Ю», взлетающих в темноте с изрытого воронками летного поля на своих перегруженных машинах, лишь бы забрать побольше раненых.

В последнюю ночь на 50 прилетевших самолетах удалось вывезти почти 1000 человек. Отход немецких войск с линии обороны к причалам на мысе Херсонес в ночь на 12 мая поставил точку в деятельности крымского «воздушного моста». А через сутки завершилось и само сражение за Крым, в котором 17-я немецкая армия потерпела жестокое поражение, потеряв безвозвратно до 100 тысяч человек, в том числе более 60 тысяч пленными.

Всего с 8 апреля по 11 мая самолеты люфтваффе вывезли из Крыма 21 457 военнослужащих, в том числе 16 387 раненых. Общее число эвакуированных морем было значительно больше, но раненых флотом было вывезено почти столько же (9424 человека с 12 апреля по 8 мая и 6011 — за три последующих дня). Неясно, учтено ли в этих цифрах участие в «воздушном мосте» румын. Три отряда военно-транспортной авиации Румынии (105-й, 106-й и 107-й) вывезли из Крыма в апреле 1944 г. около 3000 раненых.

В последние дни штурма «крепости Севастополь» очень велика была роль гидроавиации. Летающие лодки садятся прямо у берега, буквально на глазах у приближавшихся советских войск. Вообще, надо отдать должное противнику, пилоты не только транспортной, но и истребительной авиации пытались вывезти из Севастополя как можно больше своих боевых товарищей. Так, например, поступали летчики II группы 52-й истребительной эскадры, покидавшие

Херсонес. Для перевозки технического состава в последние дни привлекались и бомбардировщики из I./KG4.

Интересно сравнить интенсивность противодействия использованию транспортной авиации в «спокойный» период «крымского сидения» немцев и во время советского наступления в Крыму и штурма Севастополя. С 5 ноября 1943 г. по 2 февраля 1944 г. группа III./TG2 выполнила 3112 самолето-вылетов. За это время она потеряла по разным причинам пять Ju-52<sup>1</sup>. Самолеты из TG30 были привлечены к снабжению Крыма 11 апреля 1944 г. С 12 апреля по 13 мая «хейнкели» этой группы 765 раз брали курс на Херсонес, при этом было потеряно шесть машин по боевым и одна по техническим причинам. Таким образом, если III./TG2 в период блокады теряла один самолет в 622 вылетах, то в TG30 во время решающего наступления советских войск одна потеря приходилась на каждые 110 рейсов<sup>2</sup>. Еще один пример: отряд поисково-спасательной службы, задействованный в «воздушном мосту» с 11 апреля по 8 мая, потерял пять своих «дорнье».

А вот как оценивало деятельность военно-транспортной авиации командование 1-го авиационного корпуса люфтваффе в своем отчете о последнем этапе Крымской операции<sup>3</sup>:

*«Вывоз войсковых частей воздушным путем происходил без особенных трудностей.*

*«Подобности организации перевозок.*

*Офицер связи Transportfliegerfuhrer 2 при оперативном штабе "Крым" по собственной линии связи получал от руководства данные о предполагаемых вылетах и ориенти-*

<sup>1</sup> Hillgruber A. Op. cit. S. 91.

<sup>2</sup> Morzik F. Op. cit. S. 191.

<sup>3</sup> BA-MA RL 8-2. S. 3.

*ровочном времени посадки транспортных машин. Эти данные тут же передавались оперативному штабу "Крым" и эвакуационному штабу 17-й армии. Последний давал указания о направлении воинских частей или раненых на аэродромы. На аэродрому транспортный офицер люфтваффе распределял прибывших по отдельным группам и направлял их на самолеты для посадки.*

*На аэродроме Севастополь-7 заградительные мероприятия в полном объеме производили сухопутные войска (полевая жандармерия). На аэродроме Херсонес эта обязанность была возложена на ВВС, которые направили на аэродром взвод наземной охраны. Чтобы уменьшить потери из-за скопления излишней техники, вне территории аэродрома была установлена зона ожидания. Из нее на аэродром направлялись автомашины в строгом соответствии с грузоместимостью севищих самолетов.*

*В две последние ночи на аэродроме Херсонес возникли определенные трудности при погрузке. Это было следствием скопления ожидавших эвакуации на западном берегу Качахьей бухты войсковых частей, которые несанкционированно проникали на взлетное поле. Командование частей не смогло воспрепятствовать этому явлению».*

Отметим, что люфтваффе сыграли немаловажную роль и в обеспечении эвакуации из Крыма морским путем. Обратимся снова к отчету 1-го авиационного корпуса:

#### *«2. Взаимодействие люфтваффе и кригсмарине.*

*Взаимодействие люфтваффе и кригсмарине происходило в течение всего периода обороны "крепости" без замечаний. Первоначально оно ограничивалось прикрытием с воздуха конвоев в 150-мильной зоне, а также выгрузки в самом Севастополе и бухтах между Севастополем и Херсонесом. Некоторые трудности возникали, когда с рассветом в зоне прикрытия оказывались несколько конвоев на расстоянии*

до 60 километров друг от друга. После переговоров с Морским комендантом Крыма конвои стали выбирать маршрут так, что они шли приходили во второй половине ночи, или к рассвету находились к одной точке. Этим гарантировалось мощное, не рассредоточенное по нескольким объектам прикрытие. Обратные конвои выходили из Севастополя таким образом, что с рассветом они оказывались вне зоны прикрытия авиацией»<sup>1</sup>.

Благостность отчета несколько нарушается данными о потерях, понесенных люфтваффе при прикрытии с воздуха конвоев в период последнего этапа борьбы за Крым. Сопоставление различных источников позволяет сказать, что в последние дни перед падением Севастополя люфтваффе бросило на защиту морских коммуникаций все, что могло летать и обеспечивать охранение в дальней зоне.

В истории 27-й бомбардировочной эскадры указано, что к прикрытию морских конвоев это соединение приступило как минимум с 22 апреля 1944 г. В этот день один из экипажей безуспешно атаковал советскую подводную лодку двумя сериями 50-кг авиабомб. В свою очередь, в этот же день советские истребители атаковали осуществлявший охранение конвоя He-111 из состава 5-го отряда эскадры. Самолет получил повреждения и вынужден был приземлиться на фюзеляж на аэродроме Фокпань<sup>2</sup>. В дальнейшем еще несколько «Хейнкелей-111» были потеряны в районе Севастополя, в том числе и при полетах над морем. Не менее пяти самолетов в этот период потеряла и 4-я бомбардировочная эскадра «Генерал Вефер»<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> BA-MA RL 8-2 S. 4—5.

<sup>2</sup> Weiss W. Chronik Kampfgeschwader Nr.27 Boelcke. Aachen, 2008. S. 62.

<sup>3</sup> Gundelach K. Op. cit. S. 357 ff.

Во второй половине апреля — начале мая 1944 г. в прикрытии конвоев приняли участие самолеты ночных истребительных эскадр. 23 апреля над трассой Констанца — Севастополь были потеряны два тяжелых истребителя Ju88-С-6 из 5./NJG200 (заводские номера 751025 и 751026) вместе с экипажами. Еще один «ночник» из той же части (Vf-110, бортовой номер 8V+LN) пропал без вести при ночном поиске 17 апреля<sup>1</sup>.

Подведем некоторые итоги. Сразу отметим, что кубанский и крымский «воздушные мосты» имеют много общего между собой. В обоих случаях транспортная авиация люфтваффе, привлеченная для снабжения блокированных группировок, не играла в этом деле решающей роли, в отличие от Сталинграда и Демянска.

Тем не менее немецкая ВТА вновь зарекомендовала себя надежным инструментом для решения кризисных проблем. На Кубани и в Крыму её части выполняли перевозки именно тогда, когда снабжение по морю в силу различных причин было либо невозможно, либо осуществлялось недостаточно оперативно. Значительную роль транспортная авиация, в том числе гидросамолеты, сыграла в период эвакуации захваченных на мысе Херсонес остатков 17-й армии.

Меры по противодействию немецким воздушным перевозкам, предпринимаемые советским командованием, нельзя признать достаточными и оптимальными, и они не смогли существенно повлиять на их объем. Во время крымского «воздушного моста» командования ВВС ЧФ и 8-й ВА выделяли специальные силы для борьбы с транспортной авиацией противника, однако ни наряд сил, ни тактика их применения не смогли обеспечить надежного осуществления блокады.

---

<sup>1</sup> Scherzer V. Die personelle Verluste der deutschen Nachtjagergeschwader 1940—1945. Jena, 2010. S. 449—451.

Гораздо более серьезные потери военно-транспортная авиация противника понесла в период освобождения Крыма и штурма Севастополя. Однако это объясняется внешними объективными факторами. «Сжимание», подобно шагрельной коже, площади немецкого плацдарма автоматически увеличивало вероятность встречи советских истребителей с немецкими «транспортниками», а уменьшение числа аэродромов посадки повышало шансы попасть на земле под бомбо-штурмовой удар.

Изменение обстановки на земле почти не оказывало влияния на функционирование кубанского «воздушного моста». Напротив, в операции по снабжению Крыма только оставление одесского аэродромного узла, где базировалась основная часть летавших на полуостров самолетов, было достаточно ощутимой потерей. Но она совпала с резким ухудшением обстановки в Крыму в целом и вряд ли была воспринята немцами слишком болезненно. Не вызвали, насколько нам известно, сколько-нибудь существенных нарушений в системе снабжения Крыма и частые отвлечения транспортных эскадр на другие участки фронта. Все-таки сказывалась вспомогательная роль «воздушного моста» в сравнении с проводимыми на полуостров морскими конвоями.

## **«МОСТЫ» В ПРОПАСТЬ**

1944 год стал годом полного триумфа Красной армии. Немцы были изгнаны почти со всей оккупированной территории Советского Союза. В условиях, когда линия фронта неумолимо откатывалась все дальше на Запад, все чаще и чаще возникали кризисные ситуации, в которых помощь военно-транспортной авиации своим наземным войскам была просто жизненно необходимой.

Прежде всего, надо отметить, что работа немецкой военно-транспортной авиации на Востоке не ограничивалась одним наведением «воздушных мостов» к оказавшимся в «котлах» немецким соединениям. Немецким транспортникам хватало и рутинной, повседневной работы. Эта работа была не столь драматичной, но без хотя бы краткого упоминания о ней нельзя составить полное представление о той роли, которую играл данный род авиации в ходе сражений на советско-германском фронте.

Военно-транспортная авиация люфтваффе привлекалась для экстренной переброски резервов на угрожаемые направления с первых дней военной кампании на Востоке. Но с переходом Красной армии в наступление на всех фронтах такие кризисы возникали все чаще и чаще.

Так, в октябре 1943 г. советские войска в ходе Невельской операции совершили глубокий прорыв на стыке Групп армий «Север» и «Центр». Срочно переброшенное на этот участок управление 1-го армейского корпуса немцев объединило под своим началом собранные «с бору по сосенке» отдельные части и боевые группы, но новое наступление советской 3-й ударной армии вновь угрожало глубоким прорывом. Теперь командование Группы армий «Север» решилось на переброску полноценных пехотных дивизий. 81-я, 218-я, 290-я, 329-я дивизии спешили к месту сражения. Для ускорения часть резервов перебрасывалась по воздуху. Так, самолеты 3-й транспортной эскадры в начале ноября доставили в район прорыва один батальон 81-й пехотной дивизии. При этом погрузка частей производилась на аэродроме Красногвардейск, в прифронтовой полосе и, заметим, в пределах досягаемости советской дальнобойной артиллерии. Чуть позже пришлось снабжать по воздуху и весь 1-й армейский корпус.

Однако задачи немецкой ВТА не ограничивались только переброской людских резервов. В период Ленинградско-

Новгородской операции транспортники люфтваффе доставляли дефицитные виды боеприпасов на прифронтовые аэродромы. Причем это относилось не только к частям сухопутных войск, но и к кригсмарине.

В марте 1944 г. ВВС Краснознаменного Балтийского флота начали массированное воздушное наступление против корабельных дозоров противника в Нарвской бухте. Бои в небе над Финским заливом были столь ожесточенными, что возникли проблемы с пополнением зенитного боезапаса на немецких кораблях. Его расход был так велик, что немцам пришлось срочно доставлять снаряды по воздуху транспортными самолетами. Так, 30 марта на ревельский аэродром Лаксберг приземлились два «Юнкерса-52», каждый с десятью тысячами 20-мм снарядов для корабельных зенитных автоматов. Еще столько же боезапаса планировалось доставить вторым рейсом.

Но вернемся с моря на берег. Советский «паровой коток», стремительно набирая обороты, катился на Запад. Теперь Красная армия на Восточном фронте тут и там стала устраивать вермахту его же «фирменные» «Kesselschlacht» — сражения, заканчивающиеся «котлом». Первым из таких «котлов» стал Корсунь-Шевченковский.

В конце января 1944 г. 11-й и 42-й армейские корпуса 8-й немецкой полевой армии попали в окружение в Черкассах, в районе Корсунь-Шевченковского выступа, севернее излучины Днестра. Немцы довольно быстро собрали для контрудара мощную группировку, располагавшую значительным числом танков. Но до деблокады окруженным корпусам надо было еще продержаться.

Ситуация со снабжением частей, оказавшихся в окружении, на 2 февраля выглядела следующим образом. При ежедневной поставке сорока тонн грузов запасов должно было хватить на три дня. Затем требовалось увеличить подвоз до

180 тонн в сутки, что позволило бы создать неприкосновенный запас в триста тонн боеприпасов и 125 кубометров горючего<sup>1</sup>. Положение с продовольствием особых тревог не вызывало. Считалось, что окруженные смогут обойтись местными ресурсами. Интересно, что Фриц Морцик приводит в своей книге другую, значительно меньшую цифру потребностей окруженной группировки в грузах, а именно, семьдесят тонн в сутки<sup>2</sup>.

Для снабжения попавших в «котел» войск был организован «воздушный мост», в котором приняли участие Ju-52 из I./TG1 и II., III./TG3. «Мост» просуществовал вплоть до прорыва из кольца в ночь с 16 на 17 февраля 1944 г. части окруженных и потери последнего аэродрома в Корсуне. «Тетки Ю» и в этом случае стали основной «рабочей лошадкой», хотя в последние дни перед прорывом их успешно дополняли «хейнкели» из бомбардировочных эскадр<sup>3</sup>. Руководство «воздушным мостом» осуществляли последовательно майор Риш, командир III./TG3, и майор Бауман, командир II./TG3.

По советским данным, за период с 3 по 16 февраля над полосой 1-го Украинского фронта зафиксировано 897 пролетов транспортных самолетов в район «котла», в том числе 667 Ju-52. По немецким данным, всего за 17 дней военно-транспортная авиация люфтваффе выполнила 1500 вылетов в Корсунь-Шевченковский «котел», доставив окруженным более 2000 тонн различных грузов. Представление об объемах работы, выполненной военно-транспортной авиацией, дает нижеследующая та-

---

<sup>1</sup> NARA T-312 Roll 64 Frame 7582939 ff.

<sup>2</sup> *Morzik F.* Die deutschen Transportflieger im Zweiten Weltkrieg. Frankfurt am Main, 1966. S. 177.

<sup>3</sup> *Waiss W.* Chronik Kampfgeschwader Nr.27 Boelcke. Bd. VI. Tle. 5. Aachen, 2008. S. 27 ff.

блица (к сожалению, она не охватывает весь период снабженческой операции).

### Результаты работы транспортной авиации

Дата	Самолето-вылетов	Выполнили задание	Доставлено посадкой	Сброшено грузов	Потери
02.02.	н/д	н/д	б/з — 10 т	б/з — 20,8 т горючее — 11,2 м <sup>3</sup>	н/д
06.02.	Ju-52 — 18	1	б/з — 1,5 т.	н/д	н/д
07/08.02.	Ju-52 — 26	16	—	снаряды IFH — 18 т	1 — повр. ЗА 3 — неиспр. двигателя
08.02.	Ju-52 — 25	17	б/з — 19,8 т горючее — 14,2 м <sup>3</sup>	горючее — ?	5 — застряли на аэродроме
	He-111 — 7	7	—	б/з — 14 т горючее — 1,9 м <sup>3</sup>	
08/09.02.	Ju-52 — 94	н/д	б/з — 110,4 т горючее — 32,2 м <sup>3</sup>	136 контейнеров с б/з и горючим	Возможно, 5 машин пропали без вести
	He-111 — 10				
09.02.	Ju-52 — 26	н/д	б/з — 30,3 т горючее — 1,6 м <sup>3</sup> другие грузы — 1 т.	396 контейнеров с б/з, 55 с горючим, 5 с продовольствием	Босвыс — 2 Пропали без вести — 2 Застрал — 1 Вышло из строя — 12
	He-111 — 69				
09/10.02.	Ju-52 — 96	83	б/з — 57,3 т горючее — 55,9 м <sup>3</sup> другие грузы — 4 т	б/з — 53,5 т  136 контейнеров с горючим и 32 контейнера с б/з	Вышло из строя — 13
	He-111 — н/д				
11/12.02.	Ju-52 — н/д	н/д	—	снаряды IFH — 32 т снаряды FK39 — 6 т снаряды 7,5 KwK40 — 2 т мины 81-мм — 2 т	н/д
12/13.02.	Ju-52 — 61	18	—	б/з — 31,6 т. горючее — 3,8 м <sup>3</sup>	н/д
13.02.	н/д	н/д	—	б/з — 4 т. горючего — 36 м <sup>3</sup>	н/д
13/14.02.	Ju-52 — 61	10	—	б/з — 19,8 т	н/д
14.02.	He-111 — 60	—	—	—	См. примечание

Дата	Самолето-вылетов	Выполнили задание	Доставлено посадкой	Сброшено грузов	Потери
с 15.00 15.02 до 06.00 16.02.	Ju-52 — 66	53	—	б/з — 83,1 т горючее — 16 м <sup>3</sup> другие грузы — 0,6 т	Пропали без вести — 2 Сел в «котле» — 1
	He-111 — 124	109		б/з — 50 т горючее — 41 м <sup>3</sup> 4 контейнера с сигнальными патронами, 8 с перевязочным материалом	Потеряно в катастрофе — 2

Примечание. Согласно хронике 27-й эскадры, в этот день было потеряно безвозвратно два «хейнкеля». Пропали без вести шесть летчиков из 1./KG27 и 6./KG27. Еще одна машина была серьезно повреждена в результате атаки истребителя. Был убит один и ранен ещё один член экипажа. (*Waiss W. Op. cit. S. 30.*)

Обратными рейсами было вывезено около 2400 больных и раненых. Это число фигурирует в послевоенных работах по истории военно-транспортной авиации люфтваффе<sup>1</sup>. К сожалению, найти в имеющихся у нас немецких архивных документах точных цифр вывезенных из «котла» раненых не удалось, но прикинуть порядок чисел вполне возможно.

Итак, на 2 февраля из Корсуньского «котла» было эвакуировано 1100 раненых. В последующем в отдельные дни было вывезено:

- в ночь 8/9 февраля — 566 раненых;
- днем 9 февраля — 102;
- в ночь 9/10 февраля — 329.

На 11 февраля в группе Штеммермана<sup>2</sup> насчитывалось еще около двух тысяч раненых, из которых 744 могли само-

<sup>1</sup> *Morzik F. Die deutschen Transportflieger im Zweiten Weltkrieg. Frankfurt am Main, 1966. S. 180.*

<sup>2</sup> Генерал артиллерии Вильгельм Штеммерман командовал окруженной группировкой.

стоятельно передвигаться. Но больше посадок самолетов в «котле» не производилось. Таким образом, у нас отсутствуют данные об обратных перевозках почти за неделю, а цифра в две тысячи четыреста выглядит вполне правдоподобной<sup>1</sup>. Кроме раненых вывозились экипажи сбитых и по тем или иным причинам застрявших в «котле» самолетов. Так, 9 февраля из «котла» были эвакуированы 14 таких экипажей. Интересный случай произошел днем 8 февраля. В этот день удалось девятью рейсами вывезти только одного раненого, четырех военнослужащих люфтваффе и 400 килограммов каких-то приборов. Дело в том, что посадочные площадки раскисли и, видимо, наземные службы не предполагали, что кто-то решится сесть. В результате раненых, подготовленных к эвакуации, на аэродроме не было.

Уже после прорыва окруженных военно-транспортная авиация люфтваффе приняла участие в вывозе раненых, которым посчастливилось выйти из «котла». Всего было эвакуировано в тыл еще до двух тысяч человек<sup>2</sup>.

Советские истребители и зенитчики оказали жесткое противодействие воздушным перевозкам противника, потерявшего безвозвратно 32 «Тетки Ю». Ещё 113 самолетов получили повреждения той или иной степени тяжести. Вот лишь некоторые эпизоды этого противоборства.

В дневных вылетах в «котел» 9 февраля приняли участие 26 «Юнкерсов-52» и 69 бомбардировщиков «Хейнкель-111». При этом «Тетки Ю» понесли весьма серьезные потери. Один транспортный самолет был сбит советским истребителем, второй сгорел на земле после штурмовки аэродрома советской авиацией. Еще восемь машин получили серьез-

---

<sup>1</sup> NARA T-312 Roll 64 Frame 7582945.

<sup>2</sup> *Morzik F.* Die deutschen Transportflieger im Zweiten Weltkrieg. Frankfurt am Main, 1966. S. 180.

ные повреждения от огня истребителей<sup>1</sup>. У четырех вышли из строя двигатели, один застрял на раскисшем аэродроме и два пропали без вести. Документы 8-й немецкой армии дополняет хроника 27-й бомбардировочной эскадры, также участвовавшей в транспортных перевозках. В этот день советские истребители сбили He-111H-16/R1 (зав. 161883, борт. 1G+AH). Его экипаж, из 1./KG27, пропал без вести. Еще на одном «хейнкеле» в результате меткого огня советского пилота-истребителя были ранены два члена экипажа<sup>2</sup>.

Ночью с 9 на 10 февраля на снабжение Корсунь-Шевченковской группировки вылетало 96 «Юнкерсов-52» плюс точно не известное число He-111. Вышло из строя тринадцать машин (данные только по транспортным «юнкерсам»): четыре из-за повреждения двигателей, шесть из-за технических неисправностей. Еще три были повреждены в результате атак советских ночных истребителей.

Вот как вспоминал о полетах в Корсунь-Шевченковский «котел» один из летчиков 8-го отряда 27-й бомбардировочной эскадры: *«Можно вспомнить полеты на снабжение сухопутных войск в Черкасском “котле”. Групповым вылетом руководил тогдашний командир группы. Самолеты подошли к “котлу” на высоте трех тысяч метров, а потом медленно, по спирали спузились на высоту сброса контейнеров (200 метров) и вновь поднялись на три километра. Потери при таком профиле полета были ненормально высоки. В другой раз группу самолетов вел командир отряда Карл Ансельм. Он подошел к территории “котла” на малой*

---

<sup>1</sup> Возможно, именно этот эпизод имел в виду Ф. Морзик, упомянув в своей книге о разгроме советскими истребителями группы «юнкерсов» над аэродромом Корсунь. Ibid. S. 178.

<sup>2</sup> Weiss W. Op. cit. S. 27—28.

*высоте, в районе сброса набрал высоту двести метров и, вновь снизившись, проскочил занятую противником территорию. Потерь не было»<sup>1</sup>.*

Если потери «хейнкели» и в последующие дни. Так, 15 февраля бомбардировщики вылетали с грузами 124 раза, при этом 15 раз самолеты возвращались, не выполнив задание. Во всех случаях машины были повреждены огнем зенитной артиллерии, а два самолета разбились из-за усталости своих пилотов, которые за сутки выполнили до семи вылетов. Показательный факт — утром 16 февраля на аэродроме в Умани из 19 «Хейнкелей-111» боеготовыми были только два. Остальные вышли из строя вследствие технических неполадок и повреждений от огня зенитной артиллерии.

Еще одним противником люфтваффе стали жирные украинские черноземы. Например, во второй половине дня 6 февраля 1944 г. из 18 вылетевших «юнкерсов» рискнул приземлиться только один. Самолет выгрузил полторы тонны боеприпасов, но обратно улететь не смог — застрял в грязи. Еще хуже ситуация сложилась 8 февраля. Из четырнадцати севших «юнкерсов» смогли вновь взлететь только девять. Пять «утонули» в грязи. Немцы пытались ремонтировать находившиеся в «котле» поврежденные машины, а также надеялись организовать эвакуацию застрявших. Для этого в «котел» были направлены специальные группы соответствующих специалистов. Насколько успешной была их деятельность, сказать трудно.

Вообще, погода помогала Красной армии бить противника. Немцам приходилось бороться одновременно как с раскисшими аэродромами, так и с ночными заморозками. В ночь с 7 на 8 февраля 11 Ju-52 попытались доставить

---

<sup>1</sup> Weiss W. Op. cit. S. 27—28.

окруженным горючес. Одна машина вернулась с маршрута из-за повреждения двигателя. Остальные машины достигли цели, где четыре «юнкерса» сбросили бочки с горючим, но все они разбились о замерзшую землю. Экипажи оставшихся транспортников, видя такой результат, отказались от выброски.

Неустойчивая погода затрудняла экипажам обнаружение площадок выброски. Так, ночью с 13 на 14 февраля из 41 «юнкерса» сбросили грузы только 10 машин. При этом из 10 экипажей только семь доложили, что уверены в точности сброса. Оставшиеся транспортники вернулись, не выполнив задания. Та же ситуация повторилась и днем. Все шесть десятков «Хейнкелей-111» не смогли обнаружить цель и вернулись с грузами обратно.

Иногда погода не позволяла даже взлететь. Так, 6 февраля в Умани простаивал 31 груженный «юнкерс», а в Прокурове не могли взлететь 10 транспортных самолетов, на борту которых находилось 10 000 грузовых парашютов для необходимых для обеспечения полетов на выброску грузов с бомбардировщиков<sup>1</sup>.

люфтваффе приходилось снабжать не только войска в «котле», но и созданную для его деблокады группировку. Так, днем 13 февраля на 3-й танковый корпус работали 55 «юнкерсов». Они доставили 61,6 кубометров горючего, двадцать тонн боеприпасов для «пантер» и четырнадцать тонн снарядов для «тигров». 47-й танковый корпус снабжали «хейнкели». В пятидесяти вылетах бомбардировщики сбросили 35 кубометров горючего и 4,5 тонн боеприпасов<sup>2</sup>.

Потребность в использовании транспортной авиации для снабжения сухопутных войск осталась и с ликвидаци-

---

<sup>1</sup> NARA T-312 Roll 64 Frame 7582952.

<sup>2</sup> NARA T-312 Roll 64 Frame 7582220.

ей Корсунь-Шевченковского «котла». Например, вечером 10 марта 1944 г. обер-квартирмейстер 8-й армии Шене запрашивал для 4-й горнопехотной дивизии 27 самолетовылетов и для 11-й танковой — 17 самолетовылетов со снабженческими грузами<sup>1</sup>.

Вообще, год окончательного изгнания немецких захватчиков с территории Советского Союза был богат на разного рода крупные и мелкие «котлы», в которых оказывались соединения вермахта. Однако длительных и масштабных операций по снабжению с воздуха окруженных соединений, подобных Сталинградской или Демянской, больше ни разу не проводилось. Главной причиной такого измельчания «воздушных мостов» стало то, что или немцам удавалось достаточно быстро прорваться из окружения, или же, если они не смогли этого вовремя сделать, советские войска тоже «стахановскими темпами» ликвидировали «котел».

В марте 44-го советской 60-й армии под командованием генерала-полковника П.А. Курочкина удалось глубоко продвинуться вперед на стыке групп армий «Центр» и «Северная Украина». В полосе наступления находился важный узел коммуникаций на подступах к Польше — город Ковель. К середине марта его гарнизон составляли местный пехотный, 17-й кавалерийский СС и 17-й полицейский СС полки, саперный батальон, легкий артиллерийский и зенитный дивизионы, а также около трехсот железнодорожников.

Эти части были предназначены для борьбы с партизанами и не могли оказать серьезного сопротивления регулярным частям Красной армии. Скорее всего, они и не смогли бы удержать и Ковель, если бы одновременно с приближающимися к городу стрелковыми дивизиями 60-й армии туда не спешили полки танковой дивизии СС «Викинг». Не-

---

<sup>1</sup> NARA T-312 Roll 64 Frame 7582899.

прерывно атакуя, эсэсовцы смогли связать боем советские войска на внешнем фронте окружения и не позволить им выделить достаточно сил для уничтожения гарнизона.

Немаловажную роль сыграло и прибытие в Ковель, буквально накануне того как кольцо окружения сомкнулось, группенфюрера СС Герберта Гилле, командира «Викинга». На стороне обороняющихся было и выгодное местоположение города, со всех сторон окруженного болотами. Несколько дней в Ковеле прошли в ожесточенных боях. За это время германское командование смогло перебросить к «крепости» значительные силы: 4-ю и 5-ю танковые, 131-ю пехотную дивизии. 5 апреля свежие немецкие дивизии смогли снять блокаду города.

Продержаться до прихода деблокирующей группировки немцам в очередной раз помог наведенный авиацией «воздушный мост». Немедленное налаживание снабжения по воздуху было одним из первых требований группенфюрера Гилле. Уже на следующий день после окружения базирующаяся в Демблине 55-я бомбардировочная эскадра получила приказ начать полеты в «крепость». Площадь, занимаемая окруженными войсками, была минимальна. Всего два на три километра. Посадка самолетов поэтому была исключена. «Хейнкели» эскадры могли только сбрасывать грузы парашютным способом.

Немцы подошли к делу, как всегда, основательно. Место сброса обозначалось специальными световыми сигналами. В 26 километрах от Ковеля работал проблесковый огонь, а в 37 километрах — прожектор направленного действия. Повышение точности сброса контейнеров достигалось корректировкой курса самолета по данным прицела *Loftc7*. В зависимости от обстановки на земле менялись курсы захода на площадку<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> *Dierich W. Kampfgeschwader 55 «Greif». Stuttgart, 1975. S. 316.*

До 7 апреля 55-я эскадра выполнила 255 вылетов на снабжение Ковеля и сбросила 270 тонн грузов. К работе «воздушного моста» был также привлечен сводный отряд из состава 3-й группы буксировщиков планеров. Известно, что на планере в город был доставлен опытный врач. Кроме того, известно, что к снабжению привлекались машины 27-й эскадры «Бельке»<sup>1</sup>.

Потери были достаточно велики. Например, сводный отряд 3-й группы буксировщиков потерял с 20 марта по 7 апреля от огня зенитной артиллерии и атак истребителей семь экипажей из двенадцати. Правда, четыре экипажа смогли в конце концов выйти к своим. В числе этих счастливицков оказался и командир сводного отряда обер-лейтенант Гартунг. Его самолет 30 марта был подбит зенитками и совершил вынужденную посадку. Потери 55-й эскадры составили два экипажа безвозвратно. Около 10 % машин вышло из строя из-за различных повреждений. При этом немецкие документы отмечают сильное противодействие советских истребителей в небе над Ковелем. Традиционно высокой оценки удостоились и действия наземных сил ПВО<sup>2</sup>.

Одновременно с Ковелем по воздуху снабжалась ещё одна «крепость» — город Тарнополь. Вот как полеты на снабжение тарнопольского гарнизона отражены в боевых донесениях 3-й группы 53-й бомбардировочной эскадры «Легион Кондор»<sup>3</sup>.

Боевое донесение № 18 от 7 апреля 1944 года:

«3. Число самолетов — 10

4. Тип самолетов He-111H-16

---

<sup>1</sup> Weiss W. Op. cit. S. 42.

<sup>2</sup> Dierich W. Op. cit. S. 317.

<sup>3</sup> Донесения хранятся в Пражском военно-историческом архиве — Vojenský ústřední archiv/Vojenský historický archiv Praha, fond III./Kampfgeschwader 53 Legion Condor, kart. č. 2.

5. Вылет 19.16/22.30

6. Посадка 20.29/23.25

7. Время выполнения задания 19.50/22.56

8 Высота выполнения задания 200—2500 метров

9. Задача:

1) специальная: бомбардировка огневых позиций зенитной артиллерии в Тарнополе

2) задача № 348 (снабжение Тарнополя)

10. Выполнение: 4 He-111 — специальная

6 He-111 — задача № 348

...

13. Сброшено авиабомб — 64 SD50, 4 SD250 и 32 контейнера с боеприпасами

14. Противодействие: хорошо ложающийся огонь малокалиберной и среднекалиберной зенитной артиллерии

Самолетов в строю — 10 He-111».

Боевое донесение № 23 от 9 апреля 1944 г.:

«3. Число самолетов — 12

4. Тип самолетов He-111H-16

5. Вылет 19.32/19.59

6. Посадка 20.41/22.15

7. Время выполнения задания 20.15/20.50

8 Высота выполнения задания 200—3000 метров

9. Задача:

— снабжение города Тарнополя (задача № 397а);

— подавление зенитной артиллерии в Тарнополе с использованием авиабомб.

10. Выполнение:

Девять He-111 выполнили задачу № 397а;

Один He-111 достиг четырех прямых попаданий в огневые позиции зенитной артиллерии (по наблюдению экипажа унтер-офицера Хесса);

*Один He-111 достиг накрытия огневых позиций зенитной артиллерии;*

*Один He-111 сбросил бомбы на выявленные огневые позиции малокалиберной зенитной артиллерии в северной части железнодорожной станции (западнее города). Бомбы легли в цель.*

*13. Сброшено авиабомб — 48 SD50, четыре контейнера со снарядами к пехотному орудью, шесть контейнеров с “лимонками”, 11 контейнеров с 81-мм минами, 13 контейнеров со 120-мм минами...*

*14. Противодействие: над целью огонь малокалиберной и среднекалиберной артиллерии, а также ружейно-пулеметный огонь.*

*17. Потери: ранен борт-стрелок обер-ефрейтор Юрзик (экипаж лейтенанта Ланге)*

*18. Особые замечания:*

*Один He-111 — попадания в правый двигатель и хвостовой костыль*

*Один He-111 — попадание в плоскость*

*Один He-111 — выведен из строя в результате зенитного огня.*

*19. Разведывательные сведения:*

*В 21.03 в квадрате 3176 около Немиров наблюдали взрыв на земле самолета, сбитого зенитной артиллерией*

*Самолетов в строю — 9 He-111».*

Таким образом, при использовании для снабжения по воздуху бомбардировщиков часть машин использовалась по своему прямому назначению, подавляя средства противовоздушной обороны советских войск. Правда, в данном случае «воздушный мост» не смог помочь удержать «крепость». Город был все-таки взят частями 60-й армии.

Между 26 марта и 10 апреля 1944 г. люфтваффе пытались снабжать части 1-й танковой армии, окруженной у

Каменец-Подольска. К наведению «моста» привлекли четыре транспортные группы, летавшие на Ju-52 (I. и IV./TG1, I./TG3, I./TG4). Кроме «Теток Ю» в операции участвовали также He-111 из TGr30 и планеры DFS-230 со своими самолетами-буксировщиками He-111 из 2-й группы буксировщиков планеров. На завершающем этапе к снабжению привлекли «хейнкели» из I./KG4 в полном составе и подразделения KG53 и KG55. Всего в операции участвовало 150 Ju-52 и 100 He-111.

«Хейнкели» вылетали только на сброс грузовых контейнеров, «юнкерсы» и планеры садились в «котле». Посадки выполнялись на единственный оборудованный аэродром в «котле» — Проскуров, а затем — на импровизированную площадку у Каменец-Подольска. После её потери, после 2 апреля, доставка грузов осуществлялась только сбросом с воздуха. Всего на снабжение 1-й танковой армии самолеты люфтваффе произвели около 8000 вылетов (Ju-52, He-111 и грузовых планеров), доставив более 3500 тонн грузов.

Наибольшее количество вылетов к окруженным выполнили эскадрильи «хенкелей». Так, самолеты TGr30 1285 вылетали в «котел», сбросили 11 020 грузовых контейнеров, доставив 1670 тонн различных грузов. Положительно была отмечена способность He-111 выполнять до трех вылетов к окруженным на одной заправке топливом<sup>1</sup>.

Отметим, что по воздуху в «котел» частям 1-й танковой армии доставлялось исключительно топливо, боеприпасы и другие виды снабжения, но не продовольствие. Специальным приказом частям армии было предписано обеспечивать себя продуктами только за счет реквизиций у местного населения.

---

<sup>1</sup> *Morzik E. Die deutschen Transportflieger in Zweiten Weltkrieg. Frankfurt am Main, 1966. S. 193ff.*

Вот ещё одно донесение 3-й группы 53-й бомбардировочной эскадры «Легион Кондор»<sup>1</sup>:

Боевое донесение № 21 от 8 апреля 1944 г.

3. Число самолетов — 13

4. Тип самолетов He-111H-16

5. Вылет 18.37/01.56

6. Посадка 20.50/04.20

7. Время выполнения задания 19.46/03.11

8. Высота выполнения задания 200—300 метров

9. Задача:

— снабжение 1-й танковой армии, р-н Ягельница, квадрат 5922 (задача № 362)

10. Выполнение:

12 He-111 сбросили контейнера в указанном районе, квадрат 5922

Один He-111 не выполнил задачу, авария на старте

13. Выполнено: всего сброшено 54 контейнера с боеприпасами

14. Противодействие:

Над территорией “котла” два биплана. Севернее и западнее цели малокалиберная зенитная артиллерия. На обратном пути обстреляны счетверенными зенитными установками».

Вообще сражение на Правобережной Украине было исключительно богатым на «блуждающие котлы», снабжавшиеся по воздуху. Вот их перечень, приведенный в хронике 27-й эскадры «Бельке»: «... группа Бойкеманн, группа Маус, группа Гольник, боевая группа “Хотин”, группа Шевальери, 75-я пехотная, 18-я артиллерийская, 1-я танковая, 168-я и 82-я пехотные, 1-я, 6-я, 7-я, 16-я и

---

<sup>1</sup> Vojenský ústřední archiv/Vojenský historický archiv Praha, fond III./Kampfgeschwader 53 Legion Condor, kart. č. 2.

17-я танковые дивизии»<sup>1</sup>. При этом не всегда причиной оперативного окружения немцев были регулярные части Красной армии. Так, части 59-го армейского корпуса, действовавшие в лесисто-болотистом районе Южного Полесья, были отрезаны от своих тылов многочисленными партизанскими отрядами. Уже 1 января 1944 г. штаб корпуса радировал в штаб 4-й танковой армии: «Требуется 40 кубометров горючего. Посадка в районе 20 километров западнее Емильчино, так как корпус лишен подвижности». В ответ на просьбу три «Юнкерса-52» на следующий день совершили посадку и доставили горючее. Интересно, что иногда по воздуху доставлялись боеприпасы таких калибров, которых в корпусе и не было<sup>2</sup>.

На 1 мая 1944 г. в немецкой ВТА ещё числились 24 группы и пять отдельных эскадрилий, из которых 14 групп и три отряда были вооружены Ju-52. Но, начиная с лета 1944 г., на их боеспособности стал отрицательно сказываться недостаток топлива и летно-технического состава.

Кроме того, снабжение небольших «котлов», тут и там возникавших в ходе стремительных наступлений Красной армии, было куда более опасной задачей, чем полеты в, так сказать, «стационарные котлы», вроде Сталинградского. Резкое усиление советской войсковой ПВО, необходимость лететь в дневное время и малый периметр самого «кольца» окружения делали такие задания, по выражению немецких летчиков, «путевкой в рай».

Вот что вспоминал один из пилотов 9-го отряда 27-й бомбардировочной эскадры о полете на снабжение Вильны, гарнизон которой был блокирован частями Красной армии

---

<sup>1</sup> *Waiss W.* Op. cit. S. 43.

<sup>2</sup> *Lange W.* Korpsabteilung C von Dnjeper bis nach Polen. Neckarge-muend, 1961. S. 33.

в начале июля 1944 г.: «Это был один из наиболее опасных вылетов из всех, в которых я участвовал ранее. Мы шли первыми в строю второго эшелона. Организацию вылета я считаю отвратительной. Мы все заходили с одного направления вдоль долины. Сбрасывание должно было производиться с высоты триста метров. При пролете над долиной нас встретил сумасшедший зенитный огонь русских. Мы увидели, что два He-111 уже сбиты и их обломки лежат на территории «котла»...

На обратном пути мы напоролась на русскую счетверенную зенитку. Благодаря ей наш самолет получил еще тридцать пробоин в корпусе и руле поворота. На послеполетном разборе все дико кричали, перебивая друг друга. Царило страшное возбуждение, так как потери были необычно велики»<sup>1</sup>.

К этому следует добавить, что 12 июля только учетные безвозвратные потери KG27 в районе Вильны составили пять машин, а ещё несколько получили тяжелые повреждения<sup>2</sup>.

Эпизод с блокадой гарнизона Вильны интересен еще и тем, что в обороне города и деблокаде его гарнизона участвовали немецкие парашютисты. 7 июля 1944 г. второй батальон 16-го парашютно-десантного полка был переброшен на аэродром Вильны для усиления блокированного гарнизона. Почти сразу же после приземления парашютисты были атакованы пятью танками Т-34 в сопровождении пехоты и рассеяны. Остальные подразделения 16-го полка, а также 600-й парашютно-десантный батальон СС приняли участие в прорыве навстречу вильнюсскому гарнизону.

Не прошло и недели, как 27-я эскадра понесла новые потери при снабжении очередного «котла»! На этот раз

---

<sup>1</sup> Waiss W. Op. cit. S. 89.

<sup>2</sup> Waiss W. Op. cit. S. 90—94.

речь шла о соединениях 13-го армейского корпуса, угодивших в окружение у Бродов на Западной Украине. 19 июля при вылете на их снабжение эскадра вновь потеряла пять He-111 безвозвратно. Еще несколько бомбардировщиков-«снабженцев» было повреждено<sup>1</sup>.

Вообще, надо отметить, что бомбардировочные эскадры, оснащенные самолетами He-111, в конце войны достаточно широко применялись для снабжения сухопутных войск вермахта, поскольку Ju-52 из-за их малой скорости стали слишком легкой мишенью для советских зениток и истребителей.

Например, за 1944 г. 55-я бомбардировочная эскадра в ходе непосредственной поддержке сухопутных войск выполнила 602 самолето-вылета, сбросив 749,85 тонны бомб. Для нанесения ударов по тыловым железнодорожным коммуникациям — 3146 вылет, в ходе которых сброшено 3782,73 тонны бомб. Для снабжения наземных частей эскадра совершила 535 самолето-вылетов, сбросив 619 тонн грузов. Как видно, число транспортных самолето-вылетов почти равно числу вылетов на непосредственную авиационную поддержку. При этом потери при снабжении различных «котлов» были выше, составив 28 машин против 24 в боевых вылетах на поддержку пехоты (без учета потерь во время действий на тыловых железных дорогах)<sup>2</sup>.

С выходом советских танков к побережью Рижского залива у Тукумса в конце июля 1944 г. задачей «юнкеров» из транспортных групп II./TG2 и I./TG3 стало снабжение соединений группы армий «Север», оказавшихся отрезанными в Эстонии. После эвакуации этой группировки морем

---

<sup>1</sup> *Waiss W.* Op. cit. S. 101.

<sup>2</sup> *Dierich W.* Kampfgeschwader 55 «Greif». Stuttgart, 1975. S. 372—375.

с осени 1944 г. конечными пунктами на полетных картах немецких транспортников стали аэродромы в Курляндии — юго-западной области Латвии.

Хотя в основном отсеченная немецкая группировка, ставшая группой армий «Курляндия», снабжалась по морю, транспортные самолеты регулярно летали в Курляндию вплоть до мая 1945 г. Тогда, в преддверии неминуемой капитуляции и советского плена, из «котла» на запад вывозились раненые, а также военнослужащие, бывшие отцами многодетных семейств.

Зима и весна победного 1945 г. были «богаты» на «котлы», в которых то и дело оказывались части и соединения вермахта. Эти «котлы» были разных размеров, стационарные и «блуждающие», просуществовавшие всего несколько дней и продержавшиеся больше трех месяцев. Первый же такой «котел» возник в последние дни 1944 г.

В ходе стремительного августовского наступления войска Красной армии разгромили немецкие войска в Румынии, выведя её из войны на стороне Третьего рейха, и в сентябре 1944 г. вступили на территорию Венгрии.

Однако все попытки решить судьбу последнего сателлита Германии политическими методами не удалось, и до конца войны венгерские части сражались бок о бок с вермахтом. Поэтому бои на венгерской территории приняли тяжелый и затяжной характер. Только 20 декабря началось наступление 2-го и 3-го Украинских фронтов на венгерскую столицу — Будапешт. Противник, часто контратакуя, упорно сопротивлялся. Тем не менее 24 декабря подвижные соединения обоих фронтов соединились в районе города Эстергом на Дунае, замкнув кольцо окружения вокруг столицы Венгрии.

Части противника, оказавшиеся в «котле», и не пытались прорваться на запад. «По приказу фюрера Будапешт должен удерживаться до последнего дома» — такой приказ отдал

гарнизону командующий Группой армий «Юг». Комендантом «крепости» был назначен обер-группенфюрер СС Карл Пфедфер-Вильдснбрух, командир 9-го корпуса СС. В состав корпуса входили 8-я и 22-я кавалерийские дивизии СС, а также 13-я танковая дивизия. Кроме них в окружение попали части моторизованной дивизии «Фельдхернхалле» и 271-й пехотной дивизии, зенитно-артиллерийские, саперные и полицейские подразделения. Общая численность немецких войск, по данным противника, составляла 33 тысячи человек<sup>1</sup>.

Венгерские части гарнизона Будапешта подчинялись командиру 1-го армейского корпуса генерал-лейтенанту Хинди. В кольце окружения оказались 10-я пехотная, 12-я резервная, 1-я танковая дивизия. Кроме них в «котле» оказались многочисленные подразделения артиллерии, ПВО и прочие части боевого обеспечения. Немецкие источники обычно определяли численность венгерских войск в 37 тысяч человек, но в последнее время появилась уточненная цифра — 53 100 человек<sup>2</sup>. Видимо, в общей численности венгерских частей обычно не учитываются разного рода военизированные формирования. Так, например, из немецких документов следует, что в конце января в войска были направлены члены фашистской партии «Скрепленные стрелы», общей численностью в тысячу человек<sup>3</sup>.

Ежесуточная потребность гарнизона оценивались в 80 тонн грузов, включая топливо, боеприпасы, продовольствие, медикаменты и перевязочные материалы<sup>4</sup>. Отметим, что это значительно меньше, чем потребности такой же по

---

<sup>1</sup> *Hoffmann D.* Die Magdeburger Division: zur Geschichte der 13. Panzer-Division 1935—1945. Hamburg, 2001. S. 275.

<sup>2</sup> *Ibid.* S. 276.

<sup>3</sup> NARA T-78 Roll 308 F. 0200.

<sup>4</sup> *Morzik F.* Die deutschen Transportflieger im Zweiten Weltkrieg. Frankfurt am Main, 1966. S. 207.

численности группировки, окруженной в Демянске. Возможно, что в данном случае в расчет были приняты запасы, находившиеся в городе. Что касается 800-тысячного населения столицы Венгрии, то речь о его снабжении по воздуху даже и не заходила, тем более, что это было просто нереальным.

К снабжению Будапешта немцы привлекли Ju-52 из III./TG2, усиленную отрядом 5./TG2, а также III./TG3, дополненную «юнкерсами» из I./TG3. Обе транспортные группы имели большой опыт снабжения «котлов» и хорошо подготовленный личный состав, но имели в строю не более половины от штатного состава авиатехники.

Немецких «Теток Ю» дополняли два венгерских транспортных отряда из девяти «Юнкерсов-52», 12 «Фоккевульфов-58» и трех «Фиатов-С12». Причем самолеты двух последних типов считались неподходящими для перевозок грузов. Из девяти венгерских Ju-52 непосредственно для снабжения Будапешта редко когда использовалось больше двух машин. Как правило, венгерские транспортники работали в интересах только своего командования, выполняя специальные задачи.

Боевой дух венгерских войск был куда ниже, чем у их немецких союзников, что выражалось в неоднократных переходах на сторону Красной армии не только рядовых, но даже командиров частей и соединений<sup>1</sup>. Не избежали подобного и венгерские ВВС. Шестого января капитан Янош Штифтер и четыре его товарища, выполняя транспортный полет в Будапешт, изменили курс и приземлились на аэродроме, контролируемом советскими войсками<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Самым старшим по должности венгерским военнослужащим, добровольно сдавшимся в плен, стал командующий 1-й венгерской армией.

<sup>2</sup> Szabo M. A Magyar kiralyi honved legiero a masodik vilagaboruban. Budapest, 1987. P. 270.

Кроме того, в наведении «воздушного моста» в город участвовали He-111 из десантно-высадочной I./LLG2 и бомбардировочных групп I. и III./KG4, а также планеристы из 2-й группы буксировщиков планеров на Do-17 и планерах DFS-230<sup>1</sup>. Генерал Морзик пишет, что экипажи «дорнье» не имели опыта ночных полетов и еще не участвовали в боях, а их машины не были оборудованы устройствами для жесткой сцепки с планером, что исключало применение в темное время суток. В результате как буксировщики планеров использовались бомбардировщики He-111 из 4-й эскадры. С середины января для буксировки планеров стали применять и «Юнкерсы-87»<sup>2</sup>.

Первый транспортный самолет прибыл в город 29 декабря. Впрочем, невзирая на все усилия, люфтваффе не могло удовлетворить потребности осажденных. Господство советской авиации в воздухе и мощная группировка зенитной артиллерии, стянутая к городу, вынуждали производить вылеты на снабжение Будапешта исключительно в ночное время. К тому же внутри города не имелось посадочных площадок для тяжелых транспортных самолетов. Пригодные для «юнкерсов» и «хейнкелей» аэродромы в Будаёрше, Ферихеда и Матьяшфёльде уже к 30 декабря оказались в руках советских войск.

Самолеты стали приземляться на городской ипподром, где 2 января 1945 г. смогли сесть 19 «Юнкерсов-52», доставившие 73 тонны боеприпасов и вывезя обратными рейсами раненых. На следующий день советские войска подошли к ипподрому на расстояние в пятьсот метров, и он оказался под минометным обстрелом. Такая же судьба постигла ещё одну посадочную площадку на острове Чепель<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> *Morzik F.* Op. cit. S. 207.

<sup>2</sup> *Morzik F.* Op. cit. S. 289.

<sup>3</sup> *Hoffmann D.* Op. cit. S. 279.

Поэтому с середины января и до конца осады города доставка грузов в Будапешт производилась только при помощи грузовых плансров и парашютным способом. Исключением была деятельность собранных из частей всего 4-го Воздушного флота «шторхов» Fi-156. Эти легкие четырехместные машины, которых было собрано под Будапештом около сотни, могли приземляться на любые мало-мальски пригодные для посадки площадки, включая городские улицы, и использовались в основном для эвакуации раненых.

Надо сказать, что это было весьма рискованным занятием. К сожалению, сведения о потерях люфтваффе в 1945 г. отрывочны, но только за один день 20 января 1945 г. советская артиллерия сбила над Будапештом два Fi-156C-3 (зав. 5784) из 25./Fl.Verb.G2 и (зав. 475170) из 3./NAGr14. Еще один «аист» в этот день был сильно поврежден и после посадки уничтожен своим экипажем<sup>1</sup>. Тем не менее, несмотря на потери, полеты «шторхов» в известной степени укрепляли моральное состояние окруженных войск<sup>2</sup>.

Хотя площадь, занимаемая немецко-венгерскими частями, была довольно большой, из-за частых густых туманов и дыма от многочисленных пожаров, закрывавших город, экипажи зачастую не находили указанные зоны выброски грузов. По некоторым данным, доля грузовых контейнеров, сброшенных за пределами «кольца», доходила до 80 %.

С теми же проблемами при полетах в Будапешт сталкивались и планеристы. Так, в ночь с 23 на 24 января в город вылетели 9 плансров. Из них на площадку в Вермезо сели только шесть. Планер, пилотируемый фельдфебелем Филиусом, врезался в крышу здания в центре города, планер обер-ефрейтора Ширмайера сел в расположении советских

---

<sup>1</sup> BA-MA RL 2 III/ 766. S. 28.

<sup>2</sup> Hoffmann D. Op. cit. S. 280.

войск, после того как его хвостовое оперение было повреждено оборвавшимся буксировочным тросом. Пилот ещё одного планера, кружа над городом, так и не смог обнаружить зажженные посадочные огни и в конце концов приземлился в аккурат возле позиции советских зенитчиков.

В ночь с 4 на 5 февраля 1945 г. в Будапешт стартовало 11 планеров. Из них пять прервали полет по различным причинам еще до подлета к городу. Шесть были отцеплены самолетами-буксировщиками над целью, но сели на территории, контролируемой немецко-венгерскими войсками, только два<sup>1</sup>.

Следует отметить, что операция по снабжению Будапешта по воздуху отличалась крайней неравномерностью. Были дни, точнее ночи, когда количество вылетов транспортных самолетов было сравнимо с числом вылетов в Сталинградский «котел». Например, в ночь с 27 на 28 января в Будапешт вылетели 108 He-111, 72 Ju-52 и два грузовых планера, доставившие в город 130 тонн боеприпасов, медикаментов и продовольствия. Уже упоминавшейся ночью на 24 января кроме девяти планеров до Будапешта долетели 117 транспортных машин, сбросивших 84 тонны боеприпасов, девять тонн муки и пять кубометров горючего. Двумя днями ранее над Будапештом появились 117 He-111 и двенадцать «Юнкерсов-52». Они сбросили 72,5 тонны боеприпасов и 4,7 кубометра горючего.

Напротив, были ночи, когда количество сброшенных грузов, даже без учета их потерь, составляло мизерные значения. В ночь с 1 на 2 февраля было сброшено две с половиной тонны, с 3 на 4 февраля — чуть меньше семи тонн. И хотя следующая ночь оказалась более удачной (сброшено и доставлено планерами 144,6 тонны различных грузов),

---

<sup>1</sup> NARA T-78 Roll 308 F. 0964-0965.

но затем снова наблюдается резкое падение грузопотока — 16 тонн в ночь с 6 на 7 февраля<sup>1</sup>.

Напомним, что, по заявлениям вышедших из окружения командиров, до 80 % сброшенных контейнеров падало на территорию, занятую советскими войсками<sup>2</sup>. Кроме того, существовали и неизбежные организационные проблемы. Так, в ряде случаев содержимое сбрасываемых контейнеров не соответствовало действительным потребностям окруженных. 29 января среди продовольственных грузов оказались конские консервы, хотя в «крепости» ежедневно приходилось пристреливать сотни лошадей 8-й и 22-й кавалерийских дивизий СС, для которых уже не было фуража<sup>3</sup>.

Воздушную блокаду Будапешта осуществляли 3-й гвардейский истребительный авиакорпус и 279-я иад 5-й Воздушной армии, 288-я и 236-я иад 17-й Воздушной армии, а позже — еще и части 9-го корпуса ПВО. Группы истребителей патрулировали в отведенных зонах на подступах к осажденному городу. Для наращивания сил было организовано дежурство истребительной авиации на своих аэродромах.

Свою лепту в борьбу с «воздушным мостом» внесла и ударная авиация обеих Воздушных армий. Учитывая, что весь январь на ближних подступах к венгерской столице шли напряженные бои, вражеские «транспортники» могли попасть под удар и случайно, в том числе при налетах на аэродромы противника.

Зенитно-артиллерийские части 9-го корпуса ПВО развертывались на вероятных маршрутах следования немецкой транспортной авиации. Для повышения эффективности

---

<sup>1</sup> NARA T-78 Roll 308 F. 0055, 0219, 0303, 0360, 0453, 0873.

<sup>2</sup> Hoffmann D. Op. cit. S. 280.

<sup>3</sup> Morzik F. Op. cit. S. 210.

огня в них включались зенитные орудия, пулеметы и прожекторные установки. По советским данным, только в период с 28 января по 16 февраля 1945 г. такие группы сбивали 29 самолетов противника. Истребители 5-й и 17-й ВА заявили об уничтожении ещё около 40 вражеских самолетов.

К началу февраля гарнизон венгерской столицы насчитывал около 43 900 человек, включая 11 600 раненых. Последний вылет на сброс грузов в Будапешт был выполнен в ночь на 11 февраля. Пятнадцать «Юнкерсов-52» из 22 вылетевших в «крепость» сбросили 11,6 тонны груза для войск Пфедфера-Вильденбруха. Наземная сигнализация уже, видимо, отсутствовала, поэтому сброс осуществлялся вслепую<sup>1</sup>. Развязка наступила в ночь с 11 на 12 февраля, когда осажденные, уничтожив все тяжелое вооружение и технику, пошли на прорыв. Линию фронта смогли перейти максимум семьсот человек. Еще столько же, почти исключительно венгров, «растворились» среди гражданского населения. Остальные защитники Будапешта погибли или попали в плен<sup>2</sup>.

Потери военно-транспортной авиации немцев при полетах в осажденный Будапешт составили 52 Ju-52, семь He-111 и один Ju-87 (буксировщик планеров). За время действия «воздушного моста» в город вылетели 73 планера DFS-230, из которых только 41 смог приземлиться в Будапеште. Остальные были сбиты советскими зенитчиками или разбились в авариях и катастрофах. Погибло или пропало без вести 49 пилотов-планеристов. Всего же в Будапешт было доставлено порядка 1500 тонн грузов, т.е. около 36 тонн в день<sup>3</sup>, — более чем вдвое меньше первоначальных планов.

---

<sup>1</sup> NARA T-78 Roll 308 F. 0682.

<sup>2</sup> Hoffmann D. Op. cit. S. 287.

<sup>3</sup> Morzik F. Op. cit. S. 211 (без учета грузов, сброшенных самолетами 4-й бомбардировочной эскадры).

Такой объем снабжения оказался совершенно недостаточным для поддержания боеспособности окруженной группировки на достаточном уровне. К началу февраля части 9-го корпуса СС сидели, можно сказать, на голодном пайке. 1 февраля командование корпуса отправило из «котла» радиограмму такого вот содержания: *«Положение со снабжением невыносимое. На ближайшие пять дней паек составит пять грамм жиров, порция хлеба и конины в день. Для поднятия боевого духа крайне необходимо улучшение снабжения».*

6 февраля окруженные сообщали, что в городе одиннадцать тысяч раненых, рацион которых составлял 15 бобов и полпорции хлеба в день<sup>1</sup>. Впрочем, до финала оставались уже считанные дни.

### Подразделения ВТА люфтваффе на Восточном фронте в начале 1945 г.

I/TG1	Ju-52
II/TG2	Ju-52
III/TG2	Ju-52
I/TG3	Ju-52
II/TG3	Ju-52
III/TG3	Ju-52
Schleppgruppe 1	Do-17 планеры DFS-230 He-111 планеры Go-242
I/KG4	He-111
II/KG4	He-111
Grossraumtransportstaffel	Ju-352

В то время когда последние защитники Будапешта сдавались в плен или спешно перседевались в гражданское платье, штурманы транспортной авиации люфтваффе уже чертили на картах новые маршруты. 12 января началась Висло-

<sup>1</sup> NARA T-78 Roll 308 F. 0495, 0922.

Одерская операция Красной армии, приведшая к крушению немецкого фронта на берлинском направлении, отсечению примыкавшей к Балтийскому морю группировки немецких войск, выходу советских армий на рубеж реки Одер — последней крупной водной преграде на подступах к столице Третьего рейха. Большинство «котлов» образовалось из городов-крепостей немецкой Силезии. В их числе была Познань (немецкое название Позен).

Познань прикрывала старую восточную границу Германии. Её укрепления в основном были возведены перед Первой мировой войной. Тем не менее старые форты оказались совсем не лишними и использовались при обороне города. Их наличие позволяло несколько «сцементировать» оборону сводных частей, волею случая оказавшихся в рядах защитников Познани: 5-й пкполы младших командиров, 500-й пехотный учебный батальон, пехотный батальон СС, четыре охранных батальона, 17 сводных рот (из различных частей и подразделений), подразделений наземных служб люфтваффе, строителей, железнодорожников. Всего, по немецким оценкам, насчитывалось около 12 тысяч человек<sup>1</sup>. Комендантом «крепости Познань» сначала был назначен генерал-майор Маттерн, через несколько дней замещенный полковником Конеллем.

27 января 1945 г. город был блокирован частями 8-й гвардейской армии генерал-полковника В.И. Чуйкова. А уже на следующий день начал свою работу «воздушный мост». Девять «Юнкерсов-52» сели на площадку в черте города, доставив 17,6 тонны боеприпасов. Обратным рейсом было вывезено 115 раненых и почти три тонны различных ценных грузов. Характер доставленного груза косвенно свидетельствует о том, что боеприпасов в «крепости» было явно

---

<sup>1</sup> NARA T-311 Roll 168 F. 0063.

недостаточно. До 5 февраля, пока имелась возможность посадки, транспортные машины вывезли из Познани 277 человек, в том числе 235 раненых. Следующие два дня полетам мешала плохая погода, а с 8 февраля доставка грузов осуществлялась только в парашютных контейнерах. Всего на снабжение Познани транспортная авиация люфтваффе совершила 195 вылетов. Из этого числа 169 машин выполнили задание, доставив окруженным «камрадам» 257 тонн грузов, большей частью — боеприпасов. Хотя полеты в «крепость» продолжались вплоть до момента капитуляции гарнизона 23 февраля, вследствие сжимания «кольца» в последние дни обороны большая часть сбрасываемых грузов попала в руки советских солдат<sup>1</sup>.

Интересный обмен радиограммами произошел за несколько дней до падения «крепости». 18 февраля радиостанция Познани передала в адрес командира 8-го авиационного корпуса шифровку следующего содержания: *«Знаете ли вы, что сегодня площадь, занимаемая окруженными, сократилась до минимальных размеров? Хотите ли вы нам помочь или это немецкий способ войны, бросать товарищей на произвол судьбы? Почему вы не отвечаете на настоятельные запросы, когда речь идет о жизнях тысяч людей».*

Ответная радиограмма была подписана генерал-полковником фон Граймом, командующим 6-м Воздушным флотом: *«Ваше положение известно и ваша тревога разделяется нами. Положение не станет лучше от необоснованных обвинений. Вам оказывается, и будет впредь оказываться любая посильная помощь. Дневные истребители 2-го авиационного корпуса прикрывают Познань. Действия ночных истребителей невозможны. Город находится вне радиуса действия нашей штурмовой авиации. Снабжение по воздуху*

---

<sup>1</sup> Morzik F. Op. cit. S. 227.

осуществляется. Если же нет, то это связано исключительно с непреодолимыми трудностями. Сегодня будут посланы десять He-111. Обнаружение площадок затрудняется пожарами. Примите меры к максимально качественному обозначению площадок»<sup>1</sup>. А вот воспоминания рядового летчика, обер-лейтенанта Гартунга, о полетах в Познань: «Ночные полеты в Познань я никогда не забуду. Город был виден уже издалека. Если при подлете на больших расстояниях были видны только редкие огоньки, то Познань озарялась отблесками крупных и мелких пожаров. Теперь задача была развернуться на цель, найти площадку сброса по световым сигналам, с дросселированными двигателями снизиться до двухсот, ста пятидесяти и даже до ста метров, обойти места, слишком освещенные пожарами, или слишком задымленные, сбросить груз и скрыться в темноте. Жуткая картина: пожары, взрывы сбитых самолетов, гроздья трассирующих выстрелов и второй заход в разрывах зенитных снарядов, если в первом не удалось обнаружить площадку»<sup>2</sup>.

1 февраля 1945 г. частями советских 47-й и 61-й армий был блокирован город Шнейдемюль. «Крепость», в которой оборонялись около десяти тысяч военнослужащих вермахта и фольксштурма, продержалась до 13 февраля, когда остатки гарнизона пошли на прорыв. Немецких позиций достигли 184 счастливчика, а около девяти тысяч человек было взято в плен советскими войсками. Немецкая военно-транспортная авиация в течение всех этих двух недель осуществляла полеты в Шнайдемюль, благо возможность садиться сохранялась до последнего дня. Интенсив-

---

<sup>1</sup> NARA T-311 Roll 168 F. 0233. Кстати, эти радиограммы — наглядный пример того, что всегда и везде поражение выглядит одинаково.

<sup>2</sup> Schlaug G. Eine Einheit, die kaum jemand kennt//Jet&Prop, 2000-2.

пость полетов была невелика. Только один раз, 11 февраля, в «крепость» вылетели 30 машин, из которых 17 совершили посадку. Всего в город было доставлено 139 тонн грузов, в подавляющем большинстве — боеприпасов. Гораздо большее значение имели обратные перевозки, в ходе которых было эвакуировано 1379 человек, в том числе 1164 раненых, остальные — женщины и дети<sup>1</sup>.

Еще более скоротечной оказалась операция по снабжению блокированного гарнизона города Арнсвальде. Немцы находились в окружении с 9 февраля, когда город был блокирован силами 61-й армии, и до 16 февраля, когда к Арнсвальде прорвались части 11-й танковой армии СС. Люфтваффе выполнили 48 самолето-вылетов (14 He-111 и 34 «Юнкерса-52») на перевозку грузов с посадкой в крепости, ещё 57 тонн было сброшено в контейнерах<sup>2</sup>. Несмотря на кратковременность операции и ее удачное для немцев завершение, и тут не обошлось без недоразумений. Командант Арнсвальде генерал-майор Войгт сообщал, что в части контейнеров были боеприпасы таких калибров, оружия для которых в «котле» и не было. О полных потерях люфтваффе при снабжении города неизвестно, но один из «Хейнкелей-111» разбился на посадке при возвращении в ночь на 14 февраля. Экипаж, правда, остался невредим.

Значительно дольше держался гарнизон города Глогау. Части 3-й гвардейской и 13-й армии отрезали его от основных сил противника еще 12 февраля, а попытка остатков гарнизона прорваться к своим состоялась 1 апреля. Соответственно дольше продолжалась и операция по его снабжению.

На момент окружения в Глогау насчитывалось около девяти тысяч военнослужащих и от одной до трех тысяч жи-

---

<sup>1</sup> *Morzik F.* Op. cit. S. 228.

<sup>2</sup> *Ibid.* S. 228.

телей. Гарнизон состоял из трех крепостных, одного охранного и одного дорожно-восстановительного батальонов, а также пяти батальонов фольксштурма. Недостаток запасов в крепости потребовал быстрой организации «воздушного моста», который начал функционировать с 17 февраля. «Юнкерсы-52» использовались только до 23 февраля. После этой даты в Глогау летали исключительно «Хейнкели-111» из состава так называемой «группы Герцог». «Группа Герцог», получившая название по имени своего командира, капитана Герцога, одновременно командовавшего 1-й буксировочной группой, включала в свой состав несколько отрядов He-111, в том числе 14-й отряд 55-й эскадры, отряд из 1-й буксировочной группы и учебный отряд. В начале марта группу дополнили несколько экипажей 7-го отряда 53-й эскадры<sup>1</sup>.

Согласно указаниям Группы армий «Висла», требовалось ежедневно доставлять в «крепость» двадцать две тонны боеприпасов. 31 «Юнкерс-52» за первую неделю перевезли всего около 30 тонн грузов. Т.е. от одной до максимум 11,5 тонны в сутки. Затем экипажи «группы Герцог» выполнили не менее 290 самолето-вылетов, а 258 дошедших до цели машин сбросили над крепостью 288 тонн грузов, главным образом боеприпасов, оружия и медикаментов<sup>2</sup>. По другим данным, самолеты группы выполнили 310 вылетов и сбросили осажденным 310 тонн боеприпасов и 13 тонн других грузов. «Группа Герцог» потеряла при снабжении Глогау пять экипажей. Из них четыре пропали без вести, один разбился в ночь с 8 на 9 марта 1945 г. (три летчика погибли, один тяжело ранен)<sup>3</sup>. Количество поврежденных машин точно не известно. В их числе один курьезный случай,

---

<sup>1</sup> NARA N-321 roll 17 frame 4757985.

<sup>2</sup> Morzik F. Op. cit. S. 229.

<sup>3</sup> NARA T-321 roll 17 frame 4757835.

когда «хейнкель» с бортовым номером Н8+НН в ночь на 23 марта задел дымовую трубу сахарного завода в Глогау и повредил левую плоскость. Правда, самолет смог дотянуть до своего аэродрома.

Помимо противодействия советской противовоздушной обороны и изменчивой весенней погоды, значительно осложняла жизнь немцам хроническая нехватка горючего. Еще 19 марта командование 6-го флота сообщало, что на всех аэродромах между Берлином и Судетами бензин марки Б-4 практически израсходован. Транспортные самолеты нередко заправлялись методом «с миру по нитке», летая от одного аэродрома к другому<sup>1</sup>.

В экстренных случаях транспортная авиация использовалась и для снабжения приморских «крепостей», таких как Эльбинг и Кольберг. Так, в ночь с 7 на 8 февраля 1945 г. для переброски в Эльбинг боеприпасов использовались четыре Ju-52 и два (по другим данным — шесть) He-111. Возможно, что не вернувшийся из полета «хейнкель» с бортовым номером SM+KN пропал без вести именно на снабжении Эльбинга<sup>2</sup>. В ночь с 4 на 5 марта десять «юнкерсов» из II./TG3 и I./TG1 доставили в Кольберг 1,76 кубометра горючего, а обратным рейсом вывезли 60 военнослужащих и 234 беженца и раненых. С расположенного неподалеку аэродрома Финнов по воздуху удалось эвакуировать 178 человек наземных специалистов из III./SG1, 150 из NAGr3 плюс еще 75 раненых и беженцев<sup>3</sup>. К слову, на аэродроме в Кольберге осталось 46 самолетов различных типов, в том числе 23 уже списанных и 23 — не имевших возможности взлететь из-за неисправностей. Последние были взорваны своими войска-

---

<sup>1</sup> Schlaug G. Op. cit.

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> NARA T-321 roll 17 frame 4758206.

ми. На аэродроме Финнов были брошены три Vf-109 из состава I./JG3, так как для них не было пилотов.

Наиболее же масштабный и долгоживущий по времени из последних немецких «воздушных мостов» был протянут в «крепость» Бреслау (после войны ставший польским Вроцлавом). Бреслау оказался в осаде 15 февраля в ходе Нижне-Силезской операции 1-го Украинского фронта.

К этому моменту в городе насчитывалось около 80 тысяч жителей. Численность гарнизона Бреслау, по советским данным, с учетом формирований «фольксштурма», составляла до 50 тысяч человек (что представляется несколько завышенным). По немецким данным, ситуация выглядела следующим образом (данные на 19 марта 1945 г.). Воспослужащих регулярных частей насчитывалось около 25 тысяч человек, в том числе боевого состава не менее 16 тысяч. Плюс к этому в «крепости» находились 14 600 фольксштурмовцев<sup>1</sup>. Первоначально в «котел» попали командир и штаб 269-й пехотной дивизии, только что переброшенной с Запада. Но в дальнейшем генерал Вагнер и офицеры его штаба были из Бреслау эвакуированы<sup>2</sup>.

В Бреслау паходились большие запасы продовольствия и обмундирования, что в известной степени облегчало лфтваффе выполнение задачи по снабжению «крепости». На 19 марта в «крепости» имелось запасов хлеба на 60 дней, другого продовольствия — на семьдесят<sup>3</sup>. Таким образом, основными грузами, доставлявшимися в город, стали боеприпасы и оружие<sup>4</sup>. Бреслау был заранее подготовлен к круговой обороне, а кроме аэродрома Гандау в предместье, на центральной улице города

---

<sup>1</sup> NARA T-321 Roll 51 F. 4797091.

<sup>2</sup> *Roemhild II. Geschichte der 269. Infanterie-Division*. Bad Nauheim, 1967. S. 274.

<sup>3</sup> NARA T-321 Roll 51 F. 4797091.

<sup>4</sup> Ситуация с фуражом была хуже (запасы на 15—17 дней), но тут уж, видимо, было «не до жиру».

(Кайзерштрассе) была построена взлетно-посадочная полоса. При этом была взорвана и разобрана часть городских построек, мешавшая взлетно-посадочным операциям.

«Воздушный мост» начал работать практически сразу же после того, как замкнулось кольцо окружения. Уже в ночь с 15 на 16 февраля двенадцать Ju-52 приземлились на аэродром Гандау, имея на борту артиллерийские снаряды. Обратное летчики вывезли 255 раненых и несколько гражданских беженцев. Немцы даже осуществляли переброску в осажденный город подкреплений по воздуху. 28 февраля планерами и транспортными Ju-52 на Кайзерштрассе были высажены 2-й батальон 25-го парашютно-десантного полка и 3-й батальон 26-го парашютно-десантного полка 9-й парашютной дивизии. Парашютисты немедленно вступили в бой, оказав немалую помощь осажденному гарнизону.

Снабжение города продолжалось практически до его капитуляции. Летное поле Гандау было потеряно 2 апреля, последние три Ju-52 приземлились в Бреслау в ночь на 7 апреля, вывезя 52 раненых и двух пилотов-планеристов. В дальнейшем «крепость» снабжалась с помощью планеров и сбрасываемых грузовых парашютных контейнеров. Изредка в Бреслау прорывались вездесущие «шторьхи», на которых из города вывозили ценных пилотов-планеристов. На таком же «аисте» 6 мая, накануне капитуляции «крепости», Бреслау покинул один из организаторов обороны города гауляйтер Ханке.

Для «воздушного моста» в Бреслау весьма характерным стало использование для перевозки грузов самолетов-истребителей. В необычном для себя качестве «грузовиков» использовались «Мессершмитты-109» из состава III./JG52. Причиной относительно широкого использования истребителей в не свойственной им роли явилась банальная нехватка

горючего в Рейхе. Все объясняет выдержка из документа<sup>1</sup>: «Транспортная деятельность Вф-109. Выполненные в последнее время, с 13 по 23 марта 1945 года, снабженческие вылеты Вф-109 значительно экономичнее, чем использованные Ju-52 и He-111. Из 50 вылетающих машин все выполнили полетное задание. Нагрузка на один самолет составляла 250-килограммовый контейнер, таким образом, за вычетом веса тары, истребители перебросили девять тонн груза. В качестве аэродромов вылета использовались Швейдниц и Вейденгут. При суммарном полете 6000 километров средний расход топлива составил 280 литров в час при скорости 380 км/час. Таким образом, топливная эффективность составила 0,5 кубометра топлива на тонну перевезенного груза»<sup>2</sup>.

Кроме истребителей в качестве транспортников отметились и ночные бомбардировщики «Юнкерс-87». Как часто использовался такой «экзотический» вариант снабжения, сказать трудно. Известен как минимум один такой случай. В ночь с 7 на 8 апреля шесть «штук» сбросили грузы защитникам «крепости». Из полета не вернулся командир 3./NSGr4 обер-лейтенант Шмидт-Хальфен. Его посчитали сбитым над Бреслау<sup>3</sup>.

В последний раз грузы в парашютных контейнерах были сброшены в ночь с 1 на 2 мая. Впрочем, достойно удивления, что агония «воздушного моста» затянулась так надолго. Еще вечером 26 апреля 1945 г. Верховное командование люфтваффе направило 6-му Воздушному флоту телеграмму следующего содержания: «Днем и ночью, всеми силами, в том числе реактивными истребителями 9-го истребитель-

---

<sup>1</sup> NARA T-321 Roll 50 F. 4797383.

<sup>2</sup> «Юнкерсы» или «хейнкелы» расходовали в среднем 1,6 кубометра горючего на тонну перевезенного груза.

<sup>3</sup> NARA T-321 Roll 51 F. 4798538.

ного авиакорпуса и 4-й бомбардировочной эскадры, наносить удары в интересах борьбы за Берлин. По возможности осуществлять вылеты без перебазирования. Главный удар целеустремить на срыв снабжения 3-й гвардейской танковой армии. Снабжение Бреслау — только самолетами, не пригодными для борьбы с танками. — Выделено авт.»<sup>1</sup>.

А ровно через сутки поступил новый приказ: «Шестому флоту всеми имеющимися в наличии транспортными самолетами, немедленно прекратить снабжение Бреслау, обеспечить выброску для 9-й армии пятидесяти кубометров горючего и боеприпасов». Впрочем, был ли выполнен этот приказ, неизвестно, так как, во-первых, нет уверенности, что он дошел до исполнителей, а во-вторых, даже если и дошел, то неизвестно, имелось ли горючее на аэродромах вылета<sup>2</sup>.

В общей сложности по «воздушному мосту» в Бреслау было доставлено около трех тысяч тонн грузов, а обратными рейсами эвакуировано 6600 раненых. Около 1000 самолетов-вылетов в «крепость» выполнили Ju-52, а 2200 самолетов-вылетов совершили экипажи «Хейнкелей-111».

### Результаты снабжения Бреслау за первые пять недель операции

Период	Тип самолета	Всего самолетов-вылетов	Выполнили задание	Не выполнили		Потери	
				С-тов	%	С-тов	%
14.2—23.2.	Ju-52	245	176	69	27	8	3
	He-111	115	103	12	10	—	—
24.2—5.3.	Ju-52	203	142	61	30	26	12
	He-111	—	—	—	—	—	—
6.3—15.3.	Ju-52	260	163	37	15	34	13
	He-111	107	84	23	21	4	4
16.3—21.3.	Ju-52	119	80	39	32	16	14
	He-111	157	146	11	8	4	3

<sup>1</sup> NARA T-321 Roll 19 F. 4760157.

<sup>2</sup> NARA T-321 Roll 19 F. 4759981.

На первом этапе воздушная блокада осуществлялась силами 71-й зенитной артиллерийской дивизии 1-го Украинского фронта и истребителями 173-го иап 256-й иад 2-й ВА. Только 12 марта стали прибывать части 10-го корпуса ПВО. С этого момента и до 26 апреля блокада велась совместно силами ПВО страны и ВВС фронта, а позже задача блокировать «крепость» с воздуха была возложена полностью на 10-й корпус ПВО. К началу мая под Бреслау было сосредоточено 85 орудий калибра 85 мм, 108 зенитных орудий малого калибра, сорок зенитных пулеметов. В небе Бреслау работали 268-й и 348-й иап 310-й истребительной дивизии ПВО. Кроме того, был оставлен и ранее действовавший в этом районе 173-й иап, которому выделили отдельную зону поиска. Для своевременного обнаружения целей и наведения истребителей вокруг города была развернута сеть наземных РЛС.

В марте в район «крепости» была переброшена 56-я авиационная дивизия истребителей дальнего действия, два полка которой (45-й и 173-й) были вооружены ночными истребителями А-20G-1 с поисковой РЛС «Гнейс-2». За полтора месяца боевой работы самолеты 56-й дивизии выполнили 246 боевых вылетов, в ходе которых 68 раз обнаруживали цель и 13 раз их атаковали.

Надо сказать, что советские «ночники» изрядно осложнили жизнь немецким транспортникам. Во многих случаях встреча с ночными перехватчиками заставляла экипажи транспортных самолетов отказываться от выполнения боевой задачи или отцеплять буксируемые планеры вдали от города. Так, в ночь с 7 на 8 апреля из 29 вылетающих в Бреслау планеров только 10 смогли приземлиться в «крепости».

Ещё одним весьма неприятным сюрпризом для немцев стало активное ведение советской стороной целенаправленной радиоэлектронной борьбы с «воздушным мостом».

Экипажи транспортных самолетов отмечали постановку помех приводному радиомаяку и радиообмену между находящимися в воздухе самолетами и командным пунктом аэродрома Гандау, что существенно затрудняло точный выход самолетов к цели. Поскольку площадь «крепости» была велика, проскочившие город самолеты сразу же попадали под огонь советских зениток.

Серьезно мешали немецким пилотам и действия прожекторных частей. Причем не только как средство обнаружения и освещения целей для зенитчиков. Вот достаточно нервная телеграмма:

«Всего за время блокады Бреслау частями 10-го корпуса ПВО было уничтожено 40 самолетов противника. Части 310-й иад ПВО выполнили 386 боевых вылетов и сбили восемь немецких машин. По немецким данным, с 15 февраля по 6 мая, потери транспортной авиации, большей частью «Юнкерсов-52», составили 165 машин. В это число входят как самолеты, сбитые советской ПВО, так и потерянные по другим причинам. Так, например, только I./TG3 потеряла до 8 апреля 1945 года 14 Ju-52 безвозвратно и десять выведенными из строя (повреждение от 30 до 90 % по немецкой классификации)»<sup>1</sup>.

В целом немецкие потери при снабжении Бреслау следует признать как весьма серьезные. Даже с учетом того, что безвозвратно выходили из строя машины разных типов, их число сопоставимо с количеством транспортных «юнкерсов» имевшихся в наличии на начало 1945 г. Потери в перевозимых грузах и пассажирах известны только в отдельных случаях. Так, в ночь с 5 на 6 марта 1945 г. на одном из не вернувшихся «Юнкерсов-52» погибло 19 раненых, эвакуируемых из «крепости»<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> NARA T-321 Roll 51 F. 4798563.

<sup>2</sup> NARA T-321 Roll 19 F. 4759867.

В ночь с 28 февраля на 1 марта пропал без вести один из вылетевших в «крепость» «юнкерсов». Однако 3 марта в Бреслау пробрались пилот этого самолета, лейтенант Йессель, и семь пассажиров — десантников-парашютистов. Судьба ещё трех членов экипажа и девяти парашютистов осталась неизвестной<sup>1</sup>.

Наряду со стационарными «котлами» 1945 год изобиловал «котлами», так сказать, «блуждающими». Такие «блуждающие котлы», как правило, существовали меньшее время, но порой были не меньших масштабов, чем обычные.

Уже в первые дни Висло-Одерской операции советские войска рассекали фронт немецкой обороны, заставив крупные соединения противника, точнее то, что от них осталось, отступать в условиях оперативного окружения. Такая судьба постигла находившийся в оперативном резерве Группы армий «А» 24-й танковый корпус под командованием генерала танковых войск Неринга. Потерпевший поражение во встречных боях с советскими танковыми соединениями корпус вынужден был отходить на запад. 19 января «группе Неринг» удалось связаться с вышестоящим командованием и сообщить о своем существовании. Так как 24-й танковый корпус находился в лучшем состоянии, чем можно было предполагать, то командование вермахта прилагало все усилия, чтобы поставками горючего сохранить боеспособность его танков и штурмовых орудий. Поэтому немедленно последовал следующий приказ по 6-му Воздушному флоту: «8-й авиационный корпус в непосредственном взаимодействии с командованием Группы армий “А” осуществляет снабжение 24-го танкового корпуса».

Учитывая, что в полосе 6-го флота на тот момент находилась всего одна транспортная группа, к снабжению

---

<sup>1</sup> NARA T-321 roll 17 frame 4758378.

привлекался 14-й отряд 55-й бомбардировочной эскадры, специализировавшийся на борьбе с железнодорожными перевозками. Отряд был усилен самолетами из учебных подразделений.

Уже в ночь с 19 на 20 января «хейнкели» 14-го отряда сбросили грузы танкистам. Впрочем, попали они по назначению или нет, неизвестно. Немецкая авиация по мере возможности пыталась помочь вывести из окружения остатки корпуса. Главной проблемой при этом было обеспечить горючим транспорт, перевозящий раненых. В ночь с 21 на 22 января 1945 г. в районе города Петриков одиннадцать He-111 сбросили немцам 82 грузовых контейнера со столь необходимым горючим и боеприпасами. Генерал Неринг в своем донесении не выразил особого восторга по поводу действий летчиков, сухо написав лишь, что «отдельные самолеты сбросили совершенно недостаточное количество горючего».

Еще один большой «блуждающий котел» образовал танковый корпус «Великая Германия» (командир генерал танковых войск Заукен), который был срочно рокирован в полосу Группы армий «А» из Восточной Пруссии. Корпус пытался соединиться с «группой Неринг», что в конце концов и удалось сделать в начале февраля. К ним же присоединились остатки 42-го армейского корпуса, практически уничтоженного еще в тактической зоне обороны. Эта группа, получившая название «группа Заукен», все-таки смогла соединиться с немецкими войсками, оборонявшимися на левому берегу реки Одер.

Снабжение «группы Заукен» производилось как сбросом грузов на парашютах, так и посадкой самолетов на контролируемой немцами территории. Парашютный способ в основном применяли He-111, а посадочный — «Юнкерсы-52». Вылеты к «группе Заукен» производились довольно регулярно.

В ночь на 25 января 25 «хейнкелей» сбросили 163 контейнера с боеприпасами. 26 января 24 He-111 доставили 91 контейнер с горючим и 25 с боеприпасами. В ночь на 27 января на помощь «Великой Германии» вылетели 14 «Юнкерсов-52». Шесть машин совершили посадку в расположении немецких войск, доставили горючее и перевязочный материал. Обратным рейсом самолеты вывезли 114 тяжелораненых. Правда, это стоило люфтваффе шести «Теток Ю», сбитых или потерянных при вынужденных посадках. И в дальнейшем, до выхода группы к своим, транспортная авиация продолжала снабжать окруженцев необходимыми грузами и вывозила тяжелораненых. В ночь на 29 января было задействовано 67 транспортных машин, в том числе 40 He-111 и 27 «юнкерсов». Они доставили горючее, боеприпасы и вывезли 206 раненых. В целом маленький «воздушный мост» помог немецким частям сохранить боеспособность на протяжении почти полумесячного марша в условиях окружения.

Впрочем, несмотря на то, что формально окруженные соединения вышли к своим, их состояние было весьма плачевным. К 27 января от 24-го танкового корпуса остался штаб и некоторые части 16-й и 17-й танковых дивизий, в общей сложности 16 бронетранспортеров, одна легкая полевая гаубица и два самоходных орудия «Веспе». Несколько лучше ситуация была у 20-й моторизованной дивизии, но и она и обе танковых оценивались как дивизии 4-й категории.

Ситуация с 42-м армейским корпусом была еще хуже: его 342-я, 72-я, 88-я и 291-я дивизии потеряли весь транспорт, тяжелое вооружение, командиры соединений погибли или были взяты в плен. Немецкое командование оценивало эти пехотные дивизии как небоеспособные<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> NARA T-78 Roll 308 F. 0008.

Еще один пример относительно удачного прорыва «блуждающего котла» — корпусная группа генерала Ханса фон Тетгау. Будучи отрезанной от главных сил 3-й танковой армии вермахта, корпусная группа, состоявшая из остатков пяти дивизий, смогла в период с 7 по 13 марта 1945 года сначала выйти к побережью Балтийского моря, а затем пробиться к немецкому плацдарму у Дивенова. Залогом успеха немецкой группировки стала помощь с воздуха, позволившая ей сохранить подвижность.

Первые вылеты на её снабжение были выполнены уже в ночь на 8 марта 1945 г., когда 16 «Юнкерсов-52» из II./TG3 сбросили 128 контейнеров с горючим и боеприпасами. Следующей ночью только пять «юнкерсов» вылетали к подчиненным генерала Тетгау, из них четыре смогли доставить 6,86 тонны горючего и боеприпасов. В ночь на 10 марта 14 Ju-52 вновь доставляли грузы «окруженным»<sup>1</sup>. Ночью 11 марта 16 транспортных машин в последний раз обеспечивали прорыв «группы Тетгау» к частям штеттинской группировки. Не в последнюю очередь благодаря «воздушному мосту» немцам удалось вывести из окружения около 10 700 человек.

Финальную точку в кампании 1945 г., да и всей войны в целом, поставила битва за Берлин. В ходе боев непосредственно за столицу Рейха люфтваффе пытались организовать снабжение берлинского гарнизона по воздуху. Поскольку перспективы войны уже в начале года не вызывали восторга даже у самых отъявленных оптимистов, то заранее принимались меры на случай окружения Берлина, для обеспечения связи города с внешним миром. При этом рассматривались самые экзотические для того времени варианты.

Например, знаменитая немецкая летчица Ханна Райч отработывала посадки на вертолете на крыше гигантских зенитных

---

<sup>1</sup> NARA T-321 roll 17 frame 4757828 ff.

башен ПВО (т.н. Flakturm). Правда, в реальности до использования новейших вингтокрылых машин дело так и не дошло. Тем не менее Ханна смогла прилететь в Берлин 26 апреля, когда бои шли уже на подступах к Рейхсшанцеларии.

Этот полет мог бы стать основой для хорошего голливудского босвика. Пилотируемый Райч связной «шторьх» приземлился почти у Бранденбургских ворот. Предполагалось, что по воздуху ей удастся вывезти из осажденного города Гитлера. Однако фюрер, проявив свойственный ему фатализм, отказался от эвакуации, и Ханна через три дня отправилась в обратный путь без него. Правда, уже на другой машине — «Арадо-6б», поскольку «шторьх» был разбит огнем советской артиллерии. Ханне повезло, и, несмотря на интенсивный обстрел с земли, обратный полет также завершился благополучно.

Если эпопея Райч достаточно известна, то куда менее известны попытки снабжать по воздуху гарнизон Берлина. Еще в марте, когда советские войска уже находились на подступах к столице Германии, были сделаны ориентировочные оценки потребности берлинского гарнизона в различных грузах. Они были оценены в 500 тонн ежедневно. Привлекая весь наличный парк транспортной авиации, люфтваффе могли обеспечить максимум 200 тонн в сутки. Однако события как в самом Берлине, так и за его пределами развивались настолько быстро, что «воздушный мост» в город не был развернут в полном объеме и эти выкладки не успели проверить на практике.

Надо отметить, что берлинские аэродромы и посадочные площадки очень быстро оказались либо в руках Красной армии, либо под огнем советской артиллерии. Последний Ju-52 взлетел с аэродрома Берлин-Темпельхоф 20 апреля, однако несколько попыток снабжать город все же было предпринято. В утренних сумерках 26 апреля группа Me-109 сбросила обороняющимся грузовые контейнеры. По немецким оценкам, было подобрано не более одной трети от их

общего числа. Чуть позже сумели произвести посадку два «Юнкерса-52» с грузом бронебойных снарядов. Однако на взлете оба самолета разбились.

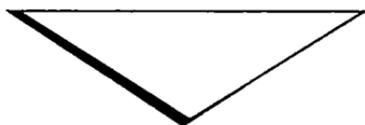
Несудачно завершились и попытки переправить по воздуху в Берлин подкрепления. В первом вылете пилоты даже и не пыгались садиться. Во второй попытке, в ночь на 28 апреля, имея на борту солдат войск СС, двенадцать Ju-52 все же попыгались произвести посадку. Однако самолет первого же отважившегося на посадку экипажа был разбит прямым попаданием советского снаряда ещё на пробеге. Остальные экипажи сочли дальнейшие попыгтки бессмысленным самоубийством и повернули назад.

Поэтому в последующие дни снабжение осуществлялось исключительно сбросом грузов в парашютных контейнерах. Судя по доступным документам, массового характера такие снабженческие полеты не носили. Так, в ночь на 29 апреля отдельные машины сбросили окруженным в общей сложности шесть тонн грузов. Согласно записям в лётной книжке одного из пилотов эскадры «Генерал Веффер» (см. Приложение 10), попытки снабжать берлинский гарнизон продолжались почти до самой его капитуляции, состоявшейся, как известно, 2 мая 1945 г.

А 8 мая 1945 г. советские истребители поставили жирную точку в истории военно-транспортной авиации Германии. В этот день с аэродрома Либбау-Гробин стартовали 35 «Юнкерсов-52» с солдатами Группы армий «Курляндия», которых пыгались вывезти в Германию. Вскоре после взлета их перехватили советские истребители и сбили 32 машины. Только трем «Теткам Ю» удалось избежать гибели.

После капитуляции Третьего рейха победителям досталось около 140 Ju-52, находившихся в различном техническом состоянии. Многие из них ещё долго летали в составе «Аэрофлота».

## ПРИЛОЖЕНИЯ



*Приложение 1*

№ 873/42 СЕКРЕТНО  
ПРИКАЗ ОБЕР-КВАРТИРМЕЙСТЕРА ГРУППЫ АРМИЙ  
«СЕВЕР» ОТ 22.02.1942 г. О ПРОВЕДЕНИИ СНАБЖЕНИЯ  
ВОЗДУШНЫМ ПУТЕМ <sup>1</sup>

1) Вся организация снабжения с воздуха, как посадочным способом, так и путем сбрасывания грузов на парашютах в зоне ответственности Группы армий возлагается на вспомогательный пункт управления «Север». Организация должна отвечать требованиям, изложенным в телеграмме Управления снабжения ГА «Север» ВПУ «Север» от 5 февраля 1942 г. № 238/42.

2) Снабжение осуществляется со следующих аэродромов:

Рига, Псков-Западный, Псков-Южный, Коровье Село, Остров- Южный, Дно, Сольцы.

3) При наличии достаточного тоннажа для снабжения 2-го армейского корпуса посадочным способом следует уменьшить доставку грузов на парашютах до минимального объема.

4) В целях осуществления погрузки выделенного транспортного тоннажа в районе Псков — Коровье Село орга-

---

<sup>1</sup> NARA T-312 roll 557 frame167559. Нами сохранено оригинальное наименование документа, несколько отличное по форме от принятого в отечественном штабном делопроизводстве.

пизуется погрузочный штаб «Каструп». В его подчинение передается транспортная колонна грузоподъемностью 100 тонн и тыловая рота из состава 16-й армии.

5) Погрузочный штаб «Каструп» ежедневно к исходу дня получает от вышестоящей инстанции приказ, в соответствии с которым в течение ночи производится погрузка. Штаб несет полную ответственность за выполнение приказа совместно с LTF Nord.

6) Ответственные за погрузку:

Псков и Коровье Село — штаб «Каструп».

Рига — округ снабжения «Север».

Остров — штаб «Тайхман».

Сольцы и Дпо — 16-я армия.

Истанции, ответственные за погрузку, немедленно устанавливают связь с соответствующими подразделениями люфтваффе.

Следующие указания обязательны для исполнения во всех пунктах погрузки:

а) На всех площадках, выделенных для отправки грузов, необходимо таким образом сосредоточить транспортный тоннаж и погрузочные команды, чтобы обеспечить максимально быструю погрузку как самолетов, так и грузовых контейнеров. Для руководства погрузочными операциями назначается ответственный офицер, который работает в тесном взаимодействии с аналогичным ответственным от люфтваффе. Ответственное лицо находится на аэродроме от начала погрузки первого и до окончания погрузки последнего самолета. Он совместно с представителем авиационной части наблюдает за погрузкой машины и фиксирует бортовой номер машины, вид груза, тоннаж и пункт назначения. Эти данные после отправки последней машины сверяются с документами ответственного от люфтваффе или сопроводительными документами авиационной части.

б) Оформленные таким образом документы незамедлительно передаются в погрузочный штаб. Погрузочный штаб до 18 часов ежедневно направляет данные ВПУ «Север», с указанием веса или кубатуры грузов, направленных в Демянск или иные пункты, раздельно по следующим позициям:

- продовольствие;
- боеприпасы;
- горючее;
- приборы и т.д.

Кроме того, ежедневно докладывается, сколько было погружено контейнеров, отдельно топливных и для смешанных грузов.

*Обер-квартирмейстер*

*/подпись/.*

**ВЫДЕРЖКИ ИЗ ЖУРНАЛА БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ  
5-й ТРАНСПОРТНОЙ ГРУППЫ**

**18.02.1942 г., аэродром Радом**

В 4 часа утра поступило телеграфное указание в минимально короткое время сформировать транспортную группу для использования на Восточном фронте. Для формирования группы KGrzbV5 должны были прибыть 25 Ju-52 и 60 He-111, четыре командира отрядов и штаб в составе ... Личный состав и материальная часть подавались из авиационных школ. Передача приказаний и начало переброски прошли очень быстро, в течение трех часов. Местом формирования был определен аэродром Радом. Командир группы капитан Цан прибыл в Радом в 15.40. Командный пункт группы разместили в пункте управления полетами. Экипажи и технический состав поселились в рабочие бараки. К вечеру в Радом прибыли командир группы, три командира отрядов, 16 Ju-52 и 17 He-111 с экипажами, технический и штабной персонал. При формировании отрядов было учтено, что на укомплектование прибывали He-111 модификаций H, P, J и в одном случае модификации B. Чтобы обеспечить однородность матчасти, отряды получили He-111 следующих модификаций:

1-й — He-111H

2-й — He-111P

3-й — He-111J

Четвертый отряд был оснащен машинами «Юнкерс-52».

Летная школа Хершинген начала передачу He-111 лишь два дня спустя... Это стало причиной того, что 3-й отряд был окончательно сформирован лишь позднее.

Примечание. Комплектование группы производилось из наличия 33 летных школ. На все были даны одни сутки. Как показал опыт, такого времени для формирования недостаточно. К концу первых суток прибыла лишь половина самолетов.

### **19.02.1942 г., аэродром Радом**

В течение суток прибыли еще 10 He-111 и три Ju-52. Теперь отряды имели следующую численность

1-й — 12 He-111

2-й — 8 He-111

3-й — 6 He-111

4-й — 19 Ju-52

Отдельные самолеты не были полностью оснащены для боевого применения. Часть экипажей не имела личного оружия. Поэтому в срочном порядке из Радома, а также на самолете из Варшавы были доставлены недостающие пистолеты и пистолеты-пулеметы для экипажей, а также боеприпасы к ним. Утром был отдан первый приказ по авиагруппе: перебросить из Радома в Красногвардейск 305-й полицейский батальон. Численность батальона 350 человек. Кроме того, требовалось одновременно перевезти сто пятьдесят тысяч штук патронов. Обещанные Министерством авиации карты в течение дня не были доставлены. В архиве Радома имелось только 40—50 карт крупного масштаба района предполагаемых боевых действий. Пришлось использовать карты меньшего масштаба. В 20.00 отряды были ознакомлены с задачей на следующий день. Вылет должен был осуществляться по двум маршрутам:

Радом — Двинск — Красногвардейск (1-й и 2-й отряды);

Радом — Рига — Красногвардейск (3-й и 4-й отряды).

### **20.02.1942 г., аэродром Радом**

Вылет 1-го отряда начался в 08.00, после того, как установилась благоприятная погода. Загрузка машин типа He-111 — шесть человек, за исключением модификации He-111J, которые брали на борт не более четырех солдат. «Юнкерсы-52» перевозили по 12 пассажиров. Вооружение и боеприпасы были погружены на «юнкерсы». Из-за чрез-

мерного рассредоточения самолетов не было выдержано контрольное время загрузки — один час. В Риге по приказу местного начальника транспортной авиации подполковника Пинагеля самолеты Ju-52 были задержаны, разгружены и отправлены обратно в Радом (грузы были доставлены на самолетах других транспортных групп). Машины 1-го и 2-го отрядов прибыли в Двинск к 13 часам. Согласно прогнозам в районе цели еще держалась постепенно рассеивающаяся приземная облачность. Старт был намечен на 14 часов. Против ожиданий облачность не рассеялась. Ни один самолет не смог совершить посадку в Красногвардейске. Шесть машин сели в Сиверской. Большая часть самолетов совершила промежуточную посадку в Пскове, где разгрузилась и перелетела в Двинск, чтобы на следующий день повторить попытку в более благоприятных погодных условиях.

Особые происшествия:

1) При посадке на аэродром Сиверская самолет He-111H (зав. 5127, борт. CL+BJ) в условиях очень плохой видимости задел правым крылом за землю. Самолет разбит. Экипаж: пилот лейтенант Барихузен погиб, бортмеханик унтер-офицер Шмид — легко ранен, бортрадист унтер-офицер Шюсселе погиб. Из числа пассажиров трое погибли, один ранен тяжело и двое — легко.

2) Совершил вынужденную посадку в 5 км южнее Белостока самолет He-111P (зав. 1631, борт. PY + AO). Причина — выход из строя двигателя. Процент повреждения — 60. Тяжело ранен пилот лейтенант Зуберг. Из числа пассажиров тяжело ранен один и легко четыре.

Численность отрядов:

1-й — 16 Ju-52

2-й — 16 Ju-52

3-й — 7 Ju-52

4-й — 23 He-111

За день выполнены следующие вылеты:

19 «Юнкерс-52», один «Юнкерс-90»<sup>1</sup> и 24 He-111. Перевезено 335 солдат 305-го полицейского батальона и 150 тысяч штук патронов.

### **21.02.1942 г., аэродром Радом**

В повторном вылете из Двинска самолеты группы доставили груз почти полностью на аэродром Сиверская. Только одна машина выгрузилась в Красногвардейске.

В течение дня продолжали прибывать самолеты из летных школ. К концу суток численность отрядов составила:

1-й -18 Ju-52

2-й — 17 Ju-52

3-й — 18 Ju-52

4-й — 23 He-111

Таким образом, до штатной численности группе не хватало семь «хейнкелей» и два «юнкерса».

Большинство машин вернулось в Радом. Поступил боевой приказ № 2. Согласно ему требовалось перебросить из Бреслау-Гандау 56-й полицейский батальон. Часть численностью пятьсот человек необходимо было перевезти в Сиверскую. Исполняющий обязанности командира группы капитан Шредер решил перегнать самолеты в Бреслау 22 февраля.

Примечание. ...Ввиду того, что самолеты прибывали из школ с уже в значительной степени израсходованным моторесурсом, приходилось считаться со скорым выходом их из строя по техническим причинам...

### **24.02.1942 г., аэродром Варшава**

...

Самолет He-111J (зав. 5197, борт. TD+KM). Полет Рига — Сиверская. По техническим причинам задержался в Сивер-

---

<sup>1</sup> Откуда появился в группе самолет данного типа, из документа не ясно.

ской. При совершении облета машины после устранения неисправности сел на фюзеляж из-за повреждения шасси (10 %). Самолет силами группы больше в строй не вводился (по состоянию на 5 марта 1942 года)<sup>1</sup>.

### **25.02.1942 г., аэродром Варшава**

В строй восемь Ju-52 и 13 He-111. Вследствие чрезвычайно плохой погоды взлет стал возможен только в 13 часов. Машины первоначально следовали по маршруту Варшава — Рига и лишь на следующий день до пункта выгрузки.

Совершено вылетов: восемь Ju-52 и 13 He-111. Перевозился П./LwFeldRgt3 из Варшавы в Демянск. Всего 174 человек.

Полет до Демянска производился над вражеской территорией. Поэтому было приказано He-111 производить полет на высоте 2300 метров, а Ju-52 — на бреющем полете.

Состояние аэродрома в Демянске очень плохое. И взлетная, и посадочная полоса очень узкие. Большое число одновременно садящихся самолетов требовало максимально быстрой разгрузки машин. Также необходимым было быстрое освобождение ВПП. Это было особо затруднительно для He-111, которые из-за большой длины пробега недопустимо сближались с выреливающими на старт «Юнкерсами-52».

### **26.02.1942 г., аэродром Варшава**

Вылеты в составе подразделений более невозможны. Самолеты возвращаются по одному, заправляются, грузятся и снова отправляются в рейс. В зависимости от времени вы-

---

<sup>1</sup> Не совсем ясно, следует ли понимать данную фразу из документа как указание на списание машины. Вполне возможно, что самолет был введен в строй силами других подразделений. Тем не менее первая версия выглядит более правдоподобной, учитывая прохладное отношение личного состава к He-111 данной модификации.

лета они отправляются или в Ригу, или в Хайлигенбайль. Вследствие большого напряжения самолетов и относительно слабых возможностей технических служб со временем возникает все больше технических неисправностей. Авиаремонтный завод в Варшаве с таким объемом работ справиться не может. Чтобы поддержать боевую готовность группы на должном уровне, следует привлечь к ремонту другие авиаремонтные заводы Генерал-губернаторства.

Совершено вылетов: семь Ju-52 и девять He-111. Перевозился П./LwFeldRgt3 из Варшавы в Демянск. Всего 138 человека.

### **27.02.1942 г., аэродром Варшава**

Совершено вылетов: два Ju-52 и 18 He-111. Перевозился П./LwFeldRgt3 из Варшавы в Демянск. Всего 174 человека.

#### **Особые происшествия:**

Не вернулся из боевого вылета He-111H (борт. SA+DF, зав. 2730). Есть предположение, что экипаж был дезориентирован русской радиостанцией, работавшей на той же волне, что и приводная радиостанция Демянска. Самолет вышел на ложный аэродром русских и при снижении был сбит<sup>1</sup>.

Примечание. Экипажи, прибывшие из школы слепых полетов, менее обучены использованию ориентирования по местным предметам. Они склонны больше полагаться на целенаправленную радиомаяков, чаще применяют карты мелкого масштаба. Такая практика может привести к потере ориентировки, попаданию под огонь противника и даже к гибели машины.

### **27.02.1942 г., аэродром Варшава**

Первые дни показали, что He-111 модификации «J» непригодны для транспортных операций. Максимальная пас-

---

<sup>1</sup> Экипаж в составе фельдфебеля Майне Х., унтер-офицера Шеффера В., фельдфебеля Пушмана К. считается пропавшим без вести (ВА-МА RL 2 III/1180 S. 133).

сажировместимость составляла только пять человек. Самолеты прибыли из школ в крайне изношенном состоянии. После каждого вылета каждый такой самолет выходил из строя. Наличие двенадцати He-111J означало падение грузоподъемности отрядов, укомплектованных «хейнкелями» на 20 процентов...

### **01.03.1942 г., аэродром Варшава**

Из 59 «Хейнкелей-111» и 25 «Юнкерсов-52» до сегодняшнего дня вышло из строя по различным причинам:

21 He-111, в том числе 12 по причине замены двигателя или иных ремонтных работ, три пропали без вести<sup>1</sup>, четыре повреждены в результате посадки на фюзеляж и два от воздействия противника.

Шесть «юнкерсов»: один пропал без вести<sup>2</sup>, один совершил аварийную посадку, один получил повреждения при обстреле, три находятся на авиаремонтном заводе...

### **04.03.1942 г., аэродром Варшава**

На промежуточных посадках в Двинске часто возникают перебои при заправке самолетов горючим...

Для дальнейших операций в качестве аэродрома погрузки предусмотрен Хайлигенбайль...

### **07.03.1942 г., аэродром Хайлигенбайль**

...Минимум один He-111 в день отправлялся в авиаремонтные мастерские на замену двигателя. Самолеты пере-

---

<sup>1</sup> Кроме уже указанного, пропали без вести He-111P (w/n 2636, TU+NG) и He-111H (w/n 2715, CB+MS) (BA-MA RL 2 III/1180 S. 133).

<sup>2</sup> Ju-52 (w/n 3189, BY+EY) пропал без вести 28 февраля 1942 г. (источник тот же).

летали на аэродромы приписки и там в сжатые сроки осуществляли замену.

### **08.03.1942 г., аэродром Хайлигенбайль**

Аэродром Псков-Западный как в смысле технического обслуживания, так и с точки зрения размещения личного состава имел массу недостатков. Следствием длительного пребывания в таких условиях являлось значительное падение боеготовности. Для регламентных работ имелись только тесные не обогреваемые ангары...

### **09.03.1942 г., аэродром Псков-Западный**

Вследствие небольшого расстояния до Демянска самолеты группы могли выполнять два («юнкерсы») или три («хейнкеля») вылета в день. Расход горючего, особенно базировавшимся на аэродроме бомбардировщиками, был так велик, что к вечеру некоторые машины не смогли заправиться.

Совершено девять самолето-вылетов машинами типа Ju-52 и 19 He-111. Перевозились выздоравливающие II армейского корпуса из Пскова в Демянск. Один «юнкерс» и один He-111 совершили по два, а два «хейнкеля» — по три вылета.

6.04.42 г. 3-й ОТДЕЛ РО ШТАБА СЗФ  
СВОДНАЯ СПРАВКА РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНОГО ОТДЕЛА  
ШТАБА СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО ФРОНТА № 3. ПРИМЕНЕНИЕ  
ТРАНСПОРТНОЙ АВИАЦИИ ДЛЯ СНАБЖЕНИЯ ОКРУЖЁННОЙ  
ДЕМЯНСКОЙ ГРУППИРОВКИ ПРОТИВНИКА В ФЕВРАЛЕ—  
МАРТЕ 1942 г.<sup>1</sup>

В феврале 42 г. части КА окружили в р-не Демянска 12-й, 30-й, 32-й, 123-й, 290-й ПД, дивизию СС «Мёртвая голова» и несколько строительных, охранных и других отдельных батальонов 16-й А. Общая численность окружённых войск достигла, по оценке командира 2-го АК генерала Брокдорфа, 96 000 человек. Единственно возможным способом питания Демянской группировки пополнением, боеприпасами, горючим, продовольствием и фуражом являлся и является подвоз по воздуху. С этой целью командование противника производит в феврале массовое сосредоточение транспортной авиации на прифронтовых аэродромах и частично применяет для переброски войск и сбрасывания грузов самолёты боевой авиации. В общей сложности в середине февраля и в марте было использовано не менее 500—600 самолётов, из них 250—300 самолётов в строю, с общей грузоподъёмностью до 400—700 тонн в сутки.

Ниже приведены данные (на основании опроса пленных и, частично, документов), характеризующие организацию, численность, эксплуатационные возможности и тактику действующей против СЗФ транспортной авиации.

<sup>1</sup> ЦАМО РФ. Фонд Северо-Западного фронта (разведотдел). Оп. 1359. Д 178. Л. 154—165.

Документ любезно предоставлен авторам историком из Адрианополя С.В. Морозовым.

## **I. Формирование авиатранспортных «групп особого назначения».**

1. *Причины формирования*: Основная часть применяемой против СЗФ транспортной авиации организована в так называемые «Боевые группы особого назначения» (Kampfgruppe zur buond Verhendung), снабжённые транспортными самолётами типа Ю-52 (старый хорошо изученный тип).

«Группы особого назначения» являются временными формированиями. Они поспешно созданы в декабре 41 г. — январе 42 г. с целью обеспечить снабжение частей противника, лишённых тыловых коммуникаций в результате наступления частей КА. Вначале отмечается применение этих групп против Западного и Калининского фронтов, в последующем против СЗФ.

Немецкое командование мотивировало организацию групп «плохим состоянием прифронтовых дорог» и ставило в известность личный состав, выделяемый в группы, что по миновании надобности последние будут расформированы.

Помимо вновь сформированных, отмечаются также группы, действующие с июня 41 г., и несколько групп, тип которых не выяснен.

2. *Сроки и районы формирования*. Лейтенант Фосс указывает как дату на формирование временных групп — 17.12.41 г. Судя по срокам формирования отдельных групп, эта дата соответствует действительности.

Документы по данному вопросу не захвачены. С другой стороны, экипажи прибывали в каждую данную группу неодновременно, в силу чего лётчики не всегда точно осведомлены о сроках формирования, поэтому приводимые ниже конкретные сроки возникновения групп требуют проверки.

Пункты формирования указаны, как правило, более точно, но тоже только на основании показаний пленных.

На 25.03.42 г. установлены следующие сроки и пункты формирования групп:

№ группы	Сроки формирования	Пункт формирования	Округ, область
5	февраль 42 года	Радам	—
500	начало февраля 42 года	Эльц	в р-не Бреслау
600	17.12.41 года	Краков	—
700	декабрь 41 года	Краков	—
800	20.12.41 года	Хайлигенбайль	Вост. Пруссия
900	декабрь 41 года	Гутенфельд	Вост. Пруссия
«Познань»	конец февраля 42 года	Познань	—

Кроме перечисленных отмечаются: а) 172-я группа, сформированная в июне 41 года в Зельцведель; б) 1-я и 4-я группы, сформированные задолго до декабря 41 года — пункт не установлен; в) 8-я группа — пункт и срок формирования не установлен. Доукомплектована или заново сформирована в марте 42 года в Двинск; г) 9-я группа — срок и пункт формирования не установлены. 1-я, 4-я, 8-я, 9-я группы отмечаются только показаниями либо не принадлежащих этим группам (4-я, 9-я), либо прибывшими на пополнение в существующую уже группу и пробывшими там очень короткий срок (1-я, 8-я). Сроки и пункты формирования групп 1-й, 4-й, 8-й, 9-й требуют уточнения.

**3. Источники комплектования.** Основными источниками комплектования групп явился кадр лётных школ, реже личный состав уже существующих транспортных групп, ещё реже — учебные полки ВВС.

Как правило, одна и та же группа формировалась из разных частей, обычно значительно удалённых от пункта формирования.

По-видимому, почти каждая лётная школа выделила до 2—3 экипажей, из которых составлялись группы. Приведённый ниже список школ, выделявший кадр для групп, не полон, и является только иллюстрацией.

Группа №	Наименование части, выделившей кадр	Пункт дислокации	Округ, область
5	Школа слепых полётов Школа слепых полётов Школа слепых полётов	Нейбург Радам Альтенбург	30 км севернее Мюнхена — —
500	Лётная школа боевой авиации Школа слепых полётов Школа слепых полётов Школа слепых полётов	Тутов Везендорф Кенигсберг Варшава	район Демлин р-н Брауншвейг — —
600	8-я школа слепых полётов Школа слепых полётов Лётная школа Лётная школа «С»	Штаргард Везендорф Магдебург Нейштадт	— р-н Брауншвейг — Вена
700	19-я лётная школа	Олау	—
800	Лётная школа Лётная школа Лётная школа Лётная школа	Познань Геспинген Кюснагаген Штаргард	— — — —
900	Отдельный транспортный отряд при организации Тодта Авиашкола Авиашкола	Берлин Раден Берлин	— — —

Группа «Познань» сформирована на базе 4-й группы I транспортной эскадры особого назначения (Познань), доукомплектована окончившими различные лётные школы.

Кроме того, отмечаются не включённые в состав группы самолёты из лётной школы Любен (Силезия).

4. *Организация.* Данные о штатной организации транспортных групп противоречивы. Это объясняется крайне неустойчивым числом приписанных к группе самолётов и, зачастую, недостаточной осведомлённостью в связи с кратким временем пребывания в группе.

Не исключено, что группы, как временные формирования, не имеют единого штата, или этот штат практически не выполняется.

Наиболее осведомлённые офицеры сообщили, что группа состоит из трёх отрядов по 12 машин в каждом, сверх того — штабного звена до 6 машин, всего 42 самолёта.

Двое из различных групп показали, что в их группах имеется не штабное звено, а штабной отряд, имеющий № 1, сверх того отряды № 2, 3, 4.

Ряд совпадающих показаний даёт в группе четвертого отряда, в составе отряда до 12 машин (9—12).

С другой стороны, в ряде групп совпадающими показаниями отмечаются только три отряда по 9 машин.

Захвачены пленные 4 отрядов 600-й групп и группы «Познать». Отдельные пленные дают пять отрядов, из них четыре по 12 машин, пятый — штабной — 6 машин.

**Вывод:** В составе группы по штату 3—4 отряда; общая численность самолётов в среднем — 40.

Вновь сформированные авиатранспортные группы в соединения не входят и имеют прямое подчинение начальнику авиатранспорта в Берлине (полковник Морцик). Диспетчерская служба находится также якобы в Берлине (требует проверки). На аэродроме Псков — представитель начальника авиатранспорта, передающий приказы расположенным на псковских аэродромах группам.

Вопрос подчинения групп и диспетчерской службы автотранспорта требует проверки и уточнения.

## **II. Сосредоточение авиатранспорта против СЗФ. Базирование.**

Ещё с июня 1941 г. в Риге размещалась 172-я транспортная группа, используемая в разное время для переброски горючего, запчастей и отдельных военнослужащих, в случаях, когда по состоянию наземных дорог подвоз был затруднён. Однако массовое сосредоточение средств авиатранспорта для питания окружённых войск начато во второй половине февраля и закончено к началу марта, причём в общей сложности против СЗФ прибыло 500 машин.

Перечень выявленных частей, их базирование и сроки прибытия даны в таблице.

№ п/п	№ гр.	Откуда прибыла	Срок прибытия	Аэродром базирования	Примечания
1.	1	Запорожье	18.2	Остров	—
2.	4	Африка	Начало марта	Зесрапшен	Требует проверки
3.	5	Радом	17.2	Рига	Частично бази- руется Псков, Хайлигенбайль
4.	8	?	?	Двинск	Отмечена на 17.3
5.	9	?	?	Псков-Западный	Требует проверки
6.	172	Зальцведель	июнь 41 года	Рига	—
7.	500	Эльс	3.03.42 г.	Остров	—
8.	600	Орша	26.02.42 г.	Коровье Село	—
9.	700	Орша	23.02.42 г.	Псков-Южный	—
10.	800	Витебск	20.02.42 г.	Коровье Село	—
11.	900	Витебск	20.02.42 г.	Псков-Западный и Южный (частично)	—
12.	«Познань»	Познань	15.02.42 г.	Остров	—
13.	Отдельные самолёты из школы Любен	Любен	1.03.42 г.	Зесрапшен	—

Всего с достоверностью установлено наличие одиннадцати групп (9 гр. — требуют проверки).

Из них:

Псков — три группы;

Коровье Село — две группы;

Остров — три группы;

Рига — две группы;

Двинск — одна группа;

Зесрапшен — одна группа и отдельные самолёты.

Вновь прибыло после окружения Демянской группировки не менее 8 групп.

Весьма вероятно, что сверх перечисленных имеются ещё группы, не отмеченные пленными и документами. Воз-

можно, что некоторые из перечисленных групп применены только частью отрядов.

Штатная численность самолетов групп транспортной авиации против СЗФ, считая по 40 машин в группе — около 500.

Кроме этих машин применялись для транспортирования войск и сбрасывания грузов на парашютах босвые самолёты Хе-111.

В частности, личный состав 3-го полевого полка ВВС перебросен в январе 1942 г. самолётами Хе-111, выделенными из лётных школ.

На аэродроме Псков-Южный базируются 1-я и 2-я группы 4-й эскадры босвой авиации, использованных (частично или полностью — не установлено) для перевозки и сбрасывания на парашютах продовольствия и боеприпасов.

### III. Применение авиатранспорта для снабжения окруженной Демянской группировки.

1. *Грузоподъёмность сосредоточенного против СЗФ авиатранспорта.* а) По оценке лейтенанта Фосса, число самолётов в строю в среднем составляет около 40—50 % штатной их численности. Конкретные цифры по отдельным группам в основном подтверждают этот процент (например, самолётов в строю в 1-й группе — 20; в 172-й гр. — 15; в 500-й — 9; в 800-й — 22; в 900-й — 18; в гр. «Познать» — по 6 в отряде).

Число самолётов в строю существенно и постоянно меняется, в зависимости от потерь на фронте и в зависимости от необходимости в текущем и капитальном ремонте. По оценке того же лейтенанта Фосса около 25 % машин в среднем находятся на капитальном ремонте в Германии, примерно столько же на ремонтных базах (прифронтовых) Риги. В целом число самолётов в строю снижается в результате значительных потерь.

К середине марта для расчёта грузоподъёмности следует принять для группы от 15 до 20 машин, что для отмеченных 12-ти групп составляет 240 машин.

б) Командир 900-й группы майор Биттнер сообщил, что самолёты его группы с 24.2 по 20.3 совершили 420 вылетов, или 17—18 вылетов в сутки, т.е. по одному вылету на исправный самолёт. Показаниями остальных установлено, что нормально транспортный самолёт вылетает один раз в сутки, и лишь изредка — 2 раза. Для расчёта грузоподъёмности авиатранспорта можно принять один вылет в день как минимум, два вылета — как предел, полтора вылета — как обычное использование.

в) Документально и показаниями пленных установлено грузоподъёмность одной машины в 2 т.

г) Вывод: Общая грузоподъёмность учтённого против СЗФ к середине марта 42 года авиатранспорта, не считая использованной боевой авиации, составляет: 240 самолётов в строю по 1,5 вылета в сутки с грузом по 2 т равно 720 тонн. Эта цифра требует дополнительной проверки и уточнения.

д) Кроме отмечавшихся в январе—феврале пересозок войск самолётами Хе-111, выделенными из лёгких школ (3-й полевой полк ВВС), установлено использование для сбрасывания продовольствия и боеприпасов 3-й группы 4-й эскадры боевой авиации (базируется Псков-Южный). Вылеты самолётов 3-й группы отмечаются редко. По словам пленного 3-й группы 4-й эскадры, его самолёт за 2 месяца совершил только 6 рейсов. Грузоподъёмность — 2 т.

2. *Адреса подвоза.* Все отмеченные ранее группы транспортной авиации перебрасывали грузы в район Демянск, совершая посадку на Демянском аэродроме и, частично, на аэродроме Пески и др. Состав снабжаемых частей установить не удалось. Судя по опросу пленников пехотинцев, грузы предназначались для всех окружённых соединений.

Возможно, что часть транспортной авиации против СЗФ использована на других направлениях и для срочных перевозок в прифронтовой зоне. Однако, судя по показаниям подавляющего числа пленных, такого рода перевозки были исключением.

Сбрасывание грузов с Хе-111 производилось как на Демянский аэродром, так и непосредственно в расположение частей противника (в частности — севернее и северо-западнее Демянск).

3. *Состав перевозимых грузов.* В числе перевозимых грузов, опросом пленных и, частично, документами, отмечаются:

а) боеприпасы (для стрелкового оружия, артвыстрелы, ракеты, ручные гранаты и т.д.);

б) продовольствие (мука, масло, рис и т.д.);

в) фураж (овёс);

г) горюче-смазочные материалы.

Кроме того, самолётами 5-й группы пересбрасывались пехотные подразделения в первой половине марта с аэродрома Хайлигенбайль, Псков и Рига. Обратными рейсами группы, базирующиеся на псковских аэродромах и аэродроме Остров, эвакуировали раненых и тара. Сравнительно часто отмечаются обратные рейсы порожняком.

Изредка с грузом самолёты перевозят отдельных военнослужащих (1—2 чел.). В частности, установлен случай, когда капитанармус 123-го АП был командирован в Ригу для закупки папирос и водки и возвратился в свою часть на самолёте.

Состав перевезённых каждым из сбитых самолётов грузов установлен сравнительно точно. Однако, для вывода об удельном весе отдельных видов снабжения требуется дополнительный материал.

По предварительной оценке, главным образом, пересбрасываются боеприпасы и продовольствие, значительно реже — горючее.

4. **Трассы.** Все утверждают, что трассы, в общем, приближаются к прямой. Однако каждый командир самолёта варьирует трассу на 3—5 км, выбирая менее населённые лесисто-болотистые пути.

Обычная трасса самолётов, базирующихся в Пскове, — Псков, Дно, Залучье, Демянск. В районе Залучье — обычно отклонение от прямой на 3—5 км на север или юг.

Показаниями пленных группы «Познань», отмсчается трасса: Остров, оз. Рдейское, Демянск.

С аэродрома Коровье Село трасса якобы через Дно.

5. **Высота полёта.** Подавляющее большинство показали, что обычно летают на бреющем полёте и гораздо реже на высоте 1500—2000 метров.

6. **Прикрытие истребителями.** Подавляющее большинство лётчиков заявило, что им ничего не известно о прикрытии трассы истребителями. Командир 900-й группы майор Биттнер сообщил о патрулировании истребителями в районах Дедовичи, Залучье (нерегулярно).

7. **Потери.** Опросом отмсчаются потери (полные):

по 1-й группе — 1—2 самолёта ежедневно;

по 172-й группе — 9—10 экипажей с 1 по 20 марта;

по 500-й группе — 1—2 экипажа с 1 по 5.3.42 г.;

по 800-й группе — до 20 экипажей с 20.2 по 13.3.42 г.;

по 900-й группе — 3—4 экипажа с 24.2 по 19.3 (требуется проверки);

«Познань» — в отряде 2 экипажа в марте (требуется проверки).

Данные о потерях, сообщённые пленными, требуют проверки. В некоторых случаях возможно сознательное преуменьшение потерь (900-я гр.) и недостаточная осведомлённость.

На 20.3.42 г. имеются из состава 14 экипажей Ю-52 и двух экипажей Хе-111. В среднем, судя по показаниям,

группа теряла каждые 2 суток один экипаж, не считая повреждённых самолётов.

8. *Пополнение.* Отмечается прибытие экипажей на пополнение 1-й группы из состава 1-й авиадесантной эскадры (1-я группа действовала в районе Запорожье задолго до февраля 1942 г., по-видимому, понесла большие потери).

12—17.3 из состава 5-й группы (Рига) переведены в состав 8-й группы (Двинск) два экипажа с самолётами. Причина не установлена.

На аэродроме Зесраппен отмечаются самолёты из школы Любеч, которые, по видимому, будут присоединены к одной из групп.

*Вывод:* 1) Для снабжения окружённых в районе Демянск войск противник произвёл в порядке спешного и внепланового мероприятия массовое сосредоточение авиатранспорта.

2) Грузоподъёмность палочной против СЗФ транспортной авиации обеспечивает минимальные потребности окружённых частей.

3) Транспортная авиация несёт большие потери. При условии ещё более интенсивного воздействия КА (довести число сбиваемых самолётов противника по группе до 2) наличные транспортные ресурсы противника против СЗФ могут быть уничтожены в течение 2—3 недель.

*Капитан*

*Головинский.*

Источник: ЦАМО РФ. Фонд Северо-Западного фронта (разведотдел). Оп. 1359. Д. 178. Л. 154—165.

**ВЫДЕРЖКИ ИЗ ДНЕВНИКА ЛЕЙТЕНАНТА ЛАНКЕНАУ  
(LANKENAU), КОМАНДИРА ЭКИПАЖА JU-52 ИЗ II./KGZBV1<sup>1</sup>**

6 марта 1942 г.

Первый вылет в Демянск. Я летел в качестве ведомого у опытного экипажа, уже не раз посетившего демянский аэродром. За 80 минут при отличной видимости на бреющем полете наша машина проделала путь, как нам казалось, без единого выстрела. Но после приземления мы наблодали, как из ведущей машины вынесли окровавленного бортрадиста. Как позже стало известно, радист вскоре умер.

7 марта 1942 г.

Сегодня мы совершили первый самостоятельный вылет. Вследствие ожидаемого противодействия полет проходил на большой высоте. Из Демянска мы вывезли несколько раненых в Псков. Второй вылет не состоялся из-за недостатка горючего.

8 марта 1942 г.

Сегодня отличная погода. Мы совершили два вылета в составе большой группы машин. Это давало какую-то гарантию при угрозе нападения русских истребителей. Как мы заметили, опытные экипажи после выгрузки сооружают из ящиков или мешков с продовольствием что-то вроде защитного вала. Эта защита должна предохранить летчиков при нападении русской авиации.

...

10 марта 1942 г.

Сегодня вылет задержался из-за снегопада до 10 часов. Моим штурманом летит капитан Рихерс. Из неизвестных мне

---

<sup>1</sup> Die II. Kampfgeschwader zur besondere Verwendung 1 1938—1943 umbenannt in II. Transportgeschwader 1/Kameradschaft ehemaliger Transportflieger. o.O., o.J. S. 130—135.

соображений сегодня проложен другой курс, севернее обычного. Места назначения достигли без проблем. Однако на обратном пути начались неприятности. Пулеметный огонь из одной рощицы продырявил кабину до самого хвоста. Один из осколков попал мне прямо в нос. Капитан Рихерс принял управление самолетом, когда я пытался остановить кровь, заливавшую мне комбинезон. Когда это удалось, я вновь взялся за штурвал. На аэродроме мы насчитали 34 пробоины, но никто больше не был ранен. Какое счастье! Доктор Хайденрайх вытащил осколок из моего носа и наклеил пластырь. Однако наш 1Z+AR нуждался в более серьезном, заводском ремонте.

13 марта 1942 г.

Так как мой самолет был не в строю, я полетел на другой машине ...

14 марта 1942 г.

Наша машина отправилась на ремонт в Кенигсберг ...

23 марта 1943 г.

Вчера мы через Ригу прибыли в Остров. А сегодня совершили девятый вылет в Демянский «котел»...

24 марта 1942 г.

Сегодня два вылета под защитой облачности. Никаких проблем!

...

27 марта 1942 г.

Полет на высоте 2500 метров. При прорыве блокады я снова попал под обстрел. 20-мм снаряд пробил обшивку и на излете ударился в мою руку. Вот так повезло. После посадки мы насчитали пять пробоин и сорванную крышку. Пришлось снять крышку с разбитого «юнкерса». Через четыре часа мы вылетели в обратный путь.

29 марта 1942 г.

...Интересно, что немецкие солдаты выкладывали на снег стрелы из слочек, указывающие путь к аэродрому.

30 марта 1942 г.

Два вылета, последний с аэродрома Дно.

...

4 апреля 1942 г.

Двадцать первый вылет в Демянск. 22-й вылет с аэродрома Дно. Мы наблюдали, как немецкие зенитки сбивали над аэродромом советский бомбардировщик.

5 апреля 1942 г.

Этот день я никогда не забуду. При первом вылете девять советских бомбардировщиков атаковали под прикрытием истребителей аэродром. При втором вылете, когда мы стартовали с демянского аэродрома, нас атаковали советские истребители. Два «Юнкерс-52» из состава нашей группы были сбиты.

...

7 и 8 апреля 1942 г.

Каждый день по два вылета. Тридцатый вылет в Демянск стал последним полетом в «котел».

КАПИТАН ЦВИПФ, 21.01.1943 г. 77-я ЭСКАДРА  
ПИКИРУЮЩИХ БОМБАРДИРОВЩИКОВ  
ДОНЕСЕНИЕ О ДЕЙСТВИЯХ 3-го ОТРЯДА 77-й ЭСКАДРЫ  
ПИКИРУЮЩИХ БОМБАРДИРОВЩИКОВ В «КРЕПОСТИ»  
(СТАЛИНГРАД)<sup>1</sup>

5 января отряд в количестве восьми самолетов перебазировался с аэродрома Гигант на аэродром подскока Таципская. Вылет в «крепость» задержался до 10 января из-за плохой погоды. Вылетело шесть машин, так как еще две выпли из строя на старте из-за повреждения двигателей. Без происшествий все шесть машин сели на аэродроме Питомник...

16 января первый боевой вылет с Питомника задержался из-за раннего тумана и проблем с запуском двигателей до семи часов утра. Вскоре после старта я заметил в 1,5—2 километрах на юго-запад от аэродрома передовые части противника: две группы численностью примерно до батальона пехоты каждая. Я атаковал эти группы и немедленно совершил посадку, чтобы отдать приказ о перебазировании. Отряд всеми пятью машинами тотчас же вылетел в направлении нового места базирования. Три машины без происшествий сели на аэродроме Гумрак, одна вследствие повреждения двигателя совершила вынужденную посадку в поле. Пятый самолет получил повреждение радиатора от пулеметного огня, но смог сесть на новом аэродроме. Сев на Гумрак около восьми утра 16 января, я застал взлетно-посадочную полосу в следующем состоянии:

- на полосе снег глубиной до 35 сантиметров;
- неизвестное число воронок от авиабомб, которые под снегом не видны.

---

<sup>1</sup> NARA T-321 roll 007 frame 0002-0004.

ВПП с раннего утра укатывалась катками, но к моменту моего прилета была укатана полоса на ширину 8—10 метров. Машинам моего отряда удалось сесть без аварий. Но следовавшие за нами четыре «мессершмитта» разбились на посадке.

После посадки мы увидели массы транспорта, проходящего по летному полю, и солдат, идущих группами и в одиночку. Вскоре рулежная дорожка, идущая вдоль летного поля, оказалась запружена людьми и транспортом. Специалисты наземных служб аэродрома Питомник в течение первой половины дня прибывали в крайне незначительных количествах, оставив большую часть оборудования на старом месте...

Во второй половине дня на окраине аэродрома скопилось невообразимое множество людей и транспорта. Ответственный за подготовку аэродрома «капитан Пфайль» со своими силами и средствами с этим хаосом не смог ничего поделать. Около 12.00/13.00 русские начали артиллерийский обстрел скопления людей и техники на западной окраине аэродрома. К 13.00 на аэродром Гумрак не был завезен ни бензин, ни масло. Небольшое количество авиабомб (3—4 зарядки на вылет из трех машин) было завезено в прошедшую ночь...

В 13.15 мне удалось заправить три боеспособные машины из севшего только что He-111. Так как после перебазирования никаких указаний от 6-й армии я не получал, то, сообразуясь с выпесказанным, я не считал возможным более оставаться в «котле». В соответствии с полученным 13 января разрешением 4-го флота три самолета моего отряда, имея каждый на борту трех человек, стартовали в 13.40. Вскоре после 15 часов все машины благополучно сели на аэродроме Ростов-Западный. В «крепости» остались три полных экипажа моего отряда и еще два стрелка-радиста с указанием покинуть «котел» с ближайшим транспортным самолетом. Кроме того, на аэродроме оставались еще все пилоты истребительного отряда во главе с их командиром капитаном Гермеротом.

Штаб генерал-фельдмаршала Мильха КП, 20.01.1943 г.  
Подполковник Петерсен

## ДОНЕСЕНИЕ

Применение грузовых планеров<sup>1</sup>

Командировка в Максевку, 20.01.1943 г.

«Юнкерс-52»

«Юнкерс-52» с DFS-230 предполагается использовать с аэродромов Звереве и Новочеркасск. Полеты с аэродрома Ворошиловград возможны только при штитовой погоде. В настоящее время для «Юнкерсов-52» еще нет буксировочных устройств. Увеличение грузоподъемности сцепки Ju-52 и DFS-230 составляет всего 800 килограммов. При этом следует учитывать, что незначительная прибавка грузоподъемности будет достигнута за счет того, что пилот планера останется в «крепости» и, в случае утраты аэродрома Гумрак, не сможет вернуться в строй. Обстановка в воздухе и незначительная высота полета «Юнкерса-52» смогут позволить вылеты только ночью и на укороченном буксирном тросе. Вопрос использования Ju-52 в качестве буксировщиков остается открытым.

«Хейнкель-111»

«Хейнкель-111» с двумя буксируемыми DFS-230 может использоваться только днем и в хорошую погоду при гарантированном истребительном прикрытии. На сегодняшний день в строю семь He-111 с буксировочными устройствами.

«Дорнье -17» модификации E или F

«Дорнье 17» модификации E или F могут использоваться с планерами DFS-230 только ночью. При потере Вороши-

---

<sup>1</sup> NARA T-321 roll 007 frame 0035-0036.

ловграда и Новочеркаска эти самолеты использоваться не могут вследствие недостаточности радиуса действия. Есть предложение отправить «Дорнье-17» обратно в Германию, так как из-за постоянных поломок и отказов они стали головной болью для технического персонала и ремонтных служб.

#### «Хейнкель -111» с планером «Гота-242»

Использование этой сцепки обещает большие преимущества, так как нагрузка «Готы» составит три тонны. Использование возможно лунной ночью при ясной погоде или днем при хороших метеоусловиях. Целесообразно посадку планеров производить не на взлетно-посадочную полосу аэродромов, а на специально оборудованные неподалеку площадки.

#### «Хейнкель-111Z» с планером Me-321

Предполагается использовать в лунные ночи при ясной погоде или днем при надежном истребительном прикрытии. Загрузка от 12 до 20 тонн при использовании стартовых ускорителей. Вылеты с аэродрома Максевка возможны при дооборудовании «Хейнкель-111Z» дополнительными топливными баками.

#### Me-323

Использование возможно ясной лунной ночью или днем в хорошую погоду при наличии истребительного прикрытия. Загрузка от 15 до 16 тонн. Однако радиус действия Me-323 с имеющихся аэродромов не позволяет их использовать для снабжения Сталинграда. Необходимо машины этого типа, находящиеся в пути, вернуть к месту постоянного базирования.

В соответствии с вышесказанным использование грузовых планеров связано с выполнением следующих условий:

а) Ясная погода днем, которая гарантирует подход к зоне действия советской зенитной артиллерии в районе Сталинграда на высоте не менее 4000 метров.

б) Соответственно ясная лунная ночь (луна — минимум в две четверти или видимая линия горизонта).

в) Подготовка посадочных площадок для грузовых планеров размерами не менее пятисот метров без препятствий.

г) Обеспечение возврата пилотов планеров из «крепости».

К пункту а).

Против истребительной авиации противника следует предусмотреть прикрытие самолетами Мс-110 и Мс-109Е или Мс-109Г. Кроме того, следует назначить офицера, ответственного за истребительное сопровождение, и подчинить ему истребительные части, предназначенные для прикрытия.

Рассылка:

*Генерал-фельдмаршал*

*Мильх*

*Штаб 4-го Воздушного флота*

*Штаб 8-го авиационного корпуса*

*КТВ*

Генерал-квартирмейстер Робинзон, 13.01.1943 г.

НАЛИЧИЕ И ПОПОЛНЕНИЕ МАТЕРИАЛЬНОЙ ЧАСТИ ДЛЯ СНАБЖЕНИЯ СТАЛИНГРАДА <sup>1</sup>

Типы самолетов	Лв-52	Не-111 (в боевых частях)	Не-111 (в транспортных частях)	Фв-200	Лв-90	Лв-290	Не-177	М6-323
В наличии	317	120	61	20	—	1	10	—
Прибыло до 20.01.1943	87	101	118	9	7	—	20	—
Итого	404	221	179	29	7	1	30	—
Расчетная боеспособность (25%)	101	55	44	7	1	0,5	7	—
Единичная нагрузка, тонн	2	2	2	4	3	8	3	—
Суточная перевозка при одном вылете, тонн	202	110	88	28	3	4	21	—
Итого в сутки, тонн	456							
Прибыло до 31.01.1943	81	203	203	6	—	1	4	15
Итого без потерь	485	603	603	35	7	2	34	15
Расчетные потери за 14 дней (25%)	60	75	75	4	1	1	5	—
Итого с учетом потерь	425	528	528	31	6	1	29	15
Расчетная боеспособность (25%)	105	132	132	7	2	0,5	7	4
Единичная нагрузка, тонн	2	2	2	4	3	8	3	10
Суточная перевозка при 1 вылете, тонн	210	264	264	28	6	4	21	40
Итого в сутки к 01.02.1943, тонн	573							

<sup>1</sup> NARA T-321 roll 018 frame 0012.

БОЕВОЕ ДОНЕСЕНИЕ I./KG53 ОТ 25.12.1942

1. Лф. Kdo.1.
2. I./KG53.
3. Вылетело самолетов: 12 He-111 (11 типа Н-6, один Н-14).
4. Время старта: 11: 58/12: 10.
5. Время посадки: 13: 21/13: 50.
6. Время нахождения над целью: 12: 35/12: 55.
7. Высота полета: подход на бреющем, сброс грузов на высоте 200—250 м.
8. Задача: снабжение гарнизона Великих Лук.
9. Результат: 61 контейнер сброшен (55 — снаряды, 4 — патроны, 2 — сигнальные патроны), из них вероятно 53 — удачно. У двух контейнеров парашюты раскрылись у самой земли, один упал в непосредственной близости от горящего здания, у четырех парашюты не раскрылись совсем, один взорвался при падении.
10. Не выполнено задание: нет.
11. Запасная цель: нет.
12. Израсходовано: грузовых контейнеров — 61, боеприпасов: дисков к пулемету MG15 — 152, магазинов к пушке FF — 44. Огонь велся по средствам ПВО и истребителям противника, а также по войскам.
13. Сбито самолетов противника: один ЛаГТ-3, падение и взрыв наблюдались недалеко от северной окраины В. Лук.
14. Потери: семь машин получили повреждения от огня ПВО и истребителей. Одна машина потерпела аварию при посадке на свой аэродром, еще одна села на вынужденную в квадрате 9762 (или 9763).

15. Противодействие противника: три ЛаГГ-3. Южнес В. Лук хорошо управляемый огонь зенитной артиллерии и пехотных средств ПВО.

16. Истребительное прикрытие: (не указано).

17. Погода: на маршруте дымка, видимость 2—8 км; над целью дымка, местами туман.

18. Разведданные: (не приводятся)

19. Фотоснимки: (не указано)

*Лейтенант и адъютант*

*/подпись/*

Командующий «Авиационным штабом командованием  
Ост», 22.01.1943г.

### ИТОГОВЫЙ ПРИКАЗ<sup>1</sup>

Длительная и упорная борьба за опорный пункт Великие Луки завершилась. Оперативная группа Вилькс и другие части люфтваффе, применявшиеся в этом районе, внесли решающий вклад в успех оборонительных боев, которые связали крупные силы противника, обескровили их и не позволили использовать на других участках фронта.

Руководство оперативной группой было образцово организовано, как с точки зрения взаимодействия внутри группы, так и с точки зрения тактического взаимодействия с Сухопутными войсками. 4124 совершенных вылетов, 233 сбитых вражеских самолетов говорят сами за себя, так же как и полеты на снабжение Великих Лук парашютным способом и посадкой планеров.

...

Уверенность, что при всех тяжелейших условиях борьбы против многократно более многочисленного противника наземные части всегда получали действительную поддержку и их героическое сопротивление было тем самым продлено, является лучшей наградой за все тяготы и лишения. Эта уверенность позволяет легче перенести понесенные потери, которые понесли оперативная группа Вилькс, части разведчиков и планеров. Потери составили 28 самолетов, 11 Go-242 и шесть DF-S230.

...

*Генерал авиации*

*фон Грайм.*

---

<sup>1</sup> Kiehl H. Kampfgeschwader «Legion Condor» 53. Stuttgart, 1983. S. 237.

**ВЫПИСКА ИЗ ЛЕТНОЙ КНИЖКИ ОБЕР-ЕФРЕЙТОРА КУРТА  
РАЙХМАНА (4-я БОМБАРДИРОВОЧНАЯ ЭСКАДРА «ГЕНЕРАЛ  
ВЕФЕР»)<sup>1</sup>**

№ вылета	Борт. номер самолета	Место старта	Дата и время старта	Место посадки	Дата и время посадки	Цель вылета. Выполнение задания
209	5J+AP	Новы Двор	02.01.45 01.14	Новы Двор	02.01.45 02.54	Снабжение Будапешта, сброшено 5 груз. конт.
210	5J+AP	Новы Двор	02.01.45 03.41	Новы Двор	02.01.45 05.12	То же
213	5J+RP	Новы Двор	02.01.45 22.33	Новы Двор	03.01.45 01.05	Снабжение Будапешта, сброшено 5 груз. конт.
214	5J+RP	Новы Двор	03.01.45 02=23	Новы Двор	03.01.45 03=48	То же, огонь средних и тяжелых зениток
216	5J+BP	Винер-Нойштадт	04.01.45 17.09	Винер-Нойштадт	04.01.45 19.00	Снабжение Будапешта, задание не выполнено из-за тумана
217	5J+LN	Винер-Нойштадт	08.01.45 05.35	Винер-Нойштадт	08.01.45 07.15	Снабжение Будапешта, сброшено 5 груз. конт.
218	5J+LN	Винер-Нойштадт	10.01.45 11.58	Винер-Нойштадт	10.01.45 13.49	Снабжение Будапешта, задание не выполнено (причина неразборчиво)
220	5J+DN	Винер-Нойштадт	18.01.45 14.58	Винер-Нойштадт	18.01.45 16.45	Снабжение Будапешта, задание не выполнено (плохая погода)
222	5J+DN	Папа	18.01.45 21.03	Папа	18.01.45 21.55	Снабжение Будапешта, сброшено 5 груз. конт.
223	5J+DN	Папа	19.01.45 00.08	Папа	19.01.45 01.05	Снабжение Будапешта, сброшено 5 груз. конт.
225	5J+DN	Винер-Нойштадт	20.01.45 19.25	Винер-Нойштадт	20.01.45 20.57	Снабжение Будапешта, сброшено 5 груз. конт.
226	5J+DN	Винер-Нойштадт	20.01.45 22.30	Винер-Нойштадт	20.01.45 23.52	Снабжение Будапешта, сброшено 5 груз. конт.
227	5J+DN	Винер-Нойштадт	21.01.45 02.30	Винер-Нойштадт	21.01.45 04.00	Снабжение Будапешта, сброшено 5 груз. конт.

<sup>1</sup> Легкая книжка К. Райхмана любезно предоставлена авторам германским историком Вальтером Вайсом.

№ вылета	Борт. номер самолета	Место старта	Дата и время старта	Место посадки	Дата и время посадки	Цель вылета. Выполнение задания
228	5J+DN	Винер-Нойштадт	21.01.45 05.15	Папа	21.01.45 06.30	Снабжение Будапешта, сброшено 5 груз. конт.
230	5J+LN	Папа	22.01.45 18.36	Винер-Нойштадт	22.01.45 20.10	Снабжение Будапешта, сброшено 5 груз. конт.
231	5J+LN	Винер-Нойштадт	22.01.45 20.45	Винер-Нойштадт	22.01.45 22.20	Снабжение Будапешта, сброшено 5 груз. конт.
232	5J+LN	Винер-Нойштадт	22.01.45 23.05	Винер-Нойштадт	23.01.45 00.40	Снабжение Будапешта, сброшено 5 груз. конт.
233	5J+LN	Винер-Нойштадт	23.01.45 02.27	Винер-Нойштадт	23.01.45 03.52	Снабжение Будапешта, сброшено 5 груз. конт.
234	5J+DN	Винер-Нойштадт	04.02.45 17.38	Винер-Нойштадт	04.02.45 19.08	Снабжение Будапешта, сброшено 4 груз. конт.
235	5J+DN	Винер-Нойштадт	04.02.45 21.10	Винер-Нойштадт	04.02.4222.41	Снабжение Будапешта, сброшено 4 груз. конт.
236	5J+DN	Винер-Нойштадт	12.02.45 16.23	Винер-Нойштадт	12.02.45 16.23	Снабжение Бреслау, группа прикрытия
237	5J+DN	Винер-Нойштадт	16.02.45 15.09	Винер-Нойштадт	16.02.45 17.47	Снабжение Бреслау, сброшено 5 груз. конт.
238	5J+BN	Винер-Нойштадт	18.02.45 20.34	Винер-Нойштадт	18.02.45 24.00	Снабжение Бреслау, поврежден 3А
250	5J+GN	Тухум	26.04.45 23.47	Грайфсвальд	27.04.45 01.15	Снабжение Большого Берлина, сильный огонь МЗА
253	5J+DN	Любек	01.05.45 21.37	Любек	01.05.45 23.16	Снабжение Большого Берлина, сильный огонь МЗА

## ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА



Bundesarchiv — Militararchiv — Бундесархив — Военный архив, дела с RL 2 III/1177 по RL 2 III/1196.

National Archive and Records Administration (NARA) — Национальный архив США.

Vojenský ústřední archiv/Vojenský historický archiv Praha. — Пражский военно-исторический архив.

*Анищенков П.С., Шуринов В.Е.* Третья Воздушная. М., 1984.

Боевая летопись Военно-морского флота, 1941—1942. М., 1992.

*Голиков Ф.И.* В Московской битве. М., 1967.

*Губин Б.А., Киселев В.Д.* Восьмая воздушная. Военно-исторический очерк боевого пути 8-й воздушной армии в годы Великой Отечественной войны. М.: Воениздат, 1980.

*Заблотский А., Ларинцев Р.* Партизанское небо II. Взгляд с другой стороны // *Авиамастер*, 2003, № 7.

*Заблотский А., Ларинцев Р.* Демянск — предтеча Сталинграда // *Авиамастер*, 2004, № 1.

*Заблотский А., Ларинцев Р.* Сигнал Orlog. Крушение Сталинградского «воздушного моста» // *Авиамастер*, 2004, № 3.

*Заблотский А., Ларинцев Р.* «Крымский мост» Германские авиаперевозки над Черным морем 1943—1944 гг. // *Авиамастер*, 2004, № 8.

*Заблотский А.Н., Ларинцев Р.И.* В прицеле Me-110. СПб., 2006.

*Заблотский А.Н., Ларинцев Р.И.* Советские ВВС против кригсмарине. М.: Вече, 2010.

*Котельников В.Р.* Транспортный самолет Ju52/3m // Авиаколлекция, 2004, № 2.

*Котельников В.Р.* Военно-транспортные самолеты 1939—1945 // Моделист-конструктор (Специальный выпуск), 2004, № 2.

*Котельников В.Р.* Бомбардировщик Хейнкель He-111 // Авиаколлекция, 2008, № 5

Крылья люфтваффе. Приложение к бюллетеню «Техническая информация ЦАГИ». М., 1994.

*Кузнецов А.Я.* Большой десант. М., 2011.

*Кузьмин А.В., Краснов И.И.* Каптемировцы. М., 1971.

*Медведь А., Марковский В.* Ночные «срши» // Авиация и время, 1995, № 2.

*Петров Г.Ф., Соболев Д.А., Соллигер Г.К.* В небе войны. Фотохроника 1941—1945 гг. М., 2009.

*Хазанов Д.* Неизвестная битва в небе Москвы 1941—1942 гг. Оборонительный период. М., 1999.

*Хазанов Д.Б.* Неизвестная битва в небе Москвы, 1941—1944 гг. М., 2007.

*Чернов Ю.* Война погасила маяки. М., 1985.

*Asmus D.* 20. Infanterie-Division (mot.). Chronik+Geschichte. 4. Teil. o.O., 1997.

*Braunburg R.* Kranich in der Sonne. Muenchen, 1980.

*Conze W.* Die Geschichte der 291. Infanterie-Division 1940—1945. Bad Nauheim, 1953.

*Dierich W.* Kampfgeschwader 55 «Greif». Stuttgart, 1975.

*Green W.* Warplanes of the Third Reich. L., 1973.

*Gschoepf R.* Mein Weg mit der 45. Infanterie-Division. Linz a.d. Donau, 1955.

*Gunderlach K.* Kampfgeschwader «General Wever» 4. Stuttgart, 1978.

*Hartmann Ch.* Wehrmacht im Ostkrieg. Muenchen, 2010.

*Haupt W.* Geschichte der 134. Infanterie-Division. o.O., 1971.

*Haupt W.* Die 8. Panzer-Division im Zweiten Welykrieg. Friedberh, 1987.

*Hillgruber A.* Die Racumung der Krim. Frankfurt am Main, 1959.

*Hoffmann D.* Die Magdeburger Division: zur Geschichte der 13.Panzer-Division 1935—1945. Hamburg, 2001.

*Kehrig M.* Stalingrad. Analyse und Dokumentation einer Schlacht. Stuttgart, 1974.

*Kiehl H.* Kampfgeschwader «Legion Condor» 53. Stuttgart, 1983.

*Knoblauch K.* Kampf und Untergang der 95. Infanteriedivision. Wuerzburg, 2008.

*Lange W.* Korpsabteilung C von Dnjeper bis nach Polen. Neckargemuend, 1961.

*Loser J.* Bittere Pflicht. Osnabruck, 1986.

*Lynch T.* Silent Skies. The glider war 1939—1945. Pen & Sword, 2008.

*Morzik F.* Die deutschen Transportflieger im Zweiten Weltkrieg. Frankfurt am Main, 1966.

*Musculus F.* Geschichte der 111. Infanterie-Division. Hamburg, 1980.

*Nash D.* Hell's gate. The battle of the Chekassy pocket January-February 1944. RZM Imports. Inc., USA, 2002.

*Neumann J.* Die 4. Panzer-division, 1938—1945. Bd. 1. o.O., 1985.

*Nowarra H.* Aircraft & Legend. Junkers Ju52. Hagnes Publishing Group, 1987.

*Nowarra H.* Ju-52. Shiffer Publishing Ltd, 1993.

*Paul W.* Geschichte der 18.Panzer-Division 1940—1943. Reutingen, 1989.

*Plato, von A.D.* Die Geschichte der 5. Panzer-Division 1939—1945. Regensburg, 1978.

*Reinhardt K.* Die Wende vor Moskau. Stuttgart, 1972.

*Roemhild H.* Geschichte der 269. Infanterie-Division. Bad Nauheim, 1967.

*Ruef K.* Odyssee einer Gebirgsdivision. Graz, 1976.

*Scherzer V.* Die personelle Verluste der deutschen Nachtjägergeschwader 1940—1945. Jena, 2010.

*Schrodeck G.W.* Ihr Glaube galt den Vaterland. Muenchen, 1976.

*Schwarz E.* Die Stabilisierung des Ostfront nach Stalingrad. Goettingen-Zuerich, 1985.

*Smith J.R., Kay A.L.* German Aircraft of the Second World War. Putnam, 1990.

*Hptm. Spohr.* Geschichte der Kampfgeschwader 1 «Hindenburg». Berlin, 1944 // NARA T-957 roll 50.

*Stapfer H., Mau H., Punka G.* Junkers Ju52 in action. Carrolton, 2002.

*M. Szabo Miklos.* A Magyar kiralyi honved legiero a masodik vilaghaboruban. Budapest, 1987.

*Tiemann R.* Geschichte der 83. Infanterie-Division 1939—1945. Bad Nauheim, 1960.

*Waiss W.* Chronik Kampfgeschwader Nr. 27 Boelcke. Bd. V. Tlc. 4. Aachen, 2007.

*Waiss W.* Chronik Kampfgeschwader Nr. 27 Boelcke. Bd. VI. Tlc. 5. Aachen, 2008.

Материалы газеты «Красная звезда», журналов «Авиаколлекция», «Авиамастер», «Авиопарк», «Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра», «Авиация и время», «Военно-исторический журнал», «Морской сборник», «Luftwaffe im focus», «Luftwaffen-Revue», «Jet&Prop».

Интернет сайты:

[www.airwar.ru/history/av2ww/axis](http://www.airwar.ru/history/av2ww/axis),

[www.ww2.dk](http://www.ww2.dk),

[www.lcsbutler.ip3.co.uk/tony/pawel/index](http://www.lcsbutler.ip3.co.uk/tony/pawel/index)

## СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие .....	3
Железная «тётка» люфтваффе и другие.....	5
Крылья «Барбароссы» .....	16
Моонзунд — единственный «настоящий» десант.....	38
Демянск. Сталинградская прелюдия.....	45
В жарком небе Восточного фронта (1942—1943).....	70
Пароль «Война» .....	92
В тени грандиозной битвы .....	132
Когда «воздушный мост» вязнет в черноземе.....	158
«Воздушный мост» над Черным морем.....	178
«Мосты» в пропасть .....	199
Приложения .....	246
Источники и литература.....	282

Научно-популярное издание

*Военные тайны XX века*

**Заблотский Александр Николаевич**

**Ларинцев Роман Иванович**

**«ВОЗДУШНЫЕ МОСТЫ»**

**ТРЕТЬЕГО РЕЙХА**

Выпускающий редактор *К.К. Семенов*

Корректор *Е.Ю. Таскон*

Верстка *И.В. Левченко*

Художественное оформление *Д.В. Грушин*

ООО «Издательство «Веч»

Юридический адрес:

129110, г. Москва, ул. Гиляровского, дом 47, строние 5.

Почтовый адрес:

129337, г. Москва, а/я 63.

Адрес фактического местонахождения:

127566, г. Москва, Алтуфьевское шоссе, дом 48, корпус 1.

E-mail: [vcche@vcche.ru](mailto:vcche@vcche.ru)

<http://www.vcche.ru>

Подписано в печать 21.12.2012. Формат 84×108 ½.

Гарнитура «Times New Roman». Печать офсетная. Бумага газетная.

Печ.л. 9. Тираж 3000 экз. Заказ № 1575.

Отпечатано в ОАО «Рыбинский Дом печати»

152901, г. Рыбинск, ул. Чкалова, 8.

e-mail: [printing@yareoslavl.ru](mailto:printing@yareoslavl.ru) [www.printing.yareoslavl.ru](http://www.printing.yareoslavl.ru)

## **ИЗДАТЕЛЬСТВО «ВЕЧЕ»**

ООО «ВЕСТЬ» является основным поставщиком  
книжной продукции издательства «ВЕЧЕ»

Юридический адрес:  
129110, Москва, ул. Гиляровского, дом 47, строение 5.

Почтовый адрес:  
129337, Москва, а/я 63.

Фактический адрес:  
127566, Москва, Алтуфьевское шоссе, 48, корпус 1.  
Тел.: (499) 940-48-70 (факс: доп. 2213), (499) 940-48-71.

Интернет: [www.veche.ru](http://www.veche.ru)  
Электронная почта (E-mail): [veche@veche.ru](mailto:veche@veche.ru)

По вопросу размещения рекламы в книгах  
обращаться в рекламный отдел издательства «ВЕЧЕ».

Тел.: (499) 940-48-70  
E-mail: [reklama@veche.ru](mailto:reklama@veche.ru)

**ВНИМАНИЮ ОПТОВЫХ ПОКУПАТЕЛЕЙ!**  
Книги издательства «ВЕЧЕ» вы можете приобрести также  
в наших филиалах и у официальных дилеров по адресам:

### **В Москве:**

Компания «Лабиринт»  
115419, г. Москва, 2-й Рощинский проезд, д. 8, стр. 4.  
Тел.: (495) 780-00-98, 231-46-79  
[www.labyrinth-shop.ru](http://www.labyrinth-shop.ru)

### **В Киеве:**

ООО «Издательство «Арий»  
г. Киев, ул. Леся Курбаса, д. 26  
Тел.: (380 44) 537-29-20, (380 44) 407-22-75.  
E-mail: [info@ariy.com.ua](mailto:info@ariy.com.ua)

Всегда в ассортименте новинки издательства «ВЕЧЕ»  
в московских книжных магазинах:  
ТД «Библио-Глобус», ТД «Москва», ТД «Молодая гвардия»,  
«Московский дом книги», «Новый книжный».



# «ВОЗДУШНЫЕ МОСТЫ» ТРЕТЬЕГО РЕЙХА

Предлагаемая Вашему вниманию книга рассказывает о деятельности немецкой военно-транспортной авиации в годы Второй мировой войны. На основе отечественных и зарубежных источников авторы показывают размах транспортных операций немецких ВВС. Особое внимание уделяется действиям люфтваффе на советско-германском фронте и снабжению Демянского и Сталинградского котлов по воздуху. Доставка жизненно важных и необходимых грузов отрезанным от основных немецких сил частям получила название «воздушных мостов», мостов, которые рухнули под ударами советской авиации.

Книга рассчитана на самый широкий круг читателей, интересующихся историей военной авиации и Второй мировой войны.

**XX** военные  
тайны  
века

ISBN 978-5-9533-5573-5



9 785953 355735

