

An aerial photograph showing a dogfight between two fighters. One fighter is in the upper right, leaving a long, dark smoke trail. The other fighter is in the lower left, also leaving a long, dark smoke trail, and appears to be on fire or falling. The background is a light, overcast sky.

**Клаус Юбе**

**РУССКИЙ ОТВЕТ  
НА НЕМЕЦКУЮ  
ВОЗДУШНУЮ МОЩЬ  
ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ  
ВОЙНЕ**

**Klaus Uebe**

**RUSSIAN REACTIONS TO GERMAN  
AIRPOWER  
IN WORLD WAR II**

Редакционная коллегия серии  
«Воздушная война глазами побежденных»

Н. Баранов, Т. Баталова, К. Геуст, И. Гринберг,  
А. Еремин, Е. Ермолаева, А. Камянчук,  
Г. Корнилов, Г. Петров, А. Родионов, А. Симонов,  
Т. Федорченко, В. Хардести, В. Якимов

МАУ «Культурный центр им. Г. А. Речкалова»  
ООО «Культурное наследие»

**Клаус Юбе**

**РУССКИЙ ОТВЕТ НА НЕМЕЦКУЮ  
ВОЗДУШНУЮ МОЩЬ  
ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ**

Ирбит  
«Печатный вал»  
2015

ББК 63.3(2) 62  
Ю13

Перевод с английского А. С. Ваганова

- Ю13 **Юбе К.**  
Русский ответ на немецкую воздушную  
мощь во Второй мировой войне / пер. с  
англ. А. Ваганова. — Ирбит: Печатный вал,  
2015. — 204 с. (Сер. «Воздушная война гла-  
зами побежденных»)  
ISBN 978-5-91342-018-3

Подготовленная в рамках Карлсруэвского исследо-  
вательского проекта истории немецких ВВС во Вто-  
рой мировой войне, монография генерал-лейтенанта  
люфтваффе Клауса Юбе показывает комплекс мер со-  
ветского ответа на применение воздушной мощи на-  
цистской Германии в войне против СССР.  
Для всех интересующихся историей авиации и Вели-  
кой Отечественной войны.

ISBN 978-5-91342-018-3

© А. С. Ваганов, пер. с английского, 2015  
© ООО «Печатный вал», оформление, 2015

## Предисловие к русскому изданию

Вторая мировая война стала крупнейшим военным конфликтом в истории человечества. В нее было вовлечено 61 государство, 80 процентов населения планеты. Огненный смерч пронесся над Европой, Азией и Африкой, захватил Атлантический и Тихий океаны. Война причинила колоссальные разрушения и унесла десятки миллионов жизней. В ее ходе решалось, по какому пути пойдет развитие цивилизации. Победа стран антигитлеровской коалиции над фашистско-милитаристским блоком создала современный миропорядок, основанный на принципах, сформулированных объединенными нациями в тревожном августе 1941 года в Атлантической хартии и закрепленных в победном 1945-м созданием ООН.

Составной частью Второй мировой войны стала война в воздухе, имевшая решающее значение для хода сражений на земле. Люфтваффе проложило дорогу к быстрой победе вермахта в Польше в 1939 году и во Франции в 1940-м. Первоначальные успехи Германии в войне против СССР также были связаны в первую очередь с действиями немецких ВВС. При этом на советско-германском фронте воздушная война приняла особенно ожесточенный характер. Уже сдав небо противнику на западе и юге, люфтваффе изо всех сил стремилось сохранить свое превосходство в воздухе на востоке. Именно поэтому на советско-германском фронте сражались как самые результативные не-

мецкие эксперты, так и лучшие асы союзников. Только здесь могли взойти звезды Н. Д. Гулаева, К. А. Евстигнеева, И. Н. Кожедуба, А. И. Покрышкина, Г. А. Речкалова и их противников Э. Хартманна, Г. Баркхорна, Г. Ралля и им подобных.

Если на Восточном фронте, как для люфтваффе, так и для советских ВВС основным видом боевого применения авиации стала непосредственная поддержка наземных войск, то на Западе война в воздухе приняла характер стратегических бомбардировок Германии. При всей спорности их результатов, они внесли важный вклад в победу стран антигитлеровской коалиции. Не менее важную роль играла авиация в войне с милитаристской Японией.

При этом война в воздухе не исчерпывалась боевой работой истребительной и бомбардировочной авиации. Она была гораздо шире, глубже и приземленнее. И только рассмотрение воздушной войны во всем ее многообразии позволяет понять ее как новое проявление характера мировой войны.

\* \* \*

Вскоре после победы над нацистской Германией американское командование в Европе привлекло большую группу бывших немецких старших и высших офицеров для работы по изучению истории Второй мировой войны. Первоначально ее возглавлял бывший начальник штаба верховного командования сухопутных войск вермахта Ф. Гальдер, затем генерал Ф. Беттихер. Было подготовлено около 2 400 рукописей. В числе авто-

ров были известные немецкие высшие офицеры Г. Гудериан, А. Кессельринг, Х. Мантейфель, К. Типпельскирх и др.

В рамках данной работы был реализован самостоятельный проект по изучению действий немецких военно-воздушных сил во Второй мировой войне, о котором подробнее сказано ниже. В нем приняли участие П. Дейхманн, Г. Плохер, В. Швабедиссен, К. Юбе и другие бывшие старшие и высшие офицеры люфтваффе, подготовившие около 40 монографий.

Однако если наиболее ценные исследования по армейскому проекту сразу были переведены на русский язык и изданы в СССР<sup>1</sup>, то первая книга из авиационного проекта была издана на русском языке только в 2001 году<sup>2</sup>. Спустя почти десять лет вышла в свет следующая книга из подготовленных в ходе данного исследовательского проекта<sup>3</sup>. Однако остальные работы, в частности посвященные воздушной войне на Восточном фронте, все еще не переведены на русский язык и, соответственно, не введены в научный оборот российскими исследователями.

---

<sup>1</sup> См.: Роковые решения / пер. с англ. М., 1958; Меллентин Ф. Танковые сражения, 1939–1945 / пер. с англ. М., 1957; Мировая война, 1939–1945 / пер. с нем. М., 1957; Типпельскирх К. История второй мировой войны / пер. с нем. М., 1956, и др.

<sup>2</sup> См.: Швабедиссен В. Сталинские соколы: Анализ действий советской авиации в 1941–1945 гг. / пер. с англ. Мн., 2001.

<sup>3</sup> См.: Дейхманн П. На острие блицкрига. Взаимодействие люфтваффе с вермахтом во Второй мировой войне / пер. с англ. М., 2010.



Очевидно, что данную ситуацию нельзя назвать нормальной, так как пренебрежение вопросами источниковедения и историографии воздушной войны на советско-германском фронте Второй мировой войны свидетельствует об общем неблагополучии в изучении этой темы. Появление все новых публицистических работ по истории войны в небе, когда отсутствуют фундаментальные научные исследования<sup>4</sup>, далеко не безобидно. Непрофессионализм в изучении истории так же опасен, как и в других сферах деятельности. Особенно он недопустим при изучении ключевых моментов истории, к каковым относится Вторая мировая война и — как ее важнейшая составная часть — война в воздухе.

Таким образом, первоочередной задачей в изучении воздушной войны является введение в научный оборот основных источников по ее истории. С этой целью в книжной серии «Воздушная война глазами побежденных» издательства «Печатный вал» будут опубликованы наиболее важные исследования, подготовленные в рамках проекта по изучению истории немецких ВВС во Второй мировой войне.

Из них особый интерес для российского читателя представляет монография Клауса Юбе «Русский ответ на немецкую воздушную мощь во Вто-

---

<sup>4</sup> Изданная в 1968 году коллективная монография «Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» уже давно устарела, но других обобщающих работ по истории воздушной войны на советско-германском фронте Второй мировой войны так и не появилось.

рой мировой войне». Она до сих пор остается единственным исследованием, не просто анализирующим противостояние люфтваффе и советских ВВС, а освещающим весь комплекс мер советского ответа на применение немецкой воздушной мощи.

Такая постановка вопроса, а также достоинства К. Юбе как исследователя, умеющего отделить главное от второстепенного, позволили ему показать, почему немецкая воздушная мощь, прежде всего прославленные немецкие пикировщики, позволившие осуществить кампании блицкрига в других странах Европы, не принесла победы Германии в России.

Исход войны в воздухе на советско-германском фронте был решен на земле. Немецкая бомбардировочная авиация, даже при господстве люфтваффе в воздухе, оказалась бессильной в борьбе с «невидимым» противником. Одним из многочисленных упреков Гитлеру со стороны его послевоенных критиков является решение фюрера перебросить в разгар битвы под Москвой в конце 1941 года Второй воздушный флот люфтваффе на Сицилию и в Северную Африку. Однако Гитлер понял, что на Восточном фронте Второй воздушный флот уже ничего не изменит, а в Северной Африке он переломит негативную ситуацию, что в итоге и получилось.

Несмотря на господство в воздухе, немцы не смогли в полной мере использовать свою воздушную мощь и в Сталинградской битве. И дело было не только и не столько в плохой погоде.

Война в России не стала повторением кампаний в Польше и во Франции. Советские вооруженные силы смогли дать адекватный ответ на применение немецкой воздушной мощи. И ценность книги К. Юбе в том, что он показал, почему это произошло.

Преимуществом русского народа стала его условная «отсталость» от народов Западной и Центральной Европы. В своей основе крестьянское население еще не потеряло «близкое родство с природой», что уже произошло у более «цивилизованных» европейских народов. И это «тесное единство русских с природой» и стало причиной того, что русские оказались «действительно грозным противником».

Русского солдата не нужно было обучать тому, чему и обучить невозможно, — «врожденной способности чувствовать правильный образ действий».

Малочисленное люфтваффе могло применяться только точечно, работая по малоразмерным целям. Но благодаря отличной маскировке советских подразделений немецкие пилоты зачастую даже не могли обнаружить свои цели. И мастерство немецких пикировщиков в этой ситуации оказывалось бесполезным. Бессильны они были и против рассредоточенной инфильтрации советских войск в районы сосредоточения и такой же доставки вооружения и горючего, когда бочки с топливом просто перекачивались вручную на большие расстояния.

Примитивные и грубые, на первый взгляд, методы снабжения оказались эффективнее в условиях России. К. Юбе писал, что ситуация заставила и немецкие войска «более полагаться на советские методы транспортировки типа телег и саней для снабжения передовых частей». Очевидно, что и тяжелые условия полевой жизни легче переносил привычный к ним советский сельский житель, чем немецкий горожанин.

Хотя в воздухе, как во враждебной для него среде, средний советский летчик предпочитал коллективные действия индивидуальным, на родной земле одетый в солдатскую шинель крестьянин уверенно чувствовал себя и в одиночку. Это позволяло рассредоточивать подразделения, что стало одним из основных слагаемых русского ответа на немецкую воздушную мощь.

Однако не только пассивные средства противодействия были на высоте. Хотя там, где требовалось умение пользоваться технически сложными приборами, немецкий персонал превосходил советский, но технически простая магазинная винтовка в руках русского солдата стала более грозным оружием, чем в руках его противника. Полковник Э. Купфер отмечал, что «хотя пилоты люфтваффе с большой неохотой оставались на малой высоте над русскими позициями, летчики советских самолетов “Штурмовик” делали это над немецкими позициями без колебаний». Это он объяснял тем обстоятельством, что на «русской стороне каждый открывает огонь из каждой

дыры, а в нашей армии каждый прячет голову в песок, когда появляется [русский] самолет».

В ситуации, когда немцы имели дело со столь искусным и грозным противником, удивляться приходится скорее первоначальным ошеломляющим успехам немецких войск, чем их последующим поражениям. К. Юбе назвал войну против СССР авантюрой со стороны Германии. Немцы недооценили своего противника. Но это был просчет не немецкой разведки, а немецкого менталитета. Презрение к народам, которых они считали низшими, сыграло злую шутку. «Отсталость» обернулась в экстремальной ситуации войны преимуществом, когда побеждает не тот, кто лучше оснащен и вооружен, а тот, кто лучше умеет извлекать многое из малого. К. Юбе вынужден был с горечью признать: «Немцы, воюя в обстановке, о которой они мало знали, в условиях, к которым они во многом не были готовы, и против врага, которого они серьезно недооценили, оказались вынуждены приспособливаться к русским приемам для своей защиты и выживания».

Хотя Юбе приводит множество примеров русских недостатков в ходе противодействия немецкой воздушной мощи, он не переоценивает их роль, так как «советское руководство научилось компенсировать свои слабости приспособлением воздушных и наземных операций к рамкам условий, благоприятных для их необученных, но увеличивавшихся вооруженных сил».

Русский ответ на применение немецкой воздушной мощи был адекватен условиям, в которых его пришлось делать, и предлагаемая читателям книга наглядно это подтверждает.

Конечно, не лишена работа К. Юбе и недостатков. Редактор американского издания Г. Флетчер отмечал: «Это исследование, в представленном виде, не претендует на завершённую работу и не является попыткой перечислить каждый пример советского ответа на [немецкую] воздушную мощь. Читатель также должен иметь в виду, что данное исследование отражает в определенной степени предвзятость мнений и пробелов немецких отчетов».

Однако это нисколько не преуменьшает ее основного достоинства: написанная фактически «для служебного пользования» американских ВВС монография К. Юбе лишена пропагандистской заданности — этой «детской болезни» историографии. Данное обстоятельство особенно ценно сегодня, когда происходит становление новой российской историографии Великой Отечественной войны 1941–1945 годов. И сейчас важно, чтобы она быстрее переболела своими «детскими болезнями». Только в этом случае появится действительно научная историография новейшей российской истории.

\* \* \*

Книга К. Юбе публикуется по изданию 1964 года<sup>5</sup>. В публикации опущены иллюстрации, вви-

---

<sup>5</sup> Uebe K. Russian Reactions to German Airpower in World War II // USAF Historical Studies. 1964. № 176.

ду их низкого качества, и ссылки на использованные автором источники, в частности отдельные документы Карлсруэвской коллекции документов, как представляющие интерес только для специалистов, которые могут обратиться к оригиналу. По этой же причине опущена подробная библиография, в которой также указаны отдельные документы Карлсруэвской коллекции документов. Опущен ряд примечаний Г. Флетчера, которые были рассчитаны на американского читателя, не знакомого с географией СССР, и являющиеся излишними в русском издании. Всем трем предисловиям даны новые названия.

А. Еремин

## **Американский исследовательский проект истории немецких ВВС**

Книга «Русский ответ на немецкую воздушную мощь во Второй мировой войне», написанная генерал-лейтенантом Клаусом Юбе и отредактированная господином Гарри Флетчером, — одна из серии исторических исследований, подготовленных для исторического управления ВВС США людьми, которые были ключевыми офицерами в немецких ВВС в течение Второй мировой войны.

Общая цель серии двойная: 1) познакомить ВВС США с исчерпывающей, насколько это возможно, авторитетной историей главных воздушных сил, которые потерпели поражение во Второй мировой войне, историей, подготовленной многими из основных и ответственных руководителей этих ВВС; 2) познакомить с отчетами из первых рук о той уникальной воздушной битве в большой войне, особенно в сражении с вооруженными силами Советского Союза.

Эта серия исследований поэтому покрывает в большей части фактически все аспекты операций и организации люфтваффе, начиная с его закамouflированного создания в рейхсвере, в течение периода секретного немецкого перевооружения, последовавшего за Первой мировой войной, через участие в гражданской войне в Испании и, наконец, масштабных операций и окончательного поражения во Второй мировой войне, с особым



вниманием к воздушной войне на Восточном фронте.

Исторический проект [истории] немецких ВВС, породивший этот и другие специально подготовленные тома, которые составляют в разных видах в целом более 40 отдельных исследований. Проект, задуманный и осуществленный историческим управлением ВВС США, был, по рекомендации Авиационного университета в конце 1952 года, утвержден и профинансирован штабом ВВС США в начале 1953 года. Общее руководство было поручено историческому управлению ВВС. Штаб ВВС США продолжал основное финансирование до 30 июня 1958 года. В историческом управлении доктор Альберт Ф. Симпсон и господин Джозеф В. Анджелл-младший, соответственно начальник управления и его помощник, осуществляли общее руководство проектом.

Первые шаги по этой инициативе были сделаны осенью 1952 года, после визита господина Анджелла в историческое управление армии США в Европе в Карлсруэ, Германия, где армия осуществляла в чем-то схожий исторический проект, который касался дел и операций, всецело интересных этой службе. В то время как армейский проект включал множество исследований различной продолжительности и значения (более 2 000 было подготовлено к этому времени армейским проектом), было решено, что ВВС должны требовать значительно меньшее число (около 40), которое должно быть очень тщательно сплани-

ровано и более тесно интегрировано. Так, 13 повествовательных описаний боевых операций немецких ВВС по театрам военных действий и 27 монографических исследований, касавшихся сфер особого интереса ВВС США, были одобрены штабом американских военно-воздушных сил в начальном проектном предложении в конце 1952 года.

К концу 1953 года началась действительная работа по подготовке исследований. Полковник ВВС Венделл А. Хаммер был назначен ответственным за проект с нахождением в историческом управлении армии США в Карлсруэ. Генерал Пауль Дейхманн, также находившийся в историческом управлении армии США в Европе, контролировал исследовательскую стадию проекта. Генерал-лейтенант Герман Плохер был его помощником, пока его не отозвали в новые немецкие ВВС весной 1957 года. Эти два многоопытных и высокопоставленных офицера бывших люфтваффе как основные авторы, или «тематические лидеры», обеспечили участие бывших офицеров люфтваффе, каждый из которых, благодаря его опыту во Второй мировой войне, имел особую квалификацию для работы над одной из тем, одобренных для исследования. Этим «тематическим лидером», в свою очередь, помогали «домашние работники», по большей части бывшие обычные офицеры со специальным или техническим опытом. Вклад каждого из этих «домашних работников» создает основной материал большинства

этих исследований. При написании своей работы «тематический лидер» клал этот материал в ее основу.

Главная ценность этих исследований заключается в личных знаниях и опыте их авторов. При подготовке исследований авторы, однако, не полагались только на свои воспоминания, их личные знания дополняются собранием документов люфтваффе, которое известно как Карлсруэвская коллекция документов и которое сейчас находится в архивном отделе исторического управления ВВС США. Эта коллекция состоит из директив, докладов об обстановке, военных дневников, личных дневников, докладов о состоянии личного состава, протоколов встреч, аэрофотографий и различных других материалов, полученных, главным образом, из трех источников: секции трофейных немецких документов генерал-адъютанта [армии США] в Александрии, Вирджиния, министерства авиации в Лондоне и частных немецких коллекций, которые стали доступны для проекта благодаря участвовавшим в нем авторам и помощникам. В дополнение, собрание включало пожертвования «домашних работников». Авторы использовали также такие материалы, как документы Нюрнбергского трибунала, рукописи, подготовленные отделением иностранных исследований исторического управления армии США в Европе, официальные военные истории Соединенных Штатов и Соединенного Королевства и обилие литературы о Второй мировой войне, как на

английском, так и на немецком языках, как в виде книг, так и журнальных статей, которые появились с 1945 года.

С завершением исследовательской стадии в 1958 году работы в Карлсруэ были закончены. В это время проект был переведен в Авиационный университет, база ВВС «Максвелл», Алабама, где началось редактирование и издание исследований историческим управлением ВВС США.

Основное редактирование и издание монографий было проведено господином Эдвином П. Кеннеди (1958–1961 годы), доктором Литтлтоном Б. Аткинсом (1961–1962 годы), господином Джерардом Е. Хасселвандером (1962–1963 годы) и нынешним редактором господином Гарри Р. Флетчером. За окончательное рецензирование и редактирование отвечали доктор Альберт Ф. Симпсон, начальник исторического управления ВВС США, и его помощник Маурер Мауер, начальник отдела исторических исследований.

Сложность проекта и разнообразие участия, которое потребовалось, видны из благодарности следующим лицам. С немецкой стороны: генерал Дейхманн, который, как куратор, стал движущей силой всего проекта, и его помощник генерал Плохер; генерал Йозеф Каммхубер, чья помощь в значительной степени помогла проекту, стал первым командующим новых немецких ВВС; генерал-полковник Франц Гальдер, начальник штаба верховного командования сухопутных войск вермахта с 1938 по 1942 год, чья любезная

помощь проекту стала величайшей ценностью; покойный генерал-фельдмаршал Альберт Кесельринг, который принял участие в нескольких исследованиях и который из-за своего престижа и популярности в германских военных кругах смог вдохновить многих других помочь проекту; а также все немецкие «тематические лидеры» и «домашние работники», которых очень много, чтобы всех здесь упомянуть, но их имена можно найти во вступлениях и примечаниях к отдельным исследованиям.

В Германии полковник Хаммер служил в качестве офицера по проекту с начала 1953-го по июнь 1957 года. Его замечательные дипломатические и административные способности в значительной степени помогли успеху проекта. Полковник Вильям С. Ней был начальником исторического управления ВВС США в Европе при начале проекта; его активная поддержка показала завидный пример организации межведомственного сотрудничества. Он создал модель, которой следовали его преемники. В Англии господин Л. А. Джакет, начальник исторического отдела Британского министерства авиации, оказал неоценимую помощь, предоставив трофейные документы люфтваффе.

Данный проект обязан всем представителям исторического управления ВВС США в Европе, службы начальника военной истории и исторического управления ВВС США, чьи помощь и советы помогли проекту в достижении его целей.

В Авиационном университете многие люди, как военные, так и гражданские, оказали значительную и квалифицированную поддержку проекту. Некоторые начальники Авиационного университета на всем протяжении его осуществления в Карлсруэ (1952–1958) были заинтересованы в нем и оказывали ему полную поддержку. Другой персонал штата Авиационного университета, принявший участие в работе, включал в себя: несколько директоров Института авиационно-космических исследований с 1952 года; доктора Джеймса С. Шелберна, консультанта начальника по образованию; господина Дж. С. Ванна, руководителя отдела специальных проектов; и господина Артура П. Ирвина, начальника финансового отдела.

Проект выражает благодарность подполковнику Леонардо Дж. Хоффману, бывшему заместителю атташе ВВС в Германии, который оказывал незаменимую помощь в течение последнего года его осуществления в Германии, а также господину Джозефу П. Тюстину, главному историку штаба ВВС США в Европе, который в течение тех лет, когда проект осуществлялся в Карлсруэ, оказывал существенную помощь в решении логистических и административных проблем.

## Клаус Юбе

Генерал-лейтенант Клаус Юбе родился 1 мая 1900 года и начал свою воинскую жизнь в Падерборне, где он был призван 1 февраля 1923 года в 18-й (Прусский) пехотный полк. Таким образом, он является одним из самых молодых выдающихся немецких офицеров, чья служебная карьера началась в рейхсвере периода Веймарской республики, а не в императорской армии.

Звание лейтенанта Юбе присвоили в 18-м пехотном полку 1 декабря 1926 года, и за три года он занял должность полкового адъютанта. 31 мая 1931 года он был переведен в немецкие ВВС, которые в то время были секретно активизированы под пристальной защитой министерства обороны, и он прошел начальное обучение в качестве пилота и наблюдателя. В 1932 году он был назначен адъютантом группы «N» при немецкой авиационной школе. С присвоением звания капитана в 1934 году он стал адъютантом знаменитой истребительной эскадры «Блукке» и в следующем году был назначен в Академию немецких ВВС в Берлине-Гатов.

Когда началась Вторая мировая война, Юбе уже был офицером генерального штаба немецких ВВС, служа в качестве оперативного офицера при командующем войсками противовоздушной обороны. После повышения в звании до майора в 1940 году его назначили командиром второй эскадрильи третьей истребительной группы, которая

впоследствии действовала против Британии. Еще до 22 июня 1941 года он был переведен на русский театр военных действий на должность в штабе Второго воздушного флота, который поддерживал группу армий «Центр» фельдмаршала Федора фон Бока. Позднее в том же году Юбе исполнял обязанности штабного офицера при главном командовании «Юг» в Африканской кампании.

В 1942 году он вернулся на Восточный фронт и стал начальником штаба VIII авиационного корпуса, действовавшего в центральном и южном секторах фронта, особенно в Крыму. В 1943 году он был повышен до должности начальника штаба ВВС [группы армий] «Дон», где служил в самый критический период, когда люфтваффе защищало отступление немецкой армии. С присвоением звания генерала 1 января 1944 года Юбе стал начальником штаба Первого воздушного флота на северном театре военных действий. В декабре он был назначен в генеральный штаб верховного командования люфтваффе (ОКЛ).

Два последних назначения генерала Юбе были в большей степени административными, начиная с его службы в качестве командира Четвертой воздушной дивизии в январе 1945 года и заканчивая должностью командующего ВВС в Восточной Пруссии в апреле.

С мая по август 1945 года Юбе умело проявил себя как руководитель демобилизации в Северной Германии.



Благодаря своему обширному и длительному личному опыту, генерал Юбе в высшей степени имеет право присоединить свой голос к голосам своих коллег, описывая русский ответ на применение немецкой воздушной мощи<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Клаус Юбе скончался 5 февраля 1968 года в Бад-Годесберге, Федеративная республика Германия. *Прим. титульного редактора.*

## **Предисловие к американскому изданию**

Данная книга — одна из серии исследований, которые освещают войну немецких ВВС против Советского Союза в 1941–1945 годах. Исследование выполнено генерал-лейтенантом Клаусом Юбе на основе отчетов офицеров немецких ВВС, которые длительное время служили на Восточном фронте, с использованием официальных и полуофициальных дневников, директив и комментариев.

Это исследование, в представленном виде, не претендует на завершённую работу и не является попыткой перечислить каждый пример советского ответа на [немецкую] воздушную мощь. Читатель также должен иметь в виду, что данное исследование отражает в определенной степени предвзятость мнений и пробелов немецких отчетов.

Рукопись Юбе была значительно отредактирована историческим управлением ВВС США. Некоторые места были сокращены, а в других сделаны дополнения, чтобы облегчить понимание изложенного читателями из ВВС США. Большинство из длинных цитат значительно сокращены, в то же время сделаны определенные изменения в тексте для большей ясности и облегчения пользования исследованием. Однако были приложены все усилия, чтобы сохранить суть комментариев генерала Юбе, а также смысл и значимость оригинальных немецких отчетов.

Советский ответ на воздушную мощь становится темой растущего интереса для ВВС США, и наилучшим источником по этому вопросу до сих пор являются исследования о советско-германском конфликте во время Второй мировой войны. Несмотря на то что технический прогресс может уменьшить ценность некоторого опыта, географическое положение Советского Союза остается тем же, а человеческие аспекты действий фундаментально, как надо ожидать, не меняются. Поэтому ответы, данные в этом исследовании, до сих пор заслуживают внимания изучающих военное дело.

# **Глава 1**

## **НЕКОТОРЫЕ ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА РУССКИЙ ОТВЕТ НА НЕМЕЦКУЮ ВОЗДУШНУЮ МОЩЬ**

Среди многих вопросов, которыми озадачивалось командование немецких военно-воздушных сил при нападении на Россию 22 июня 1941 года и на протяжении всей войны, не было предмета важнее, чем возможный русский ответ на применение немецкой воздушной мощи. На действия люфтваффе в течение войны на Востоке оказывали решающее влияние присущие русскому солдату характер и нрав, его общее и военное образование (или отсутствие такового), его оснащение, боевая тактика, и многое из этого основывалось на его опыте в специальных сферах.

### **Русский солдат и его обучение**

Немецким командирам их русские противники казались ментально заторможенной массой, иногда совершенно нечувствительной, иногда наоборот; временами молчаливой и коварной. Русские, зачастую столь общительные и доверчивые, имели сильную скрытую склонность к непомерному честолюбию и чрезмерной жестокости.

Один из немецких армейских командиров, говоря о русских солдатах, заявил: «Его эмоции

— это диапазон от звериной жестокости до высшей степени доброты; отвратительный и безжалостный в группе, он может быть добрым и готовым помочь, будучи один». Эти особенности произрастают из характера, присущего русскому народу, который значительно отличается от характера западных людей. Генерал от инфантерии Гюнтер Блюментритт<sup>7</sup> относит эти черты характера к менталитету, присущему Востоку, который напоминает менталитет восточных европейцев. Относительно низкая ценность человеческой жизни является, кажется, еще одной характерной чертой русских. Это наглядно проявилось в том, как проводилась переброска советских партизан и войск за линию фронта зимой, когда эти люди сбрасывались без парашютов, часто в деревянных ящиках или мешках, набитых соломой, и они были обязаны не только вытерпеть сильный удар при приземления, но и перенести оставление их на произвол судьбы. Русские солдаты не удивлялись таким неординарным мерам и воспринимали их как само собой разумеющиеся.

Исторически тесные связи русского солдата с землей, укрепляющие узы и привязывающие к семье и родине, заставляли его чувствовать себя более защищенным на земле, чем на море или в воздухе. Немецкие летчики отмечали эту характерную

---

<sup>7</sup> Генерал Блюментритт служил в группе армий «Дон», хотя он больше известен как старший штабной офицер и генерал на Западе. *Здесь и далее все примечания, кроме особо оговоренных, принадлежат редактору американского издания.*

черту в заметной антипатии русских к операциям на море и в воздухе. Это близкое родство с природой, однако, давало русским огромные возможности для обучения искусству маскировки и обмана противника. И наоборот, их достаточно примитивные черты характера являются причиной того, что они избегают пользоваться сложными или технологически передовыми устройствами. Это привело к некоторым серьезным недостаткам в технической области и нежеланию пользоваться сложными приборами и оборудованием, но вдохновляло разрабатывать неординарные технические импровизации, которые изумляли их врагов.

Сложенные из различных элементов, большинство которых восходит к примитивному крестьянскому опыту, русские вооруженные силы были уникально приспособлены к скудной окружающей обстановке и к тяжелым условиям, таким как холод, голод и жажда. Это дало им огромную стойкость в обороне. Общинная природа русского солдата поощряла его добиваться многого из малого и предпочитать коллективные действия индивидуальным. Его почти легендарное послушание властям, великолепная способность приспособливаться и готовность работать в совершенно непереносимых условиях помогали ему в преодолении препятствий, которые немецкие офицеры считали непреодолимыми. Немецкое командование быстро поняло, что участок земли, непроходимый по их понятиям, мог не являться таковым по советским стандартам.

Когда зима остановила немецкие операции на Востоке в 1941 году, германские армейские и воздушные командиры были одинаково удивлены, что русская армия и не собирается закапываться в землю для позиционной зимней обороны. Напротив, русские выдерживали кусачие морозы до 40° и ниже, чтобы атаковать, в то время как вермахта хватило только на то, чтобы парировать их удары. Тем не менее немецкое командование отмечало, что солдаты противника не имели «иммунитета к страху битвы с сочетанием массированного огня, бомбардировки и огнеметов». Когда русский солдат был внезапно застигнут такой силой, он часто спасался бегством.

Ученые и инженеры-строители выделялись как высшие по социальному положению и интеллектуальные элементы в советском обществе, но часто лишённые дара интуиции. Тем не менее они воспринимали ценные иностранные идеи и изобретательно перекраивали их к русским требованиям.

Факторы и характерные черты, указанные выше, привели к появлению в русском народе чувства приниженности его положения по отношению к народам Запада, что он часто пытался компенсировать преувеличенным чувством самоуверенности и даже самомнения. Русская основательность в планировании и склонность к повторению успехов иностранцев были двумя аспектами центральной проблемы комплекса неполноценности. Русские командиры, таким образом, контролиро-

вали все политические и военные функции с чрезмерной тщательностью. Это чувство неполноценности оказывало также пагубное влияние на их способность реагировать на непредвиденные события. Русский солдат маскировал эти слабости невероятным стоицизмом и крайним фатализмом, которые давали ему возможность выдержать превратности войны, включая атаки с воздуха, лучше, чем немецким противникам на Западе.

Не говоря об общих характеристиках, только что описанных, военные качества русского солдата и связанное с этим его поведение во Второй мировой войне были продуктом интеллектуально стандартизированных тенденций в образовании. Тяжелые потери в квалифицированной военной силе, понесенные Советским Союзом в 1941 году, привели русское военное образование и обучение к упадку. Недостаток времени и постоянное критическое положение на фронте вело к дальнейшему его падению. Недостаточность обучения и была причиной общего страха перед немецкой воздушной мощью у русского военного состава, который среди пилотов часто граничил с трусостью.

Русские солдаты были обучены соответствующим действиям по маскировке и вводу противника в заблуждение. Пехота была особенно хорошо натренирована в этом отношении и умела мастерски пользоваться любым типом местности, используя все подручные средства, которые только имелись. За исключением офицерского корпу-



са, солдаты бронетанковых подразделений были в целом лучше обучены вождению, чем использованию маскировки, хотя и их навыки вождения оставляли желать лучшего. Такая же ситуация была и в артиллерии, где главный упор делался на мастерство владения различным оружием, скорость и точность стрельбы. Хотя фактором местности пренебрегали в артиллерийских частях, исполнение приказов было на высоком уровне. Что касается гибкости командования, то оно оставалось в основном неудовлетворительным.

Обучение летному делу в русских ВВС позволяло советским летчикам овладеть только грубыми навыками пилотирования своих самолетов. Стандарты обучения воздушной стрельбе были также невысокими. Недостаток современных самолетов и низкое качество имевшихся еще сильнее подрывали обучение пилотов, а недостаток топлива усугублял проблему. Зная свои недостатки в области авиации, русские делали ставку на обучение групповым полетам. Наиболее эффективно это было сделано в формированиях, вооруженных такими самолетами, как Ил-2 «Штурмовик», сильно бронированным, высокоманевренным, но сравнительно тихоходным самолетом, используемым для атак по наземным целям. Немецкое командование сразу предполагало, что Советский Союз в своем стремлении обучить групповым полетам будет пренебрегать другими видами летного обучения, и это предположение впоследствии оправдалось. Летный состав бом-

бардировочной авиации был хорошо обучен, но летчики разведывательных самолетов по ряду причин обучались мало. Возможно, что главная задача — поддержка сухопутных войск и ВМС в боевых действиях — определила основное внимание, которое уделялось на каждой стадии летного обучения. Русским летчикам не нравилось обучение полетам на больших высотах и полетам, где нужна была кислородная маска, и эта антипатия сохранялась до конца войны.

Чтобы увеличить количество человек, подготовленных для службы в авиации, советское правительство создало еще до войны аэроклубы, которые были вспомогательными обучающими организациями. К 1940 году эти клубы обучили основам полетов примерно 100 000 русских, таким образом материально помогая создавать резерв, который должен был помочь Советскому Союзу восполнить тяжелые потери в летном составе в кампании 1941 года.

По ходу войны летное обучение постепенно улучшалось, так что в 1945 году большинство советских пилотов могли пилотировать свои самолеты в условиях плохой погоды так же успешно, как и при хорошей. Однако нехватка летного состава оставалась достаточно серьезной проблемой во многих частях русских ВВС до конца войны.

Обучение навигации было недостаточным. Пилотов учили ориентироваться главным образом по деталям местности, и только лучшие пилоты были способны летать по карте и компасу.

Все это правда, несмотря на тот факт, что русские авиаторы занимали привилегированное положение по отношению к другим видам вооруженных сил, даже в ходе их обучения. Лучшее питание, современное обмундирование и особое коммунистическое воспитание были основными элементами обучения пилотов, направленного на создание крепкого «духа корпоративности» в ВВС, основанного на твердом духе воспитания в соответствии с советскими теориями и политикой.

Русским ВВС, как и другим видам советских вооруженных сил, пришлось бросить в бой недостаточно и неподходяще подготовленных людей, чтобы противостоять напору немецкой военной машины, и таким образом потерять большинство из своих готовых резервов на ранних этапах войны.

Воспитание дисциплины было преувеличено в русских вооруженных силах. В большинстве военных ситуаций требовалось слепое подчинение. Методы воспитания поэтому были в большой степени механистичными в своем применении, а обучение имело тенденцию к буквальному соблюдению устава, главным образом из-за страха наказания за любое его нарушение. Инструкторам недоставало как опыта, так и инициативы — дефекты, которые возможно отнести к слабости советской системы руководства, системы, которая в значительной степени ограничивала пределы действий младшего командного состава и всех по цепочке подчинения. За исключением танковых

и элитных частей (гвардия), и в определенной степени ВВС, качество младшего командного состава ухудшалось на протяжении всей войны.

Призыв к патриотизму был краеугольным камнем советского обучения и воспитания. Русских солдат, таким образом, учили «страстно любить свою Родину и ненавидеть ее врагов». Поэтому Вторую мировую войну называли Великой Отечественной войной. Советские руководители были осторожны в идентификации коммунизма с национальными интересами, и они, соответственно, заявляли, что военное воспитание в Советском Союзе превосходило обучение у западных народов, поскольку прочно базировалось на «руководстве партии коммунистов и трудящихся».

Координации действий родов войск и служб при проведении боевых действий был отдан приоритет в советских программах обучения. Тем не менее обучали только элементарным и, по меньшей мере, опасным методам ведения военных действий. Координация и совместные действия были слабы даже в воздушных подразделениях, хотя впоследствии русские солдаты научились выполнять приказы в совершенстве, чего им так не доставало в июне 1941 года.

От многих других недостатков в обучении русские избавлялись по ходу войны, но до конца войны потенциал советских вооруженных сил уменьшался программой, которой не хватало интенсивности и целей, легко обнаруживающихся в европейских обучающих планах. Таким образом, обу-

чение не успевало угнаться за быстрым, иногда кардинально меняющимся развитием военной обстановки, особенно за русским достижением численного превосходства на земле и в воздухе, и возрастающим количеством современного вооружения.

В области психологии немцы отмечали выраженную русскую ненависть к врагу и насилие систематической советской программы, которая была нацелена на подъем своих войск против немцев. На практике эта ненависть часто приводила к пыткам и убийствам немецких солдат и летчиков, которые были вынуждены выброситься с парашютом или совершить аварийную посадку. Некоторые немецкие командиры сообщали, что «русские, скорее всего, пытались произвести впечатление на немецких военных и понизить их моральный дух путем совершения многочисленных зверств против них. Большое количество таких преступлений, совершенных на всех участках фронта... склоняет в пользу такого предположения».

Хотя цикл русского обучения и включал в себя обучение планированию, подготовке к проведению операций большими соединениями, это обучение не могло полностью компенсировать недостатки, происходящие из советской системы политического воспитания. Действия в бою, несмотря на нарастающую интенсивность обучения в ходе войны, все равно оставались ниже приемлемых стандартов по скорости и слаженности западных армий.

## Советское оснащение и материалы

Русское вооружение было в целом современным. Оружие пехоты, хотя и достаточно легкое, имело большую дальность стрельбы и легко обслуживалось в полевых условиях. В больших количествах использовалось автоматическое оружие очень простой конструкции — технология, которой Советские могли обучиться у Соединенных Штатов.

Выживая в тяжелых условиях климата и местности, русские производили грузовики, танки и другие транспортные средства с высоким дорожным просветом, которые можно было отремонтировать в самых жестких боевых условиях. При начале войны в 1941 году Советский Союз имел большое количество очень устаревшей бронетанковой техники, большинство из которой было быстро уничтожено вермахтом. Однако в течение 90 дней на полях сражений появился новый танк Т-34, который оправдал свою ценность много раз в ходе войны. Его достоинства были сразу признаны немецким командованием, которое отнесло великую танкобоязнь зимы 1941/42 года на счет широкого использования Т-34.

Русские самолеты, которые использовались в июне 1941 года, были уже к тому времени устаревшими. Потери большинства фронтовой авиации в течение первых месяцев были, по большей части, результатом этого [морального] старения.

Как вспоминает один из немецких командиров: «В начале великого немецкого наступления на Востоке наземные войска видели только полеты трех или четырех разведывательных самолетов, отдельные эскадрильи бомбардировщиков и только несколько истребителей... Они быстро становились жертвами немецких истребителей». Эти массовые потери могли бы подтвердить катастрофу, если бы советская авиационная промышленность, мудро ограничив программу создания самолетов до моделей, которые необходимы для обороны и поддержки наземных операций, не преуспела в производстве большого количества надежных, хотя не выдающихся самолетов. Эти самолеты были примитивными истребителями, штурмовиками и ближними бомбардировщиками, но все они могли быстро выпускаться массово.

В начале осени 1941 года на фронте появился Ил-2 (Ильюшин) «Штурмовик». Этот самолет, который скоро стал появляться в больших количествах, идеально подходил, благодаря его жесткой конструкции и великолепной броневой защите, для задач воздушной поддержки. Часто группы Me-109 и даже Fw-190 растрачивали весь свой боезапас по Ил-2, но так и не могли сбить. Немецкое командование противовоздушной обороны поняло, что эти «Штурмовики» могли быть сбиты легкой и средней зенитной артиллерией только при прямом попадании, и вскоре они

начали шире применять тяжелые (8,8 см) орудия против советских самолетов. Ил-2 были наиболее уязвимы при стрельбе сверху или сзади разрывными снарядами. Хвост и плоскости управления сразу разрушались при поражении орудийным огнем. На дистанциях от 900 до 1 200 футов легкие зенитные пушки почти не оказывали никакого воздействия на них, хотя успех сопутствовал орудиям среднего и крупного калибра, если попадание приходилось на двигатель, хвост или плоскости управления этих самолетов. «Штурмовик» был отчасти груб в исполнении; он мог бы быть более маневренным, если бы не слабая силовая установка.

Истребители, производимые русскими, были в целом хорошими и быстро улучшались. Они были просты по конструкции и в управлении и, следовательно, хороши для обучения русских летчиков, которые обычно имели скудные технические знания. Управляемость и скорость набора высоты этих самолетов были великолепны на малых высотах, но на высоте более 2 000 футов эти показатели резко падали. В горизонтальном полете русские истребители были хуже своих немецких противников до конца войны. С осени 1944 года истребители, производимые в Советском Союзе, были равны по своим характеристикам лучшим самолетам немецких ВВС. Последним самолетом-истребителем, произведенным русскими в течение войны, был Як-3,



быстрый одномоторный истребитель-бомбардировщик<sup>8</sup>, который превосходил даже Me-109<sup>9</sup>. Несколько передовых типов самолетов, таких как Як-3, появились над линией фронта в последние месяцы войны, перед капитуляцией Германии.

Самолеты Пе-2, действовавшие как ближние бомбардировщики, были замечены в начале 1942 года. Пе-2 был хорошо сконструирован и во всех отношениях превосходил двухмоторный разведчик-бомбардировщик ДБ-3. Он отвечал основным требованиям по скорости, вооружению и летным характеристикам, а его великолепная способность быстро набирать скорость после пикирования и бомбометания делала его «резвым» самолетом<sup>10</sup>. Пе-2, который было трудно поджечь, имел хороший обзор при стрельбе сзади и был одним из самых грозных русских самолетов. Усовершенствованный вариант Ил-4 появился несколько позже, происходя от ДБ-3. В последние месяцы 1944 года появился еще более совершенный самолет, известный как Ту-2, который мог нести большую полезную нагрузку, чем Ил-4, и,

---

<sup>8</sup> В отличие от Як-9, Як-3 не был истребителем-бомбардировщиком. *Прим. титульного редактора.*

<sup>9</sup> Як-3 абсолютно превосходил как Me-109G, так и Fw-190A на высотах ниже 11 000 футов, но был хуже на больших высотах.

<sup>10</sup> Пе-2 был советским двухмоторным самолетом-разведчиком и пикирующим бомбардировщиком, который широко использовался в ходе Второй мировой войны.

имея максимальную скорость в 348 миль в час, был бесспорно быстрее<sup>11</sup>.

На первых этапах войны на русском фронте не встречались специальные разведывательные самолеты, поскольку эти задачи выполнялись обычно самолетами Пе-2, истребителями типа Ил-2 и американскими бомбардировщиками Дуглас А-20. У-2, тихоходный, но необыкновенный самолет, был самолетом-разведчиком, его использовали главным образом для беспокоящих ночных рейдов в связи с его изумительной стойкостью к артиллерийскому огню.

Кроме своих собственных самолетов русские применяли и многие другие, произведенные их союзниками, тысячи которых они вскоре приобрели. Подавляющая часть этой поддержки пришла из США; большинство из полученных типов были Р-39 «Аэрокобра», Р-63 «Кингкобра», Дуглас А-20. Эти самолеты не дали русским возможности достичь более высоких стандартов в пилотировании. Русские не любили «чрезмерно сложные» устройства и снимали их с самолетов. То же самое делалось и по отношению к захваченным немецким самолетам. Тем не менее советские руководители старались сохранить полностью рабочие и оборудованные самолеты противника, особенно Ju-87 «Штука» и Me-109, а позднее и Fw-190, которые они намеревались копировать —

---

<sup>11</sup> Ту-2 имел практический потолок в 36 000 футов, что было на 6 500 футов выше практического потолка Ил-4.

методика, в которой, как известно, русские весьма преуспели.

Всю войну перед советскими руководителями остро стояла проблема запасных частей. В силу этого незначительное количество русских самолетов было полностью исправным, и эта цифра еще более снижалась тяжелыми повреждениями в воздушных боях. Широкое использование дерева и других воспламеняющихся материалов в производстве и ремонте самолетов было вызвано острой нехваткой алюминия и других важнейших металлов, что негативно влияло на моральный дух советских летчиков, а немецким пилотам некоторое время давало большое преимущество.

Русские аэродромы были примитивными по конструкции, с ненормально короткими взлетными полосами. Многие из них с трудом можно было сравнить с самыми грубо построенными немецкими запасными аэродромами, лишенными большинства усовершенствований, которые имелись даже на самых простых боевых аэродромах западного типа. Казармы, стальные плиты, взлетные полосы из бетона или бетонированные площадки были для них неведомы. Русские летчики ожидали, что так и будет, но для немцев это было удивительно.

Как и все русское оружие, зенитные средства были грубо сработаны и просты по конструкции. Они неизменно использовались без приборов определения дальности или азимутальных указате-

лей, и очень немногие из них имели работоспособные устройства для наведения на цель. Советские противовоздушные пулеметы и зенитная артиллерия малого и среднего калибра по своим показателям были сравнимы с немецкими, но тяжелая артиллерия была неэффективна по сравнению с западными образцами и далеко не удовлетворительной, имея сильные ограничения по высоте, что делало ее неэффективной на высотах более 19 600 футов. Стандартное немецкое тяжелое (8,8 [см]) зенитное орудие «Флак» (FlaK) могло стрелять на 45 000 футов и было высокоэффективным на высотах до 30 000 футов, и все это при скоростной стрельбе.

Каждый русский армейский корпус в начале войны имел в дополнение к штатным зенитным пулеметам один или два батальона легкой или тяжелой зенитной артиллерии. Также имелся наготове общий резерв из восьми зенитных полков, состоявших из батальонов по три или четыре батареи каждый. В дивизии каждый артиллерийский полк имел табельную легкую или тяжелую зенитную батарею. Другие армейские соединения имели свои собственные средства противовоздушной обороны, главным образом легкие или тяжелые батареи с зенитным вооружением. Кроме этих подразделений имелись железнодорожные зенитные батареи, бронепоезда с зенитным вооружением, а также зенитное вооружение стационарного базирования и подразделения гражданской противовоздушной обороны. За исключением

двух последних категорий, только половина русских частей противовоздушной обороны была моторизована.

Противовоздушные силы, имевшиеся в начале войны, были увеличены в четыре раза, в соответствии с потребностями новой расширенной военной организации. Русское высшее командование начало перевооружение авиации и сил противовоздушной обороны в начале Второй мировой войны.

Личное оружие русского солдата по качеству было от хорошего до великолепного. Годы опыта в суровом климате научили советские снабженческие организации поставлять подходящую для зимы одежду и обувь. Инструменты и униформа были практичны и отвечали требованиям боевых действий. Учитывая также крепкое здоровье и выносливость русского человека, немцы действительно имели грозного противника.

### **Факторы местности**

Топография Советского Союза представляет собой гораздо меньшее разнообразие по сравнению с соразмерными частями в Южной и Западной Европе. За исключением Уральских гор, Кавказа, Кольского полуострова и горного хребта Крымского полуострова, не многие места имеют высоту больше тысячи футов. Территорию пересекает множество рек. Большинство из них текут с севера на юг или с юга на север, и при этом

во многих частях страны раскинулись озера и земли, окружающие их. Болота на большей части Европы в целом осушены, но в России все осталось, по сути, в первобытном состоянии.

При взгляде на карту может показаться, что река Припять могла бы быть многообещающей аллеей для доступа к внутренней России, поскольку она течет с запада на восток. Но в реальности она и ее притоки формируют область непроходимых болот и топей, бросающих вызов силам вторжения. Водные и земные преграды около водоразделов Днепра, Дона и Волги также великолепно подходят для обороны против сил вторжения с запада. Русская маскировка и вводящие в заблуждение действия, так зависящие от этих географических факторов, применялись разными способами в соответствии с местными условиями и временем года. Надо, однако, отметить, что войска, наступавшие с запада, имели преимущество в том, что на их стороне был более высокий берег из-за асимметрии долин русских рек.

Крайний Север побережья Белого моря — регион скудных осадков, но высокой влажности; место, занятое тундрой на вечной мерзлоте. Из-за таких условий, а также насекомых и общих проблем со здоровьем, военные действия на Крайнем Севере никогда не приближались к масштабам действий в других частях Советского Союза.

Ниже зоны тундры огромные непроходимые леса, болота и торфяники, характерные для северной части России, позволили советским силам раз-

работать меры, чтобы скрыть свои войска от внимательных глаз немецких воздушных разведчиков. Эти условия местности также вели к ограничению возможностей немецких операций и при этом явно увеличивали опасности для вторгшихся немецких войск, особенно колонн снабжения, от непредсказуемых русских партизан и действий войск.

Необходимость использовать места, лишенные всякого естественного покрова для перемещения войск, требовала принятия специальных защитных мер. Место, пригодное, например, для использования в качестве аэродрома круглый год, было трудно найти. Смена сезонов не облегчала решения этой проблемы.

В противоположность северным, южные районы, где леса были редкими, принимали во многих местах вид незащищенной от ветра степи, рассеченной глубокими оврагами. В летние месяцы похожая на пемзу почва становилась твердой как камень. В этих условиях требовалась большая степень гибкости и изобретательности для маскировки и проведения операций. Летом все дневные перемещения, включая обычную аэродромную деятельность, могли быть легко замечены по клубам пыли, которые поднимались до больших высот и распространялись на много миль. В таких условиях скрытность становилась практически невозможной, кроме как в оврагах и населенных пунктах. Для действий в таких местностях противовоздушная оборона становилась жизнен-

но необходимой. Эти обстоятельства, следовательно, вынуждали русских использовать темноту в полной мере при подготовке и проведении военных действий. Зимой тактические намерения советских войск часто выдавались немецким ВВС благодаря гусеничным следам, которые легко обнаруживались с воздуха на светлых заснеженных полях. Некоторые места в этих районах были заболочены, а вблизи Азовского моря почва зимой быстро превращалась в море липкой грязи, в котором увязали почти все транспортные передвижения.

Условия в центральных регионах представляли собой нечто среднее между таковыми на севере и юге. Это была более плотно населенная часть России, и она давала лучшие возможности для маскировки. Во многих местах требовались особые меры скрытности, поскольку вдоль рек Березина, Прут, Сош, Припять, Двина, Днепр, Донец и Дон лежали обширные пространства. Болотистая местность была особенно опасна для немцев, так как русские партизаны господствовали в ее лабиринтах. Немецкие планы захватить Оршевский коридор, низкий водораздел от Смоленска до Москвы, были подорваны неисчислимым количеством болот и топей между Припятью и Ленинградом.

В одинаковой степени значимыми для верховного командования Германии были логистические проблемы, связанные как с необычно холодными зимами в России, так и с осенними дож-



дями и весенней распутицей. К своему смятению вторгшиеся обнаружили, что весна в центральных и северных районах Советского Союза наступает внезапно. Быстрое таяние снега стремительно поднимает уровень воды в реках до их выхода из берегов, изменяя русла и размывая землю. Затем начинаются дожди, которые полностью превращают почву в липкую тягучую массу, и всякое транспортное сообщение прекращается.

### **Немецкий солдат**

Немецкое военное обучение было в целом очень хорошим, а немецкие части обращали на себя внимание четкой дисциплиной. Немецкий солдат был гораздо лучше образован, чем его русский противник, и был лучше оснащен, хотя многое из вооружения вермахта и оказалось плохо подходящим для жестких условий обслуживания в полевых условиях, обнаружившихся в Советском Союзе. Обучения и оснащения для зимних боев практически не было. Немецкий солдат привык к коротким, решительным и победоносным кампаниям блицкрига и чувствовал себя уверенно на поле боя. Он также привык к европейским условиям воинской жизни, а не к длительным периодам проживания на открытом пространстве, где он подвергался воздействию сезонных изменений погоды. В месте постоянного базирования немецкий солдат размещался в больших многоэтажных капитальных казармах,

в которых было центральное отопление, водопровод, а во многих помещениях даже паркетный пол. Средняя немецкая авиабаза была образцом постоянного современного размещения, и многие из других родов войск завидовали авиаторам. Несмотря на особый упор на марши, хождение строем и полевые учения, напряжение можно было снять в гарнизонной жизни почти мирного типа. Суровые реалии Восточного фронта мало походили на все это.

В России от немецкого солдата требовалось долго жить на открытом пространстве при любых условиях погоды, часто в блиндажах с паразитами или в опорных пунктах, где редко менялась одежда. Пищевое довольствие и снабжение медикаментами на передовой было всегда на высоте. Валенки и другая пригодная для зимы одежда редко встречались в войсках вермахта во время зимы 1941 года, хотя кажется, что части люфтваффе и СС снабжались лучше.

Требования, предъявляемые к немецким ВВС, всегда были высокими и постоянно возрастали по ходу войны. Одновременно пилоты Германии проходили все более короткий курс обучения, в то время как русские все совершенствовались свои программы обучения и быстро улучшали как качество, так и количество своих самолетов. Эти факторы вели к ускоренной потере немецкого превосходства в воздухе. Возможно, что такое же значение имел прискорбный факт, что немецкий военный персонал был мало осведомлен о

подготовке, менталитете и общих возможностях русского противника. Немецкие солдаты и летчики, успокоенные цепью побед, вскоре получили ряд пугающих сюрпризов в России, и почти все они были плохими.

## Глава 2

# ВОЙНА ПРОТИВ СОВЕТСКОГО СОЮЗА 1941–1945 годов

Решение начать войну против Советского Союза было безрассудной авантюрой для Германии. Люфтваффе, уже глубоко вовлеченное в боевые действия на Западе и Юге, было не готово, по многим причинам, вести широкое наступление на новом фронте, если не могла быть достигнута быстрая победа. У немецкой армии были эти же проблемы, но именно ВВС наиболее решительно противились новой аванюре, так как немецкие летчики не получили передышки после падения Франции в июне 1940 года<sup>12</sup>. Ключом ко всей кампании являлось время. Если победа не была бы одержана в короткий срок, то немецкие ВВС, несмотря на великолепных пилотов и вооружение, должны были опуститься на землю в войне на истощение.

### От начала кампании до конца зимы 1941 года

Операция «Барбаросса» началась на рассвете 22 июня 1941 года, когда силы вторжения Германии из 145 дивизий, разделенные на три армейские группы — «Север», «Центр» и «Юг», начали охватывающее наступление, с основным усилием на левом

---

<sup>12</sup> Имеется в виду участие немецких ВВС в воздушной битве над Британией. *Прим. титульного редактора.*

крыле в направлении на Ленинград и Кронштадт, в то время как правое крыло имело целью уничтожение большей части русской армии в крупных сражениях на окружение. Эти два крыла вермахта были отделены друг от друга болотистыми пространствами Припяти, которая создала между ними естественное разграничение. Советская столица Москва была тогда только отдаленной целью<sup>13</sup>.

Поддерживали наземные силы Первый, Второй, Четвертый и часть Пятого воздушного флота. Хотя только VIII авиационный корпус был специально оснащен и обучен для непосредственной поддержки наземных войск, все летные эскадрильи должны были поддерживать армейскую кампанию блицкрига в России до достижения начальных целей. Первейшей целью было уничтожение воздушной мощи врага.

Сомневаясь в своем немецком «союзнике», советское руководство предприняло еще до начала русско-германской войны оборонительные меры<sup>14</sup>. Тем не менее открытое нападение Германии на Советский Союз было тяжелым ударом. В течение пяти дней люфтваффе уничтожило сотни самолетов

---

<sup>13</sup> Фельдмаршал Кессельринг заявлял, что, по словам генерала Хойзингера, Гитлер очень боялся последовать примеру Наполеона, выбирая Москву главной целью, что, как он думал, могло привести его предприятие к такой же катастрофе.

<sup>14</sup> До 22 июня 1941 года советское руководство, захватив ключевые стратегические территории, граничившие с СССР, предприняло меры по модернизации вооруженных сил и оборонной промышленности и начало эвакуацию ключевых военных заводов на восток из зоны потенциальных военных действий.

противника на земле и очистило небо от большинства русских самолетов, завоевав практически полное господство в воздухе. Слабость советских ВВС вскоре выявилась на всех фронтах. Где бы ни концентрировался вермахт для наступательных действий, люфтваффе быстро завоевывало превосходство в воздухе. Также был нанесен огромный ущерб дорожной и железнодорожной сети, которая, будучи слабо развитой по сравнению с Западной Европой, была очень важна для советской военной экономики. К 28 июня правительство Германии уверенно заявило, что ее вооруженные силы захватили 400 000 русских пленных, уничтожили 2 000 танков противника и по меньшей мере 4 000 самолетов, потеряв при этом только 150 своих.

Немецкое командование надеялось достичь к зиме позиций, которые бы простирались от Онежского озера на севере до устья Волги на юге. С началом периода осенней распутицы стало ясно, что эта цель неосуществима. До начала сентября север Эстонии еще не был полностью захвачен, и другие операции на севере шли медленнее, чем это ожидалось, несмотря на помощь Финляндии. Мурманск так и не был отрезан от сообщения с внутренней Россией и от морской торговли с Европой и Америкой, в то время как Ленинград не был ни взят, ни полностью окружен и являлся одним из главных препятствий в реализации гитлеровского расписания достижения победы.

Группа армий «Центр», поддерживаемая II противовоздушным и VIII авиационным кор-

пугами, продвигалась быстрее, чем другие армейские группы, и это вскоре стало первоочередной заботой, так как ее коммуникации чрезмерно растянулись.

На юге немецкое наступление застопорилось из-за упорного советского сопротивления. В районе между Карпатами и Припятскими болотами немецкий фронт, поддерживаемый V авиационным корпусом Четвертого воздушного флота, продвинулся только на 180 миль на восток. Прошло почти три месяца, пока немцы смогли захватить Киев. Большое количество русских было захвачено при наступлении на юге, но многие смогли спастись.

В своей первоначальной директиве Гитлер заявил, что Ленинград должен быть захвачен до наступления на Москву. Вскоре он отказался от этого плана. 1 октября против коммунистической столицы началось массированное наступление на фронте шириной в 300 миль. Ранние морозы сделали землю твердой, что облегчило наступление, но осталось мало времени до начала необычно холодной зимы, которая затруднила операции в большей степени, чем осенняя распутица<sup>15</sup>.

Некоторые подразделения группы армий «Центр» подошли к Москве на расстояние в 15 миль, но воодушевленная русская оборона, уси-

---

<sup>15</sup> Части люфтваффе вскоре поняли, что в жестокий мороз они не могут завести самолетный двигатель, если заглушат его на ночь. Чтобы этого не случилось, были быстро подготовлены укрытия и обогреватели двигателей.

ленная прибытием ленд-лизингового снабжения и продукции недавно эвакуированных заводов, не дала немцам захватить город. Когда немецкая армия встала как мертвая перед Москвой, она уже покорила большую часть Европейской России и захватила сотни тысяч пленных в окружениях при Белостоке, Минске, Смоленске, Умани, Гомеле, Вязьме, Брянске и к северу от Азова. Но ее собственные потери были потрясающими, составив к началу 1942 года более 210 000 погибшими, более 700 000 ранеными и более 90 000 серьезно обмороженными.

Тем временем люфтваффе оказалось втянутым на всех фронтах во все расширяющуюся узкую непосредственную поддержку армейских операций, и оказалось, что немецкие ВВС потеряли видение, по крайней мере на тот момент, важнейшего назначения воздушной мощи — завоевания и сохранения господства в воздухе.

На невозможность Германии вывести Россию из войны в 1941 году так же быстро, как Польшу, Норвегию и Францию, повлиял ряд факторов. Важнейшие города — Мурманск, Ленинград и Кронштадт — не были взяты, что ухудшило общую стратегическую обстановку. Кроме этого, важный транспортный центр, Москва, остался не завоеванным, что стало психологической и материальной победой Советского Союза. Более того, на юге, несмотря на огромные трофеи Германии, выжавшиеся в пленных и материалах, и успешное продвижение за реку Дон к концу года, линия



фронта прогибалась прежде, чем ее удавалось полностью прорвать, что позволяло советскому руководству организовать оборону в глубину и предотвратить уничтожение русских сухопутных войск. В то же самое время части немецкой армии чрезмерно растянули свои коммуникации. Зенитные батареи люфтваффе «Флак» также были втянуты во все возраставшее количество оборонительных операций со стрельбой прямой наводкой, особенно по бронированным целям. К началу 1942 года почти все немецкие зенитные батареи в России попали в прямое подчинение армейскому командованию. Летные подразделения люфтваффе, несмотря на блестящее выполнение ими боевых задач, не могли ни истребить русские ВВС, ни уничтожить способность советской экономики производить неисчислимое количество более современных самолетов.

Еще один фактор, достойный рассмотрения, заключался в том, что к 1942 году поток перебежчиков на сторону Германии сократился до тонкого ручейка благодаря репрессивным мерам советского МВД<sup>16</sup>, тщательно спланированной советской пропаганде и из-за тупости и жестокости оккупационных властей Германии. МВД, располагая огромной сетью агентов, было в высшей степени подготовлено подавлять саботаж и попытки шпионажа. Лиц, признанных виновными или подозреваемых в распрос-

---

<sup>16</sup> Так в тексте. *Прим. переводчика.*

транении немецких пропагандистских листовок, высказывавших антисоветские или пораженческие взгляды или оказывавших содействие врагу в иной форме, публично пытали и ликвидировали, чтобы произвести впечатление на простой народ. Советская пропаганда была также высокоэффективной, поскольку она утверждала, что дело партии и правительства идентично делу русского народа. Из войны сделали великую патриотическую битву. На группы, которые проявляли благосклонность к Германии, или лиц, некоторое время находившихся на контролируемой Германией территории, партийные власти и сотрудники МВД смотрели с глубоким подозрением. В то время как советские агенты могли действовать за линией фронта почти свободно, подобная деятельность агентов Германии была практически ничтожной.

### **От зимы 1941-го до 1943 года**

После провала взятия Москвы немецким войском в центральном секторе пришлось отойти. Русское контрнаступление заставило фельдмаршала Гюнтера фон Клюге отвести группу армий «Центр» на линию, проходившую восточнее Курска — Орла — Сухиничей — Юхнова. Только максимум усилий летного и наземного персонала немецких ВВС не дал русским совершить крупный прорыв около Рославля. Разозленный стремительным отступлением вермахта в декабре 1941 года,

Гитлер снял фельдмаршала Вальтера фон Браунхича с поста главнокомандующего немецкой армией и отправил в отставку большинство пожилых и более опытных командиров Восточного фронта. После этого фюрер принял на себя непосредственное командование армией.

Тяжелые потери в северном и центральном секторах, осложненные проблемами снабжения, исключали возможность любого немецкого наступления в этом районе в 1942 году. Поэтому высшее командование решило использовать относительно лучше подготовленные войска группы армий «Центр», чтобы лишить советские вооруженные силы снабжения нефтью и другими важнейшими материалами. План влек за собой захват промышленного района верхней Волги группой армий «Б» и вновь организованной группой армий «Дон», чье левое крыло было нацелено на Сталинград, а также захват группой армий «А» порта Баку на Каспийском море и с ним — богатого нефтью района Кавказа.

На крайнем юге фельдмаршал Эрих фон Манштейн и его Одиннадцатая армия в течение весны и лета 1942 года очищали от противника весь Крымский полуостров и укрепляли немецкие позиции вдоль Азовского моря. Однако немецким войскам постоянно угрожали русские соединения, базировавшиеся в Туапсе и других местах по восточному побережью Черного моря, пока эта угроза не была ликвидирована более поздними операциями к югу от Кавказских гор.

К концу августа группа армий «А» глубоко проникла в регион Кавказа и оказалась в зависимости от порта Ростова, через который шло ее снабжение. К северу от нее группа армий «Дон» приближалась к окрестностям Сталинграда на реке Волге. Русские войска, пополненные сибирскими резервами и большим количеством нового легкого вооружения, усилили сопротивление по всему фронту от Сталинграда до Каспийского моря, вызвав сильные опасения за безопасность немецких сил на Кавказе. К октябрю русские контратаки полностью парализовали операции группы армий «Дон» перед Сталинградом, в то время как кризис снабжения угрожал группе армий «А». Было ясно, что Кавказ нельзя будет удерживать, если советские вооруженные силы прорвут позиции Шестой армии группы армий «Дон» около Сталинграда, поскольку тогда под угрозой оказывался Ростов, а вместе с этим и снабжение немецких войск к востоку от него.

К ноябрю всеобщее пристальное внимание было направлено на развитие событий вокруг Сталинграда, где над Шестой армией генерал-полковника Фридриха Паулюса<sup>17</sup> нависла опасность окружения. Ранние и многократные требования командующего группой армий «Б» фельд-

---

<sup>17</sup> Гитлер присвоил Паулюсу очередное звание и прислал ему 30 января 1943 года маршальский жезл, тем самым сделав из него первого немецкого фельдмаршала, захваченного в плен во Второй мировой войне.

маршала фон Вейхса, что Шестой армии нужно разрешить отход, Гитлер отверг, потребовав, чтобы войска оставались на своих позициях «не отступив ни на шаг». Геринг и, возможно, Ешоннек<sup>18</sup> несут большую ответственность за решение Гитлера, поскольку они заверяли, что люфтваффе сможет снабдить Шестую армию в случае неприятностей.

Положение армии Паулюса стало еще более безнадежным после того, как русские прорвались у Клецкой и Серафимовича 19 ноября. Через три дня Шестая армия была окружена и оказалась под сильным огнем. Немецкие бомбардировщики и другие боевые самолеты были превращены в транспортные в попытке обеспечить снабжение окруженной армии, но эта операция была недостаточной с самого начала. Отвратительная погода и орды русских истребителей, многие из которых были самых новейших типов, усложняли снабжение еще больше. Минимальные ежедневные потребности Шестой армии составляли 550 тонн продовольствия и 400 тонн топлива и боеприпасов. Неспособность люфтваффе удовлетворить эти требования<sup>19</sup> и провал попыток военно-

---

<sup>18</sup> Генерал-полковник Ганс Ешоннек был начальником штаба немецких ВВС с 1 февраля 1939 года по 19 августа 1943 года и начальником Оперативного отдела штаба ВВС Германии с 10 апреля 1942 года по середину марта 1943 года. Покончил жизнь самоубийством 19 августа 1943 года.

<sup>19</sup> Самая большая доставка была совершена 19 декабря 1942 года, когда было доставлено 289 тонн.

воздушных сил и армии освободить попавшие в ловушку войска привели к немецкому поражению под Сталинградом, крупнейшему к тому времени во Второй мировой войне. Голодавшая и страдавшая от еще худших бедствий, Шестая армия сдалась 31 января 1943 года. Бесчисленные немецкие и союзные подразделения и их штабы, в целом свыше 90 000 человек, попали в русский плен. Сотни немецких пилотов отдали свои жизни в стремлении спасти окруженных, и к похоронному звону по погибшим был добавлен целый полк бомбардировщиков He-111, использовавшихся в качестве транспортных самолетов.

На других участках фронта непреклонная позиция Гитлера не позволяла командирам проявить свои великолепные познания в тактике, организовав мобильную оборону. Немецкие войска были растянуты по всей линии фронта, который они не могли защитить против превосходящих людских и материальных ресурсов Советского Союза. Несколько прорывов фронта русскими привели к образованию небольших очагов обороны, которые сразу оказались под угрозой окружения и уничтожения. Часто они могли снабжаться только по воздуху — невыполнимая задача для ВВС, у которых не хватало самолетов и к которым уже предъявлялись огромные требования. Воздушные операции такого рода резко возросли в течение 1942 года, несмотря на сопровождавшие их потери в транспортных самолетах. Потери в летном составе немецких летчиков зас-

тавили верховное командование привлечь инструкторский персонал к выполнению транспортных и боевых задач. Полная неспособность люфтваффе удовлетворить потребности в снабжении многих изолированных армейских подразделений способствовала усилению русских позиций между группами армий «Север» и «Центр», что позднее привело к беде.

### **1943 год. Поворот событий**

1943 год известил о резком ухудшении положения Германии на Востоке, включая ситуацию в воздухе. С этого времени как армия, так и ВВС находились в основном в обороне. Их операции сосредоточились на глубоких русских прорывах, яростных действиях немцев по их ликвидации с использованием всей наличной воздушной мощи, чтобы избежать окружения и уничтожения. Это был поворотный пункт в войне, в воздушной — определено.

Фундаментальной немецкой проблемой в России было покорение пространства. Это могло быть достигнуто только превосходством в людской силе и материалах или гораздо большей мобильностью, но ни того, ни другого в 1943 году не было. Обострение проблемы снабжения в то же время заставило немецкие войска еще больше полагаться на советские методы транспортировки типа телег и саней для снабжения передовых частей.

После поражения Шестой армии под Сталинградом стало ясно, что вермахт не сможет долго удерживать Кавказ. Советское руководство, вдохновленное тупостью немецкой стратегии, как это продемонстрировал Гитлер в отношении Сталинграда, и уверенное в массовом численном превосходстве Красной армии, продолжило наступление на всех фронтах. Советские сухопутные войска продвигались на север и запад от Кавказа и Каспийского моря, угрожая загнать в угол обороняющуюся группу армий «А» (Первая танковая армия и Семнадцатая армия) около Азовского моря к югу от Ростова. Другие русские армии прорвали правое крыло группы армий «Б» и пошли на юго-запад через реку Дон в направлении Ворошиловграда и Каменска, где войска группы армий «Дон» безнадежно сражались, чтобы предотвратить захват Ростова с севера и тем самым изоляцию группы армий «А».

К северу от них катившиеся в наступлении русские войска вскоре смогли прорвать тонкую немецкую оборону группы армий «Б» между Курском, Белгородом и Харьковом, угрожая флангу группы армий «Дон» около Азовского моря с угрозой окружить ее. В этой трудной ситуации генерал-полковник Эвальд фон Клейст использовал всю воздушную поддержку, которая была в его распоряжении, чтобы отвести Первую танковую армию группы армий «А» за нижнее течение Дона. К концу февраля они были за рекой Миус с группой армий «Дон», хотя армейское подразделение «Холидт» подвергалось постоянным напа-



дениям противника. Ростов и бассейн реки Донец перешли в руки русских.

Севернее к русским попали города Курск и Харьков, при этом прорыв около Сухиничей (примерно в 140 милях к юго-западу от Москвы) в направлении Брянска угрожал окружением Второй танковой армии группы армий «Центр», которая находилась в выступе к востоку от Орла. Заградительные бомбардировки люфтваффе не давали русским захлопнуть этот котел примерно месяц, пока войскам не удалось избежать ловушки. 14 марта, перед началом распутицы, фон Манштейн начал контрнаступление совместно с ослабленной группой армий «Б». Он смог снова захватить Харьков и выпрямить линию обороны от Харькова до Ворошиловграда. К апрелю многие небольшие очаги сопротивления противника были ликвидированы немцами, и немецкая оборона была приведена в достаточно хорошее состояние.

Дальнейшее наступление под кодовым названием «Цитадель» осуществлялось под руководством Манштейна во взаимодействии с группой армий «Центр» под командованием генерал-полковника Вальтера Моделя. План состоял в наступлении с севера от Курска и с юга от Белгорода, чтобы отрезать выступ русских, который протянулся вдоль реки Сейм до Рыльска. Одновременно группа армий «Юг» должна была отбросить русских назад вдоль Миуса и Донца от Таганрога на Азовском море до Харь-

кова. Из-за позднего прибытия дополнительного бронетанкового вооружения эти действия были отсрочены до 5 июля. 12-дневная кампания принесла плоды в виде пленных и трофеев, но имела кратковременный эффект. По большей части успех был достигнут в зоне группы армий «Юг». Выступ у Рыльска не был уничтожен. Когда операция «Цитадель» была прервана, инициатива немедленно перешла к русским, которые начали наступление против групп армий «Юг» и «Центр».

Осенью массы русских хлынули через позиции группы армий «Центр», захватив Брянск, Смоленск, Днепропетровск и Кременчуг, и проникли за Днепр южнее Киева. Весь ноябрь и декабрь продолжались ожесточенные сражения, но к 1944 года победа склонилась в сторону русских. Советские войска затем быстро продвинулись в болотистые места Припяти, где всегда было много партизан, и немцы с большим трудом могли удерживать свои позиции.

На юге Семнадцатая армия группы армий «А» в это время оставалась на восточном берегу Черного моря на Кубанском плацдарме, но вскоре была вынуждена отступить на Керченский полуостров, где снова вошла в контакт с правым крылом группы армий «А», базировавшимся на Крымском полуострове. К концу октября группа армий «А» вынуждена была отступить с Керченского полуострова в Крым, заняв оборонительные позиции около Перекопа, где, по иронии

судьбы, русские оборонялись от немцев более года назад.

В зоне действий группы армий «Север» русским удалось открыть сухопутный путь на Ленинград, который удерживался немцами последние 17 месяцев. Так исчезла последняя надежда немцев покорить этот город.

### **С 1944 года до конца войны в 1945-м**

К началу 1944 года русское наступление вышло на бывшую польскую границу к югу от Припятьских болот. Немцы в энергичном, но напрасном контрнаступлении были частично взяты в тиски у Черкассов советскими войсками под командованием маршала Ивана Конева, а в середине февраля эта часть Восьмой немецкой армии была окружена и подвергалась атакам. VIII авиационному корпусу удавалось перевозить оборонявшимся примерно 250 тонн снабжения ежедневно, используя транспортные самолеты Ju-52. Фон Манштейну в его последней и одной из лучших операций удалось освободить 32 000 человек из 50 000, но многих тяжело раненых пришлось оставить на произвол судьбы.

Период распутицы начался в марте, что в какой-то степени замедлило наступление русских, но недостаточно, чтобы дать возможность передышки немецким подразделениям, которые отказались к Бугу. В течение месяца немецкие войска на юге отступали к Днестру, а затем к Пруту. В

апреле русские войска достигли восточной границы Чехословакии.

На севере, несмотря на ограниченную воздушную поддержку, немецкие войска не понесли таких тяжелых потерь, и это позволило их командирам принять более систематичные оборонительные меры, чем где-либо еще на Восточном фронте. Но даже здесь их силы были вынуждены отступить на более крепкие оборонительные позиции за рекой Нарвой, где они, удерживая ключевые позиции, отражали советские попытки прорваться в Латвию и в другие прибалтийские страны.

Наступая, русские вскоре очистили район Припятских болот от немецких войск. Затем начались мощные наступления на Минск и Львов, и 23 июня — на основные силы группы армий «Центр». В июле 1944 года были взяты города Вильно и Гродно, а месяцем позже Красная армия достигла Львова и рек Сан и Висла.

Немецкая Семнадцатая армия едва избежала на Крымском полуострове катастрофы, сравнимой со сталинградской. С начала ноября 1943 года ей угрожала смертельная опасность окружения. Оставленная для обороны узкого перешейка Перекопа после эвакуации группы армий «А», Семнадцатая армия снова подверглась советскому наступлению 4 апреля 1944 года. Двигаясь с большой скоростью, ей удалось вывести свои войска назад в Севастополь и отсюда далее на запад. Эта, глав-

ным образом морская, операция стоила немцам, однако, больших потерь.

Используя немецкие ошибки и слабости для собственной выгоды, русские войска в 1944–1945 годах прошли через Восточную Европу, заставляя немцев проигрывать одну партию за другой. Даже недавно раненые отправлялись снова в бой, чтобы переломить ситуацию. На службу призывались несовершеннолетние, престарелые и ограниченно годные, а летные и обслуживающие подразделения люфтваффе часто бросались в бреши наряду с пехотными частями. Немецким наземным и воздушным подразделениям приходилось перегруппировываться и пускать в действие новые соединения, когда регулярные части были истощены в борьбе на многих фронтах. Целые воздушные флота были организованы из остатков бывших формирований.

После 1943 года люфтваффе потеряло господство в воздухе, кроме отдельных локальных случаев. Несколько стратегических операций было проведено в начале 1944 года, как это было в 1943-м, но тяжелые потери немецкой армии заставили все авиационные подразделения перейти к непосредственной поддержке действий войск на поле боя. Обремененное тяжелой обязанностью гасить многочисленные «пожары» на всех участках фронта, люфтваффе лишилось своей индивидуальности, так как его судьба переплелась с судьбой армии. По мере приближения конца войны стало ясно, что люфтваффе не в со-

стоянии даже выполнять обычные задачи по поддержке войск.

Многие немецкие пилоты отличились в действиях против Советского Союза. Полковник Ганс Ульрих Рудель<sup>20</sup>, например, лично уничтожил один боевой корабль и более 500 танков. Но как бы ни были впечатляющи достижения Руделя и его боевых товарищей, систематическое разрушение русской военной индустрии имело бы более продолжительный эффект. Так, несмотря на их мужество и опыт, усилия десятков немецких асов не могли изменить военную ситуацию на Востоке на длительное время, которая, в любом случае, в большей степени зависела от хода дел на земле.

---

<sup>20</sup> Полковник Рудель был самым награждаемым немецким пилотом. После того как он получил Рыцарский крест Железного креста с дубовыми листьями, мечами и бриллиантами, Гитлер создал для него уникальное дополнение в виде золотых дубовых листьев.

### Глава 3

## СОВЕТСКОЕ КОМАНДОВАНИЕ И КОМАНДНЫЕ РЕШЕНИЯ

На вершучке советской военной пирамиды стоял премьер<sup>21</sup> Иосиф Сталин, который, после того как разразилась война, принял на себя звание Маршала Советского Союза. Сталин, который назвал войну против Германии Великой патриотической войной и Великой Отечественной войной, возможно, оказал самое большое влияние на стратегическое мышление и планирование действий советских вооруженных сил, чем кто-либо другой. Он проявлял огромный интерес ко всем военным делам и часто находился в Ставке (высшем планирующем органе) во время обсуждения самых важных решений.

### **Принцип взаимодействия**

Военные действия велись, насколько это было возможно, в соответствии с главным требованием Сталина о гармоничном сочетании военных усилий всех родов войск и служб в Советском Союзе. Этот принцип доминировал на всех фазах русского планирования и подготовки, а также при проведении наземных и воздушных операций. И действительно, Сталин позднее заявил, что меж-

---

<sup>21</sup> Так в тексте. *Прим. переводчика.*

ведомственное оперативное взаимодействие решило результат войны в пользу русских.

В начале войны, однако, тяжелые потери, понесенные русскими ВВС и сухопутными войсками, и недостаточное тактическое обучение не давали реализовываться сталинскому плану. К концу лета 1942 года положение русских ВВС было настолько неблагоприятным, что они могли выполнять только слабо скоординированные задачи по поддержке армейских операций, и это доставляло мало хлопот немецким ВВС.

Тем не менее русское командование следовало директивам Сталина с невероятным упорством, несмотря на продолжавшееся массовое истощение их людских ресурсов и вооружения на фронте. И в 1943 году цель Сталина была в большой степени достигнута, даже в нижних командных эшелонах. Возможности для осуществления тактики взаимодействия также резко возросли, в то время как силы люфтваффе и их возможности угрожать русским операциям начали снижаться. К концу войны действия русской пехоты, бронетанковых войск и артиллерии были в целом скоординированы с действиями по их воздушной поддержке.

Когда Германия напала в 1941 году, русская армия стояла на пороге реорганизации своих дивизий, что и сделала после начала военных действий. Чтобы повысить мобильность, стрелковые дивизии были уменьшены с 15 000 до 11 000 человек. Практиковалось взаимодействие между эти-



ми новыми дивизиями и артиллерией, но даже в 1945 году редко удавалось сделать это взаимодействие гладким.

### **Победа тактики над стратегией в использовании воздушной мощи**

С самого начала советское высшее командование придерживалось концепции, что главная задача воздушной мощи состояла в поддержке армейских и морских операций, особенно первых. Представители немецкого военного планирования не ожидали стратегических действий от русских ВВС, несмотря на строительство тяжелых бомбардировщиков в Советском Союзе до 22 июня 1941 года. Они указывали, что у России нет значительного количества таких самолетов для серьезных стратегических операций.

Материальные соображения не были единственной причиной советского интереса к действиям по непосредственной авиационной поддержке наземных операций. Сам Сталин рассматривал военные действия как прежде всего действия сухопутных войск, которым должны были помогать другие рода войск и службы. Таким образом, не было развития особых областей основного вида действий русских ВВС, как это обычно бывает в стратегических операциях. Усилия русских ВВС полностью совпадали с задачами наземных войск. Авиационные дивизии напрямую подчинялись различным армиям и использова-

лись в зоне их действий. Во время войны каждая воздушная армия придавалась группе армий [фронта], и даже на самом высоком командном уровне авиационное командование подчинялось армейскому. Хотя не все офицеры были довольны такими отношениями, нет сомнения, что это была хорошо скроенная сталинская идея гармонично взаимодействующего механизма. На протяжении всей войны примерно две трети всех советских военно-воздушных сил были армейскими военно-воздушными силами, постоянно занятыми в непосредственной воздушной поддержке наземных войск.

В. Д. Соколовский, хорошо известный советский военный авторитет, при обсуждении военной стратегии Второй мировой войны осудил использование стратегической воздушной мощи как несущественное и указал, что «операции стратегической авиации США и Великобритании не имели решающего значения в победе над Германией». Это, по сути, тот же самый взгляд, которого придерживались многие советские военные стратеги, включая Сталина. Они не только отдавали предпочтение тактическому использованию воздушной мощи, но и большинство их планов заключалось в операциях непосредственной поддержки. Таким образом, воздушные силы рассматривались как дубликат обычной артиллерии.

Немецким руководством был сделан чрезмерный упор на бомбардировки с пикирования,

что было связано с опытом, полученным в Испании (1936–1939 годы) и во время blitzkriega на Западе и в Польше (1939–1940 годы). Эти ранние успехи люфтваффе сильно повлияли на советское руководство, которые также рассуждало в терминах непосредственной воздушной поддержки.

Русские пикирующие бомбардировщики и бомбардировщики [бомбившие с горизонтального полета] почти всегда применялись либо для операций воздушного заграждения, либо для бомбардировки немецких мест базирования вблизи линии фронта. Русское руководство не делало особой разницы между операциями воздушного заграждения и тактической воздушной поддержки, все это соединялось под названием «поддержка наземных сил». На всем протяжении войны эти операции, при которых обычно учитывается состояние погоды и условий местности, проводились на слишком больших высотах, чтобы достичь оптимальных результатов. Они также ограничивались прифронтовой полосой и редко проникали на расстояние более нескольких миль на территорию противника.

Весной 1942 года в каждую русскую воздушную армию были назначены офицеры связи, чтобы координировать все действия со средним и нижним командными эшелонами.

## Усвоение немецкой тактики

Русская тактика имела тенденцию к систематичности и постоянству. Чтобы не допустить отклонений от главного плана, для большинства операций предварительно составлялись диспозиции. Эти условия затем выдерживались в деталях всеми подчиненными частями, хотя цель всей операции зачастую была известна только вышестоящему штабу. Русскими ВВС редко предпринимались большие воздушные операции. Группа, состоящая примерно из полдюжины самолетов, оставалась стандартным боевым подразделением на протяжении почти всей войны. Перед началом воздушных операций русские летные части стремились достичь местного превосходства в людях и материалах и уравнивать условия, применяя немецкую тактику. Решение принять немецкую концепцию непосредственной воздушной поддержки было проявлением этой политики.

Битвы 1941 года были почти катастрофой для Советского Союза, но они стали хорошей школой для его руководителей. Преодолев многие свои слабости, они тем не менее продолжали удивляться немецким успехам на земле и в воздухе. В следующем году немецкие пилоты отмечали, что пилоты русских истребителей научились немецкой рассеянной тактике боя и что они также восприняли идею «ведомого пилота» для взаимной защиты и лучшей координации атак.

Одним из наиболее значительных дополнений к действиям советских ВВС было применение по-

стов передового наведения, смоделированных по немецкому образцу. Располагаясь вблизи линии фронта, эти посты поддерживали связь с русскими истребителями и бомбардировщиками и направляли многие из их атак. Тем не менее имели место многочисленные примеры, когда советские летчики сами выбирали себе цели наугад, и некоторые из них даже пытались ввести в заблуждение своих наземных наблюдателей и пункты управления.

Большой интерес к немецкой тактике и вооружению проявлялся и в постоянных попытках советского главного командования заполучить немецкие самолеты, особенно Me-109, Ju-87 и позднее Fw-190. Также предпринимались попытки использовать захваченных пилотов люфтваффе в качестве инструкторов ВВС Красной армии.

### **Неожиданность как оружие**

Русское командование полагало, что неожиданность может быть достигнута, если войска концентрируются и перемещаются скрытно, включая личный состав и вооружение. Еще два предварительных условия для достижения неожиданности заключались во введении противника в заблуждение путем диверсионных действий и стремительным искусным выполнением запланированных операций. Советское руководство знало, однако, что неожиданность как оружие носит временный характер. Они научились этому из военного опыта 1941 года, когда эффект неожи-

данности обеспечил величайшие немецкие успехи, но быстро прошел, и ситуация стала определяться действием более длительных факторов. Неожиданность, однако, давала возможность русским даже в 1941 году достигать местами преимущества над немецкими соединениями, хотя и в ограниченном размере. Одновременно личный состав русских все более понимал необходимость постоянной бдительности, чтобы предотвратить неожиданности со стороны немцев и успешное проведение ими воздушной разведки и атак.

По мере развития войны периодическая нехватка немецких авиационных подразделений и недостаточное количество разведывательных полетов позволили русским выйти на стадию проведения неожиданных действий по отношению к немецким вооруженным силам, некоторые из которых имели решающий характер.

### **Проблема отсутствия гибкости**

Непосредственно Сталину подчинялась и контролировалась им Ставка, или высший орган военного планирования, — штаб из дюжины или более самых высококвалифицированных военно-служащих в Советском Союзе. Хотя начальник Генерального штаба неизменно был членом этой группы, весь личный состав армии всегда подчинялся Ставке. Только у членов этого верховного стратегического органа была полная мера свободы мысли и гибкости в военном планировании. Ни

один из нижестоящих штабов не имел права вносить кардинальные изменения в планы. Теоретически, гибкость и большая роль в оперативном планировании простиралась до командования армейскими группами [фронта], но на практике эта свобода уменьшалась прямо пропорционально расстоянию от Ставки.

Приказы от вышестоящих командиров или офицеров принимались подчиненными как закон. На высшем штабном уровне определялись точные цели, которых требовалось достичь, в то же время и меньшие цели, способ действий и средства достижения их доводились в больших подробностях до нижнего полевого командования. В соответствии с советским полевым уставом 1940 года, «основным действием командования является принятие решения командиром... Решение должно исполняться твердо и без промедления... Любое изменение решения без наличия достаточно серьезных оснований для такового недопустимо и свидетельствует об отсутствии твердой воли в командире». Русские командиры, даже из армейских групп [фронтов], оказывались пассивными, нерешительными, лишенными инициативы и ответственности, что было отражением страха перед отклонением от жестких планов, в каком виде они были изложены вышестоящими штабами. Это вело к тому, что русские подразделения были упорными в обороне, но буквальное следование приказам не давало им возможности противодействовать немецким воздушным и наземным силам наиболее

эффективным способом. Эта слабость выражалась во всех областях советских военных действий, при сосредоточениях, в размещении позиций, в проведении артиллерийского огня, в мероприятиях по снабжению и применению воздушных сил.

Немецкие офицеры заметили, что новые идеи, однажды сформулированные и получившие силу приказа от русского командования, неуклонно соблюдались до тех пор, пока позволяли условия боя. Слепое подчинение приказам стало, таким образом, лозунгом русского солдата. С полным равнодушием к надвигавшимся воздушным атакам он настойчиво выполнял свои задачи, оставляя их только в момент, когда его подразделение подвергалось прямому нападению. Бронетанковые и элитные части (гвардия) были более гибкими в проведении своих операций, но абсолютное повиновение и непреклонная преданность были характерны для всех воздушных и наземных подразделений.

Фельдмаршал фон Манштейн описывает случай слепого подчинения, имевший место в 1942 году. Непреклонная эскадрилья русских пилотов, которой был дан приказ разрушить мост, недавно попавший в немецкие руки, отказалась бросить свою цель, несмотря на ужасный немецкий зенитный заградительный огонь и присутствие большого количества немецких истребителей. Советские пилоты, атакуя в одиночку, заходили на цель снова и снова до тех пор, пока их 64 самолета не были сбиты.



Личная инициатива подавлялась среди русских авиационных и пехотных командиров путем педантичной точности и большой скрытности, с которыми готовились и проводились операции. Таким образом, бомбардировщики, следуя к цели даже без охранения, боялись изменить свой курс. Сильный русский упор на полеты в тесных боевых порядках был еще одним выражением стремления к подчинению нижестоящих по рангу. Немецкие истребители могли, таким образом, достигать победы над большинством авиационных соединений противника. Присущая русским командирам высокого ранга боязнь, что штаб может быть уничтожен в ходе боя или прервется связь, делал их еще более настойчивыми в абсолютном следовании предварительно составленному плану. Частым последствием этого было отсутствие согласованности боевых действий с реальным ходом сражения.

## Глава 4

# МАСКИРОВКА

Советское верховное командование уделяло необычайно большое внимание мерам скрытности и секретности в вооруженных силах. Мерам маскировки, таким образом, был придан относительно высокий приоритет в планировании военных действий. Главной целью такой практики было, без сомнения, введение немецких ВВС и армии в заблуждение. Большое русское внимание к скрытности может быть кратко проиллюстрировано заявлением, сделанном фельдмаршалом сэром Аланом Бруком Сталину:

«Вы должны помнить, что в разговоре о мерах маскировки сегодня утром премьер-министр Черчилль сказал: “На войне правда должна окружать себя барьером лжи”. Вы также должны помнить, что вы сами говорили нам, что во всех своих главных наступлениях вы скрывали свои намерения от мира. Вы сказали нам, что ваши макеты танков и самолетов всегда массово выставлялись на участках фронта, чтобы создать видимость их текущей важности, в то время как вы прятали ваши истинные намерения за завесой абсолютной секретности».

Немецкие командиры скоро узнали выдающийся талант русских войск к соблюдению технологии хорошей маскировки. Верховное командование немецких ВВС относило это на счет врожденной способности русских чувствовать правиль-

ный образ действий. Бюллетень люфтваффе, который широко распространялся, отмечал: «Как и большинство славян, русские обладают приращенной способностью к физическому труду, которая сочетается с природным свойством к скрытности и импровизации».

Естественная маскировка включала в себя использование местности, видов растительности, имевшихся под рукой, преобладавшей погоды и климатических условий. Если было возможно, советские войска, включая авиацию, использовали преимущества этих факторов. При необходимости, однако, они применяли искусственные средства для достижения своих целей. Это включало в себя применение маскировочной окраски, масок для лица и униформы защитного цвета, а также ложных строений и растительности всех видов. Для маскировки определенных типов действий применялись и дымовые завесы. Советские подразделения, а также отдельные солдаты вырабатывали изумительно простые решения для своей скрытности, сочетая иногда как естественную, так и искусственную маскировку. Широкий диапазон готовых материалов, включая снег, деревья, листья, ветки, камни, дерево, одежду и даже здания, использовался в этом процессе.

Русский солдат был признан немецкими командирами мастером маскировки. Несмотря на погоду, время года или климат, он замечательно приспосабливался к окружающей среде.

## Маскировка и дисциплина маскировки

Русский полевой устав требовал строгого соблюдения дисциплины маскировки. От всех советских структур требовалось противостоять действиям немецких ВВС путем полного использования естественной и искусственной маскировки, которая должна была применяться разнообразными способами, чтобы ввести противника в заблуждение. Эта дисциплина никогда полностью не ослабевала в течение войны, хотя и соблюдалась менее строго на ее заключительных этапах, когда русские больше не боялись атак люфтваффе на каждом участке боевых действий.

Внимание к этим правилам прикрытия и маскировки уменьшалось по мере удаленности от фронта. Во внутренних частях страны колонны снабжения и объекты маскировались слабо, как это было видно по огромной базе снабжения в Камыш-Буруне, расположенной на западном побережье Керченского пролива глубоко внутри советской территории и далеко отодвинутой от любых достижимых территорий военных действий. Часть таких нарушений дисциплины маскировки может быть отнесена к недостатку материалов, доступных местному командованию. Даже при наилучших способах маскировки не всегда удавалось достигнуть желаемых результатов, но эти способы часто давали русским войскам возможность внезапного нападения на противника. Они обеспечивали и меры безопасности личному составу русских.

## Люди и оснащение

Тесное единство русских с природой помогло им отличиться в искусстве маскировки. Специальных материалов практически не было, но русские войска выполнили свою задачу по маскировке с великим мастерством и эффективностью. Отдельные солдаты часто маскировались своей специально окрашенной формой, а русские разведывательные патрули обычно носили на себе накидки из листьев, что обеспечивало практически идеальную скрытность. Немецкие летчики нередко не могли найти подразделения, которые уже были засечены по данным разведки. Такие русские части казались «провалившимися сквозь землю».

Советский военный личный состав в целом не был подвержен таким эмоциональным реакциям, как паника. Они скрывали свои позиции с большой хитростью и умением, иногда требовавшим от солдат на этом участке оставаться без движения в течение длительного времени. Личный состав русских и даже гражданский персонал, который нарушал правила маскировки перемещением в неразрешенное время или раскрывал себя другими путями во время разведывательных полетов, подвергался жесткому дисциплинарному воздействию. При приближении немецких самолетов все запланированные перемещения прекращались немедленно. Русские колонны, оказавшиеся на дороге в это время, обычно рассредоточивались на окружающей местности, иногда в пол-

ном беспорядке, но с большой изобретательностью. Скопления войск на открытой местности реагировали таким же образом. Воздушные атаки на такие цели были обычно безрезультатны. В конце войны войска русской армии почувствовали, что они вообще могут не обращать внимания на угрозу со стороны немецких ВВС. Когда победоносные русские войска вошли в Германию в 1945 году, казалось, что они вообще отменили все разумные меры дисциплины маскировки и мало думали об этом. Их колонны были такими же тесными, как и немецкие колонны, которые ранее шли на Минск и Смоленск.

Немецкие разведывательные подразделения, действовавшие в северной части России в 1941 году, имели большие трудности в обнаружении даже целых полков русских войск, скрывавшихся в районе Сувалки<sup>22</sup>. Эти солдаты так умело маскировали себя и свою технику, используя ветви и листву, что их не могли обнаружить длительное время. Летчики из 4-й эскадрильи дальней разведки 14-й разведывательной группы были озабочены такой же проблемой<sup>23</sup>. Совершая полеты на Иваново, Москву и Вязьму, они так и не смогли найти никаких свидетельств значительных русских сил, хотя Третья ударная армия концентрировалась в этом

---

<sup>22</sup> Сейчас входит в состав Польши. *Прим. титульного редактора.*

<sup>23</sup> Это подразделение поддерживало немецкую Девятую армию, входившую в группу армий «Центр».

секторе и вскоре атаковала немецкие позиции. В следующем году та же эскадрилья провела ряд разведывательных полетов в зоне группы армий «Центр». Не было обнаружено никаких следов концентрации войск, хотя было известно, что несколько деревень заняты русскими войсками. Деятельность в этих населенных пунктах была серьезно ограничена, трубы не дымили, не было видно тропинок или следов гусеничной техники. Скрытность была почти великолепной.

Капитан Герберт Пабст сделал следующее замечание в дневнике своего подразделения о действиях в воздухе на Востоке в 1941 году:

«По меньшей мере после своих первых бедственных уроков, а в некоторых случаях сразу после начала кампании русские наземные войска очень хорошо маскировались. Они так хорошо действовали скрытно, что не считали даже нужным прекращать боевую деятельность в ходе бомбовых ударов пикирующих бомбардировщиков. Русские транспортные средства, в частности, были хорошо замаскированы».

Советский бригадный генерал Фомиченко отмечает, что немецкие разведывательные самолеты, действовавшие около Курска в течение лета 1943 года, не могли обнаружить никаких признаков противника из-за великолепных русских мер маскировки. В это время здесь уже находилась четвертая часть войск, которые планировалось использовать в наступлении. Часто, когда воздушные атаки показывали, что расположение

войск обнаружено, русские все равно сохраняли молчание и дисциплину маскировки.

Хотя скрытность и была ключевым моментом наземных русских действий, иногда обстоятельства заставляли их отказываться от нее. Пример этого можно увидеть в следующем описании, которое было сделано при выполнении задач наблюдения в 1942 году около Курска над деревней, которая, как предполагалось, не была занята противником:

«В ходе наступления 1942 года русские резервы в районе Старого Оскола были отведены на постой в несколько деревень. Весь личный состав, лошади и даже транспортные средства были помещены в дома, сараи и погребя или под стога сена, где они были хорошо замаскированы от воздушной угрозы. Легкие зенитные орудия получили приказ не открывать огонь, чтобы войска не могли быть обнаружены с воздуха. Связной самолет VIII авиационного корпуса в разведывательном полете залетел слишком далеко в тыл и пересек одну из деревень. Сначала все было тихо, и даже с малой высоты, на которой самолет летел, ничего подозрительного обнаружено не было. Однако пилот заметил несколько окопов, которые не были хорошо замаскированы, и он сразу решил улететь. В этот момент деревня вернулась к жизни. Зенитные орудия открыли огонь, русские солдаты появились из домов и начали стрельбу из пулеметов и винтовок. Короче говоря, деревня кишела солдатами».



Работа по дешифровке фотоснимков была значительно осложнена советской маскировкой. Иной раз присутствие советских войск не обнаруживалось до начала большого наступления.

### **Орудия и позиции**

Как советские пехотинцы, так и артиллеристы были хорошо обучены и искусны в маскировке своего вооружения, что снижало эффективность немецких боевых и разведывательных действий. Если это было возможно, советские артиллерийские батареи располагались в лесу или других местах, которые обеспечивали хорошую защиту. Если было необходимо использовать отдельные здания или деревни для укрытия, то артиллерийские орудия укрывались в самих зданиях, часто в крестьянских избах, а тягачи и другое вспомогательное оборудование батарей пряталось под маскировочными полотнищами, которые возились с собой для этих целей. Иногда такое оборудование прикрывалось так, что выглядело как стог соломы или надворные постройки. Если артиллерийские позиции готовились на открытом пространстве, то земля, выбрасываемая при рытье укрытий, тщательно пряталась, особенно если такие позиции готовились в районах сбора или в особо важных огневых точках. Для усиления скрытности часто устраивались ложные артиллерийские позиции, нередко в непосредственной близости к настоящим. Запасные огневые

позиции также готовились на случай немецкого воздушного нападения, точной контрбатареи стрельбы противника или неожиданных изменений в тактических или стратегических задачах.

Артиллерийские или зенитные батареи, расположенные в лесу, тщательно скрывались сетками и большим количеством естественной растительности. В случае обороны иногда для людей и орудий строились замаскированные блиндажи. Русские, прятаясь в деревне к северу от Харькова в апреле 1943 года, скрывали себя в уже имевшихся погребах и ямах местного населения и подвалах, которые были быстро расширены, чтобы можно было разместить командные пункты и устроить места для сна.

### **Здания и склады**

В начале войны для маскировки зданий и целых частей городов проводились крупномасштабные строительные мероприятия, но затем они стали редкостью. Много примеров маскировки зданий было обнаружено на всех участках Восточного фронта, но относительно мало примеров маскировки целых городских кварталов. Щедрые и изобретательные меры были приняты, чтобы ввести в заблуждение немецких воздушных разведчиков в районе Кремля в Москве. Хотя эти меры были оперативны, но все же не настолько, чтобы не дать возможность идентифицировать Кремль немецким летчикам, которые видели го-

род в течение всех стадий маскировочного строительства. В Москве ущерб от налетов 21 и 22 июля был торопливо скрыт усилиями большого количества русских рабочих. Поскольку последующие немецкие налеты на город проводились ночью, маскировочные работы в Москве были не нужны. Наблюдатель, свидетельствующий о ранних днях войны в Москве, дает следующую картину мер маскировки, которая была проведена Советским Союзом в столице:

«Стены Кремля были перекрашены так, чтобы напоминать ряд жилых домов. Мавзолей Ленина из красного и черного мрамора на Красной площади был закрыт мешками с песком и задекорирован как деревенский дом. Улица Моховая была раскрашена зигзагами, чтобы сверху она выглядела как ряд крыш домов. Большой театр был драпирован парусиной, на которой были нарисованы фальшивые входы. Фасад Кремлевского дворца был закрыт сетью, декорированной зелеными ветками. Пять красных звезд, обычно свещающихся на самых высоких башнях Кремля, были спрятаны под серыми тканевыми покрывалами. Золоченные купола кремлевских храмов огородили темными лесами, а изумрудно-зеленые крыши других зданий перекрасили в скрывавшую их смесь из синего и коричневого цветов.

Никогда я не был свидетелем ничего подобного во время войны, ни в Испании, ни во Франции. Однако я был убежден, что эта маскировка не могла никого ввести в заблуждение. В случае

наземного боя это могло служить своим целям, но ни в коей мере это не могло ввести в заблуждение немецкие бомбардировщики, летящие высоко над городом, и более того — освещенные прожекторами и пламенем взрывающихся снарядов»<sup>24</sup>.

Заводы, особенно производящие самолеты и другое вооружение, были искусно замаскированы. Транспортные центры и диспетчерские пункты подобным же образом маскировались значительными сооружениями. Штабы подразделений, командные пункты, базы снабжения и другие подобные объекты были так тщательно скрыты, что с трудом могли быть обнаружены немецкой воздушной разведкой. Для расположения штабов и командных пунктов русские предпочитали блиндажи в лесах, маленькие деревни, где использовались погребя, отдельно стоявшие жилища и землянки. Они были хорошо замаскированы и с трудом обнаруживались с воздуха. Перемещения между ними в дневное время суток были ограничены, чтобы избежать обнаружения.

Штабной персонал просто удваивал свою скрытность и меры безопасности, когда точные немецкие атаки бомбардировщиков показывали, что они обнаружены. Офицер разведки VIII авиационного корпуса приводит пример, когда не удалось обнаружить советский командный пункт, скрытый с большой заботой: «Штаб-квартира

---

<sup>24</sup> К. Юбе цитирует книгу Генри Кассиди «Москва. 1941–1943». *Прим. титульного редактора.*

командующего в центральной зоне (Тимошенко) в августе 1941 года была расположена к северу от Вязьмы и группировалась вокруг летнего загородного дома в лесистой местности. Дом использовался главным образом для совещаний. Отдельные части штаба располагались в хорошо обустроенных блиндажах, которые были расположены вокруг дома на расстоянии нескольких сотен ярдов. Некоторые из автомобилей были защищены от осколков земляными капонирами под толстым слоем листвы и полностью замаскированы. Подъездные дороги были едва заметны для наблюдения с воздуха. Нападение пикирующих бомбардировщиков было совершенно не по результатам воздушной разведки, а по сообщению военнопленного. Только когда первые бомбы поразили дом, в котором проводилось совещание офицеров, было раскрыто дополнительное пространство, на котором рассредоточились транспортные средства, водители и технический персонал».

Телефонные и телеграфные линии были тщательно скрыты, а радиостанции хорошо спрятаны на значительном расстоянии от штабов, которым они были приданы. Даже когда расположение важных русских штабов и других военных объектов выявлялось немецкими частями, было невозможно обнаружить изменения на этих объектах немецкой воздушной разведкой.

## Аэродромы и самолеты

Когда люфтваффе начало нападение 22 июня 1941 года, обнаружилось, что боевые самолеты советских ВВС на многих передовых аэродромах стояли рядами в порядках, свойственных мирному времени. В некоторых случаях казалось, что не было принято никаких мер рассредоточения или маскировки вооружения. Подполковник Хорст фон Ризен из Пятого воздушного флота описывает типичный пример такой неподготовленности в северной части России зимой 1941/42 года: «Русский аэродром Варламов возле Мурманска был атакован нашими истребителями 2-й истребительной группы 30-й бомбардировочной эскадры по меньшей мере дюжину раз. Каждый раз он снова занимался [русскими], иногда на нем базировались бомбардировщики “Мартини”<sup>25</sup>, хотя имелись запасные аэродромы. Самолеты на поле были замаскированы так плохо, что при каждом налете им причинялся тяжелый ущерб. Аэродром также не был защищен зенитными пулеметами или артиллерией».

Необнаруженные аэродромы, как на узком перешейке в Крыму возле Перекопа, создавали постоянные трудности немецким ВВС до тех пор, пока они не были обнаружены и разрушены. В первые дни войны немецкий летный и наземный персонал был удивлен воздушными атаками, про-

---

<sup>25</sup> Бомбардировщики СБ. *Прим. титульного редактора.*

водимыми со скрытого аэродрома в Лиде (примерно в 50 милях к югу от Вильно). Когда он был обнаружен, было достаточно сбросить на него мелкие осколочные бомбы, чтобы вывести из строя и поле, и самолеты.

Русские войска быстро научились использовать все возможные меры для скрытия своих мест дислокации. На постоянных аэродромах, таких как в Севастополе, способы маскировки были так хорошо отработаны, что немецкие летчики не могли определить, занят он или нет. Непосредственно перед вылетом взлетная полоса укатывалась и смачивалась водой, чтобы сбить поднимавшуюся предательскую пыль. Самолеты, расположенные на аэродроме, были широко рассредоточены и тщательно замаскированы. Иногда строились новые полностью замаскированные аэродромы с оставлением старых, хорошо известных, в качестве «подсадных уток». Создание русскими ложных мест сосредоточения также сбивало немцев с толку. После 1941 года уже невозможно было легко обнаруживать и атаковать русские аэродромы и самолеты. Зимой, чтобы избежать образования снежных облаков при взлете и посадке, снег на аэродромах укатывался.

### **Места сосредоточения**

Немцы часто удивлялись, с какой скоростью русские подразделения могли перегруппировываться и сосредотачиваться для новых наступле-

ний. В большой степени это было связано с тем, что огромное внимание уделялось скрытности в местах перегруппировки и сосредоточения. Немецкие летчики, видевшие небольшие русские подразделения, иногда взвод или два, бредущие по грязи или снегу, часто принимали их за горстку людей, идущих на неизвестную позицию. Весьма наивное объяснение. На самом деле, однако, эти люди обычно шли в места сосредоточения. Когда эти пустяковые действия выливались в большие количества, ситуация становилась серьезной. Тысячи людей собирались таким образом на подготовленных позициях или перемещались в качестве усиления.

Как только войска и вооружение прибывали в места сосредоточения или перегруппировки, советским командованием вводились в силу строжайшие меры скрытности. Леса использовались в полнейшей мере, а перемещения сводились к минимуму. В течение дня личный состав был обязан вести себя так, чтобы его не видели, запрещались все ненужные перемещения. Сети коммуникаций в таких местах тщательно охраняли.

## **Поезда и транспортные средства**

Русские маскировали поезда различными типами окраски, назначением некоторых цветов было смешаться с цветом земли. Зимой 1941/42 года для похожести на снег использовался белый



цвет. Поезда также скрывали за склонами холмов и в узких долинах или в лесистых участках путей.

Постоянная угроза налетов немецкой авиации заставила русских маскировать поезда, перевозившие оружие, под грузовые поезда с невоенной продукцией. В некоторых случаях в вагоны грузились кипы соломы, чтобы скрыть орудия и бронетанковую технику. Каждый танк полностью скрывался соломой для защиты от глаз немецких ВВС. Тем не менее эта уловка часто вскрывалась, и поезда уничтожали зажигательными снарядами.

Как и все русские солдаты, танкисты были мастерами в маскировке и скрытности. С начала войны они старались скрывать очертания своих бронемашин, чтобы не дать немцам обнаружить их. Русские офицеры были хорошо обучены маскировке и скрытности с помощью всевозможных природных и искусственных средств. Никаких единых правил не существовало, и местным командирам, на которых ложилась ответственность за маскировку, скрытность и безопасность, давалась полная самостоятельность в выборе средств. Иногда, в особенности в местах сосредоточения, танки скрывались как кусты, стога сена или, как это было замечено в 1944 году в Восточной Пруссии, снопами. Дома также были удобны для скрытия танков, если они могли достичь их прежде, чем немецкие летчики обнаруживали их. Деревни иногда просто кишели танками, и все они были замаскированы до начала атаки. Вид снаружи оставался таким же, как и до размещения в них

войск. VIII авиационному корпусу не удалось обнаружить ничего подозрительного с помощью аэрофотосъемки таких поселений. Они напали на деревню только после того, как один из военнопленных заявил, что в этом месте идет скрытное сосредоточение танков. Следы от танковых траков стирались деревьями, которые танки тянули за собой. После того как танки достигали укрытия, они тщательно скрывались, а все следы от гусениц на дороге посыпались пылью.

Русские танкисты часто закапывали свои танки, если ожидалась воздушная налет. Верхняя часть танка маскировалась, и только орудие могло высываться. Дерн служил двойной цели — маскировке и защите.

## **Мосты**

Речные переправы имели круговую охрану и скрывались русскими армейскими инженерами. Места высадки, как и подходы, полностью скрывались. Одним из наиболее простых советских сооружений было создание многочисленных подтопленных мостов. Эти конструкции, примерно на фут ниже уровня воды, использовались всеми видами русских подразделений, и при этом они были скрыты от глаз немецких летчиков. Чтобы уменьшить подозрения немцев, которые могли быть вызваны завихрениями воды по сторонам мостов, вверх по течению в воду сбрасывались обломки и другие материалы, чтобы создать помехи в тече-

нии. Генерал-лейтенант Юбе упоминает в своем военном дневнике длинную подводную насыпь, мили в длину, которая была устроена русскими через Сиваш, граничащий с северной частью Крымского полуострова. Это сооружение позволило русскому командованию переправлять на полуостров даже бронетанковую технику.

В другом случае основные подразделения немецких войск, шедшие из Воронежа, в 130 милях к востоку от Курска, вдоль реки Дон, были вынуждены остановиться, чтобы разрушить несколько мостов, по которым русские эвакуировали материалы. Хотя VIII авиационному корпусу и удалось разрушить эти мосты, советская армия сумела переправить огромное количество материалов через реку, используя умело замаскированный подводный мост. Для русских подводный мост не был новым трюком, но немецкие войска этого не ожидали и не уделяли должного внимания этому бесценному устройству.

### **Артиллерийское молчание для избегания наблюдения с воздуха**

В течение дня русская артиллерия вела огонь по команде, но прекращала его при появлении немецких разведывательных или боевых самолетов. Ведущие огонь батареи редко делали залп после того, как немецкие бомбы начинали падать на их место, в надежде, что они не будут обнаружены по вспышкам выстрелов. Зенитная артил-

лерия вела себя таким же образом, за тем исключением, что открывала огонь по всем атакующим самолетам. В местах сбора или сосредоточения все артиллерийские орудия сохраняли молчание, чтобы не выдать свое присутствие на участке немецкой авиации.

Генерал Дейхманн<sup>26</sup> отмечает, что русская зенитная артиллерия в местах сбора и затемненных населенных пунктах не стреляла по разведывательным самолетам. Можно было облететь даже большие поселения, не спровоцировав русскую артиллерию на стрельбу, но если их присутствие обнаруживалось, они открывали огонь из всех стволов.

## **Дымовые завесы**

Русские вооруженные силы иногда использовали дымовые завесы, чтобы прикрыть некоторые стратегически важные действия, как то переправы через реки или начало больших наступлений. Летом 1943 года они использовали дымовые завесы, чтобы облегчить переправу через реку Донец. В это время их техника не была дос-

---

<sup>26</sup> Генерал авиации Пауль Дейхманн, ветеран обеих мировых войн, служивший также в Испании (1936–1939 годы), был награжден Рыцарским крестом и занимал ряд значимых должностей в немецких ВВС, включая должность командира I авиационного корпуса на Востоке. Он был также должностным лицом по исследовательскому проекту ВВС США в Карлсруэ (Германия).

таточно передовой или использовалась неумело, что не позволяло достичь успеха. Однако по ходу войны русское руководство совершенствовало мастерство. Хорошо подготовленные переправы через Одер у Франкфурта и Кюстрина были примером этого прогресса.

Полковник Рудель, летя над ключевой точкой пересечения дорог на реке Прут во время оборонительных боев 1944 года, наблюдал следующее:

«На Скулянском мосту, который был очень важен для снабжения русских, непременно начинали пускать дымовые завесы, когда мы еще были над Яссами, летя на сближение, и когда еще не было никаких признаков, указывающих, где мы собираемся атаковать. Каждый раз, когда я видел их дымовую завесу, я вынужден был смеяться при мысли о русских, сидевших там и уставившихся на приближавшиеся пикирующие бомбардировщики, которые даже к ним и не направлялись. Конечно же, воздух в таких случаях был наполнен радиообменом, и снова и снова мы могли выловить слово: “Штуки! Штуки! Штуки!”».

Согласно генералам Дейхманну и Рудольфу Майстеру, командовавшему IV авиационным корпусом, русские также широко использовали дымовые завесы для сокрытия крупных стратегических целей, железнодорожных депо и подъездных путей во время проведения эвакуаций, а также всех больших районов сосредоточения.

## Темнота и погода

Русским действиям безмерно помогало широкое использование темноты и погодных условий. Оба этих условия служили скрытному передвижению войск, эвакуации и другим действиям стратегической и тактической важности. Советские наземные силы были первыми, кто полностью использовал эти действия в своем планировании, но советские ВВС также стремились выполнять все больше своих задач ночью и при неблагоприятных условиях по ходу развития войны. Иногда советские силы извлекали выгоду как из темноты, так и из плохой погоды одновременно при массированных наземных атаках. Немцам вскоре пришлось понять, что русские проводят снабженческие и боевые операции в самое неожиданное время и при самой неподходящей погоде.

### Темнота

Самым первым важным использованием ночи в качестве прикрытия большой русской операции была успешная эвакуация оборонной промышленности из радиуса действий немецких ВВС летом 1941 года. В это время немцы наслаждались практически полным господством в воздухе над большей частью Европейской России.

Генерал-лейтенант Андреас Нильсен, начальник штаба Пятого воздушного флота Германии в Норвегии и Финляндии, сообщает, что

очень тяжелые потери кораблей союзников в арктических водах вскоре заставили все морские конвои, направлявшиеся в Россию, перемещаться ночью и преимущественно в плохую погоду. Большинство товаров, отправленных Советскому Союзу по этому пути, шло в зимние месяцы, когда мореплавание было самым опасным. Прибрежное сообщение также подвергалось сильным атакам немецкой авиации, и дневные переходы были почти невозможны. Каботажные суда союзников редко отваживались выйти в море в дневное время и в основном находились в убежищах в изрезанной линии побережья Кольского полуострова. Погрузка и разгрузка судов производилась также ночью, чтобы корабли могли приходить и уходить в темноте. Русский военный и гражданский персонал имелся в достаточном количестве, чтобы справиться с непредвиденными поставками или проблемами погрузки, включая также ремонт повреждений, нанесенных немецкими воздушными атаками.

Суда, нагруженные предметами снабжения с баз на Кавказе, были посланы в 1943 году для поддержки порта Туапсе. Они были отправлены так, чтобы оказаться в пределах досягаемости немецкой авиации после заката. По пути они получали некоторую поддержку от зенитных батарей, расположенных на побережье Черного моря. После разгрузки на лихтеры или другие суда в море они ложились на обратный курс перед закатом также вне досягаемости немецкой авиации.

Так как в 1941 году советские колонны снабжения были легкими целями для немецких военных пилотов, русское командование скоро научилось избегать ненужных потерь, используя для снабжения колонны с увеличенными дистанциями в ночное время. Дороги и объезды, таким образом, казались немецким воздушным наблюдателям, которые летали днем, пустыми. Для ночных перевозок были немедленно введены в действие меры светомаскировки, хотя водители автомобилей не следовали этим распоряжениям так хорошо, как паровозные бригады. На Севере масса грузов снабжения для осажденного Ленинграда перевозилась длинными автомобильными колоннами по замороженным просторам озера Ладога. Движение колонн также шло по расписанию во время темноты и в неблагоприятную погоду, когда, скорее всего, немецкие самолеты находились на земле. После 1943 года, когда мощь немецких ВВС начала значительно уменьшаться, русские стали осуществлять перевозки и днем, даже когда над ними летали разведывательные самолеты.

Во многих случаях поезда также двигались ночью, особенно после первых успехов люфтваффе, которые вызвали большие нарушения в железнодорожном движении в нескольких местах. Машинисты паровозов, однако, иногда были подобны водителям грузовиков в своем пренебрежении к дисциплине светомаскировки, даже когда действовали относительно близко к фронту.



Иногда русское командование пренебрегало безопасностью при высадке из вагонов людей и разгрузке материалов всего лишь в 50 милях за линией фронта.

Когда пикирующие бомбардировщики Ju-87 «Штука», которые регулярно использовались люфтваффе как ночные истребители, начинали атаку русских позиций, русские артиллерийские подразделения обычно прекращали огонь, чтобы избежать обнаружения по дульным вспышкам, особенно если линия полета немецких самолетов проходила, как казалось, над их расположением. Некоторые артиллерийские подразделения, однако, продолжали огонь, полагаясь на обычную неэффективность немецких ночных налетов. Передвижения проводилось неизменно по ночам, чтобы блиндажи были сооружены, а орудия надежно укрыты к первым лучам солнца.

Перемещение войск проводилось в темное время суток, чтобы ввести в заблуждение немецкую стратегическую разведывательную авиацию и защитить русских солдат. Большие перемещения часто симулировались в дневное время в ложном направлении. Как только спускалась ночь, начиналось истинное перемещение в нужном направлении. Однако русские войска часто обнаруживались немецкими летчиками: горящие кончики папирос выдавали колонны врагу, действовавшему на высоте в 2 500 футов над ними. Кажется, русские солдаты не могли ради дисциплины светомаскировки подавить свое страстное желание

покурить. Немецкие летчики, действовавшие на Кавказе в 1941 и 1942 годах, обратили внимание на отсутствие активности в тыловых районах русских в дневное время — в отличие от тыловых районов немцев, в которых перемещение войск было оживленным. Русские перемещались ночью и прятались с наступлением дня, чем часто обманывали люфтваффе:

«...Здесь, где мы могли бы действовать против русских в районе Орадеа — Чеглед — Дебрекан, они перемещали массы своих войск очень быстро и почти всегда ночью. Днем они оставались на местах и хорошо маскировались в лесистых местах или кукурузных полях около дорог либо скрывались от наблюдения в населенных пунктах. По этим причинам бомбардировки или обстрелы были для нас задачей второстепенной важности. Первым делом для нас было найти русских».

После директивы заместителя народного комиссара обороны генерал-майора Федоренко в июне 1941 года перемещения в целях перегруппировки и сосредоточения проводились почти исключительно ночью. Такие действия полагалось проводить очень малыми подразделениями, состоявшими из не более пяти танков одновременно. Если было возможно, использовались железные дороги, но если таким дорогам угрожала атаками немецкая авиация, перемещения проводились прямо по местности.

Уже летом 1941 года русские пытались уменьшить эффективность дневных атак противника,

совершая ночные налеты на немецкие аэродромы. Места, где располагались передовые средства наведения и целеуказания, тщательно избегались, поскольку было хорошо известно, что они направляли немецкие ночные истребители. Оборонительные действия немцев подрывались советской практикой захода с заглушенными двигателями. После сброса бомб русские летчики включали двигатели и уходили на максимальной скорости. Без сомнений, эти рейды оказывали тревожащее воздействие на немцев.

Снабжение русских партизанских отрядов в основном осуществлялось советскими пилотами, летавшими на низкоскоростных маневренных самолетах, особенно У-2. Полеты проводились ночью на малых высотах, со сбросом груза с воздуха. Быстро приземлялся личный состав, иногда даже без парашютов, если снег был достаточно глубок. Ряд мест был излюбленным для действий партизан, среди них обширные леса рядом с Ленинградом и огромный массив в районе группы армий «Центр», который может быть грубо ограничен линиями, проведенными от Орла до Витебска и Брест-Литовска. Немцы редко знали о присутствии партизан или их планах. Низколетающих русских пилотов было трудно отследить, поскольку они буквально прилипали к местным особенностям рельефа. Для обозначения зон сброса использовалось несколько световых сигналов, и немцы в редких случаях обнаруживали их или перехватывали предметы, предназначенные для

русских сил. Частично воздушные мосты использовались ночью для того, чтобы ускользнуть от немецких истребителей и снабдить такие города, как Ленинград и Сталинград. Для этих целей использовали Дуглас А-20, У-2 и Р-5, а также ТБ-3.

## Погода

Неблагоприятные погодные условия использовались русскими войсками к своей выгоде. В 1941 году немецкие пилоты-разведчики обнаружили русские самолеты, стоявшие в порядках мирного времени. Этот тактический промах был, однако, спешно исправлен. В течение двух последующих недель с плохой погодой остатки самолетов советских ВВС были замаскированы или убраны с виду, и все самолеты были рассредоточены. Вскоре русские стали проводить транспортировку и снабжение только в плохую погоду, когда самолеты люфтваффе не летали. Генерал-полковник Хайнц Гудериан описывает один случай, который имел место 10 сентября 1941 года на центральном участке фронта, типичный для русской изобретательности в использовании местных погодных условий, чтобы возместить недостаток авиации. Немецкие аэродромы, как русские знали, были расположены в местах, где была особенно плохая погода, а в местах расположения русских аэродромов, пусть и недалеко, была зона ясной погоды. Русские пользовались невозможностью противника про-

тивостоять их нападению на мост через реку Сейм и его окрестности.

Интересный пример ввода в заблуждение русскими при плохой погоде приводится в докладе генерал-майора Ганса Детлефа Херхуда фон Родена, касавшемся разведывательной операции, проведенной при подготовке Сталинградской битвы:

«Подразделение Ju-88 выполняло стратегическую разведывательную задачу над железной дорогой к северу от излучины реки Дон, возвращаясь на юг от Тамбова. Низкая облачность была практически непробиваема. Летя на низкой высоте, самолет пробился через облачный покров. На высоте примерно 165 футов облака были ключьями, и землю было видно. Подобно длинным пальцам призрака, снарядные очереди неожиданно потянулись к «юнкерсу». На широкой дороге по направлению к югу наблюдатель увидел широко раскинувшиеся темные подразделения и между ними массивные очертания: танки! Такая же картина представилась везде. Погода была такой плохой, насколько это только возможно, но где видимость была менее затруднена, наблюдатели-разведчики видели неделями одну и ту же картину. Это относилось также к тактическим разведывательным подразделениям Fw-189. Можно было только догадываться, что происходило. В умах опытных членов экипажей, личного состава штаба и у командиров эскадрилий сомнений, однако, не было. Секретно и искусно под покро-

вом плохой погоды русские сосредотачивали здесь силы, к северу от излучины Дона».

Когда 19 ноября 1942 года советская армия начала массированное наступление на Нижне-Чирскую, затянутое низкими облаками небо и снежная метель фактически маскировали неровную степь. Благодаря очень плохой видимости русские преуспели в начале наступления, в то время как немецкие ВВС вынуждены были сидеть на земле.

Когда наступили хорошие летные условия, русские тылы оказались покинутыми и русской авиации почти не наблюдалось. Советские летчики предпочитали иметь дело с плохой погодой, чем с немецкими истребителями в течение большей части войны.

## **Глава 5**

# **ВВОД В ЗАБЛУЖДЕНИЕ**

Русские широко и эффективно использовали ввод противника в заблуждение для достижения внезапности. Обычно активный ввод в заблуждение принимал форму подсовывания ложной информации противнику тем или иным способом. Пассивный ввод в заблуждение касался мер безопасности, которые принимали или готовы были принять русские подразделения. Советское исследование под названием «Ввод в заблуждение» описывает данный аспект военной деятельности:

«Ввод в заблуждение достигается скрытием имеющихся целей от наблюдения противником и созданием ложных объектов, которые направят противника в желаемом направлении. В этом деле необходимо действовать в соответствии с древним принципом «*similantur quae non sunt, quae sunt vero dissimulantur*» (чего нет, нужно имитировать, что в действительности есть, нужно скрыть)».

Армейские штабы отвечали в основном за планирование и проведение этих мер, а специальные строительные подразделения выполняли технически сложные задачи.

### **Опыт русско-финской войны 1939–1940 годов**

Изначальное использование русскими ввода в заблуждение дезинформировало немецкое вер-

ховное командование относительно советской воздушной мощи. Записи в военном дневнике Второго воздушного флота показывают, что после начала войны в июне 1941 года у русских не осталось готовых резервов самолетов. Через месяц оказалось, что эта точка зрения неверна. Несмотря на то, что огромное количество самолетов было сбито в воздухе и уничтожено на земле немецкими ВВС, конечное уменьшение количества советских боеспособных самолетов оказалось менее значительным, чем ожидалось.

Генерал-лейтенант Йозеф «Беппо» Шмид, хорошо известный офицер люфтваффе и бывший начальник Восточного разведывательного отдела немецких ВВС, предположил, что Советский Союз уже в 1939 году намеренно предпринял попытку ввести Германию в заблуждение относительно своего военного потенциала. Этот взгляд нашел отражение в официальном отчете Восточного разведывательного отдела немецких ВВС, который, вероятно, отражает мысли своего начальника:

«В ходе русско-финской войны были получены многочисленные донесения, касавшиеся тактики, технических стандартов и мощи русских ВВС. То, что стало известно об этой зимней войне, во многом привело к недооценке русских вооруженных сил, включая авиацию. Ничего нет невозможного в предположении, что русские имели полное намерение создать у мира ложное впечатление».



Некоторые немецкие офицеры люфтваффе, включая генерал-лейтенанта Юбе, выразили сомнения насчет этой идеи на том основании, что риск полагаться на ввод в заблуждение такого рода для русских был бы слишком велик в то время, когда Советский Союз пытался достичь определенных стратегических целей на Севере. Юбе заявляет, что даже хорошо известное русское безразличие к людским потерям в боях не могло бы достаточно объяснить или оправдать такой обман.

### **Ложные построики и позиции**

Русские умело импровизировали, чтобы ввести в заблуждение противника, в особенности немецкие ВВС. Русские войска фабриковали всевозможные искусственные построики, чтобы у воздушных разведчиков создалось полностью ложное впечатление о характере и размере советских позиций. Многие из этих сооружений были мобильными, что позволяло использовать их многократно и в различных ситуациях.

### **Вооружение и оснащение**

Макеты обычных и зенитных орудий создавались из дерева или другого имевшегося под рукой материала и размещались на позициях для привлечения атак немецких ВВС или для создания у немцев впечатления, что определенные районы имеют сильную оборону. Макеты артиллерии также широко исполь-

зовались, чтобы отвлечь внимание от реальных боевых батарей, которые уже действовали или готовились к действию. Если места расположения макетов правильно идентифицировались немецкими воздушными разведчиками, то русские подменяли их настоящими артиллерийскими орудиями, разрешая расчетам, при соблюдении требований маскировки, периодически вести огонь без обнаружения немцами.

Макеты танков делались в огромных количествах, чтобы привлечь атаки немецкой авиации. Использовались каркасы нескольких видов, которые затем покрывались тканью, или делались танки из досок или других имевшихся материалов и окрашивались под вид бронетанковой техники, например, Т-34. Танки также сооружались из земли, снега и бревен. Танковые экипажи обычно не были достаточно обучены маскировке и скрытности, но их офицеры были вымуштрованы в этом отношении и руководили всеми работами с энергией и умением. Иногда танки закрывались тканью, чтобы напоминать грузовики. По меньшей мере в одном случае немецкая противотанковая эскадрилья атаковала большое количество русских тракторов, замаскированных под танки и находившихся на сортировочной станции у Смоленска.

## **Постройки**

На открытой местности, где для укрытия не было ни лесов, ни деревень, русские часто сооружали макеты сеновалов, сараев и даже домов. Эти кон-

струкции были мобильны и могли использоваться в других местах или могли телескопически удлиняться, чтобы служить укрытием самолету и другим большим объектам. Макеты зданий также располагались вблизи реальных деревенских построек, чтобы скрыть оборудование, которое использовалось войсками, прятаясь в самой деревне.

Также делались штабные постройки и склады, чтобы ввести в заблуждение немецких летчиков и вызвать бесполезные удары авиации противника по этим местам.

### **Окопы и позиции**

В ряде мест русские создавали ложные окопы и позиции. Летом 1943 года, в ходе советской подготовки к сильному контрнаступлению около Курска, они ввели в заблуждение немцев относительно своего местонахождения, соорудив 1 500 ложных окопов, позиций батарей и наблюдательных постов. Командование русских также соорудило три места сосредоточения войск, все ложные.

Как и в случае с артиллерийскими батареями, русские часто переводили боевые подразделения в окопы и на позиции, которые долгое время признавались ложными. Искусственные сооружения были так хорошо симитированы, что немецкие пилоты разведывательных и боевых самолетов едва могли отличить их от настоящих. Иногда немцы не раскрывали обмана до тех пор, пока конкретное место не было захвачено.

## Пути сообщения и мосты

Дороги имитировали, чтобы обмануть немцев относительно русских намерений и отвлечь их внимание от действительных путей сообщения. Стратегические железные дороги иногда тщательно маскировались в важнейших местах, а рядом с ними прокладывались ложные, чтобы привлечь внимание немцев при воздушном нападении.

В некоторых случаях русские войска строили ложные мосты и имитировали подходы, чтобы побудить противника к нападению и ввести его в заблуждение относительно места настоящей переправы. Через замороженные водоемы прокладывались дороги, покрытые досками, чтобы имитировать мосты. Если немецкие летчики атаковали эти «мосты», то колонны снабжения просто объезжали места разрывов бомб. Этот же трюк проделывался на близком расстоянии в стороне. Опытные немецкие пилоты, сознавая частоту таких обманов, возражали против бомбардировки любой точки или моста, если они не были точно идентифицированы как часть действительных русских перевозок. Видев подобные уловки на Доне, Донце и на многих других реках, они хорошо знали о бесполезности атак на такие ложные мосты и одновременно об опасных последствиях того, что настоящий мост не был разрушен.

## **Аэродромы и самолеты**

Для использования в качестве макетов массово изготавливались ложные самолеты или аэродромные строения. Иногда они изготавливались полностью из материалов, найденных вблизи аэродромов. Затем обслуживающему персоналу давалась команда переместить эти тщательно разрисованные макеты самолетов и транспортных средств на аэродром, чтобы поддерживать заблуждение немецкой воздушной разведки.

Если немецкие наблюдатели узнавали об уловке, русские быстро меняли макеты на настоящие боевые самолеты. Когда спускалась ночь, вид был прежним, но фальшивый аэродром становился настоящим.

## **Имитация и сокрытие ущерба**

Русской транспортной железнодорожной службе было приказано имитировать ущерб от бомбовых ударов или пулеметного огня, когда их атаковали немецкие самолеты. Это было эффективно делать в начале атаки, чтобы склонить немецких летчиков к отказу от дальнейших действий, предположив, что цель достигнута. Полковник Хорнинг, офицер по планированию операций Шестого воздушного флота Германии, упоминает, что русские железнодорожники пытались избежать дальнейших повреждений, выпуская пар из котлов паровозов, таким образом

имитируя повреждение, нанесенное снарядом или бомбой. Эти железнодорожники часто проявляли чрезмерное старание, выпуская пар еще до того, как самолеты наносили удар по поезду. Идея с выпуском пара, которая впервые была отмечена зимой 1941/42 года, оказалось неэффективной. Немецкие железнодорожные инженеры посоветовали пилотам люфтваффе не обстреливать паровозные котлы, но сконцентрировать усилия на разрушении литых стальных цилиндров советских локомотивов, которые практически были незаменимыми. Тем не менее русские продолжали реагировать в старой манере, выпуская пар при первом признаке появления немецких ВВС.

Иногда, чтобы ввести немецкую авиационную разведку в заблуждение относительно результатов предыдущих авиационных налетов, ущерб тщательно скрывался. Об одном из таких случаев сообщил полковник фон Ризен:

«При налете Второй группы 30-й бомбардировочной эскадры на электростанцию приблизительно в 16 милях к северо-западу от Кандалакши было сброшено более 2 000 тонн фугасных бомб... на цель, площадь которой составляла 200 квадратных ярдов. В соответствии с достоверными наблюдениями экипажей, от 80 до 90 процентов бомб легли на территорию цели. В связи с погодными условиями прошло пять дней, прежде чем самолеты дальней разведки смогли сфотографировать результаты. Удивительно, но аэро-

фотографии показали воронки от бомб только по самым краям площади цели, и никаких признаков разрушений внутри самой цели. Подробное изучение фотографий показало, что русские тщательно скрыли повреждения за прошедшие пять дней».

Русских танкистов в бою заставляли подчиняться обычной маскировочной дисциплине. Они действовали в рассредоточенных порядках, маневрируя как только могли. Если им это не удавалось, они имитировали повреждения небольшим пожаром, дымовыми шашками или специальными зажигательными устройствами. Опытные немецкие летчики вскоре научились отличать имитацию повреждения от реального повреждения по виду взрыва и цвету пламени пожара.

Донесения со всех участков Восточного фронта сообщают о советской практике зажигания костров и дымовых шашек около позиций артиллерии, расположения штабов и пунктов снабжения немедленно после нанесения немцами воздушных атак. Русские войска также оставались на постое на открытом воздухе, если позволяла погода, чтобы избежать потерь.

Летчики-истребители русских ВВС вскоре начали использовать ряд устройств, чтобы вводить немецких пилотов в заблуждение. При преследовании противником советские летчики использовали специальные зажигательные средства и выпускали дымовые шашки, чтобы

имитировать повреждения. Одновременно с этим они бросали самолет в неуклюжую, казавшуюся неуправляемой спираль, чтобы дополнить картину поражения. Если это было возможно, они пытались скрыться на уровне верхушек деревьев.

### **Захваченное оружие**

Часто среди немецких войск ходили слухи, что русские используют захваченные немецкие самолеты. Применение немецких самолетов, возможно, имело место при необычных обстоятельствах или для поддержки действий партизан. Капитан Фолькер Решке, командир немецкой эскадрильи тактической разведки, а позднее группы, сообщал о случае, когда один из самолетов его собственной эскадрильи на виду у штаба немецкой дивизии был обстрелян наземными частями вермахта. Эти войска тогда находились под обстрелом тяжелой русской артиллерии и заявляли, что это было из-за «вражеского» наблюдателя «хеншеля», летавшего над ними. Этот вымысел не был развеян, пока Решке не удалось убедить командира дивизии, что «вражеский» самолет был действительно его.

Возможно, самой умной идеей, использовавшейся для ввода в заблуждение немецких сухопутных войск и ВВС, было ношение немецкой униформы русскими войсками. Целым подразделениям выдавали немецкую униформу, иногда снятую



с захваченных немецких солдат перед их ликвидацией. Этот тип ухищрения был самым успешным, особенно ввиду того факта, что солдаты советского происхождения, воевавшие в армии Власова, несмотря на плохие предчувствия Гитлера, носили немецкую форму.

Летом 1943 года был отмечен случай, когда использование немецкой формы и разговорного языка стали инструментом проникновения в важное немецкое военное учреждение:

«...Говорящий по-немецки и одетый в немецкую униформу русский сумел успешно подогнать немецкий грузовик прямо к штабу военной комендатуры в Ровно и получил аудиенцию у коменданта-генерала. Он вставил кляп в рот коменданту, завернул его в большой ковер, вынес его к грузовику, который он оставил снаружи на холостых оборотах, и доставил к партизанам. Простые слова, которые немецкий офицер просто не стал бы использовать при обращении к рядовому, — “Спасибо, товарищ”, не вызвали у часового похищенного офицера подозрений, и тот помог загрузить тяжелый ковер в грузовик»<sup>27</sup>.

Если только удавалось раздобыть немецкую бронетанковую технику или артиллерию, она успешно использовалась советскими войсками против позиций врага. Не было ничего необычного

---

<sup>27</sup> Одна из успешных диверсионных акций советского разведчика-диверсанта Н. И. Кузнецова. *Прим. титульного редактора.*

в том, что немцы видели один из своих подбитых танков, который они не смогли утащить немедленно за свою линию, идущим в рядах противника против них через день или два. Иногда этот танк уже имел советские опознавательные знаки, но очень часто на нем все еще был немецкий крест.

### **Использование немецких опознавательных сигналов**

Одной из наиболее хитроумных и полезных реакций на немецкую воздушную мощь было широкое использование немецких опознавательных сигналов и имитации поведения войск для введения в заблуждение немецких летчиков. Во многих случаях русскими подразделениями использовались флаги со свастикой, иногда матерчатые щиты из красного и белого материала, цветные дымовые сигналы или другое пиротехническое оборудование.

Пехотные подразделения имели особую склонность использовать эти опознавательные сигналы, отдавая предпочтение дымам, а не флагам. Они также быстро научились махать руками немецким самолетам, как это делали немецкие солдаты. Некоторые русские подразделения пускали белые и красные ракеты. Таким образом, многие немецкие летчики приходили к убеждению, что они летят над своими войсками.

## Отвлекающие маневры и перемещения войск

Подготовка к наступлениям проводилась с большим умением. Русские войска, назначенные к действиям, сначала собирались позади районов, не предназначенных для боевых действий, и только в последний момент перед атакой занимали нужные позиции. Иногда в наступление переходили из ложных районов сосредоточения, чтобы ввести противника в заблуждение. Все перемещения тщательно координировались местным армейским штабом. Занятие конечных позиций происходило ночью. Ложные сосредоточения войск и вооружений делали задачу немецких разведывательных подразделений вдвойне трудной, и неспособность распознать наплыв боевых подразделений на ложные позиции приводила к серьезным результатам.

Зимой 1942 года, когда русские войска сосредотачивались на участке между Доном и Волгой, подготавливаясь к наступлению под Сталинградом, вся операция проводилась ночью с перемещениями по несколько человек путем инфильтрации до тех пор, пока не накапливалась масса людей. Полковник Яхне, в то время служивший в VIII авиационном корпусе, относил последующие советские успехи на это искусное сосредоточение. В действительности немцы ожидали удар, но со стороны Котлубани, от Волго-Донского канала на юго-западе от

Сталинграда. Но удар произошел из Клетской, расположенной на расстоянии примерно 75 миль к северо-западу от Сталинграда на реке Дон. Эта операция была ключевой в окружении немецкой Шестой армии.

Последней каплей, переполнившей чашу смятения, стала русская практика начинать наступление на очень широком фронте, держа противника в неведении относительно места главного удара до решающего момента.

В морских портах и речных гаванях русские часто меняли расположение своих судов, чтобы невозможно было увязать важные корабли с местами их приписки. При выходе в море советские и союзнические корабли часто уходили сначала в ложном направлении, чтобы ввести в заблуждение немецких наблюдателей. Когда наступала ночь, корабли вставали на истинный курс и уходили за пределы досягаемости немецких самолетов или отправлялись в пункты назначения.

### **Отвлекающие полеты**

Начальные победы немецкой авиации в России тяжело повлияли на моральное состояние советских ВВС. В самом деле, русские опасались немецких истребителей на протяжении всей войны, даже после того как Советский Союз добился численного превосходства в самолетах и летном составе. В соответствии со своими тактическими

принципами, русские истребители часто вступали в сдерживающие бои против немецких истребителей в определенном секторе, чтобы советские ближние и средние бомбардировщики выполнили свои задачи в другом месте.

Русские летчики, ожидая сильного противодействия от немцев в воздухе, пытались достичь целей своих атак с выходом на совершенно невероятные направления. Если им удавалось достичь внезапности, они находились в лучшем положении для выполнения своего задания. Советские бомбардировщики поэтому начинали свои действия, летя большой дугой, чтобы ввести в заблуждение немецких наблюдателей и, что еще важнее, перехватчиков люфтваффе. На цели выходили из немецкого тыла. Даже в апреле 1945 года советские пилоты, атаковавшие подразделения немецкой армии около Фишхаузена, Пиллау и Нойтифа<sup>28</sup>, следовали тому же принципу, все еще опасаясь перехватчиков немецких ВВС, которые там действовали.

Та же самая обманная тактика использовалась русскими в прибрежных районах Советского Союза, где они выходили на цели после долгого бреющего полета над морем. Эти методы обычно позволяли русским летным экипажам достигать района своих целей без инцидентов, хотя они зачастую и не могли вернуться на свои базы.

---

<sup>28</sup> Немецкие города Восточной Пруссии, входящие в настоящее время в состав Калининградской области Российской Федерации. *Прим. титульного редактора.*

Разведывательный персонал немецких ВВС обнаружил, что русские скрывали свои операции по материально-техническому снабжению путем проведения отвлекающих бомбардировок самолетами, осуществлявшими снабжение партизан (У-2 или Р-5, имевшими скорость около 100 миль в час). Их якобы основное предназначение отвлекало внимание немцев от настоящих русских целей, которые состояли в доставке оружия, боеприпасов и других важных материалов для многих партизанских отрядов. Предметы снабжения сбрасывались с воздуха ждавшим их партизанам при следовании к месту бомбардировки или возвращении обратно.

Немцы использовали воздушные мосты, чтобы ввести в заблуждение русских. Немецкие силы на аэродроме Кантемировки использовали темное время суток в течение нескольких недель, чтобы летать на усиление и для доставки предметов снабжения. Когда их позиции стали непригодными для обороны, авиационный командир на аэродроме решил проводить воздушный мост наоборот. Русские наблюдатели в этот раз неправильно восприняли полеты на аэродром после 17 января 1943 года, полагая это дополнительной доставкой солдат, питания и вооружения для окруженных подразделений. Таким образом, немцы почти определенно избежали пленения и преуспели в вывозе более 1 900 человек и некоторого вооружения.

## Доведение ложной информации до противника

Шедевром русского ввода в заблуждение был план, по которому в руки немецкой разведывательной службы попали фальсифицированные карты районов к северу от Москвы еще задолго до начала войны. По словам офицера стратегической разведки полковника люфтваффе Яхне: «Карты, воспроизведенные немцами для района к востоку от железной дороги Москва — Калинин совершенно неправильны и являются предметом воображения. Во всяком случае, по ним невозможно найти цели. Правильно отражены только очевидные особенности местности, такие как река Волга и железная дорога на Москву. На начальных этапах эти фальсификации позволили русским защититься от точного выхода немецких самолетов на цели».

По мнению Эмиля Геллера, начальника Центра топографии и картографии группы армий «Центр», пробелы в захваченных картах противника не всегда имели целью ввести немцев в заблуждение, что подтвердил последующий немецкий опыт. Немецкое верховное командование предполагало, что любая карта обязательно является устаревшей уже на время ее выпуска, поскольку для разработки, производства, печати и распространения карт требуется время. Многие немецкие командиры полагали, что в России превалировали те же условия, что и в Германии по отно-

шению к печати карт. В Германии до 1939 года на картах не разрешалось показывать военные сооружения, если только эти карты не были предназначены для специального штабного использования. Единственно ценными картами с немецкой точки зрения были секретные издания, которые выдавались русским командирам только по серийным номерам и под роспись ответственных офицеров. Знание такой строгой безопасности вело к росту доверия немцев к русским картам для военного времени, некоторые из которых были умышленно фальсифицированы на случай попадания к врагу.

Фальшивая информация, поступавшая от советского противника, оказывала мощное воздействие на персонал немецких ВВС, особенно в критические периоды. О том, что якобы большое количество русских парашютистов готовится к захвату базы, рассказал во время допроса русский пленный на аэродроме у Обливской<sup>29</sup>. Слух вскоре распространился по всей базе. Хотя такое вторжение и не случилось, все подразделения на аэродроме были вынуждены находиться в готовности несколько ночей, и все это время личный состав спал не снимая одежды, готовый ко всему.

Иногда фальшивая информация распространялась советскими агентами, посланными на немецкую территорию, как в случаях, когда русские подразделения находились под угрозой пленения.

---

<sup>29</sup> Располагался в 90 милях к западу от Сталинграда.



Офицеры умышленно сообщали подчиненным ложные сведения, предполагая, что те повторят их немцам. Советские командиры верили, что такая информация будет выглядеть более правдоподобной для врага, если русские солдаты будут верить, что это правда.

Также делались попытки увести в сторону немецких летчиков ложными радиопередачами на немецком языке. Эти действия ввода в заблуждение, хотя и были на великолепном немецком языке, всегда обнаруживались личным составом люфтваффе. Следующее донесение является примером одной из таких русских передач.

«Часто русские дико кричали в эфире с намерением помешать нашей связи; часто они предпринимали попытки указать для нас новые цели для атак, когда мы были в воздухе. Новые цели находились, естественно, в пределах немецких рубежей. Хотя приказы и передавались на хорошем немецком языке, мы быстро раскрыли трюк. Часто по радио приходили сообщения: “Не атакуйте назначенную цель. Это наши собственные войска”. В действительности эти войска были русскими».

Благодаря лучшей радиодисциплине и использованию большого числа персонала, говорившего по-русски и на языках прибалтийских народов, немецким ВВС удавалось вводить в заблуждение советские войска более успешным использованием посланий на родном языке противника, чем Советам в отношении немцев.

## Паромные переправы с вводом в заблуждение

Русские паромные переправы всегда представляли проблему для немецких ВВС: если только они не были застопорены, было почти невозможно остановить непрерывный поток людей и материалов, который двигался через русские водоемы, что давало Советам возможность накапливать огромное преимущество. Люфтваффе делало все что могло, пытаясь обнаружить и затормозить такие операции, но хитроумные русские импровизации делали это крайне трудной задачей. Полковник Яхне обнаружил, что русские войска научились скрывать большие паромные операции через Волгу во время Сталинградского сражения. Хотя немецкие офицеры и подозревали, что русские использовали трактора, чтобы вытянуть все паромные средства на берег, когда они не использовались, окончательных свидетельств тому так и не нашлось. Русские войска посредством этого остановили проведение успешных операций по воздушному заграждению и предотвратили дальнейшее вмешательство немецкой авиации в этих точках.

Особый способ транспортировки по воде наблюдался в битве за Кубанский плацдарм со стороны восточного подхода к Керченскому проливу в 1944 году. Это описание было сделано полковником Руделем, известным немецким пилотом пикирующего бомбардировщика:

«Русские применяли новый способ маскировки и защиты своих перемещений против немецкой разведки и снижения эффективности немецких воздушных атак. Воздушная разведка идентифицировала концентрацию большого количества лодок в портах Ейска и Приморско-Ахтарска. Пикирующие бомбардировщики подвергли их атаке, но цели были настолько мелкие и судов было так много, что атаки имели малый эффект. Русские продолжали массами перемещаться день и ночь через неисчислимые озера, каналы и лагуны и продвинулись до Темрюка в тыл Кубанского фронта на расстояние примерно 30 миль. На отдых они останавливались в высоких камышах или на островах. Здесь они маскировались очень изобретательно, и их было чрезвычайно трудно обнаружить. Они были открыты нашим атакам, только когда пересекали открытые водоемы».

В дневные часы русские прибегали к использованию понтонных паромов с примитивными причалами. Во время Демьянского сражения с 21 марта по 9 июня 1942 года эти понтоны использовались для переправы через реку Ловать. В ночные часы понтоны вытаскивались из укрытия и доставлялись на место.

Генерал-лейтенант Юбе, начальник штаба VIII авиационного корпуса, долго пытался разгадать доставленные ему летчиками воздушной разведки фотографии реки Волги на участке между Астраханью и Кизляром, где русские строили стратегически важную железную дорогу. На фо-

тографиях не были видны обычные железнодорожные паромы или эстакады, а Волга в этом месте имеет ширину более полумили. В действительности железнодорожная паромная переправа действовала в полном объеме.

Чтобы скрыть эти более или менее продолжительные операции, русские проложили колею поперек палуб обычных речных судов, закатывая или скатывая подвижной состав с боков судов, а не с конца. Поскольку они проводили такие действия только в плохую погоду или в темноте, им удалось некоторое время сохранять их в тайне.

### **Другие формы ввода в заблуждение**

При стрельбе из легкого и среднего зенитного оружия, которое было так опасно для самолетов люфтваффе на низких высотах, обычно не использовались трассирующие снаряды. В результате немецкие самолеты начинали дымить еще до того, как летчик понимал, что его обстреляли. Было сравнительно просто для атакующих немецких самолетов увидеть русских, когда они выскакивали из вагонов при остановке поезда, но было намного труднее обнаружить огонь зенитного оружия, так как трассирующие снаряды не использовались. Поезда, обнаруженные на открытых перегонах, выпускали пар, чтобы привлечь внимание. Немецкие летчики, соблазненные кажущейся такой легкой целью, иногда поздно понимали, что железнодорожные вагоны оцетине-

ны зенитными орудиями, готовыми поймать неосторожных пилотов, попавших в ловушку.

Русские операции по материально-техническому снабжению и перевозке войск по железной дороге с невероятной советской эксплуатацией пропускной способности железнодорожного оборудования и безразличием к опасности, похоже, недооценивались немцами. В один поезд заталкивалось до 1 000 человек с полным вооружением. Иногда этих солдат помещали в вагоны с двумя ярусами. Русские поезда, быстро проходящие ночью по одной и той же колее через опасно короткие интервалы, могли перевозить огромное количество людей в критически важные места за удивительно короткое время.

Представляет интерес такая форма ввода в заблуждение, как множество речных мониторов, которые курсировали в бесчисленных протоках Припятских болот. Они постоянно стреляли из укрытий по немецким пехотинцам, делая любые проходы чрезвычайно опасными. Их было трудно уничтожить, поскольку они имели возможность передвигаться под нависшими берегами, где, замаскированные кустами, выглядели как маленькие болотные островки. Вооруженные суда этого типа мешали немецким действиям, а люфтваффе напрасно тратило усилия, выискивая их.

Действия по вводу в заблуждение не всегда были направлены против врага. Помня о решительных приказах выместить ВВС противника с неба, но не забывая при этом о способностях не-

мецких летчиков, русские пилоты иногда ввязывались в притворные атаки, чтобы ввести в заблуждение свои собственные наземные посты наблюдения. Полковник фон Райзен описывает случай такого рода, который имел место на центральном театре военных действий в России в 1944 году. Тридцать русских истребителей заметили группу из 18 или 20 бомбардировщиков He-177, летевших на высоте от 5 000 до 6 000 футов под ними. Вместо того чтобы атаковать эту группу, истребители описали кривую высоко над ними, стреляя в воздух над бомбардировщиками вне предела досягаемости. Ни один из них не приблизился и не пикировал на бомбардировщики, хотя они могли это легко сделать. «Разрывы русских снарядов снизу выглядели так, будто очереди были среди немецких самолетов, и произвели впечатление на наземных наблюдателей... Они сохранили это впечатление и, возможно, много сделали для утверждения у русских репутации He-177 как неуязвимого к обстрелу».

## **Глава 6**

# **НЕКОТОРЫЕ ИЗ МЕР ПРОТИВОВОЗДУШНОЙ ОБОРОНЫ**

Маскировка и ввод в заблуждение были мерами, которые советские вооруженные силы применяли с намерением заставить немецких летчиков принять ошибочное решение в боевой обстановке или при разведке, совершив, таким образом, ошибки в военных действиях. Несмотря на эффективность мер по вводу противника в заблуждение, русские часто оказывались вынуждены применять более реальные действия как активного, так и пассивного характера, чтобы защитить жизненно важные районы, вооружение и личный состав от нападений люфтваффе. В ходе советских оборонительных операций против немецких самолетов русские ВВС также вносили свою лепту.

### **Пассивные меры обороны**

Советские военные и гражданские власти первоначально осуществили действия по вывозу важных сооружений и оборудования с территории, находившейся в радиусе действий немецких ВВС. Если условия не позволяли провести эвакуацию, оборудование рассредоточивалось и, по мере возможности, обеспечивалось укрытиями,

земляными валами и другими формами защиты, чтобы «уменьшить восприимчивость оборудования и персонала к повреждению или уничтожению воздушными атаками противника».

Одной из самых успешных оборонительных мер была эвакуация русской военной промышленности из угрожаемых западных районов на восток. Великое перемещение было совершено в течение лета 1941 года с использованием самых примитивных средств, которые только можно представить. Целые заводы перевозились на новые места и начинали работу в течение пары месяцев. Оборудование прибывало в великолепном состоянии. Сильно ускоренная программа работ позволила промышленности наверстать потерянное при перевозке время и достичь прежнего уровня производства.

Русские избегали концентрации подвижного состава на больших железнодорожных узлах, особенно после сильных бомбардировок Коростеня, Фастова и Дарницы-Киев. Вагоны перемещались в меньшие депо, на запасные пути или туннели везде, где была опасность немецких атак. Русские железнодорожные инженеры были изобретательны в укрытии поездов, убирая как минимум самые важные вагоны из больших депо, даже если эти места были засечены для атаки. Вскоре командование немецких ВВС узнало об этом и, признавая трудность обнаружения железнодорожного оборудования в отдаленных депо и на запасных путях, стало посылать вместе с бомбардиров-



щиками самолеты, которые указывали цели, чтобы воспрепятствовать эвакуации советского железнодорожного оборудования. Как только поезда выходили со станций на открытые перегоны, им все равно приходилось продолжать движение, поскольку несколько поездов использовали один и тот же путь, один за другим, иногда даже на виду друг у друга. Поезда оставляли стоять на отдаленных путях только вне досягаемости немецкой авиации, поскольку поврежденный подвижной состав блокировал основные пути и депо.

Капитаны русских и союзнических судов эвакуировали суда из опасных портов и выходили на них в море на высоких скоростях при первых признаках немецкого воздушного нападения, хотя большие и хорошо вооруженные корабли оставались на якорях в порту или в открытых гаванях, стоя далеко в стороне, чтобы предотвратить концентрацию целей. В защите они главным образом полагались на сильную огневую мощь своего зенитного вооружения и портовую противовоздушную защиту.

Бронетанковые средства обязаны были действовать в рассредоточенных порядках, чтобы избежать потерь при немецких воздушных атаках. При нападении танкисты прибегали к использованию различных средств, чтобы сымитировать повреждения. Если противник временно прекращал атаку, все танки, способные двигаться своим ходом, уходили на высокой скорости в различных направлениях. Дома, стены или высо-

кие клубы дыма создавали подходящие места для укрытия бронетанковой техники<sup>30</sup>. Если не было возможности укрыться, танки просто продолжали двигаться дальше на максимальной скорости в надежде затруднить поражение. От практики крепить баки с запасом топлива на танках вскоре отказались, потому что в случае опасности их нельзя было сразу сбросить, что часто вызывало потери при пожаре или взрыве. Вместо этого топливо перевозилось в прицепах или волочившихся за танками железных бочках, которые легко можно было отцепить при необходимости.

В начале войны русские колонны материально-технического снабжения следовали в тесных порядках, но немецкие тактические воздушные операции и воздушное заграждение вскоре заставили их передвигаться в растянутых порядках с большими интервалами. Достоинства такого изменения стали очевидны русскому командованию почти сразу же. Страх перед воздушным нападением среди русских водителей заставлял многие русские колонны снабжения уходить с дорог при первых признаках появления люфтваффе. Водители безумно маневрировали на близлежащей местности, надеясь хоть как-то избежать поражения. Иногда паника была столь велика, что моторизованные подразделения можно было собрать обратно только силой.

---

<sup>30</sup> Русские бронетанковые средства прятались под клубами дыма из фабричных труб во время Сталинградского сражения и были трудными целями для немецких бомбардировщиков.

Первоначально русские не укрывали самолеты и аэродромное оборудование, и они стояли как для инспекционной проверки. Вскоре их научились рассредоточивать, маскируя все что можно сетями, листьями и другими материалами, — практика, которая стала стандартной процедурой на всех советских авиационных базах. Если позволяли условия, русские летчики взлетали при приближении противника, чтобы избежать повреждения своих самолетов от бомбардировок и обстрелов.

Если эвакуация или рассредоточение были невозможны или непрактичны, готовились укрытия, земляные валы или защитные сооружения, особенно в важных местах или объектах. Необходимость таких сооружений стала очевидной в кампании 1941 года, когда немецкие ВВС смогли нанести тяжелые потери советскому личному составу и позициям. Эти защитные сооружения делались из бетона, но также и из грунта, дерева и снега, если позволяли условия. Такой защитой обеспечивались места поста, поселения, базы материально-технического снабжения, штабы и пункты управления.

Часто единственным результатом сильных бомбардировок люфтваффе было только принуждение советских войск к укрытию. Спрятавшись в своих укреплениях, они упрямо сопротивлялись немецким атакам. Генерал-полковник Гудериан указывал, что бомбы мощностью в 1 000 фунтов, сброшенные на крепость Брест-Литовск, были не

в состоянии разрушить толстую кладку цитадели. Гарнизон не показывал никаких признаков сдачи до тех пор, пока горизонтальная бомбардировка II авиационного корпуса с использованием бомбы весом 2 200 фунтов не обрушила угол крепости и не уничтожила огневые точки.

Операции, проведенные VIII авиационным корпусом против крепости Севастополь между 2 июня и 2 июля 1942 года были уникальны как по длительности, так и по интенсивности, но это все равно не поколебало моральную стойкость русских. Многие из пилотов пикирующих бомбардировщиков видели вспышки взрывов бомб на бетонных куполах или воронки в земле вокруг блиндажей. Воздушными бомбардировками не удалось разрушить главные укрепления и предотвратить контратаки советской пехоты. Казалось, что самые сильные бомбардировки не могли подорвать дух противника. Подполковник Вернер Баумбах<sup>31</sup> описывает это стойкое сопротивление:

«Земля, вода, обломки камней, сталь и бетон были перемешаны с кровоточащими телами. И все-таки русские продолжали сражаться за свою землю, свою родину со стойкостью, которой нет равных».

Лишенные зенитной обороны с первых дней битвы, русские укрепления были стерты с лица

---

<sup>31</sup> Баумбах был награжден Рыцарским крестом с дубовыми листьями и мечами и имел больше всех наград среди немецких пилотов бомбардировочной авиации. Он погиб в Аргентине в воздушной катастрофе в 1952 году.

земли, что делало сдачу в плен неизбежной. Крепость Севастополь стала, таким образом, символом решимости для обеих сторон.

В ходе этого штурма русский штаб располагался в пещерах горы Инкерман рядом с Севастополем. Пещеры также создавали удобные укрытия для снаряжения и вооружения. Для защиты людей и материалов были прорыты туннели в крутых склонах ущелий. Только самые тяжелые и мощные бомбы могли уничтожить эти позиции. Когда наступление румынской армии заставило советские войска отойти, они разрушили целую гору за собой.

Очень сильные бомбардировки позиций на Сапун-горе, протянувшейся с севера на юг, помогли создать у русских солдат преувеличенное впечатление о немецких авиационных возможностях.

При обороне Сталинграда в 1942 году русские войска показали большое мастерство в использовании укрытий в руинах зданий и в подвалах, ввиду чего немецкие воздушные атаки были фактически неэффективными. Уверенные в своей безопасности от воздушных атак, солдаты Красной армии продолжали вести оборонительный огонь против вермахта, который был, в конце концов, вынужден вытеснять их из дома за домом и из комнаты за комнатой.

В том же году советская пехота построила линию замаскированных и укрепленных траншей поперек Керченского полуострова, известную как линия Парпач. Эти позиции впоследствии были

усилены бетонными блиндажами и огневыми точками в важнейших местах. Здесь, как и в Сталинграде, русские солдаты ощущали безопасность своей обороны, и их трудно было выбить даже самыми сильными бомбардировками.

Валы создавались русскими войсками для всех полевых складов и аэродромов с целью защиты личного состава и вооружения. В зимнее время снег утрамбовывался в массивные валы для защиты топлива, оборудования и личного состава. Все такие сооружения делались войсками, располагавшимися в тех местах, а из-за долгой зимы валы были эффективны в течение многих месяцев. За этими валами из снега можно было даже скрывать самолеты. В другое время года личный состав и материальная часть скрывались от осколков за земляными валами. На Крымском полуострове умело сконструированные валы из грунта имели маскировочное покрытие, чтобы прятать самолеты. В некоторых случаях защитные валы делались из бетона.

### **Активные меры обороны**

В то время как главным результатом пассивных мер обороны являлось уменьшение потерь, так что советские силы могли продолжать свои военные действия, меры активной обороны дали им возможность обнаруживать, идентифицировать, сдерживать и поражать атаковавшие немецкие самолеты. Эти меры не только наносили

чувствительные потери четко отлаженным силам люфтваффе, но и заставляли немецких летчиков соблюдать большую осторожность и применять менее эффективную тактику при своих атаках.

Хотя русским остро не хватало хороших средств связи, они поддерживали великолепно организованную шпионскую сеть в тылу немецких войск, которая регулярно сообщала о взлетах и приземлении немецких самолетов, наименованиях частей и даже о сигналах оповещения вышшему командованию. Эти агенты давали возможность советским наземным и воздушным силам подготовиться к нападениям и разработать меры противодействия. Русские ночные и дневные операции планировались на основе информации, в основном полученной от разведчиков. Хотя ночные и дневные подразделения использовали одну и ту же информацию при разработке планов наступления или обороны, их операции планировались на совершенно различных основах, как будто бы они должны были проводиться отдельными ВВС на различных театрах военных действий. Взаимодействие, которое было жизненно важно для действий советской армии, не было характерно для этой фазы работы советских воздушных штабов. Русская разведка всегда была заинтересована в раскрытии мест расположения аэродромов немецкой ночной истребительной и бомбардировочной авиации, но раскрывали их редко благодаря хорошим мерам немецкой ночной безопасности.

Немецких военнопленных тщательно и досконально допрашивали представители советской разведки и заставляли раскрывать различные детали, особенно способы подачи сигналов и методы опознания в воздухе. Опытным военным служащим немецких ВВС много раз предлагали служить Советскому Союзу, иногда за обещание свободы или даже обещали продвижение в русских ВВС за доставку специфических типов самолетов. Один из немецких летчиков сделал следующий отчет о своем пребывании в советском плену:

«В ходе выполнения задачи против Мурманска сержант Гутше из 2-й группы 5-й штурмовой эскадры был сбит и взят в плен русскими. С ним обошлись великолепно, и затем спросили, готов ли он угнать Ju-87 с немецкого аэродрома и доставить его в целости на аэродром, который был точно указан, а потом в звании русского подполковника тренировать русских летчиков пикирующим бомбардировкам. Указанный аэродром не был известен немцам до тех пор, пока его существование не было раскрыто позже фоторазведкой.

Гутше принял предложение, имея, однако, твердое намерение вернуться в свое подразделение и сообщить о задании, которое ему назначили русские. После этого выпрыгнул с парашютом через бомбовой люк бомбардировщика “Мартин” в точке около дороги, идущей вдоль морского побережья. После приземления он вернулся в свое подразделение и сообщил о поставленной русскими



ми задаче. Также и финские ВВС подтверждали, что подобные случаи уже имели место».

Очень важные немецкие пленные отправлялись советскими разведчиками, часто партизанами, в вышестоящие штабы для допросов. Генерал Ильген (который, предположительно, умер в России, поскольку о нем ничего больше не слышали) был захвачен партизанами в тылу немцев и отправлен ночью самолетом в Москву. Партизанские агенты и бойцы создавали бесконечные проблемы как для немецкой армии, так и для ВВС. Кроме сбора неисчислимого количества разведывательной информации, они часто атаковали немецкие аэродромы и заставляли люфтваффе эвакуировать личный состав и вооружение в более отдаленные места. Сталин дал партизанам статус «народных героев». Таким образом, немецкие казни партизан, даже захваченных с поличным, явно доказывавшим, что они шпионы, советским правительством рассматривались как злодеяния.

Разведывательные данные собирались также разведывательными подразделениями русских ВВС, обычно выполнявшими задания одним или двумя самолетами. Тактическая разведка неизменно выполнялась самолетами-истребителями, хотя позднее широко использовались истребители-бомбардировщики. Подразделения Пе-2 хорошо работали как разведывательные структуры. Однако их потолок был так велик, что след самолета в разреженном воздухе был легко различим снизу.

Если рядом оказывались немецкие истребители, то это означало гибель советского самолета.

Иногда русские истребители или разведывательные самолеты следовали как тень за немецкими боевыми самолетами, которые возвращались на свои базы. Эта тактика, однако, применялась редко, так как специальные агенты могли обеспечить более точную информацию и со значительно меньшей опасностью. Тем не менее по немецким аэродромам нередко наносились удары на основании докладов «самолетов-теней».

Русские командиры часто приказывали двигать высокие башни вблизи линии фронта, чтобы они служили раннему оповещению о приближении немецких самолетов. Эти сооружения были обычно расположены так, чтобы обеспечивался значительный обзор территории за линией фронта. При случае просматривались передовые немецкие аэродромы, которые затем атаковали русские бомбардировщики.

На переднем крае советской обороны располагались выдвинутые вперед группы воздушно-го целеуказания — система, которую русские переняли у немецких ВВС летом 1943 года. Эти группы оказались очень ценными на наиболее важных участках фронта. Передовые наблюдатели быстро обнаруживали в окрестностях немецкие пикирующие бомбардировщики и базы истребителей-бомбардировщиков и сразу определяли участки основных немецких сил. В соответствии с этим менялась концентрация истребителей. Из-за

этих действий налеты пикирующих бомбардировщиков Ju-87 без прикрытия истребителей становились невозможными.

Очевидные достоинства такого порядка привели к тому, что русские стали использовать группы целеуказания на более широкой основе, чем это было в люфтваффе. Сержант и уполномоченный офицер русских ВВС придавались каждому стрелковому полку на передовой, сделав задачу создания корпуса наземных наблюдателей и целеуказателей простым делом. Эти группы целеуказания быстро реагировали на приближение самолетов, особенно истребителей, но их работа иногда была неэффективной из-за слабой тактической дисциплины многих русских авиационных подразделений и вследствие легкости, с которой немецкие пилоты рассредоточивали свои авиационные соединения.

Некоторые неудачи в использовании системы авиационного целеуказания происходили вследствие несоблюдения радиодисциплины между советскими летными подразделениями и группами целеуказания и широко распространенной практики открытой передачи сообщений авиационным группам. Пример такого сбоя показан в донесении Руделя о выполнении задачи на пикирующем бомбардировщике во время обороны Венгрии в 1944 году:

«Потеря нашей эффективной авиационной мощи зашла так далеко, что однажды мне пришлось вылететь в одиночку для охоты за танка-

ми. Меня сопровождали четыре истребителя Fw-190. Я едва мог поверить своим глазам, увидев русские танки далеко на север от Кечкемета.

Над ними была туча истребителей, которые должны были защищать передовую танковую часть. Один из сопровождавших меня офицеров, который знал русский язык, немедленно перевел мне, что он понял из перехваченного нами радиообмена. Русские снова использовали почти ту же частоту, что и мы. Они что-то сбивчиво кричали друг другу. Удивительно, как они понимали друг друга. Их сообщения были примерно следующими:

“Всем красным подразделениям истребителей. Один пикирующий бомбардировщик с двумя длинными стержнями на носу приближается к нашим танкам. Его сопровождают несколько истребителей “фоккеров”. Всем подразделениям. Атаковать только пикирующий бомбардировщик, но не “фоккеры”. Он должен быть сегодня сбит”.

Пока они сбивчиво кричали, я уже снизился для атаки, и один танк загорелся. Два истребителя Fw-190 маневрировали выше, чтобы отвести в сторону часть истребителей Лаг-5<sup>32</sup>. Еще двое оставались со мной, выписывая те же увертливые кривые, что и я. Они не желали оставлять меня одного, что им бы пришлось сделать, если бы они приняли бой с несколькими из этих русских истребителей. Двадцать или тридцать Лаг-5 и Як-9

---

<sup>32</sup> Так в тексте. Должно быть Ла-5. Прим. титульного редактора.

обратили внимание на меня. Офицер, который управлял их действиями с земли, был, очевидно, близко к танкам, поскольку он продолжал кричать: “Почему вы не сбиваете эту нацистскую свинью, в конце концов? Разве вы не видите, что один танк уже горит?”

Странно, но танки все еще не занимали укрытия, надеясь, возможно, что они достаточно защищены. Красные самолеты кружились над деревней, все они кричали, сбитые с толку. Вероятно, каждый из них хотел посоветовать друг другу, как сбить мой Ju-87. Офицер целеуказания был взбешен. Он угрожал им и спрашивал, разве они не видят, что четыре танка уже охвачены пламенем? Теперь они набросились на меня со всех сторон, и я был рад, что после пятого танка мои боеприпасы закончились».

По мере того как группы целеуказания набирались опыта, они становились более эффективными в управлении действиями истребителей по защите своих позиций и сооружений, и их работа стала более успешной после 1943 года.

Русские истребительные эскадрильи стремились быть в постоянной готовности к действию. Два самолета с экипажами находились в состоянии боевой готовности в каждом подразделении все время. Пилоты в режиме готовности сидели в своих кабинах, готовые взлететь в случае тревоги. Специальные группы истребителей-перехватчиков часто передавались в распоряжение командующих участками фронта, которые были

аренами действий немецких бомбардировщиков [бомбивших с горизонтального полета] и пикирующих бомбардировщиков. Действия этих перехватчиков вскоре заставили командование немецких ВВС эвакуировать прифронтовые аэродромы, особенно те, которые могли наблюдаться советскими группами целеуказания или разведывательными самолетами. Поскольку русские истребители наносили все увеличивавшиеся потери более медленным немецким самолетам, таким как Ju-87 «Штука», многие подразделения люфтваффе перешли на Fw-190, которые, в целом, были способны действовать без защиты истребителей до последних месяцев войны. Бомбардировочные и транспортные операции становились все более опасным делом для люфтваффе, так как по ходу войны относительная мощь немецких ВВС уменьшалась. Немцы, таким образом, все более полагались на защиту истребителей, чтобы избежать чрезмерных потерь от атак русских истребителей.

Советские истребители и перехватчики подрывали эффективность действий немецкой авиации многими способами. Эти истребители и перехватчики находились в постоянной готовности для борьбы с самолетами — «охотниками за поездами», что заставляло немецких пилотов менять свою тактику при каждой операции. Иногда немецким истребителям удавалось отвлечь русские истребители от железных дорог, позволив «охотникам за поездами» работать без помех.

Из-за русских истребителей пилотам бомбардировщиков люфтваффе приходилось работать в спешке, и им часто не удавалось достичь оптимальных результатов. Это противодействие также не давало возможности немецким разведывательным самолетам снижаться достаточно низко, чтобы наблюдать в необходимых подробностях ситуацию за линией русского фронта. Однако в связи с тем, что аэродромы русских перехватчиков располагались обычно дальше от линии фронта, чем аэродромы немецкой тактической разведки, немецким летчикам часто удавалось выполнять свои тактические разведывательные задачи и возвращаться на базу до того, как покажутся русские перехватчики. Угроза, исходившая от советских истребителей и зенитных орудий, заставляла большинство немецких разведывательных самолетов держаться на больших высотах.

Русские истребители и перехватчики назначались для прикрытия больших колонн бронетанковой техники, особенно действовавших в районах сильной активности немецкой авиации. Тем не менее немецкие истребители часто отвлекали эти самолеты от выполнения их задач, чтобы немецкие истребители танков могли сделать свою работу. В некоторых местах, таких как Сухиничи к юго-западу от Москвы, где советские бронетанковые части прорвали немецкие позиции между Москвой, Брянском и Орлом, русским танкам не удалось достичь своих целей из-за немецких ис-

требителей танков. После 1942 года прикрытие танков русской авиацией было значительно усилено.

Истребителям, не назначенным для прикрытия танков, обычно давались задания по нарушению коммуникаций. Эти задачи выполнялись блуждающими группами истребителей, которые действовали на низких высотах до 20 000 футов. Важные города и прифронтовые районы прикрывались истребителями круглосуточно. Для каждой эскадрильи зона действия составляла обычно 12 миль по обе стороны линии фронта и 12 миль вправо и влево от ключевой точки на основной линии сопротивления. Также истребители выделялись для основных путей сообщения и пунктов погрузки и разгрузки. Решающая неудача немецких авиационных подразделений в стремлении перерезать пути снабжения Ленинграда через озеро Ладога в 1941–1942 годах в основном была результатом работы русской зенитной обороны. Согласно сообщению командира 54-й истребительной эскадры майора Ханнеса Траутлофта, присутствие большого количества советских истребителей сделало невозможным немецкое воздушное заграждение Ленинграда.

Фронтное командование русских неизменно требовало прикрытие истребителями, когда их артиллерийские батареи проводили пристрелку орудий и делали другие приготовления к открытию огня. Будучи сдерживающим средством, русские истребители отгоняли немецкие самолеты



достаточно далеко, чтобы они не обнаружили советские оружейные позиции до тех пор, пока не прекратится артиллерийский обстрел.

Помимо воздушного заграждения на поле боя и защиты артиллерии и бронетанковых частей, советским истребителям ставилась важная задача сопровождения штурмовиков, бомбардировщиков и истребителей-бомбардировщиков. По мере того как русские ВВС постепенно становились наступательными, все больше и больше было в наличии истребителей для поддержки бомбардировочных и штурмовых действий. К 1945 году не было ничего необычного в том, что в небе могло находиться до 100 русских истребителей одновременно. При таких обстоятельствах они были способны бороться с лучшими немецкими самолетами и отвлекать тех от целей массированными атаками и использованием изощренных тактических порядков.

В ходе войны отмечено несколько действий ночных бомбардировщиков, но они были в целом неэффективны. Неопытность и отсутствие обучения полетам по приборам делало выполнение таких задач опасным для советских летчиков. Ближе к концу войны ночные полеты стали более обычными, но русские летчики так и не смогли сравняться в мастерстве и успешности с немецкими летчиками. По меньшей мере десятку немецких летчиков удалось сбить 50 или более самолетов во время ночных действий на Востоке<sup>33</sup>. Немцы с удивлением замечали, что в ходе большин-

ства советских ночных операций русские летали с включенными габаритными огнями.

Оборонительный круг, или вертушка (Abwehrkreis), был стандартным боевым построением, который советские истребители использовали при атаке их немецкими самолетами. Этот боевой порядок также использовался в случае подготовки атаки или при воздушных оборонительных действиях. Великолепная маневренность русских истребителей и истребителей-бомбардировщиков позволяла им строить тесные круги, настойчиво двигавшиеся в направлении своих зенитных орудий. При атаке находившегося в круге истребителя немецкий атакующий самолет попадал под огонь следующего за атакованным русского истребителя.

Однако этот способ защиты часто давал сбои, как это показывает следующее немецкое донесение: «...как только они видят Me-109, они строят свой оборонительный круг, несмотря на то, у кого численное преимущество. Однако можно было выбивать отдельные истребители из их кругов. Чтобы это сделать, немецкому летчику нужно было проскользнуть в центр круга и открыть огонь по ближайшему самолету. Атакованный самолет неизбежно уходит в сторону.

---

<sup>33</sup> Пока не было сделано никаких усилий, чтобы проверить эти сведения или определить их обоснования. Они основаны на доверии к ряду официальных и полуофициальных публикаций немецких ВВС.

Немецкий самолет, таким образом, получал выгодную стрелковую позицию, и атакованный самолет сбивался.

...Будучи атакованными, русские истребители обычно возвращаются на русскую территорию, где они, летя на низкой высоте, кружатся над позициями их зенитной артиллерии, а потом, все еще летя в оборонительном круге, возвращаются на свой родной аэродром».

Если пилоты русских истребителей или истребителей-бомбардировщиков замечали немецких истребителей заблаговременно, они часто предпочитали вернуться на свои собственные позиции, летя так называемой змейкой (Schlange), что было весьма эффективно, чтобы вывести немецкие истребители на советские зенитные орудия. Русские истребители в этом положении имели мало возможностей открыть встречный огонь по атакующему противнику, поскольку построение змейкой имело характер уклонения от схватки. Однако этот способ позволял достичь своей территории намного быстрее, чем в традиционном оборонительном круге.

Русские самолеты начинали свой разбег при взлете на высокой скорости, чтобы уменьшить величину пробега. Если противник замечал их вскоре после взлета, то они оставались на малой высоте, уходя влево или вправо в общем направлении собственных позиций и своих зенитных батарей. Пролетая много миль на малой высоте, они избегали обнаружения немецкими

ВВС. Такая тактика усложняла выполнение задач немецкой воздушной разведки, которая к осени 1944 года сделалась более рискованной с ростом и улучшением русского истребительного вооружения.

Русское руководство извлекло пользу из уроков воздушных налетов на Лондон: они перегруппировывали свои зенитные подразделения таким образом, чтобы зенитные орудия и прожекторы располагались рядом друг с другом. Эти оборонительные рубежи создавались вдоль всех возможных путей приближения к основным городам. Вокруг Москвы на отдалении 18 миль от сердца города была развернута непрерывная круговая оборонительная цепь из зенитных подразделений, горели ложные огни, чтобы ввести противника в заблуждение. Батареи прожекторов, такие же видели в Кюстрине, Штеттине, Франкфурте-на-Одере и других важных точках, разворачивались в тесном взаимодействии с тяжелыми зенитными орудиями. Подобные оборонительные линии были видны вдоль путей снабжения по озеру Ладога, где зенитные орудия ставились в ледяные укрытия. Прожекторы редко использовались русскими оборонительными подразделениями, за исключением стратегически важных мест, и немедленно отключались при атаке немецких самолетов.

Периметры важных точек были полны аэростатами заграждения, которые поднимались в воздух своими расчетами в последний возможный

момент до подхода самолетов противника. Их видели вокруг Ленинграда, Москвы и важных промышленных комплексов. Генри С. Кассиди, который наблюдал советскую оборону в Москве во время войны, дает следующее наглядное описание этих мер:

«...Невидимые, многие другие приготовления были сделаны. Москва расположена в сердце русского лесного пояса. Среди толстых стволов хвойных деревьев и берез, концентрируясь вокруг столицы, было развернуто большое количество прожекторов. На просеках стояли вкопанные в землю батареи, замаскированные ветвями и листьями и готовые встать на защиту города. В низинах серебристые аэростаты ждали, когда они понесут стальные барьеры своих тросов в воздух. В самой Москве против воздушных и газовых атак были предприняты все меры предосторожности. На станциях метро устанавливались стальные двери и воздушные фильтры. Подвальные этажи жилых домов и других зданий укреплялись брусками. На улицах появились знаки «Бомбоубежище здесь» с черной стрелкой. Каждый домовый комитет назначал людей, живущих в доме, в ночную и уличную охрану. Были поставлены ящики с песком и выданы асбестовые перчатки, вывешены плакаты, инструктирующие, как тушить пожар... Когда упали первые бомбы... когда зажигательные бомбы посыпались вдоль улиц и на дома, тогда население Москвы забралось на крыши. Так они спасали город».

Ленинград и Кронштадт были хорошо оснащены зенитными орудиями. Только в Кронштадте имелось 650 зенитных орудий, установленных в различных местах — в доках, на платформах, баржах и пирсах. Они были еще более усилены точными орудиями русских военных кораблей в гавани. Батареи тяжелых орудий в Москве, Ленинграде и Кронштадте имели возможность стрелять на большую высоту. Орудия, установленные вокруг гаваней на Черном море в таких местах, как Анапа, Туапсе и Сочи, вели «впечатляющий» огонь против немецких пикировщиков, но им не хватало точности орудий северных портов, где огонь даже легкой зенитной артиллерии достигал порядков немецких самолетов еще до начала их бомбовых ударов. В южных районах зенитные орудия ставились иногда в горах, где огонь мог быть эффективен только по самолетам, летящим над вершинами.

При необходимости русские подвешивали сети над мостами или делали другие конструкции, чтобы не дать противнику возможности сброса авиационных мин. В местах переправ через реку Одер в 1945 году эти приемы широко использовались, чтобы защититься от отчаянных атак немецкой авиации. В безнадежном положении немецкие летчики предпринимали попытки разрушить мосты через Одер использованием сферических бомб большой мощности. Большинство из этих попыток были неудачны из-за высокого качества и компетентности рус-

ской обороны, использовавшей сети, дымовые завесы, зенитные батареи и авиационное прикрытие.

Железнодорожные депо и сооружения, как и транспортные колонны и пути снабжения вначале не имели средств зенитной обороны. После 1941 года эта ситуация кардинально изменилась, и советские железнодорожные узлы скоро оцетинились зенитными орудиями. Немецкие воздушные атаки на эти и другие важные участки вскоре заставили советское руководство передать зенитные средства в наиболее важные места или те, которые находились под угрозой ударов немецкой авиации. Ввиду эффективности русского зенитного огня, им было сбито в четыре раза больше немецких самолетов, чем в воздушных схватках русскими истребителями. Иногда зенитные подразделения перемещались так быстро, что немецкие попытки использовать прорывы фронта полностью расстраивались.

Когда перемещения русских войск или боевые операции срывались действиями вражеской авиации, использовались все имевшиеся средства, чтобы отразить нападение, вне зависимости от того, сколько расходовалось боеприпасов. Огонь открывался еще до вхождения немецких самолетов в пределы досягаемости и продолжался даже после того, как они улетали. Если положение на фронте стабилизировалось хотя бы на короткое время, наземная оборона усиливалась до такой степени и истребители летали в таком количестве,

что даже немецкие разведывательные самолеты не могли выполнять свои задачи без поддержки истребителей.

К середине 1944 года советская зенитная оборона стала вполне достаточной. Местам постоянного расположения, зонам, двигавшимся колоннам и даже танковым подразделениям придавали подвижные зенитные орудия, которые были способны отслеживать хитрые перемещения немецких самолетов. Зенитный огонь также массово открывался русскими пехотинцами, вооруженными различными средствами, как то: винтовки, пулеметы, минометы и ракетные установки. Русские командиры инструктировали своих солдат ложиться на спину или принимать другие подходящие позы для того, чтобы добиться сосредоточенной стрельбы по самолетам, атаковавшим на низких или средних высотах. Эта огневая мощь вскоре была еще усилена введением четырехствольных зенитных пулеметов. Немецкое командование заметило, однако, что огонь из стрелкового оружия становился слабее, если подразделения люфтваффе непосредственно атаковали русские позиции.

Иногда русским войскам приказывали скрывать свои позиции от немецкой разведывательной авиации. Если немецким самолетам случалось бомбить или обстреливать их, то русские сразу делали заключение, что их позиции раскрыты, и открывали огонь по атакующим из всех видов оружия. Завеса огня бывала настолько сильной,



что немецкие летчики редко оставались на высоте менее 7 500 футов в течение любого промежутка времени, пока они были вблизи линии фронта русских. Полковник Купфер, командир немецких подразделений тактической поддержки, указывает, что хотя пилоты люфтваффе с большой неохотой оставались на малой высоте над русскими позициями, летчики советских самолетов «Штурмовик» делали это над немецкими позициями без колебаний. Это он приписывал тому факту, что «на русской стороне каждый открывает огонь из каждой дыры, а в нашей армии каждый прячет голову в песок, когда появляется самолет».

## Глава 7

# ПРИМЕРЫ РУССКОЙ ИМПРОВИЗАЦИИ

### **Импровизация в ремонте и строительстве**

Русская импровизация, особенно в области технического конструирования и механики, была на удивление проста по характеру, хорошо продумана, разнообразна и эффективна. Это было особенно заметно в быстром восстановлении энергетического оборудования для советской военной промышленности. В Орле, например, поврежденные генераторы были вскоре выведены на полную мощность, поскольку катушки были отремонтированы русскими рабочими на токарных станках, а источником энергии были котлы от захваченных немецких паровозов. Таким образом, электроснабжение в Орле было восстановлено в течение четырех дней после его возвращения советскими войсками. Разрушенные заводы во многих местах России, которые были еще способны продолжать производство, получали электроэнергию от передвижных устройств, которые доставлялись по железной дороге. Передвижные устройства имели решающее значение в восстановлении промышленности Советского Союза после немецких воздушных атак.

## Мосты

Трудности в преодолении водных преград решались русскими рядом способов, включая использование паромов и мостов — обычных, подтопленных, намороженных, понтонных. Когда мост целиком или его секции разрушались самолетами люфтваффе, русские часто делали большие ящики из грубых досок, наполняли их камнями и использовали как опоры. Для прохождения пехоты делались пешеходные мосты «индейского типа», которые оставались незамеченными, поскольку их устанавливали после захода солнца и убирали на рассвете. Многие проблемы, связанные со строительством мостов, русские решали, используя лед. Этот уникальный метод русского строительства описан в общем бюллетене, изданном верховным командованием немецких ВВС в 1944 году:

«1. Если ледяной покров на реке был недостаточно толстым для движения транспорта, русские накладывали слой ветвей на поверхность и поливали водой, чтобы сформировать лед нужной толщины. По такой наледи могли проезжать даже самые тяжелые транспортные средства. Ледяные мосты такого типа оставались прочными во время оттепелей и таяли значительно позднее, чем обычный лед на реках.

2. Зимой русские прокладывали рельсы по льду больших озер (например, озеро Ладога). По этим железным дорогам они доставляли войска,

снаряжение и материалы. После того как лед начинал весной таять, рельсы просто оставляли на месте, и они уходили под воду.

3. Аэрофотографии неоднократно показывали железнодорожные колеи, протянутые по льду, но не затопленные, когда лед стаивал. Оказалось, что русские использовали ледяной покров зимой как строительную платформу и строили долговременный железнодорожный мост, который поддерживался деревянными опорами и поперечными фермами. Эти мосты длительное время оставались необнаруженными, так как они были почти наравне с поверхностью реки и поэтому не отбрасывали тени».

Ремонт мостов проводился с такой быстротой, что немецкие бомбардировки имели относительно кратковременный эффект. Транспортным узлам в стратегически важных местах отдавалось преимущество в выделении людей и материалов для ремонтных работ. Майор Георг Якоб, командир немецкой 10-й штурмовой эскадры, составил следующее донесение о ремонте стратегически важного железнодорожного моста у Бобруйска, который был ранее разрушен немецкой воздушной атакой:

«...После того как этот мост был разрушен, народный комиссар путей сообщения немедленно оставил Москву и поспешил на место. Здесь он лично руководил работами по восстановлению моста. С этой целью он привез несколько сотен квалифицированных рабочих из всех мест Запад-

ной России. Мост был отремонтирован в течение сравнительно короткого промежутка времени».

Немецкие бомбардировки мостов на реке Дон смогли задержать переправу людей и материалов на плацдарм, но во многих из этих мест русские вскоре сумели переправиться, используя понтонные мосты, спрятанные в ближайших кустах по берегу реки. Они были быстро спущены на воду и перекинуты через реку. Если ни один из обычных способов наведения мостов не казался возможным или если была острая необходимость, использовались все виды импровизации, чтобы переправиться. Это наблюдалось на всех главных реках. Например, когда пикировщики немецких ВВС искали способ не дать русским переправиться через реку Тисса в Венгрии в оборонительных битвах в 1944 году, они «...атаковали постоянно появлявшиеся новые мосты и переправы, проводимые русскими иной раз с помощью самых примитивных средств. Брусся, плоты, старые баржи, рыбацкие лодки, спортивные шлюпки — все мыслимое было использовано русскими для переправы через узкую Тиссу, и мы никогда не знали, где мы должны атаковать».

Ко времени, когда русские достигли Одера, их техника переправ намного улучшилась, в большой степени благодаря приобретенному опыту. Русские войска могли проводить широкомасштабные операции по форсированию рек, поскольку инициатива перешла к ним.

## Шоссейные и железные дороги

Ремонтные меры, используемые советскими войсками для путей сообщения, разрушенных немецкими воздушными атаками, частично готовились заранее, а частично были импровизацией на месте. Материалы для работ складировались, а рабочие бригады размещались вблизи важных железных или шоссежных дорог, чтобы обеспечить быстрое восстановление этих путей. Гражданское население, вне зависимости от пола и возраста, также привлекалось к работам. Поскольку рабочая сила и материалы имелись в достаточном количестве, степень успешности таких мер зависела только от инициативы и находчивости местного командования. Если железные или шоссежные дороги были сильно повреждены и требовался длительный ремонт, то для них строились объезды, но в целом ремонт проводился так быстро, что немецкие бомбардировки казались только временной помехой. В некоторых случаях движение по этим дорогам шло уже через 24 часа после того, как они были предположительно «разрушены» люфтваффе.

Несмотря на то что методы, которые использовались для восстановления железных дорог вначале, были слабыми, технология быстро улучшалась. В местах, которые могли подвергнуться нападению немецких ВВС, имелся запас рельс, шпал, досок и даже мостовых деталей, чтобы можно было отремонтировать один путь и пустить

его в действие в течение трех часов, а два пути — в течение восьми часов. Время было всем для русского полевого командования. Поэтому однопутные дороги ремонтировали прежде дополнительных путей основных линий и перед общей расчисткой.

Большие работы, требовавшие много времени, такие как перемещение грунта, откладывались, а незамедлительно готовились объездные линии для использования вместо ждущих ремонта основных путей. Паровозы или вагоны, блокировавшие путь, просто сбрасывались под откос, особенно если были повреждены цилиндры паровозов.

Ремонт ускорялся немедленным сбором всех болтов, гаек, стыковых накладок, стрелок и других специальных изделий, которые потом очищали и готовили для повторного использования. Соображениями безопасности обычно жертвовали в пользу быстроты и удобства. Для проведения работ по временному ремонту использовались все виды случайных частей и оборудования, включая собранные части от немецких и русских паровозов, бочки из-под масла, деревья и фрагменты поврежденного оборудования.

## **Самолеты**

Подразделения наземного обслуживания русских ВВС чрезвычайно быстро проводили ремонт, иногда разбирая другие самолеты на запас-

ные части. Русские самолеты конструировались таким образом, чтобы их можно было обслуживать и ремонтировать грубыми, почти примитивными средствами: «...частые повреждения обшивки вынуждали прибегать к временным решениям, которые сберегали время и труд при ремонте поврежденных самолетов. Это особенно очевидно в отношении самолета Ил-2. При ремонте фанерного фюзеляжа этого самолета русские просто приклепывали жестяные или приклеивали фанерные полоски или, если повреждение было очень мало, они просто заклеивали поврежденную часть тканью с обеих сторон».

Советские наземные службы также все время занимались ремонтом аэродромов и укрытий, защищали эти места от налетов противника, а также распределяли снабжение. Ангары, места стоянок с твердым покрытием и даже взлетные полосы часто мастерились из дерева или других материалов, имевшихся под рукой. Бетонные взлетные полосы встречались редко.

## **Транспортные средства**

Поврежденные танки и другие транспортные средства быстро возвращались русскими с поля боя и восстанавливались до рабочего состояния. После захода солнца советские войска немедленно приступали к работе, даже в ненастную погоду. Запчасти для ремонта собирались с сильно разбитых немецких и советских транспортных



средств везде, где только было возможно. Иногда запчасти мастерились на месте из остатков материалов. Немецкие летчики вскоре осознали, что вражеские транспортные средства должны быть уничтожены подчистую, чтобы исключить их участие в будущих операциях.

## **Корабли**

Русские импровизации в ремонте кораблей заслуживают упоминания. Хотя их методы и были, по общему признанию, результатом острой нехватки материалов и ремонтных возможностей, русские эффективно восстанавливали свои корабли до рабочего состояния и развенчивали немецкую убежденность в их поражении, особенно когда суда были на время выведены из строя.

Любимым методом ремонта кормы корабля, винтов и руля была закачка воды в передние трюмы с одновременным опорожнением кормовых трюмов до тех пор, пока судно почти не зачерпнет носом воды. При этом винты обнажались. Во время этой операции корабль удерживался от опрокидывания креплением к пристани. Сверху немецкие самолеты не могли определить, что производится какой-то ремонт.

В особенно холодную погоду ремонт проводился со сторон корпуса корабля или гребных винтов при постановке на якорь на некотором расстоянии от пирса, что позволяло льду намерзнуть вокруг них. Когда лед достигал достаточ-

ной толщины, его срезали непосредственно в местах повреждения, создавая, таким образом, помещения, примыкавшие к корпусу и полностью закрытые льдом с трех сторон. Рабочие стояли на твердом ледяном полу и проводили ремонтные работы.

### **Импровизации в работе**

Находясь часто в изоляции и отрезанные от источников тяжелой техники из-за немецких успешных воздушных атак, русские офицеры оборудовали бочки с бензином простыми ручками, чтобы катать их по аэродрому и к стоянкам. Как запас топлива эти бочки за собой таскали танки. Бочки с топливом также перекатывались на важные участки фронта от деревни до деревни вручную престарелыми мужчинами, женщинами и детьми, которых рекрутировали, часто насильно, для этой цели. Немецкие воздушные атаки, таким образом, не могли предотвратить просачивание топлива и провизии в прифронтовые зоны.

Генерал-лейтенант Андреас Нильсен во время своей службы в Финляндию и на Крайнем Севере Советского Союза наблюдал специальные замаскированные ремонтные депо. Около этих хорошо оборудованных центров находились большие трудовые лагеря, которые предоставляли необходимую людскую силу для более простых и тяжелых видов строительства и ремонта. Эти лагеря были обычно заполнены различными зак-

люченными, как гражданскими, так и военными. Их эксплуатировали в совершенно безжалостной манере, без учета здоровья или безопасности, так как их жизнь часто сохранялась только в качестве разового источника невероятно дешевого труда.

Немецкие ВВС, покидая аэродромы, которые они занимали в Советском Союзе, часто пытались лишить врага возможности их использования путем минирования в различных местах вокруг поля, часто закопанными, минами SD-2 нажимного и акустического действия. Небольшого нажима было достаточно для детонации заряда. Однако эту практику вскоре прекратили, так как стало известно, что русские, в свою очередь, гоняли по аэродромам под угрозой расстрела немецких военнопленных. Минные поля разминировали таким же способом. Таким образом, большое количество немецких солдат лишилось жизни, служа Советскому Союзу.

Русские руководители также были строги и требовательны по отношению к людям, которых они рекрутировали на работы в добровольном или принудительном порядке; ситуация, которую воспринимало как должную большинство граждан Советского Союза. Город Сталинград является великолепным примером этого духа. Здесь заводы продолжали производить оружие и трактора, в то время как вокруг них бушевала битва. Факт, что рабочие гибли от разрывов снарядов немецкой артиллерии, не вызывал заметного ос-

лабления деятельности заводов. Мастера продолжали требовать от своих рабочих полного напряжения сил. В Горьком русские рабочие продолжали сохранять уровень производства танков и бронированной техники в то время, как немцы сильно бомбили город.

### **Импровизации в отношении оружия и взрывчатых веществ**

Русские войска привычно использовали взрывчатые вещества немецкой армии и ВВС, которые они собирали во время наземных операций или которые они могли обезвредить с использованием групп немецких военнопленных. Затем немецкие бомбы немедленно доставлялись в мастерские советских авиационных баз, где их перерабатывали для русского использования. Во время русского контрнаступления под Сталинградом и на Кавказе большое количество авиационных бомб упало на русские позиции. Оружейники русских ВВС вынимали оригинальные заряды из этих снарядов и ставили вместо них взрыватели русского производства.

Персонал советских авиационных баз делал большое количество полых деревянных бомб очень легкой конструкции. Известные как «пропагандистские бомбы», они заполнялись разными листовками психологической войны и сбрасывались в больших количествах на немецкие позиции и сооружения. Листовки оказывали некото-

рое воздействие на моральное состояние немцев, когда условия были особенно неблагоприятными для Германии. Хотя значительное количество немецких солдат эти усилия никогда не трогали, больше немцев реагировало на эти русские пропагандистские предложения, чем русских — на немецкие.

### **Ракетные и пулеметные установки**

Русские войска, часто атакуемые немецкими самолетами, скоро прекратили пользоваться своими заурядными оружейными установками в пользу кольцевых установок на легких грузовиках. Эти грузовики с пулеметами могли быстро переехать в любое подходящее место, замаскироваться и быть в готовности к открытию огня. Эта практика была особенно применима по отношению к аэродромам, где эти установки могли быть быстро переброшены к местам, подвергшимся атакам немецких авиационных подразделений.

Специальные счетверенные пулеметные установки были позднее использованы на таких грузовиках, а также в местах переправ, железнодорожных депо и в местах погрузок и разгрузок. Передние и задние вагоны русских воинских эшелонов также были вооружены такими установками после 1942 года, особенно вблизи важных стратегических районов.

В 1942 году другая импровизация была осуществлена на русских аэродромах. Авиационные

ракетные установки были смонтированы на турели и использовались как зенитное оружие. Они оказались настолько эффективными, что широко использовались на большинстве советских авиационных баз к началу 1944 года. Это было удачное применение авиационных ракет, стрелявших с рельсовых направляющих на круговой станине.

## Глава 8

# НЕКОТОРЫЕ СОВЕТСКИЕ НЕДОСТАТКИ

На протяжении всей войны немецкое руководство осознавало русский страх перед люфтваффе и частую неспособность русских сил противовоздушной обороны действовать в соответствии с текущей воздушной обстановкой при атаках. Немецкие летчики в общем особо не боялись русской тяжелой зенитной артиллерии, за исключением хорошо защищенных портовых городов Кронштадта, Ленинграда и Севастополя. Советские батареи обычно делали залп или два в центр или впереди приближавшихся немецких авиационных формирований, что сразу заставляло самолеты менять высоту и совершать противозенитные маневры. С этого момента русские орудийные расчеты, кажется, не могли удерживать их в прицеле или делали такие неточные расчеты по дистанции, что их залпы ложились слишком широко или снаряды взрывались на неверной высоте. Подразделения Ju-88, атаковавшие сортировочную станцию у Ленинграда весной 1943 года, испытали сильный зенитный огонь батарей большого калибра, расположенных вокруг города. Все разрывы ложились высоко, так как русские артиллеристы упрямо следовали высоте, рассчитанной для бомбардировщиков He-111.

Хаотичная, и следовательно, неэффективная стрельба была типичной для большинства русских тяжелых зенитных батарей. Они так и не освоили немецкую технику кучной стрельбы, которую так успешно применяли немецкие подразделения «Флак». Это было, возможно, результатом советского доверия к легкому и среднему зенитному вооружению, с которым они достигли хороших результатов в кучной стрельбе.

Русские авиационные достижения были в целом так заурядны, что немецкие пилоты могли вернуться на Восточный фронт после года отсутствия и использовать ту же тактику, которой они пользовались раньше, с чувством, что они никуда и не уезжали. Русские пилоты далеко отставали от немецких летчиков и западных союзников в области аэронавтики, навигации и полетов в плохих погодных условиях. В результате они смогли только ограниченно использовать сложные самолеты, которые они захватили невредимыми, или передовым оборудованием, которое было поставлено союзниками. Советские пилоты так и не смогли добиться максимальной эффективности от этих самолетов, и такие приборы, как прицел для бомбометания «Норден», так и не были освоены русскими экипажами. В связи с этими недостатками русские летчики редко выполняли задачи, связанные с глубоким проникновением на территорию Германии. Когда Советский Союз начал [в 1941 году] наносить удары по Второй танковой группе немецкой армии, ее тыл они не тревожили.



Летное несовершенство русских летчиков также позволяло немецким пикирующим бомбардировщикам и истребителям-бомбардировщикам избавляться от своих преследователей таким простым приемом, как оборонительный круг. Даже многие из не скоростных немецких самолетов были в относительной безопасности в течение большей части войны, как это видно из следующего донесения, сделанного около Кольского залива в 1941 году: «...пилот Ju-87, который потерял контакт со своим подразделением при возвращении с задания по бомбардировке порта Мурманск и у которого заклинило пулеметы, сумел одним увертливым маневрированием избавиться от пары русских истребителей, которые дважды пытались его атаковать».

Подобные же донесения делались пилотами люфтваффе и в 1942–1943 годах.

Советские истребители в основном оставались уязвимыми для немецких воздушных атак и часто тушевались, становились почти беспомощными, если немецкие истребители заставляли их врасплох. Советские авиационные подразделения были организованы, чтобы справиться с любыми случайностями, но на практике их реакции были замедленными и неточными, когда возникали непредвиденные ситуации. Даже в 1943 и 1944 годах, когда немецким бомбардировщикам уже приходилось ожидать перехвата истребителями, советские летчики выглядели тактически слабыми и одолеваемыми организационными и командными проблемами в воздухе.

Русские истребители обычно ограничивали свои атаки немецкими самолетами, которые выполняли задания в одиночку, отстали или были в другом затруднительном положении (хотя иногда они и демонстрировали большую инициативу). При приближении немецких истребителей пилоты русских истребителей открывали огонь еще до того, как противник оказывался в пределах досягаемости. Эта реакция вызывалась не только страхом, но и тщетной надеждой, что тем самым они увеличат время эффективной стрельбы по немцам.

Однако все эти недостатки не были следствием советского страха. Русскими пилотами иногда проводились отважные, почти безрассудные атаки, многие из которых оказывались полностью безрезультатными. Например, два советских И-16 «Рата», истребители с низкорасположенным крылом, атаковали немецкий аэродром с высоты примерно 70 футов. Хотя видимость была плохой, а зенитный огонь немцев интенсивным, они демонстрировали все большее безрассудство, делая все новые заходы, пока не были сбиты. Около Кронштадта русские истребители упрямо преследовали немецких пикирующих бомбардировщиков, когда они атаковали советские суда. В результате русские самолеты были сбиты своими же собственными зенитными орудиями.

Поскольку русские летчики в основном боялись вражеского огня, они не решались делать повторные заходы на цель даже тогда, когда не

было причин ожидать зенитного огня. Иногда, когда русским подразделениям назначались особые задания, русские пилоты могли быть чрезвычайно упорными в достижении своих целей. Иногда это упорство граничило с тупостью. Во время выполнения задания около Киева в начале войны капитан Рабат видел 10 советских бомбардировщиков, летевших непреклонно к цели. Немецкие истребители не спеша сбивали их один за другим, но они, кажется, даже не делали попыток избежать атак. Сохраняя строй и следуя за ведущим, русские бомбардировщики продолжали полет вперед, пока не были все сбиты. Серьезной слабостью советских подразделений было то, что только командиру доверялось знать боевую задачу. Так как только командир имел карту или знал задание, немецкие летчики скоро поняли, что нужно сосредотачивать атаки на ведущем самолете. Если командир был сбит, оставшиеся летчики думали только о том, как вернуться на советскую территорию. Тесные построения не помогали русским летчикам избегать потерь от немецких истребителей, и время от времени отдельные советские бомбардировщики выскальзывали из строя и пытались вернуться на свои базы.

### **Отсутствие агрессивности**

Нежелание русских ввязываться в воздушные бои с немецкими летчиками, особенно с истребителями, может быть отчасти отнесено к низкому

боевому духу, произраставшему из того факта, что примерно 90 процентов из всех русских истребителей, сбитых немецкими ВВС, были сбиты над советской территорией. Русские пилоты также неохотно шли на пересечение линии фронта и поворачивали домой при первых признаках опасности.

Колебания русских летчиков при необходимости принять бой на больших высотах могло быть результатом их знания ограниченных возможностей своих собственных самолетов. Большинство советских истребителей не имело оборудования для ведения боев на больших высотах, а обучение таким боям было недостаточным. Даже более современные модели, такие как Як-3, показывали себя лучше всего на низких высотах, где они превосходили Me-109 и Fw-190. Як-9, разработанный примерно в то же время, что и Як-3, был легок в управлении и очень маневренным на низких и средних высотах, но на высоте свыше 10 500 футов Fw-190 легко его превосходил. Таким образом, русские летчики предпочитали высоты от 5 000 до 8 000 футов. Но даже здесь они обычно уклонялись от боя, если только немцы не были в безнадежном меньшинстве. Победы советских истребителей были редкими и часто следствием везения, а не авиационного мастерства. Русские всегда стремились получить от своих союзников самые современные самолеты, надеясь достичь эффективности Fw-190, которого они особенно боялись.

Советские летчики-истребители часто избегали атаковать формирования немецких бомбардировщиков, ожидая от них стену огня. В последний период войны, когда русские истребители наконец-то начали атаковать немецкие бомбардировщики, их тактика была слабой, а операции не имели системного характера. Огневой мощи He-177 и скорости Ju-88 хватало для того, чтобы держать на расстоянии русские истребители на протяжении почти всей войны, если только советские подразделения не имели явного преимущества в количестве и огневой мощи.

Уважение к немецким летчикам сохранялось до последних месяцев войны, хотя боевой дух русских пилотов улучшился после середины 1942 года. Боевая напористость советских летчиков была особенно заметна над их собственной территорией и в ситуациях, когда количество их самолетов значительно превосходило противника. Достижение этого численного превосходства произошло слишком поздно, чтобы оказать влияние на ход войны, и, по словам немецких пилотов, до самого конца русские летчики испытывали «дрожь» при встрече с противником. В Крыму немецкие летчики выдерживали натиск русских истребителей, которых было в 25 раз больше.

Боясь немецких атак, русские летчики летали под покровом облаков, готовые броситься в них при первом признаке опасности. Они также организовывали свои полеты так, чтобы в случае опасности суметь воспользоваться преимуще-

ством преобладающих ветров, дующих с востока на запад. Если потолок был высоким, русские самолеты предпринимали попытки ухода на экстремально низкую высоту.

Русские летчики боялись не только истребителей и определенных соединений бомбардировщиков, но также противотанковых самолетов. Люфтваффе, таким образом, имело возможность сметать целые бронетанковые подразделения с относительно малым советским противодействием. Русские танки, которые прорывали немецкую линию обороны на дороге Брянск — Орел в 1943 году, были успешно перехвачены противотанковыми самолетами люфтваффе и полностью уничтожены еще до того, как смогли достичь своих целей. В другом случае, 2 января 1943 года, в деревне Антоновке, расположенной примерно в 140 милях к северу от Ростова-на-Дону, немецкая боевая группа была окружена несколькими русскими танковыми подразделениями, поддержанными пехотой. Хотя вблизи были русские истребители, немецкие противотанковые самолеты прилетели, чтобы атаковать танки пушечным огнем. После того как некоторое количество танков было уничтожено, оставшиеся и атаковавшая пехота бросились назад врассыпную. В этом случае нерешительность советских летчиков позволила немецким пилотам вырвать почти достигнутую победу из рук русских в то время, когда немецкая пехота оборонялась из последних сил.

Русские танковые экипажи иногда позволяли панике взять верх над рассудком. Несмотря на возможности своей зенитной обороны, они иногда выскакивали из танков при первых признаках воздушного налета и бежали в укрытие, оставляя свои машины на уничтожение. Пехотинцы, ехавшие на танках, обычно отступали. В других ситуациях русская пехота разбегалась, если попадала под прямые атаки пикирующих бомбардировщиков. Те, кто был на укрепленных позициях, обычно предпочитали умереть там, чем рисковать, перебегая в другие места. Если их командир погибал во время наступления на укрепленную позицию, то застопорившееся наступление обычно захлебывалось.

Слабость советских зенитных батарей была заметна, когда их командиров не было на позиции. Если командиры отсутствовали, то русские оружейные расчеты в спешке покидали свои места при первых признаках атак немецких самолетов. Очевидно, офицеры были нужны, чтобы предотвратить панику и командовать орудийными расчетам.

### **Проведение советских воздушных операций**

Воздушные операции русских были однообразны и стереотипны по характеру, что свидетельствовало об ограниченности воображения в вопросах тактики и невысоком уровне технических средств управления. Негибкость руководства

затрудняла внесение изменений в воздушные операции на месте, а принцип слепого подчинения еще сильнее ухудшал дело. Слабость русской авиации была вызвана не только первыми опустошительными ударами люфтваффе, но также следствием слабой приверженности к авиации и неадекватными программами обучения. Почти полное отсутствие хорошо обученного персонала отягощало проблемы. Преувеличенный упор на непосредственную поддержку [наземных войск] также ограничивал русские операции в воздухе.

Советские воздушные действия были, скорее, главным образом результатом обстоятельств и целесообразности, а не тщательного планирования русских руководителей, многие из которых мало знали об использовании воздушной мощи, но почти все заботились о точном соблюдении субординации по отношению к начальству. Цели русских ВВС сводились к пехотным и артиллерийским позициям и, позднее в ходе войны, бронетанковым частям. В связи с этим немецкие командиры, такие как генерал-лейтенант Адольф Галланд, никогда не рассматривали советские ВВС чем-то большим, чем придатком Красной армии, воздушным артиллерийским оружием.

Действия русских истребителей были почти полностью оборонительными по характеру, вне зависимости от того, какому типу немецких авиационных соединений они противостояли. Возможно, это было проявлением признания технической



и тактической неполноценности и главной задачи оказания поддержки армии. Русские истребители пытались установить локальное превосходство в воздухе, сопровождая штурмовики и бомбардировщики, хотя и в этом они редко преуспевали. Доктринальные и тактические ограничения советской истребительной авиации на протяжении всей войны показали, что она была неспособна на наступательные операции. Истребители вступали в бой с немецкими истребителями только тогда, когда они не могли избежать этого, предпочитая внезапно атаковать поврежденные самолеты, но не истребители.

«Рои» русских самолетов, обычно примерно по пять в «рое», часто видели после 1941 года летящими в хорошем порядке и с соответствующими интервалами, это показывало, что они признали эффективность таких формирований в немецких авиационных частях. Однако их недостаточно четкое построение давало немецким летчикам возможность узнавать их на большом расстоянии.

Хотя русские летчики были робкими по отдельности, но могли быть смелыми в группе. В таких случаях некоторые пилоты становились столь настойчивыми в достижении своих целей и такими упорными в стремлении сбить врага, что таранили немецкие самолеты. Некоторые русские даже разработали тактику, которая позволяла им нанести повреждения самолету противника при сравнительно малом ущербе для своего собственного самолета.

Советские авиационные части редко проводили налеты большими группами, по 40 бомбардировщиков и больше, но даже в этих случаях атаки проводились поодиночке. Ответные бомбардировки, как это можно было видеть на Западе, предпринимались редко, и если это случалось, то эффект их едва ли можно было сравнить с интенсивными немецкими бомбардировками, а еще меньше — с массивными воздушными ударами, наносимыми западными союзниками. Идея массивных бомбардировок, казалось, не была известна советским ВВС. Из-за ограниченности авиационного мастерства русские летчики бомбардировочной авиации использовали только несколько простых построений. Как только их боевой порядок разрушался или ведущие самолеты были сбиты, оставшиеся могли быть быстро разогнаны и уничтожены.

Чтобы избавиться от немецких истребителей, русские бомбардировщики начинали атаковать немецкие аэродромы с высот выше 16 000 футов. Одиночный бомбардировщик или, возможно, два, могли появиться утром на рассвете или перед закатом и сбросить несколько осколочных бомб. Иногда в таком налете могли принять участие маленькие группы бомбардировщиков. Некоторые бомбы достигали цели, но иногда они падали и на советские позиции. Ночные бомбардировки советских ВВС были также неэффективны. Небрежность в бомбометании и отсутствие меткости были характерными чертами как для дей-

ствий бомбардировщиков, так и для истребителей-бомбардировщиков. Большинство советских летчиков старались сбросить свои бомбы на немецкие авиационные базы как можно быстрее, чтобы уйти до того, как немецкая зенитная артиллерия откроет огонь. Такие разрозненные и несистемные усилия производили слабое впечатление на личный состав немецких ВВС.

Немецкое командование постоянно удивлялось тому, что русские наземные и авиационные соединения никогда не выбирали для нападения немецкие прожекторы и центры управления люфтваффе. Они объясняли это неспособностью русского командования оценить значимость таких постов для всей кампании. Советское руководство также отставало в производстве самолетов — истребителей танков, возможно, из-за того, что они медленно овладевали методами атак на бронетехнику. Эта неспособность позволила немецким танкам действовать в относительной безопасности от воздушных атак на протяжении большей части войны.

Среди многих возможностей, упущенных советскими войсками, ни одна не была более поразительной, чем неспособность русских ВВС преследовать отходившие немецкие войска при отступлении от Москвы зимой 1941/42 года. Любой вид систематических ударов по отступавшим колоннам, которые тогда закупорились на немногих имевшихся транспортных артериях, мог стать тяжелым ударом по вермахту.

Большие начальные успехи Германии в России частично были следствием провала советской дальней разведки. Вследствие первоначального разгрома в 1941 году русских ВВС, их тактические разведывательные подразделения были единственными соединениями, способными выполнять боевые задачи. Но даже эта служба во многих отношениях была недостаточной. Обучение пилотов-разведчиков было в своей основе ущербным, а технологические и оперативные слабости досаждали разведывательным подразделениям до завершающей части войны. Дальние разведывательные полеты на достаточную глубину для получения хороших разведывательных данных обычно не проводились, а расшифровка аэрофотоснимков была в советских ВВС настолько слаба, что задачи редко определялись на основе только этой информации. Например, в апреле 1944 года русский разведывательный самолет Пе-2 появлялся над Даугавпилсом, Латвия, и был насмешливо прозван немецкими летчиками «дежурным офицером разведки», поскольку он регулярно прилетал между 7 и 8 часами. Этот самолет, очевидно, разведывал немецкие аэродромы и сооружения около реки Двины, но, несмотря на частоту этих визитов, никаких атак бомбардировщиков не последовало.

Другой недостаток, который следует отметить, — это слабая техника пилотирования советскими летчиками связной авиации. Русские часто использовали свои самолеты связи для перевозки важных партизанских и военных персон, что де-

лало эти самолеты приоритетными целями для немецких ВВС. Окрашенные под цвет ландшафта самолеты было трудно обнаружить сверху, но без прикрытия истребителей они становились легко уязвимы для немецких нападений. Так что многие из них вскоре были сбиты, и русские генералы сменили их на быстрые бомбардировщики или истребители с эскортом истребителей для своих перелетов. Командование люфтваффе заметило, что советские пилоты связи неизменно использовали железные дороги для ориентирования, летая вдоль правой стороны колеи. И хотя такой порядок полетов стал широко известен немецким авиационным частям, что привело к уничтожению сотен русских самолетов связи, особенно истребителями-бомбардировщиками Fw-190, русские летчики по-прежнему «липли» к железным дорогам, не имея прикрытия истребителями.

### **Недостатки материальной части**

В начале войны советские самолеты в основном были устаревшие, и самые старые модели были быстро уничтожены немецкими ВВС. Ситуация была настолько плоха, что один немецкий летчик мог, при хорошем пилотировании, отразить нападение большого количества [морально] старых русских истребителей. Линейными истребителями СССР в 1941 году были бипланы И-15 и слегка модернизированный И-153, происходящие от конструкции 1932 года. При максимальной ско-

ростью до 200 миль в час они не выдерживали сравнения с Me-109 люфтваффе. Еще один самолет со звездообразным двигателем — И-16 «Рата», моноплан с низким расположением крыла (порождение от конструкции «Боинга»), который в больших количествах применялся в ходе гражданской войны в Испании и стал главной опорой советской истребительной авиации в 1941 году. Это были высокоманевренные самолеты, но только первоклассные советские летчики могли летать достаточно хорошо, чтобы использовать их великолепные маневренные качества, а так как скорость этих самолетов оставляла желать лучшего, немцы быстро расправились с ними. Самым серьезным был факт, что эти модели легко загорались при поражении сверху или сбоку. Попытки защитить от огня их поверхности нанесением искусственной негорючей смолы не увенчались успехом.

Американские P-40 были такими же маневренными, как и немецкие истребители, но поскольку они уступали им в скорости и скороподъемности, русские летчики к ним не благоволили. Белл P-39 «Аэрокобра» и P-63 «Кингкобра» были хорошими истребителями, очень популярными у русских летчиков.

В течение последних двух лет войны русские истребители в целом превосходили те, что им присылали западные союзники по ленд-лизу, но они имели недостаточную скороподъемность и маневренность на больших высотах и никогда не превосходили лучшие немецкие истребители в пики-

ровании. Принимая во внимание их превосходную управляемость, они были почти равны немецким самолетам в сражениях 1944 года. Фактически Як-3 превосходил немецкие самолеты на низких и средних высотах. Однако на фронте таких самолетов появилось немного.

Русские бомбардировочные операции выполнялись на самолетах Ил-4, «Митчелл» В-25, Дуглас «Бостон» А-20 и Пе-2. Эти самолеты были маневренными и хорошо подходили для бомбардировок на средние расстояния, но они были слишком легкими для стратегических целей, а потому выполняли в основном тактические задачи.

Стандартным штурмовиком русских ВВС был хорошо бронированный Ил-2 «Штурмовик», который был легко уязвим при атаке истребителей сзади, но хорошо защищен против огня с земли. Он мог бы быть более эффективным самолетом, если бы советские руководители не настояли на удвоении его бомбовой нагрузки, так что его хорошие летные характеристики были значительно ухудшены.

Приборы русских самолетов, такие как бомбардировочные прицелы, радиооборудование, генераторы и компасы, были такими же грубыми, как и их сигнальные ракеты и боеприпасы, и многое из этого было устаревшим. Даже американские поставки бесчисленного количества радиооборудования и американское оснащение метеостанций не слишком улуч-

шили связь русских. Это было результатом острой нехватки персонала, которым можно было укомплектовать такие станции и допустить к оборудованию. О наземных вышках управления в советских наземных службах и не слышали, а радио- и электроаппаратура обычно отсутствовали. Когда подразделения взлетали, это напоминало старые эскадрильи времен Первой мировой войны, которые действовали с примитивных полей, а связь держали маханием руки или покачиванием крыльев. На большинстве советских аэродромов не было даже обычной полевой телефонной связи.

Самая мощная передающая станция была в Москве. Русские продолжали вещать с этой станции и после того, как она была обнаружена немецкими ВВС, и она работала до конца войны. Немецкие летчики в то время использовали ее как ориентир.

Когда русские эскадрильи были наконец-то оснащены радиосвязью, они попали под контроль служб целеуказания. Связь между самолетами в русских частях обычно отсутствовала, а работа открытым текстом станций воздушного наведения не была безусловно полезной. Из-за плохой радиодисциплины между самолетами и службой воздушного наведения появление немецких истребителей неизменно вызывало неразбериху в связи с обильными обвинениями, которыми щедро обменивались пилоты и служба наведения.



Потери многих советских танков в 1941 году связаны с отсталостью бронетехники. Но уже в конце этого года появился Т-34, который хорошо себя показал и стал рабочей лошадкой русских бронетанковых сил. Он мог бы стать решающим оружием, но советское руководство никогда не понимало важности массированного использования бронетехники и было удовлетворено перемалыванием немецких сухопутных и воздушных сил.

### **Проведение советских наземных операций**

По мере приближения войны к концу выяснилось, что советское руководство научилось планированию и ведению крупномасштабных операций, включая решающие прорывы. Это стало особенно очевидно в операциях, проведенных Жуковым. В это время немецкие войска состояли из личного состава с низким уровнем обучения и вооружения и имели комплектность только от 20 до 50 процентов от постоянного боевого состава. Также у немцев критически не хватало танков, даже для минимума боевых действий. Бронетехника имела топлива только для одной атаки, а артиллерийские батареи были так серьезно ограничены, что они просто не могли оказать адекватную поддержку любому действию. Немецкие дивизии вдоль Вислы в 1944 году удерживали фронты от 30 до 40 миль в ширину — пространства, которые невозможно было оборонять. Не-

мецкие ВВС к этому времени были настолько ослаблены, что русское командование и даже полевые советские войска просто игнорировали их.

До середины 1944 года советские войска не отваживались делать прорывы, но потом они совершали их только в тех местах, где у них было большое численное превосходство. Прорывы никогда не начинались, пока русское командование не накапливало массу войск для ввода в прорыв. Как правило, русская пехота не использовала свой успех после вклинивания в оборону, а ждала новых указаний, давая возможность немецким войскам и ВВС подготовиться к противодействию. Поэтому неудивительно, что советские военные потери составили до 10 миллионов человек, а у их врагов — до 4 миллионов.

Во многих случаях русские были слишком нетерпеливы в занятии линии исходных рубежей, что было результатом негибкости высшего командования и отсутствия работы в команде на низших уровнях. Таким образом, немецкие ВВС имели возможность проводить эффективные действия против этих концентраций войск. Эта ошибка совершалась на протяжении войны, так что действия в Восточной Пруссии в 1944 году были во многом похожи на действия в 1942-м.

В течение большей части войны советское командование демонстрировало презрение к вопросам безопасности. Стремление к победе любой ценой помогло им в некоторых отношениях обновить немецкое нашествие, но потери их были

тяжелыми. В начальной части войны оружие ценилось выше, чем люди, но после 1941 года эта ситуация изменилась.

## Глава 9

### РЕЗЮМЕ

Советский Союз был поражен скоростью и мощностью, которые Германия проявила в своем блицкриге, нанеся поражение Польше в 1939 году. В результате русские немедленно и тайно начали программу модернизации армии и ВВС. Советские страхи и беспокойства были продемонстрированы их внезапным захватом независимых соседних областей — Финляндии, балтийских стран и части юго-востока Европы — и их усилиями переместить и модернизировать всю советскую военную промышленность. Когда первые подразделения немецкого вермахта перекатились через русскую границу, Советы уже предприняли действия, чтобы улучшить воздушную и наземную оборону.

Русские первоначальные потери были огромны. Только самолетов было потеряно более 4 000 в первую неделю войны. Бойня продолжалась в конце лета и осенью, умножая количество русских пленных и уничтоженного вооружения до невероятных величин. В конце октября Гитлер ошибочно заявил, что Советский Союз в «смертельной агонии». Наступление ранней и исключительно холодной зимы вскоре изменило ситуацию к лучшему. Советский Союз действительно понес тяжелые потери, но эти потери не были решающими. Противодействие советских ВВС и сухопутных войск немецким воздушным атакам сделало

многие из вражеских побед слишком дорогими и потребовало много времени, а время было всем для немецкой армии и ВВС. Обладая полными знаниями о своей местности и владея мастерством маскировки, хитростью и способностью к импровизации, советские войска смогли сохранить свои силы в войне и иметь, по крайней мере, их частично целыми для последующих наступлений. Немцы, воюя в обстановке, о которой они мало знали, в условиях, к которым они во многом не были готовы, и против врага, которого они серьезно недооценили, оказались вынуждены приспособливаться к русским приемам для своей защиты и выживания.

Советское руководство научилось компенсировать свои слабости приспособлением воздушных и наземных операций к рамкам условий, благоприятных для их необученных, но увеличивавшихся вооруженных сил. Русский ответ на воздушные нападения казался люфтваффе незначительным, пока наступление вермахта было в полном разгаре, но когда этот напор увяз, русские противодействия игнорировать дальше было невозможно, даже на локальном уровне. По мере увеличения продолжительности русской кампании командование немецких ВВС неохотно признало, что они столкнулись с чрезвычайно умным, безжалостным и способным противником, который понимал, как уравнивать свои шансы с возможностями врага, который был более искушен в тактике и стратегии. Многие ответы на немецкую

воздушную мощь были скопированы с немецкой тактики и помогали советским войскам свести к нулю вражеские транспортные, боевые и противоздушные операции. В результате, когда русские сухопутные войска перешли к наступлениям, их продвижение было даже быстрее, чем следовало ожидать. Люфтваффе оказалось в гигантском замкнутом круге причин и следствий. Наступление Красной армии привело к захвату многих немецких авиационных баз и заставило эскадрильи немецких бомбардировщиков еще дальше удалиться от жизненно важных стратегических целей. В это же время советское наступление поставило немецкую армию в ряд критических ситуаций, потребовавших немедленной поддержки с воздуха, что еще сильнее привязывало немецкие ВВС к наземным операциям, тактическим проблемам и подрывало любые стратегические усилия. Но даже такие действия по поддержке во многих случаях были неудовлетворительными, так как люфтваффе несло тяжелые потери в вооружении и личном составе.

Поскольку ни русской армии, ни ВВС не было нанесено решающего поражения, они стали способны перехватить инициативу, и даже относительно слабая русская авиация продолжала воздействовать на немецкие операции на Востоке. Русская авиация снабжала партизан, координировала действия Красной армии и, когда позволяли условия, изматывала люфтваффе. Было бы, однако, большой ошибкой считать, что поражение не-

мецких вооруженных сил было результатом советской воздушной мощи, поскольку Вторая мировая война была временем, когда русские еще только приступали к реализации потенциала воздушной мощи. Даже немцы были главным образом вовлечены в действия армий и армейских групп на полях сражений, где разворачивались основные действия. Русские ВВС, тем не менее, были фактором, который способствовал перелому войны и открыл для Германии путь к поражению.

Необходимо иметь в виду, что многие советские операции совпали по времени с ударами союзников, высадившимися на Западе и в районе Средиземного моря. Война на три фронта могла иметь следствием только распыление немецких сил. Несмотря на настоятельную необходимость поддерживать армейские соединения на Восточном фронте, силы люфтваффе после 1942 года более насущно требовались для защиты родины от массивной воздушной мощи Великобритании и Соединенных Штатов. Потерпев неудачу в удуплении потока ленд-лизингового оборудования Советскому Союзу и в разрушении русской военной промышленности (особенно авиационной), люфтваффе по мере развития войны пришлось столкнуться с более грозными требованиями именно в то самое время, когда потребность Германии в воздушной обороне стала самой критической.

Комбинация этих факторов свела к нулю самые лучшие усилия немецких ВВС. На последних

этапах войны действия люфтваффе были спорадическими по характеру и кратковременными по воздействию. Люфтваффе, изматываемое на трех фронтах и над рейхом, почти изолированное от источников нефти, за исключением серьезно пострадавших мощностей по производству синтетического бензина, испытывавшее недостаток в самолетах и тяжело страдавшее от людских потерь, должно было бросать оставшиеся сотни летчиков на противовоздушную оборону против врагов, имевших подавляющее численное превосходство. Именно поэтому была потеряна единственная доступная группа способных летчиков, многие из которых до сих пор оставались в живых с их поступления на службу в 1939 году.

Из-за советской маскировки, скрытности и импровизации немецкие ВВС не могли остановить постоянный поток оружия и оборудования русским войскам на фронт, инфильтрацию русских воинских подразделений на оккупированные немцами территории и угрозу партизанской деятельности. Активные и пассивные меры обороны русских не давали возможности люфтваффе выполнить необходимые задачи по снабжению окруженных немецких подразделений, и с постоянно растущей скоростью истощали немецкие ВВС. Успех русского ответа подтверждается применением Германией истребителей для прикрытия всех действий бомбардировщиков [бомбивших с горизонтального полета], пикирующих бомбардировщиков, истребителей танков и транспортных



операций; призывом резервистов и инструкторов, чтобы заполнить прорехи люфтваффе на Востоке; возраставшим числом срочных требований истребителей для фронта, чтобы противодействовать русским действиям; и наконец, превращением немецких ВВС практически полностью в оборонительную силу, поскольку советская авиация достигла превосходства в воздухе.

Как показывают события, русский ответ на действия немецких ВВС, примитивный и импровизированный по характеру, и даже грубый в своем первом проявлении для более просвещенных западных противников, демонстрировал в ходе войны высокую действенность, эффективность и, в конечном итоге, был важным фактором в поражении Германии.

## Содержание

|  |    |
|--|----|
| Предисловие к русскому изданию .....   | 5  |
| Американский исследовательский проект<br>истории немецких ВВС .....              | 15 |
| Клаус Юбе .....  | 22 |
| Предисловие к американскому изданию .....  | 25 |
| <b>Глава 1</b>   |    |
| Некоторые факторы, влияющие на русский<br>ответ на немецкую воздушную мощь ..... | 27 |
| Русский солдат и его обучение .....  | 27 |
| Советское оснащение и материалы .....  | 37 |
| Факторы местности .....  | 44 |
| Немецкий солдат .....  | 48 |
| <b>Глава 2</b>   |    |
| Война против Советского Союза<br>1941–1945 годов .....                           | 51 |
| От начала кампании до конца зимы<br>1941 года .....                              | 51 |
| От зимы 1941-го до 1943 года .....   | 57 |
| 1943 год. Поворот событий .....  | 62 |
| С 1944 года до конца войны в 1945-м .....  | 66 |
| <b>Глава 3</b>   |    |
| Советское командование<br>и командные решения .....                              | 70 |
| Принцип взаимодействия .....   | 70 |
| Победа тактики над стратегией<br>в использовании воздушной мощи .....            | 72 |
| Усвоение немецкой тактики .....  | 75 |
| Неожиданность как оружие .....   | 76 |
| Проблема отсутствия гибкости .....   | 77 |
| <b>Глава 4</b>   |    |
| Маскировка .....   | 81 |
| Маскировка и дисциплина маскировки ..  | 83 |

|   |     |
|---|-----|
| Люди и оснащение .....  | 84  |
| Орудия и позиции .....  | 88  |
| Здания и склады .....   | 89  |
| Аэродромы и самолеты .....  | 93  |
| Места сосредоточения .....  | 94  |
| Поезда и транспортные средства .....                                | 95  |
| Мосты .....   | 97  |
| Артиллерийское молчание для избегания<br>наблюдения с воздуха ..... | 98  |
| Дымовые завесы .....  | 99  |
| Темнота и погода .....  | 101 |
| Темнота .....   | 101 |
| Погода.....   | 107 |
| <b>Глава 5</b>  |     |
| Ввод в заблуждение .....  | 110 |
| Опыт русско-финской войны<br>1939–1940 годов .....                  | 110 |
| Ложные постройки и позиции .....                                    | 112 |
| Вооружение и оснащение .....  | 112 |
| Постройки .....   | 113 |
| Окопы и позиции .....   | 114 |
| Пути сообщения и мосты .....  | 115 |
| Аэродромы и самолеты .....  | 116 |
| Имитация и сокрытие ущерба .....                                    | 116 |
| Захваченное вооружение .....  | 119 |
| Использование немецких<br>опознавательных сигналов .....            | 121 |
| Отвлекающие маневры<br>и перемещения войск .....                    | 122 |
| Отвлекающие полеты.....   | 123 |
| Доведение ложной информации<br>до противника .....                  | 126 |
| Паромные переправы с вводом<br>в заблуждение .....                  | 129 |

|   |     |
|---|-----|
| Другие формы ввода в заблуждение .....                        | 131 |
| <b>Глава 6</b>  |     |
| Некоторые из мер противовоздушной<br>обороны .....            | 134 |
| Пассивные меры обороны .....                                  | 134 |
| Активные меры обороны .....                                   | 141 |
| <b>Глава 7</b>  |     |
| Примеры русской импровизации .....                            | 161 |
| Импровизация в ремонте<br>и строительстве .....               | 161 |
| Мосты .....   | 162 |
| Шоссейные и железные дороги .....                             | 165 |
| Самолеты .....  | 166 |
| Транспортные средства .....                                   | 167 |
| Корабли .....   | 168 |
| Импровизации в работе .....                                   | 169 |
| Импровизации в отношении оружия<br>и взрывчатых веществ ..... | 171 |
| Ракетные и пулеметные установки .....                         | 172 |
| <b>Глава 8</b>  |     |
| Некоторые советские недостатки .....                          | 174 |
| Отсутствие агрессивности .....                                | 178 |
| Проведение советских воздушных<br>операций .....              | 182 |
| Недостатки материальной части .....                           | 188 |
| Проведение советских<br>наземных операций .....               | 192 |
| <b>Глава 9</b>  |     |
| Резюме .....  | 195 |

Научно-популярное издание

Юбе Клаус

РУССКИЙ ОТВЕТ НА НЕМЕЦКУЮ  
ВОЗДУШНУЮ МОЩЬ  
ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ

Редактор:  
А. С. Еремин

Художественный редактор:  
А. Г. Трофимова

Технический редактор:  
М. В. Камянчук

Компьютерная верстка:  
М. В. Камянчук

Корректор:  
Г. В. Бирюкова

Подписано в печать 26.10.2015  
Формат 84x108<sup>1/32</sup>. Печать офсетная.  
Тираж 300 экз.

Заказ №Т49

ООО «Печатный вал»,  
623851, Свердловская обл., г. Ирбит,  
ул. Горького, 2 «Д»,  
тел. (34355) 3-87-38, 3-80-69