

Рихард Зухенвирт



**ЭТАПНЫЕ ПОВОРОТНЫЕ ПУНКТЫ
ПОРАЖЕНИЯ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ
СИЛ ГЕРМАНИИ**

R. Suchenwirth

**HISTORICAL TURNING POINTS IN
THE GERMAN AIR FORCE WAR EFFORT**

Редакционная коллегия серии
«Воздушная война глазами побежденных»:

С. Бердюгина, К. Геуст, И. Гринберг, А. Еремин,
Е. Ермолаева, А. Камянчук, Г. Корнилов,
Г. Петров, А. Родионов, А. Симонов,
В. Хардести, Т. Федорченко

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

Рихард Зухенвирт

**ЭТАПНЫЕ ПОВОРОТНЫЕ ПУНКТЫ
ПОРАЖЕНИЯ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ
СИЛ ГЕРМАНИИ**

Ирбит
«Печатный вал»
2017

ББК 63.3(0)62
З-95

Перевод с английского А. С. Еремина

Зухенвирт Р.

З-95 Этапные поворотные пункты поражения
военно-воздушных сил Германии / Пер. с
англ. А. С. Еремина. — Ирбит: Печатный
вал, 2017. — 254 с. (Сер. «Воздушная война
глазами побежденных»)
ISBN 978-5-91342-025-1

Монография австро-немецкого историка Рихарда Зухенвирта представляет наиболее важные заключения Карлсруэвского исследовательского проекта истории военно-воздушных сил Германии во Второй мировой войне.

Для всех интересующихся историей авиации и Второй мировой войны.

ISBN 978-5-91342-025-1

© А. С. Еремин, пер. с английского, 2017
© ООО "Печатный вал", оформление, 2017

Предисловие к русскому изданию

Монография австро-немецкого историка Рихарда Зухенвирта «Этапные поворотные пункты поражения военно-воздушных сил Германии» стала центральной в Карлсруэвском исследовательском проекте истории немецких ВВС во Второй мировой войне. В предисловии к американскому изданию монографии было особо отмечено, что «заключения исследования представляют наиболее важные результаты исследовательского проекта [истории] немецких военно-воздушных сил».

В своей работе Зухенвирт затронул все основные слагаемые немецкого поражения в воздухе во Второй мировой войне, в частности, пренебрежение к подготовке пилотов и транспортной авиации. Однако основное внимание он уделил переоценке значения бомбардировки с пикирования и, соответственно, забвения стратегической бомбардировки. В этом он не был оригинальным, и даже отметил как общепризнанный факт, что причиной поражения Германии в войне против СССР являлось отсутствие попыток вести стратегическую воздушную войну. Вопрос заключался в том, был ли отказ от создания армады тяжелых четырехмоторных бомбардировщиков вынужденным в силу невозможности экономики Германии справиться с такой задачей, или следствием

гибели в 1936 г. первого начальника генерального штаба люфтваффе Вальтера Вефера и неспособности его преемника Ганса Ешоннека (и других руководителей имперского министерства авиации) понять значение стратегической авиации. Зухенвирт склонялся ко второй точке зрения. Он писал: «Давайте избавимся от иллюзии, присутствующей определению, столь часто применявшемуся по отношению к Германии во Второй мировой войне; это определение — “война бедняков”. В определенной степени оно может быть использовано, когда сравнивают Германию с мощностью, присутствующей Соединенным Штатам. Потенциал Германии не был незначительным; однако — и это слишком часто игнорируют — он не был полностью развит, пока не стало слишком поздно, чтобы он стал эффективен. Производство вооружений, например, достигло своего пика в течение первых шести — восьми месяцев 1944 г. (июль и август были пиковым периодом). Если бы эти же цели были достигнуты в течение первой половины 1942 г., тогда России было бы очень трудно сопротивляться в воздухе и на море, а высадка союзников во Франции — несмотря на военную мощь Америки — никогда бы не стала возможной. Мы не должны забывать, что полная мобилизация немецкого потенциала производства вооружений в 1942 г. (и такая мобилизация была возможной) привела бы к очень значительному увеличению всего военного потенциала в течение следующих годов. Терялась одна возможность за другой...».

То, что нацистская Германия не стала сразу мобилизовать свой экономический потенциал, сочтя ненужным эту меру, Зухенвирт считал одним из наиболее запутанных случаев самообольщения в истории.

«Во-первых, — писал Зухенвирт, — сразу после начала польской кампании, Гитлер все еще надеялся, что Англия и Франция не объявят войну Германии. Во-вторых, когда польская кампания завершилась, Гитлер был твердо убежден, что Англия готова заключить мир, так как окончательная цель достигнута (спорные территории — около половины Польши — были в немецких руках) и повод для войны был снят; в дальнейшем кровопролития не было необходимости. В-третьих, после значительного успеха кампании на Западе, вызвавшегося в капитуляции Франции, немецкое руководство было уверено, что война уже выиграна, что Англия была окончательно принуждена к заключению мира, и что эта цель могла быть достигнута желанием нации сохранить существование Британской империи (и Гитлер чувствовал, что империю нужно сохранить). Трижды жертва самообольщения, Гитлер все более укреплялся во мнении (которое вскоре стало навязчивым), что Германия уже выиграла войну, включая войну против России, и это несмотря на неудачи в декабре 1941 г. Укрепившись в своей вере, что немецкое наступление лета 1942 г. (которое действительно, казалось, так хорошо началось) приведет к окончательному краху

Советской России, вполне вероятно, что Гитлер и его преданные сторонники (и в эту группу определенно входил начальник генерального штаба люфтваффе Ешоннек) действительно верили, что немецкие бомбардировщики победоносно вернутся с Востока отомстить за ущерб, нанесенный британскими ночными рейдами, и сделают невозможными дальнейшие наступательные операции Англии.

В общем, немецкое руководство сначала обманулось, что можно ничего не делать в надежде на нереальный мир; после они были так ослеплены быстрой и относительно легкой победой, что не смогли использовать время, полученное для производства вооружений. В результате, Германия просто дрейфовала, ее руководители были уверены, что окончательная победа неизбежна, пока вдруг не обнаружили, что находятся на краю бездны. Со временем они осознали опасность и погрузили нацию в лихорадочную военную деятельность, стремясь наверстать потерянное время, но было уже слишком поздно.

Это был не бедняк, который проиграл войну, а скорее человек, который отказывался признавать реальность»¹.

Легко быть умным задним числом, упрекая высшее руководство нацистской Германии, прежде всего Гитлера, в том, что оно значительно не-

¹ Suchenwirth R. Historical Turning Points in the German Air Force War Effort // USAF Historical Studies. 1959. № 189. P. 111—113.

дооценило мощь Советского Союза и Соединенных Штатов, не стало наращивать военный потенциал сразу после разгрома Франции, и спохватилось только тогда, когда было уже слишком поздно.

Война Германии против СССР и США была абсолютным безумием, так как вела к стратегическому перенапряжению ее сил и неизбежному поражению с невиданными бедствиями для ее народа. Таким же безумием была и война милитаристской Японии почти против всего цивилизованного мира. Поэтому несерьезно рассуждать о том, что безумцы могли вести себя более умно.

Однако, что не понял историк Зухенвирт, понял полковник Греффрат, который совместно с последним начальником военно-исторического отдела генерального штаба ВВС нацистской Германии генерал-майором фон Роденом, подготовил раздел «Война в воздухе» для коллективного труда отставных немецких военных «Мировая война, 1939—1945». Он писал: «Слова “слишком поздно” в отношении усилий, затраченных Германией в этой войне, более чем неуместны! Данная война вообще не могла закончиться победой Германии! Она была не по плечу немецкому народу!»²

Таким образом, поиск «поворотного пункта», где запнулись немецкие ВВС на своем пути к окончательной победе, был бессмысленным.

² Мировая война, 1939—1945: Сб. статей / Пер. с нем. М.; СПб, 2000. С. 684.

Люфтваффе изначально было обречено на поражение. Стенания Зухенвирта, что будь немецкие руководители поумнее, менее эгоистичные, больше бы думали о деле и меньше о своем положении, все могло быть иначе, беспочвенны. Будь они такими, они просто бы не ввязались в войну, и тот же Зухенвирт проклинал бы их за предательство интересов немецкого народа.

Однако слабость Зухенвирта как историка не обесценивает его монографии, как центральной работы Карлсруэвского исследовательского проекта истории немецких ВВС. Он показал «поворотные пункты», ставшие вехами поражения люфтваффе. Его частные выводы интересны, ему не откажешь в знании вопроса, который он исследовал, в способности к анализу. В общем, очевидные слабости монографии Зухенвирта не перечеркивают ее достоинств.

А. С. Еремин

Карлсруэвский исследовательский проект истории военно-воздушных сил Германии

После победы над нацистской Германией историческим управлением армии США в Европе была осуществлена обширная программа иностранных военных исследований, выполненная бывшими высокопоставленными офицерами вермахта. Началась она с допросов следователями союзников некоторых видных немецких военнопленных. Результаты оказались настолько обнадеживающими, что устные опросы были заменены письменными вопросами, а затем ряду высших офицеров вермахта предложили подготовить серию монографий³.

Первоначальная цель программы иностранных военных исследований состояла в сборе информации об операциях вермахта на Западном театре военных действий для официальной истории армии США во Второй мировой войне. В 1946 г. программа была расширена включением в нее Средиземноморского и Восточного театров военных действий⁴. В итоге было подготовлено более 2000 рукописей, многие из которых были

³ Guide to Foreign Military Studies. 1945—54. [Karlsruhe,] 1954. P. III.

⁴ Item.

переведены на английский язык. В 1979 г. нью-йоркское частное издательство «Арно Пресс» опубликовало значительную часть материалов в 30-ти томах серии «Вторая мировая война: Немецкие военные исследования».

Квинтэссенцией программы стала книга «Рокковые решения: шесть решающих битв Второй мировой войны с точки зрения побежденных», подготовленная генерал-полковником Куртом Цейтцлером, генерал-лейтенантом Зигфридом Вестфалем, генералом авиации Вернером Крейпе, генералом пехоты Гюнтером Блюментритом, генерал-лейтенантом Фрицом Байерлейном, генерал-лейтенантом Бодо Циммерманом и генералом танковых войск Хассо фон Мантейфелем. Книга была издана в Нью-Йорке в 1956 г. Она сразу была переведена на русский язык и издана издательством Министерства обороны СССР в 1958 г. «Рокковые решения» стали самой известной книгой, посвященной Европейскому театру военных действий, и вряд ли в историографии Второй мировой войны появится что-то более известное.

В рамках программы иностранных военных исследований историческим управлением ВВС США был реализован самостоятельный проект по изучению действий военно-воздушных сил нацистской Германии во Второй мировой войне⁵. Проект зародился осенью 1952 г., когда помощ-

⁵ См.: Юбе К. Русский ответ на немецкую воздушную мощь во Второй мировой войне / Пер. с англ. Ирбит, 2015. С. 15—21.

ник начальника исторического управления ВВС США Джозеф В. Анджел посетил историческое управление армии США в Карлсруэ в Западной Германии, осуществлявшее программу иностранных военных исследований.

Если армейский проект включал большое количество самых разнообразных исследований, было решено, что ВВС должны ограничиться 40 монографиями, более тщательно спланированными и тесно интегрированными. В итоге штаб ВВС США утвердил план из 13 описаний боевых операций люфтваффе по театрам военных действий и 27 специальных исследований.

С конца 1953 г. началась работа по подготовке монографий. Полковник американских ВВС Вендел А. Хаммер был назначен ответственным за проект с нахождением в историческом управлении армии США в Карлсруэ. С немецкой стороны проект курировал генерал авиации Пауль Дейхманн. Генерал-лейтенант Герман Плохер был его помощником, пока весной 1957 г. его не отозвали в ВВС ФРГ. В проекте приняли участие генерал-фельдмаршал Альберт Кессельринг, генералы Карл Друм, Йозеф Каммхубер, Вернер Крейпе, Фридрих Морцик, Андреас Нильсен, Вальтер Швабедиссен, Йозеф Шмид, Вильгельм Шпейдель, Клаус Юбе и др.

Над каждой темой трудилось несколько человек, один из которых был руководителем коллектива и считался автором монографии. Первоначально планировалось, что основное исследование

проекта — «Этапные поворотные пункты поражения военно-воздушных сил Германии; политические решения, уроки Второй мировой войны» — выполнит генерал-лейтенант Йозеф Шмид. Однако его преждевременная кончина в 1956 г. привела к тому, что итоговую монографию проекта пришлось подготовить профессору Рихарду Зухенвирту.

В ходе работы авторы пользовались Карлсруэвской коллекцией документов люфтваффе, состоявшей из трофейных немецких документов, использовали материалы Нюрнбергского трибунала, рукописи, подготовленные в ходе армейского проекта по программе иностранных военных исследований, а также изданную к этому времени литературу о Второй мировой войне.

Были изучены все основные аспекты деятельности немецких ВВС, начиная с их закамуфлированного создания в рейхсвере во время тайного немецкого перевооружения после Первой мировой войны, участия люфтваффе в гражданской войне в Испании и, наконец, — во Второй мировой войне, с особым вниманием к советско-германскому фронту.

В 1958 г. исследовательская стадия завершилась, и проект был переведен из Карлсруэ в Авиационный университет (авиабаза «Максвелл», штат Алабама), где началось редактирование и тиражирование исследований историческим управлением ВВС США.

Десять монографий, из подготовленных в ходе проекта, были изданы в 1968 г. нью-йоркс-

ким издательством «Арно Пресс»: «Этапные поворотные пункты поражения военно-воздушных сил Германии» Р. Зухенвирта, «Операции непосредственной поддержки наземных войск военно-воздушными силами Германии» П. Дейхманна, «Военно-воздушные силы Германии против России, 1941—1943» Г. Плохера (в трех книгах), «Генеральный штаб военно-воздушных сил Германии» А. Нильсена, «Русский ответ на немецкую воздушную мощь во Второй мировой войне» К. Юбе, «Русские военно-воздушные силы глазами немецких командиров» В. Швабедиссена, «Воздушная мощь и русская партизанская война» К. Друма, и «Операции военно-воздушных сил Германии по воздушному снабжению» Ф. Морцика.

Хотя на фоне программы иностранных военных исследований проект истории военно-воздушных сил Германии выглядит скромным, он стал самым крупным военно-историческим авиационным проектом. В ходе его сформировалась Карсруэвская коллекция документов люфтваффе, переданная по завершении проекта архивному отделу исторического управления ВВС США. Она стала важной источниковой базой по истории воздушной войны 1939—1945 гг. Необычное сотрудничество между бывшими противниками привело к появлению исследований, которые в противном случае не были бы выполнены. Однако ввиду невысокого научного уровня подготовленных в ходе проекта работ, они представляют больше источниковедческий, чем историографический интерес.

От переводчика

Монография Р. Зухенвирта публикуется по первому изданию 1959 г. Всего с 1959 по 1968 г. она выдержала 14 изданий на английском и немецком языках.

Все монографии, подготовленные в ходе Карлсруэвского исследовательского проекта истории немецких ВВС во Второй мировой войне, имеют одно и то же предисловие, в котором кратко излагается данный исследовательский проект. (Различаются только окончания предисловия.) Оно полностью опубликовано в русском издании книги К. Юбе «Русский ответ на немецкую воздушную мощь во Второй мировой войне» (Ирбит, 2015) под названием «Американский исследовательский проект истории немецких ВВС», поэтому опущено в данном издании монографии Зухенвирта. Любой желающий познакомиться с ним может обратиться к переводу работы К. Юбе.

Помимо общего предисловия, каждая из монографий Карлсруэвского исследовательского проекта имеет специальное предисловие и содержит краткую информацию об авторе. Это предисловие, с небольшими сокращениями текста пояснительного характера, излишнего для русского издания, публикуется под новым названием «Предисловие к американскому изданию».

Монография Р. Зухенвирта имеет два приложения — список соответствия генеральских званий в люфтваффе и американских ВВС и список

всех исследований Карлсруэвского исследовательского проекта, которые опущены.

Если Зухенвирт указывает источники информации, то ссылки на них опущены, так как в основном он использовал материалы Карлсруэвской коллекции документов, представляющие интерес только для специалистов, которые могут обратиться к оригиналу монографии. Подстрочные примечания, принадлежащие автору и редакторам американского издания, приводятся полностью. Все примечания к русскому изданию монографии Р. Зухенвирта сделаны переводчиком.

Предисловие к американскому изданию

Структурные теории, а также прочность и качество материалов обычно проверяют в лаборатории, подвергая их повышенным нагрузкам на сжатие и растяжение. Инженер может многое узнать в результате разрушения исследуемого материала. Подобным образом, изучающий вопросы использования воздушной мощи, может извлечь пользу из изучения уничтожения немецких военно-воздушных сил во Второй мировой войне, так как поражение люфтваффе отвечает, по крайней мере, некоторым из критериев лабораторного исследования. Военно-воздушные силы США и королевские ВВС превзошли люфтваффе в количественном и качественном отношении. Тест, которому было подвергнуто люфтваффе, однако был в некотором роде более суровым, чем тот, с которым столкнулись другие основные военно-воздушные силы во Второй мировой войне; и последовавший разгром был полным.

Война является единственной полной проверкой военно-воздушных сил. Для историка разгром военно-воздушных сил — или военной системы — полнейшая проверка, аналогичная во многих отношениях лабораторному эксперименту, упомянутому выше. Поражение обнажает все скрытые слабости (неверные теории, ошибочные решения, ущербную организацию, несоответствие персона-

ла и оборудования, и т.д.). В победе же многие из этих слабостей не замечаются или, по крайней мере, кажутся неважными.

Представленное исследование рассматривает поражение люфтваффе и его основные причины, так называемые «поворотные пункты». Заключение исследования представляют одни из наиболее важных результатов исследовательского проекта [истории] немецких военно-воздушных сил. По мере публикаций исследований проекта, заинтересованный читатель будет способен изучить эти «поворотные пункты» по отдельности и в больших подробностях.

Как редактор, так и переводчик этого исследования, стремились представить авторскую точку зрения и его способ обоснования. Поэтому публикация этого исследования военно-воздушными силами США не означает, что они согласны с его содержанием.

Об авторе

Доктор Рихард Зухенвирт, хорошо известный и в некотором роде неоднозначный немецкий и австрийский историк, автор, преподаватель и лектор, родился в Вене 8 октября 1896 г. До 1934 г. он был учителем в родной Австрии. В 1936 г. стал гражданином Германии, и с 1938 по 1944 г. был директором Мюнхенского педагогического училища. В последний год Второй мировой войны он был профессором Мюнхенского университета. «Europas letzte Stunde?» («Последний час Европы?»), последняя из многих книг Зухенвирта, была издана в 1951 г.

Интерес Зухенвирта к военной истории восходит к его детству, когда он заучивал наизусть битвы Ганнибала и прослеживал кампании полководца по картам своего отца. Лейтенант в Первую мировую войну, он служил адъютантом при австрийском генерале и многое узнал из первых рук относительно проблем руководства.

В первое послевоенное десятилетие Зухенвирт вероятно более, чем какой другой историк интервьюировал бывших немецких офицеров высшего ранга. Он особенно тесно связан со всеми участниками исследовательского проекта [истории] немецких военно-воздушных сил и вероятно знаком, как с их работой по проекту, так и с материалами Карлсруэвской коллекции документов.

По его собственным словам, интерес Зухенвирта в военной истории «...лежит не в симпатии

к милитаризму, а скорее в изучении того, как свобода, величие и судьба народа зависит от военных решений; как хорошее или плохое руководство во время войны, воздействует на человеческие жизни смелых солдат и людей в тылу»⁶.

⁶ Рихард Зухенвирт скончался 15 июня 1965 г. в Хершинг-ам-Аммерзе (ФРГ). *Прим. переводчика.*

Введение

Поворотный пункт войны — это тот определенный момент, в который происходит решающий перелом. Эта перемена может быть к лучшему, или — к худшему, указывая путь к поражению. В случае Германии во Второй мировой войне поворотный пункт отмечал перемену к худшему и вел неумолимо от победы к поражению. Вначале немецкие блицкриги повергли мир в изумление и ужас, когда они быстро завоевали почти всю Западную Европу и Балканский полуостров. Затем наступил переломный момент, который отклонил люфтваффе (организацию которого мы в основном рассматриваем) от его триумфов и направил на путь поражений и катастрофы.

На первый взгляд данная точка зрения может показаться проявлением желания сделать ход титанических битв Второй мировой войны зависимым от отдельных событий, решений, просчетов; в общем, видеть в этом поворотные моменты, способные изменить ход истории. Но нельзя отрицать, что после определенного момента (Сталинград на Восточном театре военных действий и Эль-Аламейн на Африканском театре) удача перестала сопутствовать немецким войскам. Даже битвы, подобные сражению при Салерно или атаке армейской группы «Кемпф» против южного фланга противника под Курском, действия, которые по всем стандартным оценкам

должны были привести к немецким победам, закончились поражением. Имеется определенный фактор, характеризующий многие поворотные события войны, который возможно лучше всего определяется как «покинутые богами военной удачи».

Это к пониманию нашей трактовки одиночного события как поворотного пункта. Мы не должны забывать, что такие события редко происходят «случайно». Кажущийся неважным фактор несет в себе содержание, принимающее неожиданное и большое значение, когда некий скрытый аспект начинает проявлять себя, приводя к поворотному событию.

Скрытые факторы такого рода, часто долговременные и приводимые в действие вне прямой связи с самим событием, могут быть разделены на две группы. Первая включает, по-видимому, отдаленные обстоятельства, которые при первом взгляде могут показаться мало или прямо не связанными с событием. Они подобны семенам; если условия благоприятны для их прорастания, они могут развиваться с пугающей быстротой. Возвращаясь к нашему исходному предположению поворотного пункта в войне, можно сказать, что пока военная ситуация благоприятствует и война носит кратковременный характер, эти скрытые факторы обычно не имеют возможности проявить себя в полной мере; по большей части они заявляют о себе как досадные, но не имеющие особого значения тривиальности. Однако, когда

ситуация становится опасной, их разрушительное действие вполне может достичь невообразимых размеров. Они неизбежно усиливают влияние просчетов и ошибок в решениях (которые, разумеется, никогда не могут быть полностью исключены) и таким образом превращают неблагоприятную ситуацию в поворотный пункт, ведущий к катастрофе.

Вторая группа включает факторы, которые связаны с событием в более непосредственном виде. Это решения, упорная приверженность предвзятым понятиям, кадровые назначения, реальные примеры пренебрежения и очевидные просчеты. Если эти факторы достаточно важны, они вполне способны привести к поворотному пункту в судьбе войны.

Очевидно, что помимо вышеописанных факторов, должна быть отведена традиционная роль событиям на поле боя⁷, с их частыми героическими проявлениями. Отказ от этого равносителен отрицанию свободы действий и сведению военного искусства к математическому уравнению. Все-таки такие неблагоприятные факторы, как некомпетентное руководство, соответствие или, что важнее, несоответствие мер ведения войны (число самолетов, способность использовать новые разработки, и т.д.) и неумение довести до конца определенные операции (как, например, неспо-

⁷ Выражение используется в фигуральном смысле. *Прим. автора.* Все примечания, кроме особо оговоренных, принадлежат автору.

способность развернуть стратегическую воздушную войну против врага, имеющего высокий потенциал для военного производства), ограничивают возможности успеха даже наиболее стойких и решительных войск, особенно в войне на истощение.

Еще один фактор заслуживает упоминания, хотя его рассмотрение возможно только после дополнительного изучения. Немецкая капитуляция в 1945 г., безоговорочная капитуляция в момент, когда противник оккупировал своими войсками почти всю Германию и когда все, что осталось от немецкого сопротивления, было сплюснуто на узкой полоске свободной от врага территории, ожидая в течение нескольких дней уничтожения, представляет тотальный крах, невиданный в мировой истории. По своим масштабам он напоминает капитуляцию Афин во Второй Пелопонесской войне, когда только мудрое великодушное большинство городов-государств, ведших войну против них, предотвратило полное уничтожение, которого требовали их более фанатичные враги. Карфаген без всякого объяснения был стерт с земли римлянами пятьдесят лет спустя после первоначальной капитуляции.

Таким образом, кажется, что мы должны различать поворотные пункты, приведшие к моральному поражению, с последующими мирными договорами традиционного типа, и поворотные пункты, которые ведут к тотальной катастрофе. Последние подходят к случаю, когда война ведется с

фанатизмом и всеми возможными средствами, и когда ее целью является полное уничтожение врага. При этих условиях, хотя одна из противоборствовавших сторон выдержала серию сокрушительных ударов, это не способно обеспечить длительный мир.

Дальнейшее рассмотрение этого различия, однако, уведет нас слишком далеко от цели нашего исследования. От нас требуется изучить слишком много других вопросов и углубиться в прошлую историю, и это исследование неизбежно примет вид научного труда по политическим и философским проблемам ведения войны и психологии фанатизма.

Последний момент касается применимости нашей темы к люфтваффе. Мы должны проводить различие между поворотными пунктами в воздушной войне и поворотными пунктами в войне в целом, которые стали следствием несоответствия люфтваффе требованиям войны, выведением его из действия или поражением в боях. Мы должны держать в уме, что факторы, ведущие к поворотному пункту для высокотехнологичного оружия, такого как военно-воздушные силы, могут иметь свое происхождение в прошлом, в силу затраты времени, необходимого для развития авиационного вооружения (например, временной разрыв между созданием и производством авиационных двигателей и фюзеляжей). Так, ошибка в выборе авиационных моделей, даже когда она стала очевидной, проявляется в долговременных послед-

ствиях, которые не могут быть быстро исправлены. Ввиду этого, порожденные в далеком прошлом причины могут играть бóльшую роль в появлении поворотного пункта для военно-воздушных сил, чем это имеет место в случае с армией.

Глава 1

Происхождение поражения люфтваффе

I. Факторы, действовавшие внутри руководства люфтваффе

Если факторы не могут быть изменены, они становятся судьбой. Если я имею определенную сумму денег, то я не смогу на них купить то, что стоит в три раза дороже, если даже от этого зависит моя жизнь. Таким же образом, если человек родился слепым, никто не сможет ему дать представление о цвете и красоте.

Человеческое существование представляет такой неизменный и, поэтому, роковой фактор. Он подобен леопарду, который не может избавиться от своих пятен, не важно, что ему сильно хочется иметь полосы тигра! Наклонности и таланты, наследуемые каждым человеком, закрепленные обучением, которое он получает в молодости, или традиционными нравами избранной им профессии, являются определяющими факторами на протяжении его жизни. Поэтому чрезвычайно трудно, если вообще невозможно, вести людей в направлении, противоположном их наклонностям, ожидать от них выполнения дел, которым их никогда не учили или, если у них сформировались свои собственные взгля-

ды, стараться убедить их в правоте еще чьих-то взглядов.

Каждый человеческий институт подпадает под действие названных факторов, и чем крупнее размеры и ответственность такого института, тем он испытывает большее их влияние.

Люфтваффе приходилось совладать с большой долей факторов, значительно большей, чем двум другим видам вооруженных сил. Так, совершенно не было десятилетий созидательного опыта, который сформировал определенный тип личности для армии. Люфтваффе было вызвано к жизни буквально за один день, и его создание буквально началось с нуля. Совершенная организация, сформированная в течение Первой мировой войны, не очень большая, кстати, была полностью разрушена. У новых руководителей, которым было доверено создание немецких военно-воздушных сил, отсутствовало чувство преемственности, которое формируется долгой службой в специфической области. Рейхсмаршал Герман Геринг, генерал-фельдмаршал Эрхард Мильх и, позднее, генерал-полковник Эрнст Удет были первоначально назначены на свои посты в люфтваффе на временный срок. Правда, конечно, что офицеры, переведенные из армии (генерал-лейтенант Вальтер Вефер, генерал-фельдмаршал Альберт Кессельринг, генерал-полковник Ганс Штумпф и генерал авиации Карл Китцингер) принесли с собой определенные профессиональные отношения; тем не менее, служба в люфтваффе

была совершенно новой для всех их, и они должны были многому обучиться в вопросах авиации прежде чем стать полностью компетентными.

Очевидно, что судьба люфтваффе была неразрывно связана с деловыми качествами и окружением этих людей, которым оно было вручено после небольшой или вообще без подготовки во время, когда люфтваффе даже не было независимой организацией, во время, когда все приготовления для военно-воздушных сил проводились в строгой секретности. Мы в основном касаемся людей на двух высших постах, имперского министра Геринга и его статс-секретаря Мильха. Они оба были уволены с военной службы, когда старые немецкие военно-воздушные силы были распущены в конце Первой мировой войны. Затем, после 14 лет буржуазной жизни, они неожиданно нашли себя на своей старой службе. Очевидно, что у обоих отсутствовала средняя ступень военного опыта — продолжительные годы службы от капитана до полковника.

Геринг, человек, обладавший огромной властью и несущий основную ответственность, имел безоговорочную поддержку самого Гитлера, который даже рассматривал его своим преемником. Хотя Геринг постоянно ссорился (больше по своей вине) с руководителями двух других видов вооруженных сил (командующими армии и флота), хотя он подвергался сильной критике внутри своей собственной службы по мере развития войны (особенно по мере того, как вражеские налеты на

Германию становились все более и более успешными), и хотя его престиж в партии стабильно падал, его личный статус оставался непоколебимым почти до самого конца, благодаря постоянным вмешательствам Гитлера в его интересах. Это продолжалось до последних дней войны, когда Гитлер, уверив себя в предательстве Геринга, бросил его на произвол судьбы.

Даже Мильх, чье положение было гораздо слабее, чем Геринга, сумел сохранять себя в течение семи лет (1937—1944 гг.) перед лицом почти единодушного враждебного фронта офицеров генерального штаба.

Затем оба этих человека сохраняли свои позиции «незаменимых деятелей» для люфтваффе почти до самого конца, и различные аспекты их характеров во многом определили судьбу нового вида вооруженных сил. Властные полномочия, которыми обладали руководители люфтваффе, более точно соответствовали авторитарной концепции Третьего рейха, чем в двух других видах вооруженных сил, и из-за этого их индивидуальные особенности могли оказывать гораздо большее влияние, чем это было возможно в более определенной, широкой и глубоко традиционной структуре армии и ее генерального штаба.

В дополнение к этим личностям, которые оказывали влияние внутри люфтваффе, была фигура самого Гитлера, чье личное влияние на авиационных руководителей высшего уровня было огромным. Хотя очень большая роль, которую он

играл, не поддается объективному определению. К тому же, мы должны взять в расчет, как один из факторов, приведших к окончательному поражению люфтваффе, причастность маленьких, определенных поворотных пунктов, которые предшествовали этому.

А. Высокоставленные руководители

Почти до последнего дня существования люфтваффе, Герман Геринг был его главнокомандующим. Более, чем кто-либо еще, он воплощал его судьбу.

Именно характер Геринга — сильный, в высшей степени самоуверенный и энергичный — определил развитие люфтваффе, особенно в течение начального периода его организации. В Геринге было что-то от узурпатора; эта тенденция присваивать всё себе, возможно, была усилена крушением старого имперского порядка в Германии, и эгоистичные и самолюбивые черты его натуры, таким образом, позволили ему достичь большей власти, чем это было бы в противном случае. В своем сокровенном бытии, он признавал только один авторитет — Адольфа Гитлера. Очевидно, что невероятное самомнение Геринга было серьезным и опасным недостатком в человеке, которому доверили судьбу целого вида вооруженных сил. Из-за этого он стремился делать все лично. Это, в свою очередь, делало невозможным для него воспринимать вещи объективно и видеть

потенциальные опасности и предпринимать превентивные меры против них. В дополнение к этому, позднее трудоспособность Геринга снизилась из-за нараставшего утомления, вызванного частично нездоровьем, и нежеланием серьезно задуматься над проблемами, с которыми столкнулось люфтваффе. В результате этот человек, благодаря своей кипучей энергии и силе характера, сначала вдохновивший создание люфтваффе и наполнивший его своей индивидуальностью, позднее стал причиной его запустения. Случайные вспышки энергии, которые приводили к его вмешательству в дела — часто с удивительно ценными предложениями, рожденными его здравым смыслом — были не часты и не продолжительны, чтобы компенсировать его пренебрежение к работе. У него была врожденная неспособность избавиться от таких предвзятых представлений, как его презрение к «небоевым» транспортным пилотам, и на него ложится львиная доля вины за немецкое пренебрежение к транспортной авиации — чрезвычайно важной в современной войне, и чья слабая оснащенность оборонительным оружием сделала ее беззащитной. Не был Геринг и руководителем, на которого его коллеги могли положиться в случае необходимости. Он не делал попыток пресечь распри и соперничество в руководстве люфтваффе. Напротив, он мог инициировать их, так как отсутствие единства среди его ближайших соратников уменьшало опасность потери власти вследствие его собственной некомпетентности.

Ближайший коллега Геринга, статс-секретарь Эрхард Мильх был усердным работником, неутомимым, результативным и, во многих сферах, высококвалифицированным — полная противоположность своему начальнику. Однако после определенного момента, который мы рассмотрим подробно позднее, он оказался вовлеченным в оппозицию, как внутри, так и за пределами люфтваффе, и это серьезно мешало эффективности его работы. С этого времени он тратил большую часть своей энергии на сохранение своей собственной позиции. Ситуация была далека от удовлетворительной. Весьма амбициозный Мильх не мог поладить с начальником генерального штаба Гансом Ешоннеком и, позднее, он даже столкнулся с оппозицией со стороны Эрнста Удета, начальника службы боевого снабжения люфтваффе. С этого момента (1937 г.), Геринг последовательно уменьшал полномочия своего статс-секретаря. Из-за возраставшего подчиненного положения, разногласий и неопределенности (все это должно было оказывать негативное воздействие и на него самого), Мильх больше не имел возможности внушать своей организации дух товарищества, единства цели и лояльности, которые трансформировали министерство и высшее командование люфтваффе в гармоничное целое, чьи усилия направлены не на сглаживание мелких препирательств, а на достижение общей цели — победы в войне.

Мильх считал себя солдатом; однако военные были склонны видеть в нем капитана индустрии и гражданское лицо; и следует признать, что его невоенное клеймо и его склонность к необдуманным решениям дают некоторые основания для такого взгляда. Более того, их подсознательное нежелание серьезно относиться к его военному рангу (и это включает присвоение ему звания генерала-фельдмаршала) мало способствовало эффективности его работы и создавало препятствия эффективной деятельности имперского министерства авиации и люфтваффе в целом.

Генерал-полковник Ганс Ешоннек, начальник генерального штаба люфтваффе, был исключительно способным человеком для военной службы, не зараженный порочным примером своего шефа Германа Геринга. К несчастью, он и статс-секретарь Мильх были злейшими врагами, и Ешоннек был подвержен этой вражде в гораздо большей степени, чем Мильх. Как одинокий человек, Ешоннек был также не способен дружить с Удетом (начальником службы боевого снабжения люфтваффе) или даже со своим собственным помощником генерал-квартирмейстером Гансом Георгом фон Зейделем.

Ешоннек, как и его начальник, был пилотом истребителя во время Первой мировой войны и его отношение к воздушной разведке и транспортной авиации было полностью безразличным. Подобно своему начальнику, он был приверженцем

наступательной воздушной войны и заклал себя, свои сердце и душу, концепции пикирующего бомбардировщика, представлявшего скорее индивидуальную, чем групповую атаку с воздуха.

Эрнст Удет, начальник службы боевого снабжения люфтваффе, — четвертый в списке высшего эшелона [немецких военно-воздушных сил]. Геринг уговорил его возглавить техническую службу, хотя он совершенно не подходил для такого поста. Когда Геринг вывел Удета из-под контроля статс-секретаря и подчинил непосредственно себе, бывшие дружественные отношения между Удетом и Мильхом, который мог быть для Удета остро необходимым источником опытного совета и технической помощи, испортились окончательно. Подозрительная натура Удета вела его к высказываниям и действиям, которые свели их дружбу к прохладным отношениям, не способствовавшим эффективной кооперации.

Удет был полным невеждой в отношении поставок авиационного вооружения. Он проявлял глубокий интерес к вопросам развития [авиации], и отнесся с энтузиазмом к этому аспекту своей деятельности, пренебрегая вопросами производства. С другой стороны, кажется, он был не способен взять в «ежовые рукавицы» работы по созданию новых моделей. Удет стал первой потерей в высшем эшелоне люфтваффе; эпитафия на его памятники появилась после его самоубийства 17 ноября 1941 г.

Можно ли сомневаться, что эти люди дали возможность прорасти семенам разрушения?

Геринг был оравлен своей возможностью командовать, несмотря на то, нужными были его распоряжения или хотя бы логичными. Он был полностью наивен в профессиональных вопросах и приносил вред своими беспочвенными предубеждениями, от которых не мог избавиться. Он был не способен поддерживать порядок или внушить своим сотрудникам чувство общей цели. В общем, поведение Геринга в мирное время, и в еще бóльшей степени в военное, дает прекрасную иллюстрацию коррупции.

Статс-секретарь и помощник [Геринга] Эрхард Мильх, который был вынужден постоянно быть на страже против попыток генерального штаба [люфтваффе] лишить его власти, не имел возможности реализовать свои способности и усердие.

Ешоннек, как начальник генерального штаба, был не способен создать и поддерживать дружественные отношения со своими высокопоставленными коллегами в люфтваффе; подобно Герингу он страдал предвзятыми предрассудками.

Наконец Удет (начальник службы боевого снабжения люфтваффе) не подходил для своего поста и был односторонним в своих интересах.

И у каждого из этих людей имелись разногласия с тремя остальными.

Давайте посмотрим, сможем ли мы связать эти личностные факторы с событиями войны.

Во-первых, люфтваффе, как военная организация, принявшее на себя главную тяжесть войны, без передышки с ее начала и до конца, со своего создания до уничтожения, было лишено со стороны главнокомандующего искренней заботы о благополучии своих людей. Те пилоты, которые действительно встречались и говорили с Герингом, особенно те, которых он принимал в Каринхалле⁸, уходили скорее с чувством неловкости, чем с удовлетворением. Хватка Геринга становилась все слабее, в то время как требования к люфтваффе возрастали. Чем острее становилась потребность в твердом руководстве, тем заметнее было его отсутствие. Слабость позиции Геринга в дальнейшем увеличивалась его высокомерием, которое делало невозможным эффективную кооперацию с командованием⁹. Например, когда люфтваффе было приказано передать часть его излишнего персонала наземных организаций, Геринг сделал все, чтобы они не могли быть использованы для пополнения истощенных дивизий на русском фронте. Он был готов любой ценой сохранить свою власть над этими людьми. В результате они были спешно подготовлены для наземных сражений, в которых не имели никакого опыта, и

⁸ Поместье Геринга в Шорфхейде, в 25 милях к северу от Берлина. *Прим. редактора американского издания.*

⁹ Показательна единодушная язвительная оценка Геринга в мемуарах армейских офицеров от Хосбаха до фон Манштейна.

приданы действующим соединениям, что привело к их быстрому и полному уничтожению. Если бы они были интегрированы в закаленные в боях армейские подразделения, они могли бы лучше изучить военное дело, и могли бы избежать полного уничтожения. Таким образом, упрямство Геринга разрушило возможность увеличить ударную силу немецкой армии подкреплением ее хорошо подготовленными солдатами, которые бы возместили тяжелые потери среди младшего начальствующего состава.

Мы можем привести множество других примеров мании величия Геринга и его потребности в признании, приведших его к злоупотреблению властью. Позднее мы рассмотрим некоторые наиболее важные из этих примеров при нашем обращении к конкретным важным военным событиям.

Нельзя признать невиновным и Ешоннека. Его главной ошибкой было упорное нежелание видеть, пока не стало слишком поздно, опасность, которая угрожала Германии с воздуха, и признание большого значения четырехмоторных бомбардировщиков. Упорство, которое проявилось в закосневшей вере в пикирующий бомбардировщик, заставило его слишком долго совершенствовать самолет с хорошими пикирующими характеристиками. Несмотря на его действительно превосходные военные способности и прекрасные личные качества, этот молодой начальник генерального штаба вверг люфтваффе в серьезный кризис.

Перейдем к Удету. Он был в бо́льшей степени виноват, что немецкая программа производства авиационных вооружений была ущербной в течение первых роковых годов войны. Эта трагическая ошибка, за которую Удет нес техническую ответственность, была в большой степени результатом беспомощности этого в действительности прекрасного человека, оказавшегося на посту, для которого он не подходил. Он был не в состоянии справиться с интригами и соперничеством, которые процветали при производстве авиационных вооружений; казалось, что он даже не был способен понять, что они имели место. Человек, который чурался жестких действий, он был просто не способен держать производство в своих руках. К тому же, он не был способен оценить способности своих сотрудников и окружил себя теми, кто использовал его в своих интересах. Он проявлял глубокий интерес к разработке авиационного вооружения и обладал необыкновенной проницательностью и практической оригинальностью в этом отношении; к несчастью, он никогда не проявлял такого же интереса и понимания к проблемам производства.

Война была вопросом жизни или смерти для Германии. Однако руководство люфтваффе было чем угодно, но не сплоченным сообществом; даже генеральный штаб не мог объединиться ради достижения единой цели. В течение всего хода войны мы не найдем признаков какой-либо попытки избавиться от соперничества и интриг, кото-

рые мешали работать всем, участвовавшим в них. Самоубийство Удета, которого можно было избежать, если бы ему была дана возможность работать в атмосфере дружеского участия, было предрешено существовавшими обстоятельствами. И за его смертью вскоре последовало самоубийство — так же неизбежное — единственного молодого начальника генерального штаба Ешоннека.

Учтем последствия, которые эти самоубийства оказали на дух руководителей люфтваффе, и на их веру в окончательную победу. В обоих случаях были приняты все возможные меры, чтобы скрыть причины смерти, но в обоих случаях правда просочилась наружу. И она вряд ли способствовала воодушевлению.

Мы должны признать, что личностные качества руководителей люфтваффе таили в себе семена окончательного крушения.

Б. Структура высшего командования имперского министерства авиации

Может показаться странным изучать сферу бюрократии и организации на примере высшего командования люфтваффе. Неважная, как это может показаться на первый взгляд, но именно она не позволила развиваться духу товарищества внутри люфтваффе.

Высшее командование люфтваффе хорошо приспособлялось к существовавшим условиям

до 1937/38 г. Правда, обремененный множеством других служб и должностей, Геринг был вынужден часто отвлекаться от активного участия в делах люфтваффе, которое он называл «своей» службой, но в этих случаях его удачно замещал постоянный помощник статс-секретарь Мильх. Нет другого периода в истории, когда командование люфтваффе действовало так слажено и с таким единодушием, как в период наибольшей активности Геринга. Гибель 3 июня 1936 г. генерал-лейтенанта Вальтера Вефера (первого начальника генерального штаба люфтваффе) отметила начало враждебности между Мильхом и генеральным штабом люфтваффе; последний раздражался активным вмешательством Мильха, который как постоянный представитель Геринга, считал себя не только вправе, но и обязанным к этому.

Генеральный штаб люфтваффе добивался равенства власти. Хотя вероятно его конечной целью было исключительное право командования внутри своей собственной организации, что предполагало, что начальник генерального штаба, а не Мильх должен был стать постоянным помощником Геринга. Бесспорно, что-то было сделано в поддержку этого плана, но его реализация была связана с борьбой против Мильха, который, кроме всего, уже был помощником. Не могло быть и мысли об отставке Мильха из-за некомпетентности. И хотя он был человеком покладистого характера, борьба была обречена стать долгой и

упорной. Геринг, как имперский министр авиации, мог трактовать борьбу между Мильхом и начальником генерального штаба не более, чем здоровую конкуренцию. В любом случае, решение, которым он планировал прекратить конфликт, было худшим из возможных, так как оно было не более, чем полумера; его единственным достоинством было то, что это было самое простое решение, и оно создало проблему для самого Геринга. Он подчинил генеральный штаб напрямую себе, как позднее он сделал с некоторыми службами люфтваффе и ограничил полномочия Мильха, которые могли быть расширены, когда он [Геринг] отлучался из министерства.

Ни одна из сторон не была удовлетворена решением Геринга; они снизились до отношений прохладного сотрудничества, и молчаливая борьба за верховенство продолжилась. Опасаясь еще большей потери своего влияния, Мильх старался усилить свою позицию занятием должности генерал-инспектора (в 1939 г.) и затем (в 1941 г.) — начальника службы боевого снабжения. Однако его усилия были обречены на неудачу, и по мере продолжения войны, он был вынужден наблюдать как его должности и статс-секретаря, и генерал-инспектора теряли свое значение до 1944 г., когда, по словам генерал-полковника Лорцера (друга Геринга и начальника управления личного состава люфтваффе с 1943-го по 1944 г.) некогда всемогущий помощник был «выведен» из люфтваффе. Генеральный штаб наконец-то добился победы,

но повод для ликования был невелик, так как к этому времени уже началось окончательное поражение люфтваффе, и одной из причин этого было отсутствие внутреннего единства среди высшего командования люфтваффе. Совершенно независимо от этого противостояния, и возможно даже не связанным с ним, последним эффектом реорганизации Геринга стало оставление люфтваффе без лидерства, так как он ослабил позиции Мильха без усиления своего собственного участия в делах люфтваффе. Его прежняя легкая жизнь продолжалась; фактически со временем он становился ленивее. Он больше не держал управление в своих крепких руках, а только время от времени подстегивал его, и это случалось только тогда, когда он был в настроении.

Отсутствие лидерства — одно из худших зол, которое может случиться в военной организации. Это справедливо и в мирное время, а в военное время неорганизованность вполне может привести к поражению. Во время войны отсутствие лидерства является почти полной гарантией разгрома.

Внутри люфтваффе потеря твердого руководства распространялась подобно медленному отравлению. Это было видно из неспособности спланировать, и даже больше, выполнить программы производства авиационных вооружений, подготовки кадров пилотов и кадровых назначений; и это проявилось, в конечном счете, в отсутствии какого-либо ясного очертания самой роли руководства. Со временем руководство постепенно

выродилась в простое управление. Никакая власть, и менее всего военная власть, не может позволять себе этот вид вырождения.

Без сомнения, это было одной из причин, приведших к поражению люфтваффе.

В. Лояльность Гитлеру — вера в Гитлера — полное повиновение Гитлеру

Ни один из личностных факторов, важных для истории люфтваффе, не играл такой большой роли, как один человек — Адольф Гитлер, который держал Германию под роковой властью своего личного могущества с 1933-го по 1945 г.

Простого происхождения, порождение безрадостного детства и тяжелых условий Вены его юности, [Гитлер] использовал замешательство, вызванное поражением в Первой мировой войне в 1918 г. и общее недовольство условиями Версальского договора для того, чтобы стать основателем и лидером сильнейшей политической партии Германии из когда-либо имевшихся.

В 1933 г. он стал рейхсканцлером и полтора года спустя, после смерти Гинденбурга, принял звание фюрера и рейхсканцлера. Его личная борьба за политическую власть стала немезидой для Веймарской республики. После смерти Гинденбурга он воплощал судьбу 70 миллионов, затем 80 миллионов немцев, и в конце концов Европы и мира. Крах его режима в 1945 г. не вернул миру его довоенный статус.

С самого начала непреклонная самоуверенность Гитлера вдохновляла его последователей, даже более высокого социального происхождения, чем он сам, сначала обаянием, затем убеждением в его превосходстве сомневавшихся. Даже во время первых дней его карьеры, он уже в основном говорил один и его «совещания» были обычно монологами, когда другие участники слушали Гитлера. Казалось, что от него исходила сверхъестественная сила, почти зловещий магнетизм, и это, удвоенное его изумительной памятью во время, когда большинство его современников совсем не пыталось тренировать и развивать ее, делало очень трудным для слушавшего его речи и высказывания остаться вне его влияния. Только убежденным скептикам удавалось избежать его магнетизма, и настолько, насколько они оставались вне зоны его обаяния.

В силу всего этого, для тех, кто следил за его политической деятельностью с самого начала, он был настоящим вождем. Народ безоговорочно доверял его способности принятия верных решений в любой ситуации и верил в его политическую непогрешимость. Убежденность, что ему сопутствует успех во всем, что он предпринимает, глубоко укоренилась среди его последователей. Антипатия, испытываемая большинством партийных лидеров к двум христианским церквям, вела к культу Гитлера, напомиавшим времена римских императоров. Все более редкими были мнения, выражение которых могло каким-то образом бросить тень сомнения на этот культ. Ос-

новная оппозиция утихомирилась с ниспровержением в 1932 г. Грегора Штрассера, который представлял совершенно иное направление мысли относительно внутренней политики, и последнее проявление определенной независимости духа исчезло, когда Эрнст Рем и его лидеры СА погибли в кровавой бойне 30 июня 1934 г.

Что касается отношения к Гитлеру, партия прошла через различные стадии от лояльности к фюреру с эмоциональным элементом веры и преданности, как ее ведущим принципом в политической борьбе, через веру в фюрера, воплощенную в убеждении, что Гитлер был спасителем, посланным Богом (провидением или судьбой) излечить экономические и социальные болезни Германии и освободить ее от иностранного диктата, и, в конце концов, к абсолютному подчинению фюреру, с соответствующим подавлением всякой независимой мысли и человеческого сомнения. Девиз: «Фюрер, командуй и мы пойдем!», повторяемый снова и снова организованными хорами на политических сборищах, плакатах и знаменах, действовал как гипнотическое внушение на немецкие массы, когда они шли в бой со всей непоколебимостью религиозного движения.

Герман Геринг был одним из первых последователей Гитлера. Мы знаем более позднего рейхсмаршала больше как высокомерного эгоиста, чье тщеславие скрывало безжалостное честолюбие и большое презрение к своему окружению. Тем не менее, в противоположность мнению, разделяемому

гроссадмиралом Редером, одним из суровевших критиков Геринга, кажется, нет сомнений в лояльности Геринга Гитлеру. Мы можем также быть уверены, что он сильно верил в фюрера и считал его спасителем немецкой нации. Его первая жена была предана Гитлеру с почти детским обожанием. Затем Геринг также полностью сознавал, что он был обязан фюреру за власть, престиж и доходы, которыми он наслаждался. Возможно, что это стало даже более понятно ему позднее, когда его влияние на Гитлера уменьшилось. Однако, в начале даже не было мысли об «унизительном послушании фюреру», во всяком случае, что касается Геринга. Гитлер часто обращался к нему за советом, и он без труда был первым после него. Именно вмешательство Геринга, например, подвигло Гитлера в марте 1938 г. более активно действовать, чем он планировал в отношении Австрии. В марте 1939 г. Геринг пытался отговорить Гитлера от создания протектората Богемии и Моравии, и до начала войны он взял на себя использование услуг шведского посредника Биргена Дахлеруса, чтобы сохранить мир любой ценой. Другими словами, до этого времени Геринг имел свое собственное мнение и в определенной мере свободу действий как частное лицо. Это продолжалось пока не началась война, когда проблемы, с которыми столкнулось люфтваффе, начали все усложняться, и стало очевидно, примерно в июне 1942 г., что люфтваффе не справляется с трудностями, которые свалились на него, Геринг присоединился к тем, кто подчинялся фюреру автоматически и полностью. Он сделал это далеко

не из идеалистических побуждений. Прежде всего, он желал восстановить доверие Гитлера, которое заметно ослабло, когда люфтваффе начало терпеть поражения, и поэтому он отбросил все претензии на независимость. Однако вскоре он стал движим страхом, страхом за свою собственную шкуру, страхом смещения, страхом быть задвинутым на задний план на совещаниях в штаб-квартире фюрера Мартином Борманом, главой нацистской партии, который становился все более могущественным. Его страх проявлял себя в сильной ревности к своему начальнику генерального штаба Гансу Ешоннеку¹⁰, бывшему долгое время любимчиком Гитлера. Геринг делал все, что мог придумать для показа своей полной верности фюреру, абсолютно подчиняясь ему. При этих обстоятельствах становится все более понятным, почему он предпринимал такие энергичные и отчаянные попытки наследовать Гитлеру, когда генерал авиации Карл Коллер сказал ему о крахе Гитлера 23 апреля 1945 г. и убеждал его вмешаться в ситуацию. Реакция Гитлера была не менее жесткой, и во вспышке горечи, разочарования и презрения он издал поспешные приказы арестовать рейхсмаршала и даже угрожал его расстрелять.

Мотивы, питавшие веру Ешоннека в Гитлера, и его частое бездумное повиновение были более идеалистическими. Его опыт в качестве

¹⁰ Геринг однажды сказал ему: «Вы всегда стоите здесь как лейтенант с руками на брюках, что кажется, что вы говорите с Гитлером!» (Сообщено автору генералом авиации Рудольфом Мейстером 27 января 1955 г.)

юного волонтера в годы Первой мировой войны и позднее как офицера, сильно угнетенного условиями родины, подготовили его без колебаний посвятить себя полностью Гитлеру, мессии нового и лучшего порядка. Его вера в гениальность Гитлера была искренней. Он был уверен, что если Гитлер смог предотвратить войну в 1938 г., он был способен сделать это и в 1939 г. Когда разразилась война, его вера не поколебалась. Его отношение было проявлением косного убеждения в неизбежности победы Германии и, позднее, зимой 1941 г., он по-прежнему отказывался слушать «почти предательские» сомнения, которые генералквартирмейстер фон Зейдель начал излагать ему. Вплоть до Сталинграда он не сомневался, что исход войны будет благоприятным для Германии, но однажды его ум открылся для этих сомнений, и они быстро выросли в уверенность. С этого момента он не был более неразборчив в своем повиновении Гитлеру. Вполне возможно, что его самоубийство, которое могло быть последним отчаянным жестом против Геринга и его трагического некомпетентного руководства, было также выражением отчаяния, одиночества и бессилия, которые Гитлер больше не мог развеять.

В случае статс-секретаря Мильха, мы едва ли можем говорить о некритичном послушании Гитлеру; Мильх не был человеком, который бездумно подчинялся кому-либо. Тем не менее, Зейдель говорит о нем, как «лично глубоко лоялен Гитлеру». Энтузиазм и энергия, с которой Мильх, быв-

ший в прекрасных отношениях с партией и ее лидерами, работал по реализации гитлеровской цели сильных немецких военно-воздушных сил, могли только служить усилению веры своих соратников в их верховном командующем.

Нам должна быть ясна одна вещь. Люфтваффе, заново созданное с более высокой долей молодых людей, чем два других вида вооруженных сил, неизбежно было более восприимчиво к Гитлеру и национал-социализму, чем армия. Люфтваффе не было связано традицией; в нем не было руководящей касты прусской знати, настаивавшей на праве правления¹¹.

Во время Веймарской республики армия была закрытым институтом, но обладала реальной властью и считала себя выше махинаций политических партий. С другой стороны, вновь созданное люфтваффе, возглавляемое ближайшим сотрудником Гитлера, не стеснялось в использовании своего влияния для увеличения фондов, признания и благосклонности к своей организации со стороны нового государства. Нельзя отрицать, что Геринг, чья энергия и работоспособность в течение

¹¹ Ни один из старых штабных офицеров, забранных из армии, не был представителем знати. Единственными исключениями в командной иерархии люфтваффе были барон фон Рихтгофен, фон Валдау, фон Зейдель, последний генерал-квартирмейстер фон Кригерн, генерал-фельдмаршал фон Грейм из послевоенной баварской знати был произведен в рыцари Максимилиана Иосифа за его службу в течение Первой мировой войны. Но как мало эти имена значат, когда мы сравниваем их с армейским списком.

первых лет существования люфтваффе признается сегодня даже людьми, которые никогда не находились под его непосредственным руководством, имел огромное влияние, особенно на людей, которые соприкасались с ним эпизодически, так что они могли быть снисходительны при рассмотрении его слабостей. Что касается штабных офицеров, переведенных из армии, наиболее значительным из них был генерал-лейтенант Вефер, память о котором до сих пор жива в немецких авиационных кругах. Мягко говоря, Вефер был восприимчив к Гитлеру и к его идеям, хотя имеется только одно свидетельство приписываемого ему заявления (вскоре после присвоения ему звания генерала), что офицерский корпус люфтваффе может быть национал-социалистическим, или его вообще не может быть.

Деятельность Вефера в люфтваффе так быстро была прервана его смертью, что он успел испытать только благосклонные аспекты нового немецкого правительства; он был избавлен от необходимости совладать с неблагоприятными. Не может быть сомнения, что он видел в люфтваффе меч, предназначенный для нанесения мощного удара ради будущего Германии. Он смотрел на перспективу войны со своим типичным мужественным сознанием.

Второй из офицеров, взятых из армии, полковник и, вскоре после этого, генерал, Альберт Кессельринг, был всецело идеалистичной личностью, неисправимым оптимистом, желавшим бороться за свои убеждения. Кессельринг занял

свою новую должность со всем энтузиазмом своей темпераментной натуры, и вскоре стал очевиден его дар брать верх над своими коллегами и его неутомимое упорство, качества, которые характеризовали его военную карьеру. Продвинутый Гитлером до генерал-фельдмаршала во время Второй мировой войны, Кессельринг никогда не позволял колебаться своей вере в фюрера, и сохранил полное доверие к Гитлеру до конца.

Третьим армейским офицером, достигшим видного положения в люфтваффе, был генерал-полковник Ганс Юрген Штумпф, человек покорного темперамента, довольствовавшийся следованию сильному зову власти. Однако даже Штумпф был околдован живостью, исходившей от нового правительства и от его непосредственного начальника — Геринга.

Затем, были старшие штабные офицеры, переведенные в люфтваффе из рейхсвера. Вторую группу составляли офицеры рейхсвера, которые служили в прежних немецких военно-воздушных силах, или получили летную подготовку в Липецке¹². В общем, эта группа была на десять лет младше, чем первая, и принесла с собой определенное юношеское воодушевление и оптимизм, которые легко были привлечены руководством к действию и развитию. Все другие, кавалеры [ордена] «Pour le Merite» от Келлера до Остеркампа, также были

¹² Русская база, на которой немецкие пилоты проходили секретную подготовку в 1926—1933 гг. *Прим. редактора американского издания.*

заражены воодушевляющей деятельностью первых дней. Риттер фон Грейм, наиболее здравомыслящий из состава последних и, очевидно, наиболее видная личность среди них, был, несомненно, жертвой жалкого поклонения Гитлеру до самого конца. К 20 мая 1945 г., когда фюрер и его империя окончательно превратились в пугающий призрак смерти и разрушения, фон Грейм, неспособный встретить будущее, покончил с собой¹³.

¹³ В части своего дневника (*Der letzter Monat. Munich, 1949*), открывающего «последний месяц» (с 14 апреля по 27 мая 1945 г.), Карл Коллер, последний начальник генерального штаба люфтваффе, сообщает телефонный разговор с фон Греймом, который только что был произведен в фельдмаршалы и заменил Геринга (персону нон грата). Когда Коллер заметил: «Наш союз будет не долгим. Мы не можем ничего сделать с люфтваффе, конец уже виден», фон Грейм ответил: «Подождете чуток, не теряйте веры! Все еще обернется к лучшему. Я чувствую прилив силы после моей краткой встречи с фюрером; его потрясающая сила была источником молодости для меня. Фюрер сел на край кровати [фон Грейм восстанавливался после ранения] и обсудил дело со мной. Он взял обратно все, что он сказал о люфтваффе; все его упреки были направлены против одного Геринга. Что касается самого люфтваффе, он высказал ему высочайшую похвалу; он знает точно, что мы совершили. Его слова были источником радости для меня». Коллер, приземленный, реалистичный баварец, добавил: «Источник молодости! Боже; это сумасшедший дом! Что касается меня, я не могу следовать за полетом фантазии этих людей и ради своей жизни я не могу видеть “выход”, который они предсказывают. Неужели они имеют шестое чувство, дающее им возможность видеть вещи, которые я, как обычный человек, не способен видеть? Это невозможно! Как много сейчас происходит вещей, которые ставят под сомнение заключения моего собственного здравого смысла!»

Ход событий с 1933 г. подтверждает предположение, что люфтваффе увеличивало свою численность специально отобранными юношами, стремившимися к подвигам и чувствовавшими, что их существование связано с Гитлером и его политической судьбой. Как многие счастливицы, Гитлер имел свой кредит доверия: подавление всей активной оппозиции внутри страны; оживление немецкой промышленности и ликвидация безработицы, которая преследовала Веймарскую республику с ее создания, утверждение свободы действий выходом из Лиги наций (14 октября 1933 г.), пакт о ненападении с Польшей (26 января 1934 г.); разрыв окружения Фронта Стрезы¹⁴; военно-морское соглашение с Англией (июнь 1935 г.), возвращение Саара (январь 1935 г.); введение воинской повинности и обнаружение немецкого перевооружения (март 1935 г.); размещение войск в Рейнской области (март 1936 г.), хотя Версальский договор ясно устанавливал, что немецкие войска не могут быть там размещены. И крупнейшие успехи Гитлера во внешней политике: аннексия Австрии (13 марта 1938 г.) и поглощение Судетов, успешно проведенные,

¹⁴ Так называемый Фронт Стрезы возник на конференции Великобритании, Франции и Италии, состоявшейся в Стрезе (апрель 1935 г.), как протест против перевооружения Германии. Солидарность Фронта Стрезы была нарушена в июне, когда Великобритания, без консультации с Италией и Францией, заключила военно-морское соглашение с Германией, которой разрешалось построить флот, составлявший до 35% силы британского флота. *Прим. редактора американского издания.*

несмотря на серьезные предупреждения начальника генерального штаба армии генерала Людвига Бека. Несмотря на свои меморандумы, предупреждавшие против вторжения в Судеты, которые он подготовил 5 и 29 мая, 3 июня, 16 и 29 июля 1938 г., Бек был не способен полностью скрыть свою внутреннюю приверженность взглядам Гитлера, которые вели — рано или поздно — к уничтожению Чехословакии и, следовательно, к войне. Конференция в Мюнхене (сентябрь 1938 г.) стала пиком карьеры Гитлера, моментом, когда он расправился с буквой и духом Версальского договора, и добился поддержки своих действий не только со стороны Италии, но и Англии и Франции. Насильственное возвращение Мемеля¹⁵ и уничтожение Чехословакии (учреждение протектората Богемии и Моравии и принятие суверенитета над Словакией) в марте 1939 г. потребовали меньше усилий, чем легкое движение руки. Этот первый шаг в направлении немецкого самоопределения, и в то же самое время шаг к конечной катастрофе, показали миру врожденный талант Гитлера добиваться успеха. Еще в самом начале войны предсказание Гитлера о военной слабости Франции, кажется, предопределило победу над осторожно высокой оценкой Бека боевой эффективности и силы фран-

¹⁵ Мемель — старый ганзейский порт на Балтике после Первой мировой войны управлялся Лигой наций. В 1924 г. был передан Литве, и возвращен Германии после немецкого ультиматума 22 марта 1939 г. *Прим. редактора американского издания.*

цузской армии, настолько легко Германия завоевала Францию в быстрой и блестящей кампании. В это время появилась фраза «величайший военный лидер всех времен», и вскоре вошла в широкое употребление.

Таким образом, глубокая интуиция Гитлера, его оценка врага и его непреклонная воля, казалось, были на верном пути. Однако обожание такого рода одной личности несло в себе серьезную опасность.

«Ни один человек не может сказать, что он счастлив до своей смерти». Эти слова афинского мудреца Солона, донесенные до нас Геродотом, несут свое предупреждение через всю мировую историю. Их значение может быть истолковано в широком смысле; до своей смерти ни один человек не может сказать, что он непобедимый, что он интуитивно прав в любом случае, в общем, ему сопутствует успех во всем, к чему прикасается его рука.

Давайте посмотрим, какой эффект это безграничное доверие одному человеку, эта неразумная вера в его божественную силу имели на высокопоставленных руководителей люфтваффе. Мы не можем отрицать, что оно служило источником воодушевления и энтузиазма вначале. И Геринг, и Ешонек, которых волна гитлеровского успеха вынесла на пик их карьеры (Геринга к единственному в своем роде званию рейхсмаршала, и Ешоннека, все еще подполковника в 1939 г., в генералы авиации и в конце концов в 1943 г., в генерал-полковники),

чувствовали себя творцами немецкого освобождения — избранными инструментами величайшего военного лидера всех времен, как они думали. Они были глубоко удовлетворены способностью внести вклад, со своим люфтваффе, в окончательную победу, и они были готовы доказать это своему начальнику доведением силы люфтваффе до предела, с растущим пренебрежением к тщательному военному планированию. Сомнения, аргументы логики и трудности просто игнорировались из-за важности их миссии.

Однако никто не был свободен. (Это было справедливо в большей или меньшей степени в отношении всех при гитлеровской правлении, в зависимости от того, насколько они верили ему.) Никто не мог использовать свои способности бесстрастно. Они не были больше направляющим духом своих ведомств, способными оценить позицию в свете общей ситуации и принять соответствующие решения спокойно и объективно. Это проклятие не законно установленной монархии, основывающей свое существование на наследственной традиции или парламентском законе, а тоталитарного государства, что критическое мышление рассматривается как ересь, сомнение и пессимизм. Это неизбежно, потому что глава тоталитарного государства должен основывать свое могущество на общем признании его программы, даже если это признание должно быть навязано силой для того, чтобы сохранить и усилить его власть. Геринг со своей растущей наклон-

ностью к роскошной жизни, не обязательно порочной в своей основе, и Ешоннек, со своей непреклонной верой в победу и своей изоляцией от коллег, оба были рабами, балансировавшими между фюрером и родиной на тонком и опасно натянутом канате.

Оба уже были жертвами многих заблуждений. Был ли Гитлер 1940/41 г. тем же самым, что и Гитлер 1938/39 г., когда все эти предсказания сбылись? Разве англичане не объявили войну, несмотря на все предсказания Гитлера обратного? И разве они не уговорили французов помогать им? И, принимая, что у него не было другого выбора, как выступить против России, оказалась ли советская кампания действительно быстрой, как он ожидал и, к тому же предсказывал?

Не существует непогрешимости в военной или политической жизни, и те, кто сберегает себя от позора поражений — редкие фавориты судьбы. Любой, кто посвящает себя всецело лидеру в убежденности, что последний всегда прав и всегда будет прав автоматически, теряет свою собственную свободу принятия решений и становится ничем более, как инструментом другой воли, не зависимо от того, какой высокой может быть его позиция.

Постоянное подчинение вышестоящей личности, не важно, насколько она восхитительна, должно рано или поздно привести к атрофии способности индивида думать самому. И одним из базовых условий для успешного военного руководства

в военное время должно, очевидно, быть сохранение способности главнокомандующего и начальника штаба думать самостоятельно и принимать соответствующие решения своим умом.

Это необходимое условие не только применительно к военной отрасли, но к самим главнокомандующему и начальнику генерального штаба. В отношении люфтваффе, первоочередной миссией — первоочередной ко всем остальным — для этих двух личностей было выполнение воли фюрера, которую они считали непогрешимой. И в этом лежала величайшая опасность для будущего.

II. Довоенные упущения и ошибки

В течение короткого периода существования люфтваффе, его генеральный штаб, которого не существовало до 1 августа 1936 г., проделал огромную работу. Мы не должны игнорировать факт, что люфтваффе, несмотря всего на шестилетний — в действительности четырехлетний — мирный подготовительный период, сыграло решающую роль в кампаниях в Польше, Франции и на Балканах, в оккупации Крита, а также дало возможность Германии достичь первоначальных успехов в России, пока не началась зима. Однако, когда стремительность немецкого наступления в России начала замедляться и первоначальная молниеносная кампания превратилась в войну на истощение, просчеты довоенного планирования

начали заявлять о себе. И эти просчеты, по большей части, могут быть отнесены прямо к упущениям и ошибкам генерального штаба.

А. Обучение — пасынок люфтваффе

Когда 1 февраля 1939 г. верховное командование люфтваффе было реорганизовано, задачи 3-е управления (обучение) были ограничены тактическим обучением, которое сосредоточило усилия на совершенствовании ударной мощи новых сил. Обучение пилотов было передано вновь созданному управлению командующего боевой подготовкой, который был подчинен статс-секретарю и генерал-инспектору люфтваффе. Согласно разделению обязанностей, генеральный штаб контролировал только подготовку персонала, которому уже предстояло стать в строй, но не того, которому еще предстоял долгий путь. Из последнего источника, разумеется, пришли резервы, востребованные в середине войны.

Не может быть сомнения, что ограничения, проведенные в 3-м управлении, были связаны в основном с человеком, который стал начальником генерального штаба люфтваффе 1 февраля 1939 г. Ганс Ешоннек, четвертый и, бесспорно, наиболее важный из начальников генерального штаба, уделял очень мало внимания реализации взаимоувязанной учебной программы. Его интересы лежали в других направлениях. Он был человеком одного дня. Его ответы на вызовы его

времени, были адекватными и уверенными, и он даже показывал определенный талант импровизации, когда было необходимо. Введение систематической программы обучения, характеризующейся продолжительностью и нацеленной в будущее, интересовало его гораздо меньше, чем использование уже имевшихся сил, другими словами, чем оперативно-тактические силы в действии. Это занимало практически все его внимание.

И эта его позиция, иногда совпадавшая с его характером и наклонностями, базировалась на его непоколебимой убежденности в знании верного пути для рейха в ведении потенциальной войны. По его мнению, Германия могла успешно вести только краткосрочную, ограниченную войну. Поэтому, она должна ввести в дело все свои силы, включая резервы, в самом начале. Враг должен быть повержен в молниеносной кампании прежде, чем он получит возможность полного использования своей потенциальной силы.

Очевидно, что это было упрощенное понимание взглядов Гитлера. В случае войны с западными державами Англией и Францией, Гитлер говорил о войне до конца, и предупреждал, что руководство страны должно быть готово к борьбе на истощение от 10 до 15 лет.

Несомненно, отчасти Ешонек был прав. Концепция молниеносной кампании неизбежно призывала к немедленному вводу в действие такой подавляющей силы, что все вражеское сопротивление душилось в зародыше. И немецкие кам-

паний в Польше и на Балканах действительно были классическими примерами лавинообразного применения превосходящей силы. Во время кампании во Франции численное превосходство немецкого люфтваффе гарантировало относительно быструю победу и, фактически, заставило британцев держать свои «спитфайры» дома для самообороны и использовать их только спорадически над Дюнкерком при эвакуации британских экспедиционных сил.

Однако эти же самые принципы концентрации и введения в действие всех наличных сил становились бессильными как только фактор времени становился важным, т.е. как только становилось очевидно, что враг не мог быть подавлен в течение нескольких дней или недель, и мог получить время на развертывание и наращивание своих собственных авиационных вооружений.

Другими словами, используя выражение более подходящее к Первой мировой войне, ситуация менялась, как только маневренная война превращалась в позиционную. Правда, конечно, что только обширные страны, как Россия и Америка, могли позволить себе этот тип войны на неопределенный срок. Но даже Британские острова сумели сохранить себя, столкнувшись с немецкими воздушными налетами в течение лета и осени 1940 г. Люфтваффе оказалось неспособно достичь превосходства над Британией или даже нанести достаточно эффективные удары, чтобы вывести ее из строя хотя бы на некоторое время.

* * *

В 1939 г. генеральному штабу люфтваффе было отказано в каком-либо влиянии на программу подготовки пилотов. Однако появление командующего боевой подготовкой едва ли было подходящей заменой в случае войны, особенно ввиду крайней децентрализации. Командующий боевой подготовкой сам не имел прямого надзора над учебным процессом. Начальники по обучению пилотов подчинялись командованиям воздушных флотов, ввиду чего последние имели прямой контроль над школами и учебным оборудованием. В конечном итоге, учебная программа была под наблюдением тех, кого мы можем определить, как всемогущих отчимов, которые естественно были гораздо больше заинтересованы в непосредственной боевой готовности, чем в учебной программе, эффект которой не мог почувствоваться сразу.

Когда началась война, главнокомандующие воздушных флотов, несомненно, обсудив ситуацию между собой, начали свой безжалостный рейд по школам для реквизиций Ju-52 (для использования в транспортных целях), также как и других типов тренировочных самолетов (для использования в качестве связных самолетов). Поэтому начальник по обучению потерял не только Ju-52 С-школ (высшие школы люфтваффе) и вспомогательных школ, но также их команды, состоявшие из высококвалифицированного инструкторского персонала. Это

было до тех пор, пока, много позже, эти самолеты и команды не вернулись обратно в полном составе. В конце концов, начальник по обучению убедил главнокомандующего люфтваффе, чтобы командования воздушных флотов не занимались подготовкой пилотов, пока продолжается война.

И ко всему этому, следует помнить, что учебная программа люфтваффе опиралась на узкую базу¹⁶. Ко времени учреждения должности начальника по обучению, имелись только три бомбардировочные школы, одна школа морской авиации и, хотя это выглядит невероятным, одна школа летчиков-истребителей. Генерал авиации в отставке Пауль Дейхманн, бывший начальник штаба командующего боевой подготовкой, писал: «В начале 1939 г., когда управление было впервые создано, командующий боевой подготовкой подготовил доклад для начальника генерального штаба и настаивал на открытии новых летных школ. Генеральный штаб отклонил это требование, заявив, что все технические источники были полностью использованы для создания новых фронтовых частей».

Сразу после занятия должности, командующий боевой подготовкой попытался улучшить

¹⁶ [Согласно Паулю Дейхманну:] «Имевшихся в распоряжении Германии летных (начальные летные школы, летные школы повышенного типа и воздушные академии) было слишком мало для восполнения потерь в летном персонале и для удовлетворения требований по формированию новых подразделений. Не могло быть и речи о создании летного резерва».

ситуацию раздачей учебных заданий действующим частям, которым предоставлялись тренировочные самолеты на приписанных аэродромах. Тем не менее, сохранялся серьезный разрыв между потребностью в обучении, определенной командующим по боевой подготовке, и возможностями по ее осуществлению. Не могло быть и речи о создании подготовленного резерва¹⁷.

Не было секрета, что требовался год для подготовки хорошего пилота-истребителя, и два года — для экипажа бомбардировщика. Этот факт должен был служить предупреждением на случай войны.

Однако вопрос остается без ответа. После Мюнхенской конференции, Гитлер, впечатленный размахом британской программы по производству вооружений, приказал немедленно усилить мощь люфтваффе — почти в пять раз. Его приказ был совершенно логичен по двум причинам. Во-первых, английская всеобщая программа производства вооружений определенно показывала, что Европа не была полностью удовлетворена

¹⁷ Последствия этого начали проявлять себя с января 1941 г., когда немецкие потери в воздушной битве против Британии начали стабильно расти. Доклады генерал-квартирмейстера люфтваффе за этот период снова и снова акцентировали внимание на отсутствии экипажей, способных действовать на Ju-88. Начиная с 22 мая 1941 г. фраза «растущая нехватка экипажей бомбардировщиков» повторяется со все возрастающей частотой. (Канцелярия главнокомандующего люфтваффе. 10-дневные отчеты генерал-квартирмейстера. Карлсруэвская коллекция документов.)

результатом Мюнхенской конференции. С другой стороны, один из сильнейших участников Мюнхенского пакта думал, что необходимо усилить его военную готовность. И такой акт мог быть направлен только против Германии; таким образом, это был точный индикатор политической атмосферы. Чтобы сохранить Гитлеру немецкое военное превосходство, единственным способом встречи британской подачи был ход более высокой картой. Однако превосходство немецких современных военно-воздушных сил было самой крупной картой, которой он владел. Если бы это превосходство — как количественное, так и качественное — было бы поставлено под сомнение британской деятельностью по производству авиационных вооружений, ситуация для Германии вскоре изменилась бы к худшему.

Возможно, что это было причиной требования Гитлера к Герингу в октябре 1938 г.; непонятно, почему последний не спускал его своим ближайшим сотрудникам до 6 декабря.

Начальники служб, которым было поручено выполнение приказа Гитлера, нашли это полностью невозможным, исходя из имевшегося количества заводов, летных школ, сырья и средств. В качестве компромисса начальник организационного штаба [генерального штаба люфтваффе] полковник Каммхубер¹⁸ разработал модифицированную

¹⁸ Позднее стал первым послевоенным командующим военно-воздушных сил Германии. *Прим. редактора американского издания.*

программу развития. Даже программу Каммхубера было трудно выполнить, но она гарантировала значительное увеличение мощи люфтваффе.

Однако она не была утверждена. Полковник Ешоннек, в то время начальник оперативного отдела генерального штаба люфтваффе, настоял, что первоначальный план Гитлера будет выполнен буквально. Ешоннек сумел убедить и статс-секретаря, и Геринга в правоте своих взглядов и вскоре после этого, 1 февраля 1939 г., был предложен на должность начальника генерального штаба. Согласие Геринга, естественно, было получено; он заявил, что «все возможное» должно быть сделано для реализации плана Гитлера. Однако в конечном итоге «все возможное» вылилось в совсем ничего. Это была просто успокоительная фраза, которую впоследствии можно было проигнорировать.

В действительности результатом стало ускорение ввода в действие частей, которые были недавно сформированы. Другими словами, уже имевшиеся в наличии силы были более быстро приведены в полную силу; жизненно необходимые потенциальные силы (зависящие больше от авиационных заводов и интенсивной учебной программы) не были созданы.

Оправдание, что начало войны (сентябрь 1939 г.) сделало всю дальнейшую подготовительную деятельность невозможной, несостоятельно. Действительно, не было ни новых самолетов, ни подготовленных экипажей, как того требовал

Гитлер. Тем не менее, программа расширения была реальной во многих сферах. Если бы те, кто нес ответственность, могли предвидеть события конца 1940 г., очевидно, что генеральный штаб мог бы привыкнуть к широкомасштабному мышлению с охватом всей картины событий и потребностей авиационного производства и летной подготовки. Однако в действительности немецкое руководство пребывало в безразличной апатии, занимаясь импровизацией и затыканием дыр, как в производстве авиационного вооружения, так и подготовки пилотов. И это во время, когда Англия прилагала максимальные усилия в перевооружении авиации, Россия создавала огромные военно-воздушные силы, а Америка начинала развивать гигантскую потенциальную мощь в размерах до сих пор не представляемых.

Нигде мы не найдем свидетельства, что генеральный штаб люфтваффе делал реальную попытку выполнить требование Гитлера по пятикратному увеличению мощи люфтваффе. Это продолжалось до вмешательства статс-секретаря Мильха в 1942 г., и с этого момента немецкая авиационная индустрия была наконец выведена из своей несчастной апатии. Но результаты этого вмешательства проявились только в 1943—1944 гг., когда уже было слишком поздно. Несмотря на усилия Мильха, летная подготовка тащилась далеко позади предъявляемых к ней требований.

Однако, в ее защиту, следует признать, что приходилось преодолевать множество препятствий.

Неприятности начались с набега на летные школы командований воздушных флотов. Второй удар пришелся, когда командующему боевой подготовкой приказали отдать свои Ju-52 и инструкторские экипажи для обеспечения бомбардировочных групп специального назначения для участия по воздушному десантированию в Норвегии и Голландии и, позднее, во время балканской кампании, по завоеванию Крита.

Не было сделано попыток возместить понесенные потери; только спустя несколько месяцев реквизированные самолеты, т.е. те, которые уцелели, были возвращены командующему боевой подготовкой. Что касается экипажей, состоявших из тщательно отобранного и хорошо подготовленного персонала, это была совсем другая история. Очевидно, что лучшие их представители стремились попасть на фронт, и хватались за любую возможность, чтобы избежать возвращения в летные школы. Этот источник потерь, вместе с гибелью большого числа инструкторов во время участия в операциях по воздушному снабжению, нанесли опустошение инструкторскому персоналу, которое просто невозможно было восполнить.

Попытка была сделана подполковником Дейхманном, тогда начальником штаба командующего боевой подготовкой, заменить двухмоторными Ju-86, которые не нужны были никому в люфтваффе и для которых авиационная промышленность располагала комплектующими для 1000 самолетов, реквизированные Ju-52 во время набе-

гов воздушных флотов на летные школы. Хотя Мильх дал свое согласие на этот план, Геринг его не утвердил. Дейхманн удвоил свои усилия в этом направлении после норвежской кампании и отстаивал свои взгляды во время встречи с Герингом. Согласно Дейхманну, Ju-86 «могут быть снабжены двойным управлением и второй приборной панелью относительно легко и быстро. Их дизельный двигатель мог быть заменен бензиновым, и его великолепные летные характеристики могли сделать его идеальной учебной машиной... Следующим преимуществом было то, что сырье и комплектующие, необходимые для производства Ju-86 имелись в необходимом количестве, так как модель была снята с производства без предварительного предупреждения. Относительно небольшое авиационное предприятие могло совершенно спокойно собрать несколько самолетов, необходимых для учебных целей».

Дейхманн продолжает: «Мое утверждение, что потребность в транспортной авиации на фронте может вскоре достичь громадных размеров, было просто отброшено в сторону. Фельдмаршал Геринг выступил против моего плана».

План Дейхманна мог освободить Ju-52 для транспортной авиации, и учебный процесс, вне всякого сомнения, мог продолжаться ввиду наличия наиболее важного учебного самолета.

Так как план Дейхманна не был утвержден, старый порок (пренебрежение к транспортной авиации в мирное время) стал очевиден, и его

последствия становились все более болезненными по мере нарастания требований к транспортной авиации. Все началось с активизации работы бомбардировочных групп специального назначения (фактически авиатранспортных групп) в декабре 1941 г., когда острый кризис на советском фронте вызвал необходимость переброски по воздуху подкреплений серьезно угрожаемой группе армий «Центр».

Второе препятствие в осуществлении учебной программы было менее объективно, чем первое. Когда было принято решение начать снабжение по воздуху окруженных частей в России (небольшой группы возле Холма и более крупной в течение нескольких месяцев возле Демянска), именно командующему боевой подготовкой было приказано предоставить вновь сформированные подразделения, некоторые из которых уже были оснащены бомбардировщиками He-111.

Операции по воздушному снабжению, которые проводились без всякой надежды на передышку на русском фронте, и начались на других театрах войны (Африка, порты Ла-Манша), достигли пика во время воздушного снабжения Сталинграда, когда было потеряно не менее 500 самолетов.

Дальнейшим затруднением в осуществлении обучения, уже серьезно ослабленного продолжавшимися реквизициями самолетов и инструкторских групп, была ситуация с бензином. Уже с середины 1941 г. обучение считалась пасынком теми, кто рас-

пределял бензин, в 1942 г. снабжение командующего боевой подготовкой было так сильно ограничено, что только определенные категории персонала (и только в ограниченном числе) могли быть обучены. Были приложены все усилия, чтобы сберечь сокращавшиеся запасы бензина по всей цепочке его потребления. В 1942 г. генерал-квартирмейстер генерал фон Зейдель настойчиво убеждал Ешоннека разрешить более щедрое использование бензина для учебных целей. Ответ начальника генерального штаба приводил в отчаяние: «Сначала мы разобьем Россию, затем мы сможем начать учебу». Это невероятное отсутствие понимания необходимости обучения, как составной части дела ведения войны, может быть объяснено только почти патологической слепотой, в других отношениях разумных, людей, хватавшихся за тщетную надежду, что Россия может быть побеждена в краткосрочной войне; и это несмотря на немецкий опыт на советском театре военных действий.

Командующий по боевой подготовке, чьи возможности эффективной деятельности ограничивались на каждом шагу, выпустил только несколько обученных истребительных и бомбардировочных экипажей осенью 1942 г. Это был год, в котором обучение чуть было совсем не прекращено как эффективный процесс.

В 1943 г., чтобы сохранить рост авиационного производства, в отношении обучения не было иного выбора, как интенсифицировать усилия, и такими мерами, как удвоение учебных занятий, в

определенной мере было компенсировано отсутствие самолетов и бензина. Однако в 1944 г., когда производство истребителей достигло беспрецедентного уровня, обучение, ограниченное подготовкой пилотов-истребителей, было безнадежно позади.

С такими трудностями столкнулось обучение во время, когда развитие событий на фронте, особенно в отношении потребности в истребителях и их пилотах, и в противовоздушной обороне отечества, становясь день ото дня тревожнее, не дало люфтваффе времени для восстановления своей мощи в неравной битве против численного и качественного превосходства [противника]. Что хорошего в том, что, в конце концов, было создано десять летных школ истребителей¹⁹, выпускавших экипаж за экипажем по сокращенной, лихорадочной, часто прерываемой программе? Отсутствие знакомства пилотов и экипажей с их самолетами²⁰ и обучения полетам в плохих погодных условиях приводило к высоким потерям и повреждениям ввиду аварий и аварийных посадок. К тому же, противник наносил тяжелые потери, используя численное превосходство и лучшие ма-

¹⁹ Возникает вопрос, почему появилось так много летных школ в Третьем рейхе в течение 1944 г., во время, когда рейх был серьезно ослаблен вражескими воздушными налетами и парализовавшими дух поражениями на фронте. Разве не могли эти самые школы быть созданы в 1939, 1940 или 1941 гг.?

²⁰ Вследствие того факта, что летные школы не имели в своем распоряжении достаточного числа новых моделей истребителей.

шины. Это не удивительно ввиду того, что средний немецкий пилот истребителя имел налет в 160 часов, выполненных на самолетах, имевших очень малое сходство с истребителями, на которых ему позднее приходилось летать. С другой стороны, британский пилот имел 360 часов налета, а его американский напарник свыше 400, оба на самых современных истребителях.

Фельдмаршал Мильх несколько преувеличивал, когда говорил: «Учебная программа люфтваффе, а с ней и само люфтваффе, были задушены нехваткой бензина». Однако в этом много неоспоримой правды; поворотный момент в воздушной войне несомненно был в огромной степени следствием немецкого пренебрежения к обучению и постоянным обиранием его ресурсов.

Б. Переоценка бомбометания с пикирования

До начала войны Германия фактически не располагала подходящим бомбардировочным прицелом. Goerz-Visier 219 был эффективным «только в ограниченных случаях и после длительной практики». А оптические прицелы Lotfe 7 и 7D имелись только на нескольких экспериментальных самолетах. Последний не был еще включен в учебную программу.

Даже лучшие бомбардировочные экипажи из учебных эскадрилий, используя Goerz-Visier 219, не

были способны достичь удовлетворительных результатов при бомбардировке. Бомбовая нагрузка немецких бомбардировщиков была относительно низкой (одна 550-фунтовая бомба для Do-17; четыре 550-фунтовых бомб для He-111). Таким образом, хотя бомбардировочное подразделение могло сбросить впечатляющее количество бомб в месте бомбардировки, эффективность работы каждого бомбардировщика в отдельности была сравнительно низкой. С другой стороны, при атаках пикирующих бомбардировщиков результаты, которых добивались подготовленные эскадрильи во время практических показов, были действительно впечатляющими²¹.

Следовательно, казавшаяся экстремальной техника атаки одиночным пикирующим бомбардировщиком, заслуживала дальнейшего развития. Однако [в мирное время] люфтваффе имело в своем распоряжении отлично подготовленные, воодушевленные экипажи, овладевшие тщательно испытанными Ju-87, и совершенно непонятно, почему руководство люфтваффе было убеждено в непосредственной эффективности этого оружия в случае войны.

²¹ В 1938 г. «по случаю демонстрации Гитлеру бомбардировочной группы “Грейфсвальд”, пикирующие бомбардировщики провели очень впечатляющий показ бомбардировки практических целей в Цингсте. Тогда же произошла длительная дискуссия среди более молодых офицеров люфтваффе, возможно ли развитие пикирующих бомбардировщиков большого радиуса действия». (Сообщено автору 18 апреля 1956 г. майором Гельмутом Похле.)

Точечная бомбардировка, когда пикирующий бомбардировщик сбрасывал свой груз прямо над целью, казалось, обещала высокую степень меткости бомбардировки и являлась абсолютно верным решением в ситуации, в которой находилась Германия. Так как Германия, по словам представителя командной иерархии люфтваффе, «была ограничена в отношении сырья и бензина, то ее производственные мощности и, в свою очередь, ее военный потенциал просто не позволяли создать достаточное количество флотов тяжелых бомбардировщиков. У нее не было выбора, как ограничить себя средними и легкими бомбардировщиками с высокой точностью нанесения ударов»²². Прочитанный Эбергард Шпетцлер говорит, что предпочтение, отданное точечной бомбардировке «было совершенно естественно для Германии, ибо это соответствовало континентальной концепции ведения войны»; и то, что эта концепция была применена к войне в воздухе, требовало максимальной точности в поражении важнейших военных целей, естественно, относительно малого размера, с минимальной опасностью для окружающей сельской местности. Шпетцлер продолжает: «Гитлер, который неоднократно громко высказывался за запрещение бомбардировочной войны, так же, как и Геринг, стремился сохранить гражданское население по обе стороны [фронта]

²² Зухенвирт цитирует Эбергарда Шпетцлера. См.: Wehrwissenschaftlicher Rundschau. Frankfurt/Main. Volume 6. № 8. S. 442. *Прим. переводчика.*

от ужасов воздушной войны, насколько это возможно...»

Ввиду всего этого, совершенно очевидно, что молодой начальник генерального штаба люфтваффе Ешонек и его коллеги, которых он привлек из учебной группы (особенно капитан Гельмут Похле), были также воодушевлены этой техникой бомбардировки, как и сами экипажи подразделений пикирующих бомбардировщиков. Также очевидно, что такой отважный пилот, как Удет был гораздо больше восхищен тактическими наступательными возможностями пикирующих бомбардировщиков, чем простым опорожнением флота тяжелых бомбардировщиков, летящих в горизонтальном строю на большой высоте. Любитель грубых шуток, Удет придумал специальные сирены (так называемые «трубы Иерихона»), которыми оснащались Ju-87, чтобы нагнать страх божий на жертв атаки.

Воодушевленные сторонники техники бомбардировки с пикирования были слепы к ее недостаткам. Главным среди них была уязвимость пикирующего бомбардировщика в момент его выхода из пике. И это становилось все более и более опасным по мере того, как зенитчики привыкали к атакам пикирующих бомбардировщиков и начинали проявлять упорство в ведении по ним артиллерийского огня. Кроме того, в момент выхода бомбардировщика из пике, он был полностью беззащитен против атаки истребителя.

«Пикирование, — пишет генерал Краус, — представляет чрезвычайно сложную проблему в авиации. Только лучшие пилоты способны выполнить его с реальным поражением целей, и только после длительной практики...» Генерал Краус продолжает: «В концентрированном требовании к пикирующим бомбардировщикам один момент был полностью упущен: точность поражения цели при пикировании зависит от высоты сброса бомб и от знания пилотом состояния ветра на этой высоте. Зеркальный прицел был эффективен только на относительно низкой высоте сброса бомб. [Прицел] В2А-2 все еще находился на стадии разработки... К тому же люфтваффе не получило бомбардировочной школы (в Алкламе) до начала войны в 1939 г.»²³

Генеральный штаб люфтваффе отверг концепцию бомбардировки по площадям и решил сконцентрироваться на точечной бомбардировке. В кратком изложении тактических требований, изданных генеральным штабом весной 1938 г., появилось следующее: «В наступательной бомбардировке основной акцент отчетливо смещен с бомбардировки по площадям к точечной. Поэтому создание бомбардировочного прицела для использования в пикирующем бомбардировщике более важно, чем разработка какого-либо другого прицельного устройства».

²³ Крайнее изумление — единственная возможная реакция на этот факт.

Шаг от точечного бомбометания к соединению точечного бомбометания с одним самолетом был коротким и, следует признать, совершенно логичным. Например, если целью была конкретная часть завода, без которой он не мог функционировать, тогда необходим был только один высококвалифицированный экипаж. К тому же, будучи эффективной, данная методика так же обещала быть наиболее экономичной.

Во время битвы за Британию, когда первые налеты бомбардировщиков сопровождались тяжелыми потерями без достижения решающих результатов, Ешонек, наиболее видный сторонник точечной бомбардировки, отобрал наиболее подготовленные экипажи для выполнения одиночных полетов. В результате британские силы противовоздушной обороны (истребители и зенитная артиллерия) оказались способны сконцентрировать все свои усилия на этих одиночных самолетах, которые заблаговременно обнаруживались радарами. Потери, которые неслись при этом, были невосполнимы, так как наименее худшим, что могло случиться, — было пленение экипажей, составлявших элиту люфтваффе. Даже в то время их было трудно, если вообще возможно, возместить.

Не желая того и, возможно, даже не понимая этого, начальник генерального штаба и его работники, делая переход от концепции бомбардировок по площадям к точечному бомбометанию и одиночным атакам, все дальше и дальше отходили от идеи стратегической воздушной войны, которой

они все еще придерживались в теории. Но стратегическая воздушная война с целью парализации или разрушения источников военной мощи, имела мало общего с этими одиночными атаками («булавочными уколами»), которые были обычно неэффективны и никогда не были определяющими, и почти всегда могли быть легко отражены, если противник умело организовывал свою противовоздушную оборону. С другой стороны, успех в стратегической воздушной войне зависит от концентрированного применения все возрастающих сил для уничтожения военного потенциала противника, и это применение непрерывно продолжатся до тех пор, пока цель не будет достигнута.

Последствия предпочтения люфтваффе точечного бомбометания будет детально рассмотрено ниже.

В. Пренебрежение к транспортной авиации

Во время становления люфтваффе, Гитлер и руководители немецких военно-воздушных сил столкнулись с проблемой воздушной транспортировки, и то, как они ее разрешили, предопределило развитие событий.

26 июля 1936 г., когда Гитлер был в Байроте на Вагнеровском фестивале, к нему прибыли представители генерала Франко, который начал борьбу против правительства Народного фронта в Мадриде. Франко попросил, чтобы Гитлер пре-

доставил в его распоряжение транспортные самолеты люфтваффе перебросить испанский Иностранный легион в Севилью. Гитлер немедленно утвердил предоставление 20 Ju-52 с их экипажами. Первый экипаж (под командой капитана люфтваффе Енке) отправился из Берлина-Темпельхофа уже на следующий день, 27 июля 1936 г., за ним последовали остальные девятнадцать.

Вскоре стало очевидно огромное значение этого мероприятия. Каждая машина была способна транспортировать 22—30 человек с их вооружением, и, если было необходимо, могла сделать четыре перелета в день по маршруту Тетуан — Севилья. Нет никакого сомнения, что транспортная авиация, предоставленная Германией в первые решающие дни мятежа Франко, была одним из основных факторов, позволивших испанскому диктатору быстро укрепить свою позицию, т.е. создать прочную базу для наступления на [мадридское] правительство.

После такого практического урока, продемонстрированного немецкими транспортными самолетами под эскортом немецких истребителей на глазах внимательной Европы, кажется невероятным, что немецкий генеральный штаб и, особенно, генеральный штаб люфтваффе не осознали сразу важность транспортной авиации. Операция Франко по транспортировке воинских подразделений на большое расстояние по воздуху показала осуществимость, в случае будущей войны, внезапных атак в неожиданных местах. Даже

во время Первой мировой войны важность транспортировки войск была великолепно показана, когда армию генерала Монури перевезли парижские таксисты на правый фланг немецких наступавших войск (немецкая 1-я армия генерал-полковника фон Клюка).

Но даже воздушная переброска марокканских войск Франко не смогла подвигнуть люфтваффе создать независимые военно-воздушные транспортные силы со своим собственным корпусом специально подготовленных офицеров. Не породила она и призыва к увеличению производства Ju-52, который был идеальным транспортным самолетом. Напротив, в 1937 г., когда производство было уменьшено из-за сокращения поставок стали и алюминия, Ju-52 понес наибольшие потери среди всех типов самолетов.

Это было особенно печально, так как уже было сказано, что Ju-52 играл очень важную роль в учебной программе люфтваффе, и никогда так и не был заменен моделью, созданной специально для учебных целей. В результате учебная программа была в значительной степени привязана к Ju-52, но Ju-52 к несчастью был очень привлекателен для всех видов другого использования. До 1943 г. все требования на Ju-52 выполнялись за счет командующего боевой подготовкой.

Новое производство Ju-52 никогда не достигало отметки, при которой потребности обоих, т.е. обучения и транспортной авиации, могли быть

удовлетворены в полной мере. Неудачи Германии на русском фронте (особенно после Сталинграда, который полностью расстроил все усилия по стабилизации фронта), порождали все новые и новые требования к транспортной авиации — на транспортировку войск, снабжению по воздуху и воздушных мостов — и все они вносили свою лепту в уменьшение силы люфтваффе. Транспортная авиация, уже перегруженная операциями в Тунисе, была не способна восстановить свою прежнюю мощь. Она быстро неслась к своей окончательной катастрофе (операция по воздушному снабжению Бреслау), и к окончанию войны была полностью истощена. Хотя транспортная авиация была (1 октября 1944 г.) окончательно сконцентрирована под командованием начальника транспортной авиации, напрямую подчинявшегося главнокомандующему люфтваффе, она так и не имела возможности отказываться от участия в предприятиях, которые с самого начала были бессмысленны, так как конечный результат не оправдывал понесенных жертв. У нее не было выбора, кроме подчинения, пока не наступил конец.

Ввиду этого несчастного, фактически фатального курса развития, это выглядит в высшей степени нелепым, что с 1 октября 1941 г. по апрель 1942 г. начальник начальных летных школ, подчинявшийся командующему боевой подготовкой, ожидал назначения на командование транспортной авиацией. Очевидно, что командующий бое-

вой подготовкой не желал потери своего влияния на начальника транспортной авиации (в противном случае он, вероятно, мог навсегда лишиться своих учебных самолетов); последний имел свой собственный штаб транспортной авиации, находившийся в Смоленске. В то же самое время, как начальник начальных летных школ, он возглавлял штаб по обучению (которому, естественно, не мог уделить сколько-либо времени), располагавшийся в штаб-квартире командующего боевой подготовкой. Это особенно наглядный пример нарушения народной мудрости, которая предостерегает от службы двум хозяевам в одно и то же время.

Когда Германия, наконец, разработала учебную программу для персонала транспортной авиации, это не было следствием практического урока, преподанного Франко или собственного немецкого запоздалого признания необходимости некоторых средств быстрой транспортировки войск; это было следствием исключительно русских опытов по созданию воздушно-десантных войск, которые были настолько тревожны, что Германия даже создала собственные парашютные части.

Это было в то время, когда немецкие бомбардировочные подразделения сменили Ju-52, который никогда не был идеальным бомбардировщиком, на He-111, который только что пошел в серийное производство. Единственным подразделением, сохранившим Ju-52, была IV группа бомбардировочной

эскадры «Гинденбург». IV группа находилась в распоряжении парашютного батальона, который был только что создан, и который планировалось использовать как образец для формирования подразделений данного типа. В октябре 1937 г. IV группа была переименована в 1-ю бомбардировочную группу специального назначения, и позднее вошла в состав 7-й (парашютной) дивизии. 1 августа 1938 г. группа была разделена и каждая полугруппа затем приведена к полному составу, и в течение лета 1939 г. (как раз перед началом войны), 1-я бомбардировочная группа специального назначения была развернута в «признанное, действующее подразделение транспортной авиации», соответствующее парашютному полку. В это же время были начаты приготовления к развертыванию второго парашютного полка; соответствующая вторая бомбардировочная группа специального назначения, однако не была создана.

Статус транспортной авиации был невысок; она не имела собственного воздушного флота, который мог занять свое место среди других четырех воздушных флотов, а была просто эскадрой, подчинявшейся 7-й авиационной дивизии.

Очевидно, что транспортная авиация, в силу своей приниженной позиции в организационном отношении, была лишена многих выгод, которыми она, в противном случае, могла бы пользоваться. Создание независимого воздушного флота повлекло бы за собой назначение

его главнокомандующего со штабом, сформированном из офицеров генерального штаба. Повторявшиеся изо дня в день проблемы управления могли привести к появлению большей ясности при рассмотрении организационных вопросов. Эти проблемы также могли рассматриваться и решаться в периодически проводимых военных играх. Опытные и высокопоставленные специалисты, чье мнение нельзя было просто так отбросить, были бы под рукой для решения вопросов, возникавших в связи с первыми крупномасштабными операциями по воздушному снабжению на русском театре войны. Наличие такого штаба могло стать средством противодействия неэкономичному использованию транспортной авиации в бессмысленных операциях снабжения по воздуху, как в Холме и Демянске, не говоря уже о полностью безнадежных, наиболее ярким примером которых является Сталинград.

Реальная ситуация была совершенно другой. К несчастью, даже высокопоставленные офицеры транспортной авиации были не более, чем простые исполнители спускаемых свыше приказов; из-за их относительно низкого ранга, с ними даже не консультировались о возможности осуществления широкомасштабных транспортных операций, решения о проведении которых принимались высокопоставленным командованием люфтваффе. Возьмем для примера Сталинград. Если бы был флот транспортной авиации, разве

мог бы Гитлер консультироваться только с главнокомандующим люфтваффе и начальником генерального штаба последнего? Или, если бы Гитлер не обратился к командующему транспортно-го флота по своей инициативе, разве нельзя предположить, что, например, генерал-полковник Цейтлер, который был однозначно против операций по воздушному снабжению окруженной 6-й армии, не убедил бы Гитлера, по крайней мере, прислушаться к его мнению?

В исследовании генерал-майора в отставке Фридриха Морцика, бывшего начальника транспортной авиации, говорится, что перед началом действия воздушного моста «...в□ возможное должно быть сделано, чтобы устранить его необходимость»²⁴. Генерал Морцик, писавший эту работу в тесном сотрудничестве с офицерами, которые играли важную роль в деятельности транспортной авиации, продолжает: «В течение Первой мировой войны воздушный транспорт не имел возможности проявить себя». Это продолжалось до периода между двумя войнами, когда представилась такая возможность в виде огромного увеличения коммерческих авиационных перелетов. Совершенно непонятно, почему военное руководство обращало так мало внимания на военные возможности нового вида транспорта.

²⁴ Зухенвирт цитирует работу Ф. Морцика «Операции люфтваффе по воздушному снабжению» из Карлсруевской коллекции документов. *Прим. переводчика.*

В любом случае, пока не началась Вторая мировая война, многосторонность самолетов, сконструированных для транспортных целей, и их последующая потенциальная ценность для современных вооруженных сил не могла быть продемонстрирована. Использование транспортной авиации не было результатом длительного периода ее систематического развития; не было накоплено опыта, который можно было использовать, и не было общего курса, который проводился в связи с возможностями и ограничениями транспортной авиации. То небольшое систематическое планирование, которое было проведено, рассматривало транспортную авиацию только как средство транспортировки воздушно-десантных сил. Следует особо подчеркнуть, что немецкая неспособность распознать возможности, присущие транспортной авиации, была серьезным просчетом. И никто не может избежать искушения добавить, что этот просчет не только привел к упадку транспортной авиации, но также и ответственен в значительной степени за поражение в войне.

III. Ошибки на ниве тактических и технических требований

А. Приверженность концепции пикирующего бомбардировщика и ее воздействие на немецкую бомбардировочную авиацию

Мы уже рассматривали, как Ешоннек и генеральный штаб связали себя с концепцией пикирующего бомбардировщика и его использования против точечных целей и отвергли концепцию бомбардировок по площадям. Как уже указано, это в значительной степени было связано с неэффективностью немецких бомбардировочных прицелов.

В действительности, ввиду ограниченных возможностей [Германии], идея пикирующего бомбардировщика была разумна. Но ее развитие дает прекрасный пример того, как хорошая идея в силу переоценки ее значения может привести к упадку целой отрасли.

Идея принадлежала Удету. В 1933 г., с одобрения Мильха, он привез в Германию два американских пикирующих бомбардировщика (Кертис Хокс). Именно благодаря Удету в качестве пикирующего бомбардировщика стал использоваться одномоторный самолет. Немецкий Ju-87, готовый к производству в 1936 г., был надежной машиной, а его прочная конструкция обеспечила благосклонное к нему отношение. Однако его скоростные показатели были относительно низкие, и по

этой причине он уже в 1940 г. был исключен из налетов на Британию. На Восточной фронте, напротив, он оставался в действии до лета 1943 г., и оказывал ценную помощь подвергавшимся сильному нажиму немецким сухопутным войскам в операциях непосредственной поддержки.

Однако все это было еще в далеком будущем. В 1938 г. генеральный штаб люфтваффе, воодушевленный точностью бомбардировки, демонстрируемой группой Ju-87 при Грейфсвальде, приказал конструкторам Юнкерса внести изменения в двухмоторный бомбардировщик, над которым они работали (скоростной бомбардировщик дальнего действия), чтобы он мог пикировать. В результате этого нового требования, которое привело к созданию более прочной конструкции планера, так же как и установки тормозных решеток и других дополнений, взлетный вес Ju-88, первоначально планируемый в шесть тонн, увеличился до двенадцати или тринадцати тонн. Старый добрый Ju-87 весил только одну треть от этого — 4,2 тонны. Было очевидно, что пикирование на Ju-88 было гораздо более трудным делом, чем на Ju-87. Даже средний экипаж мог выполнить достойное похвалы пикирование на последнем. Еще одно предупреждение прозвучало, когда капитан Рудольф Фрейхер (барон) фон Моро, опытный пилот, который воевал в легионе «Кондор» в Испании, разбился насмерть на Ju-88 при Рахлине. Ввиду этого, Ешоннек приказал капитану Гельмуту Похле сформировать опытную группу и облетать самолет самому. Это дало опытному пилоту, который сам был

страстным поклонником идеи пикирующего бомбардировщика, возможность испытать Ju-88. После двухнедельных испытаний, Похле доложил генеральному штабу свое заключение, что даже средний экипаж может научиться пикированию под углом в 80° на Ju-88 после необходимого обучения и практики; к несчастью, заключение Похле не подтвердилось. В действиях над Мальтой и против морских целей, Ju-88 не достиг обещанной эффективности. В целом «в боевых условиях» было «слишком пологое пикирование... не более, чем под 30°». При таком угле, разумеется, крылатые ракеты были полностью не эффективны против бронированных целей, и кропотливая работа, затраченная на их разработку, оказалась напрасной.

Если бы генеральный штаб не приказал разработать эти модификации весной 1938 г., Ju-88 вне сомнения был бы готов для использования значительно раньше, и люфтваффе могло иметь в своем распоряжении скоростной бомбардировщик дальнего радиуса действия.

Генерал в отставке Маквардт (инженерный корпус), который твердо убежден, что именно концепция пикирующего бомбардировщика привела к полному краху немецкое люфтваффе, говорит о двух [самолетах] Кертис Хокс, которые Удет привез из Соединенных Штатов как «...тройных конях внутри стен традиционного авиационного конструирования». Геринг, «как старый пилот истребителя, вполне понятно был в восторге от идеи пикирующего бомбардировщика». Марквардт про-

должает, что «пилоты-бомбардировщики Первой мировой войны, уже не являвшиеся действующими пилотами, но занимавшие важные позиции в командной иерархии люфтваффе, не отваживались выступить против концепции пикирующего бомбардировщика из-за страха прослыть “старомодными”». Согласно Марквардту, генеральный штаб просто не понимал принципа, на который указывали технические эксперты, а именно, что «в развитии авиации нужно делать упор на качества, которые служат отличием самолета от других военных транспортных средств, другими словами, на тех свойствах, которые способны преодолеть препятствия пространства и времени с максимальной эффективностью». «В пикирующем бомбардировщике, — указывает Марквардт, — как раз эти свойства были пожертвованы, потому, что он должен использовать тормозные решетки для уменьшения своей скорости при пикировании и поэтому, чтобы быть способным сбросить бомбы на относительно низкой высоте ради максимальной точности, был вынужден входить в зону эффективного зенитного артиллерийского огня противника»²⁵.

²⁵ Марквардт не являлся полным противником Ju-87: «Относительно легкий Ju-87 бесспорно был другим делом. Его конструкция была хорошо продумана; он был прост как в обслуживании, так и в эксплуатации, и пока противоздушная оборона противника была относительно слабой, он прекрасно работал в паре с наземными войсками. Единственным вопросом было, действительно ли мы нуждались в специальном типе самолета для этой цели». (Исследование Марквардта [из Карлсруэвской коллекции документов].)

Пока руководители люфтваффе цеплялись за пикирующий бомбардировщик с упорством, объяснимым только их очевидной слепотой, бомбардировка с горизонтального полета полностью выпала из их внимания.

Как только идея овладевает людскими умами, сама судьба бессильна изгнать ее оттуда; ум становится невосприимчив к урокам опыта, не имеет значения, насколько они впечатляющи. Пикирующий бомбардировщик может быть назван почти идолом генерального штаба люфтваффе. Еще до того, как испытания Ju-88 начали показывать, что он не подходит для пикирующего бомбардировщика, генеральный штаб уже давал указания, что разрабатываемый на заводе Хейнкеля бомбардировщик He-177 (полетный вес которого составлял 32 т) должен иметь способность к пикированию. Из-за нового требования, конструкторы Хейнкеля решили использовать схему, уже отработанную в двухмоторной модели, когда два двигателя, соединенные тандемом, вращали один пропеллер, вместо использования более надежной конструкции из четырех независимо работающих двигателей.

Однако на практике использование двух двигателей с одним пропеллером приводило к тому, что двигатели часто загорались. В итоге аварии, влекшие за собой потерю как самолета, так и экипажа были общим явлением²⁶. В конце концов —

²⁶ Марквардт говорит о 50 экипажах, потерянных во время испытаний; впятеро больше было потеряно при воздушном снабжении Сталинграда. (Исследование Марквардта.)

но слишком поздно ввиду общей военной ситуации — было решено вернуться к оригинальной четырехмоторной схеме для He-177. В этой связи Геринг, когда ему 13 сентября 1942 г. объяснили, что тандемное расположение двигателей было использовано, чтобы добиться способности к пикированию, недвусмысленно сказал Хейнкелю: «Что за ослиная идея требовать способности к пикированию от четырехмоторного самолета! Если бы они обратились ко мне, я бы сказал им выбросить прочь эту чушь. Четырехмоторный самолет не может пикировать. Я буду удовлетворен, если мы будем иметь двухмоторную модель, делающую это. Пока мы выполняем безупречное пикирование только на одномоторном самолете, старом Иоланте [Ju-87]... Это полный идиотизм ожидать пикирования от четырехмоторного самолета. Если бы я знал, я мог пойти прямо наверх...» На замечание Хейнкеля, что «пикирование самолета весом тридцать тонн является колоссальным делом; этого еще никогда не было в мировой истории...», Геринг ответил: «И этого не будет сделано в мировой истории, по крайней мере, при моем руководстве... Я доволен, что четырехмоторный бомбардировщик может просто лететь под углом в 30°, это будет явным безумием стараться пикировать на нем!» 22 февраля 1943 г. Геринг снова выступил против тандемного расположения двигателей. Но, чтобы не пошла насмарку вся работа, которая зашла слишком далеко в своем развитии, было решено продолжить экспериментирование. Ко времени,

когда генеральный штаб, наконец, изменил свое мнение, и неохотно принял решение вернуться к оригинальной схеме четырех независимо работающих двигателей, было уже слишком поздно, чтобы успеть сделать много хорошего. Экспериментальная модель была готова к испытаниям к 1944 г., но она никогда не достигла стадии массового производства. В отчете совещания персонала истребительной авиации, состоявшегося 3 июля 1944 г., говорится следующее: «...в ходе совещания, продолжавшегося около пяти часов с участием рейхсмаршала в субботу, на нем было сообщено, что старый He-177 будет снят с производства, как только будет закончена сборка остающихся машин, и что вся задействованная рабочая сила высвободится для участия в других программах. Более того, решено не начинать производства нового He-177, даже в ограниченном числе. Это значит, что целый действующий завод — рабочая сила, оборудование и все остальное — находится в нашем распоряжении».

Через десять месяцев разрушение Германии было завершено. Очевидно, что трагедия He-177 была одним из факторов, который внес свой вклад в ее падение.

Однако He-177 не был единственной авиационной моделью, которую постигла трагедия. Согласно Хейнкелю, Удет однажды сказал ему, что He-111 мог быть последним немецким бомбардировщиком, сбившим с горизонтального полета. Когда было решено разработать более совер-

шенный двигатель для дальнего истребителя Me-110²⁷, чтобы он мог использоваться как скоростной бомбардировщик (по идее он должен был полностью заменить Ju-87), генеральный штаб снова потребовал, чтобы он мог пикировать. Отчасти именно это требование сделало новую модель, Me-210²⁸, совершенно бесполезной²⁹. Так как промышленность провела значительные приготовления для производства Me-210, ущерб от использования рабочей силы, производственных мощностей и бесполезных расходов комплектующих материалов был особенно заметным.

²⁷ Дальний двухмоторный истребитель с низким расположением крыла, производимый Мессершмиттом. *Прим. редактора американского издания.*

²⁸ Двухмоторный дальний истребитель-бомбардировщик; также производимый Мессершмиттом. *Прим. редактора американского издания.*

²⁹ Необходимо особо отметить, что требование генерального штаба только отчасти ответственно за фиаско Me-210. Отсутствие у Мессершмитта осторожности в заверениях и обещаниях высоких характеристик; отсутствие у него интереса к дальнейшему развитию когда-то оригинальной модели; постоянные изменения в требованиях, устанавливаемых генеральным штабом (влияние фатальной концепции «всецелевого» самолета); беззаботность технического управления в разрешении выпуска в массовое производство модели, которая даже еще не прошла испытания; вмешательство ряда влиятельных летных личностей; все эти факторы привели к конечному результату. Как видно, проблема не так проста, как Марквардт, ища обоснование для своего тезиса, может заставить нас думать. Тем не менее, нельзя отрицать, что требование «пикирующего бомбардировщика» сыграло определенную роль в катастрофе Me-210.

Генерал Марквардт оценивает, что примерно 10 000 авиационных двигателей типа DB-601 были бесполезно использованы в течение 1941—1943 гг. (те самые годы, в которые создавалась основа для последующих военных событий), отчасти, конечно, в результате обстоятельств, не зависящих от кого-либо, но также из-за того, что генеральный штаб оставался непреклонным в своем требовании возможности пикирования для He-177 и Me-210. Как указывает Марквардт, если бы этого требования (которое в любом случае было невыполнимо³⁰) не было, Германия могла отправить на фронт на 10 000 истребителей больше.

Марквардт пишет: «Военная ситуация могла быть совершенно другой, если бы мы имели на 10 000 истребителей больше — это было бы в два раза больше, чем мы реально имели на фронте в то время³¹. Все наши материалы были бесполезно использованы; это является действительной причиной поражения немецкого люфтваффе».

Возможно, слова Марквардта следует смягчить в одном или двух второстепенных аспектах, но мы не можем отрицать, что решение этих двух наиболее влиятельных отделов люфтваффе — технического управления и генерального штаба —

³⁰ Согласно Марквардту, He-177 был способен спорадически достигать пикирования под углом 25—30°. (Исследование Марквардта.)

³¹ Когда Марквардт использует фразу «в то время», он имеет в виду «решающие» годы — 1942 и 1943-й.

сконцентрировать усилия исключительно на пикирующем бомбардировщике было одним из факторов, возникших еще до Второй мировой войны, которые привели к поворотному пункту в воздушной войне.

В. Четырехмоторный бомбардировщик

Уже с 1933 г. немецкая программа производства авиационных вооружений включала создание четырехмоторного бомбардировщика. Полковник Виммер, тогда начальник технического управления, сумел убедить полковника Вефера — в то время начальника объединенного отдела имперского министерства авиации — в необходимости создания тяжелого бомбардировщика. Виммер указывал, что потребуется, по крайней мере, три года прежде, чем минимальное количество бомбардировщиков будет готово для испытания в частях. Задержка с принятием необходимых мер могла привести к тому, что дорогое время будет невосполнимо потеряно, и приведет к обострению проблемы.

Вефер был убежден. Он начал рассматривать тяжелый (четырехмоторный) бомбардировщик решающим оружием в случае серьезных военных действий. В имперском министерстве авиации машину окрестили «уральский бомбардировщик», четко указав ожидаемый от нее радиус действий.

К 1936 г. две фирмы, которым доверили ее разработку, имели две готовые модели, Ju-89 и Do-19. Согласно генералу Дейхманну, который в

то время был начальником 1-го отдела (разработки) генерального штаба люфтваффе, обе модели полностью подходили для продолжения работ, хотя они были снабжены относительно слабыми двигателями. Фельдмаршал Мильх согласился с оценкой генерала Дейхманна. Однако в этот момент, вместо продолжения конструкторских работ (и разработки более мощных двигателей), Геринг приказал прекратить все работы, связанные с четырехмоторным бомбардировщиком. И это несмотря на то, что обе модели появились в приоритетном списке технического управления (отдел развития) (датированном 26 апреля 1937 г. и отражавшим состояние на 15 марта 1937 г.) как «sv» (модели, готовые к испытаниям). Согласно свидетельству фельдмаршала Мильха в Нюрнберге, генерал Кессельринг (в то время начальник генерального штаба [люфтваффе]) просил Геринга 29 апреля изменить решение, но получил отказ. С другой стороны, Дейхманн подчеркивает роль Мильха в этом решении. Удет, который стал преемником генерала Виммера в качестве начальника технического управления 10 июня 1936 г., также должен быть объединен с противниками четырехмоторного бомбардировщика, как и его начальник, фон Массенбах, и ряд других специалистов технического управления.

Этого достаточно, чтобы сказать, что четырехмоторный бомбардировщик был похоронен весной 1937 г. В результате Германия так никогда и не развила этот особый вид оружия, возмож-

но, наиболее важный инструмент стратегической воздушной войны.

Вскоре после этого несчастного решения (даже раньше, осенью 1936 г., согласно инженеру Хюбнеру, который в то время был штатным помощником по развитию в техническом управлении), генеральный штаб начал заказывать [разработку] дальнего бомбардировщика, радиус действия которого должен был примерно вдвое превышать таковой у уже сконструированных четырехмоторных моделей. Несчастливая идея создания дальнего двухмоторного бомбардировщика быстро окрепла, между тем, Хейнкель (который, в дополнение к Юнкерсу был привлечен к работе по его разработке) предложил, что его опытная модель, He-119, может быть использована как отправная точка. Тщательное изучение He-119 привело к заключению, что для решения проблемы четырех двигателей следует их разместить в тандеме по два двигателя в силовой установке. Мы уже описали эту систему, когда касались требования способности бомбардировщика к пикированию, выдвинутого генеральным штабом. Именно из-за использования такой схемы He-177 так и не превратился в удовлетворительную модель.

Частично, конечно, катастрофа была следствием отсутствия постоянства в общих целях. С самого начала было позволено политическим аспектам вмешиваться в создание бомбардировщика дальнего радиуса действия. Именно политические соображения в значительной степени диктовали постоянную чехарду первоочередных и второстепенных

приоритетов; в один день работа могла быть замедлена потому, что не было острой нужды в самолете, но на следующий день могли появиться приказы двигаться вперед так быстро, насколько это возможно. Условия мало способствовали основательной, тщательной и продуманной работе.

До начала войны господствующим настроением был оптимизм. Не может быть войны с Англией потому... только потому, что Германия не желает войны с Англией. И если Британия займет враждебную позицию к Германии, всегда имеется Гитлер, чей гений определенно сумеет найти мирное решение. При этих обстоятельствах руководители люфтваффе не рассматривали разработку бомбардировщика дальнего радиуса действия как особую необходимость или безотлагательность, особенно в силу уверенности, что радиуса Ju-88 будет достаточно полностью покрыть не только Британские острова, но и прибрежные воды за их пределами. В то время, разумеется, никто не мог подумать, что война с Россией возможна даже в далекой перспективе. Название «уральский бомбардировщик» было забыто, и с этим все значение, которое Вефер, в своей проницательной оценке будущих событий, придавал бомбардировщику дальнего радиуса действий³².

He-177 стал жертвой оптимистического подхода. Его разработку не удалось протолкнуть,

³² Однако программа Гитлера по увеличению в пять раз мощности люфтваффе предполагала формирование соединений бомбардировщиков дальнего радиуса действия.

пока не началась война. После отрезвляющего шока английской декларации об объявлении войны, были удвоены усилия только для того, чтобы снова утихнуть, когда налеты на Лондон оказались успешны. Когда война с Советской Россией стала принимать зримые очертания и окончательно стала реальностью, были сделаны новые и более энергичные усилия, чтобы протолкнуть He-177. Отдельно от всей этой неопределенности стоит проблема, никогда полностью неоцененная, неосуществимость тандемной схемы расположения двигателей. Из-за этого Германии не удалось вовремя перейти к четырем независимо работающим двигателям. Как мы видим, эта неудача в производстве вооружений — и потери, связанные с ней — была одним из решающих факторов в ходе войны.

Давайте прервемся на момент и рассмотрим возможность, так небрежно отброшенную в 1937 г., настоящего четырехмоторного бомбардировщика в распоряжении немецких военно-воздушных сил. Его значение в войне на море (Северное море, Северный Ледовитый океан, Атлантика) могло быть огромным, особенно в начальной стадии войны; позднее конвои союзников в Мурманск были бы уязвимы на значительном отрезке их маршрута граду бомб этих мощных, высотных и сильно вооруженных бомбардировщиков. В битве за Британию тяжелые бомбардировщики также могли создать совершенно другую ситуацию, благодаря качествам, указанным

выше, и их способности появляться над любой точкой Британских островов. Британская противовоздушная оборона, отлично подготовленная для борьбы с немецкими средними бомбардировщиками, могла быть полностью разрушена дальними бомбардировщиками, в результате чего поражение [Англии] стало бы неизбежным. В русской кампании, с ее огромными размерами ввиду географических особенностей, дальние бомбардировщики были бы способны достигать и уничтожать центры советской военной промышленности. Имея сильное вооружение, они были бы мало уязвимы для русских истребителей; их высота полета была достаточной, чтобы сделать бесполезной зенитную артиллерию. Следует рассмотреть еще один аспект: если бы Германия имела четырехмоторные бомбардировочные подразделения в своем распоряжении, ее сухопутные войска в России — не имеет значения, насколько им нравилась концепция операций воздушной поддержки — никогда бы ни додумались о требовании непосредственной воздушной поддержки от больших самолетов.

В заключение, давайте рассмотрим эффект возможного использования четырехмоторных бомбардировщиков в Средиземноморье против Суэцкого канала и других слабых точек в линии британской обороны. Наш тезис может быть вполне проиллюстрирован одним примером. Перед началом высадки союзников в Северной Африке, немецкие руководители полностью сознава-

ли значение того факта, что на аэродромах Гибралтара скапливается вражеская авиация; однако, из-за ограниченного радиуса действия их бомбардировщиков, люфтваффе было не способно нанести удар, хотя он мог быть очень успешным и сделать оккупацию союзниками западной Северной Африки очень рискованной. Такой налет не представил бы проблемы для четырехмоторных бомбардировщиков. В дополнение, транспортный флот противника мог бы подвергаться постоянным нападениям.

Но хватит об этих возможностях, которые никогда не были реализованы. Остается факт, что упущения и ошибки в решениях в этой особой сфере были одним из факторов, ведущих к окончательному коллапсу. Одной потерей больше для германского рейха на ниве планирования вооружений!

Глава 2

Дальнейший путь к поражению

1. Просчеты и ошибки в ходе войны

Что касается ошибок военного времени и неверных решений руководителей люфтваффе, которые хотя и произошли задолго до наступления поворотных моментов, тем не менее, они имели большое значение для люфтваффе. Ибо эти события, в гораздо большей степени, чем те, которые случились перед началом войны, играли важную роль в последующем развитии военной ситуации. Люфтваффе, несмотря на ошеломляющие успехи, которыми оно наслаждалось в глазах мира, уже несло в себе семена поражения в виде дефектов, вызванных ошибочным довоенным планированием. И эти дефекты, как мы видим, отнюдь не были незначительными, случайными недостатками. Люфтваффе, пока еще новое и неиспытанное, было создано для операций блицкрига, и в трех ярких кампаниях этого типа доказало свою ценность, как основа вермахта. Однако, нужно не забывать, что люфтваффе было далеко менее способно, чем армия, восстанавливаться от серьезных поражений и тяжелых потерь. Пополнение как материалами (самолетами и оборудованием), так и персоналом было гораздо более трудным делом, так как производство самолетов и подготовленных экипажей требовало много времени. Все это зависело от заблаговременных пригото-

лений. Прежде всего, важно, чтобы создание новых видов оружия было заранее спланировано и осуществлено, чтобы оно было готово к использованию на фронте до того, как устаревет и станет хуже оружия, используемого противником.

В случае люфтваффе, ошибки и просчеты, совершенные в военное время и вызванные отчасти предвоенной слабостью люфтваффе, имели далеко идущие последствия.

А. Недостатки экономической мобилизации и относительная незначительность производства в период 1939—1942 гг.

Уже в 1935 г. появились специальные директивы для немецкой промышленности авиационных вооружений, указывающие шаги, которые должны были быть сделаны в случае войны. Даже в мирное время этот так называемый мобилизационный план признавался имеющим «высшее значение для общего планирования». Если производственная программа мирного времени базировалась на работе в одну смену по восемь часов в день, мобилизационный план призывал к работе в две смены от восьми до десяти часов в день. Производственные программы мирного и военного времени были так тщательно спланированы, что непрерывные и напряженные смены делали возможным осуществить последнюю без необходимости строительства и

оборудования дополнительных рабочих площадей. Промышленности заранее были даны указания подготовить оборудование, необходимое для увеличения размеров производства в соответствии с мобилизационным планом, предусмотреть, чтобы строящиеся объекты за пределами основных заводов были заранее защищены, насколько это возможно, от опасности бомбардировки, и иметь запас сырья на шесть месяцев. Каждое предприятие имело отдел по мобилизационному планированию, укомплектованный опытным и надежным персоналом, обученным инспекцией по делам обороны. Этот отдел отвечал за подготовку плана мобилизационных мероприятий, который подвергался периодическим проверкам чиновниками инспекций по делам обороны; в свою очередь они были уполномочены приводить его в соответствии с изменениями, которые делались в общей программе. Таким образом, трудности и «узкие места» — по крайней мере, в определенной степени — могли быть предусмотрены и ликвидированы. В 1935—1936 гг. техническое управление провело проверку мобилизации на ряде предприятий, и полученный при этом опыт был очень ценным.

Так было осуществлено жесткое планирование, характеризующееся пунктуальными мерами, которые должны были ликвидировать в зародыше любые возможные трудности и подготовить немецкую авиационную промышленность к не-

медленному увеличению производства, как только начнется война.

К несчастью, к началу 1937 г. наличные производственные мощности, предоставленные авиационной промышленности, были уже израсходованы и, из-за нехватки металла (однако все еще имевшегося в наличие для ряда других проектов), развитие промышленности авиационных вооружений было остановлено. Это было следствием «далеко идущего сокращения фондов для вооруженных сил», которое, естественно, вынуждало сокращать авиационное производство. «Если бы строительство продвигалось систематически и без задержек, — говорит генерал-инженер Вальтер Хертель, — несомненно, что авиационные производственные мощности были бы гораздо более значительными ко времени начала войны».

Во время войны, «независимость различных видов вооруженных сил и отсутствие единого руководства программой вооружений» оставалась неблагоприятным фактором «в отношении максимального использования имеющейся рабочей силы и производственных возможностей». Так продолжалось до 1 мая 1944 г., когда вся строительная программа перешла под контроль начальника управления имперского министерства вооружений и военной экономики Дорша. Это произошло слишком поздно. Мобилизация экономики, планы которой были столь скрупулезно изложены, никогда не материализовалась. Но изучение причин

этой неудачи не входит в задачу этого исследования³³; ее последствия очевидны из, безусловно,

³³ Неудача экономической мобилизации, кажется, является фактом, не требующим доказательств; но не было попыток объяснить причины этого. Предположительно, это связано, по крайней мере, отчасти, с самообманом Гитлера в отношении его желания мира со своими врагами на Западе. Генерал от артиллерии в отставке Валтер Варлимонт писал в письме от 27 декабря 1957 г. автору следующее:

«Несмотря на успешную польскую кампанию, Гитлер отказался приказать провести мобилизацию в полном смысле этого слова; позднее была объявлена частичная мобилизация, но экономика была особо освобождена от нее. Эта операция “постепенного создания нарастающей военной готовности”, как она была названа, не принесла ничего кроме беспорядка, как я могу заявить на основе моего опыта — трагедию которой я никогда не забуду. Вкратце, ни одна из тщательно продуманных мер по защите авиационной промышленности путем сохранения ее квалифицированных рабочих на работе не была проведена. До тех пор, пока не стало невозможным игнорировать тот факт, что представляет собой Запад, не было сделано попыток ликвидировать вред. С этого времени, разумеется, не было больше вопроса о введении определенных параграфов мобилизационного плана в действие, и было приказано вернуть обратно каждого квалифицированного рабочего с фронта, убедившись, разумеется, что он еще жив».

Неудача мобилизации экономики и ее воздействие на люфтваффе является проблемой, заслуживающей более детального исследования.

Прим. [амер.] ред.: Генерал Варлимонт, упомянутый выше, во время войны был заместителем начальника штаба оперативного руководства вооруженных сил, и считался его коллегами особо одаренным молодым офицером. В Нюрнберге, в 1948 г., генерал Варлимонт был приговорен к пожизненному заключению как военный преступник. Позднее срок заключения был уменьшен и он условно освобожден.

жалких показателей производства в течение первых лет войны. Общее производство самолетов за первые четыре месяца было меньше, чем в течение соответствующего периода 1945 г., когда рейх приближался к окончательному краху и, потеряв большие участки своей территории, был почти беззащитен перед лицом воздушных налетов противника. Увеличение производства в течение 1940 г. было слабым, но все же выше, чем в 1941 г., несмотря на то, что это был год, в котором Германия отважилась двинуть свою мощь против мощи Советской России. Мы обнаружим эти же самые цифры для годов, в течение которых польская и французская кампании уже доставили сырье и производственные мощности Запада в немецкий лагерь, годов, в которые уже существовали следующие факторы и должны были использоваться:

1. Немецкие авиационные и моторостроительные предприятия могли работать при относительном отсутствии каких-либо опасностей.

2. Не было серьезных требований на рабочую силу Германии, и ее транспортная сеть была в покое.

3. Сырье, выделяемое для люфтваффе, сохранялось в целости, т.е. не было уничтожено воздушными налетами противника или захвачено врагом.

4. Уничтожение противником немецких самолетов на земле было редкой случайностью.

5. Повреждение самолетов недостаточно подготовленными экипажами было гораздо более редким явлением, чем это стало позднее.

6. Военные действия или прекратились, или проводились за пределами границ рейха.

Таким образом, хотя это были военные годы, они были годами, в которые авиационная промышленность действовала в условиях почти мирного времени.

И, несмотря на все это, производство было ничтожно малым. Очевидно, что вина лежит на техническом управлении, отсутствие инициативы у которого не может быть не замечено, и на генеральном штабе люфтваффе (включая его начальника Ешоннека), которому не удалось обеспечить должное руководство, ожидаемое от него.

Как бы ни было соблазнительно думать, что неизбежной судьбой Германии был провал в производстве вооружений, как это показывают данные производства за период 1939—1941 гг., давайте вернемся ко времени службы Мильха в качестве начальника боевого снабжения люфтваффе. Его первым действием после занятия должности было установление определенных производственных целей и в 1942 г., после короткого периода упадка, неизбежного в силу бестолковой неразберихи, которую он унаследовал, он сумел достичь значительного увеличения в производстве над предыдущим годом. В 1943 г., за исключением пренебрежения к производству бомбардировщиков, он вывел производство истребителей на

новую высоту. Производственный план на 1944 г. предусматривал производство 400 самолетов в месяц в сравнении с 250 самолетами в месяц при Удете в 1941 г.³⁴.

И всего этого Мильх достиг в течение периода, когда:

1. Противовоздушная оборона самой Германии была частично разрушена.

2. Немецкие авиационные предприятия, один за другим подвергались налетам и несли тяжелые потери в материалах и рабочей силе.

3. Уничтожение сырья ввиду воздушных налетов противника становилось все более и более массовым.

4. Условия труда на предприятиях становились все более и более трудными.

5. Западный, Восточный, Южный и Юго-Западный фронты, в результате территориальных потерь с 1942 г., все ближе и ближе приближались к Германии.

Производственные показатели на 1944 г. были вполне героическими, но трагедия была в том, что они пришли «слишком поздно».

³⁴ Цифра в 250 [самолетов] относится только к одномоторным истребителям (Me-109 и FW-190), без двухмоторных истребителей, и только к новому производству. Если мы включим самолеты, полученные в результате переоборудования и ремонта, будет 330 [машин]. Вряд ли впечатляющая цифра в середине войны на нескольких фронтах!

Б. Остановка развития [новых видов авиационных вооружений в 1940/41 г.]

Во время начальных стадий войны, как мы уже указали, Германия, не сумев осуществить мобилизационные меры, запланированные на случай войны, обрекла себя на бесповоротное количественное отставание в вооружениях.

В начале 1940 г. непонятный пример пренебрежения вызвал другой удар, который эффективно предотвратил любое дальнейшее развитие по части люфтваффе, и который лишил его любой возможности выигрыша гонки вооружений во времени. И именно в техническом управлении родился этот удар. 7 февраля 1940 г. генерал Удет попросил одобрения определенных ограничений, выдвинутых в его письме главнокомандующему люфтваффе: «Существующий недостаток алюминия, так же как и других цветных металлов, как меди, олова, молибдена и хрома, не оставляет для меня выбора, кроме как рекомендовать следующее:

Я считаю неотложным, что все возможное должно быть сделано, чтобы увеличить производство тех моделей самолетов, которые активно используются на фронте. По моему мнению, уменьшение производства моделей самолетов, которые не используются на фронте (т.е. учебных самолетов и разведывательных машин), и которые могут быть заменены переоборудованием одно- и двухмоторных истребителей, может быть оправдано на ближайшее будущее.

Эти изменения в нашей производственной программе к смещению в общем производстве к моделям, которые в первую очередь используются на фронте».

Двумя днями позже, 9 февраля, прошло заседание под председательством Геринга (вероятно в качестве председателя министерского совета по обороне рейха). Среди присутствующих были генерал-полковник Вильгельм Кейтель и имперский министр Функ. В протоколе заседания появилось следующее:

«Рейхсмаршал сообщил новые директивы по использованию имеющихся материальных ресурсов с максимальной эффективностью для производства наибольшего возможного количества вооружения в наикратчайший срок. Они имеют преимущество над прежними директивами по сохранению наших наличных запасов сырья. *Те проекты, которые завершатся в 1940 г. или, самое позднее, в 1941 г. получают приоритет*³⁵. Более длительные проекты будут реализовываться только в рамках плана Крауха, призванного обеспечить нашу полную независимость от необходимости импорта материалов из-за границы. Все остальные долгосрочные программы будут пересмотрены. Переоценка нашей сегодняшней сферы основных усилий в программе [производства] вооружений, каковая уже выполнена люфтваффе в его рекомендации прекращения производства

³⁵ Курсив оригинала документа.

определенных авиационных моделей, будет иметь первостепенное значение».

Если мы не истолкуем отношение к «долгосрочным программам» как таковое (и эта интерпретация едва ли оправдана), нет особых упоминаний о какой-либо «остановке развития» в приведенной выше записи³⁶. Однако где-то в другом месте протоколы должны содержать точные распоряжения по авиационной промышленности, запрещающие ей проведение дальнейших конструкторских работ по собственной инициативе. «Разработка новых авиационных моделей систематически удушалась имперским министерством авиации, которое считало данную работу второстепенной “потому, что нельзя было ожидать реальных плодов до окончания войны”»³⁷.

Достаточно странно, что нет документов, которые бы пролили свет на этот вопрос — действовал ли Геринг по своей собственной инициативе или новая [техническая] политика явилась выполнением определенных распоряжений, уже изданных для авиационной промышленности? Имеется много упоминаний о сдерживании развития и, вероятно, последствия этого имели большое значение, но, кажется, никто не может предоставить какую-либо конкретную информацию

³⁶ Хотя фон Рохден говорит об этом.

³⁷ Зухенвирт цитирует исследование «Остановка развития 1940/41 г.», подготовленного проектной группой фон Рохдена в рамках Карлсруэвского исследовательского проекта. *Прим. переводчика.*

по этому вопросу. Генерал-лейтенант в отставке Эрих Шнейдер, например, даже неверно называет время этого, когда заявляет: «Осенью 1940 г. Гитлер, несомненно, издал один из наиболее бессмысленных приказов за все время. Конструкторские работы по всем видам вооружений вермахта, которые не могли быть использованы на фронте через год, были остановлены».

Директива фюрера от 11 декабря 1941 г., текст которой уже хорошо известен и которая была выполнена генералом Кейтелем в детализированной сводке распоряжений верховному командованию вермахта, датированной 10 октября 1941 г., касается в основном снабжения. Распоряжение Кейтеля призывает к тщательной оценке сфер, на которых должны быть сконцентрированы усилия по снабжению, и проясняет, что политика снабжения будет отчасти основываться на производственных возможностях промышленности. Остановка развития [новых видов вооружений] упоминается только раз, в смысле: «Для того, чтобы эти меры могли быть выполнены эффективно, я приказываю, что все требования вермахта по поставкам и совершенствованию вооружений будут направлены соответствующим снабженческим органам через управление начальника [штаба] верховного командования вермахта». В распоряжении Кейтеля далее говорится: «Начальник [штаба] верховного командования вермахта отвечает за рассмотрение каждого требования вместе с имперским министром вооружений и боеприпасов,

чтобы определить их выполнимость, вид и размеры поставок». Таким образом, начальник [штаба] верховного командования вермахта был уполномочен «производить сокращение не первостепенных проектов, выдвигаемых отдельными видами вооруженных сил. В случае, если конкретный проект может быть выполнен только за счет урезания других, более насущных программ, я [т.е. Кейтель]³⁸ буду принимать соответствующие решения лично».

В специальном приказе, датированном 8 января 1942 г., главнокомандующий люфтваффе конкретизировал директиву фюрера и распоряжение Кейтеля применительно к люфтваффе. Геринг предоставил конструкторским работам бóльший размах, чем это предусматривалось в двух первых приказах. Он указал на необходимость «особого руководства программами развития люфтваффе. Представление предполагаемых программ развития в управление вооружений вермахта, как это требовалось приказом Кейтеля, больше не требуется. Однако статс-секретарю и генерал-инспектору люфтваффе требуется оценить все проекты развития на их осуществимость, рассматривая текущую ситуацию с сырьем и производственными возможностями».

Статс-секретарь также мог «провести любые организационные меры по выполнению этого

³⁸ Поставлено в квадратные скобки в оригинале. *Прим. переводчика.*

приказа и издавать любые распоряжения, которые он считает необходимыми». Но такой директивы на свет так и не появилось. Из имеющихся в нашем распоряжении материалов — директив фюрера, приказов Кейтеля и распоряжений Геринга — мы не можем признать, что имелось какое-либо сдерживание развития [новых видов вооружений]. В распоряжении Геринга ясно говорится, что «если авиационные вооружения или ведение воздушной войны будет подвергаться существенному воздействию *любых ограничительных мер*»³⁹, о таких мерах сообщать начальнику генерального штаба люфтваффе.

Следует признать, что эти документы ни коим образом не подтверждают наше рассуждение об общей остановке развития [новых видов вооружений]. Разумеется, были отдельные примеры, когда останавливались конструкторские работы на общей основе четырех названных директив. Мы уже слышали оценку Мессершмитта, что случилось с Me-262.

Генерал-фельдмаршал Мильх говорит следующее в связи с остановкой развития [новых видов вооружений]:

«Для меня совершенно ясно, что Гитлер был заинтересован в остановке только тех проектов развития (в которые он включал исследовательские программы), которые не могли быть завершены во

³⁹ Курсив распоряжения Геринга, скопированного из материалов фон Рохдена.

время, позволяющее использовать их в ходе войны. Именно таким образом я интерпретировал его распоряжение в качестве начальника боевого снабжения, и ситуация с реактивным истребителем Мессершмитта и, прежде всего, с ракетой ФАУ-1 (которая не была готова к использованию до лета 1942 г.) это отчетливо подтверждает. Число проектов развития, осуществляемых различными подразделениями вермахта после так называемой “остановки” было весьма значительным; эти проекты продолжались с разрешения и одобрения Гитлера. Позиция Геринга в этом деле примыкала к позиции Гитлера, и его активная роль ограничивалась дальнейшей передачей выраженного Гитлером мнения.

Во время своих бесед со мной, Гитлер часто высказывал свое опасение, что высококвалифицированный технический персонал и ценное сырье тратилось на проекты, которые, возможно, были интересные, но не имели значения для победы в войне. Например, флот по секрету уговорил завод Мессершмитта разработать и построить тропические казармы из дюралюминия (который, оказывается, принадлежал люфтваффе), так что они могли иметь в наличии непроницаемые для термитов места расквартирования, когда придет время оккупировать захваченные у Германии колонии. Конструирование авианосца “Граф Цеппелин” и некоторых узкоспециализированных артиллерийских средств были подобными же примерами.

По моему мнению, некоторые из упреков, бросаемые в нас с 1945 г., как мы относились к этой части вооружений, являются несправедливыми».

Это служит примером осторожности, которую следует проявлять в использовании выражения «остановка развития». До сих пор это выражение используется слишком свободно, ввиду чего оно выродилось в избитое клише.

В. Определение приоритетов

До 1939 г. в полномочия директора четырехлетнего плана входило распределение ресурсов рейха среди заинтересованных потребителей, т.е. различных ветвей вермахта и невоенных потребителей. Люфтваффе всегда имело возможность получить львиную долю, отчасти потому, что главнокомандующий люфтваффе и директор четырехлетнего плана было одно и то же лицо, и отчасти потому, что требования армии были умеренными.

Ситуация кардинально изменилась как только верховному командованию вермахта было доверено распределять ресурсы, а острые потребности войны привели к росту запросов со стороны верховного командования сухопутных войск. Флот, традиционно умеренный в своих требованиях, также начал увеличивать свои запросы по мере того, как подводная война становилась все более и более острой. На какое-то время, люфтваффе было

способно сохранить свое привилегированное положение, по крайней мере, пока была заинтересованность в предпочтительном производстве Ju-88; однако, когда победа на Западе была решена, люфтваффе сместилось на пятое место в шкале приоритетов, несмотря на то, что впереди была еще битва за Британию. Разумеется, что Гитлер был уже полностью поглощен своими планами в отношении России, и было очевидно, что немецкая армия будет значительно увеличена, если его планы будут реализованы. Нужно было сформировать и экипировать 40 новых дивизий, и не было сомнений, что требования армии выйдут вперед перед требованиями люфтваффе и флота. Как Гитлер объяснял главнокомандующему сухопутных войск, одна молниеносная кампания приведет к победоносному завершению, 50 или 60 дивизий будет достаточно оккупировать те части России, которые Гитлер надеялся привести под свою власть. Затем можно было расформировать часть сухопутных войск и использовать освободившуюся людскую силу в производстве вооружений для люфтваффе и флота.

Еще до конца 1941 г. стало ясно, что пошли сбои в планах Гитлера. Вместо капитуляции Москвы, русские нанесли серию ударов по измотанной группе армий «Центр». В результате предполагаемое высвобождение больших контингентов людской силы для использования их люфтваффе и флотом так никогда и не произошло. Напротив, еще более насущно, чем когда-либо

стало увеличение производства в максимальной степени для армии. Понятно, что проблема восполнения высоких материальных потерь, понесенных армией во время русской зимы, стала главным приоритетом.

В измененный приоритетный список, изданный председателем имперского совета обороны рейхсмаршалом Герингом (совместно с имперским министром вооружений и боеприпасов) 7 февраля 1941 г., были добавлены две новые спецификации: «s» и — еще выше — «ss», и люфтваффе был дан класс «ss» для производства жизненно важных авиационных моделей. В дополнение, класс «ss» был присвоен конструкторским работам по экспериментальным моделям Ju-252, Ju-288, Me-161, Me-321, FW-191, DFS-331, Go-242 и продукции для люфтваффе: боеприпасов, зенитной артиллерии, прицелов и прожекторов. Ряд других важных проектов был включен в категорию «s».

Таким образом, деятельность люфтваффе в области производства вооружений сохраняла определенную степень независимости и при докторе Фрице Тодте и при Альберте Шпеере. Однако распределение сырья становилось все более и более исключительной прерогативой имперского министерства вооружений и боеприпасов, и естественно, что министерство больше благоволило армии и флоту, чем так агрессивно показывавшему свою независимость люфтваффе. Когда Гитлер принял на себя командование

сухопутными войсками (после отставки главнокомандующего фельдмаршала Браухича) и лично начал заниматься отчаянной ситуацией на Восточном фронте, было естественно, что армия, чье бедственное положение было постоянно перед его глазами, привлекла основную долю его внимания. Вторым был флот с его подводными лодками, с помощью которых он надеялся достичь победы над Англией, которой не смогло добиться люфтваффе в 1940 г.

Однако так было не далее 1944 г., когда люфтваффе окончательно капитулировало перед Шпеером созданием штаба истребительной авиации и ликвидацией должности начальника боевого снабжения, что дало возможность добиться высшего приоритета для своей программы производства истребителей и по переводу своих военных заводов под землю. Неизбежно возникает искушение предположить, не было бы лучше, если бы люфтваффе сохранило свою независимость в производстве вооружений.

Ко времени, когда люфтваффе согласилось подчиниться Шпееру, немецкий авиационный «ковер» уже был разорван на куски. Противник наслаждался неоспоримым воздушным превосходством, и результаты огромного увеличения активности в производстве вооружений в 1944 г. были обречены на превращение в груды обломков.

II. Как люфтваффе растратило свою среднюю бомбардировочную авиацию в операциях непосредственной поддержки⁴⁰

В июле 1939 г., во время [подготовки] кампании в Польше, был создан отдел специального воздушного командующего как оперативный штаб для действий непосредственной поддержки. Генерал Фрейхер фон Рихтгофен, ветеран испанской кампании в легионе «Кондор», был выбран его начальником. Части, предоставленные фон Рихтгофену, продемонстрировали особые успехи в непосредственной поддержке, и состояли в основном из авиационных подразделений наземной поддержки, имевших на вооружении двухмоторные пикирующие машины.

⁴⁰ Прим. ред. [амер. изд.]: Основной акцент люфтваффе на тактической воздушной войне, а не стратегической, в общем понятен. Однако менее известно, что в течение решающей русской кампании, в рамках тактической воздушной войны, акцент был смещен к операциям непосредственной поддержки. Это имело двойной результат: средние бомбардировщики и их экипажи, экипированные и обученные для операций заграждения и небольшого радиуса, растрчивались в операциях непосредственной поддержки; и напротив, усилия люфтваффе по непосредственной поддержке в России никогда не были тем, чем они могли быть, имея оно в наличие подходящее оборудование и экипажи. Таким образом, когда мы предполагаем, что немцы использовали ошибочную теорию воздушной войны в России, ее ошибочность не подтверждается, так как средства, использованные для проверки этой теории, неприемлемы. В следующей части профессор Зухенвирт исследует сопутствующие факторы множественного краха [люфтваффе].

В Южной Польше генералу фон Рихтгофену было предоставлено командование всеми операциями, запланированными для оказания прямой и непрямой поддержки сухопутных сил, и в основном благодаря его усилиям кампания в Польше так быстро закончилась. Именно благодаря его энергичному вмешательству, например, удалось избежать серьезного кризиса в зоне действий 10-й армии. Командующий 10-й армией генерал фон Райхенау выразил официальное признание в следующем послании, датированном 17 сентября:

«Дорогой генерал фон Рихтгофен! Мне приятно выразить мою чистосердечную благодарность и искреннее признание вам и частям, которыми вы командуете, за эффективную поддержку, оказанную 10-й армии во время битвы за Сохачев. Я сам был свидетелем нескольких случаев высокой эффективности и точности операций, выполненных вашими частями. Я уверен, что наша победа не была бы столь полной без поддержки люфтваффе».

VIII авиационный корпус, который родился в результате соединения вместе этих частей наземной поддержки с присоединением истребительной эскадры (27-й) и бомбардировочной эскадры (77-й), постоянно заслуживал самую высокую похвалу за свои действия во время кампаний во Франции и Греции, и, наконец, за свою роль в захвате Крита. VIII авиационный корпус фактически может быть назван одним из наиболее важных инструментов техники немецкого блицкрига.

Первой характерной чертой блицкрига было то, что сопротивление противника ломалось в месте продвижения бронетанковых частей непосредственной поддержкой авиационных подразделений, в то время как бомбардировщики предотвращали подход подкреплений и снабжение противника на поле боя.

Концентрируя свои усилия на центральной точке наступления — техника, в которой фон Рихтгофен был бесподобным мастером — силы непосредственной поддержки могли, в значительной степени, спасти свои собственные наступающие части от кровопролития и гарантировать стремительное продвижение вперед. Бомбардировочные подразделения, так называемый стратегический элемент люфтваффе, были таким образом свободны для действий «против более крупных, более сконцентрированных целей в тылу противника, таких как, например, система коммуникаций»⁴¹.

Любая попытка прошлых руководителей люфтваффе оценить опыт, достигнутый таким образом, для планирования будущих операций, наталкивалась на противодействие со стороны VIII авиационного корпуса. Результаты кампаний в Польше и Франции были ясны в своих выводах. Однако, начиная с лета 1940 г., руководители люфтваффе были полностью заняты планами русской

⁴¹ Зухенвирт цитирует работу Пауля Дейхманна «Операции непосредственной поддержки люфтваффе во Второй мировой войне». *Прим. переводчика.*

кампании, рожденной в воображении Гитлера. Гитлер, также как и высшее армейское командование (которое не поднялось до возражения ему), был убежден, что блицкрига продолжительностью не более трех-пяти месяцев будет достаточно, чтобы покорить Советскую Россию. Главнокомандующий люфтваффе выдвинул ряд возражений планам, придуманным фюрером; однако ему не удалось успешно защитить свою точку зрения, и он не сделал логического следствия из этого — не ушел в знак протеста со своего поста, когда его возражения были отменены прочь.

В соответствии с планом Гитлера, немецкая армия, разделенная на три армейские группы, атаковала на фронте более чем 1250 миль в длину, который был естественно разделен обширными рокитновскими [припятскими] болотами, в трех основных районах, каждый из которых содержал важную военную цель (Ленинград, Москву и Киев, за последним следовали по степени важности Харьков и Ростов). Кампания в Польше направлялась против одной основной цели — Варшавы; кампания во Франции — против побережья [Английского] канала и Парижа.

Там силы одного авиационного корпуса специального назначения было достаточно, чтобы удовлетворить потребности наземных сил в концентрации усилий против одной основной цели. Ввиду очень широкой оперативной территории, назначенной каждой из трех армейских групп в России, и принимая в рассмотрение тот факт, что

успешный прорыв Восточного фронта был связан с созданием еще более широкого оперативного пространства, какое немецкая армия оставляла позади себя, и устремлялась в бесконечность Евразийского континента, могло быть только одно логическое заключение — учреждение дополнительных авиационных корпусов непосредственной поддержки (или тактических командований люфтваффе), чтобы каждая группа армий могла иметь, хотя бы один, в своем исключительном распоряжении. Новые формирования этого типа могли создаваться одновременно со сведением бомбардировочных частей в стратегические авиационные корпуса.

Директива фюрера № 21 («Барбаросса»), датированная 18 декабря 1940 г., и касавшаяся кампании в России, указывала две точки приложения основных усилий люфтваффе. Она запрещала любые налеты на советские военные предприятия «в ходе основных операций», так, чтобы «все силы могли быть направлены для действий против военно-воздушных сил противника и для прямой поддержки наземных сил». Это отражает тот факт, что люфтваффе, когда оно полностью выполнит свою основную цель подавления русских военно-воздушных сил, должно было обеспечить прямую (и вне сомнения также непрямую) поддержку немецких наземных сил в ходе, как надеялись, «молниеносной» кампании. У люфтваффе, как это хорошо известно, не было другого выбора, как принять эту миссию в качестве неизбежного зла;

мы не можем всерьез относиться к предположению, что люфтваффе было втянуто в операции непосредственной поддержки в силу момента и без какой-либо предварительной подготовки. Напротив, Гитлер совершенно ясно заявлял с самого начала, что прямая поддержка сухопутных войск будет важной задачей люфтваффе на протяжении всей русской кампании, отсюда значение фразы: «основные операции». Единственным непредвиденным осложнением стал факт, что русская кампания не стала быстротечной, а продолжалась до падения империи Гитлера.

Мы можем предполагать, что люфтваффе полностью сознавало, какая деятельность от него ожидалась, и не позднее 18 декабря 1940 г. (по всей вероятности даже раньше) руководство люфтваффе начало работу по выполнению директивы фюрера. На основе опыта, приобретенного в кампаниях в Польше, Франции и Греции, руководители люфтваффе могли определенно сознавать, когда Гитлер проинформировал их о своем плане нападения на Россию, что потребуются операции непосредственной поддержки.

В общем, люфтваффе имело достаточно времени для разработки организационных, учебных и снабженческих программ, необходимых, чтобы соответствовать его новой миссии. Главнокомандующий люфтваффе был определенно информирован о планах русской кампании не позднее, чем главнокомандующий сухопутных войск. (Это было 21 июля 1940 г., когда фон Браухич упомянул Галь-

деру, что совещание проходило «при обычных обстоятельствах». Это не дает нам разгадки присутствовал ли там Геринг.) Учитывая, что отношения между Гитлером и Герингом были доверительными в этот период, мы можем предположить, что Геринг узнал о планах в отношении России намного раньше этой даты. Тогда можно принять как должное, что Геринг передал эту информацию, строго конфиденциально, своему начальнику генерального штаба Ешоннеку.

Таким образом, руководители люфтваффе имели целых десять месяцев, чтобы подготовить свои силы для неизбежного конфликта с Советской Россией, конфликта, исход которого — благоприятный или неблагоприятный — имел огромное значение для судьбы Германии. Очевидно, что их первым шагом должна была стать организация новых тактических командований люфтваффе, которые можно было сразу и быстро задействовать, когда придет время. Это требовало раннего отбора и подготовки офицеров, которые должны были отвечать за новую миссию, концентрации на летных учебных программах для одномоторных самолетов, и, последняя по счету, но не по важности мера — временное увеличение производства одномоторных машин, если даже это означало использование последних наличных материальных ресурсов; так как было очевидно, что, по крайней мере, три новых тактических командования, с несколькими эскадрами непосредственной поддержки (т.е. пикирующих бомбардировщиков и самолетов

наземной поддержки [Me-110]), могли быть созданы и укомплектованы. Существовавшие трудности, включая относительно низкий приоритет люфтваффе в распределении сырья, могли быть просто преодолены каким-нибудь образом⁴². Однако этот первый шаг никогда не был сделан. Вместо этого, столкнувшись с требованиями, связанными с кампанией в России, руководство люфтваффе положило на полумеры.

VIII авиационный корпус был единственным реальным соединением непосредственной поддержки. Другим авиационным корпусам, назначенным на Восточный фронт (IV, V, II и I-му), была поручена задача проведения прямой поддержки сухопутных войск, но у них не было сна-

⁴² Кто-то, может быть, соблазнится рассматривать это как одно из тех поверхностных объяснений, столь часто используемых для оправдания неудачи или пренебрежения во время войны. Однако, следует помнить, что техническое управление, под контролем статс-секретаря Мильха после смерти Удета, действительно сумело достигнуть значительного роста производства вооружений, почти невероятного ввиду ситуации в рейхе в это время, и без изменения прежнего классификационного приоритета люфтваффе. Если бы руководство люфтваффе настаивало на дальнейшем увеличении производства самолетов непосредственной поддержки, возможно, это позволило бы раньше выяснить отношения технического управления и генерал-квартирмейстера. И если бы это увеличение, на котором должен был настаивать генеральный штаб, было действительно достигнуто, Мильх мог быть назначен начальником боевого снабжения люфтваффе уже в 1940 г. Это могло стать решающим благоприятным фактором, столь необходимым для роста производства вооружений для люфтваффе.

ряжения, необходимого для выполнения этой миссии.

Как видно из организационной схемы 4-го воздушного флота, ни IV-й, ни V авиационные корпуса не имели пикирующих бомбардировщиков в своем распоряжении. IV авиационный корпус с четырьмя бомбардировочными и тремя одномоторными истребительными группами был относительно слаб. V авиационный корпус имел восемь бомбардировочных групп и три одномоторные истребительные группы. 2-й воздушный флот, в дополнение к VIII авиационному корпусу (с тремя бомбардировочными, пятью и одной третьей пикирующих, двумя двухмоторных истребителей, тремя одномоторных истребителей, и одной авиатранспортной группой), так же имел в своем распоряжении II авиационный корпус, с пятью бомбардировочными, тремя пикировочными, двумя непосредственной поддержки (Me-110), и одной авиатранспортной группой. 1-й воздушный флот, назначенный на северный сектор Восточного фронта, не имел пикирующих бомбардировщиков вообще, но только восемь бомбардировочных и три и одну треть одномоторных истребительных групп⁴³.

Таким образом, только 2-й воздушный флот, с двумя авиационными корпусами, был надлежащим образом оснащен для операций непосредственной

⁴³ В ходе проведения операций, естественно, происходили изменения в составе воздушных флотов и авиационных корпусов.

поддержки. Но 4-й и 1-й воздушные флоты были вынуждены задействовать их бомбардировщики (1-й воздушный флот имел только уязвимый Ju-88; 4-й был оснащен немного лучше — IV авиационный корпус был полностью укомплектован более защищенными He-111, и V авиационный корпус имел две эскадры Ju-88 и одну He-111) и одномоторные истребители для операций наземной поддержки, но все эти машины не могли приземляться где угодно без риска поломки.

К тому же, в полете на низкой высоте (которая часто требовалась для данных операций), тяжелые бомбардировщики представляли гораздо лучшую цель, чем их более легкие, одномоторные двойники, для неутомимых русских, которые имели обыкновение открывать огонь из всего, что имели. Учитывая численность экипажа, расход времени на его подготовку, стоимость материалов и вооружения, потеря тяжелого бомбардировщика была более болезненной, чем легкого самолета непосредственной поддержки. При этом, на Востоке тяжелые бомбардировщики были гораздо более уязвимы к повреждениям при посадке на часто неподходящие аэродромы, чем Ju-87 и Hs-123.

Даже He-111 не был идеальной машиной для операций непосредственной поддержки, но, несмотря на это, они использовались для транспортных полетов в Демянск и Сталинград. Во время операций воздушного снабжения одного Сталинграда, 165 He-111 — более, чем целая бомбардировочная эскадра — были уничтожены.

Вполне естественно, что результатом использования бомбардировщиков в операциях, для которых они не подходили, было их изнашивание и разрушение. Понесенных потерь можно было бы избежать, если бы руководство люфтваффе было бы достаточно мудрым, чтобы настоять в 1940 г. на увеличении производства одномоторных бомбардировщиков. Такое увеличение могло быть уравновешено временным уменьшением производства тяжелых бомбардировщиков, и — учитывая более низкую долю потерь среди легких бомбардировщиков (фактор, который мог и должен был быть предусмотрен) — окончательный результат мог быть более благоприятным.

Факты, которые не поддаются пониманию. Генеральный штаб люфтваффе видел уже в Испании, что решающее преимущество достигается за счет тактического использования военно-воздушных сил, и даже сделал шаги к созданию специальных сил для проведения операций непосредственной поддержки. Это очевидно из создания в 1939 г. V командования воздушных операций специального назначения, позднее преобразованного в VIII авиационный корпус. Такие операции проводились в ходе кампаний в Польше и во Франции; в обоих случаях люфтваффе было задействовано только на одном, ограниченном театре военных действий. Однако в 1941 г., когда Советский театр военных действий, с его огромными географическими просторами, начал расширяться, во время, когда сражения шли на

Среднеземноморском театре, и когда запад [оккупированной Европы] и сама Германия подвергались британским террористическим налетам, — в общем, когда война распалась на ряд отдельных фронтов, — немецкие военные лидеры удовлетворились созданием только одного авиационного корпуса (II-го) для усиления сил непосредственной поддержки. Более того, трудности, возникшие в системе командования вследствие этих особых действий, отчетливо видны из того факта, что пришлось назначать специального командира по операциям непосредственной поддержки во II авиационном корпусе, отвечавшего за силы одномоторных бомбардировщиков (из-за отсутствия унификации выпускаемого снаряжения).

Люфтваффе примирилось с необходимостью прямой поддержки армейских наземных сил, как это и должно было быть ввиду бедственного положения немецкой армии, неизменно ухудшавшегося с ее поражения под Сталинградом, а также вследствие оторванных от реальности приказов фюрера удерживать непригодные для обороны позиции. Необходимо было спасти немецких солдат и сдерживать советскую лавину. К несчастью, для сил, назначенных для операций непосредственной поддержки, как и для исхода всей войны, принятые меры в отношении организации и вооружения были не более, чем полумерами. Генеральный штаб — мозг люфтваффе — оказался неспособным довести до логического заключения мысль, которая вдохновила на создание VIII авиационного корпуса.

Глава 3

Важнейшие битвы и поворотные пункты войны

I. Битва за Британию

Немецкие военно-воздушные силы, заслужившие репутацию непобедимых в ходе трех кампаний, в действительности, не смогли действовать адекватно ситуации в последней стадии третьей кампании: во время битвы за воздушное превосходство у Дюнкерка. Здесь они не достигли своей цели — уничтожения британской армии — отчасти в результате [воздушного] сражения, завязанного «спитфайрами», и отчасти в результате неблагоприятных погодных условий и амбициозной задачи, поставленной перед ними. Однако Дюнкерк был единственным эпизодом; память о нем вскоре затухала успехами люфтваффе во время кампании во Франции. К тому же, неблагоприятные аспекты операции при Дюнкерке, которые могли и должны были стать поводом для серьезного размышления, были затуманены памятью о множестве вражеского снаряжения, покрывшего всю территорию пляжа, оставленного армией, которая была вынуждена столь поспешно грузиться на корабли, что бросила большую часть своего оружия, танков, транспортных средств и другого снаряжения.

Если обязательство люфтваффе, взятое им при Дюнкерке, стало результатом непосредственного,

под влиянием момента, предложения Геринга, сделанного им Гитлеру, то вряд ли можно сказать, что рейхсмаршал был воодушевлен в отношении директивы № 17 от 1 августа 1940 г., которую передал ему главнокомандующий вермахта, и которая предписывала люфтваффе участие в «ведении воздушной и морской войны против Англии». Генерал Каммхубер утверждает, что отсутствие у Геринга энтузиазма в отношении директивы № 17 ясно видно из текста его инструкции по ведению воздушной войны против Англии от 30 июня 1940 г.

Ужесточая воздушную войну против Англии, Гитлер надеялся довести лидеров Британии до такого состояния, когда они пошли бы на обсуждение условий мира. Он желал почетного мира, который мог создать условия для длительного взаимопонимания между двумя странами. Таким образом, он мог высвободить свои руки для русской кампании, планы которой уже разрабатывались.

Насколько сильно было немецкое люфтваффе в этот момент? На 3 августа 1940 г., согласно данным генерал-квартирмейстера, утвержденная численность одномоторных истребителей составила 1171 самолет, фактическая численность — 1065, из них 878 (составлявших десять истребительных эскадр с 28 группами) были боеспособными. Две из этих десяти эскадр (в составе шести групп), были задействованы в операциях по противоздушной обороне отечества, так что числен-

ность наличных одномоторных истребителей к началу битвы за Британию уменьшилась до 760-ти. В это же время, люфтваффе имело три эскадры (восемь групп) двухмоторных истребителей. Их штатная численность составляла 332 машины, фактическая — 310, из которых 240 находились в состоянии боевой готовности. Необходимо отметить, что это была численность только самолетов; в наличие не было достаточно подготовленных экипажей для укомплектования имевшихся истребителей. Так, действительная численность двухмоторных истребителей (т.е. полностью укомплектованных экипажами), вероятно, была около 230-ти. Согласно данных генералквартирмейстера, утвержденная численность бомбардировщиков составляла 1638 самолетов, действительная — 1458, 818-ть из которых находились в боевой готовности. Но из последних (в целом 15 бомбардировочных эскадр с 42 группами) две эскадры — или шесть групп — базировались в Норвегии и поэтому могли эффективно использоваться только при весьма специфических обстоятельствах. Другими словами, из 823 бомбардировщиков, 2-й и 3-й воздушные флота имели в среднем 700—800 [самолетов] в своем распоряжении в течение первых двух месяцев битвы за Британию. Штатная численность пикирующих бомбардировщиков составляла 429 самолетов, действительная — 446; на 3 августа были готовы к действиям 343 самолета. В дополнение, 20 сентября экспериментальная группа истребителей-бомбардировщиков

(II группа непосредственной поддержки 2-й учебной эскадры), укомплектованная 40 Me-109, была впервые ведена в дело.

Численность британской авиации на начало сражения составляла 60 эскадрилий одномоторных истребителей или 960 самолетов. Естественно, эти эскадрильи имели резервные силы, которые могли быть использованы в случае необходимости. Так как восемь эскадрилий не были боеготовыми, реальная численность на 7 августа 1940 г. была 714 одномоторных истребителей. Эта численность подвергалась изменению в течение различных фаз сражения (так, к 25 сентября она опустилась до 665-ти). Согласно британским данным, потери за период с 11 августа по 28 сентября 1940 г. составили 669 одномоторных истребителей, в то время как за это же время было произведено 936 самолетов. Британские бомбардировщики (действительная численность на 8 августа 1940 г. — 471 самолет) не играли роли в битве за Британию.

К концу сентября 1940 г. это численное соотношение изменилось так, что 665 британских одномоторных истребителей противостояли немецким силам, состоящим из 276 одномоторных истребителей, 130 истребителей-бомбардировщиков, 100 двухмоторных истребителей, 700—800 бомбардировщиков, 343 пикирующих бомбардировщиков и 26 самолетов непосредственной поддержки.

В течение периода с 10 июля по 31 октября 1940 г. немецкие потери составили 1733 бомбар-

дировщика и одномоторных истребителя, в то время как британцы потеряли 915 одномоторных истребителей. В отношении персонала, немецкие потери были гораздо ощутимее, чем британские, так как сражение проходило над британской территорией. Когда сбивался немецкий самолет, его экипаж — если он смог покинуть разрушенный самолет — сразу попадал в плен и таким образом терялся для Германии. Эти потери увеличивались от падений в Английский канал, где спасательные операции часто были невозможны. Данные генерал-квартирмейстера свидетельствуют, что немецкие потери за период с 3 августа по 28 сентября 1940 г. составили 719 бомбардировщиков (полностью разрушенных или повреждение которых составило более 10%) и 400 экипажей. (Для пикирующих бомбардировщиков эти цифры составили 97 машин и 61 экипаж.) С другой стороны, когда сбивались британские самолеты, была более высокая вероятность, что их экипажи могли спастись для использования на других самолетах; они не были навсегда потеряны для будущих операций. Ситуация с экипажами немецких одномоторных и двухмоторных истребителей, разумеется, была точно такой же, как и в отношении экипажей бомбардировщиков.

Из приведенных выше цифр видно, что производство самолетов и подготовка экипажей для их укомплектования была ключевой проблемой для Германии. Согласно данным генерал-квартирмейстера, в течение 1940 г. в Германии было

произведено 11 376 самолетов (включая новое производство, переделку старых моделей и восстановление [поврежденных самолетов]); из них 2268 истребителей Me-109, 1114 истребителей Me-110, 2741 бомбардировщик (всех типов) и 480 пикирующих бомбардировщиков.

Для оценки хода битвы за Британию, важно сравнение производства истребителей каждой из сторон. Указанные генерал-квартирмейстером люфтваффе в итоговых данных 3382 одно- и двухмоторных истребителей соотносятся с 4283 истребителями, произведенными британцами за этот же год. Эти очень показательные цифры служат достаточным доказательством крупного превосходства Англии в производстве авиационных вооружений. Когда мы держим в уме, что немецкие истребители, привязанные к бомбардировщикам, которых они сопровождали, не имели возможности маневрировать с полной свободой и были более уязвимы перед действиями противника, чем могли бы быть, указанные выше цифры производства должны рассматриваться как решающие. В течение августа, периода интенсивных боев, немецкая авиационная промышленность произвела 160 Me-109 и 114 Me-110, в общем 274 новых истребителя (вместе с отремонтированными истребителями всего за месяц был выпущен 301 самолет: 222 Me-109 и 79 Me-110⁴⁴), в то время как британцы произвели 476.

⁴⁴ Так в оригинале. *Прим. переводчика.*

Это особенно интересно, когда мы примем во внимание, что британцы начали год с производства 157 самолетов (за январь) и Германия — со 136 (вместе Me-109 и Me-110); таким образом, Британия добилась тройного увеличения своего производства в течение года, в то время как Германия только удвоения. Более того, импорт из Америки служил к увеличению численного соотношения в сторону Британии⁴⁵.

Если мы исключим двухмоторные истребители, и построим наше сопоставление только на численности одномоторных истребителей, тогда пропорция еще менее благоприятная для Германии. 2268 Me-109, произведенных по данным генерал-квартирмейстера в 1940 г., соотносится с 4283 британскими одномоторными истребителями, пропорция примерно 1:2.

Рассматривая потери в личном составе, мы не должны упускать из виду тот факт, что в начале [в боях] участвовали высококвалифицированные, подготовленные в мирное время экипажи. Новое пополнение пилотов бомбардировщиков, пришедшее из летных школ, не было так хорошо обучено полетам по приборам; отчасти из-за того, что Ju-52, выделенные начальнику боевого обучения, были постоянно задействованы в специальных операциях⁴⁶.

⁴⁵ К 3 сентября 1940 г. Соединенные Штаты поставили в общей сложности 3633 самолета в Англию.

⁴⁶ См. выше, главу 1.

Оценка соотношения британско-немецкой численности и возможности развития для обеих сторон видна из основательного заключения военного автора доктора Тео Вебера: «Ясно, что люфтваффе просто не имело средств для решения этой проблемы осенью 1940 г.»⁴⁷. Германия не обладала тяжелыми бомбардировщиками дальнего радиуса действия, которые могли нанести решающий удар по источникам военной мощи противника. Ошибочное решение, принятое 29 апреля 1937 г., дало о себе знать.

Цель принуждения Англии к мирным переговорам не была достигнута во время единственной фазы интенсивной воздушной войны, проведенной люфтваффе с период с 8 (или 13) августа 1940 г. по начало июня 1941 г. Но это не было следствием высоких потерь, нанесенных люфтваффе, несомненно, эффективной британской противовоздушной обороной; это было скорее следствием того, что приближалась дата, которую Гитлер выбрал (хотя в то же самое время он приказал ужесточить воздушную войну против Англии) для начала войны против Советской России, так как был уверен, что Россия должна быть покорена, чтобы Германия была в безопасности.

Еще одним фактором, пришедшим на помощь Англии, была известная британская осенняя по-

⁴⁷ Статья Тео Вебера «Воздушная битва за Британию в исторической перспективе», опубликованная в швейцарском журнале «Flugwehr und Technik» за первую половину 1954 г. *Прим. переводчика.*

года, наступившая 16 сентября 1940 г. Два месяца, в течение которых Гитлер ожидал, что Британия пойдет на капитуляцию, спасли ее от похоронного звона.

Немецким налетам препятствовали и другие факторы. Люфтваффе не имело наземной системы управления для руководства с земли истребителями в воздухе, в то время как британцы имели в своем распоряжении хорошо функционирующую систему. Это, правда, в определенной степени компенсировалось эффективностью немецкой службы радионаведения.

Британцы также имели значительные достижения в радиолокации, исследования в которой развивались с 1936 г. в Национальном физическом исследовательском институте, в основном шотландцем Робертом Уотсоном Уоттом, который заблаговременно осознал ее значение, и его работы очень щедро поддерживались. Радиолокационные станции, установленные вдоль английского побережья, охватывали прибрежные воды и иногда даже районы сборов [самолетов] люфтваффе, так что приближение самолетов противника могло быть обнаружено заранее. Раннее предупреждение давало возможность британским истребителям перехватывать противника заблаговременно, которое было бы невозможно без помощи радаров. К тому же, операции британской противовоздушной обороны метрополии были отлично организованы и управляемы. К несчастью, высшее командование люфтваффе не делало серьезных попыток

уничтожить британские прибрежные радиолокационные станции бомбардировкой, или даже подвергать их постоянным беспокоящим ударам. После 15 августа больше не проводилось немецких атак на эти станции. Пять станций подверглись бомбардировке и частичному разрушению, но ни одна не была полностью уничтожена. Действительно, число задействованных самолетов (группа двухмоторных истребителей, несших по одной бомбе, из 2-го воздушного флота в составе двенадцати Me-110 и восьми Me-109) было совершенно недостаточно для такой задачи. Как говорит Кумхубер: «Противник постоянно крыл наши карты, и это было нашей собственной виной!» По этой же причине предполагаемые успешные атаки не были предприняты против британской наземной системы [противовоздушной обороны]. На рождество 1940 г. британцы передали свои первые широкозахватные радары в распоряжение управления ночных истребителей. В результате ночные истребители, до тех пор совершенно бесполезные, вскоре открыли счет сбитых немецких самолетов. Цифры за март составили 22, в апреле — 20, и в мае, якобы, сотню. В любом случае, немецкое воздушное превосходство ночью, предрешенное ранее, сейчас оказалось под серьезной угрозой. К тому же, с марта британские операции истребителей дальнего радиуса действия над [Английским] каналом стали высокоэффективными.

Целью данного исследования не является изучение отдельных фаз битвы за Британию с оценкой принятых командованием решений. Мы гораздо более заинтересованы в вопросе: была ли, и если да, то в какой степени, битва за Британию поворотной точкой?

При ответе на этот вопрос мы не должны забывать, что битва за Британию была преждевременно прервана приказом высшего командования, так как немецкие военно-воздушные силы требовались для предстоящей войны с Советской Россией. Операции против Англии были прерваны не потому, что были признаны бесполезными или потому, что не могли продолжаться из-за высоких потерь.

Тем не менее, впервые люфтваффе использовало свою основную мощь в широкомасштабных продолжавшихся несколько недель операциях без достижения своей цели. Приходится признать, что задача не была выполнена. Лопнул миф о непобедимости люфтваффе. Англия осталась победительницей на поле боя, она сумела сохранить себя от опасности потери боевого духа, вызванного выходом Франции из войны.

И это было важно, особенно в моральном отношении. Но это не значит, что она может рассматриваться, как поворотный пункт, после которого уже ничего не могло быть сделано для поправки дел люфтваффе. Даже потеря лучше

всего подготовленных немецких экипажей, не дает оснований считать это поворотным пунктом. Вновь сформированные молодые экипажи набирались боевого опыта, и в течение двух последующих годов (1941 и 1942-й) нет примера ни одной полной неудачи люфтваффе ни на одном театре военных действий.

Но, тем не менее, битва за Британию представляет поворотный пункт, так как Германия не смогла распознать и понять причины, которые не позволили люфтваффе достигнуть ее цели. Эти причины следующие:

1. Отсутствие целенаправленного руководства немецкой промышленности авиационных вооружений в период Удета. В то время, когда не было значительного различия в качестве между немецкими и британскими истребителями, количество играло важную роль. Но Удет и его сотрудники, в первую очередь заинтересованные в появлении новых моделей, не смогли в полной мере осознать этот факт. Германия должна была быть в курсе развертывания британской программы производства авиационных вооружений, и сделать неизбежные выводы, главным из которых была необходимость постоянного увеличения производства самолетов. Немецкие военные лидеры, которые вскоре должны были столкнуться с суровой необходимостью войны с Россией, даже не нашли необходимым более пристально посмотреть на должность Удета — начальника боевого снабжения — с точки зрения увеличения произ-

водства вооружений до уровня военного времени⁴⁸, ни сделали шагов (в том числе по расширению обучения) по ликвидации брешей, оставленных битвой за Британию. Так мы обосновываем рассмотрение битвы за Британию как поворотного пункта. Что касается летных экипажей, люфтваффе подало свой капитал; его руководство все еще не было способно понять необходимость оживления программы обучения.

2. До битвы за Британию Германия опрометчиво недооценивала военную мощь противника. Имперская разведывательная служба рисовала слишком розовую картину⁴⁹; полученные ею цифры численности [впоследствии] были горестно отброшены. Очевидно, что недооценка силы противника одна из наиболее частых причин военных неудач. Немецкие лидеры могли бы извлечь пользу из неприятного сюрприза, если бы

⁴⁸ Давайте еще раз сравним цифры производства в эру Удета — 16 665 в 1940 г. и 13 379 в 1941 г. (обе цифры включают самолеты всех типов), с цифрами, достигнутыми в «год катастрофы», 1944 г., — 44 738 самолетов.

⁴⁹ В этой связи примечательна едкая оценка немецкой разведки г. В. Фехтером. Он констатирует: «С начала битвы за Британию, разведывательный отдел оперативного штаба люфтваффе издавал официальные ежедневные ситуационные обзоры, которые распространялись не только среди всех высших оперативных штабов, но также и среди войсковых штабов. В дополнение к другой информации, эти обзоры содержали сведения о числе сбитых самолетов и, основываясь на эти цифры, оценку численности истребителей, предположительно все еще остающихся в распоряжении британской противовоздушной обороны метрополии. Согласно этим обзорам, которые,

определили, когда и где ошиблись в оценке силы будущего потенциального врага, чтобы их подготовка была адекватной. Был ли это тот случай? Что касается России и, в меньшей степени, Америки — определенно нет.

С непонятным упорством немецкие лидеры продолжали недооценивать военную мощь своих врагов, пока не разразилась финальная катастрофа.

3. Неудача с разработкой тяжелого бомбардировщика дальнего радиуса действия (и это мог быть только четырехмоторный бомбардировщик), способного участвовать в стратегической воздушной войне. Снова Германия оказалась неспособной извлечь для себя урок. Вплоть до своей смерти, Удет упорно экспериментировал с тандемной схемой для He-177, и даже Мильх, который, по общему мнению, наследовал печальную ситуацию, не смог перейти к системе четырех независимо рабо-

прежде всего, представляли “официальные” сообщения оперативного штаба люфтваффе и служили основой для планирования развертывания войсковых штабов... британские силы истребительной авиации должны были быть уничтожены полностью к началу сентября 1940 г.»

На странице 170 Фехтер указывает результаты битвы за Британию, которые особенно воздействовали на последующий ход войны: неудача Германии в достижении бесспорного превосходства в воздухе, путем нейтрализации британских военно-воздушных сил, привела к тому, что немецкая военная промышленность не могла развиваться беспрепятственно; укрепила дух французского гражданского населения, и усилила волю к подпольному сопротивлению на части оккупированных стран». (Georg W. Feuchter. Geschichte des Luftkriegs [История воздушной войны]. Bonn, 1954. S. 161, 170.)

тающих двигателей, пока не стало слишком поздно. Другой пример, горькие уроки которого пропали даром. То же самое случилось и с истребителем дальнего радиуса действия: печальная история Me-210 имела место в это же самое время.

4. Превосходство британского радиолокационного оборудования. Несмотря на героические усилия генерала службы связи люфтваффе Мартини, британцы настолько опередили Германию, что их уже невозможно было догнать. Так как люфтваффе, занятое с 1943 г. до конца войны смертельной борьбой по защите рейха, никогда не имело радиолокационного оборудования, которое нельзя было заглушить — и таким образом соответствовало бы англо-американскому оборудованию — просто потому, что немецкая радиотехническая промышленность не могла выпустить электронно-лучевые лампы для микроволнового диапазона.

В действительности, битва за Британию была «надписью на стене». Но, ни Геринг, ни Ешонек, ни Удет не были способны прочесть ее. Если бы они поняли ее значение, можно было бы исправить ошибки и начать новый более сильный натиск против Запада. Ибо конфликт с Западом был неизбежен до тех пор, пока британское осиное гнездо не было уничтожено. Для этого нужно было понять гораздо больше, чем было написано на стене. Однако высшее руководство люфтваффе смогло прочесть только часть написанного. Ко времени, когда этот [поворотный] пункт был достигнут, разумеется, было уже слишком поздно.

II. Война против Советской России

Война против Советской России отчетливо представляла один из наиболее важных поворотных пунктов для люфтваффе, как и для всех немецких вооруженных сил. И все важные факторы, которые создали его, действовали с самого начала.

После победы Германии над Францией, на Западе имелся только один враг — Англия, военные действия против которой требовали также операций в открытом океане и, после 1940 г., — в Средиземноморье. Однако решение ввязаться в войну против России, означало открытие нового географически огромного театра военных действий. И впервые с завершения кампании во Франции, это был в первую очередь театр сухопутных и авиационных операций. Армейские приготовления к этой новой кампании включали создание 40 новых дивизий; это, в свою очередь, представляло экстремально тяжелую ношу для немецкой военной промышленности. В результате, первоначально планируемое расширение люфтваффе, должно было отойти на задний план. Таким образом, если армия была готова встретиться с противником на Востоке значительно усиленная (хотя и недостаточно сильная, как показали последующие события), то укрепление люфтваффе было ограничено возмещением потерь, вызванных битвой за Британию.

Оправданием важного решения начать войну против Советской России, как средства проти-

водействия потенциальной угрозе ее вступления в европейскую войну, могла быть только несомненная уверенность, что она могла быть завоевана в новой молниеносной кампании. Но была ли такая уверенность? Она могла быть только в том случае, если Германия была бы способна еще раз устранить фактор времени — как она сумела сделать во время кампаний в Польше, Норвегии, на Западе и на Балканах (последняя кампания стала необходимой из-за хвастливого и неуклюжего вторжения Италии в Грецию) — и это на оперативных просторах почти бездонной глубины.

Имелось два пути, на которых временной фактор мог стать фатальным. В первом случае, Англия, все еще слишком слабая, чтобы проводить в данный момент наступательные операции, наращивала производство вооружений настолько стремительно, насколько могла; и стоявшая за ней Америка становилась все более и более недружелюбной. Во втором случае, Германия не имела возможности напасть ранней весной (ввиду балканской кампании, нападение не было начато до 22 июня), и оставалось только несколько месяцев до прихода русской зимы, когда советский исполин мог получить время для восстановления своей силы. Если Германия не могла преодолеть временной фактор, тогда вся русская кампания становилась подобна встряске гнезда шершней без возможности его уничтожить. С любой точки зрения, риск был велик. Если Германия не могла добиться превращения русской кампании

в очередной славный эпизод, подобный ее более ранним кампаниям, тогда она должна была ввязаться в смертельную борьбу на нескольких фронтах сразу. Было очевидным, что такая война приведет к огромному возрастанию потребностей армии, люфтваффе и флот будут сразу введены в действие, и это в стране, в которой аэродромы определенно не соответствовали стандартам, а климат был суровым.

Другими словами, большинство частей люфтваффе (которые, разумеется, были направлены в Россию) столкнулись с перспективой изматывания и истощения. Положение частей, которые остались на Западе, было немногим лучше. И как они рассчитывали встретить британское наступление, которое началось в то же самое время, когда и русская кампания, и которое вскоре было неизмеримо усилено вступлением Соединенных Штатов в войну? И как удовлетворить потребность в увеличении воздушной мощи в Средиземноморье? Даже сухопутные войска не подвергались столь суровому испытанию после начала русской кампании. Армия вела боевые действия в Киренаике, продолжала оккупацию Норвегии и Франции, в то время связывавшую значительное число войск, которые могли заменяться войсками, нуждавшимися в отдыхе и которые могли готовить себя к возвращению на фронт, так как оккупация не требовала дальнейших военных действий. Но именно люфтваффе, большинство сил которого для операций против Советской

России было взято непосредственно из хода битвы за Британию, столкнулось с наиболее серьезными проблемами.

Ввиду этого факта не удивительно, что главнокомандующий люфтваффе более, чем любой другой немецкий военный руководитель выступал против планов Гитлера в отношении России. Нельзя отрицать, что Геринг обладал определенной интуицией относительно политических процессов. Тот факт, что он лично, как добросовестный муж и отец, обладатель ценных художественных коллекций, и владелец значительного недвижимого имущества, мог гораздо больше потерять от новой войны, чем приобрести, возможно, способствовал обострению его интуиции. В любом случае, против русской кампании выступил не главнокомандующий сухопутных войск, а главнокомандующий люфтваффе, ближайшее доверено лицо Гитлера.

Предупреждение Геринга против кампании на Востоке было даже более энергичным, чем главнокомандующего флота. Редер пытался отвлечь внимание Гитлера с Востока, убеждая его, что если позиция Германии на Ближнем Востоке станет достаточно сильной, в войне с Россией не будет необходимости.

Когда Гитлер сказал ему о своих планах в отношении России, Геринг попросил обдумать это, так как он был несколько удивлен убеждением Гитлера, что насущной необходимостью для Германии было «посредством быстрого, сконцентрированного нападения... уничтожить» русский

военный потенциал прежде, чем Америка будет способна создать свой арсенал и свои вооруженные силы. Геринг говорит, что он умолял Гитлера вечером того же дня «не начинать войны с Россией ни тогда, ни в ближайшем будущем». Он просил Гитлера позволить «опасности, представляемой Россией, оставаться в состоянии бездействия» как можно дольше — все-таки гений Гитлера ответственен за тот факт, что Германия в начале должна была вести войну только на одном фронте. Конфликт с Россией может привести к вступлению в войну против Германии третьей мировой силы. Более того, Германия может оказаться одна против всего мира, и одна на два фронта, так как пограничные страны ненадежны. Гитлер указывал, что к 1942/43 г., который согласно доступной ему информации был самой ранней датой, к которой Россия могла быть полностью готова к войне, «Германия могла либо разбить Англию или прийти к согласию с ней. Но прежде, чем это произойдет необходимо в значительной степени усилить налеты люфтваффе, а если Германия будет вести войну против России, по крайней мере, две трети численности люфтваффе нужно будет перебросить на Восток». Геринг ясно обрисовывал Гитлеру последствия этого: «Жертвы, принесенные люфтваффе во время налетов на Англию будут напрасны; британская авиационная промышленность получит время для восстановления; Германия отказывается от обеспеченных побед (Суэц, Гибралтар) и с этим от возмож-

ности достижения “соглашения” с Англией, и перевода русской военной деятельности в другое русло».

Согласно другому сообщению, Геринг продолжал «противодействовать плану Гитлеру, пока последний не сказал ему: “Геринг, почему ты не прекратишь уговаривать меня выбросить мои планы в отношении России? Я уже принял решение!”»

Таким образом, поворотный пункт для люфтваффе стал неизбежным. Геринг выразил это в своем обращении к фюреру: «Мой фюрер, окончательное решение принадлежит вам. Бог ведет вас и помогает вам доказывать вашу правоту противникам. Я сам вынужден противостоять вашей точке зрения в этом отношении. Бог защищает вас! Но помните, что я не виновен, если я не смогу осуществить ваши планы по расширению люфтваффе!» Гитлер ответил: «Вы сможете продолжить операции против Англии через шесть недель», на что Геринг указал, что «...люфтваффе — единственная структура вермахта, которой нечем будет дышать с начала войны. Я говорил вам, когда мы впервые отправились на войну, что я шел в бой с моими подготовленными экипажами, которых больше нет». Более того, Геринг сказал: «Я совсем не уверен, что вы сможете разбить Россию за шесть недель. Сухопутные войска больше не могут сражаться без поддержки люфтваффе. Они всегда вопят о [поддержке] люфтваффе. Нет ничего большего, о чем бы я желал, чтобы

вы были правы, но, откровенно говоря, я сомневаюсь в этом».

Русская кампания началась 22 июня 1941 г. С самого начала она представляла гонку со временем. И к началу зимы на советском фронте (между 6 и 12 декабря 1941 г.), когда русские начали свое контрнаступление, стало очевидным, что Германия гонку проиграла. Начало русской кампании было гонкой со временем и в другом отношении, и здесь Германия ее также проиграла. 11 декабря 1941 г. Америка официально объявила войну Германии; другими словами, страхи Геринга стали реальностью.

В начале русской кампании люфтваффе имело в общей сложности 2000 самолетов на Востоке, разбитых на $29\frac{1}{2}$ бомбардировочных, $9\frac{1}{3}$ пикировочных и две непосредственной поддержки групп, и 12 эскадрилий дальней разведки. К этому должно быть добавлено пять транспортных групп со 150 самолетами, и восемь связных эскадрилий. В дополнение, армия имела 14 эскадрилий дальней разведки (со 140 самолетами), 45 эскадрилий ближней разведки (со 450 самолетами), и 11 связных эскадрилий (со 110 самолетами).

Следующее количество [самолетов] люфтваффе оставалось на Западе или было занято в противовоздушной обороне рейха:

На Западе (3-й воздушный флот; 660 самолетов):

$12\frac{1}{3}$ бомбардировочных группы, 6 групп одномоторных истребителей, $1\frac{1}{3}$ группы двух-

моторных истребителей, 7 эскадрилий дальней разведки.

Противовоздушная оборона рейха, командование «Центр» (190 самолетов):

1¹/₃ группы одномоторных истребителей, 4²/₃ группы двухмоторных истребителей.

На Средиземноморье (X авиационный корпус и авиационное командование «Африка»):

5 бомбардировочных групп, 3 пикировочных группы, 1¹/₃ истребительных группы одномоторных истребителей, 1¹/₃ истребительных группы двухмоторных истребителей, 5 эскадрилий дальней разведки.

В Норвегии (5-й воздушный флот, меньшая часть которого была занята в России):

1²/₃ бомбардировочных группы, 1 истребительная группа одномоторных истребителей, 4 эскадрильи дальней разведки.

Как мы видим, немецкие военно-воздушные силы уже были распылены. Они были заняты на нескольких фронтах.

До сих пор люфтваффе всегда было способно покрыть себя славой ввиду [недолгой] продолжительности его действий и условий, при которых его слабости (которые мы уже обсудили) не имели возможности проявиться. Во время битвы за Британию оно сумело сохранить себя в тяжелом сражении; в России оно просто выиграло. Тот факт, что не было четырехмоторного бомбардировщика, который мог достигнуть и уничтожить военные заводы противника (некоторое из которых уже находились за

Уральскими горами), было мало самолетов, оснащенных для действий непосредственной поддержки, отсутствовал соответствующий авиатранспортный флот, факт, что производство авиационных вооружений было слишком мало в 1939—1940 гг., и существенно не выросло в 1941 г. — все эти слабости начали проявлять себя, как только война становилась позиционной или угрожала затянуться на стадии не прекращавшегося тяжелого сражения.

Хотя создание резервов было насущной необходимостью, сейчас, когда война на несколько фронтов стала реальностью, это, в силу этой же причины, стало невозможным. Неожиданные требования по усилению отдельных секторов фронта могли быть удовлетворены только за счет переброски сил с других секторов, которые, в свою очередь, создавали опасные бреши в последних. Таким образом, когда неотложная необходимость в дополнительном усилении противовоздушной обороны рейха стала острой, судьба люфтваффе была решена. Окончательное поражение слабевших немецких военно-воздушных сил на Востоке стало неизбежным. Постоянные передислокации из рейха на Восточный фронт и снова обратно частей, которые были малочисленны, означало начало непрерывного истощения и полного краха люфтваффе.

III. Отсутствие стратегической воздушной войны против России⁵⁰

Сейчас общепризнано среди изучающих военную историю, что причиной немецкого поражения от рук русского гиганта был тот факт, что она [Германия] не предприняла попыток вести стратегическую воздушную войну.

Первые успешные удары, выразившиеся в уничтожении частей советских военно-воздушных сил, размещенных возле фронта, не были дополнены систематически спланированными и завершающими налетами. Не было предпринято никакой сконцентрированной попытки подвергнуть русские военные заводы и транспортные узлы постоянной бомбардировке. Однажды это попытались сделать (в 1943 г.), но задействованные силы были недостаточны и, ввиду критической ситуации на фронте, вскоре были отозваны. В любом случае, это было слишком поздно. В целом, можно сказать, что стратегическая воздушная война не играла роли в немецкой кампании против Советской России.

Почему так произошло? В какой степени это упущение повлияло на последующий ход событий?

⁵⁰ [Выражение] «стратегическая воздушная война» используется здесь для обозначения войны, которая велась против источников военной мощи противника.

Имеется два обстоятельства, которые полностью подтверждают, что руководители люфтваффе с самого начала намеревались использовать вновь созданное оружие в стратегических операциях в случае войны.

Во-первых, в полевой директиве люфтваффе по ведению воздушной войны, раздел 16, стратегическая воздушная война рассматривается, по крайней мере, столь же важной, как два других типа использования авиации. Это подтверждает следующее:

«Сражаясь с военно-воздушными силами противника, люфтваффе ослабляет военную мощь противника и поэтому защищает свои собственные вооруженные силы, гражданское население и свою страну.

Принимая участие в операциях и сражениях на суше и на море, люфтваффе оказывает прямую поддержку армии и флоту.

Ведя войну против источников военной мощи противника и перерезая коммуникации между этими источниками и фронтом, люфтваффе стремится подавить силы противника».

В параграфах 143—178 и 183—185 директивы в деталях раскрываются все возможности стратегической воздушной войны. Ввиду фундаментальной важности данной директивы, как основы для оперативного планирования, непонятно, почему руководители нового вида вооруженных сил не осознали стратегической воздушной войны как одной из своих трех основных задач.

Во-вторых, мы видим, что руководители люфтваффе много думали о развитии того типа самолета, который был необходим для стратегических операций. Такая важная личность как начальник командного управления имперского министерства авиации (фактически первый начальник генерального штаба люфтваффе) генерал Вальтер Вефер открыто призывал к разработке четырехмоторного бомбардировщика. Тот факт, что эта модель была известна в кругах люфтваффе как «уральский бомбардировщик»⁵¹ показывает как намерение вести стратегическую воздушную войну в будущей войне, так и вероятного противника в ней.

Когда мы рассматриваем концепцию пространства, заложенную в выражении «уральский бомбардировщик», мы можем только заключить, что высшее командование люфтваффе должно было полностью ослепнуть, когда оно приказало закрыть проект вскоре после гибели Вефера 3 июня 1936 г., особенно ввиду того факта, что заводы Дорнье и Юнкерса уже построили удовлетворительные опытные модели (Do-19 и Ju-89). В скором времени от завода Хейнкеля потребовали разработки бомбардировщика дальнего радиуса действия, но в результате, модель (He-177) — по причинам, которые уже освещены выше —

⁵¹ Согласно Плохеру, Вефер неизменно называл новую модель «уральским бомбардировщиком» как в беседах, так и во внутренней переписке с имперским министерством авиации.

была похоронена в болоте конструкторских переделок. И с этого времени его разработка то ускорялась, насколько это возможно, то полностью задвигалась на задний план, в зависимости от политической ситуации и событий на фронте; в итоге люфтваффе никогда не имело удовлетворительного бомбардировщика дальнего радиуса действия в своем распоряжении ни в начале войны, ни в течение всех последующих ее фаз. Правда, что первые две модели, Do-19 и Ju-89, будучи совершенно удовлетворительные в отношении конструкции фюзеляжа, имели относительно слабые двигатели. Но эта проблема могла быть решена за оставшиеся три года до начала войны; и к началу 1940 г. или, самое позднее, к 1941 г., люфтваффе могло иметь тяжело вооруженный бомбардировщик дальнего радиуса действия.

Однако, когда четырехмоторный бомбардировщик был сдан в утиль, а He-177 безнадежно увяз, немецкое люфтваффе не имело подходящего инструмента, способного осуществить стратегические налеты на советскую военную промышленность за пределами Урала. Не было у люфтваффе и подходящего мощного истребителя дальнего радиуса действия. Несмотря на то, что Геринг ясно инструктировал Удета продвигать разработку истребителя, способного достигать любой точки Англии (базируясь в Германии!), завод Мессершмитта, который долгое время наслаждался фактической монополией в производстве ис-

требителей, никогда не был способен его произвести.

Но не только отсутствие подходящих самолетов ответственно за тот факт, что немецкое люфтваффе, набожно почитая Дуэ, начало проводить операции наземной поддержки Второй мировой войны способом, менее современным, чем используемым в Первой мировой войне⁵², когда **BOGONL** (бомбардировочные части высшего командования армии) успешно использовались в операциях поддержки и даже совершали налеты на Лондон.

Вскоре после гибели генерала Вефера, энергичный молодой офицер ярких способностей, который уже привлек внимание генерала Вефера и предполагали, что он станет его преемником, начал быстрое вхождение в круг высшего военного руководства Германии. Он постепенно приобрел такое сильное влияние, что преемника Вефера генерала Штумпфа стали рассматривать не более, чем временное должностное лицо на посту, пока другой был еще слишком молод, чтобы занять его официально. Этим новым человеком был полковник (впоследствии генерал-полковник) Ганс Ешоннек. Однако мы уже видели, что он был страстным приверженцем концепции пикирующего бомбардировщика в качестве лучшего и наиболее экономичного ответа на задачу воздушной

⁵² Это не относится к первым четырем кампаниям или периоду, предшествовавшему русской кампании.

бомбардировки. И очевидно, что концепция атаки с пикирования не могла быть реализована тяжелым самолетом, таким как бомбардировщик дальнего радиуса действия. Упрямый почти до последних своих дней, Ешоннек, со своей внутренней неприязнью к идее четырехмоторного бомбардировщика, препятствовал созданию бомбардировщика дальнего радиуса действия. Преданный с самого начала идее тактической войны, Ешоннек еще более укрепился в своем мнении во время службы офицером в учебной эскадрилье люфтваффе, и к тому времени, когда он оказался в генеральном штабе, он уже в значительной степени отказался от концепции воздушной войны Вефера⁵³. Это удивительно, как быстро после смерти первого начальника генерального штаба, люфтваффе отвернулось от фундаментальных принципов, которые он представлял! Несомненно, что Ешоннек укрепился в своей приверженности к пикирующему бомбардировщику из-за своей неспособности представить, что Гитлер ввяжется в войну с таким врагом как Англия. Возможность конфликта с Россией, вполне вероятно, никогда не посещала его голову. Так как Ешоннек благоговел перед Гитлером, как гением, понятно, он чувствовал, что наиболее почетной задачей люфтваффе является стать инструментом, необходимым для выполнения планов фюрера, т.е. войн

⁵³ Хотя, очевидно, он бы отрицал, что был против концепции стратегической воздушной войны.

против таких стран, как Чехословакия и Польша, которые могли быть и были разбиты в быстротечных кампаниях. В своем жалком внутреннем подчинении Гитлеру, Ешоннек был достойной парой своему начальнику Герману Герингу. Очевидно, что эти двое никогда серьезно не рассматривали путей и средств ведения отдаленной возможной войны против России, или против любого гипотетического противника, расположенного далеко от Германии и имевшего на своей стороне дополнительный фактор пространства.

Однако имелся другой человек, возможно, наиболее энергичная личность во всем люфтваффе, чьи слова имели особый вес. Это был полковник (позднее генерал и, наконец, генерал-фельдмаршал) барон фон Рихтгофен. Как бывший командир легиона «Кондор», фон Рихтгофен обладал опытом применения моделей немецких самолетов против воздушных и наземных сил противника. Его пикирующие бомбардировщики привели испанцев к полной победе над коммунистами, и он и Ешоннек стали очень близкими друзьями. Очень вероятно, что фон Рихтгофен, выдающийся специалист люфтваффе по операциям непосредственной поддержки, многое сделал для усиления в молодом начальнике генерального штаба решимости сделать прямую поддержку армейских операций решающим фактором в достижении быстрой победы на земле. Фон Рихтгофен, несомненно, был доминирующей личностью в их отношениях.

Логическим результатом их соображений стало учреждение, незадолго до начала польской кампании, командования военно-воздушных операций специального назначения с последующим участием его сил в ключевых точках боевых действий в Польше. Уже выше сказано, что концепция использования военно-воздушных сил специального назначения в действиях подобного рода никогда не была доведена до своего логического заключения⁵⁴.

Первые четыре кампании, проводимые немецкими вооруженными силами (Польша, Норвегия, Франция и Балканы) были точными примерами гитлеровской идеи скоротечной, молниеносной войны. В этих кампаниях не было необходимости в стратегических воздушных операциях против источников вражеской мощи, так как театр военных действий был ограниченным. В действительности, бомбардировка источников мощи противника была в высшей степени нежелательна, так как она могла привести к большим разрушениям в районах, которые Германия желала эксплуатировать для пополнения своей собственной мощи. Эти четыре кампании предоставили ресурсы Польши (находившиеся в сфере интересов Германии), Норвегии, оккупированной части Франции и оккупированных частей балканских стран в распоряжение Германии. Таким образом, все эти ресурсы стали доступны

⁵⁴ См. выше, гл. 2, часть II.

для нужд немецкой военной экономики и немецкого транспорта⁵⁵.

Несмотря на опыт, приобретенный во время битвы за Британию в отношении радиуса действия авиации, Германия не использовала год подготовки к войне с Россией для изменения организации частей люфтваффе или предполагаемых методов их использования. Члены высшего командования люфтваффе, по-видимому, не были наделены в достаточной степени даром воображения, чтобы ясно представить потенциальные требования войны с Россией, с ее огромными географическими просторами и, соответственно, с ее резко отличными климатическими условиями. Они шли по накатанному пути, занятость решением административных дел не оставляла возможности для нового, творческого мышления. К тому же, разумеется, мы не можем игнорировать возможность того, что молодой начальник генерального штаба, ослепленный в своем почтении Гитлера и в своей бездумной вере в гениальность последнего, мог в действительности верить в утверждение Гитлера, что кампания в России выльется в краткосрочную операцию.

Буквальное следование принятой традиции требовало нанесения внезапного неожиданного удара по военно-воздушным силам противника,

⁵⁵ Немецкая бомбардировка [авиационных] заводов «Потэ» вблизи Парижа 3 июня 1940 г., за несколько дней до захвата Парижа, была полностью ошибочна с точки зрения эффективной стратегической войны.

чтобы парализовать их, и безотлагательно приступить к прямой и непрямой поддержке наземных операций, что должно было обеспечить быструю победу для сухопутных войск.

Ввиду доверия, которое люфтваффе внушало Гитлеру до конца 1941 г., можно предположить с большой степенью вероятности, что с руководством люфтваффе консультировались до выхода директивы № 21 [«Барбаросса»], датированной 18 декабря 1940 г. Поэтому мы имеем полное право предположить, что взгляды, выраженные в ней в отношении использования военно-воздушных сил⁵⁶, находились в соответствии с мнениями и намерениями высшего командования люфтваффе.

В приказе на нападение («Барбаросса»), датированном 18 декабря 1940 г., отдан приоритет достижению определенных наземных побед как предпосылки стратегических воздушных операций. И только затем, после победоносного завершения наземной кампании, люфтваффе могло быть использовано для уничтожения вра-

⁵⁶ В директиве № 21 в части «Ведение операций. В. Люфтваффе» говорится следующее: «Ответственностью люфтваффе будет нейтрализация действий русских военно-воздушных сил и их уничтожение так быстро, насколько это возможно. В дополнение люфтваффе будет оказывать прямую поддержку сухопутным войскам в тех местах, где она больше всего необходима, т.е. группе армий “Центр” и на южном фланге группы армий “Юг”. Ввиду их важности для действий противника, русские железные дороги будут парализованы и наиболее важные цели (такие, как речные переправы) захвачены смелыми действиями парашютных и посадочно-десантных войск».

жеского потенциала. Директива «Барбаросса», между прочим, говорит только о «краткосрочной кампании».

В течение периода 22—30 июня удары, которые люфтваффе направило против вражеских аэродромов, лежавших в пределах его досягаемости, были полностью успешны. Русские якобы потеряли 4990 самолетов всех типов; русские военно-воздушные силы вышли из строя на несколько недель, по крайней мере, в зоне действия армейских групп «Север» и «Центр». В этих секторах люфтваффе добилось господства в воздухе; в секторе группы армий «Юг» оно обладало превосходством в воздухе.

Сложившаяся ситуация, вместе с фактом, что советская истребительная авиация была очень осторожна в последующий период, оправдывает наше заключение (без обвинения в принятии желаемого за действительное), что налеты, осуществляемые люфтваффе на те русские заводы (или скорее военные заводы вообще), находившиеся в пределах его досягаемости, были бы в высшей степени успешными. В то время русские еще не имели сильной зенитной артиллерии, благодаря которой позднее они были способны защищать свои промышленные предприятия, военные заводы и железнодорожные станции.

Однако в целом люфтваффе наносило удары скорее по русским военно-воздушным силам, чем по русской авиационной промышленности. Таким образом, русские несли значительные потери в

самолетах; однако экипажи не всегда выходили из строя. И русские в основном успешно эвакуировали авиационные заводы (станки и другое оборудование) из районов, которым угрожало немецкое наступление, в регионы, где немецкие воздушные налеты были невозможны, так как они находились вне досягаемости немецких бомбардировщиков. Производство вскоре было возобновлено на новых местах, и этим был сделан первый шаг в создании сильных русских военно-воздушных сил; к концу войны их сила — по крайней мере в количественном выражении — была значительной. Это возрождение никогда бы не было возможным, если бы Германия могла соединить свои удары по русским аэродромам (выполняемым легкими и средними бомбардировщиками) с неожиданными ударами четырехмоторных бомбардировщиков по русским авиационным заводам, расположенными возле фронта, особенно в Москве и Воронеже. Буквально отчаянная ситуация русских авиационных подразделений на фронте могла бы быть индикатором подобной ситуации в русской промышленности. Даже американские поставки, которые также были бы более уязвимы для атак четырехмоторных, чем двухмоторных бомбардировщиков, возможно были бы не способны помочь русским решить свои затруднения.

И нужно помнить, сколько было других стоящих вражеских целей, некоторые из которых были совершенно беззащитны — русские танковые заводы, электростанции, нефтеочиститель-

ные заводы, транспортные узлы и линии коммуникаций!

Однако четырехмоторный бомбардировщик был похоронен в 1937 г., а дальнего радиуса действия He-177 так никогда и был готов для использования на фронте. В общем, Германия не имела оружия, обладавшего необходимой дальностью, бомбовой нагрузкой и вооружением. Тем не менее, немецкие средние бомбардировщики также могли нанести серьезные потери русским авиационным заводам, электростанциям и транспортным центрам, находившимся далеко за линией фронта, особенно, если бы такая бомбардировка была проведена с начала боевых действий⁵⁷.

Имеется два расхожих объяснения, почему это не было сделано, и не одно из них не убедительно. В первом из этих объяснений говорится, что было невозможно создать массивную воздушную поддержку наземным операциям сухопутных войск с ведением стратегической воздушной войны. Как мы уже неоднократно указывали, требование Гитлера прямой воздушной поддержки армии на Востоке ясно подразумевало, что, по крайней мере, одно тактическое командование должно иметься на каждую армейскую группу. Создание таких тактических командований, в свою очередь, требовало, чтобы производство самолетов в Германии (в то время одномоторных самолетов) было, наконец,

⁵⁷ Сразу после того, как русские военно-воздушные силы были подавлены, что произошло в течение первых нескольких дней вторжения.

приведено в соответствие с максимальным производством вооружений; другими словами, чтобы оно возросло гораздо больше, чем это было в действительности в течение первых месяцев войны и даже в 1940—1941 гг. Согласно плану «Барбаросса», четыре воздушных корпуса были задействованы в России. Если бы производство одномоторных самолетов было увеличено до необходимого уровня, двухмоторные самолеты (всего 28 групп) могли быть выведены и переданы объединенному бомбардировочному командованию для участия в стратегических воздушных операциях. Даже если часть из этих 28 групп была бы задействована для не прямой поддержки сухопутных сил, оставшихся было бы достаточно для нужд стратегической войны. И четкое разделение тактических и стратегических авиационных частей, которое могло быть достигнуто переподчинением двухмоторных самолетов, много бы сделало для разъяснения проблем организации и реализации существующих концепций ведения воздушной войны. Стратегические подразделения могли быть освобождены от необходимости участия в прямой поддержке (как противоположной «непрямой» поддержке) сухопутных войск, действий, для выполнения которых они просто не имели соответствующего оборудования; и, по крайней мере, было бы достаточно частей, которые подходили для воздушных операций в смысле доктрины Дуэ.

Во втором объяснении говорится, что полевая директива люфтваффе № 16 требовала участия

всех сил люфтваффе⁵⁸ в решающем сражении. Оно также несерьезно, как и первое. Такое участие распространялось на всю кампанию, начиная с первого дня операций и до победоносного завершения кампании, приблизительно через три месяца. Очевидно, что сухопутные войска могли получить максимальную поддержку люфтваффе, в соответствии с директивой «Барбаросса», несмотря на одновременное начало стратегической воздушной войны, если бы планы по производству вооружений и учебная программа были выполнены, как предполагалось выше. Поддержка армии могла бы быть даже бóльшей. Мы можем также указать, что кампания такой продолжительности (три месяца) вряд ли может быть определена как решающее сражение. Если промышленным предприятиям противника было позволено спокойно работать в течение этого периода, они могли обеспечить, и на самом деле обеспечили, непрерывный поток материального снабжения советской армии на фронте в ходе «решающего сражения». Это непрерывное снабжение сыграло важную роль в помощи русским армиям выдержать одну из наиболее решающих кампаний в истории России.

⁵⁸ Это, разумеется, могло включать все двухмоторные самолеты.

* * *

Крупное бомбардировочное командование люфтваффе могло и даже должно было быть создано! Можно и не говорить, что часть этих значительных сил могла быть использована для эффективной непрямой поддержки сухопутных войск в местах, где она могла потребоваться.

Эти силы 28 групп средних бомбардировщиков могли быть также усилены 4-й и 27-й бомбардировочными группами, которые главнокомандующий люфтваффе оставил на Западе до лета 1941 г. Они могли иметь превосходные оперативные условия на Востоке, особенно с начала августа, когда немецкие войска достигли Смоленска. По крайней мере, на время главнокомандующий люфтваффе мог иметь 34 группы средних бомбардировщиков в своем распоряжении. Вместе с одномоторными истребителями, разведывательными и другими самолетами специального назначения, они могли составить почти девять полных эскадр, достаточных для формирования дополнительного воздушного флота.

Мы с трудом можем представить, к чему бы привело участие сил таких размеров в 1941 г., когда русская зенитная артиллерия была далеко не так эффективна, как в 1944 г., когда IV авиационный корпус проводил свои налеты с частыми успехами. Каждый русский танк, каждое орудие, каждый самолет, каждый паровоз, который мог

быть уничтожен еще на заводе, спасал немецкую армию от серьезных потерь.

Важное значение этого заявления становится очевидным, когда мы рассматриваем, что Советская Россия, согласно оценке, сделанной Эйхе Миддельдорфом, произвела в целом приблизительно 150 000 танков в течение Второй мировой войны. И в то время как Россия могла использовать все выпускавшиеся танки против Германии и ее слабых союзников (т.е. на одном фронте), Германия должна была распределять выпущенные ею примерно 25 000 танков на Россию, Средиземноморье, Балканы и, позднее, на фронте вторжения [во Франции], не говоря о доле, которая направлялась ее союзникам. Немецкое уничтожение вражеских танков на Восточном фронте было куплено ценою чудовищных усилий — жертвенной гибелью немецкой пехоты, слабо вооруженной бронебойным оружием; или использованием, всегда сопровождаемым тяжелыми потерями, люфтваффе. В связи с последним, замечательный рекорд, достигнутый полковником Руделем заслуживает особого упоминания — 510 уничтоженных [танков]! Напротив, единственный успешный воздушный налет на русские танковые заводы мог бы сразу уничтожить весь результат нескольких недель работы, и его было достаточно, чтобы остановить дальнейшее производство на некоторое время. Трудно остановить стремительный поток; однако его исток может быть запружен относительно небольшими усилиями.

Тот факт, что директива «Барбаросса» специально не требовала стратегической воздушной войны наряду с прямой воздушной поддержкой сухопутных войск⁵⁹, был, по общему признанию, серьезной ошибкой по части командования, и армейское высшее командование не может быть признано невиновным, по крайней мере, в части вины за это. Если бы немецкое военное руководство во время осознало потребность в реорганизации сил люфтваффе и оживило программу производства авиационных вооружений, необходимые ресурсы оказалась бы под рукой, когда необходимость в дополнительных подразделениях стала очевидной.

Однако, совершенно непонятно, почему генеральный штаб люфтваффе не сделал попытки исправить ситуацию позднее, так как самое позднее к ноябрю 1941 г. стало очевидным, что война в России не может быть закончена в краткосрочной кампании, а превращается в длительную борьбу, продолжительность которой не может быть предсказана. Практически без помех со стороны Германии, Россия была способна переместить свои военные заводы, оказавшиеся на пути немецкого наступления, в безопасные места далеко на востоке. Несколько стратегических

⁵⁹ Как указано в главе 2 часть II, отдельное бомбардировочное командование не могло создано до тех пор, пока силы непосредственной поддержки не были значительно усилены в результате увеличения производства одномоторных самолетов.

налетов, совершенных люфтваффе в 1941 г., были редкими исключениями⁶⁰.

По мнению Плохера, необходимым курсом действий в октябре-ноябре 1941 г. (когда стало очевидным, что блицкриг обречен на провал) могло бы стать для люфтваффе и генерального штаба сухопутных войск представление главнокомандующему вермахта совместной рекомендации, предлагавшей прервать на тот момент операции, чтобы подготовиться к широкомасштабному стратегическому воздушному наступлению. Плохер указывает, что зимой 1941/42 г. четкое организационное разграничение между стратегическими и тактическими подразделениями люфтваффе могло бы быть произведено с одновременным прояснением вовлеченных командных каналов.

С сегодняшней точки зрения, зима 1941/42 г., кажется, была последней [возможной] датой для такой базовой перестройки. Еще она представляла собой последнюю возможность вполне подготовиться для решающего стратегического воздушного наступления.

Мы не можем делать вид, что общая ситуация в это время была особенно благоприятна для серьезных организационных изменений. Люфтваффе увязло в прямой поддержке немецкой армии,

⁶⁰ Единственной целью, которая подвергалась систематической бомбардировке, была Москва, сильно защищенная зенитной артиллерией, прожекторами и ночными истребителями. С 21/22 июля 1941 г. по 5 апреля 1942 г. люфтваффе выполнило в целом 76 дневных налетов и 11 ночных рейдов против Москвы.

затрудняемой тем, что оно само было почти истощено безжалостными постоянными русскими атаками и русской зимой. Любая попытка забрать бомбардировочные части (т.е. те, которые не были еще забраны для возмещения потерь в других частях) могла привести к опасности серьезных поражений на фронте. Более того, техническое управление было на полпути трудного периода реорганизации, наступившего после самоубийства Удета 17 ноября 1941 г., последовавшего за этим принятием Мильхом его обязанностей в качестве нового начальника боевого снабжения, столкнувшегося с проблемой возмещения тяжелых потерь, вызванных наступлением русской зимы, поразительными успехами, достигнутыми противником, и первым отступлением немецкой армии. Нельзя отрицать, что период распутицы, с относительным затишьем в проведении военных операций, мог быть наиболее благоприятным для реорганизации стратегических и тактических сил.

Реорганизация и последующий ввод в действие представляли трудную проблему. Однако сопутствующие результаты (увеличение производства пикирующих бомбардировщиков, самолетов непосредственной поддержки и истребителей) могли создать для немецкой авиационной промышленности реальную цель и могли, определенно, подстегнуть амбиции и энергию Мильха. Мы можем допустить с высокой степенью вероятности, что производственная цель могла быть достигнута в то время, несмотря на общую военную

ситуацию, без необходимости утверждения со стороны Гитлера нового ранга приоритетности для люфтваффе в распределении сырья. Люфтваффе могло быть готово вести стратегическую воздушную войну против советских целей к осени 1942 г. И эффект стратегической войны дал бы почувствовать себя очень быстро. Значительное количество русской зенитной артиллерии было бы связано глубоко в тылу и, таким образом, удержано от участия [в боевых действиях] на фронте. Силы непосредственной поддержки люфтваффе могли бы продолжать оказывать еще более эффективную прямую и непрямую поддержку наземным войскам, в то время как эскадры бомбардировщиков дальнего радиуса действия могли бы атаковать русские военные заводы и другие источники военной мощи. Весна 1943 г. могла бы отметить кульминацию эффективности стратегических воздушных операций, а тем временем немецкая армия, по крайней мере, могла бы пожать плоды выгодной ситуации.

Полковник Фритц Клесс, первый оперативный офицер и позднее начальник генерального штаба авиационного командования «Центр» (позднее ставшего 6-м воздушным флотом), был неутомим в своих усилиях убедить руководителей люфтваффе в необходимости стратегических воздушных операций, пока высшее командование

люфтваффе не согласилось провести бомбардировки русского резинового завода в Ярославле и танкового — в Горьком, свидетельство того, что незадолго до своей смерти Ешоннек позволил угрожать себя. Организация сил люфтваффе, предназначенных для стратегических воздушных операций, в IV авиационный корпус не была утверждена до 26 ноября 1943 г., когда вышла директива главнокомандующего люфтваффе. Прочитав часть этой директивы:

«Для осуществления систематической бомбардировки русской военной промышленности, я намерен объединить большинство частей тяжелых бомбардировщиков, задействованных на Востоке, вместе с бомбардировочными частями специального назначения, под командованием штаб-квартиры IV авиационного корпуса.

Эти части будут предназначены для проведения воздушных налетов против русской военной промышленности для уничтожения советских материальных ресурсов — танков, артиллерии и самолетов — прежде, чем они могут быть использованы на фронте. Таким образом, люфтваффе будет способно оказать бóльшую помощь нашим истощенным восточным армиям, чем просто участием в операциях наземной поддержки».

Понятно, что никто не хотел признавать, что это было сделано слишком поздно, чтобы принести какую-нибудь реальную пользу. Между тем, в докладе, датированном 9 ноября 1943 г., оперативный штаб люфтваффе сделал

реальную оценку ситуации. В пункте 1 говорится следующее: «До и в момент достижения линии Днепра осенью 1941 г., немецкое люфтваффе было в значительной степени занято в восточной кампании. Поражение советских военно-воздушных сил и оказание прямой поддержки в наземных операциях сделало возможным быстрое продвижение». С этого момента, по крайней мере, часть сил люфтваффе должна была быть привлечена к операциям против русских железнодорожных линий далеко за линией фронта для того, чтобы предотвратить эвакуацию вражеской промышленности в тыловые районы, и против тех действующих предприятий, которые находились в зоне досягаемости бомбардировочной авиации. Далее говорится, что операции такого рода, также как эффективная бомбардировка Москвы и Ленинграда, были невозможны ввиду необходимости продолжения оказания непосредственной поддержки сухопутных войск. В результате, крупномасштабные налеты на объекты промышленности противника могли выполняться только спорадически (на Воронеж, Сталинград, Саратов и Грозный, например, в течение лета 1943 г.), хотя и с большим успехом. Как показано в докладе, возрождение советских военно-воздушных сил (выражающееся в их достижение численного превосходства) и *“исчезновение наиболее важных промышленных целей из зоны досягаемости бомбардировщиков*

люфтваффе”⁶¹, в результате немецкого отступления, вскоре изменило ситуацию. Пункт 4 доклада говорит: «У нас нет другого выбора, как признать, что мы позволили выскользнуть из наших рук наиболее благоприятному моменту; между тем трудности становятся очень большими. Более того, силы нашего люфтваффе [в самой Германии] сейчас связаны более, чем даже на Востоке».

Отсюда следовало сделать горькое признание. Однако оперативный штаб люфтваффе все еще надеялся «уничтожить, по крайней мере, крупнейшие русские военные заводы в индустриальном районе Москвы — Верхней Волги» «относительно малыми силами», проект, которому был дан высший приоритет и который мог быть выполнен благодаря использованию новых типов самолетов (He-177, Ju-290 и т.д.), которые могли поступить «в скором времени и в необходимом количестве».

В течение весны 1944 г. IV авиационный корпус⁶² выполнил серию налетов, которые, по словам некоторых участников, были «очень успешными». Вскоре после русского прорыва фронта в

⁶¹ Выделено авторами доклада.

⁶² В IV авиационный корпус были включены следующие бомбардировочные соединения: 3-я бомбардировочная эскадра (I и II группы), 4-я бомбардировочная эскадра (II и III группы), 55-я бомбардировочная эскадра (I, II и III группы, без ледовой эскадры, названной так потому, что была приспособлена для посадок на лед), 100-я бомбардировочная эскадра (III-я группа).

зоне группы армий «Центр» (18 июля 1944 г.), эти налеты были прекращены, 4-я бомбардировочная эскадра совершила своей последний бомбардировочный вылет ночью 22/23 июля 1944 г.

Стратегическая воздушная война⁶³, начатая слишком поздно, была обречена на быстрое свертывание, так как восточные армии, находившиеся под угрозой уничтожения, начали взывать о помощи, и бомбардировщики были задействованы в операциях по прямой поддержке сухопутных войск.

Это был конец. Все последующие планы стратегических воздушных операций на Востоке — порождение безнадежного нереального оптимизма — были обречены на крушение.

IV. Мальта — потерянная победа Германии

Во второй половине мая 1941 г. немецкие вооруженные силы — парашютисты генерала Штудента и 6-я горнострелковая дивизия — захватили остров Крит. Чрезвычайно тяжелые потери, понесенные в течение нескольких дней этой дерзкой операции, заставили Гитлера и Геринга отказаться от их первоначального плана немедленной оккупации Кипра. Если бы этот план был бы реализован, баланс сил в восточном Средиземноморье мог бы сместиться в сторону [стран] оси.

⁶³ Если мы может говорить о стратегической воздушной войне в данном случае, так как большинство вылетов было произведено против железнодорожных целей.

Обладание только одним Критом не имело особого значения в долгосрочной перспективе. Мальта, с другой стороны, гораздо меньший остров, чем Крит, была одной из наиболее жизненно важных баз в то время, несмотря на ее отдаленное и изолированное положение. Обладание Мальтой решало судьбу судоходства между Италией и Северной Африкой и, таким образом, эффективность линии снабжения армий Роммеля. Для Британии она была также бесценной промежуточной базой между Гибралтаром и Александрией, с запасами угля и нефти, хорошо оборудованными пристанями и доками, и, прежде всего, с расположением прямо в центре Средиземноморья. Кроме того, остров имел большую моральную ценность как символ британского морского могущества. Место некоторых славных моментов британской морской истории, Мальта была символом английского господства в Средиземноморье.

Остров расположен в 55 милях к югу от восточного побережья Сицилии и примерно на расстоянии 225 миль от побережья Туниса. Ее площадь всего 153 квадратных мили и самая высокая вершина не выше 846 футов. Ширина острова варьируется от шести до семи с половиной миль. Его население, военное и гражданское, составляло около 300 000 в течение войны. Британцы имели вооруженные силы примерно в 30 000 человек, включая милицию, состоявшую из мальтийских волонтеров и вооруженных рабочих войск. Их ядро составляла 231-я британская группа, которая в 1941 г.

состояла из трех британских батальонов (2-й батальон Деванширского полка, 1-й батальон Хампшиэрского полка и 1-й батальон Доретшиэрского полка). Их задачей было охранять мальтийское побережье длиной 28 миль, 19-ть из которых, согласно британским данным, были очень удобны для высадки вооруженных сил.

Италия пренебрегла захватом острова сразу после ее вступления в войну, возможно потому, что она не желала испытывать свою мощь в неизбежном столкновении с британским средиземноморским флотом. Однако, последствия ее пренебрежения становились все более и более явными, по мере того, как конфликт в Северной Африке приближался к своей кульминации. Они стали очевидны для Германии, когда она пришла на помощь итальянцам в 1941 г., после того, как последние были уже разбиты британскими войсками, и возникла опасность потери всей Триполитании. Последние трудности Африканского корпуса могут быть отнесены исключительно к ненадежности линии снабжения через Средиземноморье. В разное время достаточно крупный британский флот базировался на Мальте и, используя остров как базу для операций, подводные лодки и бомбардировщики были способны атаковать немецкие морские конвои — обычно не очень хорошо защищаемые сопровождающими их эскортами итальянских военных кораблей — и причинять серьезный урон. В сентябре 1941 г. потери составили $38\frac{1}{2}\%$ от всего тоннажа; в сентябре — 63% и в ноябре — достигли пика в 77%.

Хотя каждый самолет был необходим для обеспечения быстрого успеха в русской кампании в 1941 г., в октябре этого года у Гитлера не было выбора, как отправить 2-й воздушный флот на Сицилию (куда он уже отправил X авиационный корпус из Норвегии в декабре 1940 г.). Он сделал это для защиты судоходства и уничтожения или, по крайней мере, нейтрализации Мальты, этого наиболее опасного «авианосца». Очевидно, что присутствие 2-го воздушного флота на Сицилии и его первые налеты имели очень благотворные результаты, так как в течение января 1942 г. только 20% тоннажа было потеряно в результате враждебных действий, и Роммель получил возможность перевести дыхание.

Очевидно, что руководство немецкого флота представляло Гитлеру свои рекомендации по захвату Мальты еще до оккупации Крита. Генерал-полковник Штудент сообщает о разговоре с Гитлером 21 апреля 1941 г. с обсуждением плана критской операции. Кейтель и Йодль неожиданно подняли вопрос, что было бы лучше для общего хода операций в Средиземноморье: захватить сначала Мальту и оставить Крит на более позднее время. Заявив: «О Мальте позаботимся позже!», Гитлер решил начать с Крита.

Первым членом люфтваффе, поднявшим вопрос о Мальте перед Гитлером, был фельдмаршал Кессельринг, который настаивал, что оккупация острова была абсолютно необходима для эффективного ведения войны в Африке. Кессельринг

сообщает, что он не смог получить согласие Гитлера на этот проект до весны 1942 г., когда Гитлер положил конец страстной риторике Кессельринга, взяв его за руку и сказав: «Захватить его легко, фельдмаршал Кессельринг; я быстро сделаю это!»

В итальянских военных кругах маршал Каваллеро был наиболее убежденным офицером, настаивавшем на необходимости захвата острова. Он создал специальный штаб по захвату Мальты под командованием генерала Гаудина.

В феврале 1942 г. Германия начала тщательную подготовку по широкомасштабной операции против Мальты⁶⁴. 2 апреля начались налеты, продолжавшиеся целый месяц; согласно Бехмлеру, последний полномасштабный налет был проведен 10 мая. В течение апреля и мая люфтваффе провело 11 000 вылетов против Мальты; примерно четверть сброшенных бомб была нацелена на позиции зенитной артиллерии острова. К концу мая больше не было подводных лодок или боевых кораблей на острове. Вся вражеская авиация, базировавшаяся там, была уничтожена, и зенитные батареи, сорок из которых концентрировались вокруг Ла-Валетты, вели спорадический огонь. Как войска, так и гражданское население уже испытывали резкое сокращение снабжения, и сопротивление могло рассматриваться,

⁶⁴ Уже до этого неустанно проводились небольшие воздушные рейды.

как очень слабое. «Тем не менее, люфтваффе не добилось успеха в уничтожении сил обороны острова, так как огромные подземные известняковые пещеры давали им достаточную защиту»⁶⁵.

После этого первоначального успеха, за которым, к несчастью, не последовала немедленная высадка немецких и итальянских войск, пришла обычная трагедия — начало войны на нескольких фронтах. Кессельринг писал следующее:

«После успеха налетов люфтваффе на Мальту, высшее командование решило, что ситуация находится под контролем, и оно перебросило большинство сил люфтваффе на Восток. Естественно, достаточно частей оставалось и в Средиземноморье, чтобы держать Мальту под контролем, изматывать вражеские конвои и защищать свои собственные, без привлечения частей авиационного командования “Африка”. Однако в длительной перспективе эти силы были слишком слабы, чтобы предотвратить восстановление Мальты и не допустить снабжения островной крепости на неопределенный срок».

Тем временем, два союзника завершили переговоры по совместному наступлению, после того, как 21 апреля высшее командование вооруженных сил заявило о своей готовности. Муссо-

⁶⁵ Р. Зухенвирт цитирует работу П. Дейхманна «Luftlandeaktion Malta» («Воздушная десантная операция на Мальте») из Карлсруэвской коллекции документов. *Прим. переводчика.*

лини прибыл в штаб-квартиру Гитлера в Оберзальцберг 29 апреля, и вскоре за ним приехали маршал Каваллеро и граф Чиано. Их встреча должна была определить дату вторжения. Каваллеро желал, чтобы оно было проведено до начала наступления Роммеля. Кессельринг, который первоначально придерживался такого же мнения, стал настаивать, что Роммель может сначала разбить британцев. Когда встреча завершилась 30 апреля 1942 г., было решено, что наступление Роммеля, назначенное на конец мая, должно начаться первым. После того, как его наступление было бы успешно завершено — Роммель должен был выйти на перевал Халфайя на египетской границе — могла быть выполнена операция против Мальты. Вторжение на остров, получившее название операция «Геркулес», должно было произойти не позднее полнолуния в июле.

О многом договорились главы государств и их военные советники. За кулисами, однако, картина была совершенно иной. Чиано, который всегда рассматривал события с изрядной долей скептицизма, отметил в своем дневнике 28 апреля: «...будет ли предприятие иметь место и, если да, тогда в совершенно другом ключе...» 31 мая, после разговора с генералом Карбани, который должен был командовать дивизиями вторжения, он пишет: «Он категорически против нее [операции]. Он убежден, что мы понесем очень тяжелые потери, и мы не сможем завершить ее вовсе. Он обвиняет Каваллеро во всем и, кажется, считает его

интриганом и не доверяет».

Однако более важными были чувства Гитлера по этому вопросу. Потери, понесенные люфтваффе во время оккупации Крита, сделали его скептиком в отношении воздушно-десантных операций, и, кроме того, он не был полностью уверен, что Мальта созрела для нападения на нее. Затем, если бы остров был захвачен, возникла бы необходимость его поддержки — еще одна «дыра» утекания немецких ресурсов.

Тем временем Роммель, который начал свое наступление 26 мая 1942 г., добился успеха и после тяжелого сражения против британских сил у Бир Хакейма добился полной победы и взял штурмом Тобрук (20 июня). В соответствии с достигнутым соглашением, Роммель должен был прекратить свои операции, и часть военно-воздушных сил авиационного командования «Африка», должна была быть высвобождена для участия в операции «Геркулес»⁶⁶.

Совещание маршалов 26 июня 1942 г. в Сиди-эль-Барани, штаб-квартире Роммеля, на котором присутствовали Кессеринг и Роммель (с немецкой стороны) и Бастико и Каваллеро (с итальянской), ясно показывало расхождение между взглядами Кессельринга и Роммеля. Предупреждение Кессельринга об опасности наступления на авиационные базы противника

⁶⁶ Фактически эта передислокация уже проводилась, что затруднило преследование отступавших британских войск.

на Ниле (укомплектованные полностью готовыми свежими силами) почти измотанными частями люфтваффе, которые остро нуждались в передышке для отдыха и восстановления, было раздражительно отмечено Роммелем. Когда Бастико спросил о его оценке ситуации, Роммель пообещал, что через десять дней он может быть в Каире. Тогда Бастико и Каваллери, до этого бывшие против немедленного продолжения операций в Африке, уступили. Другому несогласному, Кессерингу, было приказано прекратить возражения против радиogramм Гитлера.

Гитлер, к которому Роммель имел прямой доступ через управляющего министерства доктора И. В. Берндта, назначенного в штаб Роммеля в качестве помощника, писал Муссолини, чтобы получить его согласие на немедленное продолжение наступления Роммеля и отсрочки операции «Геркулес». Генерал фон Ринтелен, военный атташе в Риме, дал дуче знаменитое письмо Гитлера, которое содержало упоминание, что «ни один человек не может носить лавры победы более одного раза». Фон Ринтелен сообщает, что «дуче смотрел на меня очень надменно и испытывал сильный энтузиазм от перспективы немедленного наступления против Египта для захвата Каира и Александрии. На этой стадии операции Муссолини еще питал безграничное доверие к военному гению Гитлера. Каваллери и

его возражения были просто отмечены в сторону... у него не было иной альтернативы, как отменить свой приказ и отложить захват Мальты до сентября».

В то время, как сообщение фон Ринтелена, кажется, показывает, что Роммель добился одобрения отсрочки операции «Геркулес», рассказ генерал-полковника Штудента о его встрече с Гитлером в начале июня (до победы Роммеля при Бир Хакейма) полностью противоречат этому. Согласно Штуденту, он представил Гитлеру свой план по захвату Мальты; последний, после терпеливого выслушивания его объяснений, согласился с ним, что захватить плацдарм вполне возможно. Однако он продолжил: «Но я могу уверить вас, что как только мы начнем нападение, гибралтарские эскадрильи поднимутся в воздух и британский флот выйдет из Александрии. Вы можете представить, как итальянцы отреагируют на это. В тот момент, когда они получают эти известия по радио, они все бросятся в гавани Сицилии, как военные корабли, так и транспортные. Вы будете одни сидеть на острове с вашими парашютистами».

Согласно Штуденту, он не мог изменить мнение Гитлера. Гитлер решил, что нападение на Мальту должно быть отложено за пределы 1942 г. И Штуденту даже не разрешили вернуться в Италию. Он просто сообщил Кессельрингу по телефону; последний был сильно расстроен. Возмож-

но, что Штудент ошибается в дате? Это кажется очень странным, что Кессельринг ничего не знал об этом!

Согласно докладу, подготовленному генералом Коллером, последним начальником генерального штаба, Геринг использовал свое влияние на фюрера для убеждения последнего отказаться от планов по оккупации Мальты. «К несчастью, мотивацией был его страх потерять свои парашютные войска». Эта позиция Геринга подтверждается личным опытом фельдмаршала Кессельринга этого периода и может быть признана как установленный факт⁶⁷.

⁶⁷ Собственные слова Кессельринга: «В Геринге Гитлер имел верного сторонника своей собственной неприязни нападения на Мальту. Геринг боялся другого Крита, с его “огромными” потерями, хотя в действительности две операции не имели ничего общего. Гитлер был доволен, когда победа Роммеля в Тобруке дала ему возможность отказаться от операции против Мальты без потери лица. Я снова и снова объяснял Герингу, что после налетов люфтваффе в апреле и мае, Мальта может быть захвачена с минимумом потерь; чем дольше мы ждем, тем большие и более дорогие усилия потребуются. Итальянское верховное командование сталкивалось со все более непреклонными возражениями со стороны военно-морского командования. Неудачное проведение операции “Геркулес” могло поставить под угрозу успех всех операций в Средиземноморье».

В этой связи см. также высказывание Геринга от 1 июня 1945 г.: «Да вы только попробуйте провести совместное с итальянцами вторжение!» (Из допроса Германа Геринга 1 июня 1945 г.)

Поэтому, хотя Мальта была близка к капитуляции в апреле 1942 г.⁶⁸, этого никогда не произошло; она осталась очень болезненной занозой для хода войны Германии в Средиземноморье и помогала в огромной степени окончательной победе англо-американских вооруженных сил. Какие приготовления были действительно сделаны для операции «Геркулес»? Согласно информации, представленной генерал-полковником Штудентом, который отвечал за воздушно-десантную операцию, она должна была начаться с выброски парашютистов на юго-западном побережье острова. Эта фаза операции должна была быть выполнена XI авиационным корпусом Штудента вместе с итальянской парашютной дивизией «Фольгора», которая с генералом Ремке была подготовлена «в рекордное время и очень эффективно». Воздушно-десантные силы должны были

⁶⁸ Насколько близка была Мальта к капитуляции видно из записей [майора] Гилчриста: «Возможно, тяжелее всего было переносить общее чувство, какое испытывает заключенный, приговоренный к смерти без надежды на отсрочку исполнения приговора. Тяжелейшей битвой для большинства из нас была не против вражеских захватчиков, а против переполнявшего чувства депрессии. Некоторые были способны сохранить оптимизм из-за их веры в миф “корабля”. Хотя понимающим, это казалось в высшей степени невероятным, они упорствовали в своей вере, что когда ситуация станет действительно опасной, может прийти корабль и забрать их домой. Те из нас, кто рассуждал здраво, не могли спрятаться в этой вере...» (См.: Gilchrist. Malta Strikes Back: The Story of the 231-st Infantry Brigade. Aldershoot. No year. P. 11.)

быть доставлены на остров грузовыми планерами, из которых 1000 были в наличие для операции. Юго-западное побережье, которое никогда не было укреплено из-за его недоступности, и один небольшой рыбацкий порт на нем могли быть использованы для выгрузки танков, если бы в этом возникла необходимость. К несчастью, разведка побережья, проводимая водолазами итальянского морского полка «Сан Марсо», сопровождалась бесчисленными задержками.

После захвата плацдарма, силы [стран] оси оказались бы прямо перед линией «Виктория» — рядами фортификационных позиций, тянувшихся через остров с востока на запад. При прорыве линии «Виктория» воздушно-десантные войска могли быть усилены несколькими итальянскими дивизиями, высаженными с судов. Результатом могло стать победоносное большое наступление, сопровождавшееся мощным воздушным прикрытием. Хотя британское сопротивление на Мальте определено могло быть упорным, при любых условиях все было гораздо более благоприятно, чем это было на Крите. Вторая волна транспортной авиации могла достичь Мальты гораздо более быстро и, из-за относительно короткой дистанции между островом и базами на Сицилии, за день могло быть проведено четыре или пять вылетов.

Можно уверенно предположить, что соединения британского флота не могли появиться раньше конца первого дня операции. Британия

имела слишком мало авианосцев, и кроме того, они могли представлять очень уязвимую цель для сил люфтваффе вокруг острова. В случае неподвижной ситуации, транспортные суда [стран] оси всегда могли сменить курс, чтобы укрыться на Пантеллерие или в Триполи. Если бы британские бомбардировщики действовали с баз в Африке, они должны были бы лететь без эскорта и стали бы легкой добычей немецких истребителей.

Генерал-полковник Штудент абсолютно уверен, что военное руководство Германии имело все основания считать, что проведение воздушного десанта будет успешным. II авиационный корпус 2-го воздушного флота — с фельдмаршалом Кессельрингом как душой плана — и даже сам Гитлер, все были едины во мнении. Не было никакого сомнения, чем закончится высадка войск, перевозимых по морю; транспортные суда могли быть экспортируемы итальянскими военными кораблями и долгий весенний день создавал идеальные условия для обеспечения эффективного воздушного прикрытия. Однако даже без этой высадки, сил Штудента — постоянно подкрепляемых по воздуху — вероятно, было бы достаточно.

Что бы произошло потом? У противника было две альтернативы: или он мог бы защищать линию «Виктория», или он мог попытаться сбросить высадившиеся силы обратно в море. В то время не было надежной информации об имевшейся у него огневой мощи. Однако одно было опре-

деленно: независимо от того, какой образ действий он бы выбрал, он вынужден был бы быть мобильным, занимая свои огневые позиции и создавая систему снабжения. И можно с уверенностью сказать, что у него не было достаточного количества зенитной артиллерии для прикрытия этих действий. Очевидно, что вся зенитная артиллерия на острове уже была задействована для защиты гавани Ла-Валетты и других важных военных и промышленных объектов от немецких воздушных налетов. Если бы часть артиллерии (которая была серьезно ослаблена немецкими воздушными налетами) была отвлечена для прикрытия действий войск, сражавшихся во внутренних районах и против немецкой авиации и танков, тогда она была бы слишком распылена, чтобы быть эффективной где-либо, и весь остров был бы незащищен против разрушений, причиняемых немецкими бомбардировщиками. В конечном итоге, собственные оборонительные операции противника ускорили бы падение острова.

Очевидно, что неприязнь Гитлера к операции была внушена страхом Геринга, что она может привести к тяжелым потерям среди парашютистов, как это произошло на Крите. Действительно, высадка на Крите сопровождалась несчастьями, которые Германия к этому времени научилась избегать. Кроме того, Крит был значительно дальше от Афин, чем район высадки на Мальте от рассматриваемой базы операции. На Крите десантные войска действовали в трех

далеко расположенных друг от друга местах вторжения; на Мальте была только одна основная цель — Ла-Валлета, в шести милях от первоначального места выброски десанта. В случае необходимости, люфтваффе даже могло установить воздушный мост.

Изложенное выше произошло бы даже в том случае, если бы итальянский флот не смог вмешаться (хотя это было маловероятно, если бы Гитлер ясно заявил своему итальянскому союзнику, что высшее командование вооруженных сил намерено провести операцию «Геркулес» одно или совместно с Италией). Италия, не желая полностью отдать Мальту Германии, определенно, ускорила бы подготовку дивизий «Сан Марсо» и «Фольгоре».

Проблема была в том, что Гитлер просто не понял необходимости операции против Мальты. Он не смог осознать ее острой потребности. Он позволил Италии взять инициативу, несмотря на то, что именно немецкие солдаты, не итальянские, гибли на пути в Африку потому, что британцы топили транспорты с войсками — очень часто итальянские эскортные корабли заботились только о себе — используя военные суда и авиацию, базировавшиеся на Мальте. Если даже Гитлер отказывался допустить мысль проведения операции «Геркулес» без своего итальянского союзника (из-за его почти патологической верности Муссолини), он был достаточно скептичен в отношении надежности итальянцев и чувства

долга, и он не был намерен настаивать на помощи итальянцев любой ценой.

Бомбардировка люфтваффе Мальты в конечном итоге оказалась напрасной. Плод созрел, но он никогда не был сорван. Остров, который чудом уцелел, вскоре пришел в себя. И как только его способность принимать британские самолеты и предоставлять гавани британским судам была восстановлена, заноза в боку [стран] оси дала снова себя знать. Затем, осенью этого же года, поражение Роммеля под Эль-Аламейном и высадка союзников в Касабланке поставили Германию и Италию в ситуацию, с которой они не могли долго справляться. И по мере развития сражения в Тунисе, значение Мальты возросло в огромной степени. Снова люфтваффе пришлось дорого заплатить за бесчувственное вмешательство Геринга. Следствием этого стали тяжелые потери и быстрое изнашивание техники (в операциях по прикрытию транспортных конвоев), особенно самолетов Ju-52, занятых в операциях по снабжению Туниса. Если бы Мальта была взята в 1942 г., возможно, что Роммель не потерпел бы поражения, а высадка союзников в Северной Африке — если бы она вообще состоялась — могла пойти в тупик в горах Алжира. Последнее по счету, но определенно не по значению, гражданский дух в нациях [стран] оси был бы сильно укреплен!

Однако Тунис капитулировал, Сицилия потеряна, дуче свергнут, а Италия вышла из войны; Неаполь был потерян с его аэродромами в

Фодже, затем — Рим и, наконец, в апреле 1945 г. наступил крах на итальянском театре военных действий. Одна катастрофа следовала за другой!

Победа на Мальте, которая была предрешена, определенно могла предотвратить эту катастрофу; но Германия позволила этой победе ускользнуть из ее рук.

V. Сталинград

История операций под Сталинградом навсегда останется психологической и военной тайной.

Адольф Гитлер, фюрер и верховный командующий вооруженными силами, долго с тревогой наблюдал за развитием ситуации вдоль излучины реки Дон, где располагались румынские и итальянские войска, которые не шли ни в какое сравнение с русскими в отношении силы, стойкости и оснащения. Немецкая резервная дивизия (22-я бронетанковая дивизия), которая оставалась достаточно крупной и хорошо экипированной, не была двинута к угрожаемому участку до последнего момента. Она все еще не была полностью готова к действиям 19 ноября 1942 г., когда русские прорвали фронт [стран] оси у Серафимовича и Клецкой.

С конца августа 1942 г. развернулось сражение за обладание Сталинградом, где немецкая 6-я армия была вовлечена в трудный фронтальный штурм большого города, который становился все неприступнее, по мере того, как заводы и многоквартирные дома превращались в руины,

ставшие идеальным укрытием для защитников. Немцы были не способны контролировать Волгу, и русские продолжали поставлять снабжение и подкрепления для своих измотанных частей по реке. Немецкие соединения не могли проникнуть на территорию к востоку от Волги. Те части, которые так гордо маршировали через Дон в начале августа, совсем не делали попыток перерезать линии снабжения защитников Сталинграда отправкой ударных групп на Волгу, или, возможно, у них больше не было достаточных сил для этого.

Тем временем бушевавшая третий месяц битва за Сталинград не привела к бесспорному обладанию городом. Странно, что битва за Сталинград не напомнила ни Гитлеру, ни его советникам или офицерам, наиболее глубоко задействованным в ней, командующему 6-й армией генерал-полковнику фон Паульсу и начальнику его штаба генералу Артуру Шмудту сражение под Верденом в 1916 г. Там немецкие западные армии были принесены в жертву на алтарь кровавого фронтального штурма. Память о Вердене, определенно, должна была быть предупреждением под Сталинградом. Генерал-полковник люфтваффе Фрейхер фон Рихтгофен, кажется, был единственным, кого сильно беспокоило то, что происходило под Сталинградом.

Почему то никто не может избежать чувства, что немцы были парализованы, подобно кроликам перед змеей, перед лицом надвигавшихся событий на Востоке.

В конце концов, разве не был информирован командующий люфтваффе о концентрации значительных русских сил к востоку от Дона? Что он сделал для противодействия?⁶⁹ Разве не прав генерал Плохер, когда указывает, что формирование командования люфтваффе «Дон», якобы созданного для помощи 4-му воздушному флоту фон Рихтгофена в районе Воронежа, в действительности было учреждено для генерал-полковника Контера⁷⁰ — с одобрения высшего командования люфтваффе — и с назначением его командующим? Странно, что личное тщеславие все еще могло играть роль перед лицом опасности, приближавшейся из русских степей! Согласно оценке генерала Плохера, высшее командование люфтваффе могло дать 4-му воздушному флоту больше подкреплений в битве по удержанию Донского фронта, если бы не было создано командование люфтваффе «Дон» для генерал-полковника Контера.

Несомненно, что оценки генерала Плохера, который берет в расчет даже половины групп,

⁶⁹ Действительно, ввиду сложившейся ситуации, разве было не ясно, что Германия должна была собрать всю наличную авиацию (исключая находившуюся в Средиземноморье, где поражение Роммеля и высадка союзников в ноябре создали экстремально тяжелую ситуацию) для противодействия надвигающейся опасности?

⁷⁰ Генерал Гюнтер Контер командовал I авиационным корпусом. Звание генерал-полковника было присвоено ему 22 июля 1944 г., после смерти от ран, полученных во время покушения на Гитлера в Растенбурге 20 июля 1944 г. *Прим. редактора амер. издания.*

какими они должны были быть в 1939—1940 гг., завышены. Немецкое вооружение, в результате, было хуже, чем неудовлетворительное. Во время русской кампании Германия просто не обладала необходимыми материалами и кадровыми резервами, которые должны были быть в наличии, готовыми для немедленного использования в таких критических ситуациях. Ввиду того, что Германия доверила румынским, итальянским и венгерским войскам операции на секторах фронта, которые были жизненно важными для южного крыла немецкой армии, она должна была, по крайней мере, обеспечить этим войскам эффективное воздушное прикрытие. В идеале, такое прикрытие должно было распространяться далеко за пределы фронта на вражескую территорию, и должно было быть способно рассеять группировки вражеских войск, чтобы они не имели возможности создать серьезную угрозу, которую они представляли 19 ноября 1942 г.

Высшее командование люфтваффе управляло; оно не руководило⁷¹. Возможно, оно полностью полагалось на общепризнанную удачу Гитлера и его сверхъестественную интуицию, которая уже принесла Германии так много побед. В любом случае, люфтваффе, отвечавшее за обеспечение воздушного прикрытия всего южного крыла немецких восточных армий в двух направлениях (Кавказ и Сталинград), с одним воздушным флотом (4-м) и

⁷¹ Плохер также отмечает это расхождение.

относительно слабым командованием люфтваффе «Дон», обнаружило себя в отчаянном положении между катастрофой, происходившей в излучине Дона, и угрозой потери пути на Кавказ, где другая группа армий уже была вовлечена в тяжелые сражения.

Рассмотрим кратко основные события.

Русский прорыв при Серафимовиче и Клецкой 19 ноября, за которым последовал успешный штурм линии, удерживаемой румынской 4-й армией к югу от Сталинграда, привел к окружению немецкой 6-й армии, завершеному в полдень 22 ноября. 6-я армия имела на удивление мало в своем распоряжении продовольственных, медицинских и вещевых запасов; более того, хотя опасность советского прорыва вдоль одного или обоих удерживаемых румынами флангов должна была быть признана как всегда существовавшая, 6-я армия не имела определенных планов, которые должны были быть автоматически реализованы в случае такого прорыва.

Проницательный главнокомандующий группой армий «Б» генерал-фельдмаршал фон Вейхс предложил Гитлеру, что 6-я армия должна немедленно выйти с боем из окружения. Гитлер должен был сделать окончательное решение. К несчастью, 6-я армия ухватилась за идею закапывания в землю на зиму и снабжения по воздуху. В любом случае, полностью разумная рекомендация Вейхса немедленного прорыва не нашла отклика со стороны командования 6-й армии.

Для нас совершенно не важно, был ли это рейхсмаршал Геринг или начальник генерального штаба люфтваффе Ешоннек, с которым Гитлер первым консультировался в отношении способности люфтваффе обеспечить снабжение Сталинграда по воздуху. Остается факт, что командующий люфтваффе обрек люфтваффе на операции воздушного снабжения Сталинграда, вместо того, чтобы твердо в самом начале заявить, что такие операции невыполнимы.

Страшно, что не нашлось ни одного квалифицированного оппонента, поднявшего голос против этого решения. Если бы Вейхс и Цейтлер⁷² нашли твердую и четкую поддержку своим рекомендациям, тогда Гитлер мог быть спасен от ловушки, в которую он попал под Сталинградом, — искушения, в своем последующем ведении войны, отвергать или игнорировать советы опытных советников.

Люфтваффе, которое, в конце концов, было исполнителем решения, должно было получить достаточно предупреждений от своих ранних операций по воздушному снабжению Холма и Демянска. Должны были быть под рукой, для немедленной ссылки, списки потерь, понесенных во время этих двух операций; заблаговременно должно

⁷² Генерал-полковник Курт Цейтлер, начальник генерального штаба сухопутных войск после отставки Гальдера 24 сентября 1942 г., был твердо против операций воздушного снабжения с самого начала, так как считал ее полностью невозможной.

было быть подготовлено рассмотрение всех доводов за и против, с соответствующими документами. Если бы эти материалы были в наличии, люфтваффе было бы в состоянии дать безоговорочный и хорошо документированный отрицательный ответ (если бы, конечно, операция по воздушному снабжению не была признана «долгом» [перед армией]), когда Гитлер не пожелал бы принять категорическое «нет» от лица одного Геринга. Мы можем серьезно спросить, почему главнокомандующий люфтваффе поддержал исторический вид вооруженных сил[?!]

Однако происхождение поражения под Сталинградом было заложено в персональном составе люфтваффе задолго до потери 6-й армии. Геринг, вызывавший все возрастающую горечь у Гитлера неспособностью люфтваффе остановить все более успешные британские ночные налеты, легко соблазнился пообещать что-нибудь, чтобы доказать, что люфтваффе было готово и способно выполнить задание. Идеалистические представления Ешоннека о высшей миссии люфтваффе как безоговорочном подчинении воле Гитлера удерживали его от следования своему собственному здравому смыслу и не позволили просто отказаться от сталинградской операции. Даже генерал-полковник Фрейхер фон Рихтгофен, один из наиболее реалистичных людей в люфтваффе, когда ему сообщили о решении попытаться установить воздушный мост, что он считал нереальным, отказался от комментариев, сказав: «У нас

есть только один шанс удержаться; до сих пор фюрер был всегда прав, даже когда никто из нас не мог понять его действий и большинство из нас упорно выступали против».

Несмотря на героические усилия, люфтваффе было не способно выполнить обещание, данное его главнокомандующим. Только один раз, 19 декабря, оно сумело доставить 289 т в зону окружения 154 самолетами. Другие цифровые данные были значительно ниже, отчасти в силу того, что были дни, когда погодные условия или военные события (такие, как катастрофа под Тацинской 24 декабря) не позволили достичь Сталинграда. Значение этих цифр становится ясным, когда мы примем во внимание, что 6-я армия нуждалась в доставке 550 т ежедневно. В течение периода с 22 ноября 1942 г. по 16 января 1943 г. в среднем доставлялось примерно 100 т ежедневно. Если мы продлим этот период до 31 января или 2 февраля 1943 г. (окончательная трагедия 6-й армии), в среднем будет еще меньше — ввиду потерь аэродромов в Питомнике и Гумраке — несмотря на неустанную энергию фельдмаршала Эрхарда Мильха, которому был поручен 15 января сталинградский воздушный мост и дана вся полнота власти для его осуществления.

Его героические усилия были напрасны, люфтваффе потеряло около 500 самолетов (общая потеря) в течение периода с 24 ноября 1942 г. по 2 февраля 1943 г. Эта цифра составила из следующего:

266 Ju-52
42 Ju-86
165 He-111
9 FW-200
5 He-177
1 Ju-290.

Потери в живой силе составили примерно 1000 человек (персонал летных экипажей).

VIII авиационный корпус, столь успешный прежде, впервые оказался неспособным осуществить операции воздушного снабжения окруженной 6-й армии. 4-й воздушный флот был полностью измотан и значительно сократился в своих силах.

Пострадала в огромной степени программа подготовки [пилотов] из-за потерь самолетов и еще более из-за потерь квалифицированного инструкторского персонала, многим из которых было не суждено вернуться. Те офицеры, которые признавали операцию полностью бесполезной с самого начала, но должны были принять участие в огромном жертвоприношении, вызванном отчаянными усилиями выполнить операцию, были потрясены и подавлены неопишимо.

Давайте рассмотрим сейчас, почему катастрофа при Сталинграде, которая выразилась в потере целой немецкой армии, была поворотным пунктом для последующего хода войны и почему она была так важна для люфтваффе.

Военная история знает бесчисленное количество примеров, когда были уничтожены целые армии без потери возможности победы для их стран. Сами русские, чьи армии пережили гораздо более тяжелые катастрофы в течение 1941 г., возможно, являются лучшим примером этого рода. История античности дает нам другой подобный пример — битву при Каннах.

Какие же факторы определяют, станет ли катастрофа звеном в цепи полного бедствия или, как это было при Каннах, первым шагом к победе в войне? Кажется, что определяющим фактором, более чем какой-либо другой, может быть путь, который привел к катастрофе; т.е. какие уроки были извлечены из нее.

Давайте вернемся к нашему примеру битвы при Каннах. Реакция римского Сената и римского народа на поражение при Каннах навсегда останется примером для подражания. Без какого-либо унижения достоинства, все необходимые приготовления были сделаны, чтобы предотвратить худшие последствия катастрофы. Были приняты меры по мобилизации всех здоровых мужчин; были внесены изменения в традиционные методы командования; единство цели проявилось в управлении страны. В общем, римский народ вышел из тяжелого испытания катастрофы к новой победе обновленным, закаленным и очистившимся.

Что касается Германии, то этого не произошло после Сталинграда. Не было принято мер по

проведению общей мобилизации; неэффективная система командования — через чиновников, которыми манипулировали словно марионетками из штаб-квартиры в Растенбурге — не была ограничена, а укрепилась. Сталинградская катастрофа фактически разбудила недоверие Гитлера, к несчастью, не к его собственной политике, но к генералам его армий. Сталинград мог привести к трансформации Гитлера и его военного окружения; нет свидетельств, что он сделал это.

Если бы руководство Германии осознало все «ветви» Сталинграда — этой стратегической ошибки, этого источника неопишуемого страдания и горького несчастья для столь многих — тогда бы они смогли осознать, что немецкий народ, если им руководить должным образом, все еще в силах развить огромную потенциальную энергию. В этот самый момент они могли осознать, что это было время для превращения русской кампании в крестовый поход по освобождению русского народа — так же как и эстонцев, латвийцев и литовцев — от большевизма. Мы не можем позволять себе представлять, как далеко мог зайти эффект такого крестового похода.

А люфтваффе? Возможно ли, чтобы Геринг и Ешоннек не могли осознать острой необходимости максимальных усилий по производству авиационных вооружений и подготовки пилотов, или кричащей потребности в создании сил резерва? Разве не было ясно им, что без этих шагов люфтваффе было бесповоротно обречено на уничто-

жение? Разве могли они не сознавать, что их единственная надежда заключается в полной реалистичности советов и информации, которые они дают Гитлеру, даже если это означало, что они становятся персонами нон грата? Почему они не сделали попытки представить их верховному командующему реальной документации, обосновывающей невозможность выполнения операций по воздушному снабжению 6-й армии? Почему они не объяснили ему, что люфтваффе не способно пережить другую операцию воздушного моста, особенно который не был реально оправдан в отношении его потенциальной эффективности? Не было бы лучше для них пойти на риск потери своего престижа и положения, чем позволить себе стать ответственными за другую дорогостоящую катастрофу?

При существовавших условиях такое самопожертвование было невообразимым; дух, преобладавший среди командной иерархии люфтваффе, должен был бы быть совершенно иным. Действительное товарищество и творческий дух лидерства мог быть возможен только, если бы руководители преуспели в изгнании превалирующего отношения, в лучшем случае — безразличия, и в худшем — активного недовольства и раздоров. Вместо этого, как читатель, возможно, с удивлением узнает, во время проведения сталинградского воздушного моста, Ешонек и генерал Зейдель были в чуть теплых отношениях. Фактически, в течение всей войны генерал-квартирмейстер

(фон Зейдель) и начальник генерального штаба люфтваффе встречались только тогда, когда это было абсолютно необходимо! Достаточно странно, что Сталинград никогда не посещали ни Геринг, ни Ешоннек, ни Зейдель. Вместо этого, с 15 января фельдмаршал Мильх, назначенный Гитлером ответственным за все операции воздушно-го снабжения, один находился на фронте, своего рода, мальчик для битья.

Сделало ли высшее командование люфтваффе какие-либо изменения в стратегическом планировании в результате трагедии под Сталинградом?⁷³ Нет никаких свидетельств, что это имело место. По-видимому, даже Сталинграда было недостаточно, чтобы разбудить в руководстве люфтваффе решимость создать для Германии такое непреодолимое воздушное прикрытие, что ее программа производства вооружений и жизни ее граждан были бы в безопасности.

Нам известно, что с Герингом произошел припадок истерического плача, когда известие о падении Сталинграда дошло до него. Возможно, что это отражает сострадание, а, может быть, вину, которую он испытывал за страдания немецких солдат. Однако, гораздо более важным, чем сострадание, было бы мужественное дело сопротивления, требовавшее пожертвовать личным престижем, готовность отказаться от некоторого комфорта и принять определенные неудобства.

⁷³ Особенно ввиду того, что Роммель потерпел поражение в Африке и союзники успешно высадились там.

Главкомандующий люфтваффе в своем слепом эгоизме и моральной слабости был не способен на это. Также и Ешоннек не нашел в событиях под Сталинградом вдохновения подняться выше своих интересов и внести дух содружества в руководство люфтваффе. Несомненно, что это была последняя возможность, когда действительно единство цели еще могло спасти люфтваффе в наступавшем кризисе.

В общем, события в Сталинграде не сделали ничего ни для улучшения, ни даже для изменения ситуации, существовавшей в системе командования люфтваффе.

Но немецкое военное руководство не только не смогло извлечь позитивных уроков из организации сталинградского воздушного моста; оно даже сделало прямо противоположное. И это стало дьявольским знаменем для Гитлера и люфтваффе.

Гитлер, в своем отчаянном стремлении не допустить захвата русскими любого участка фронта из-за страха, что он может потерять часть завоеванной территории, приказывал своим войскам держаться до тех пор, когда уже было невозможно им избежать окружения⁷⁴. И если войска были окружены, он неизменно приказывал обороняться до последнего солдата, и не делать немедленных попыток прорыва. Интересно

⁷⁴ Это было не только результатом Сталинграда, но и повторением успешной стратегии Гитлера в течение зимы 1941/42 г. *Прим. редактора американского издания.*

наблюдать очевидные изменения в советском и немецком ведении операций в течение 1942 г. и позднее. В 1941 г. русские жертвовали врагу целые армии своими категорическими приказами держаться любой ценой. Ко времени, когда немцы начали свое летнее наступление в 1942 г., советское военное руководство уже отказалось от этой тактики самоуничтожения. Вместо этого русские войска научились заблаговременно отходить в глубину своего тыла, чтобы избежать окружения. В результате немецкое наступление — хотя оно развивалось успешно — не сопровождалось захватом множества пленных, как это могло бы быть. Это же справедливо в отношении очень успешного немецкого маневра по захвату Харькова в 1943 г. В то время, как русские переходили ко все большей мобильности в проведении операций, немецкая военная стратегия после Сталинграда становилась все менее гибкой.

А что касается люфтваффе?

Гитлер никогда не упрекал публично Геринга за то, что он один нес ответственность за Сталинград; хотя, если бы Геринг не сделал свое легкомысленное заверение, что операции по воздушному снабжению осуществимы, тогда Гитлер, возможно, не отдал бы свой фатальный приказ 6-й армии держаться. Хотя он не делал из этого публичного вопроса, вера Гитлера в здравую рассудительность своего прежнего первого советника была подорвана. Реакцией

Геринга стала еще более полная покорность каждой прихоти Гитлера в отчаянной попытке вернуть его доверие. Первоначальная независимость собственного мнения была заменена полным интеллектуальным подчинением фюреру, пока он не стал просто «голосом своего хозяина», как называл его последний начальник генерального штаба. Очевидно, что человек «да», как Геринг, не мог защитить уже истощенное люфтваффе от его использования за пределами возможного.

Реакция Геринга на сталинградскую катастрофу была диаметрально противоположной той, какой она должна была быть. Вместо согласия со своей совестью и решения накопившихся за годы его пренебрежения проблем организацией интенсивной интеллектуальной работы, он настаивал на своей позиции абсолютного подчинения Гитлеру, ревниво пилил Ешоннека, и не позволял никому вмешиваться в свое комфортное существование, не касаясь острых нужд войны. Семена разрушения, давно посеянные, начали приносить плоды.

«Бог справедлив!», как полагают, сказал [генералиссимус] Валленштейн в 1634 г., когда он получил известие, что его заговор провалился. Соблазнительно сказать это же самое об исходе Второй мировой войны, особенно рассматривая как Гитлер и Геринг отреагировали на Сталинград — возможно, последнее предупреждение — умножением ошибок, которые они уже совершили.

VI. Проигранная битва истребителей

Когда битва за Британию была внезапно прервана, воздушная война Германии на Западе была уже оборонительной. Несколько ночных истребительных частей противовоздушной обороны рейха были способны успешно противостоять британским налетчикам, хотя последние уже начали (летом 1941 г.) бомбардировку жилых кварталов зажигательными бомбами. Британцы атаковали волнами, налеты совершались отдельными бомбардировщиками как при подходе к цели, так и при возвращении. Пока британцы использовали эту тактику, генерал Йозеф Каммхубер, руководивший операциями немецких ночных истребителей, мог сражаться с ними, используя метод «балдахина», когда истребители базировались в опорных авиационных районах и наводились на вражеские бомбардировщики наземными радарными станциями. Благодаря ночным истребителям Каммхубера, королевские военно-воздушные силы — несмотря на то, что сбросили 35 000 т бомб — не смогли в 1941 г. добиться успеха.

Немецкие ночные истребители были задействованы на линии, протянувшейся от острова Зильт до устья р. Шельды, действуя перед фронтом зенитных батарей. Вражеский самолет, пролетая над Голландией, автоматически попадал в распоряжение от девяти до двенадцати ночных истребителей. Этого было слишком мало, чтобы быть действительно эффективным, и с конца

1941 г. была сделана попытка проведения комбинированных операций ночных истребителей, т.е. соединения истребительной авиации и прожекторов на небольших ограниченных территориях, совместно управляемых с центральной наземной станцией. 16 станций вдоль линии Зильт — Шельда использовались в темноночных операциях; пояс станций непосредственно позади этой линии (протянувшейся от датской границы к Ахену) и несколько рядов перед Берлином, предназначались для светлоночных истребительных операций; и девять станций были задействованы в комбинированных операциях, описанных выше. Ограниченность этой системы стала очевидной, как только противник смог посылать действительно значительные бомбардировочные соединения. Например, только 36 ночных истребителей могли быть задействованы над районом Рура в соответствии с описанными методами. И едва ли можно было ожидать, что каждый из этих 36 истребителей мог сбить вражеский бомбардировщик, хотя, с другой стороны, были асы-истребители, которые записывали на свой счет по несколько сбитых за каждый боевой вылет. В любом случае, нет сомнения, что число используемых ночных истребителей было недостаточно, чтобы нанести более, чем символический (менее 15%) урон неприятелю, который был бы достаточно ощутим.

Командование ночных истребителей обращалось с большим количеством рекомендаций к

главнокомандующему люфтваффе, в основном прося нереального увеличения наличных производственных мощностей, и не одну из них невозможно было немедленно выполнить. За счет любого из предложенных проектов командование ночных истребителей могло финансировать, по крайней мере, вдвое большее число ночных истребителей в каждом опорном секторе. Но это открытый вопрос, могла ли любая из этих рекомендаций привести к значительному увеличению числа сбитых вражеских бомбардировщиков?

Операции истребителей дальнего радиуса действий (т.е. операции над британскими аэродромами) выполнялись только I группой и 4-й эскадрильей 2-й эскадры ночных истребителей в течение 1941 г., пока перевод I группы в Средиземноморье не сделал их продолжение невозможным. Гитлер не был особенно впечатлен потенциальной эффективностью этих операций; отчасти из-за того, что они имели небольшую ценность для укрепления духа гражданского населения, так как их результаты не были видны из Германии. После короткого периода экспериментов, эти операции были прекращены, хотя генерал Каммхубер лично был убежден в их потенциальной эффективности.

Генерал Грабманн сказал в этой связи следующее: «Упорно наращивавшие ночные бомбардировки, королевские военно-воздушные силы практиковали сложные взлеты и маневрирование при посадке, чувствительные к погодным условиям.

Поэтому хорошо развитая система немецкого преследования истребителями дальнего радиуса действия имела высокий шанс на успех. Тот факт, что Германия пренебрегла этим способом борьбы, следует считать одним из серьезнейших просчетов командования ночных истребителей».

В результате этого Британия могла без помех наращивать свою мощь.

Хотя британские воздушные налеты в течение 1941 г. не могут считаться вполне успешными, весной 1942 г. королевские военно-воздушные силы осуществили успешный налет на Любек (ночью 28/29 апреля), за которым последовали несколько подобных налетов на Росток. Ночная атака на Кельн (30/31 мая), выполненная 1000 британскими бомбардировщиками, была пугающе эффективной, такими же были последующие налеты на Эссен (на 1 июня) и Любек (25 июня). Немецкие ночные истребители при налете на Кельн отчитались 36 британскими бомбардировщиками — чуть более 3% от атаковавших сил. Вряд ли это было то количество, которое могло отпугнуть упорного, имевшего развитую промышленность врага от дальнейших налетов. Нет сомнения, что операции немецких ночных истребителей были прискорбно неэффективны.

Совершенно непостижимо, что Геринг, столкнувшись с фактом высокой эффективности налетов королевских военно-воздушных сил, не смог настоять на немедленном издании (главнокомандующим вооруженными силами) специальных

распоряжений, направленных на достижение быстрого и значительного увеличения производства авиационных вооружений. С другой стороны, так как немецкие бомбардировщики были задействованы на Восточном фронте, политика Гитлера ответа террором на террор могла осуществляться только эпизодически. При таких условиях, немецкие налеты на Англию постепенно превратились в «булавочные уколы» или то, что британцы называли «детские налеты». Поэтому единственная надежда Германии оставалась в усилении ее противовоздушной обороны, включая истребительную авиацию, особенно, когда участие в налетах американских бомбардировочных частей стало неизбежным. Ответом были истребительная авиация и современное радиолокационное оборудование! Еще в 1941 г. Ешонек отклонил предложение Мильха поднять производство истребителей до 1000 в месяц. Начальник генерального штаба объяснил, что он использует не более 360 в месяц, так как имел только 170 экипажей для их укомплектования.

Давайте избавимся от иллюзии, присущей определению, столь часто применявшемуся по отношению к Германии во Второй мировой войне; это определение — «война бедняков». В определенной степени оно может быть использовано, когда сравнивают Германию с мощностью, присущей Соединенным Штатам. Потенциал Германии не

был незначительным; однако — и это слишком часто игнорируют — он не был полностью развит, пока не стало слишком поздно, чтобы он стал эффективен. Производство вооружений, например, достигло своего пика в течение первых шести — восьми месяцев 1944 г. (июль и август были пиковым периодом)⁷⁵. Если бы эти же цели были достигнуты в течение первой половины 1942 г., тогда России было бы очень трудно сопротивляться в воздухе и на море, а высадка союзников во Франции — несмотря на военную мощь Америки — никогда бы не стала возможной. Мы не должны забывать, что полная мобилизация немецкого потенциала производства вооружений в 1942 г. (и такая мобилизация была возможной) привела бы к очень значительному увеличению всего военного потенциала в течение следующих годов. Терялась одна возможность за другой, включая заключение мира⁷⁶.

Мы знаем, по крайней мере, в некоторой степени, почему эти возможности не были использованы. В производстве вооружений, например, Удет и Годт не имели такого же влияния, как их преемники: Мильх (в люфтваффе) и

⁷⁵ Ганс Кехрл свидетельствует следующее: «Производимого для армии вооружения было достаточно для вооружения 225 пехотных дивизий с нуля и вооружения 45 заново созданных бронетанковых дивизий». (Kehrl Hans. Kriegswirtschaft und Kriegsindustrie. Hamburg, 1953. S. 282.)

⁷⁶ Решение союзников настаивать на безоговорочной капитуляции не было объявлено до января 1943 г.

Шпеер и Зауэр (в других секторах производства вооружений). К тому же, множество требований на разработки специальных видов вооружений препятствовали министерству Шпеера обратить свое внимание на программы производства обычных видов вооружения (исключая люфтваффе) до 1944 г. Что касается командования, немецкое военное руководство просто не смогло увидеть возможности, заложенные в стратегической войне против России и они полностью игнорировали необходимость создания сильной истребительной авиации для использования в противовоздушной обороне рейха.

Эти две полностью необъяснимые ошибки являются одним из наиболее запутанных случаев самообольщения в истории.

Во-первых, сразу после начала польской кампании, Гитлер все еще надеялся, что Англия и Франция не объявят войну Германии. Во-вторых, когда польская кампания завершилась, Гитлер был твердо убежден, что Англия готова заключить мир, так как окончательная цель достигнута (спорные территории — около половины Польши — были в немецких руках) и повод для войны был снят; в дальнейшем кровопролитии не было необходимости. В-третьих, после значительного успеха кампании на Западе, выразившегося в капитуляции Франции, немецкое руководство было уверено, что война уже выиграна, что Англия была окончательно принуждена к заключению мира, и что эта цель могла быть достигнута желанием нации сохранить существование Бри-

танской империи (и Гитлер чувствовал, что империю нужно сохранить). Трижды жертва самообольщения, Гитлер все более укреплялся во мнении (которое вскоре стало навязчивым), что Германия уже выиграла войну, включая войну против России, и это несмотря на неудачи в декабре 1941 г. Укрепившись в своей вере, что немецкое наступление лета 1942 г. (которое действительно, казалось, так хорошо началось) приведет к окончательному краху Советской России, вполне вероятно, что Гитлер и его преданные сторонники (и в эту группу определенно входил начальник генерального штаба люфтваффе Ешоннек) действительно верили, что немецкие бомбардировщики победоносно вернутся с Востока отомстить за ущерб, нанесенный британскими ночными рейдами, и сделают невозможными дальнейшие наступательные операции Англии.

В общем, немецкое руководство сначала обманулось, что можно ничего не делать в надежде на нереальный мир; после они были так ослеплены быстрой и относительно легкой победой, что не смогли использовать время, полученное для производства вооружений. В результате, Германия просто дрейфовала, ее руководители были уверены, что окончательная победа неизбежна, пока вдруг не обнаружили, что находятся на краю бездны. Со временем они осознали опасность и погрузили нацию в лихорадочную военную деятельность, стремясь наверстать потерянное время, но было уже слишком поздно.

Это был не бедняк, который проиграл войну, а скорее человек, который отказывался признавать реальность.

Британская тактика бомбардировочного потока привела к разрушению немецкой системы обороны ночных истребителей. В течение 1942 г. Англия провела 17 широкомасштабных налетов. А на 17 августа 1942 г. пришелся первый дневной налет американских четырехмоторных бомбардировщиков. Американский самолет был особенно сильно вооружен в хвостовой части, которая была «классическим» местом для атак истребителя.

Дневные налеты, разумеется, представляли бóльшую опасность для немецкой противовоздушной обороны, чем ночные рейды. Большинство их тщательно планировалось, как первый из этого типа, на 27 января 1943 г., и бомбардировщики шли плотным строем, отчего было чрезвычайно трудно немецким истребителям приблизиться для эффективной атаки на сильно вооруженные и бронированные В-17 и В-24. Излишне говорить, что американские потери были незначительны.

Американская система выбора целей была легко предсказуема, и за американскими налетами — поскольку их цели подвергались ночным бомбардировкам — обычно следовали британские налеты, сопровождаемые бомбардировкой

по площадям бомбардировщиками, наводимыми на цель [разведывательными самолетами] «москито». Немецкий подводный флот был первой приоритетной целью для американцев — базы подводных лодок, предприятия, заводы по производству дизельных двигателей и верфи. Немецкая авиационная промышленность, включая вспомогательные предприятия, шарикоподшипниковые заводы и сборочные предприятия, была следующей целью. Затем следовал район Рура, различные железнодорожные узлы и, наконец, Берлин (из-за его электротехнической промышленности).

Только после накопления большого опыта немецкие истребители сумели выработать эффективную методику атак на четырехмоторные бомбардировщики. После признания серьезной угрозы, представляемой этими бомбардировщиками, было решено, в июле 1943 г, заменить части одномоторных истребителей на Западном, Восточном и Южном фронтах частями двухмоторных истребителей. Одномоторные истребители были затем использованы для усиления частей противоздушной обороны рейха. Настало время. Британский налет на Гамбург (24/25 июля) за которым последовал американский дневной налет (между прочим, эффективная методика, которую союзники часто использовали в течение июля) привела к огромному ущербу ганзейскому городу. К тому же, британцы добились успеха в нейтрализации немецких ночных истребителей и

противоздушной обороны глушением радиолокационного оборудования алюминиевой фольгой (технология, известная как «дуплинг»⁷⁷ по названию деревни Дуппель). Постепенно, ночная истребительная авиация научилась действовать эффективно, несмотря на глушение; однако зенитная артиллерия, зависевшая от электрических приборов управления огнем, никогда полностью не восстановилась.

17 августа [1943 г.] немецкие дневные истребители (количество которых к этому времени несколько увеличилось) сбили, по крайней мере, 60 из 315 американских бомбардировщиков, принимавших участие в налете на шарикоподшипниковый завод в Швайнфурте; в результате противник воздерживался от налетов десять дней. Этот небольшой успех пробудил оптимизм у Геринга и Мильха, однако без вдохновения их сделать все возможное для сохранения вновь обретенной оборонительной мощи на этом уровне введением мер, запланированных для увеличения авиационного производства (таких, как 72-часовая рабочая неделя). Пик эффективности дневными истребителями был достигнут 14 октября 1943 г., когда над Швайнфуртом было сбито 66 из 295 В-17, участвовавших в налете. В октябре было сбито в среднем 12,4% самолетов противника при потере только 4% истребителей [противовоздушной] обороны. Даже в течение этого пикового месяца, минималь-

⁷⁷ Называлась союзниками «окно» или «солома».

ная цифра в 15% не была достигнута. А с ноября ситуация радикально изменилась. Противник начал планировать свои налеты на периоды плохой погоды, заметив, что немецкие истребители (в силу отсутствия должного обучения пилотов полетам по приборам) были полностью беспомощны. К тому же, американские бомбардировщики часто сопровождались сильно вооруженными истребителями дальнего радиуса действия, которого хватало покрыть весь немецкий рейх. Не только базировавшиеся в Англии бомбардировщики американской 8-й воздушной армии становились все более и более опасными, к концу 1943 г. Германия стала ощущать воздействие американской 15-й воздушной армии с итальянских аэродромом в Фодже (захваченных союзниками 28 сентября). С итальянских баз американские бомбардировщики были способны совершать налеты на Южную Германию и восточные части рейха, а также на цели, находившиеся на Балканах. Это способствовало распылению немецких сил противовоздушной обороны еще больше.

Немецкие одномоторные истребители были не способны (ввиду недостаточной подготовки их пилотов, с одной стороны, и несовершенства их оборудования, с другой) атаковать плотные формирования вражеских бомбардировщиков, приближавшихся над сплошным слоем облаков. Не были эффективны при атаках такого рода и двухмоторные истребители. Более того, немецкая зенитная артиллерия была полностью беспомощной ввиду

высоты полета вражеских бомбардировщиков, и отчасти от того, что ее приборы были уязвимы к их глушению противником.

Таким образом, в 1944 г. немецкая истребительная авиация была неспособна эффективно противодействовать воздушным налетам противника, которые были направлены на уничтожение источников немецкой военной мощи. Это было справедливо в отношении февральских налетов на авиационные предприятия, так же как и тщательно спланированных атак, начатых весной и непрерывно продолжавшихся на заводы по производству синтетического бензина в Центральной и Восточной Германии.

Начиная с налетов американских бомбардировщиков в 1944 г., которых сопровождали сильные эскорты истребителей, немецкая дневная истребительная авиация была обречена на проведение операций, которые вели к тяжелым потерям без причинения особого вреда противнику. Ночные истребители оказались в такой же трудной ситуации после того, как новая тактика британских бомбардировщиков лишила метод «балдахина» его прежней эффективности. Более того, глушение британцами радиолокационного оборудования, применяемое со времени налета на Гамбург, представляло очень серьезную проблему.

В этой ситуации Геринг был готов ухватиться за любую соломинку. Первым было предложение, сделанное майором Хайо Херманном 27 июня 1943 г., касавшееся возможности освещения

ночных операций истребителей. Это были операции одномоторных истребителей, использовавших освещение от горящих зданий на месте налета, так же как и прожекторы для имитации дневных условий, чтобы таким способом устранить опасность использования [британскими бомбардировщиками] «окна». Несмотря на первоначальные успехи, этот метод не оправдал возлагаемые на него надежды⁷⁸. С другой стороны, реализация предложения, сделанного 29 июля 1943 г. полковником фон Лоссбергом, подтвердила, что может быть оказана большая поддержка немецкой ночной авиации. Основывая свои рекомендации на работе майора (инженера) Гюнтера из технического управления, фон Лоссберг предложил, что ночные истребители должны проникать в поток вражеских бомбардировщиков во время их полета к цели и обратно, и проводить операции индивидуального преследования. Соединение предложений Херманна и фон Лоссберга в рамках метода «балдахина», должно было дать возможность направить в три раза больше истребителей против вражеских бомбардировщиков. Метод Лоссберга индивидуального преследования оказался наиболее успешным во время отражения британского

⁷⁸ Тактика майора Херманна, так называемый «Дикий кабан», предусматривала использование одномоторных истребителей, которые находились выше подсвечиваемых снизу заревом пожаров и прожекторами бомбардировщиков и визуально выходили на свои цели. *Прим. переводчика.*

налета на Нюрнберг ночью 30/31 марта 1944 г., когда было сбито 107 бомбардировщиков⁷⁹, рекорд, который никогда не достигался до этого, и который никогда не был повторен даже силами дневной истребительной авиации. Этот «триумф метода преследования» стал возможен только потому, что большинство ночных истребителей были оборудованы радарными Li-SN-2. Однако противник, далеко превосходявший Германию в развитии радарного оборудования, постоянно изобретал новые методы глушения немецких радаров. К октябрю 1944 г. британцы нашли способ полного глушения SN-2, и немецкие ночные операции пошли на спад. В течение октября ночные истребители сумели уничтожить только 6,6% участвовавших в налетах самолетов врага; в ноябре цифра упала до 1,5%; в декабре — до 0,7%; в январе она возросла до 1,3%; а в феврале опустилась до 1,2%. Нет необходимости говорить, что эти потери были незначительными для противника. В марте нехватка бензина была столь острой, что только высококвалифицированным экипажам разрешалось летать. Операция «Гизела» в ночь на 4/5 марта представляет один из последних успехов немецких ночных истребителей. В тщательно спланированной операции истребители проскользнули в поток бомбардировщиков противника и в ходе индивидуальных преследований и воздушного боя над Хемницем (цель налета) они сумели сбить 75 четырехмоторных бомбардировщиков.

⁷⁹ По британским данным потери составили 94 бомбардировщика. *Прим. редактора американского издания.*

Мы можем спросить делало ли немецкое военное руководство какие-либо попытки в начале 1944 г., чтобы создать более благоприятные условия для дневных истребителей? Начальник боевого снабжения Мильх определенно прилагал все усилия для поддержания измотанных частей дневных истребителей увеличением авиационного производства. 1 марта 1944 г., когда стало ясно, что февральские воздушные налеты полностью расстроили немецкую авиационную промышленность, была сделана последняя попытка исправить ситуацию учреждением истребительного штаба. Его задачей было восстановление промышленного потенциала, разрушенного противником, достижение показателей производства истребителей, установленных Мильхом в 1943 г., и перемещение военных заводов в безопасные подземные месторасположения. Этот проект был поручен Зауэру, наиболее могущественному помощнику Шпеера, и он получил высший приоритет. Вскоре после этого военная программа люфтваффе стала составной частью деятельности министерства Шпеера. Как обычно, целеустремленная деятельность началась слишком поздно.

Тем не менее, истребительный штаб сумел значительно увеличить производство одномоторных истребителей⁸⁰. Однако истребительная авиация все еще была ограничена традиционными моделями, которые, несмотря на сделанные в них

⁸⁰ Наивысшее производство — 3129 самолетов (включая Me-262 и истребитель-перехватчик Me-163) — было достигнуто в сентябре 1944 г.

улучшения, не могли соперничать с врагом. Этого могло бы не быть, если бы Гитлер не препятствовал развитию Me-262, а Мильх вовремя поддержал дальнейшее конструирование Do-325 — нового истребителя Дорнье со скоростью 435 миль [в час], который никогда не достиг стадии массового производства. Увеличение производства истребителей было недостаточным, а улучшение характеристик было или невозможно или происходило слишком поздно.

Очевидно, что производство тысяч одномоторных истребителей внесло изменения в боевую готовность немецкой истребительной авиации. Например, на 2 ноября 1944 г. было 695 дневных истребителей, готовых к использованию, а на 28 ноября — 684 ночных истребителя. Эти цифры показывают кульминационную точку в развитии истребительной авиации.

Превосходство американского противника над немецкими пилотами-истребителями — в численности, в уровне полученной подготовки и в характеристике своих самолетов — неблагоприятно воздействовало на их моральное состояние, особенно ввиду того, что они знали, что их героические усилия особо не ценились Герингом. Это могло быть одной из причин, почему люфтваффе не смогло увеличить свою мощь, несмотря на значительный рост авиационного производства в течение периода действия истребительного штаба. Другая причина этой неудачи прослеживается в действиях

высшего командования Германии, которые вели к распылению с трудом накапливаемых резервов, планировавшихся командующим истребительной авиацией для использования в широкомасштабном наступлении против потока американских бомбардировщиков. Первый такой пример имел место в июне 1944 г., когда союзники высадились во Франции. Гитлер приказал большинству истребительной авиации направиться во Францию, где успехи, которые они достигли, были обесценены ввиду общего хода событий, а отсутствие у летчиков знакомства с аэродромами и общие тяжелые условия, при которых они были вынуждены действовать против противника, значительно превосходившего их в численности, вызвали чудовищные потери.

Второй пример такого расточительного использования имел место при наступлении в Арденнах. [К этому времени] была тщательно подготовлена амбициозная операция [по нейтрализации стратегической авиации союзников]. При содействии Геринга, части дневной истребительной авиации должны были быть заблаговременно выведены из боевых действий для восстановления их мощи в технике и личном составе. Как только эта цель была бы достигнута и установилась благоприятная погода, 2000 одномоторных истребителей должны были быть посланы в воздушное сражение против врага в надежде нанесения ему таких тяжелых потерь,

что союзники воздержатся от проведения стратегических воздушных операций. Предварительной целью было установлено уничтожение 400—500 четырехмоторных бомбардировщиков и, по крайней мере, такого же количества истребителей. Люфтваффе закончило подготовку к первой неделе ноября, и Геринг даже обратился с воззванием к истребительной авиации (7 ноября). Затем, в противоречие с этими планами и, несмотря на энергичные протесты со стороны Галланда, Гитлер приказал перебросить истребительную авиацию на Западный театр военных действий для участия в Арденнском наступлении. Погодные условия были неблагоприятны для действия истребителей; потери были велики, а результат нулевой.

Третий пример, операция «Bodenplatte» («Каменная плита»), проведенная на 1 января 1945 г. и направленная против 15 аэродромов союзников во Франции, Голландии и Бельгии, в которой было использовано то, что осталось от резервов. При внезапном налете, во время которого было потеряно 150 истребителей и их экипажей, люфтваффе сумело уничтожить 800 самолетов противника на земле. [Пилот-истребитель] Грабманн назвал это «пирровой победой, за которую заплатили уничтожением последних резервов люфтваффе».

Очевидно, что с этого момента дневная истребительная авиация играла незначительную роль. Me-262, который был окончательно готов

для фронтовых операций, использовался с большим успехом. Например, 18 марта 37 Ме-262 были направлены против 1200 американских четырехмоторных бомбардировщиков, летевших под эскортом истребителей; несмотря на очень плохие погодные условия, Ме-262 сбили 13 [самолетов], возможно еще два, потеряв только две своих машины. Однако нарастающая эффективность действий истребителей противника уже сделала затруднительным для немецких реактивных истребителей взлет без помех, и это становилось все большей и большей проблемой, так как границы рейха сжимались перед наступающими с востока и запада вражескими армиями. Если бы это новое оружие появилось на год раньше, это бы кардинально изменило ситуацию в воздухе. Ме-262 был обречен к уничтожению на земле, так как длинные взлетно-посадочные полосы, необходимые для взлета, не могли быть надежно защищены.

Кто-то, может, восхищается упорной стойкостью руководства люфтваффе, продолжавшего битву против превосходивших военно-воздушных сил противника до последнего самолета и последней капли бензина. В действительности, битва была проиграна в тот момент, когда Гитлер вмешался в разработку Ме-262 — проект, который должен был иметь первоочередной приоритет — ввиду чего его производство было задержано до тех пор, пока не стало слишком поздно.

VII. Последняя возможность — реактивный истребитель

В тот момент, когда американские истребители дальнего радиуса действия оказались в состоянии сопровождать американские, а затем и британские бомбардировщики до любой цели на удерживаемой Германией территории, стало ясно, что немецкая истребительная авиация потерпит поражение, если она будет продолжать использование традиционных моделей самолетов и оборудования. Единственным средством, способным эффективно встретить вражеское наступление (которое угрожало уничтожением Германии рано или поздно) был реактивный истребитель с существенно более высокой скоростью, чем истребители противника.

Это навсегда останется одной из нераскрытых тайн Второй мировой войны, что Германия имела такое оружие в своих руках, и что невыносимая слепота ее высшего руководства привела к шестимесячной задержке при запуске его в производство, произошедшее уже на вершине пирамиды задержек в конструировании, вызванных нерешительностью и чрезмерной осторожностью высокопоставленных руководителей.

Еще до начала войны завод Хейнкеля начал работы в этом — в то время фантастическом — направлении. Его Me-178 был испытан 24 и 27 августа 1939 г. В ходе войны Хейнкель разработал двухмоторный реактивный истребитель,

который впервые был испытан в 1941 г. Однако Мессершмитт со своим Me-262 обошел Хейнкеля, который вышел из гонки по созданию реактивного истребителя. Одна из экспериментальных моделей Мессершмитта уже прошла два испытания по проверке ее реактивных двигателей (хотя в целях безопасности, обычный поршневой двигатель был помещен в пушечный кок). Весной или летом 1941 г. Мессершмитт сообщил Удету и Мильху о прогрессе в разработке Me-262, но последний отказался отдать приказ об ускорении опытно-конструкторских работ, несмотря на предупреждение Мессершмитта, что Англия и Америка работают в этом направлении. «Если они решат сконцентрироваться на разработке самолета с реактивным двигателем, — считал необходимым сказать Мессершмитт, — это может означать катастрофу для Германии».

Отказ со стороны руководства люфтваффе ускорить разработку его Me-262 особо не расстроил Мессершмитта; он продолжил свои работы. Заботясь, чтобы работы продвигались «насколько это возможно в секрете», он достиг соглашения с Юнкерсом и моторостроительным заводом BMW по продолжению разработки реактивных двигателей. К середине 1942 г., согласно его создателю, Me-262 уже летал как реактивный самолет без поршневого двигателя.

Вскоре после этого майор Опитц обратился к Мессершмитту и получил его согласие на испытание Me-262. Он пришел в неопишуемый восторг.

После него Галланд сам совершил полет в апреле и снова 22 мая 1943 г. Спустя три дня он сообщил рейхсмаршалу:

«1. Эта модель невероятная удача для нас; она выведет нас вперед, при условии, что противник продолжит использовать поршневые двигатели.

2. Насколько я могу сказать, фюзеляж выглядит вполне удовлетворительным.

3. Двигатели во всем соответствуют заявленным требованиям, за исключением их характеристик при взлете и посадке.

4. Самолет открывает совершенно новые возможности в отношении тактики его использования».

Галланд рекомендовал, чтобы производство Me-109⁸¹ было прекращено, так как производство FW-190D, который был также хорош, если не лучше Me-109 во всех отношениях, быстро нарастало. Он предлагал, что производство одномоторных истребителей должно быть ограничено в будущем FW-190, часть которых должна быть укомплектована двигателем BMW-801 и остальные — DB-603. Он настаивал, что *«высвободившиеся производственные мощности»* должны быть *«переклочены на программу производства Me-262»*.

На совещании, проведенном начальником боевого снабжения 2 июня 1943 г. было решено запустить Me-262 в серийное производство «из-

⁸¹ В оригинале ошибочно указано: Me-209. Прим. переводчика.

за его высокой скорости, так же как и других достоинств». 17 августа 1943 г., когда Мильх объявил о задаче производства 4000 истребителей в месяц (рассчитывая поднять в 1944 г. боевую готовность истребителей на беспрецедентный уровень), Галланд потребовал, чтобы 1000 из них была реактивными истребителями. Однако Мильх возражал, что он не может остановить все другие конструкторские проекты из-за Me-262. Он продолжал: «Фюрер чувствует, что риск очень велик... Лично я мог бы двинуться и начать его производство, как мы планировали, без всего этого дела прекращения [производства] Me-109. Однако, как у солдата, у меня нет иного выбора, как выполнить приказ. Если фюрер приказывает: осторожность, тогда мы должны быть осторожными». Заявление Мильха, изложенное в стенографической записи, полностью противоречит информации Галланда, что фюрер приказал [начать] на полную мощность производство Me-262 в начале весны 1943 г. и что все необходимые приготовления были сделаны. Согласно Галланду очевидно, что заводы Мессершмитта были слишком слабы, чтобы выполнить этот приказ, так как они постоянно сталкивались с трудностями в выполнении сроков поставок.

Одно несомненно: техническое управление слишком долго колебалось, отчасти помня о прошлых обманувшихся надеждах, и отчасти из-за своей неспособности вырваться из объятий традиции. Галланд был единственным, кто продолжал

призывать к действиям; наконец, Гитлер вмешался, но, к несчастью, трагично для выдающихся возможностей новой модели, потребовав невозможной (сначала, в любом случае) модификации.

2 ноября Гитлер послал Геринга к Мессершмитту в Аугсбург, чтобы обсудить вопрос о приспособлении Me-262 к использованию в качестве бомбардировщика. Мессершмитт ответил, что по первоначальному проекту уже предусматривалась установка двух бомбодержателей для двух 550-фунтовых бомб или одной 1100-фунтовой. Однако оборудование, включая необходимое электрооборудование, еще не установлено, так как машина готовится к массовому производству. Приятно удивленный, Геринг уверил его, что это было все, что фюрер желал знать. Фюрер желал, чтобы самолет мог нести две 154-фунтовых бомбы; если он может справиться с двумя 550-фунтовыми, это намного лучше. Затем Геринг спросил, когда будет готова первая модель. Столкнувшись с прямым вопросом, у Мессершмитта не было выбора, как сказать правду — бомбодержатели еще не были сконструированы⁸². Как только они будут сконструированы, их без труда установят

⁸² Согласно Баумбаху: «Разногласия и противоречия в докладах Мессершмитта свидетельствуют о его способе аргументации и лживости, которые стали общим местом в докладах, предназначенных для ушей и глаз Геринга. Геринг был слишком доверчивым, чтобы понять, что Мессершмитт только тянул время перед лицом неожиданного требования, чтобы установить крайний срок». (Baumbach. Zu Spaet. Munich, 1949. S. 93.)

на экспериментальную модель. Следующие слова Геринга, обращенные к Мессершмитту, попали в точку: «Вы сказали, что первоначальным проектом предусматривалась установка бомбодержателей; это значит, что вы уделили какое-то внимание изучению этого вопроса!» Мессершмитт ответил, что все данные включены в приложение к конструкторской документации. Рейхсмаршал снова коснулся больной точки, когда он поинтересовался, насколько серьезной будет задержка, если возникнет острая непредвиденная ситуация. Ответ Мессершмитта был легкомысленным — можно определить его как преступно легкомысленный: — «О, не очень долго, возможно, недели две. Это небольшая проблема: нужно замаскировать держатели». Геринг поинтересовался, сколько машин готовы к испытаниям, на что Мессершмитт ответил, что из последней серии еще ни одна не была готова. Модель была разработана в 1938 г. и впервые поднята в воздух в 1941 г. Было очевидно, что производственные директивы нуждаются в пересмотре. В тот момент не было в наличии ни одной экспериментальной модели; одна была полностью разрушена при аварийном приземлении, а две других серьезно повреждены. При этом Мессершмитт сказал, что одна модель готовится с носовым колесом, и кажется, что взлет и посадка на ней проходят лучше, чем на обычной машине.

2 ноября была создана специальная комиссия под руководством полковника Петерсена для

руководства работами по Me-262. Начальник управления боевого снабжения стал серьезно относиться к требованиям на рабочую силу для работ по фюзеляжу, двигателям и оборудованию для новой модели. 12 ноября 1943 г. Мильх спросил мнение Форвальда по следующему вопросу: «Мы полностью не уверены в отношении Me-262, с его реактивными двигателями. Насколько он надежен, чтобы мы могли запустить его в производство на следующий год? Готовы ли мы — не только в отношении создания, но также и в отношении производства?» Ответом Форвальда было безоговорочное «да»! Майор Кнемейер, напротив, предупреждал о катастрофической ситуации на заводе Мессершмитта, где все продвигалось с трудом. 30 ноября начальник управления боевого снабжения пожаловался о задержке в поставках, жонглировании объемами и сроками на фирме Мессершмитта.

Вскоре личное вмешательство Гитлера в судьбу Me-262 стало очевидным. В телеграмме рейхсмаршалу, датированной 5 декабря 1943 г. и подписанной адъютантом Гитлера от люфтваффе, говорилось следующее: «Фюрер еще раз обращает наше внимание на огромную важность производства самолета с реактивным двигателем для использования в качестве истребителя-бомбардировщика. Насущно необходимо, чтобы люфтваффе имело реактивные истребители-бомбардировщики, готовые для использования на фронте весной 1944 г. Любые трудности, вызванные

дефицитом рабочей силы или сырья, должны разрешаться путем использования ресурсов люфтваффе всякий раз при возникновении такого дефицита. Фюрер считает, что задержка в нашей программе производства реактивного истребителя может быть следствием безответственной небрежности. Фюрер приказывает, что каждые два месяца письменные доклады, первый — 15 ноября 1943 г., должны предоставляться ему по программе Me-262 и Arado-234».

Это дает ясное представление, что Гитлер имел в виду. Me-262 должен был быть истребителем-бомбардировщиком. В беседе с Мильхом 5 января 1944 г., он еще раз подчеркнул, что необходим реактивный бомбардировщик и модернизированные подводные лодки, чтобы встретить ожидавшееся вторжение союзников.

Поэтому легко представить гнев Гитлера и его разочарование, когда он узнал в апреле 1944 г. (во время встречи с Мильхом, начальником истребительного штаба Зауром и Герингом), что Me-262 создавался не для бомбардировки. Полностью расстроенный, он кричал: «Ни один из моих приказов не выполнен!» Замечание Мильха, что Me-262 конструировался как истребитель, а не бомбардировщик, не умирало гнев фюрера, но послужило ослаблению позиции Мильха.

Геринг, который когда-то имел определенную степень независимости по отношению к Гитлеру (проявившуюся в его решимости выступить против русской кампании), пройдя через множе-

ство неудач, понесенных его люфтваффе, был не способен на энергичный протест из-за страха отставки. Гитлер, разгневанный, чувствующий себя преданным и упрямо настаивавший на необходимости «блицбомбардировщика», больше не воспринимал рейхсмаршала всерьез. Влияние Геринга прошло; его первоначальная независимость сменилась подчеркнутым, жалким подчинением, благодаря которому он надеялся сохранить свое положение.

Позиция Геринга четко проявилась во время майского совещания в Оберзальцберге. 29 мая, сразу после завершения докладов, Геринг сказал группе, состоявшей из Мессершмитта, Боденшатца, Петерсена, Галланда, Кортена и др.: «Чтобы не было заблуждений, я говорю, что мы называем новый самолет, скорее “сверхскоростной бомбардировщик”⁸³, чем истребитель-бомбардировщик. Соответственно, дальнейшая работа по этой модели будет поручена генералу бомбардировочной авиации». Фюрер должен был решить «по которой из экспериментальных моделей, оснащенных вооружением, должна была быть продолжена работа в качестве истребителя». Это подтверждается Боденшатцем, когда он говорит: «Фюрер срочно приказал, что его разработка как истребителя должна быть про-

⁸³ Обычно называемый как «блицбомбардировщик», Me-262 также назывался «скоростной бомбардировщик», «реактивный бомбардировщик» и т.д.

должена». Появившийся на сцене Галланд был проинформирован Герингом, что «это не означает, что фюрер желает, чтобы новая модель была только бомбардировщиком, совершенно напротив, он осведомлен о ее потенциальных возможностях как истребителя. Однако он желает, чтобы все находившиеся сейчас в производстве [машины] вышли как сверхскоростные бомбардировщики, пока дальнейшее не объявлено. По его требованию мы сконцентрировались на вопросе бомбардировщика и проблеме бомбовой нагрузки. Конструированию бомбодержателей, разработке бомбардировочных прицелов и тактике бомбардировки уделяется первостепенное внимание». Геринг объяснял, что сверхскоростной бомбардировщик может быть использован в момент вторжения: «...например, на английском побережье, подвергая бомбардировке пляж в момент погрузки сил вторжения на борт, и суда, и уже выгруженное снаряжение во время разгрузки [на французском побережье]. Как я вижу, наш самолет будет летать вдоль побережья, подвергая его бомбардировке и сея панику. Таким видится фюреру использование этой модели, и она будет так использована!» Рейхсмаршал боялся вызвать снова гнев фюрера; однажды во время беседы Мессершмитт неосторожно произнес слово «истребитель» в связи с Me-262, и был немедленно прерван Герингом, заявившим: «Прошу вас прекратить использовать слово “истребитель”!» Рейхсмаршал почти просил присутствовавших

не делать за его спиной ничего, что могло нарушить его планы. «Распоряжения фюрера должны выполняться неуклонно!»

Протокол совещания Гитлера с Зауром 7 июня 1944 г. подтверждает требования фюрера в отношении новой авиационной модели⁸⁴. Все попытки изменить его мнение были напрасными. Министр вооружений Шпеер попытался, но потерпел неудачу. 30 августа попытался это сделать генерал Грейпе, последний начальник генерального штаба люфтваффе, и добился одной маленькой уступки, что каждый двенадцатый Me-262 может быть оснащен как истребитель. Гитлер не давал окончательного разрешения начать серийное производство Me-262 в качестве истребителя до 4 ноября 1944 г., но даже тогда он обусловил его тем, что каждый самолет «должен быть способен нести, по крайней мере, одну 550-фунтовую бомбу в случае необходимости».

Приведенное выше ясно показывает, что у Германии не было возможности иметь свой сверхскоростной бомбардировщик ко времени высадки союзников в Северной Франции. 22 июня во время

⁸⁴ Первоначальное производство Me-262 было ограничено бомбардировщиком. Испытание истребителя могло быть продолжено, но «производство бомбардировщика не должно задерживаться до ожидания окончания таких испытаний... Пока эти испытания не будут закончены и их результаты оценены, не разрешается начинать производство истребителя. Как только эта цель будет достигнута, не будет оснований для отказа в разделении производственных мощностей между двумя моделями».

собрания истребительного штаба Зауэр поучал своих коллег: «...мы заслужили большой позор; в течение сентября и октября прошлого года мы сделали конкретные обещания, которые опирались не на факты, а на принятие желаемого за действительное. Мы просто полагали, что сможет иметь достаточное количество машин для серьезных испытаний в январе или феврале; мы полагали, что сможем произвести, по крайней мере, от 30 до 40 самолетов в марте, производить ежемесячно по 60 [самолетов] с мая и вскоре выйти на ежемесячное производство 70—80 [машин]. Мы только опозорили себя — мы не смогли найти необходимые ресурсы, не смогли сконцентрировать наши усилия, не смогли решить эту проблему с должной энергией и решимостью, ввиду ее жизненной необходимости... Следует немедленно прекратить разговоры, что разработка и производство Me-262 сопровождается чередой мистических козней! Я не позволю больше меня обманывать!»

После этого истребительный штаб принял новый производственный график: 60 самолетов [должно было быть произведено] в июле, 100 — в августе, 150 — в сентябре, 225 — в октябре и 500 — в декабре.

Но даже эти цифры никогда не были достигнуты. К концу 1944 г. немецкая авиационная промышленность произвела в целом 564 Me-262. Но было слишком поздно. Даже твердая поддержка Гитлера (как, например, 22 ноября [1943 г.]) пришла слишком поздно, чтобы изменить ситуацию.

Целью данного исследования не является изучение последних отчаянных мер (таких, как назначение специальных представителей фюрера и рейхсмаршала по программе реактивного истребителя), которые были вызваны волнами безжалостного разрушения, начавшими расходиться над рейхом. В течение трех первых месяцев 1945 г. Германия достигла общего производства в 740 реактивных истребителей.

Германия проиграла гонку со временем. Прошло слишком много времени (с 1941-го по 1943 г.) пока Гитлер и руководство люфтваффе поняли, что они вовлечены в гонку со временем. Время, потерянное в задержках, произошедших до 1941 г., не могло быть наверстано. И, в ретроспективе, совершенно очевидно, что задержки в развитии авиационного моторостроения имели огромное и решающее значение. В конечном рассмотрении, преувеличенный скептицизм Мильха (хотя, если принять во внимание его горький опыт, возможно оправданный), определенная необъяснимая неприязнь к техническому управлению, упрямое настаивание Гитлера на сверхскоростном бомбардировщике не позволили вовремя запустить производство истребителя Me-262, и, как следствие этого, создать воздушный зонтик над рейхом. (Воздушный зонтик над всей Европой был более немислимым.) Вовремя начатое производство в достаточном количестве Me-262 в качестве истребителя могло не только предотвратить невыразимые страдания гражданского

населения и огромные материальные разрушения, но оно могло предотвратить катастрофу в масштабе, которые она приняла в 1945 г. Зауэр и его истребительный штаб, как и Галланд, которого Зауэр называл «отцом Me-262», сделали, что могли. Однако обстоятельства — и сюда мы должны включить несклонность Галланда принять ограниченные возможности той реальности и неспособность Зауэра преодолеть отчаяние этой ситуации — были таковы, что они не могли сделать большего.

Содержание

<i>Е. М. Ермолаева</i> Предисловие к русскому изданию	5
<i>А. С. Еремин</i> Карлсруэвский исследовательский проект истории военно-воздушных сил Германии	11
От переводчика	16
Предисловие к американскому изданию	18
Об авторе	20
Введение	22
Глава 1 Происхождение поражения люфтваффе	28
I. Факторы, действовавшие внутри руководства люфтваффе	28
А. Высокопоставленные руководители ..	32
Б. Структура высшего командования имперского министерства авиации	41
В. Лояльность Гитлеру — вера в Гитлера — полное повиновение Гитлеру	45
II. Довоенные упущения и ошибки	60
А. Обучение — пасынок люфтваффе	61
Б. Переоценка бомбометания с пикирования	75
В. Пренебрежение к транспортной авиации	81
III. Ошибки на ниве тактических и технических требований	90
А. Приверженность концепции пикирующего бомбардировщика и ее воздействие на немецкую бомбардировочную авиацию	90

В. Четырехмоторный бомбардировщик	99
Глава 2	
Дальнейший путь к поражению	106
I. Просчеты и ошибки в ходе войны	106
А. Недостатки экономической мобилизации и относительная незначительность производства в период 1939—1942 гг.	107
Б. Остановка развития [новых видов авиационных вооружений в 1940/41 г.]	114
В. Определение приоритетов	121
II. Как люфтваффе растратило свою среднюю бомбардировочную авиацию в операциях непосредственной поддержки	125
Глава 3	
Важнейшие битвы и поворотные пункты войны	137
I. Битва за Британию	137
II. Война против Советской России	152
III. Отсутствие стратегической воздушной войны против России	161
IV. Мальта — потерянная победа Германии	185
V. Сталинград	202
VI. Проигранная битва истребителей....	218
VII. Последняя возможность — реактивный истребитель	238

Научное издание

Рихард Зухенвирт

**ЭТАПНЫЕ ПОВОРОТНЫЕ
ПУНКТЫ ПОРАЖЕНИЯ ВОЕННО-
ВОЗДУШНЫХ СИЛ ГЕРМАНИИ**

Ответственный редактор:

А. С. Еремин

Технический редактор:

М. В. Камянчук

Компьютерная верстка:

М. В. Камянчук

Корректор:

Т. Ю. Федорченко

Подписано в печать 1.09.2017. Формат 84x108 1/32

Тираж 100 экз. Заказ № Т38

ООО «Печатный вал»

623851, Свердловская обл., г. Ирбит,

ул. Горького, 2 «Д»

тел.: (34355) 6-23-83, 6-23-85, 6-23-89