

# МОРСКАЯ АВИАЦИЯ ГЕРМАНИИ 1939-1945 ТОРПЕДОНОСЦЫ



АР **М** АДА  
ВЕРТИКАЛЬ

2

Ju 88A-4/Torp из состава 1./Ku.FI.Gr.506,  
весна 1942 г.



Ju 88A-4/Torp из состава 8./KG 26, Гроссето,  
конец 1942 г.



Ju 88A-17 из состава 8./KG 26, Гроссето, конец 1942 г.



Ju 88A-17 из состава 1./KG 26, Бардуфосс, конец 1944 г.



Ju 188E-2 из состава 8./KG 26, Бардуфосс, февраль 1945г.





**Морская авиация Германии 1939-1945**

**Часть 1**

# **ТОРПЕДОНОСЦЫ**

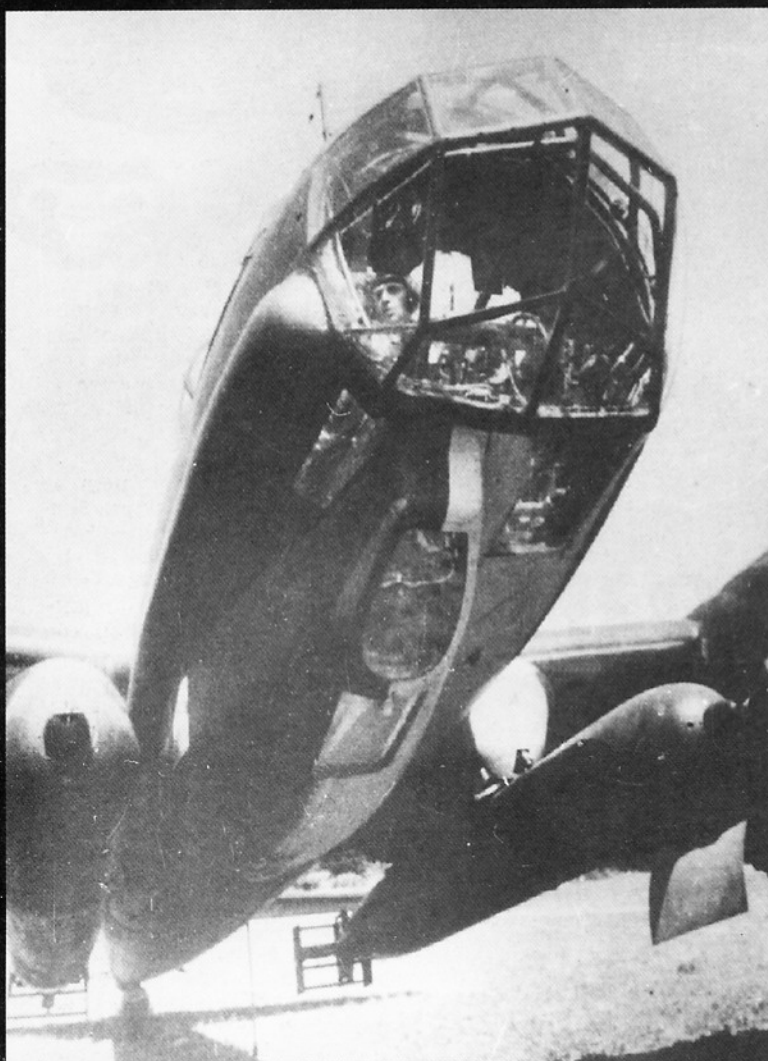
**Боевые действия германской торпедоносной авиации**

**АРМАДА** ВЕРТИКАЛЬ

# МОРСКАЯ АВИАЦИЯ ГЕРМАНИИ 1939-1945

## ТОРПЕДОНОСЦЫ

Е. Грановский,  
М. Морозов



### Уважаемые читатели!

Вашему вниманию представляется второй выпуск серии «Армада-вертикаль». Название книги имеет некоторую условность, так как все германские авиационные подразделения, действующие над морем, относились к Люфтваффе. Однако мы преднамеренно выбрали это название как более емкое и наиболее отражающее общий замысел книги. Достаточно бегло пролистать эту книгу, чтобы убедиться, что она несколько отличается от сложившегося стереотипа издания для моделлистов.

Во-первых, тем, что основное место в ней отведено не смакованию конструктивных особенностей самолета и его камуфляжа, а описанию военных действий. Техническая же часть ограничивается только введением.

Во-вторых, в книге рассматривается история не одного типа самолета, а целого рода авиации — торпедоносцев.

Книга необычна еще и тем, что эта работа по истории боевого применения ВВС написана авторами, основная тематика исследований которых — война на море, и является, по всей видимости, первой крупной отечественной публикацией, где противокорабельные успехи авиации даны на основании двухсторонних данных, то есть сопоставления донесений немецких летчиков со списками потерь военно-морских и торговых флотов Великобритании, США, СССР и других стран.

Многим читателям будут непривычны и библиографические сноски в конце каждой главы. Не знакомая моделлистам китография, а библиография! В то время, как большинство любительских военно-исторических монографий представляют собой, чего греха таить, не что иное, как наскоро сделанную компиляцию двух-трех, от силы десяти, западных книжек, здесь, как говорится, товар лицом — на каждый приводимый факт сноска. Список использованной литературы, разубедит каждого, кто утверждает, что «оригинальное» исследование может быть сделано только по отечественным материалам, а зарубежные можно только компилировать.

Для моделлистов, мы предлагаем чертежи основных немецких самолетов-торпедоносцев Ju 88А-4/А-17 и He 111Н, в масштабе 1:72 и цветные «боквики» различных типов самолетов, применявшихся в качестве торпедоносцев.

Распространением этого и других изданий «М-Хобби» занимается бюллетень МОДЕЛИЗМ. Более подробную информацию Вы можете получить по адресу:

**129346, Москва, а/я 12,  
«Моделлизм».**

Все критические замечания по содержанию книги присылайте по адресу:

**140003, Московская область, г. Люберцы,  
п/о 3, д. 16, кв. 62. Грановскому Е.А.**

**АРМАДА** ВЕРТИКАЛЬ

Приложение к журналу «М-Хобби»  
Выпуск №2

Е.А. Грановский, М.Э. Морозов

### Морская авиация Германии 1939-1945.

часть 1. Торпедоносцы:  
Боевые действия германской  
торпедоносной авиации

Координатор проекта А. Гусев

Издатель: фирма ЭксПринт НВ, 1996  
125413, Москва, а/я 45

Тел./факс (095) 453-0228

ISBN 5-85729-025-2

Чертежи: А. Радужский

Цветные иллюстрации: П. Крупин (обложка), А. Игнатий

Тираж 2 000 экз.

Изготовление фотоформ: издательство «Семь дней»

Printed in Italy by ERREVI PRODUZIONI

Цена свободная

**Аэросерия**

**М  
ХОББИ**

# ВВЕДЕНИЕ

В годы Второй Мировой войны авиационная торпеда зарекомендовала себя как одно из самых эффективных средств поражения морских целей с воздуха. Торпедоносную авиацию активно применяли все основные воюющие державы. Не являлась исключением и Германия, хотя история становления этого рода ВВС у немцев была связана с большими трудностями, чем где-либо. Выделение в предвоенный период в ряде стран, в том числе в Германии, ВВС в самостоятельный вид вооруженных сил, образование соответствующих министерств и главных штабов, несомненно, имело свои положительные стороны, но и повлекло целый ряд острых проблем, связанных прежде всего с усилением соперничества между командованиями отдельных видов вооруженных сил.

В Германии соперничество между ВВС и ВМФ достигло немалых масштабов. Как известно, в период Второй Мировой войны германский флот не имел собственных самолетов. С ВМФ взаимодействовало VI авиационное командование Люфтваффе, в состав которого входили береговые авиагруппы (Kustenliegergruppen). Типовой состав такой группы к началу войны: три эскадрильи: 1 — я ближнеразведывательная (одномоторные самолеты He 60 и He 114), 2 — я дальнеразведывательная (летающие лодки Do 18), 3 — я многоцелевая (двухмоторные самолеты He 59). [1] Со временем машины этих типов уступили место более совершенным летающим лодкам BV 138, гидросамолетам Ar 196, He 115 и колесным самолетам Ju 88.

Согласно протоколу совещания главнокомандующих ВВС и ВМФ от 27 января 1939 г., флот и оперативно подчиненное им VI авиакомандование отвечали за воздушную разведку моря и действия тактического характера при боевых столкновениях корабельных соединений. Все остальное — удары по кораблям в открытом океане, постановка мин, нарушение морских коммуникаций, налеты на порты и объекты судостроительной промышленности — находилось в ведении ВВС. [2] Дальнейшие события показали, что военно-воздушные силы всеми способами пытались заполнить под свой контроль и береговые авиагруппы, особенно после того, как те перевооружились на колесные бомбардировщики.

Первоначально в качестве торпедоносцев использовались двухмоторные гидросамолеты He 59 и He 115. Довольно скоро более современный He 115 полностью вытеснил He 59 из береговых авиагрупп. Наиболее массовой модификацией был He 115В. Он применялся в качестве разведчика, постановщика мин, противолодочного самолета, бомбардировщика и торпедоносца. В 1940 г. части морской авиации стали получать He 115С с пушкой MG151 в носу. В 1941 г. появился специализированный торпедоносный вариант He 115С-4, отличавшийся облегченным вооружением в виде единственного пулемета MG15 в кабине бортрадиста, зато несший не одну, а две торпеды. [3] Правда, таких машин было выпущено всего тридцать. К тому времени стало ясно, что поплавковые торпедоносцы не оправдывают в полной мере возлагавшихся на них надежд, поэтому немцы приступили к подготовке подразделений колесных торпедоносцев.

В ноябре 1940 г., когда главнокомандующий ВМФ гросс-адмирал Эрих Редер обратился к Гитлеру с планом распространения боевых операций Вермахта на Средиземноморский бассейн, он предложил использовать торпедоносцы Дорнье Do 17Z и Хейнкель He 111 для нанесения ударов по британским кораблям в Гибралтаре и Александрии. [4] Эти самолеты должны были войти в состав Ku.Fl.Gr.706, предполагавшейся к отправке на Средиземное море. Однако идея создания подраз-

делений колесных торпедоносцев в рамках морской авиации не встретила одобрения со стороны командования ВВС, которое в пик флоту начало проводить в жизнь собственную «торпедоносную программу». Суть ее заключалась в поэтапном переоснащении на торпедоносцы нескольких бомбардировочных (Kampf) эскадр IX и X авиакорпусов. Все подготовленные осенью 1940 г. самолеты и экипажи в начале 1941 г. вошли в состав группы II/KG 26.

В этой связи роль германских ВМФ в становлении торпедоносной авиации представляется весьма неоднозначной. С одной стороны, заказ на самолеты He 59 и He 115, пригодные к использованию в качестве торпедоносцев — целиком заслуга флота. С другой стороны, командование Кригсмарине враждебно встретило интерес, проявленный авиаторами к торпедам. Штаб руководства войной на море, стремясь удержать право формировать торпедоносные части за собой, энергично противодействовал доступу ВВС к информации о работах в области торпедного оружия. [5]

Торпеды F5, с которыми Люфтваффе вступили во Вторую Мировую войну, обладали крайне низкими боевыми качествами. Так, в ходе испытаний 1939 года (торпеды сбрасывались с гидросамолетов He 59 и He 115) из-за проблем аэродинамического характера, несовершенства рулей глубины и взрывателей 49% пусков прошло неудачно. [6] Лишь в 1941 г. поступили на вооружение более совершенные авиационные торпеды F5b.

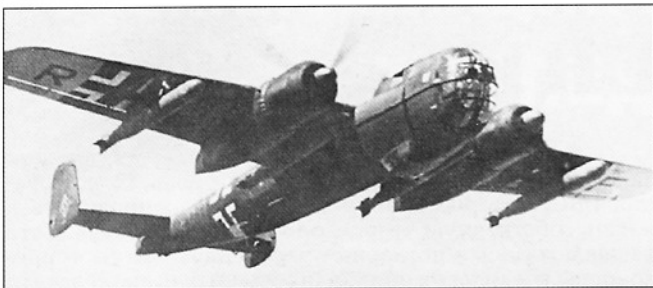
Из-за трудностей с собственными торпедами немцам пришлось воспользоваться итальянскими авиаторпедой F5w, которые долгое время применялись параллельно с немецкими. Причем и те, и другие совершенствовались в ходе войны. Отечественные специалисты, в частности, подразделяли торпеды F5b и F5w на «обычные» и «усовершенствованные».

Усовершенствование F5b состояло в наличии цилиндрической вставки с дополнительными горизонтальными рулями (для улучшения вхождения в воду) и второго гироскопа. «Усовершенствованная» F5w имела дополнительный прибор Обри в кормовой части.

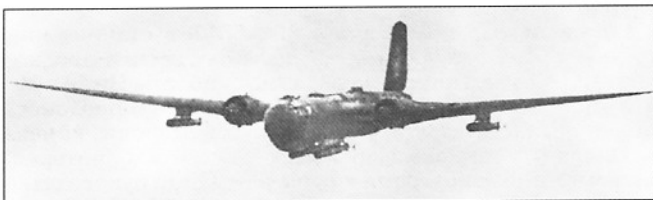
В тоже время сами военно-воздушные силы рассматривали традиционную авиабомбу как наилучшее средство поражения морских целей. Об отношении высших авиационных чинов к «торпедоносной программе» можно судить по тому факту, что за три года с января 1941 г. по конец 1943 г. подготовлено только три группы торпедоносцев. Главнокомандующий ВВС Герман Геринг был «чужд морю». Поэтому не приходится удивляться, что Люфтваффе «шли своим путем», по оценке немецкого адмирала Ф.Руге, «во вред ведению войны в целом». [7]

И все же в Люфтваффе имелось немало сторонников торпедного оружия, таких, как полковник Мартин Харлингхаузен и капитан Роберт Ковалевски. И определенное продвижение в этом направлении все же происходило.

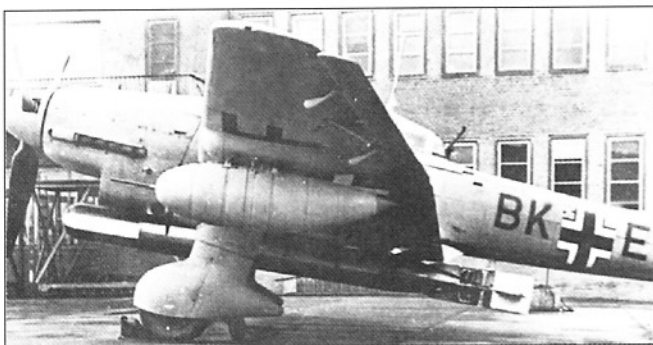
Основными типами колесных торпедоносцев стали Хейнкель He 111Н и Юнкерс Ju 88А. Любопытно, что первые He 111 — торпедоносцы испытывались еще до начала войны. В 1937 г. на базе серийного бомбардировщика He 111F-4 была создана новая модификация — торпедоносец He 111J-0. В 1938 г. германская авиапромышленность выпускала небольшой серией He 111J-1 с одним «незначительным» по сравнению с предсерийным J-0 изменением: самолет вернулся к своему прежнему предназначению бомбардировщика... Часть этих машин осенью 1939 г. поступила на вооружение морской группы Ku.Fl.Gr.806. [8]



**Dornier Do 217 (июнь 1943 г.)**



**Heinkel He 177 «Greif»**



**Junkers Ju 87E с подвешенной торпедой F5W (Гроссето, весна 1942 г.)**



**Focke-Wulf FW 190A-5/U15 (зима 1942-43 гг.)**

Гораздо более успешно сложилась судьба проекта оснащения авиационными торпедами бомбардировщиков He 111H (мод. H-4, H-5 и наиболее массово H-6). Две торпеды F5b размещались на внешней подвеске под фюзеляжем на пилонах PVC1006b.[9]

Первыми эскадрильями, получившими торпедоносцы He 111H, стали 6./KG 26 и 1./KG 28. Правда, последняя в декабре 1941 г. была расформирована, а личный состав и техника переданы в II/KG 26. В начале 1942 г. торпедоносной стала также группа I/KG 26.[10]

Но и «сто одиннадцатый», как выяснилось, к 1942 г. уже не соответствовал в полной мере требованиям, предъявляемым к торпедоносцу. Самолет был уже далеко не новым. В числе прочих недостатков называется и такой: сбрасывание торпеды на He 111 осуществлялось

не штурманом — наблюдателем, а бортмехаником, разумеется, по команде штурмана, из — за чего торпеда иногда отделялась от самолета с некоторой задержкой, а это негативно отражалось на точности торпедометания.[11] Поэтому в дальнейшем предпочтение было отдано более современному самолету Ju 88A-4. Чтобы превратить его в торпедоносец, замки ETC заменили на PVC для подвески двух торпед. В бомбоотсеке разместили топливные баки, демонтировали ставшие ненужными тормозные решетки и автомат пикирования. Так появился Ju 88A-4/Torp. Его более поздней модификацией является Ju 88A-17, внешне отличающийся от A-4 отсутствием подфюзеляжной gondoly.[12]

Весной 1942 г. Ju 88A-4/Torp поступили на вооружение группы Ku.FI.Gr.506, вскоре она была преобразована в III/KG 26. В мае 1943 г. на «юнкерсы» начала перевооружаться II/KG 26. В начале 1944 г. торпедоносной стала 77-я боевая эскадра. И, наконец, в апреле того же года I/KG 26, последняя из торпедоносных групп, имевшая He 111, убыла в Германию получать Ju 88A-17.[13]

В августе — октябре 1944 г. группа III/KG 26 освоила еще более совершенный торпедоносец Юнкерс Ju 188 «Рехер». В отличие от «восемьдесят восьмого», он должен был оснащаться БРЛС FuG200 «Хохентвиль», а также превосходил своего предшественника по пушечно — пудеметному вооружению.[14] В январе следующего года III/KG 26 присоединилась к двум другим группам 26-й эскадры в Норвегии.

Торпедоносец Ju 188 производился в двух модификациях: A-3 и E-2. Теоретически обе они несли БРЛС FuG200, и различались, по сути, лишь моторами.[15] Известны случаи установки радиолокационных станций и на обычных Ju 88A-17.[16]

На практике дело с радиолокационными станциями на немецких ударных самолетах обстояло довольно плохо, т.к. производство РЛС было ориентировано в основном на нужды ночной авиации ПВО. Поэтому даже на завершающем этапе войны германские торпедоносцы действовали, что называется «вслепую», о чем свидетельствуют их частые неудачи с обнаружением целей.

Кроме названных типов самолетов в торпедоносцы переоборудовались Фокке — Вульф FW 200С, Хейнкель He 177A-3, различные модификации Do 217. Однако боевое применение этих самолетов, если и имело место, то носило крайне эпизодический характер, и уж конечно не отмечено какими бы то ни было успехами. Опыты по торпедометанию проводились также со следующими самолетами: Ar 95, Ar 195, Ar 234B-2, BV 238, Do 17Z, Fi 167, Ju 87D, FW 190A-5, FW 191A, Ha 140, Me 264 и Me 410B-5.[17]

Одномоторные торпедоносцы Арадо Ar 195 (развитие Ar 95L, экспортной версии колесной модификации гидросамолета Ar 95), Физелер Fi 167 и Юнкерс Ju 87E предназначались для строящегося авианосца «Граф Цеппелин». Летом 1940 г. 12 самолетов Fi 167A-0 были сведены в испытательную эскадрилью Erprobungs — staffel 167. В том же году это подразделение в составе девяти Fi 167A-0 перебазировалось в Голландию для всесторонних испытаний палубного торпедоносца.[18] На первое же время при формировании авиагруппы «Цеппелина» пришлось ограничиться только лишь истребителями Мессершмитт Vf 109T и пикировщиками Юнкерс Ju 87С. В конце 1941 г. появился и Ju 87 — торпедоносец — модель Ju 87D-1/Torp или, как его именовали позже, Ju 87E. Испытания этой машины проходили в Травемюнде и Рехлине.[19] В 1943 г., после того как ВМС окончательно отказались от достройки авианосца, все работы по Fi 167 и Ju 87E были свернуты.

Наряду с палубным вариантом испытывался и береговой торпедоносец Ju 87D-4, который, вполне понятно, не выдержал никакого сравнения с более дальним и скоростным Ju 88A-17. Все прототипы D-4 были переоборудованы обратно в стандартные D-1 и D-3 и вое-

вали на сухопутном фронте.[20]

Помимо обычных парогазовых авиаторпед F5, F5b и F5w и т.п. немцами применялись в ограниченном масштабе планирующие торпеды, циркулирующие торпеды и бомбы — торпеды, состоявшие на вооружении бомбардировочной и истребительно — бомбардировочной авиации. Однако описание их использования выходит за рамки нашего исследования.

\* \* \*

Основными источниками при написании настоящей работы являлись опубликованные журналы боевых действий германского верховного командования (КТВ d. ОКW, издания 1982 г.) и штаба руководства войной на море (КТВ d. SKL, издания 1988—92 гг.), журналы боевых действий ряда авиационных командований в пересказе историка Ф.Куровски [21], а также хроника Второй Мировой войны на море, составленная историками Ю.Ровером и Г.Хюммельхеном.[22] Источниками о потерях военного и торгового флотов западных союзников стали британские официальные публикации «Ships of the Royal Navy: Statement of losses during the Second World War» и «British Merchant Vessels Lost or Damaged by Enemy Action during Second World War» и двухтомный справочник Ч.Хокинга [23], а также ряд других публикаций. Данные о потерях экипажей 26-й эскадры содержатся в приложении к труду историка Р.Шмидта. В книге Г.Хюммельхена «Германская морская авиация» имеются списки погибших гидросамолетов.[24]

Книга состоит из введения, трех глав и заключения. Научно-справочный аппарат включает в себя примечания, список сокращений, таблицу ТТХ торпедоносцев и список потопленных ими судов.

Сноски в тексте книги даются в квадратных скобках. Фамилии военнослужащих, названия кораблей и судов транскрибируются в соответствии с рекомендациями справочника «Иностранные имена и названия в русском тексте» (М., 1978). Обозначения германских авиачастей и типов самолетов приводятся в оригинальном написании.

### Примечания

1. Die Verbände der Luftwaffe 1935–1945.—Stuttgart, 1976.— S. 179.
2. Pyre Ф. Война на море.—М., 1957.—С. 68.
3. Dabrowski H.P. Heinkel He 115/ Waffen-Arsenal. Bd. 143.—Dorheim, 1993.—P. 46; Smith J.R., Kay A.L. German Aircraft of the Second World War.—London, 1972.—P. 273.
4. KTB d. OKW. Bd. I.—S. 119.
5. The Rise and Fall of the German Air Force 1933–1945.—Poole, 1983.—P. 109; Irving D. The destruction of convoy PQ.17.—London, 1968.—P. 94.
6. Smith P. The Story of the Torpedo Bomber.—London, 1974.—P. 28.
7. Pyre Ф. Указ.соч.—С. 70.
8. Green W. The Warplanes of the Third Reich.—London, 1970; Die Verbände der Luftwaffe...—S. 181.
9. Lauk F. Der Lufttorpedo.—München, 1981.—S. 92–93.
10. Schmidt R. Achtung — Torpedos los!—Koblenz, 1991.—S. 133, 147.
11. Smith P.C. Pedestal.—London, 1970.—P. 117.
12. Filley B. Junkers Ju 88 in action. Part 1.—Carrollton, 1988.— P. 42.
13. Die Verbände der Luftwaffe...—S. 111.
14. Filley B. Junkers Ju 88 in action. Part 2.—Carrollton, 1991.—P. 46,48.
15. Wood T., Gunston B. Hitler's Luftwaffe 1935–1945.—London, 1975.—P. 75.
16. Filley B. Junkers Ju 88 in action. Part 1.—P. 43.
17. Lauk F. Op.cit.—S. 92.
18. Smith J.R., Kay A.L. German Aircraft of the Second World War.—P. 148.
19. Filley B. Junkers Ju 87 in action.—Carrollton, 1986.—P. 46.
20. Ibid.
21. Kurowski F. Seekrieg aus der Luft.—Herford, 1979.
22. Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea 1939–1945.—London, 1992.
23. Hocking C. Dictionary of Disasters at Sea during the Age of steam 1842–1962.—London, 1969.
24. Schmidt R. Achtung — Torpedos los; Hummelchen G. Die deutschen Seeflieger 1935–1945.—München, 1976.



# ДЕЙСТВИЯ ГИДРОТОРПЕДОНОСЦЕВ 1939-1943

## Первые операции гидроторпедоносцев

К началу войны в распоряжении Начальника морских военно-воздушных сил (должность учреждена 4 сентября 1939 г.) имелось пять эскадрилий поплавковых многоцелевых самолетов, которые можно было использовать в качестве торпедоносцев. По типовому штату береговой авиагруппы многоцелевой была, как правило, 3-я эскадрилья. Таким образом, 3./Ku.Fl.Gr.106, 3./406, 3./506 и 3./706 насчитывали 31 самолет He 59.[1] Исключением из правила являлась эскадрилья 1./106, где 8 новейших He 115А незадолго до войны успели частично заменить одномоторные разведчики He 60.[2]

Первые же операции на востоке и на западе показали, что в планах начальников морских BBC\* использованные этих самолетов не отличались оригинальностью. Эскадрильи Ku.Fl.Gr.506 и 706 участвовали в Польской кампании в качестве легких бомбардировщиков (потопили минный заградитель «Грыф» и канонерку «Генерал Халлер»[3]), разведчиков и самолетов ПЛО. Характерно, что несмотря на ограниченность количества He 59, 3./706 оставалась на Балтике и после сентября 1939 г. занималась обследованием торговых судов и морской разведкой.[4] Авиационных торпед на складах аэродромов к началу войны не было.

Тем временем, другие эскадрильи сосредоточились в Гельголандской бухте в готовности к активным боевым действиям против британского флота. Постепенно части морской авиации перевооружались на He 115. Производство этих самолетов шло весьма энергично — за два первых месяца войны изготовлено 26 машин [5], что позволило уже в октябре закончить перевооружение сначала 1./406, а затем 1./106 и 3./406. Высвобожденные He 59 передавались в 1./706, действовавшую на Балтийском море. Вскоре на вооружение морской авиации начали поступать He 115 модификации «В», отличавшиеся от предыдущей модификации значительно большей дальностью полета.

Начало карьеры многоцелевых самолетов в качестве торпедоносцев состоялось 9 октября 1939 г., когда восемь He 59 вылетело для атаки британских военных кораблей в Северном море. Несмотря на длительный поиск, вражеское соединение так и не было обнаружено. На обратном пути из-за нехватки топлива два гидросамолета сели в воду, не дотянув до базы.[6] В том же месяце торпеды, наконец, были доставлены и в большинство других подразделений.[7]

Эффективному использованию гидроторпедоносцев мешала также децентрализация ударных эскадрилий, рассредоточенных по различным береговым группам. Этот просчет был ликвидирован приказом от 22 октября 1939 г., согласно которому Ku.Fl.Gr.506 становилась чисто ударной, Ku.Fl.Gr.406 чисто разведывательной, а Ku.Fl.Gr.706 вовсе расформировывалась.[8] Вместо нее формировались группы Ku.Fl.Gr.606 и Ku.Fl.Gr.806 на колесных самолетах и Ku.Fl.Gr.906 — на морских для

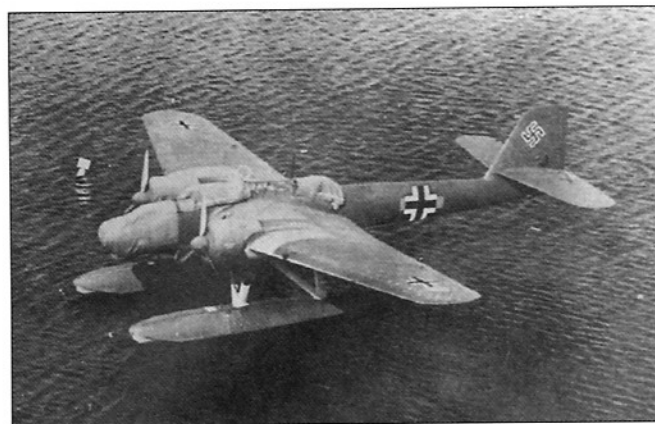
действий на Балтике. При этом Ku.Fl.Gr.106 и Ku.Fl.Gr.906 имели по две эскадрильи многоцелевых самолетов и по одной летающих лодок Do 18.

В результате произведенного реформирования на Северном море стали действовать пять эскадрилий He 115 (1, 3./106 и 1-3./506), а на Балтике — две эскадрильи He 59 (1 и 3./906). Вышеописанные мероприятия позволили сразу активизировать наступательную деятельность многоцелевых самолетов. Несмотря на сложные погодные условия осени 1939 г., торпедоносцы дважды, 5 и 7 ноября, атаковали отряды британских эсминцев у восточного побережья Англии — оба раза безуспешно. Потерь в ходе этих налетов не было, чего нельзя сказать о попытках бомбить корабли противника. 21 октября 1939 г. девять He 115 из 1./406, вылетевшие для атаки конвоя в устье Хамбера, были перехвачены британскими истребителями и потеряли четыре самолета из своего состава.[9]

Малая эффективность гидроторпедоносцев в качестве ударных самолетов (ими на протяжении сентября 1939 г. — марта 1940 г. не было даже повреждено ни одно судно) заставила искать более надежные способы их применения. Таковой нашелся к середине ноября в форме миннозаградительных операций. Почти на год об использовании торпед с He 59 и He 115 забыли.



Гидросамолет He 115



\* В подчинении у Начальника морских BBC (FdLuft = Fufrer der Luftstreitkräfte) находились Начальник BBC на Востоке (FdLuft Ost) и Начальник BBC на Западе (FdLuft West).



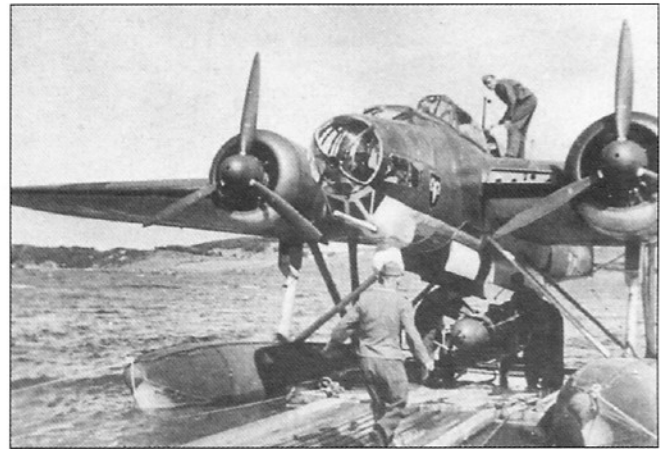
## Операции в 1940 г.

Бурные события весны и лета 1940 года поставили новые задачи перед подразделениями германской морской авиации. В этот период у берегов Норвегии, Дании и Голландии многоцелевые самолеты использовались не только в традиционных качествах, но также для противолодочного патрулирования, поддержки сухопутных войск и даже для высадки тактических десантов. Было признано, что атаковать боевые корабли противника неуклюжими поплавковыми машинами нецелесообразно, борьба же с торговыми судами отошла на второй план. К ней удалось вернуться лишь в конце лета 1940 г., когда очередная директива фюрера о ведении войны поставила главной задачей морскую и воздушную блокаду Англии. Успешному применению He 115 на этом поприще должно было способствовать появление новой модификации «С» с 15-мм пулеметом MG 151/15, позже 20-мм пушкой MG 151/20, в носу. Это давало «хейнкелю» возможность подавлять зенитные точки атакующего судна. По состоянию на 14 сентября в боевых частях насчитывалось 33 (20 боеготовых) машин модификации He 115B и 29 (24) He 115C.[10] Относительно же общего числа произведенных He 115 существуют весьма противоречивые мнения.\*

К тому времени (по состоянию на 16 августа 1940 г.) подразделения многоцелевых самолетов имели следующий состав и дислокацию: штаб Ku.Fl.Gr.106, с подчиненными ему 3./106 и 3./906, находился в Шиллингвуде (Голландия) и был подчинен IX авиакорпусу. Их основной задачей являлись минные постановки вдоль восточного побережья Англии. Ku.Fl.Gr.506 в полном составе входила в X авиакорпус и находилась в Норвегии. Поскольку на этот момент группа была единственной частью гидроавиации на Севере, на нее легло выполнение всего круга специфических морских задач, а ее эскадрильи оказались расчлененными на множество мелких отрядов по всем норвежским портам. Лишь 1./506 (на 7 сентября — 8 самолетов из них 6 боеготовых) базировалась в Ставангере и была выделена для активных действий.[11] 1./106 находилась на доукомплектовании и отдыхе в Нордерней, а эскадрильи 1./906 и 1./706, подчиненные штабу Ku.Fl.Gr.906, вели патрулирование балтийской проливной зоны с аэродромов Дании.[12] Кроме 1./706 все остальные подразделения имели на вооружении He 115.[13]

Наиболее активно директиву Гитлера выполняли пилоты Ku.Fl.Gr.506, получившие богатый опыт противокорабельных операций еще в ходе Норвежской операции. 23 августа бомбардировка\*\* конвоя ОА.203 в заливе Мореи — ферт завершилась потоплением двух британских пароходов (11.730 брт) и повреждением моторного сухогруза «Бикон Грейндж» (10.119 брт). Как видно, в последнем случае бомбы оказались недостаточно эффективными против крупного судна.[14]

Замена бомб на торпеды сказалась положительно. Спустя три дня четыре He 115 из все той же 1./506 атако-



Подвеска торпеды под He 115C-1 из 3./Ku.Fl.Gr.506 (Норвегия, 1942 г.)

вали у мыса Киннард — Хед конвой НХ.65А и отправили на дно еще два британских транспорта (16.572 брт).\*\*\* С задания не вернулось два экипажа.[15]

Уже в тот период ПВО конвоев возросла настолько, что всякая решительная атака требовала большого мастерства. В противном же случае сопровождалась большими потерями. Тем не менее, штаб руководства войной на море справедливо считал, что со временем торпедоносцы докажут свою эффективность. Усилия в этом направлении продолжали наращиваться. 3 сентября штабу Ku.Fl.Gr.406 (находился в Гельголандской бухте), не имевшему до этого под своим началом боевых подразделений, были подчинены эскадрильи 1./106 и 1./906. Они получили задачу наносить удары по конвойным путям вдоль центрального участка восточного побережья Великобритании. Уже 15 сентября самолет из 1./106 торпедой потопил в районе Монтроза пароход «Нейлси Ривер» (5548 брт).[16] И все же первенство прочно удерживала Ku.Fl.Gr.506. В конце того же месяца она добавила к своим прежним успехам потопление еще одного судна парохода «Порт Денисон» (8043 брт).[17]

Стремление Начальника морских ВВС максимально охватить подходы к Британским островам привело в начале октября к очередной крупной перетасовке частей гидроавиации. Ku.Fl.Gr.406 в прежнем составе была направлена в Западную Францию, а штаб Ku.Fl.Gr.506 с двумя первыми эскадрильями заменил ее на прежнем месте.[18] Эскадрильи 3./106 и 3./906 убыли в тыл и начали перевооружение на колесные Ju 88. 3./506, базировавшаяся в Ставангере, подчинялась теперь штабу Ku.Fl.Gr.706. Именно этот штаб, практически, до конца войны возглавлял все морские эскадрильи в Норвегии. На долю 3./506 в дальнейшем и выпали наибольшие успехи.

Основным способом боевых действий торпедоносцев в этот период стало крейсерство, или, как его называли сами немцы, «вооруженная разведка». Одиночный самолет при обнаружении вражеского конвоя сообщал о нем в штаб группы, после чего, как правило, атаковал сам. Ударная группа из трех — пяти машин подходила к цели с расчетом нанести удар по транспортам в предрассветные или вечерние сумерки.

\*\* Хотя Ю.Рöver и Г.Хюммельхен в «Хронике морской войны 1939-1945» и пишут в данном случае об успехе торпедоносцев, официальный список «British Merchant Vessels lost or damaged by enemy action during Second World War» свидетельствует, что атака производилась бомбами.

\*\*\* На этот раз Рöver и Хюммельхен наоборот указывают, что одно из двух уничтоженных судов — теплоход «Кейп Йорк» (5027 брт) был тяжело поврежден бомбами Ju 88 из состава Ku.Fl.Gr.506 и оставлен 27.08.40 экипажем. Вместе с тем, как известно, первая из эскадрилий Ku.Fl.Gr.506 (ей оказалась 1./506) получила приказ перевооружиться на Ju 88 лишь 31 января 1941 г.

\* У.Грин называет общее число выпущенных машин равным 138 (без учета экспериментальных, но с экспортными), а Г.Хюммельхен указывает, что всего в боевые части было передано 136 самолетов (8 — до войны, 52 — в 1939 г., 76 — в 1940 г., что сильно отличается, поскольку часть самолетов находилась в учебных, спасательных подразделениях и экспериментальных центрах. Суммарное же количество He 115 всех модификаций составляет: по В.Грину — 146, по Г.Хюммельхену — 203, по Х.Добровски — около 400, по Дж.Смиту — около 500. Нам наиболее соответствующей истине кажется версия Ф.Куровски, который называет число 269. Доподлинно известно, что было 8 экспериментальных, 62 — серии «А» (10 — А-0; 34 — А-1; 18 — экспортных А-2), 10 — В-0, 18 — В-2. Точное количество изготовленных самолетов серий В-1, С-1 и С-2 неизвестно (по версии автора произведено 46 машин). По-видимому, в июле 1940 г. строительство He 115С-2 было прекращено. В начале 1941 г. началось производство модификаций С-3 (специализирован для минных постановок) и С-4 (торпедоносец).



**He 115 (M2+NH) из состава 1/Ku.Fl.Gr. 106, на кране (август 1940 г.)**

Подобная тактика оказалась наиболее успешной. 20 октября четыре He 115, возглавляемые командиром 3./506 капитаном Дирхсом тяжело повредили британский пароход «Конакриан» (4876 брт) [19]. Возможно, были торпедированы и другие суда, т.к. эскадрилья Дирхса записала в свой актив потопление сразу трех судов общим тоннажем 20.000 брт.\*

Пиком успехов стал ноябрь. В первой половине этого месяца было проведено 13 групповых вылетов (113 самолето-вылетов), из которых 73 завершились атакой судов.[21] 3-го числа самолеты 3./506 повредили два транспорта, один из которых вскоре затонул. В следствие нехватки торпед часть экипажей вылетела с бомбами. Из пяти участвовавших в операции торпедоносцев лишь лейтенанту Карлу Барту удалось поразить цель — турбинное судно «Эрос» (5888 брт). К этому времени на счету молодого летчика было уже 30.000 брт потопленного неприятельского тоннажа. 14 декабря он первым из числа пилотов-торпедоносцев был награжден Рыцарским крестом.[22] До середины ноября жертвами торпед, сброшенных с He 115 этой эскадрильи, стали бельгийский пароход «Анверс» (4398 брт) и британский «Сент Кэтрин» (1216 брт).[23]

Эскадрилья 2./506 11 ноября внесла свой вклад, потопив торпедами и бомбами два (8594 брт) и повредив еще одно (1141 брт) судно.\*\* В этом эпизоде не обошлось без потерь. Один из «хейнкелей» был сбит сопровождавшими конвой истребителями «Бленхейм».[24] Осенью 1940 г. самолеты британского Берегового командования были основной причиной потерь He 115.

Естественно, немцы имели преувеличенное представление о своих и без того значительных успехах. Только 3./506 претендовала на уничтожение (торпедами и бомбами) во второй половине 1940 г. 124 тыс. брт торгового тоннажа. В докладе 14 ноября Начальник морских ВВС довел до сведения главнокомандующего ВМФ, что с середины года только торпедными ударами потоплено 100 тыс. брт. Эти цифры дошли до Гитлера и, по-видимому, произвели на фюрера определенное впечатление, поскольку 3 декабря он распорядился оснастить несколько колесных бомбардировщиков He 111 оборудованием для сброса торпед.[25]

27 декабря Гитлер наконец — то утвердил план Редера по созданию торпедоносных частей Люфтваффе и согласился с посылкой пяти готовых He 111 в распоряжение командира X авиакорпуса на Средиземное море.

\* К сожалению, на основании имеющихся в нашем распоряжении сведений, нельзя полностью исключить возможность гибели в этом и последующих случаях каких-то не известных нам торговых судов Франции, Греции, Бельгии, Югославии и т.п.

\*\* Ю.Ровер и Г.Хюммельхен приводят данные о потоплении 3./906 12.11.40 в районе Мидлсборо трех судов (6604 брт). Эти сведения не подтверждаются другими источниками. Кроме того, по данным Ф.Куровски, в этот момент 3./906 уже находилась в процессе перевооружения на Ju 88 и в боевых операциях временно не участвовала.

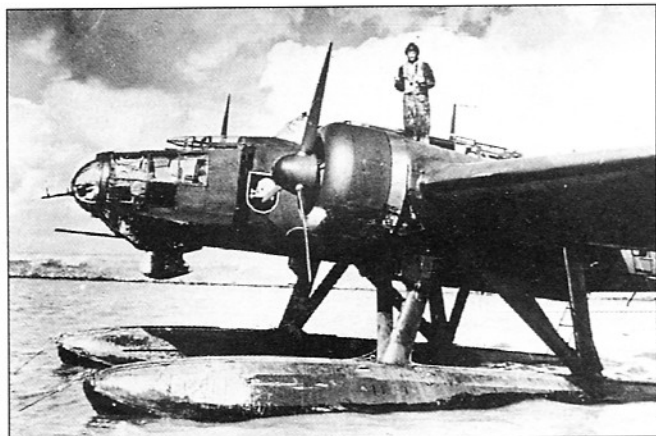
## Операции на Западе в 1941–1942 гг.

Парадоксально, но факт — успешные действия He 115 бумерангом ударили по самим «сто пятнадцатым». Гросс — адмиралу Редеру удалось убедить верховное руководство в необходимости усиления морской авиации. В его плане в качестве первого пункта стояло перевооружение береговых групп на колесные машины. 1./506, уже готовая к переброске в Западную Францию, 31 января 1941 г. получила приказ убыть в тыл и начать переучивание на Ju 88.[26] Еще одна эскадрилья — 2./506, в конце декабря 1940 г. все — таки попала на базы Атлантического побережья, усилив уже имевшиеся там части гидроторпедоносцев (1./106 и 1./906).

Тем временем новенькие «хейнкели» модификации С-4 начали поступать в 1./406, перелетевшую в Лист из Норвегии (ранее имела на вооружении летающие лодки — разведчики Do 18).[27] В апреле подразделение было подготовлено к боевым действиям. Сначала и эту эскадрилью планировали перебросить в Брест, но в последний момент решение изменилось, и она осталась в Гельголандской бухте. Туда же перебазировалась из Ставангера 3./506. В мае последняя начала замену поплавковых машин на «юнкерсы». Старые самолеты передавались в 1./406, благодаря чему эта эскадрилья стала чисто торпедоносной.[28]

Оба подразделения действовали очень активно. Немецкие источники богаты донесениями о жарких боях и успешных атаках, но факты свидетельствуют о том, что за весь описываемый период 1./406 смогла торпедировать только два судна — британские пароходы «Мурвуд» (2056 брт — потоплен) и «Кормаунт» (2841 брт).[29] Пара торпедоносцев 3./506 донесла 2 июня о потоплении авианосца типа «Гермес», которым на самом деле оказалось судно «Мамари» (7924 брт).[30]

Основная же группировка морских ударных эскадрилий, как уже отмечалось, была создана на базах полуострова Бретань. Несмотря на то, что там действовало три эскадрильи, их успехи нельзя назвать впечатляющими. В декабре 1940 г. они потопили тендер «Изольда» (734 брт), а следующее судно — голландский пароход «Персей» лишь в марте 1941 г. Последний успех «хейнкелей» — торпедоносцев на этом театре относится к июню 1941 г. Их жертвой стало британское судно «Бэрн Карнеги» (3178 брт).[31] Столь невысокая результативность явилась следствием целого ряда причин, из которых в первую очередь необходимо выделить отсылку большого числа авиационных торпед на Средиземное море и значительное усиление воздушного эскорта конвоев за счет появления в составе авиации британского Берегового командования дальних истребителей «Бофайтер».



**He 115C из состава 3./Ku.Fl.Gr. 106**

Такое положение дел ускорило замену поплавковых машин на колесные «юнкерсы». В конце 1941 г. производство He 115С прекратилось. Попытка запустить в серию новый He 115D провалилась из-за того, что предназначенные для него моторы BMW 810МА оказались более необходимыми для истребителя FW 190.

Кроме уже упоминавшейся 3./506 месяцем позже начала перевооружение 1./106.[32] Оставшиеся эскадрильи все больше применялись для ПЛО. 1./406 в конце августа 1941 г. отправилась на север Норвегии, где в это время активизировали свои действия британские и советские субмарины.[33] Задачи и характер деятельности He 115 остался без изменений до конца года.

В январе 1942 г. 1./906 перелетела в Норвегию, а 2./906 (бывшая 2./506) продолжала оставаться во Франции до 11 апреля, когда ее расформировали, а оставшиеся самолеты и экипажи передали двум действовавшим эскадрильям.[34]

## Арктика. Конвой PQ.17

На Севере, в составе 5-го воздушного флота к весне 1942 г., имелось две эскадрильи гидроторпедоносцев.\* В Тромсе в подчинении командующего авиацией Северной Норвегии (General der Flieger Nordnorwegen) базировалась 1./Ku.Fl.Gr.406, в Ставангере в подчинении «флигерфюрера Норд (Вест)» эскадрилья 1./Ku.Fl.Gr.906, но позже и ее перебросили за полярный круг, в Биле-фьорд. По состоянию на 20 мая 1942 г. в этих подразделениях насчитывалось соответственно 7 (все боеготовые) и 8 (7 боеготовых) машин.[36]

Добившиеся ряда боевых успехов на западном ТВД, поплавковые торпедоносцы не сыграли сколько-нибудь заметной роли в борьбе с союзными арктическими конвоями, хотя, по необъяснимым причинам, их действия на Севере изучены куда лучше. Малочисленные и сравнительно тихоходные He 115 оказались не в состоянии преодолевать сильную противоздушную оборону конвоя, хотя, и зарекомендовали себя как весьма живучие машины. Лишь однажды, в операции против каравана PQ.17, когда туманная погода помешала сразу использовать основные ударные силы 5-го ВФ, и в воздух поднялись только гидросамолеты, морские летчики смогли сказать свое слово. Рано утром 4 июля 1942 г. PQ.17 подвергся атаке одиночного He 115. Командир эскадрильи 1./906 капитан Эбергард Пойкерт, выключив моторы, внезапно спланировал на своем поплавковом «хейнке» из-за облаков и поразил торпедой американский транспорт «Кристофер Ньюпорт» (7191 брт).[37]

«Мы обнаружили самолет противника лишь тогда, когда он появился над нами», — докладывал позже один из офицеров судна «Самуэл Чейз», оказавшегося как раз на пути «хейнкеля» капитана Пойкерта. Сблизившись с судами конвоя, He 115 сбросил две торпеды, затем снова включил оба мотора и стремительно вышел из зоны действия корабельной зенитной артиллерии. Торпеды прошли по диагонали в промежутке между кормой «Самуэла Чейза» и носом шедшего следом транспорта «Карлтон». Одна из них попала в борт злосчастного «Кристофера Ньюпорта», находившегося в составе следующей колонны. Взрыв торпеды пришелся в районе машинного отделения. Поврежденное судно было оставлено экипажем и торпедировано британской подводной лодкой «Р614»,\*\* но все равно осталось на плаву и позже добито германской подлодкой «U457».[38]

Гораздо менее удачливым оказался командир другой

\* На этот момент существовало еще одно боевое подразделение, где на вооружении состояли He 115 — 1./706. Эта эскадрилья, состоявшая частично из Ar 196, а частично из He 115, была чисто противолодочной и никогда не применялась в ударных целях.

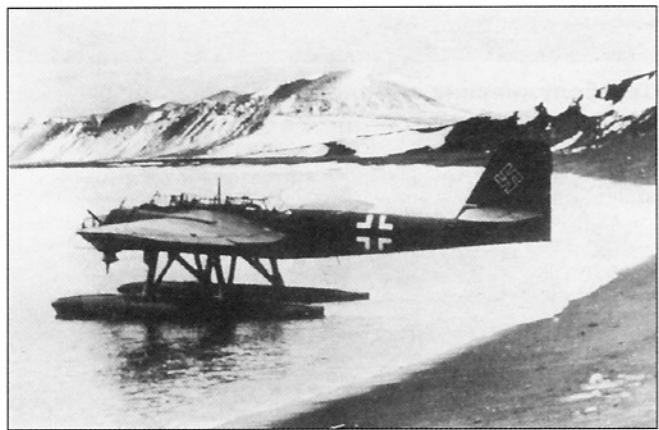
\*\* Подводная лодка «Р614» входила в состав охраны конвоя.

эскадрильи капитан Герберт Фатер. Во время атаки семи He 115 из 1./406 против конвоя вечером 2 июля машина Фатера была подбита зенитным огнем эскадренного миноносца «Гугу» и упала в воду впереди конвоя.[39] Летчики перебрались из кабины на крыло своего тонущего самолета, а затем в надувную резиновую шлюпку. С разных сторон к ним спешили британские эсминцы. «Самолет сбит и находится в воде. Обследуйте», — приказал начальник эскорта PQ.17 командер Брум. И быть бы Фатеру в плену, если бы пилот фельфебель Арабин и наблюдатель обер-лейтенант-цур-зее Бурмайстер не отважились приводниться на своем He 115 на виду у всего каравана и вывезти экипаж сбитого самолета.[40]

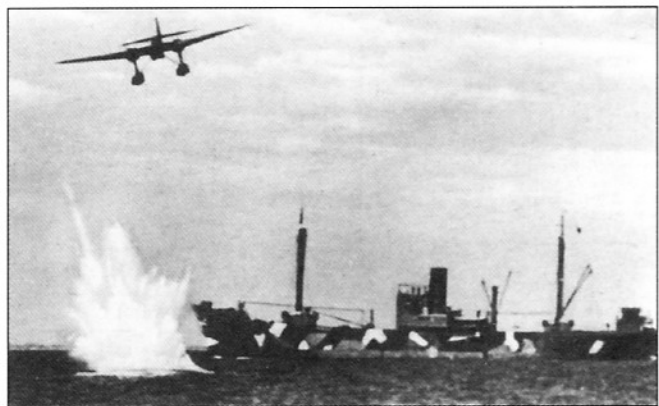
Сообразив, что добыча может ускользнуть, командир эскадренного миноносца «Уилтон» лейтенант — командер Нортей приказал открыть огонь из орудий главного калибра. Примеру «Уилтона» последовали и другие корабли охраны. Несмотря на это, гидросамолет подрулил к резиновой шлюпке, в течении нескольких секунд три летчика поднялись на его борт. Фельфебель Арабин дал полный газ. Искусно маневрируя между разрывами, самолет набрал необходимую скорость, оторвался от воды и ушел в облака.

Окончилась провалом и состоявшаяся во второй половине дня 4 июля атака самолетов из 1./906. Двухмоторные He 115 неуклюже кружили над конвоем, пытаясь сблизиться на дистанцию эффективного применения торпед. Но слишком сильным был зенитный огонь, и торпедоносцам пришлось отойти. При этом некоторые из них сбросили торпеды далеко за пределами достигаемости цели.[41]

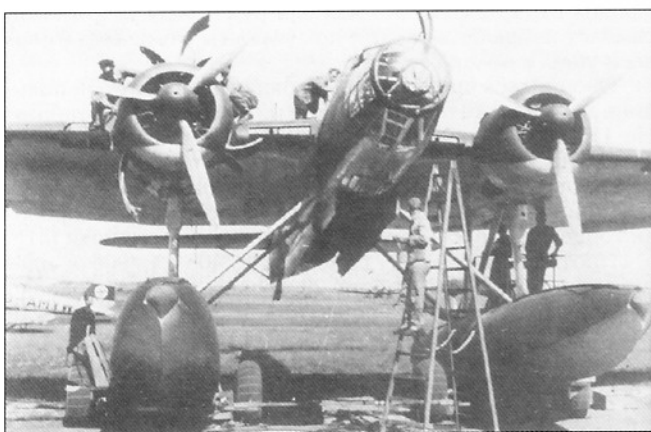
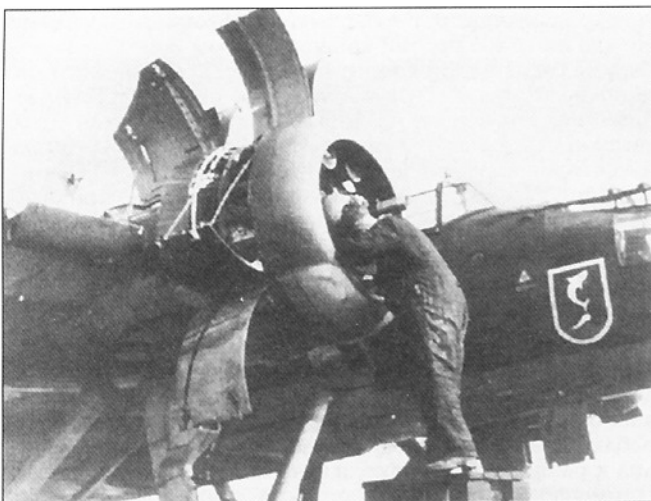
Против конвоя PQ.17 самолеты 1./406 и 1./906 осуществили в общей сложности 29 боевых вылетов, однако сбросить торпеды с эффективной дальности смогли только три экипажа.[42]



Перед атакой конвоя PQ. 17



Торпедная атака



Техобслуживание самолета



He 115 C

## Конвой PQ.18 и PQ.21

Уроки «семнадцатого» конвоя давали все основания сделать вывод: время гидроторпедоносцев безвозвратно миновало. Однако немцы упрямо продолжали их использовать против насыщенных зенитной артиллерией арктических караванов. Сбитый 13 сентября 1942 г. He 115 стал единственным погибшим германским самолетом в этот день триумфа колесных торпедоносцев в борьбе против конвоя PQ.18. В следующие сутки была потеряна еще одна машина — и снова без видимого успеха.[43]

Эскадрилья 1./Ku.Fl.Gr.906 была отозвана из Норвегии в Германию и в 1943 г. расформирована. Пять ее экипажей вошли в состав группы III/KG 26. 1./Ku.Fl.Gr.406 продолжала действовать на Севере в прежнем качестве, тем более, что с начала ноября она оказалась единственным торпедоносным подразделением германских ВВС на данном ТВД.[44]

Последняя попытка применения немцами гидроторпедоносцев была зафиксирована западными союзниками во время проводки арктического конвоя JW.52. В немецких сводках этот караван фигурирует как «PQ.21». 24 января — четыре вылета торпедоносцев He 115, 25 января — четыре вылета бомбардировщиков Ju 88. Таков вклад авиации 5-го воздушного флота в борьбу против него.[45]

24 января 1943 г. в 12:30 наблюдатели судов конвоя увидели на горизонте появившиеся из-за облаков три He 115, которым удалось прорваться сквозь заградительный зенитный огонь 102 — 127 — мм орудий и проникнуть внутрь каравана.

Вот как описывает развернувшиеся далее события лейтенант американского флота Ричард Стоун, возглавлявший военную команду на транспорте «Корнелиус Хартнетт»: «Все самолеты без потерь пролетели над кораблями охранения, и мы открыли огонь из 20 — мм автоматов с левого борта с дистанции 1400 — 1700 ярдов. Примерно на расстоянии 1000 ярдов от нас ведущий самолет сделал разворот влево. На его поплавке полыхало пламя. Когда он оказался непосредственно у левой скулы нашего судна, 3-дюймовая зенитка добилась прямого попадания. Торпедоносец взорвался и упал в воду.

Примерно в 500 — 700 ярдах от нашего судна второй германский самолет попал в завесу заградительного огня 20 — мм автоматов, резко накренился на правое крыло и сильно задымился, но все же сбросил одну или две торпеды, которые прошли у нас по носу по направлению судов №11 и №21, а затем выскочили несколько правее впереди конвоя и были расстреляны двумя эскадренными миноносцами.

Третий самолет, развернувшись вправо, прошел на траверзе судна №13 к концевым судам. Оттуда слышались выстрелы. Этот самолет был обстрелян с других транспортов. Было видно, как он упал в море.

С момента обнаружения до последнего выстрела бой длился менее двадцати минут».[46]

Хотя немецкая сторона подтверждает в данном случае гибель только двух самолетов, их уничтожение, очевидно, произвело настолько тяжелое впечатление, что в дальнейшем поплавковые торпедоносцы перестали применяться по прямому назначению. Эскадрилья 1./406 базировалась в Серрейсе до октября 1944 г. К 11 ноября 1943 г. она имела в строю 10 (8 боеготовых) самолетов, а на 13 января 1944 г. 11 (6) самолетов.[47] В этот период ее He 115 привлекались к выполнению патрульных и противолодочных задач.

В конце 1942 г. было возобновлено производство He 115 новой модификации, причем она производилась двумя, несколько различающимися типами: E — 1 — патрульный бомбардировщик (самолет ПЛО) и E — 2 — спасательный самолет. Всего произвели не менее 67 машин этой модификации, но их никто никогда не пытался использовать в ударных целях.[48]

## Примечания

1. Kurowski F. Seekrieg aus der Luft.- Herford, 1979.- S. 22-23.
2. Green W. The Warplanes of the Third Reich.- London, 1970.- P. 321.
3. Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea 1939-45.- London, 1992.- P. 2.
4. KTB d. FdL West// Seekrieg aus der Luft.- S. 28-29.
5. Hummelchen G. Der deutschen Seeflieger 1935-1945.-Munchen, 1976.- S. 150.
6. Lauk F. Der Lufttorpedo.- Munchen, 1981.- S. 38; Kurowski F. Op.cit.- S. 44.
7. Kurowski F. Op.cit.- S. 40, 35.
8. Kurowski F. Op.cit.- S. 31.
9. Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea.- P. 6.
10. Hummelchen G. Op.cit.- S. 31.
11. Hummelchen G. Op.cit.- S. 82.
12. Kurowski F. Op.cit.- S. 294.
13. Вскоре 1./706 была частью перевооружена на He 115, частью на Ar 196.
14. British Merchant Vessels Lost...- P. 9.
15. Hummelchen G. Op.cit.- S. 83; Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea.- P. 32.
16. KTB d. FdL West// Seekrieg aus der Luft.- S. 78.
17. British Merchant Vessels Lost...- P. 10.
18. Kurowski F. Op.cit.- S. 106.
19. KTB d. FdL West// Seekrieg aus der Luft.- S. 79.
20. Kurowski F. Op.cit.- S. 80.
21. Ibid.- S. 109.
22. Hocking C. Dictionary of Disasters at Sea during the Age of steam 1842-1962.- London, 1969; British Merchant Vessels Lost...- P. 13.
23. Kurowski F. Op.cit.- S. 80.
24. Kurowski F. Op.cit.- S. 80.
25. KTB d. SKL. Bd. 15.- S. 159; Hummelchen G. Op.cit.- S. 85.
26. Kurowski F. Op.cit.- S. 113.
27. Dabrowsky H.P. Heinkel He 115/ Waffen-Arsenal. Bd. 143.- Dorheim, 1993.- S. 46.
28. KTB d. GendLw. b. ObdM// Seekrieg aus der Luft.- S. 68.
29. British Merchant Vessels Loss...- P. 24.
30. Hummelchen G. Op.cit.- S. 125.
31. British Merchant Vessels Loss...- P. 24.
32. KTB d. GendLw. b. ObdM// Seekrieg aus der Luft.- S. 69.
33. Kurowski F. Op.cit.- S. 95.
34. Verbände und Truppen der deutschen Wehrmacht und Waffen-SS im Zweiten Weltkrieg 1939-1945. Bd. 14.- Osnabruck, 1980.- S. 454.
35. Hummelchen G. Der deutschen Seeflieger.- S. 138.
36. Kurowski F. Op.cit.- S. 194, 222.
37. KTB d. SKL. Bd. 35.- S. 82; Bekker C. Angriffshöhe 4000.- Hamburg, 1964.- S. 340.
38. Green W. The Warplanes of the Third Reich.- P. 323; Schofield B.B. The Arctic convoys.- London, 1977.- P.50.
39. Hummelchen G. Op.cit.- S.139.
40. Irving D. The destruction of convoy PQ.17.- London, 1968.- P. 65-66, 101-102.
41. Plocher H. The German Air Force versus Russia 1942.- New York, 1966.- P. 54.
42. KTB d. GendLw. b. ObdM// Seekrieg aus der Luft.- S. 243.
43. Lauk F. Op.cit.- S. 182.
44. KTB d. SKL. Bd. 41.- S. 449.
45. Morison S.E. The Battle of the Atlantic.- Boston, 1948.- S. 367-368.
46. Lauk F. Op.cit.- S. 41.
47. Hummelchen G. Op.cit.- S. 151;
48. Dabrowsky H.P. Heinkel He 115.- S. 46.



# ДЕЙСТВИЯ КОЛЕСНЫХ ТОРПЕДОНОСЦЕВ 1941-1942

## Начало применения

Средиземное море. 16 марта 1941 г. пара торпедоносцев He 111Н-4 капитана Ковалевски и лейтенанта Бокка из состава II/KG 26 атаковала западное острова Крит британскую эскадру, согласно донесению летчиков, 2 линкора, 6 крейсеров, 2-3 эсминца, и отметила попадания торпед в оба линкора.[1] В действительности же атака оказалась безуспешной, ни один из британских кораблей не был поражен.

Описанный эпизод интересен вдвойне. Во-первых, потому что непреднамеренная дезинформация о повреждении двух британских линкоров в конечном итоге привела к тяжелым последствиям для держав оси. Решив, что в составе Александрийской эскадры у англичан остался только один боеспособный линейный корабль, командование ВМФ Италии отважилось осуществить поход главных сил надводного флота в Восточное Средиземноморье, бесславно закончившийся избиением у мыса Матапан.

Во-вторых, потому что многими историками атака Ковалевски и Бокка берется в качестве отправной точки начала применения немцами колесных торпедоносцев. В действительности дело обстояло немного иначе. По свидетельству историка Руди Шмидта, в те времена летчика 26-й боевой эскадры, первого успеха германские колесные торпедоносцы He 111Н добились еще в декабре 1940 г.: экипаж лейтенанта — цур-зее Хельмута Лоренца запи-

сал на свой счет потопление 5000-тонного судна в Ла-Манше.[2] И хотя «заявка» Хельмута Лоренца не имела, вероятно, под собой никакого реально потопленного судна, важно другое — определенный опыт применения колесных торпедоносцев был накоплен еще в 1940 г.

К концу осени 1940 г. достоинства торпеды в качестве средства поражения морских целей с воздуха и недостатки поплавкового самолета в качестве носителя этого оружия стали очевидными. Поэтому немцы приступили к подготовке подразделений колесных торпедоносцев. Специально сконструированного бомбардировщика — торпедоносца немцы не имели. Попыток создать такой самолет никогда и не предпринималось. Поэтому в торпедоносцы переоборудовали обычные сухопутные двухмоторные бомбардировщики He 111.

Инициатором создания колесной торпедоносной авиации был главнокомандующий германским ВМФ гросс-адмирал Редер. Обратившись в ноябре 1940 г. к Гитлеру с планом захвата Александрии и Суэцкого канала, он предлагал в числе прочих отправить на Средиземное море группу торпедоносцев Do 17Z и He 111 для нанесения ударов по Гибралтару и Александрии.[3] Огромные цифры неприятельского тоннажа, потопленного германскими гидроторпедоносцами, и успех британских торпедоносцев, тяжело повредивших три итальянских линкора в гавани Таранто, способствовали тому, что фюрер поддержал это предложение.

«Не знаю, по чьему приказу, — пишет Р.Шмидт, — но наряду с морской гидроавиацией несколько экипажей бомбардировщиков отрабатывали применение торпед. Во всяком случае, в ноябре 1940 г. три экипажа 1-й эскадрильи 126-й боевой группы летали с торпедами. Возглавляли эти экипажи Йозеф Саумвеберг, Хельмут Лоренц и Фридрих Мюллер, все трое флотские офицеры, в прошлом служили в морской авиации. В январе 1941 г. они были переведены в 6-ю эскадрилью [6./KG 26], основу которой составляли экипажи Георга Линге и Руди Шмидта, автора этих строк, — первые торпедоносные экипажи 26-й боевой эскадры».[4]

В январе 1941 г. эскадрилья 6./KG 26 в составе X-го авиакорпуса была переброшена на Сицилию и начала операции против британского Средиземноморского флота. Командовал ею кавалер Рыцарского креста капитан Роберт Ковалевски, но 18 января он был повышен в должности до командира группы, а командиром 6./KG 26 стал обер-лейтенант Фридрих Мюллер.

Все было хорошо, только вот торпед на всю эскадрилью набралось всего шесть.[5] Дефицит авиаторпед долгое время являлся основным фактором, сдерживавшим использование немцами торпедоносной авиации на Средиземном море. В отсутствие торпед, летчики 6./KG 26 занимались постановкой морских мин и совершали обычные бомбардировочные вылеты и, лишь, изредка поднимались в воздух с торпедами на «свободную охоту» в Восточном Средиземноморье. В ходе одного из таких полетов как раз и довелось «отличиться» Ковалевски и Бокку...

Планы торпедоносных ударов по Гибралтару и Александрии так и остались на бумаге, зато во второй половине 1941 г. германские торпедоносцы провели ряд операций против Суэца. Так, 4 августа 1941 г. четыре He 111 из



Fw 200C-3/U WerkNo 0043 SG+KS из состава 1./KG 40

6./KG 26 потопили в Суэцком канале британское судно снабжения, бывший бельгийский пароход «Эско» (1087 брт). Танкер «Десмулея» (8120 брт) в ходе того же налета получила попадание торпеды, но уцелел.[6] Немецкие летчики доложили об уничтожении одного транспорта, одного танкера и повреждении крупного пассажирского лайнера.[7]

В том же месяце для операций на Средиземном море было сформировано специальное соединение бомбардировщиков — торпедоносцев в составе шести самолетов Фокке — Вульф FW 200С — 3 «Кондор» из I/KG 40, прошедших подготовку в учебном центре Гроссенброде, и девяти Хейнкелей He 111Н — 6 из 6./KG 26, базировавшиеся на аэродроме Элефсис. Предполагалось каждую ночь посылать по три FW 200 и несколько He 111 для атаки морских целей в Суэцком канале и в акватории Восточного Средиземноморья, однако, из-за отсутствия достаточного количества авиационных торпед летчикам «Кондоров» пришлось довольствоваться обыкновенными 250 и 500 — кг бомбами.[8] А эскадрилья 6./KG 26 в конце сентября убыла в Румынию для операций против СССР.

## На Черном море, 1941 г.

Прежде чем читатель ознакомится с действиями торпедоносцев на Черном море, хотелось бы сделать два предварительных замечания. Во — первых, несмотря на исключительно успешные действия германской авиации на этом театре, ее операции оказались как бы в тени и в литературе освещены крайне слабо. Основной причиной этого, по — видимому, является то обстоятельство, что все использование ВВС на морском направлении планировалось авиационными штабами и на протяжении длительного периода не координировалось с командованием ВМФ. В результате, основным источником информации о применении германских торпедоносцев стали советские документы военного времени.

Во — вторых, до настоящего момента отечественные историки приписывали гибель торпедированных транспортов гидросамолетам He 115 (в некоторых случаях даже Ag 196, который, как известно, никогда торпедоносцем не был). В книгах советского периода неоднократно можно встретить упоминания о поплавковых «хейнкелях», которые сидели на воде у Севастополя в ожидании объектов для атаки. В качестве возможных подразделений гидроавиации, действовавших на Черноморском театре, некоторыми немецкими исследователями назывались 1./106 и 1./906.[9]

Что же легло в основу мифа о гидроторпедоносцах? Как свидетельствует «Хроника войны на Черноморском театре», 3 марта 1942 г. в 17:28 сторожевой катер № 083, производивший поиск плавающих мин на фарватере №3 главной базы, обнаружил у походной точки взлетевший с воды немецкий самолет — торпедоносец двухпоплавковый, двухмоторный, с одной торпедой.[10] Если, конечно, оставить торпеду на совести командира катера, т.к. расстояние вряд ли позволяло с уверенностью определить ее наличие под фюзеляжем, все остальное очень просто объясняется.

Еще 5 июня 1941 г. в числе других подразделений морской спасательной службы Люфтваффе на Черном море была перебросена 8 — я морская спасательная эскадрилья, в состав которой входило восемь Do 24 и He 59.[11] По данным все той же советской хроники, 3 марта в 12:55 от огня зенитной артиллерии главной базы в районе Херсонесского маяка упал в море бомбардировщик Ju 88А. По — видимому, его экипажу удалось уцелеть и вызвать спасателей. Таким образом, старенький He 59 в советских сводках снова стал грозным ударным самолетом.

Реально история германских торпедоносцев на Чер-

ном море, а ими являлись только колесные машины, ведет отсчет примерно с середины августа 1941 года. В это время из состава I/KG 28\*, ранее принимавшей участие в налетах на Москву, на южный участок советско — германского фронта была перебросена ее 1 — я эскадрилья.[12] Это подразделение одним из первых получило опыт применения нового оружия на морском театре.[13]

Впервые советская сторона зафиксировала применение авиаторпед 24 августа, когда на подходах к Одессе атаке подвергся транспорт «Фабрициус».[14] Уже в то время оформились тактика и районы действия этого рода авиации противника. Поскольку количество торпед и обученных экипажей все еще оставалось небольшим, основным способом боевых действий стали вылеты на «свободную охоту». Состав групп обычно не превышал пары самолетов, а дальности He 111 модификации Н — 6 вполне хватало для того, чтобы с аэродромов Румынии достигать кавказского побережья даже в полете с двумя торпедами. Наиболее предпочтительным временем нападений, как и ранее, считались вечерние или предрассветные сумерки.

Вскоре противник добился и первого успеха — в районе Керчи был потоплен пароход «Каменец — Подольск» (5117 брт). Однако, немцы потеряли оба самолета, принимавших участие в атаке. Один «хейнкель» сбили зенитчики «МО — 33», а другой зацепился плоскостью крыла за мачту этого же катера и рухнул в воду.[15] Забегая вперед, хочется отметить, что данное боевое столкновение стало единственным, когда германская сторона несла потери при действиях против наших транспортных перевозок. Возможно, что только эти два погибших экипажа и были обучены торпедометанию. Не стала ли их гибель причиной перерыва в вылетах более чем на месяц?

Так или иначе, но операции торпедоносцев возобновились только в начале октября. В этом месяце жертвами авиационных торпед стали еще три судна, из которых только танкеру «Совнефть» удалось удержаться на плаву. Названный случай, имевший место 23 октября, вызвал, наконец, запоздалую реакцию советского командования. На следующий день командующий ЧФ, указав командирам кораблей и соединений на факты гибели судов в результате атак торпедоносцев противника, приказал:

1) Особо бдительно вести наблюдение в вечерний и утренний период времени. Стрельбу вести по звуку.

2) На этот короткий период времени применять следующие приемы: а) укрываться в темную часть горизонта; б) прижиматься к гористым берегам; в) идти коротким неправильным зигзагом; г) смотря по обстановке, можно остановиться в укрытии; д) выключить вентиляцию.[16]

Несмотря на принятые меры, 7 ноября торпедоносцы противника добились своего наиболее крупного успеха, потопив в районе Ялты грузо — пассажирский теплоход «Армения» (4724 брт), который имел на борту около пяти тысяч раненных бойцов Красной Армии. С судна, затонувшего в течении четырех минут, удалось спасти всего восемь человек.[17]

Одной из причин, позволившей активизировать действия на театре, явилась переброска в начале октября на румынский аэродром Бузюу (в 80 км от Бухареста) 6 — й эскадрилья KG 26. Первой ее операцией на новом фронте стала попытка сорвать эвакуацию из Одессы. До конца года пилоты подразделения записали на свой счет около 20 тыс. брт потопленного тоннажа.[18]

Последний налет торпедоносцев в 1941 г. советская сторона отметила 18 ноября, когда противник безуспеш-

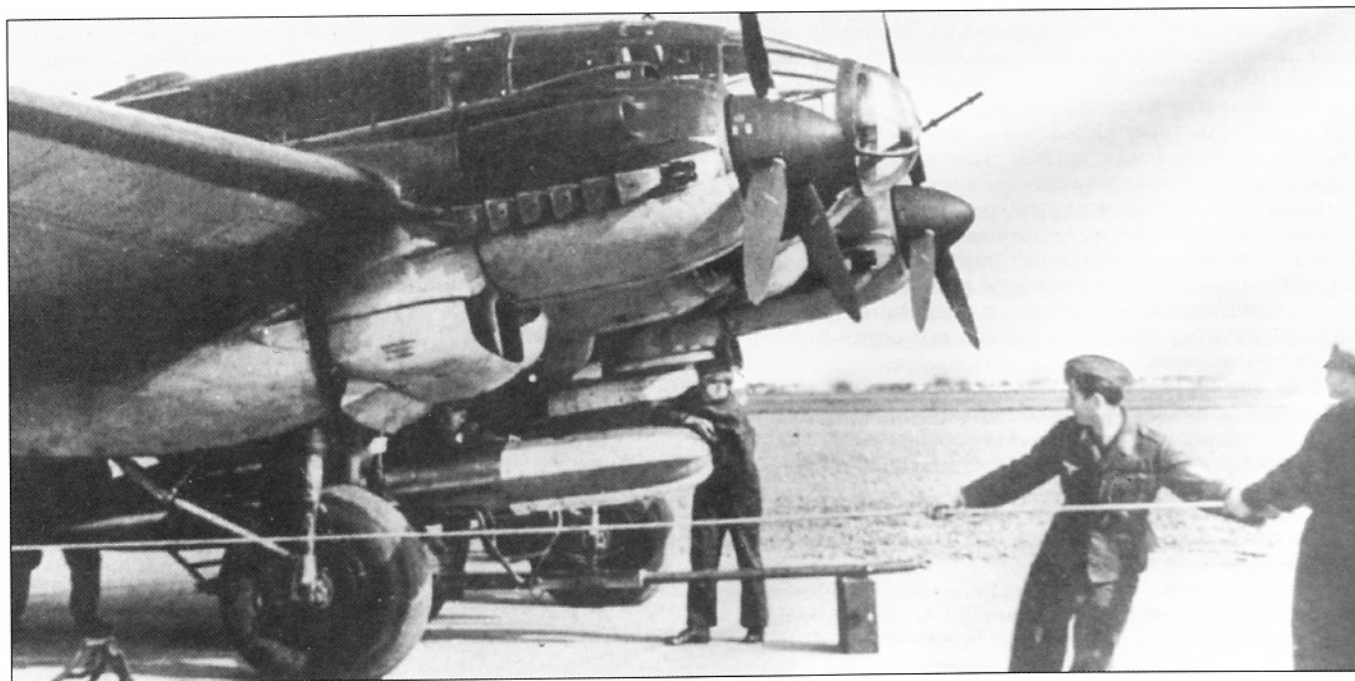
\* До конца 1940 г. I/KG 28 была отдельной группой и имела наименование K.Gr.126.

но атаковал минный заградитель «Островский», направившийся из Батуми в Севастополь.[19] Видимо, в дальнейшем, подразделения KG 26 и KG 28 были перенацелены на бомбардировку Севастополя, защитники которого в это время мужественно отражали первый штурм. В конце года сложные метеоусловия и сильные морозы настолько затруднили действия авиации, что командование Люфтваффе нашло возможным предоставить отдых большинству частей, сражавшихся без передышки с начала войны.



Торпедоносец Ju 88A-4/Torp (модификация бомбардировщика Ju 88A-4) с ракетными ускорителями Walter

Подвеска учебной торпеды F5W, Гроссето (1942 г.)



## Авиашкола Гроссето

Несмотря на ряд успехов, достигнутых в 1940—41 гг. на различных театрах военных действий, в особенности на Черном море, операции германских торпедоносцев носили эпизодический характер. Выбор в пользу массового использования торпедоносцев был сделан командованием Люфтваффе в канун нового 1942 г.

Согласно плану, численность торпедоносной авиации должна была достичь 230 самолетов (реально эта цифра так никогда и не была достигнута). Ввиду того, что полигон Гроссенброде на Балтике не мог использоваться в зимнее время, подготовку торпедоносных частей перенесли в Центральную Италию на авиабазу Гроссето.[20]

В ноябре 1941 г. в Гроссетской авиашколе началось обучение торпедометанию экипажей группы III/KG 40. Однако, впоследствии, эта программа была свернута.[21] Очевидно, целесообразность такого использования самолетов Фокке-Вульф FW 200, стоявших на вооружении группы, вызывала у многих сомнения. В качестве базовых колесных торпедоносцев были избраны Хейнкель He 111H-6 и Юнкерс Ju 88A-4.

Зимой 1941/42 гг. в Гроссето обосновались подразделения 26-й боевой эскадры. После курса обучения эскадрильи торпедоносцев убывали на различные театры военных действий: в Норвегию, на Черное море, во Францию.

Контроль за процессом подготовки осуществлял инспектор торпедоносной авиации полковник Мартин Харлингхаузен, назначенный на эту должность в январе 1942 г. Кстати, штаб 26-й боевой эскадры был расформирован еще в июне 1941 г. и воссоздан только в ноябре 1942 г., поэтому Харлингхаузен фактически одновременно являлся еще и командиром эскадры.

Важную роль в подготовке торпедоносцев играл командор 2-й учебно-боевой эскадры (KSG 2), как теперь именовалась Гроссетская школа, подполковник Карл Штокман. К июлю 1942 г. в составе KSG 2 имелось одиннадцать He 111H-6, два He 111H-5, два Ju 88A-4, шесть Ju 88D-1 и один Do 217.[22]

В 1943 г. KSG 2 была перебазирована в Ригу и преобразована в KG 102. Коммодором эскадры в феврале 43-го стал полковник В.Бейлинг (в 1941—42 гг. командир II/KG 26).[23]



## На Севере, весна—лето 1942 г.

Первым подразделением колесных торпедоносцев, прибывшим в марте 1942 г. из Гроссето на Север, стала 3-я эскадрилья KG 26 под командованием капитана Берта Эйке. 29 марта «хейнкели» 3./KG 26 вылетели для нанесения удара по судам конвоя PQ.13, но из-за плохой видимости не смогли найти цель.[24]

2 мая 1942 торпедоносцы капитана Эйке вступили в бой против конвоя PQ.15 и потопили британские транспорты «Ботавон» (5848 брт) и «Кейп Корсо» (3807 брт), а также торпедировали пароход «Ютланд» (6153 брт), добитый на следующий день подводной лодкой «U251».[25]

В том же месяце численность колесных торпедоносцев в составе 5-го воздушного флота увеличилась до группы, тем не менее, их успех в борьбе с судами каравана PQ.16, против которого самолеты I/KG 26 совершили 51 боевой вылет [26], оказался весьма скромным: уничтожено одно судно — британский пароход «Лоусер Касл» (5171 брт).[27] Зато опыт этих налетов позволил немцам выработать новую тактику, известную под названием «Золотые клещи» (Golden Zange). Суть ее заключается в том, чтобы во взаимодействии с высотными и пикирующими бомбардировщиками атаковать конвой с двух перекрестных направлений.\*

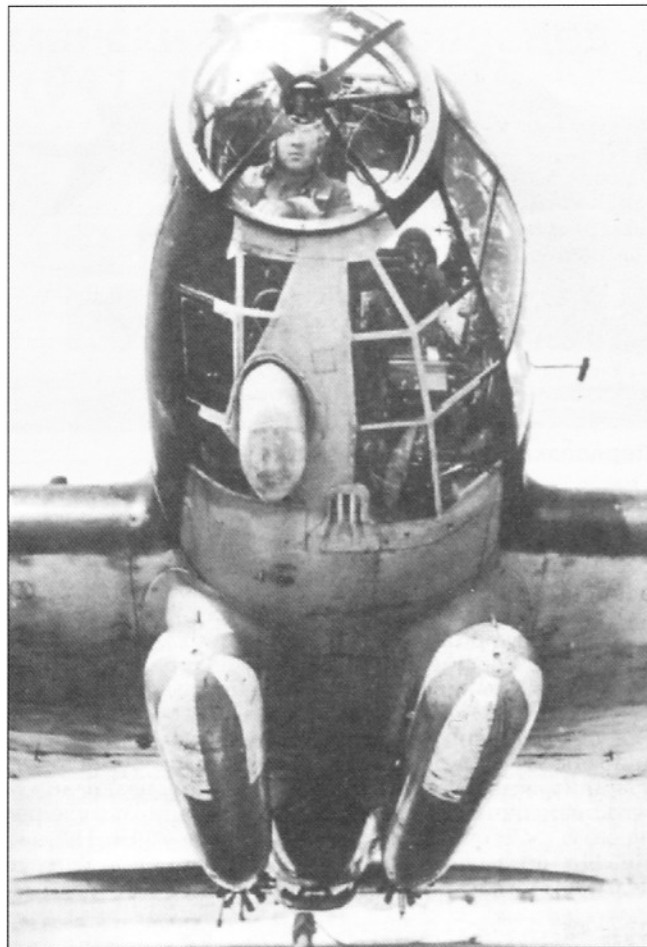
Тактика «Золотые клещи» была применена в июле 1942 г. в операции против конвоя PQ.17. Немцы располагали 42 торпедоносцами He 111\*\*, все три эскадрильи которых базировались на Бардуфосс.[29]

Вечером 4 июля 23 He 111, разделившись на две группы, атаковали PQ.17 конвой с правых кормовых и носовых углов.[30] Самолеты вел в бой командир 3-й эскадрильи капитан Эйке, т.к. командир группы подполковник Герман Буш исполнял обязанности «флигерфюрера Норд (Вест)» в Ставангере.[31]

Атака самолетов, зашедших на конвой с носовых углов, сорвалась благодаря умелым действиям американского эсминца «Уэйнрайт», который устремился навстречу противнику, ведя огонь из всех орудий)дом разорвалось несколько снарядов, затем еще один снаряд попал в нос самолета, другой поджег левый мотор. Пилот и штурман получили ранения. Каумейр попытался развернуть «хейнкель» на обратный курс, в надежде дотянуть до Норвегии. Тщетно. Последовали новые попадания. Самолет сбросил вторую торпеду и упал в воду приблизительно в двух милях от «Уэйнрайта», а его экипаж был взят в плен британским эскортным миноносцем «Ледбьюри».[33]

Зато четверем «хейнкелям» из состава другой группы удалось прорваться к транспортам каравана. У самолета капитана Эйке был подбит левый мотор, но он все же смог торпедировать американский транспорт «Уильям Хупер» (7177 брт). Позже этот транспорт потопила подводная лодка «U334».[34]

Все внимание зенитчиков было приковано к другому самолету, управляемому лейтенантом Конрадом Хеннеманом. Очевидно, этот летчик избрал объектом атаки судно «Беллингем», находившееся в самом центре орде-



Heinkel He 111H-5

ра конвоя. Хеннеман бесстрашно вел свою машину навстречу ураганному огню. Когда «хейнкель» был уже совсем близко, один из офицеров «Беллингема» выхватил автоматический пистолет и сделал 12 выстрелов. В ту же секунду он увидел, как от самолета отделились две торпеды. Одна из них прошла в трех метрах от «Беллингема», другая попала в центр корпуса британского судна «Наварино» (4841 брт).[35] Горящий самолет лейтенанта Хеннемана рухнул в воду на виду у всего конвоя. Спасать барахтавшихся в воде немецких летчиков даже не пытались, все они погибли. Конрад Хеннеман позже был посмертно награжден Рыцарским крестом «за потопление американского крейсера».[36] «Наварино» был оставлен командой и потоплен артиллерией кораблей охранения.

Третьим, торпедированным в ходе этого налета судном, стал советский танкер «Азербайджан» (6114 брт). Торпеда взорвалась в отсеке с растительным маслом. На десятки метров вверх взметнулось около двухсот тонн горячей жидкости, а потом вся эта огненная масса обрушилась на палубу. Танкер сильно накренился, лишился хода и управления. По всем «западным меркам» он был уже потерян, но советские моряки рассудили иначе. Огромными усилиями им удалось потушить пожар, устранить крен и запустить главный двигатель. «Азербайджан» продолжил переход в составе конвоя.[37]

Воздушные налеты продолжались и в последующие дни, когда суда конвоя PQ.17 получили приказ рассыпаться и следовать в советские порты самостоятельно. Многие из них были потоплены германскими подводными лодками и авиацией — по данным западных историков, бомбардировщиками 30-й боевой эскадры. Вполне

\* В английской литературе термин «Golden Zange» переводится почему-то как «golden comb», т.е. «золотой гребень», с соответственно ошибочной трактовкой немецкой тактики.

\*\* Данные о 42-х торпедоносцах являются весьма распространенными и ровно на столько же сомнительными, т.к. к 23 июля группа I/KG 26 имела уже всего 33 самолета, между тем как ее потери в операции против PQ.17 составили только четыре машины. Нет полной ясности и в вопросе, к какой именно дате относится число «42». Здесь мнения историков расходятся: Б.Скофилд в книге «The Arctic convoys» указывает 1 июня 1942 г., Р.Ларинцев в статье «Юнкерсы» рвется к конвоям — 1 июля; книга «Rise and Fall of the German Air Force» дает более осторожную формулировку «ко времени прохождения конвоя PQ.17».



Перевозка торпеды F5b к He 111H-6

возможно, однако, что некоторые транспорты топились торпедоносцами. Полной ясности в этом вопросе нет, т.к. иногда суда погибали вместе со всем экипажем. Всего же, согласно донесениям, Люфтваффе претендовали на уничтожение одного крейсера, двух сторожевых кораблей и 22 торговых судов (142216 брт), в том числе крейсера и 44 тыс. брт торгового тоннажа приписывали себе летчики I/KG 26. Собственные потери группы составили четыре самолета, из них два погибли вместе с экипажами.

В операции против PQ.17 германская торпедоносная авиация совершила 72 боевых вылета (колесные торпедоносцы — 43 вылета, гидроторпедоносцы — 29 вылетов) и израсходовала 61 торпеду. Часть торпед, надо думать, немецкие самолеты сбросили при возвращении на базу, т.к. из числа вылетевших машин 20 He 111 и 26 He 115 по разным причинам не смогли атаковать цель.[38]

## На Черном море, 1942 г.

Общий спад активности Люфтваффе в конце 1941 г. на советско — германском фронте отразился и на действиях KG 26 и KG 28. Вылеты фактически прекратились. Несмотря на сильный натиск, который испытали немцы в Крыму в конце декабря — январе, все попытки советского наступления, как ни прискорбно это признать, были успешно сорваны небольшим числом самолетов, в то время, как основной боевой костяк находился на отдыхе и пополнении.

В этот период рассматриваемые авиачасти претерпели некоторые изменения. 28-я боевая эскадра была расформирована. Группа I/KG 28 стала II/KG 100\*, но до этого эскадрилья 1./KG 28, имевшая значительный опыт торпедных атак, была «рокирована» с 4./KG 26, что дало возможность сохранить кадры летного состава в торпедоносной 26-й эскадре.[39] В январе 6./KG 26 перебазировалась на крымский аэродром Саки, а вскоре туда прибыли обе остальные эскадрильи и штаб второй группы.[40]

Первая атака в 1942 г., согласно советским данным, имела место 25 февраля, когда три торпедоносца безуспешно атаковали на подходах к Севастополю танкер «Москва» и транспорт «Г.Димитров». Возможно, в этой атаке был потерян один экипаж, хотя советская сторона не претендует на уничтожение немецких самолетов в воздухе.[41] Спустя пять дней немецкие пилоты добились успеха, потопив пароход «Фабрициус» (2434 брт), которому ранее несколько раз удавалось избежать роковых попаданий.[42] Между 19 и 23 февраля 1942 г. при совершении рейса из Новороссийска в Севастополь также пропал без вести пароход «Коммунист» (1941

брт).[43] Нельзя исключить того, что совершавшее одиночный переход судно, стало жертвой внезапной торпедной атаки с воздуха.

На этот раз советское командование отреагировало без промедления. Второго марта начальник штаба ЧФ доложил командующему флотом, что в связи с возросшей опасностью для кораблей от торпедоносцев противника, поддержку фланга армии огнем кораблей целесообразно осуществлять только эсминцами и лидерами, а время обстрела планировать не ранее, чем с 04:00.[44] Командующий флотом в целом согласился с этими предложениями, но вместе с тем отметил, что допускает возможность участия в обстрелах линкора и крейсеров при наличии мощного охранения. В действительности же, крупные корабли ЧФ постепенно вовсе перестали привлекаться к поддержке войск Крымского фронта. Линкор «Парижская Коммуна» последний раз вел обстрел войск противника в районе Феодосии в ночь на 22 марта, после чего убыл в Потю для замены стволов орудий главного калибра (замена окончена к 20 апреля). Крейсер «Молотов» последний раз обстреливал позиции врага 15 марта, а крейсер «Ворошилов», вообще, после повреждения 3 ноября 1941 г. не принимал участия в содействии сухопутным войскам. Крейсер «Красный Крым» последний раз обстреливал береговые цели 1 марта и после этого использовался исключительно для доставки в Севастополь особо важных грузов.

Одновременно принимались меры по усилению защиты транспортных судов, которые зачастую совершали свои переходы в одиночку. Однако, в конце марта и апреле были торпедированы еще четыре судна, хотя на этот раз в их эскорте состояли эскадренные миноносцы и базовые тральщики, а в одном случае даже два истребителя МиГ-3. Германская сторона не понесла потерь ни в одной из этих операций.

Приближение пункта базирования к месту боевых действий дало противнику возможность совершать крейсерские полеты по следующему маршруту: огибая южное побережье Крыма, пролетать над кратчайшим путем, связывавшим Новороссийск с Севастополем, выходить к черноморскому побережью Кавказа в районе Туапсе — Геленджика, и далее, двигаясь вдоль береговой черты на север, осуществлять перехват судов, идущих в направлении Керчь — Камыш — Бурун. Таким образом, перерезались артерии, по которым производилось питание обеих советских группировок в Крыму. Кроме того, малое полетное время от Саки до Севастополя давало возможность своевременно наносить удары на подходе к главной базе, по данным воздушной разведки. Результатом такого группового удара стало потопление 2 июня танкера «Михаил Громов» (836 брт) — последнего наливного судна, пытавшегося доставить бензин защитникам Севастополя. После этого случая все поставки горючего осуществлялись только подводными лодками.

Платой за близкое расположение аэродрома стали частые бомбардировки летного поля в Саки советской авиацией. Здесь группа II/KG 26 и понесла свои основные потери. Особенно результативными явились налеты 25 февраля, 10 и 30 мая, когда немцы потеряли 10 человек личного состава убитыми и двух ранеными.[45] Полеты в район Севастополя и Керчи в варианте обычных бомбардировщиков, по — видимому, также не относились к числу популярных среди немецких пилотов. Хотя большая часть из них производилась ночью, один экипаж был потерян в мае (из полета не вернулся командир 6./KG 26 обер — лейтенант Хорст Крупка) и еще четыре в между 7 и 13 июня, в период генерального штурма Севастополя.[46] К этому времени только 6./KG 26 оставалась чисто торпедоносным подразделением, т.к. с большей части самолетов 4-й и 5-й эскадрилий торпедное оснащение сняли, и они использовались для

\* Версия автора на основе анализа справочников В.Дириха, Г.Тиссена, книг У.Бальке и Р.Шмидта.

## Результативные атаки германских торпедоносцев на Черном море 1941–1942 гг.

Объект атаки	Время атаки	Район атаки	Силы атаковавших	Результаты атаки	Примечания
ПХ "Каменец-Подольск", СКА "МОН 33" (следовал по маршруту Керчь-Новороссийск)	29.08.41 20:45	южн. м. Онук (44-49 с.ш. 36-06в.д.)	2 Не 111	Попадание одной торпеды в среднюю часть парохода (следовал в балласте), затонул около 21:00. 9 человек из состава экипажа погибли, 44 спасено.	Один торпедоносец сбит зенитным огнем, второй зацепился за мачту СКА и упал в море
Конвой в составе ТР "Чехов", "Абхазия", УС "Днепр" в охранении ЭМ "Смышленный", ТЩ N 23 (следовал по маршруту Новороссийск-Севастополь)	03.10.41 19:20	ю.-з. м. Утриш (44-38с.ш. 37-15в.д.)	не менее 2 Не 111	Попадание одной торпеды в среднюю часть УС "Днепр" (следовал в балласте), быстро затонул. 40 человек из состава экипажа погибло, 162 спасено.	В момент атаки УС отстало от конвоя и по-видимому не охранялось
Конвой с войсками, эвакуируемыми из Одессы в Севастополь	16.10.41 Атаки в течении 3 часов	Каркинитский залив	6 Не 111 +50 бомбар.	Попадание одной торпеды в кормовую часть ПХ "Большевик" (следовал в балласте), кроме того несколько близких разрывов авиабомб. Затонул около 14:00. 16 человек из состава экипажа погибло, 36 спасено.	В момент атаки ПХ отстал от конвоя. Рядом находились два ТКА. Спасат. работы начаты через 1,5 часа
Конвой в составе ПХ "В.Кутурье", "В.Аванесов", ТН "Советская нефть" в охранении нескольких ТЩ и СКР (следовал по маршруту Новороссийск-Феодосия)	23.10.41 06:58	Феодосийский залив (район села Киик-Атаана)	1 Не 111	Попадание одной торпеды в левый борт ТН "Советская Нефть" (следовал с войсками на борту) между средней надстройкой и кормой. Принял через пробойную 2160 т воды. Несмотря на тяжелые повреждения, сумел сохранить ход и самостоятельно прибыть в Феодосию. Потери экипажа и пассажиров неизвестны.	Шел головным в конвое
Груз.-Пасс. ТХ "Армения" в охранении нескольких ТЩ и СКА следовал по маршруту Ялта-Туапсе)	07.11.41 11:25	южн. Ялты (44-15с.ш. 37-17в.д.)	1 Не 111	Попадание одной торпеды в носовую часть ТХ (следовал с ранеными и беженцами на борту), в 11:29 затонул. Погибло около 5000 человек, спасено 8.	
ПХ "Фабрициус" без охранения (следовал по маршруту Камыш-Бурун)	02.03.42 03:55	район м. Утриш (44-45с.ш. 37-28 в.д.)	1 Не 111	Попадание одной торпеды в правый борт ПХ (следовал с войсками на борту). Получил тяжелые повреждения, выбросился на берег. Потери экипажа и пассажиров 5 человек. В дальнейшем разрушен штормом.	Экипаж находился на судне до августа 1942 г.
ТХ "В.Чапаев" в охранении ЭМ "Шаумян" и 2 СКА (следовал по маршруту Поти-Севастополь)	23.03.42 06:58	в 40 милях южнее Херсонского маяка (43-15с.ш. 33-25 в.д.)	1 Не 111	Попадание одной торпеды в корму (следовал с войсками на борту). В 20:09 затонул. Погибло 16 членов экипажа и 86 бойцов, спасено 173 человека.	
ТХ "Ворошилов" в охранении ТЩ "Т-406", "Т-410", и 3 СКА (следовал по маршруту Камыш-Бурун-Новороссийск)	29.03.42 19:05	район устья р. Озерейка	4 Не 111	Попадание одной торпеды в район второго трюма (следовал с ранеными на борту). Получил тяжелые повреждения, выбросился на берег. Сведений о потерях экипажа и пассажиров нет.	2.04.42 снят с мели и отбуксирован в Новороссийск
Дизельный ТН "Куйбышев" в охранении ЭМ "Невозможник", 2 СКА, и 2 истребителей МиГ-3 (следовал по маршруту Новороссийск-Камыш-Бурун)	02.04.42 18:58	район м. Железный Рог (44-57с.ш. 36-58 в.д.)	5 Не 111	Попадания одной торпеды в кормовой танк ТН (следовал с грузом горючего). Получил тяжелые повреждения, сдрейфовал в район банки Марии Магдалины, где затонул на мелководье. 24 человек из состава экипажа погибло, 34 спасено. Спустя некоторое время взорвался, переломившись на две части. Пожар на полузатонувшем танкере продолжался в течение недели.	
ТХ "Сванетия" в охранении ЭМ "Бдительный" (следовал по маршруту Севастополь-Новороссийск)	17.04.42 16:10	восточная часть Черного моря (43-00 с.ш. 36-48 в.д.)	9 Не 111	Попадание двух торпед в носовую часть ТХ (следовал с ранеными на борту). Затонул в 16:30. Погибло 535 пассажиров и членов экипажа, спасено 143 человека.	По другим данным, погибло около 750 человек
ТН "Михаил Громов" в охранении ТЩ "Т-411", "Т-412" и 4 СКА (следовал по маршруту Туапсе-Севастополь)	02.06.42 20:55	в 40 милях южн. Ялты (43-56 с.ш. 34-07 в.д.)	10-12 Не 111	Попадание одной торпеды в носовую часть ТН (следовал с грузом бензина). Затонул в 21:35. 6 человек из состава экипажа погибло, 21 спасен.	
КР "Молотов" в охранении лидера "Харьков" (после неудачной попытки обстрела Феодосии направлялся в Поти)	03.08.42 01:26	южн. м. Чауда	3-10 Не 111	Попадание одной торпеды в кормовую часть КР. В результате взрыва оторвана кормовая оконечность до 262-го шпангоута вместе с рулем и рулевой машиной. Погибло 18 членов экипажа. КР сохранил 14 узловый ход и в 21:40 самостоятельно прибыл в Поти.	В этой и в двух последующих атаках по крейсеру было выпущено не менее 22 торпед (по советским данным)

He 111Н-6 из KG 26,  
Гроссето  
(середина 1942 г.)



сбрасывания 1400 – кг бронейных бомб.

После падения черноморской твердыни группа принимала активное участие в нападениях на кавказские порты и «свободной охоте» вдоль побережья. Хотя успехов и не было достигнуто, торпедоносцы понесли потери от действий советских истребителей. Последний раз на Черном море 6./KG 26 громко заявила о себе 3 августа 1942 г. Возможно, в это время эскадрилья уже командовал капитан Карл Барт, первый из торпедоносцев получивший Рыцарский крест. Если наше предположение верно, то ниже описанный успех можно считать не случайным. На этом случае хотелось бы остановиться подробнее.

Вечером 2 августа крейсер «Молотов» и лидер «Харьков» под общим командованием командира бригады крейсеров контр – адмирала Н.Е.Басистого вышли из Туапсе с целью обстрелять плавсредства противника, находившиеся в Феодосии. [47] Вскоре они были обнаружены разведчиком Ju 88D, который продолжал слежение вплоть до наступления темноты. Экипажи 6./KG 26, имевшей на тот момент 10 исправных машин, сразу же получили приказ готовиться к вылету. Когда взлетевшие немецкие летчики обнаружили свою цель, крейсер и лидер находились уже в районе Феодосии. Тщательно спланированная советская операция сорвалась\*, и к тому моменту корабли вели бой с итальянскими торпедными катерами «MAS568», «MAS573» и береговыми батареями. [49] В 01:13 отряд лег на курс отхода, но спустя шесть минут начались атаки самолетов. Используя тактику «Золотые клещи», торпедоносцы заходили с разных направлений, поливая палубы кораблей пулеметным огнем. Все это время итальянские катера продолжали осуществлять непрерывные атаки.

Неожиданно в 01:26 крейсер получил попадание торпеды\*\*, взрыв которой отломил кормовую оконечность вместе с рулем до 262 – го шпангоута. [50] Лишь

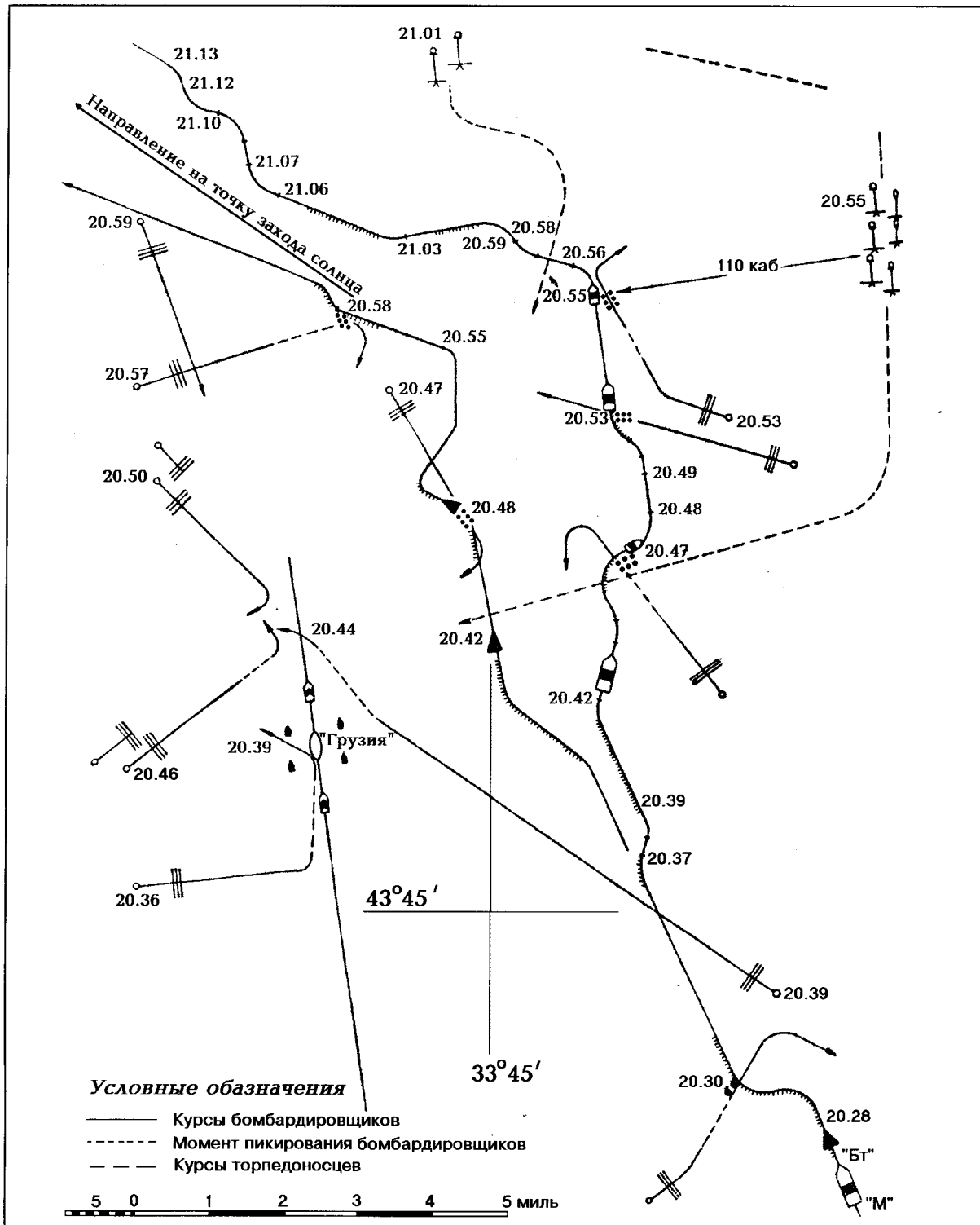
по счастливой случайности корабль сохранил ход и сумел избежать последующих повреждений, хотя атаки торпедоносцев повторились в 02:30, в 03:30 и наконец в 07:20. Немцы заплатили за этот успех гибелью двух экипажей. [51]

Пробыв на Черном море ровно год, эскадрилья 6./KG 26 в октябре 1942 г. перелетела на аэродромы Сицилии. Две другие эскадрильи группы продолжали применяться в чисто бомбардировочном варианте, а в конце ноября даже использовались для снабжения окруженной под Сталинградом группировки. Только в декабре оставшаяся часть II/KG 26 убыла в Гроссето. [52]

\* У Р.Шмидта описывается результативная атака советского крейсера, совершенная 3 августа около 12:30 полным составом 6./KG 26, причем о каких-либо других атаках не упоминается. Несмотря на разницу во времени с советскими источниками, по-видимому Р.Шмидт имеет в виду налет, имевший место в 07:18 (время московское). Немецкий историк пишет об атаке крейсера, который находился в окружении большого числа эсминцев и миноносцев в дневное время. Реально к этому времени «Молотов» был уже поврежден ночной атакой и сопровождался кроме лидера «Харьков» тринадцатью торпедными катерами и истребителями прикрытия. Советская сторона характеризует этот воздушный удар как «безуспешный налет четырех торпедоносцев». Р.Шмидт же настаивает на трех попаданиях — не только в крейсер, но и в сопровождавшие его эсминцы.

\*\* Поскольку точное указание на «авторство» выпущенной торпеды в советских источниках отсутствуют, в зарубежной и отечественной историографии в различное время существовали отличающиеся версии. Более ранние послевоенные публикации, например, Fechter H., Hummelchen G. Seekriegsatlas der Mittelmeer, Schwarzes Meer 1940-1943.— Munchen, 1967. — S. 117, приписывали успех итальянским торпедным катерам, но исследования последнего времени, в частности книга В.Усова и хроника Ровера и Хюммельхена, относят торпедирование на счет 6./KG 26.

## Схема маневрирования крейсера «Молотов» и эскадренного миноносца «Бдительный» при отражении атак авиации противника вечером 12 июня 1942 г.



## На Западе, 1942 г.

В июне 1942 г. на аэродром Рен прибыла группа III/KG 26, первая из торпедоносных групп, получившая на вооружение Юнкерс Ju 88А-4/Тогр. Основой для ее формирования послужила К.Гр. 506 (в прошлом морская Ку.Фл.Гр.506), между тем как прежняя III/KG 26 была передана в 1-ю бомбардировочную эскадру в качестве I/KG 1.

По состоянию на 23 июля 1942 г. III/KG26 насчитывала в своем составе 21 исправный самолет и 24 боеготовых экипажа.[53] С февраля по июль 1942 г. группой командовал капитан Эрнст – Генрих Томсен, но 21 июля он попал в авиакатастрофу и надолго выбыл из строя. Командиром группы стал капитан Меллер.[54]

Дебютными боевыми операциями вновь сформированной III/KG 26 стали налеты на Биргмингем, в ходе которых группа потеряла четыре экипажа. Но вот командование 3-го воздушного флота, кажется, одумалось и, наконец, применило группу по назначению: 3 августа германские торпедоносцы атаковали британский конвой у островов Силли и тяжело повредили танкер «Эль Сьерво» (5841 брт).[55]

10 августа III/KG 26 перебазировалась на норвежский аэродром Банак, правда, не на долго. Из-за отсутствия целей в Баренцевом море группа вернулась во Францию, но 1 сентября снова была направлена в Северную Норвегию.[56]

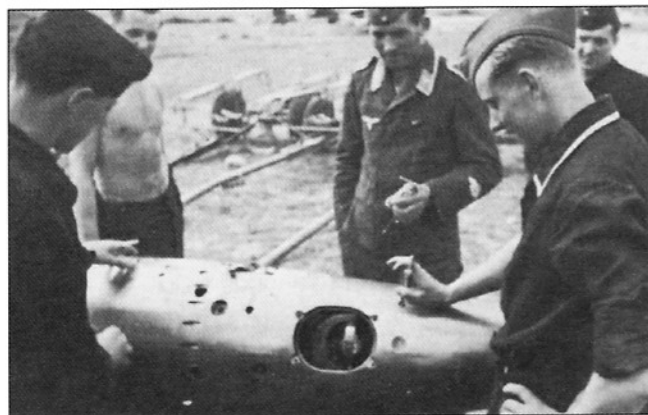


## «Пьедестал»

Конвой «Пьедестал» стал самым крупным британским конвоем из числа проведенных на Мальту в 1940–42 гг. Он состоял из 14 быстроходных транспортов и танкеров общим тоннажем 140029 брт. В их непосредственном охранении и дальнем прикрытии находились 2 линкора, 3 авианосца, 7 крейсеров, 26 эскадренных и эскортных миноносца. Ободренные недавним успехом 5-го воздушного флота, разгромившего в арктических водах караван PQ.17, немцы были полны решимости уничтожить и этот конвой. Базировавшийся на Сицилии II авиакорпус получил подкрепления из Греции и Северной Африки; из Гроссето прибыли 10 торпедоносцев He 111Н-6.[57]

Атаки гитлеровской авиации начались в сумерках 11 августа, когда конвой находился юго-западнее Сардинии, и продолжались с перерывами до вечера 13 августа. Наряду с Люфтваффе, в воздушных налетах принимали участие итальянские самолеты, в том числе торпедоносцы Савойя S.84 и S.79. Последним удалось тяжело повредить британский эскадренный миноносец «Форсайт» (оставлен экипажем, добит торпедой эсминца «Тартар»).[58] В целом же до вечера 12 августа, пока караван прикрывался палубными истребителями и большим числом надводных кораблей, эффект воздушных налетов был довольно слабым.

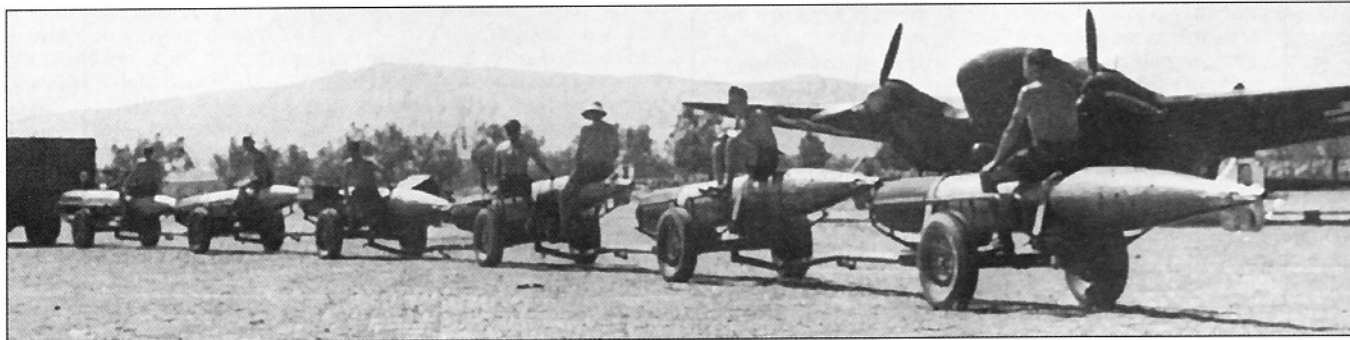
В 19:15 12 августа основные британские силы опера-



Проверка гироскопа торпеды, Гроссето (1942 г.)

Регламентные работы на авиабазе Рен, Западная Франция (лето 1942 г.)

Транспортировка торпед к самолетам. На заднем плане He 111 из состава I./KG 26, аэродром Каламаки, Греция (1943 г.)



тивного прикрытия повернули в Гибралтар, т.к. дальнейшее следование вместе с конвоем через Тунисский пролив становилось рискованным для тяжелых кораблей из — за угрозы со стороны неприятельских подводных лодок и торпедных катеров. Но уход авианосцев ослабил ПВО конвоя. Поэтому, состоявшийся в 20:38 новый налет 30 бомбардировщиков Ju 88А и 7 торпедоносцев He 111Н отбить без потерь не удалось.

Воздушное прикрытие конвоя в это время должны были осуществлять дальние истребители с Мальты. Но случилось так, что шестерка «Бофайтеров» 248 — й эскадрильи ушла на аэродром всего за несколько минут до появления противника.

Вечерело, однако, несмотря на стгутившиеся сумерки, суда конвоя были отлично видны на фоне заката — германские самолеты появились с северо — востока. Немецким летчикам только и осталось воспользоваться выгодными условиями, чтобы нанести англичанам максимальный урон. По возвращении на базу они доложили об уничтожении десяти пароходов противника и повреждении крейсера.[59]

Реальный успех налета: транспорты «Эмпайр Хоуп» (12688 брт) и «Гленорчи» (8982 брт) были тяжело повреждены бомбами и оставлены экипажами\*, а теплоход «Брисбейн Стар» получил торпедное попадание — все равно довольно неплохой результат, особенно если принять во внимание, что немцы потеряли всего один Ju 88.[60]

Одновременно с атаками против ядра конвоя немцы предприняли охоту за теплоходом «Дюкелион» (7516 брт). Из — за полученных в ходе дневного налета бомбардировщиков повреждений это судно сильно отстало и шло в сопровождении эскортного миноносца «Брэмэм». В 19:46 пара Ju 88 сбросили бомбы с малой высоты. Две из них легли в десяти метрах за кормой транспорта, и еще одна — вблизи левого борта. В 21:15 еще одна пара германских самолетов, на этот раз торпедоносцев, атаковала теплоход, проходивший в 5 милях от Кани Рокс. Выключив моторы, «хейнкели» бесшумно спланировали, зайдя, как и в предыдущем случае, со стороны темных холмов тунисского побережья, что делало их практически недоступными для зенитного огня. «Брэмэм» ввел в действие свою артиллерию лишь тогда, когда все уже было кончено. Обе торпеды одного из самолетов попали в правый борт «Дюкелиона».[61]

Из 14 судов каравана «Пьедестал» пункта назначения достигли только пять. Из боевых кораблей погибли авианосец «Игл», крейсер «Каир» и «Манчестер», эсминец «Форсайт». Авианосец «Индомитебл» получил тяжелые повреждения от бомбовых попаданий. Такой исход операции, очевидно, произвел тяжелое впечатление на британское Адмиралтейство. Посылка на Мальту новых конвоев возобновилась только в конце осени.

\*Любопытно, что официальный список «British Merchant Vessels Lost or Damaged by Enemy Action during Second World War» относит на счет Люфтваффе уничтожение парохода «Клэн Фергюсон» (торпедирован в 21:02 сев. о.Зембра). Эту точку зрения разделяет и историк П.Смит. Однако, на наш взгляд, гораздо более правдоподобной является версия Ю.Ровера, выдвинутая в книге «Die U-Boot Erfolge der Achsenmächte 1939–1945». На основании сопоставления донесений летчиков и подводников со временем гибели судна он пришел к выводу, что «Клэн Фергюсон» торпедировала итальянская подводная лодка «Аладжи».

\*\*Транспорт «Мэри Лукенбах» вез боеприпасы, сдетонировавшие при попадании торпеды. Существует и более оригинальная версия гибели этого судна: согласно справочнику Ч.Хоккина, судно «Мэри Лукенбах» погибло в результате падения подбитого пикирующего бомбардировщика на его палубу и последующего взрыва содержимого трюмов.

## На Севере, осень 1942 г.

К моменту начала операции против конвоя PQ.18 в сентябре 1942 г. немцы располагали уже двумя группами торпедоносцев (I и III/KG 26) общей численностью 58 машин: 34 He 111 и 24 Ju 88.[62] Но и силы прикрытия конвоя претерпели серьезные изменения, по сравнению с тем, что имел предыдущий северный караван PQ.17.

«Произошло то, что мы ожидали, — записал 12 сентября в своем дневнике командир бомбардировочной группы III/KG 30 капитан Вернер Баумбах, — теперь у них есть авианосец».[63] Цель номер один — эскортный авианосец «Эвенджер», однако, сброшенные торпеды сами выбирают себе цель. Ни 13, ни 14 сентября потопить авианосец немцы не смогли. Позже нелетная погода и тяжелые потери в самолетах (к утру 15 — го в KG 26 оставалось всего восемь боеготовых He 111 и пять Ju 88) заставили прервать операцию.

Основной урон конвой понес во второй половине дня 13 сентября. В эти сутки для нанесения удара по PQ.18 было использовано 28 торпедоносцев группы I/KG 26 (командир майор Вернер Клюмпер) с аэродрома Бардуфосс и 18 торпедоносцев группы III/KG 26 (во главе с командиром 7 — й эскадрильи капитаном Клаусом Ноккемом) с аэродрома Банак, а также 37 бомбардировщиков 30 — й эскадры.[64]

Погодные условия не благоприятствовали сосредоточенному удару, однако, в район цели самолеты, поднявшиеся с разных аэродромов, вышли почти одновременно. Группа Клюмпера атаковала, используя следующую тактику: на расстоянии 20 км от каравана торпедоносцы развернулись в две волны по 14 самолетов каждая строем фронта с интервалами между машинами 200 — 300 метров и далее продолжали полет на малой высоте, стремясь держать свой курс перпендикулярно курсу конвоя. Сбрасывание торпед производилось с дистанции около тысячи метров.[65] Этот налет длился в течении всего семи — восьми минут. Прикрывавшие конвой с воздуха истребители «Си Харрикейн» были отвлечены погоней за разведывательным самолетом BV 138, поэтому для перехвата низколетящих торпедоносцев перестроиться не успели, как не успели совершить поворот на 45 градусов вправо, чтобы уклониться от торпед, суда конвоя...

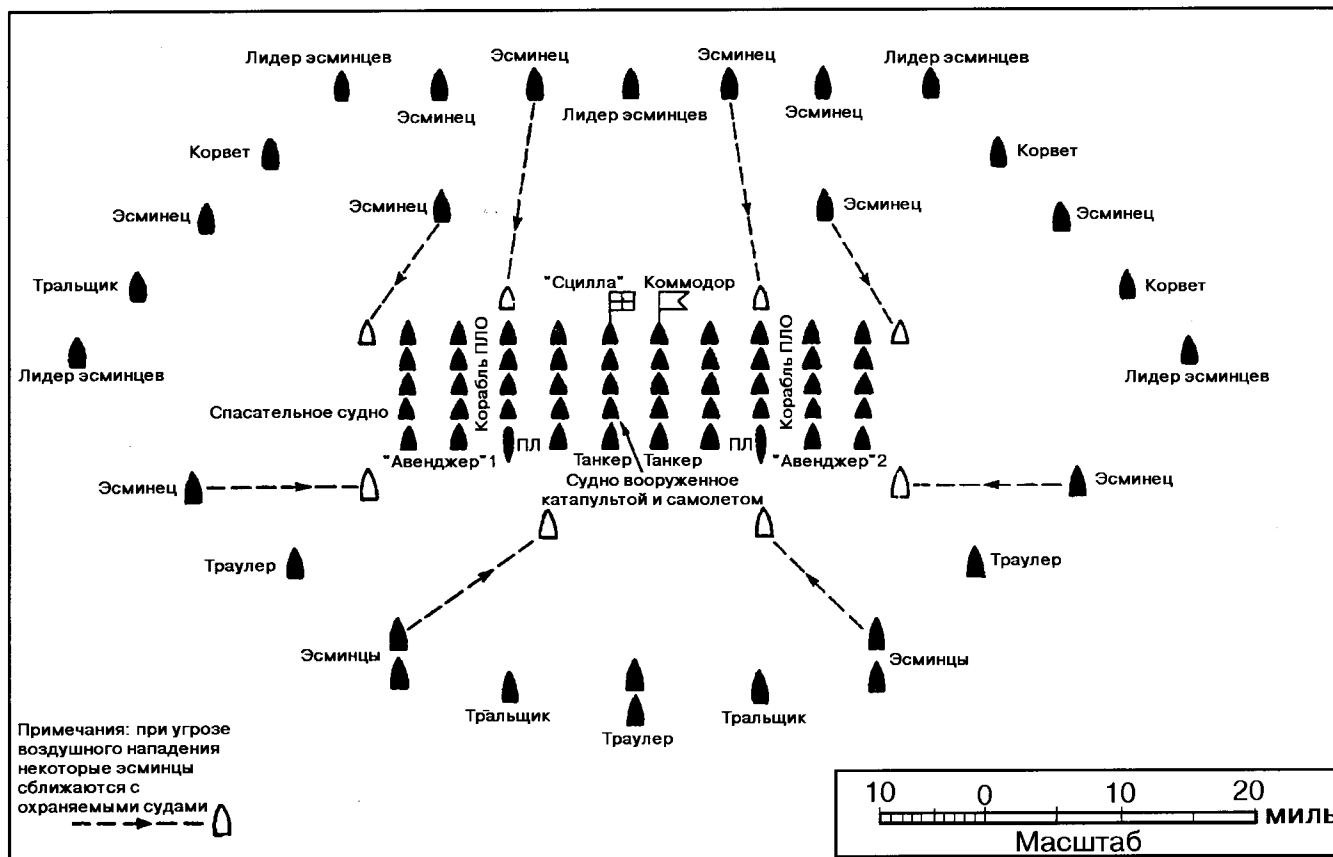
Торпедные попадания получили восемь судов (45.420 брт), в том числе советской пароход «Сухона» (3124 брт). Все они пошли на дно, причем часть судов была добита бомбардировщиками 30 — й эскадры.[66]

К следующему утру все уцелевшие после вышеописанной атаки самолеты 26 — й эскадры, а такowych насчитывалось 36 (22 He 111 и 14 Ju 88), сосредоточились в Банаке. Группа III/KG 26 около полудня 14 сентября безуспешно атаковала авианосец, маневрировавший теперь на некотором удалении от конвоя, а группа I/KG 26 нанесла удар по транспортам. На этот раз палубные истребители действовали более эффективно. Пять машин были сбиты «Си Харрикейнами».[67] Однако немцам удалось взорвать американский транспорт «Мэри Лукенбах» (5049 брт)\*\*.

18 сентября, когда в охранение PQ.18 вступили уже корабли советского Северного флота, немцы отважились нанести еще один удар. В качестве аэродрома подскока использовался Петсамо. На подходе к мысу Канин Нос 12 самолетов 26 — й боевой эскадры атаковали караван и тяжело повредили торпедой американский пароход «Кентукки» (5446 брт). При этом, по советским данным, немцы потеряли около 15 машин (торпедоносцев и взаимодействовавших с ними бомбардировщиков). Реальные потери KG 26 в этот день — один He 111 и, возможно, один Ju 88. Торпедированное судно было оставлено экипажем и добито кораблями охранения.[69]

В сентябре 1942 г. расход самолетами Люфтваффе

## Схема походного порядка конвоя PQ.18



авиаторпед F5b и F5w достиг рекордной величины — 223 штуки, в два — три раза превзойдя аналогичные показатели за любой из предшествующих месяцев. [70] От воздействия германских торпедоносцев погибло 10 судов (55.915 брт) из состава конвоя PQ.18, что является значительным успехом, особенно, если вспомнить о наличии воздушного прикрытия. Но и потери в самолетах были велики. По данным Р.Шмидта, в период с 13 по 18 сентября 26 — я эскадра потеряла двадцать машин (12 He 111 и 8 Ju 88), включая те самолеты, что вернулись на базу в тяжело поврежденном состоянии и были признаны не подлежащими ремонту. Английский историк С.Роскилл называет еще большую цифру — 33 потерянных торпедоносца. [71] Возможно, в данном случае в число «потерянных» включены и все поврежденные машины.\*

Действуя против PQ. 18, германские торпедоносцы добились своего крупнейшего успеха. Ни в одной другой операции им не удавалось потопить сразу столько судов.

Отданный 2 ноября 1942 г. приказ о перебазировании подразделений «львиной» эскадры в Гроссето для участия в блокаде Мальты и борьбы с неприятельским судоходством в Центральном Средиземноморье на длительный срок прервал использование колесных торпедоносцев на северном ТВД. Последним судном, уничтоженным ими в Баренцевом море в 1942 г., стал советский пароход «Декабрист» (7363 брт), погибший 4 ноября в 60 милях к югу от острова Надежды. [72]

В этот период союзники пытались организовать сообщение между портами Исландии и СССР посредством посылки одиночных транспортов. Первым судам удалось пройти незамеченными, однако, после того, как утром 4 ноября летающая лодка BV 138 из Ku.Fl.Gr.406 обнаружилась в Баренцевом море неохранные суда, перевозкам был нанесен значительный ущерб. Германская авиация, в частности, потопила «Декабрист» и тяжело повредила еще два судна, впоследствии также погибшие от разных причин. [73]

Когда вражеские бомбардировщики и торпедоносцы атаковали «Декабрист», судну поначалу удавалось довольно успешно уклоняться от торпедных и бомбовых ударов, пока близким разрывом одной из немецких бомб не была выведена из строя зенитная артиллерия: носовое орудие и крупнокалиберные пулеметы на спардеке. Заметное ослабление зенитного огня позволило замыкающему звену торпедоносцев нанести решающий удар. Торпеда попала в корпус парохода у форштевня, вода хлынула в форпик, а затем начала затопливать носовые трюмы. Шесть часов спустя судно было оставлено экипажем и еще через некоторое время добито германскими бомбардировщиками. [74]

\* Существуют, впрочем, и другие оценки. Например, Д.Хазанов в статье «Восемьдесят восьмой» против СССР» (журнал «Ас», N1.93) характеризует операцию против PQ.18 как неудачную. В качестве довода он приводит английские данные о потерях Люфтваффе — 41 самолет.



## Противодействие североафриканской высадке

В ноябре 1942 г. западные союзники высадились во Французской Северной Африке. Эта операция имела кодовое наименование «Торч».

Высадка началась на рассвете 8 ноября 1942 г. Десанты высаживались одновременно в трех районах, соответствовавших трем направлениям операции: западном — с центром в Касабланке, центральном — с портом Оран, восточном — с портом Алжир. Высадиться в Тунисе англо-американское командование не рискнуло, опасаясь неприятельских воздушных атак. Таким образом, все пункты высадки находились на значительном удалении от аэродромов германской авиации, что обусловило низкую эффективность противодействия десанту с воздуха.

Бомбардировочно-торпедоносная группа I/KG 26 находилась на аэродроме Бардуфосс, когда поступил экстренный приказ перебазироваться в Италию. В тот же день, взяв с собой по две авиаторпеды, «хейнкели» I/KG 26 снялись с места. Необходимый наземный персонал группы перевозился на Юг военно-транспортной авиацией.

Группа III/KG 26 стартовала с аэродрома Банак. Помимо четырех членов экипажа на борту ее Ju 88A-4/Тогр находилось по одному технику. Как и в предыдущем случае, каждый самолет нес по две торпеды.[75]

Переброска авиации производилась в рекордно короткие сроки: группа перебазировалась из Норвегии в Италию всего за 48 часов, эскадра — за 5–9 суток.[76] И уже 8–9 ноября подразделения KG 26 приняли участие в воздушных атаках против сил вторжения и понесли первые боевые потери — шесть экипажей, в том числе потеряли двух «штаффелькапитанов»: командира 6./KG 26 капитана Карла Барта (погиб) и командира 7./KG 26 Клауса-Вельгельма Ноккена (ранен, подобран из воды подводной лодкой).[77]

Вечером 8 ноября самолетами эскадры был поврежден американский военный транспорт «Лидстаун». Около 17:00 8 ноября он получил попадание авиационной

торпеды, в 12:55 следующего дня поражен тремя авиабомбами и, наконец, добит двумя торпедами подводной лодки «U331».[78]

По истечении следующих суток летчики KG 26 доложили о попадании двух авиаторпед в 7000-тонный крейсер, повреждении еще одного «большого корабля» и 8000-тонного крейсера, последний якобы торпедирован в ночь на 10 ноября.[79] Но ни одна из перечисленных побед не подтверждается данными английских и американских источников.

Итальянские торпедоносцы потопили 10 ноября британский шлюп «Айбис».

К 11 ноября в 26-й эскадре (командир подполковник Карл Штокман) насчитывалось 49 боеготовых экипажей торпедоносцев: в I группе (майор Вернер Клюмпер) — 25, в III группе (майор Хорст Кайзер) — 20 и в 6-й эскадрилье (капитан Адольф Хансен) — 4. Все подразделения эскадры базировались в Гроссето.[80]

Западные союзники обманули ожидания немецких летчиков, высадившись на пределе радиуса действия неприятельской авиации. Кроме того, транспорты с войсками прикрывались палубными истребителями. Десант в Ороне обеспечивался авианосцами «Фьюриес», «Байтер» и «Дэшер», в Алжире — авианосцами «Аргус» и «Эвенджер». Оперативное прикрытие высадки осуществляло соединение «Н», в составе которого имелось два авианосца.[81]

Наибольшего успеха итало-германская авиация достигла, действуя против высадки в Бужи. Первоначально захват этого порта был назначен на 9 ноября и позже, ввиду плохой погоды отложен на два дня. Планировалось также высадиться еще восточнее, чтобы захватить аэродром Джиджелли, откуда британские истребители могли прикрыть высадку с воздуха. До их прибытия защита десантных судов от атак неприятельской авиации возлагалась на авианосец «Аргус», однако накануне он был поврежден, а овладеть аэродромом Джиджелли посредством морского десанта не удалось из-за слишком крутой накатной волны. Лишь через некоторое время его захватили парашютисты. Утром 12-го туда перелетела 154-я эскадрилья истребителей «Спитфайр», но горячее для самолетов было доставлено значительно позже.[82] Вышло так, что в течение двух суток британские корабли и



Погрузка учебной торпеды,  
Гроссето (конец 1942 г.)

**Состав и дислокация подразделений торпедоносной авиации на 23.07.1942 г.**

Подразделения	Количество				Дислокация
	Самолетов		Экипажей		
	Списочно	Боеготовых	Списочно	Боеготовых	
1./Ku.FI.Gr.406	6	6	12	10	Серрейса
1./Ku.FI.Gr.906	8	6	12	8	Билле-Фьорд
Stab KG 26	0	0	3	2	Тронхейм
Stab I/KG 26	4	3	3	3	Гроссето
1./KG 26	10	10	9	7	Бардуфосс
2./KG 26	11	9	10	7	Банак
3./KG 26	12	10	9	8	Бардуфосс
Stab II/KG 26	?	?	?	?	?
4./KG 26	10	4	11	7	Саки
5./KG 26	10	8	9	7	Саки
6./KG 26	7	7	7	7	Гроссето
Stab III/KG 26	3	2	3	1	Рен
7./KG 26	10	4	10	9	Рен
8./KG 26	10	8	10	7	Рен
9./KG 26	10	7	10	7	Рен

суда, оставшиеся без авиационного прикрытия, подверглись сильным ударам с воздуха.

Потери, которые понесли западные союзники при высадке в Бужи, пусть даже они не составляют и четверти от донесений о потопленных вражеских судах и бомбовых попаданиях, заполнивших в те дни страницы немецких «кригстагебухов», являются несомненным успехом Люфтваффе, особенно, если принять во внимание довольно низкие собственные потери. Над Бужи в течение трех дней 11 – 13 ноября было сбито четыре германских и два итальянских самолета.[83]

Атаки гитлеровской авиации против десантных сил у Бужи начались после полудня 11 ноября. Налет, состоявшийся в 13:30 – 13:50 был благополучно отбит зенитным огнем британских кораблей, но в ходе очередного налета жертвами бомбардировщиков и торпедоносцев стали войсковые транспорты «Аватея» (13.482 брт) и «Катей» (15.255 брт). На следующее утро от подводного взрыва погибло судно ПВО «Тинуолд».[84] Иногда и его относят на счет торпедоносной авиации, однако, более вероятно, что «Тинуолд» был потоплен итальянской подводной лодкой «Арго».\*

Всего за период противодействия североафриканской высадке с 8 по 14 ноября 1942 г. 26 – я боевая эскадра потеряла девять экипажей.[85]

\* По данным Ю.Ровера, «Тинуолд» и «Аватея» были уничтожены в 06:01 12 ноября итальянской ПЛ «Арго» после того, как предварительно получили повреждения от авиации и затонули на мелководье – сели днищем на грунт. Относительно «Аватея» версия Ровера целиком подтверждается официальными английскими источниками. Любопытно, что даже в статистических таблицах Роскилла это судно учтено в графе успехов подводных лодок. Участие же авиации в потоплении «Тинуолда» представляется нам сомнительным. По данным Плэйфайра и Роскилла, это судно затонуло 12 ноября утром в результате подводного взрыва (мина или торпеда). В справочнике потерь британского флота Лентона и Колленджа это судно значится как потопленное ПЛ «Арго», в официальном английском справочнике потерь – как подорвавшееся на mine.

**Боевые донесения KG 26 за период с 8.11.42 по 12.11.42**

Дата	Район	Донесение*	Реальный успех
8.11.42	Алжир	?	Поврежден десантный транспорт "Лидстаун"
9.11.42	Алжир	2 попадания в крейсер, 1 попадание в "крупный боевой корабль", 1 попадание в пароход 6-7 тыс.т	—
9/10.11.41	Алжир	1 попадание в крейсер водоизмещением 8000 т	—
11.11.42	Бужи	2 попадания в пароход 6000 т, по 1 попаданию в 2 парохода по 5000 т, 1 попадание в эсминец	Тяжело поврежден войсковой транспорт "Аватея"
12.11.42	Бужи	Потоплен транспорт 10-12 тыс.т; повреждены пароход 10 тыс.т, еще один транспорт меньшего размера, крейсер и эсминец	—

\*Донесения приводятся по данным журнала боевых действий германского верховного командования (КТВ d. ОКW).

**Конвой «Стоун Эйдж»**

Ноябрьский конвой на Мальту, первый со времен трагически известного «Пьедестала», носил кодовое название «Стоун Эйдж». Приняв в расчет то обстоятельство, что все внимание германских ВВС в это время было приковано к Тунису и Западному Средиземноморью, англичане послали транспорта с востока, и, надо сказать, не прогадали. Конвой встретил слабое противодействие, к тому же на завершающей стадии операции вмешалась погода, не позволившая немцам произвести мощный авиационный налет при подходе каравана к Мальте.

Германская воздушная разведка обнаружила британское соединение 4 транспорта и охранявшие их 3 легких крейсера и 10 эсминцев — вскоре после выхода из Александрии. В сумерках 18 ноября шесть торпедоносцев He 111Н-6 эскадрильи 6./KG 26 (командир капитан Хансен) атаковали конвой севернее Дерны и добились торпедного попадания в легкий крейсер «Аретьюза».[86] Взрыв торпеды повлек почти 12 – часовой пожар и тяжелейшие повреждения. Крейсер вышел из строя до марта 1944 г.[87] В немецких донесениях об атаке 18 ноября 1942 г. помимо «Аретьюзы» фигурирует еще и торпедированный эсминец.[88]

Из шести участвовавших в налете германских торпедоносцев на аэродром вернулись только четыре. На следующий день эскадрилья капитана Хансена предприняла попытку нанести повторный удар по конвою, но низкая облачность помешала отыскать цель.[89] Таким образом, все посланные из Александрии транспорта достигли пункта назначения без потерь.

## Примечания

1. Lauk F. Der Lufttorpedo.-Munche, 1981.-S. 178-179.
2. Schmidt R. Achtung — Torpedos los!-Koblenz, 1991.-S. 110.
3. Hummelchen G. Die deutschen Seeflieger 1935-1945.-Munche, 1976.-S. 85.
4. Schmidt R. Op.cit.-S. 110.
5. Ibid.
6. Ships of the Royal Navy: Statement of losses during the Second World War.-London, 1946.-P. 16; British Merchant Vessels Lost or Damaged by Enemy Action during Second World War.-London, 1946.-P. 77.
7. KTB d. SKL. Bd. 24.-S. 57.
8. Gundelach K. Die deutsche Luftwaffe im Mittelmeer. Bd. 1.-Frankfurt, 1981.-S. 275.
9. Hummelchen G. Die deutschen Seeflieger 1935-1945.-Munche, 1976.-S. 135; Die Verbände der Luftwaffe 1935-1945.-Stuttgart, 1976.-S. 182.
10. Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре. Вып. 2.-М., 1946.-С. 95.
11. Die Verbände der Luftwaffe...-S. 292.
12. Michulec R. Heinkel He 111/ Monografie Lotnicze.-Gdansk, 1993.-S. 40.
13. Verbände und Truppen der deutschen Wehrmacht und Waffen-SS im Zweiten Weltkrieg 1939-1945. Bd. 14.-Osnabruck, 1980.-S. 403.
14. Хроника ВОВ Советского Союза на Черноморском театре. Вып. 1.-М., 1945.
15. Там же. - С. 91.
16. Там же. - С. 194.
17. Там же. - С. 220.
18. Schmidt R. Op.cit.-S. 129.
19. Хроника ВОВ Советского Союза на Черноморском театре. Вып. 1.-С. 239.
20. The Rise and Fall of the German Air Force 1933-1945.-Poole, 1983.-P. 112
21. Nowarra H.J. Focke-Wulf FW 200 «Kondor».-Koblenz, 1988.-S. 81.
22. Lauk F. Op.cit.-S. 39.
23. Schmidt R. Op.cit.-S. 172.
24. Ibid.-S. 135.
25. Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea 1939-1945.-London, 1992.-P.137.
26. Ларинцев Р.И. «Юнкерсы» рвутся к конвоям// Северные конвои.-Архангельск, 1991.-С. 20.
27. British Merchant Vessels Lost...-P. 37.
29. The Rise and Fall of the German Air Force.-P. 114.
30. KTB d. SKL. Bd. 35.-S. 87; Smith P.C. The Story of the Torpedo Bomber.-London, 1974.-P.52.
31. Bekker C. Angriffshöhe 4000.-Hamburg, 1964.-S. 341.
32. Morison S.E. History of United States Naval operations. Vol. 1.-Boston, 1948.-P. 183-184.
33. Irving D. The destruction of convoy PQ.17.-London, 1968.-P. 102.
34. Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea.-P. 147.
35. Irving D. Op.cit.-P. 105.
36. Brutting G. Das waren die deutsche Kampfflieger-Asse.-Stuttgart, 1974.-S. 206.
37. Вайнер Б.А. Советский морской транспорт в Великой Отечественной войне.-М., 1989.-С. 210.
38. Plocher H. The German Air Force versus Russia 1942.-New York, 1966.-P. 54. The Rise and Fall of the German Air Force.-P. 115.
39. Schmidt R. Op.cit.-S. 147-148.
40. Ibid.
41. Хроника ВОВ Советского Союза на Черноморском театре. Вып. 2.-С. 85.
42. Там же.-С. 94.
43. Суда министерства морского флота, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.-М., 1982.-С. 61.
44. Хроника ВОВ Советского Союза на Черноморском театре. Вып. 2. - С. 92.
45. Schmidt R. Op.cit.-S. 352-353.
46. Ibid.-S. 149-151.
47. Боевая летопись ВМФ 1941-1942.-М., 1982.-С. 327.
49. Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea.-P. 153.
50. Усов В.Ю. Крейсер «Максим Горький».-СПб., 1993.-С. 51.
51. Schmidt R. Op.cit.-S. 149.
52. Ibid.-S. 152.
53. Lauk F. Der Lufttorpedo.-S. 41.
54. Schmidt R. Op.cit.-S. 249
55. British Merchant Vessels Lost...-P. 80.
56. Wood T., Gunston B. Op.cit. - P. 70.
57. The Rise and Fall...-P. 136.
58. Smith M.J. Air War Cronology 1939-1945. Vol. 2. Pt. 2.-P. 64.
59. Smith P.C. Pedestal.-London, 1970.-P. 118,125.
60. Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea.-P. 155.
61. Smith P.C. Pedestal.-P. 118.
62. Wood T., Gunston B. Hitler's Luftwaffe.-P. 71.
63. Baumbach W. Zu Spat.-Munche, 1949.
64. KTB d. SKL. Bd. 37.
65. Kurowski F. Luftwaffe uber Rusland.-Rastatt, 1987.-S. 164
66. Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном морском театре. Вып. 3.-Л., 1946.-С. 115; Schofield B.B. The Arctic convoys.-London, 1977.-P. 73; Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea.-P. 163.
67. Brown D. Carriers operations in World War II. Vol. 1.-London, 1974.-P. 28.
68. Schofield B.B. The Arctic convoys.-P. 73
69. Боевая летопись ВМФ 1941-1942.-С. 83.
70. Lauck F. Der Lufttorpedo.-S. 37.
71. Roskill S.W. The War at Sea 1939-1945. Vol. 2.-London, 1956.-P. 283.
72. Суда Министерства Морского флота, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.-С. 18.
73. Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea.-P. 173.
74. Вайнер Б.А. Указ.соч.-С. 227.
75. Schmidt R. Op.cit.-S. 160-161.
76. Smith P. The Story of the Torpedo Bomber.-P. 55.
77. Schmidt R. Op.cit.-S. 353,362; Shores C., Ring H., Hess W.N. Fighters over Tunisia.-London, 1975.-P. 42.
78. Rohwer, J. Die U-Boot Erfolge der Achsenmächte 1939-1945.-Munche, 1968.-S. 237.
79. KTB d. OKW. Bd. II/4.-S. 932, 935.
80. Schmidt R. Op.cit.-S. 162.
81. Brown D. Carriers operations... Vol. 1.-P. 80.
82. Playfair I. and others. The Mediterranean and Middle East. Vol. 4.-London, 1966.-P. 154.
83. Ibid.
84. Playfair I. and others. Vol. 4.-P. 154.
85. Подсчет по Schmidt R. Op.cit.-S. 344-362.
86. Ibid.-S. 152.
87. Короткин И.М. Боевые повреждения надводных кораблей.-М.; Л., 1960.-С. 136; Smith P.C., Dominy J.R. Cruisers in action 1939-1945.-London, 1981.-P. 272.
88. KTB d. OKW. Bd. II/4.-S. 986.
89. Schmidt R. Op.cit.-S. 152.т

# ДЕЙСТВИЯ КОЛЕСНЫХ ТОРПЕДОНОСЦЕВ 1943-1945

## На коммуникациях в Западном Средиземноморье

Проиграв первый этап битвы за Французскую Северную Африку и уступив, таким образом, противнику Алжир и Марокко, немцы высадились в Тунисе и предприняли отчаянные усилия по недопущению переброски войсковых подкреплений и грузов в порты Бужи и Бон, которые западные союзники избрали в качестве базы снабжения для дальнейшего продвижения на восток.

«В то время как мы наращивали наши силы на суше и двигались на восток, — пишет С.Роскилл, — самолеты противника совершали полеты вдоль африканского побережья в поисках подходящих целей. Одновременно подводные лодки противника сосредоточили свои усилия против судоходства западных союзников в районе баз, захваченных экспедиционными силами».[1]

26 — я боевая эскадра активно включилась в нанесение ударов по коммуникациям союзников в Западном Средиземноморье. В декабре 1942 г. с советско — германского фронта прибыли 4 — я и 5 — я эскадрильи. 26 — я эскадра, наконец — то, в полном составе собралась в Гроссето.

В этот период германские торпедоносцы действовали в тесном взаимодействии с итальянскими «аэросилуранти», поэтому вычленив успехи одних и других из общего списка судов, пораженных авиационными торпедами, подчас невозможно. До конца 1942 г. жертвами торпедоносцев стали пароходы: британские «Трентбэнк» (5060 брт — потоплен 24 ноября у побережья Алжира), «Скифия», «Камерония» и американский «Томас Стоун», последние три получили тяжелые повреждения.[2]

Второго декабря итальянские торпедоносцы потопили британский эсминец «Куэнтин», 9 декабря — корвет «Мэриголд» из состава охранения войскового конвоя MKS.3Y.[3] 14 декабря попадания двух торпед, по одной из версий, авиационных\*, получил легкий крейсер «Аргонот».[4] В ходе одного из противокорабельных вылетов 19 декабря 1942 г. пропал без вести самолет командира III/KG 26 майора Хорста Кайзера.

В январе 1943 г. торпедоносцы перебазировались из Гроссето на аэродромы Виллачидро и Дечимоманно (о.Сардиния). III/KG 26 некоторое время также базировалась в Ираклионе — в подчинении X авиагруппы, от-

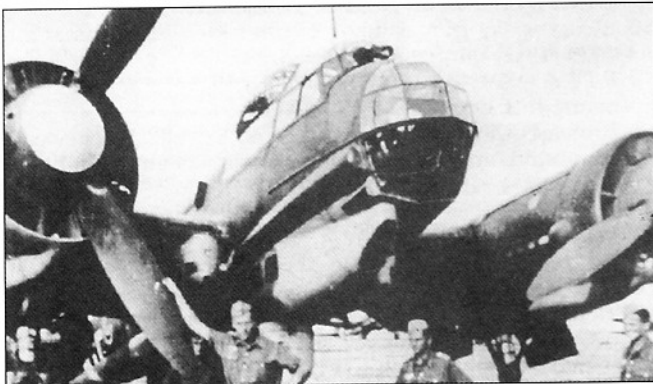
куда она вела борьбу с британским судоходством у побережья Киренаики.

В феврале майор Вернер Клюмпер стал командиром эскадры, а командиром I группы был назначен капитан Герберт Фатер. Во II группе также сменился командир. Вместо ушедшего в KSG2 майора Бейлинга, 12 февраля назначен капитан Георг Теске. III группой с 19 декабря командовал, оправившийся после ранения, капитан Клаус Ноккен.

7 января 17 торпедоносцев 26 — й боевой эскадры во взаимодействии с 6 бомбардировщиками атаковали конвой западных союзников у Бужи. От попаданий торпед затонули британский пароход «Беналбанак» (7153 брт) и норвежский «Акабара» (1524 брт). Еще одно судно тоннажем 7191 брт тяжело повреждено. В ночь на 21 января в ходе налета 16 торпедоносцев и 14 бомбардировщиков на британский конвой в районе Алжир — мыс Тенес попадание авиационной торпеды получил транспорт «Оушен Райдер» (7178 брт). С задания не вернулось два самолета I/KG 26. Еще через восемь дней в результате атаки десяти торпедоносцев He 111, трех Ju 88 из KG 26 и восьми итальянских «силуранти» были повреждены британский эскортный миноносец «Эвон Вейл» и судно ПВО «Пожарика». 6 февраля налету 16 германских торпедоносцев и 13 бомбардировщиков подвергся восточнее Орана караван MKS.7. Погиб канадский корвет «Луисбург», а транспорт «Форт Бейбин» (7135 брт) получил тяжелые повреждения. Немцы потеряли один He 111. Было и много безуспешных торпедных атак.[5]

Начиная с этого периода и до начала лета 1944 г. основными объектами налетов германских торпедоносцев являлись конвои западных союзников, следовавшие из Гибралтара вдоль побережья Алжира в район Центрального Средиземноморья — британские тихоходные KMS или быстросходные KMF и американские UGS и UGF. (Караваны, шедшие в обратном направлении, назывались соответственно MKS, MKF и GUS, GUF.). За период с января по май 1943 г. 26 — я боевая эскадра провела 36 атак и отправила на дно 6 торговых судов Великобритании и ее союзников (47.353 брт). Расход торпед самолетами Люфтваффе за этот период составил 264 штуки.[6]

Но и сами торпедоносцы понесли значительные потери. В боевых вылетах и при штурмовках неприятельской авиации на аэродром эскадры потеряла 41 экипаж и 20 человек наземного персонала, 43 военнослужащих получили ранения.[7] Из 42 (37 боеготовых) машин, имевшихся



Ju 88A-4/Torp (A8+CM) из состава 4/KSG 2, Гроссето

\* «Возвращаясь в Бон после противоконвойной операции, — пишет английский историк И.Плэйфайр, «Аргонот» получил попадания торпед в нос и в корму, выведены из строя два из четырех винтов, но крейсер своим ходом дошел до Алжира». Факт попадания двух торпед очевиден, но вот мнения об «авторстве» торпедных попаданий расходятся: самолеты (германские или итальянские) или итальянская подводная лодка «Мосениго». Неужто англичанам не известно, кто торпедировал их крейсер? Тогда напрашивается вывод, если «Аргонот» и был атакован с воздуха, то на столько внезапно, что экипаж крейсера даже не успел обнаружить пославший в него торпеду вражеский самолет, а такое возможно лишь в том случае, если в атаке участвовал только один самолет, максимум пара торпедоносцев. Однако при таком «сценарии» весьма сомнительно, чтобы идущий на большой скорости корабль получил попадания сразу двух торпед. Поэтому версия о подводной лодке представляется нам более правдоподобной.

в эскадре по состоянию на 10 января 1943 г., к 10 марта оставалось только 15 (13 боеготовых). Как ни странно, именно в этом месяце немцы добились наибольших успехов. 23 марта летчики KG26 уничтожили севернее мыса Тенес крупный британский войсковой транспорт «Уиндзор Касл» (19.141 брт) из состава каравана KMF.11, 26 марта голландский пароход «Принц Виллем II» (1524 брт), 27 марта британский теплоход «Эмпайр Роуан» (9545 брт). В апреле же успехов вообще не было. В мае, после потопления самолетами II и III/KG 26 танкера «Бритиш Траст» (8466 брт), единственная победа за месяц, — активное использование торпедоносцев временно прекратилось. I и III/KG 26 перебазировались на аэродромы Салон — де — Прованс и Монпелье на юге Франции, а II/KG 26 убыла в Германию осваивать новые Ju 88A — 17.[8]

## 2-я авиационная дивизия

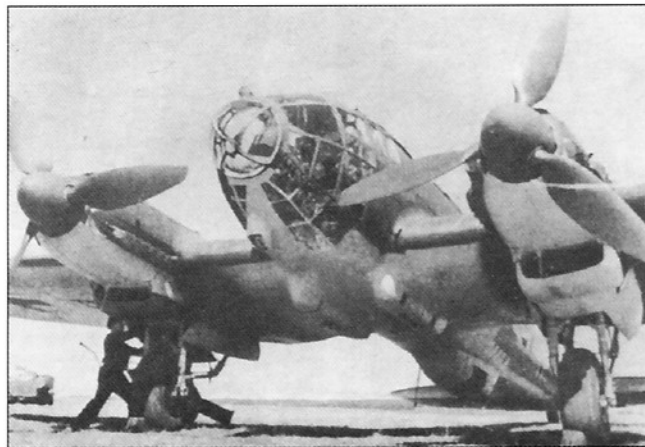
Увеличение числа союзных кораблей, усиление их зенитного вооружения, безграничное господство англо — американских истребителей в воздухе и, наконец, оскудение авиационного парка самой Германии заставило немцев искать новые способы борьбы с морскими целями. Руководство противокорабельными операциями в Западном Средиземноморье в 1943 г. находилось в ведении штаба 2-й авиационной дивизии, которой командовал генерал — лейтенант Йоханес Финк. Основу дивизии составляли все те же I и III/KG 26. Кроме того, летом 1943 г. в распоряжение генерала Финка на авиабазу Марсель — Истр начали прибывать подразделения 100-й боевой эскадры, укомплектованные бомбардировщиками Дорнье Do 217, носителями планирующих управляемых бомб.

Перерыв в боевой деятельности KG 26 продолжался сравнительно недолго. Высадка англо — американских войск на Сицилии и активизация западных союзников на средиземноморских коммуникациях потребовали снова ввести торпедоносцы в бой. В июле — сентябре 1943 г. «Львиная» эскадра провела несколько противоконвойных операций. Их результаты можно охарактеризовать как весьма скромные. Недостаток реальных успехов компенсировался сногшибательными донесениями о десятках тысяч уничтоженного неприятельского тоннажа. Отдельного рассказа заслуживает удар по конвою MKS.21, состоявшийся 13 августа 1943 г., за который командор эскадры майор Вернер Кляомпер был награжден Рыцарским крестом.[9]

Сорок He 111 из I/KG 26 и двадцать Ju 88 из III/KG 26 вылетели для атаки американского конвоя UGS.13, обнаруженного накануне воздушной разведкой, однако, атаковано у острова Альборан шедший в противоположном направлении британский караван MKS.21 (40 транспортов под escortом четырех корветов и пяти тральщиков). «Хейнкели» несли по две торпеды, а «юнкерсы» — по одной. Три He 111 и один Ju 88 английские зенитчики смогли сбить прежде, чем те успели сблизиться с конвоем. Остальные самолеты сбросили 93 торпеды, из которых, согласно немецким отчетам, 37 попали в цель.[10]

Успех налета определялся так: два эскадренных миноносца и четыре торговых судна большого тоннажа, в т.ч. танкер, затонули сразу, еще восемь судов охвачены пожаром и сильно кренятся, очевидно, тонут; повреждено 18 судов.\* Немецкие потери — семь самолетов.[11] При сопоставлении с данными английской стороны подтверждается факт торпедирования только двух судов: повреждены британский пароход «Эмпайр Хейвен» (6852 брт) и американский либерти «Френсис У. Петтигроув» (7176 брт).[12]

К концу лета 1943 г. количество самолетов в базирующихся на юге Франции группах I, III/KG 26 и III/KG 100 составило 84 (36 исправных). Позже в состав 2-й авиа-



Heinkel He 111H-6

дивизии вошла также группа II/KG 100.[13] Однако, успехи торпедоносцев продолжали оставаться скромными: 16 августа потоплен британский пароход «Эмпайр Кестрел» (2689 брт), 3 сентября поврежден американский эскортный миноносец «Кендрик», входивший в состав охранения войскового конвоя UGF.10.

Массовое применение планирующих бомб началось только в конце первой декады сентября, а тактика совместных действий торпедоносцев и носителей УАБ против конвоев сформировалась лишь в октябре. Атаки теперь производились исключительно вечером, после захода солнца, что позволяло избегать встреч с истребителями противника. С наступлением сумерек в район обнаружения каравана вылетала небольшая группа самолетов наведения, которые сбрасывали ацетиленовые горелки, указывающие ударной группе направление движения. Светящиеся линии горелок нередко достигали длины 50—60 миль. Первыми к цели подходили «дорнье». С разных сторон они атаковали УАБ типа Hs 293 корабли охранения, чтобы обеспечить «юнкерсам» и «хейнкелям» возможность беспрепятственно наносить удар по судам конвоя. Применялось низкое торпедометание на «лунной дорожке».[14]

В этом месяце группы I/KG 26 и II/KG 100 совершили две совместные атаки, уничтожив два и повредив одно неприятельское судно. 4 октября авиационной торпедой был потоплен британский пароход «Форт Фицджеральд» (7133 брт). При этом погибло два экипажа I/KG 26. Транспорт «Сэммит» получил попадание бомбы Hs293. 21 октября ценой потери еще трех экипажей, в том числе командира 3./KG 26 капитана Вальтера Хильдебранда, торпедоносцы отправили на дно пароход «Солтуик» (3775 брт). «Хейнкель» фельдфебеля Оскара Бейера потерпел катастрофу над Салон — де — Провансом.[15]

Наибольшего успеха летчики 2-й авиационной дивизии добились в следующем месяце. В сумерках 6 ноября налета 35 торпедоносцев I и III/KG 26 подвергся конвой KMF.25A\*\*, следовавший под охраной крейсера ПВО «Коломбо», 11 американских, 3 британских и 2 греческих эскортных миноносцев.[16]

Атака началась внезапно. Для усыпления бдительности кораблей эскорта немцы воспользовались их опозна-

\*\* У С.Морисона имеется весьма красочное описание налета германских торпедоносцев и бомбардировщиков — носителей УАБ на конвой KMF.25A. В частности, рассказывается о том, как эсминец «Тиллман» сбивал планирующие бомбы Hs293 зенитной артиллерией. Любопытно, однако, что при составлении с данными У.Бальке факт участия самолетов KG 100 в этом налете не подтверждается. Торпедоносцы 6 ноября атаковали, по всей видимости, без поддержки носителей планирующих бомб, но все остальные налеты (4 и 21 октября, 11 и 26 ноября) были действительно совместными.

\* По данным Р.Шмидта, в ходе этого налета было потоплено 12 транспортов (84280 брт), британский эсминец, канадский корвет, американский эскортный корабль, голландский патрульный корабль, тяжело повреждено 7 транспортов (41700 брт) и еще один британский эсминец, легко повреждено 11 транспортов и 2 патрульных корабля.



**Техническое обслуживание двигателя JuMo 211 (Ju 88A)**

вательным сигналом. Появление в районе конвоя большого числа самолетов несколько встревожило командира охранения, и он подал сигнал приготовиться к отражению налета. Но дымовую завесу вовремя поставить не успели. Жертвами авиационных торпед стали в 18:05 американский эскадренный миноносец «Битти», а затем два крупных войсковых транспорта.

Торпедированный эсминец держался на плаву до 21:00, но затем стал медленно погружаться. В 23:30 крен увеличился до 45 градусов. Команда покинула корабль, который вскоре разломился пополам и затонул. Высланные из Филиппвилья буксиры предприняли попытку отвести поврежденные транспорта в порт — безуспешно. Американский пароход «Санта Елена» (9135 брт) затонул у входа в гавань, а голландский лайнер «Марникс ван Сент Альдегонде» (19.355 брт) выбросился на берег.[17] Потери KG 26 в этом налете составили пять экипажей.

Еще более ощутимые потери понес 11 ноября 1943 г. конвой KMS.31, атакованный 16 Do 217, 23 He 111 и 17 Ju 88 в районе Орана. Никто не ожидал германские самолеты в этом месте, так как Оран находился на пределе их боевого радиуса. Барражировавшие в воздухе два «Бофайтера» и шесть «Аэркобр» не смогли своевременно перехватить противника из — за неисправности береговой РЛС наведения истребителей. Ценой семи сбитых машин, в том числе «хейнкеля» командира I/KG 26 капитана Хельмута фон Рабенау, немцы отправили на дно три транспорта: британские «Берчбэнк» (5151 брт), «Индиан Принс» (8587 брт) и французский «Карлье» (7217 брт). Кроме того, поврежденный торпедой французский военный танкер «Нивос» (4763 брт) затонул позже после столкновения.[18]

26 ноября состоялась еще одна противоконвойная операция, в которой принял участие 51 самолет из состава KG 26 и II/KG 40.[19] He 177 потопили планирующими бомбами британский войсковой транспорт «Рона» (8602 брт). Атака торпедоносцев прошла на этот раз без всякого успеха. Два экипажа I/KG 26 и один экипаж II/KG 26 не вернулись с задания. II/KG 40 потеряла семь самолетов.[20] Тем не менее, общий итог двух октябрьских и трех ноябрьских налетов — авиационными торпедами потоплены эсминец, военный танкер и 60.353 брт торгового тоннажа — больше, чем за всю первую половину 1943 г.

### Состав и дислокация подразделений торпедоносной авиации на 5.08.1943 г.

Подразделения	Количество				Дислокация
	Самолетов		Экипажей		
	Списочно	Боеготовых	Списочно	Боеготовых	
1./Ku.FI.Gr.406	12	10	12	9	Серрейса
1./Ku.FI.Gr.906	0	0	12	0	Билле-Фьорд
Stab KG 26	0	0	1	1	Салон-деПрованс
Stab I/KG 26	3	1	3	2	Салон-деПрованс
1./KG 26	19	10	14	7	Салон-деПрованс
2./KG 26	18	8	16	4	Салон-деПрованс
3./KG 26	17	6	13	4	Салон-деПрованс
Stab II/KG 26	6	1	0	0	Гроссенброде
4./KG 26	0	0	17	0	Гроссенброде
5./KG 26	0	0	17	0	Гроссенброде
6./KG 26	0	0	18	0	Гроссенброде
Stab III/KG 26	2	1	1	1	Монпелье
7./KG 26	6	4	7	3	Монпелье
8./KG 26	8	4	7	6	Монпелье
9./KG 26	5	5	0	0	Монпелье

### 77-я боевая эскадра — торпедоносная!

Несмотря на принятое решение иметь в составе ВВС 230 самолетов — торпедоносцев, 26 — я боевая эскадра долгое время являлась единственной торпедоносной эскадрой Люфтваффе. В 1944 г. положение несколько изменилось. Германская торпедоносная авиация пополнилась двумя группами 77-й боевой эскадры (коммодор майор Вильгельм Штеммлер). Прошедшие обучение на Балтике штаб, I группа (майор Вилли Сельтер) и III группа (майор Вольф Харсайм) KG 77 в марте 1944 г. перебазировались в Южную Францию на аэродромы Салон-де-Прованс и Оранж — Карита, войдя в состав 2-й авиадивизии.[21] Тогда как I/KG 26, последняя из торпедоносных групп, сохранившая на вооружении устаревшие He 111, в апреле была отозвана в Германию перевооружаться на Ju 88.

Операции против североафриканских конвоев продолжались в этом году с еще большим размахом, чем в предыдущем. Понесенные от торпедоносцев потери заставляли западных союзников совершенствовать ПВО своих морских караванов. Совершенствовалась и тактика торпедоносцев.

10 января налету трех десятков He 111H-6 и Ju 88A-17 подвергся конвой KMS.37. Транспорт «Оушен Хантер» (7178 брт) затонул сразу, другой — американский «Дэниэл Уэбстер» (7176 брт), после полученных повреждений выбросился на берег и был полностью разрушен. Потери атаковавших составили два Ju 88 и один He 111. С этого момента прохождение каждого конвоя стало обеспечиваться специальным кораблем наведения истребителей и береговыми РЛС, заранее извещавшими о приближении германских самолетов. Принятые союзниками меры сразу же дали неплохие результаты. Так, из 40 самолетов, попытавшихся атаковать вечером 1 февраля в районе Орана американский караван UGS.30, через истребительное прикрытие смогли прорваться толь-

ко семь торпедоносцев. Но и этим немногим удалось нанести конвою урон — потопить судно «Эдвард Бейтз» (7176 брт). Немцы потеряли три Ju 88 и два He 111. А 8 марта британские истребители перехватили на дальних подступах к конвою всю ударную группу, и хотя сбили только один Ju 88, нападение полностью сорвалось.[22]

Тогда немцы пошли на изменение тактики. Теперь атаки совершались не в сумерках, а в ночное время. Оснащенные БРЛС воздушные разведчики выводили ударную группу в район цели. Самолеты — осветители сбрасывали магниевые бомбы (время горения 7 минут) прямо по курсу конвоя. Торпедоносцы выходили в атаку с разных направлений. Их действия координировались командиром группы. А, чтобы отвлечь внимание зенитных расчетов, его самолет наносил удар 50-кг бомбами по кораблям охранения.[23] Но даже с использованием новой тактики 19 и 29 марта в ударах против конвоев KMS.44 и KMS.45 торпедоносцы вновь потерпели неудачу из-за своевременной постановки дымовых завес и сильного зенитного огня.

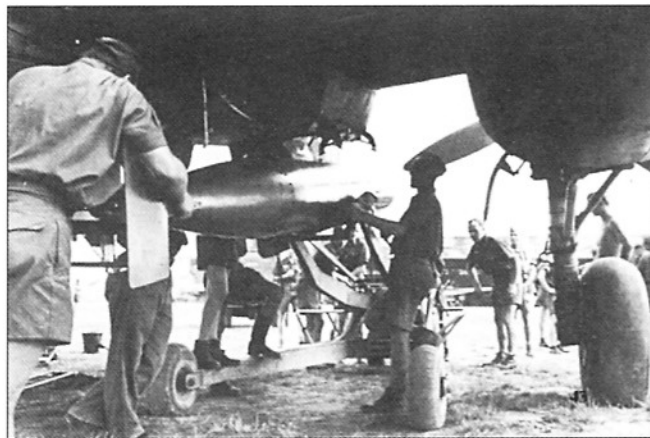
Атаки против караванов UGS.36 (1 апреля) и UGS.37 (11 и 12 апреля) также не дали значительных результатов. В конвое UGS.36 пострадало только одно судно — американский транспорт «Джард Ингерсол», получивший попадание торпеды в носовую грузовую трюм. Эскортный миноносец «Миллз» помог экипажу судна потушить пожар. Поврежденный транспорт отбуксировали в Алжир.

При атаке германскими самолетами конвоя UGS.37 около полуночи 11 апреля крейсер ПВО «Дели» и другие корабли создали такую плотную завесу зенитного огня, что строй торпедоносцев нарушился, и они сбросили торпеды в большинстве неточно. Из этого конвоя в самом начале налета был торпедирован эскортный миноносец «Холдер». Ремонтить его американцы посчитали нецелесообразным, а отрезанную кормовую часть использовали для ремонта однотипного корабля «Менд-жес», поврежденного 2 мая 1944 г. подводной лодкой

«U371».[24] Все 60 судов UGS.37 без потерь достигли пункта назначения.

Однако, удар, нанесенный 20 апреля по каравану UGS.38, доказал, что летчиков 2-й авиационной дивизии еще рано сбрасывать со счетов. В состав охранения конвоя входили голландский крейсер ПВО «Якоб ван Хеемскерк», американский эсминец «Лэнсдейл», 12 эскортных миноносцев, два корабля береговой охраны и два тральщика.

UGS.38 был атакован в трех милях от мыса Бенгут со стороны материка. Начальник сил охранения не получил предварительного извещения от сухопутных РЛС, так как германские самолеты миновали береговую черту на малой высоте, значительно западнее каравана. Первая волна в составе девяти торпедоносцев нанесла удар по конвою через 25 минут после захода солнца. Налет получился на-



Подвеска 750-кг торпеды F5b на пилон РВС самолета Ju 88А-4/Торп





**Авианосец «Индомитебл», торпедированный 16 июля 1943 г. самолетом из состава III/KG 26**

столько внезапным, что корабли охранения даже не успели открыть огня по ведущим самолетам. Немцы зашли от берега и затем, быстро развернувшись, произвели атаку с головы конвоя. Сброшенные торпеды поразили два судна, в том числе американский пароход «Пол Гамильтон» (7177 брт). На борту этого судна были взрывчатые вещества, и оно разлетелось на куски. Все, кто находился на его борту — 580 человек, погибли. Лишь некоторые транспорта и крейсер ПВО «Хеемскерк» дали несколько выстрелов вдогонку уходящему противнику. Зато следующая волна торпедоносцев была встречена смерчем огня. Конвой, тем не менее, продолжал нести серьезные потери. [25]

В состав второй ударной волны, по донесениям переживших этот налет американских моряков, входило семь Ju 88 и пять He 111: «юнкерсы», подойдя к конвою со стороны берега, потопили британский транспорт «Ройал Стар» (7900 брт), а «хейнкели», атаковавшие с носовых курсовых углов левого борта, в 21:35 отправили на дно эсминец радиолокационного дозора «Лэнсдейл». [26] (Реально в налете могли участвовать только Ju 88, т.к. летавшая на «хейнкелях» группа I/KG 26 к этому моменту уже убыла в Германию.) Два парохода — британский «Сэммит» (7219 брт) и американский «Стивен Остин» (7176 брт) получили повреждения от попаданий торпед.

Другая группа торпедоносцев потопила на подходах к Алжиру французское судно «Эль Бьяр» (4678 брт) из состава небольшого конвоя, шедшего от Корсики. [27]

Апрельские потери заставили союзников искать новые способы защиты морских перевозок. К постоянному включению в состав ордера корабля наведения перехватчиков теперь добавилось ночное патрулирование

\* Согласно официальным английским данным, пароход «Нордефлинг» потоплен авиабомбами, однако, у нас есть основания полагать, что это судно было уничтожено торпедоносцами 77-й боевой эскадры.

истребителей на подходах к конвою. Все это дало возможность отразить последующие атаки с большим уроном для нападавших. При налете на очередной конвой UGS.40, который кроме крейсера ПВО «Каледон» и 16 эскортных кораблей прикрывало еще около сотни истребителей, из 62 «юнкерсов» было сбито не менее 16, большинство зенитным огнем. [28]

Вечером 11 мая конвой находился в 50 милях восточнее Алжира. Командир сил охранения предупредил по радио капитанов судов о возможной атаке. В 20:25 с берега поступило сообщение о приближении самолетов противника. Объявили воздушную тревогу. В 20:44 береговые РЛС обнаружили их в 70 милях к северу от мыса Корбеден. Германские торпедоносцы строились для атаки в 10–20 миль севернее конвоя, а затем попытались атаковать эскадры группами с разных направлений. Американские корабли поставили огневую завесу. Многие торпедоносцы прорвались через нее, но попали под огонь малокалиберной артиллерии. Из 127-мм орудий корабли эскадры стреляли по бомбардировщикам, кружившим над центром конвоя, из 76-мм — по самолетам, идущим навстречу транспортам и из 20-мм автоматов — по торпедоносцам, проходившим между колоннами судов. Плотная дымовая завеса мешала немецким летчикам выбирать цели. Торпедоносцы одной из атакующих групп вообще не смогли прорваться через огневую завесу. Несколько самолетов загорелось. Ни одна из 92 сброшенных торпед в цель не попала. «Судам, — пишет американский военно-морской историк С.Морисон, — удавалось сравнительно легко уклоняться от торпед, поскольку они сбрасывались очень неточно». [29]

Последним успехом германской торпедоносной авиации на Средиземном море стало, очевидно, потопление ночью 31 мая ценой еще трех или четырех из 20 атаковавших самолетов британского судна «Нордефлинг» (2873 брт)\* из состава каравана KMS.51. [30]

### Состав и дислокация подразделений торпедоносной авиации на 11.11.1943 г.

Подразделения	Количество				Дислокация
	Самолетов		Экипажей		
	Списочно	Боеготовых	Списочно	Боеготовых	
1./Ku.FI.Gr.406	10	8	11	5	Серрейса
Stab KG 26	0	0	1	0	Салон-деПрованс
Stab I/KG 26	4	2	1	1	Салон-деПрованс
1./KG 26	14	8	11	7	Салон-деПрованс
2./KG 26	15	15	16	6	Салон-деПрованс
3./KG 26	14	7	8	7	Салон-деПрованс
Stab II/KG 26	14	6	1	0	Гроссенброде
4./KG 26	1	1	16	0	Гроссенброде
5./KG 26	0	0	13	0	Гроссенброде
6./KG 26	1	0	16	0	Гроссенброде
Stab III/KG 26	4	2	2	1	Монпелье
7./KG 26	12	8	8	7	Монпелье
8./KG 26	9	8	7	7	Монпелье
9./KG 26	9	8	8	4	Монпелье
Stab KG 77	1	0	2	1	Кенигсберг
I/KG 77	5	2	35	0	Грисслинен
III/KG 77	9	6	41	0	Вормдигт



## Сицилия, Салерно, Анцио, Нормандия, Южная Франция

Очевидно, что в отдельных боевых столкновениях германские торпедоносцы добивались ощутимых успехов в борьбе с морскими перевозками западных союзников. Однако, это не единственная задача, которую пришлось решать германской торпедоносной авиации в 1943–44 гг. Гораздо менее «благоприятным» полем деятельности было противодействие морским десантам. Еще в североафриканской операции англо-американские десантные соединения имели сильную ПВО, а районы высадки прикрывались большим числом истребителей. Как следствие — тяжелые потери со стороны торпедоносцев, не оправданные соответствующими им успехами.

10 июля 1943 г. началась операция «Хаски» — вторжение союзных войск на Сицилию. Подразделения 26-й эскадры срочно перебазировались из Южной Франции в Гроссето и были брошены на борьбу с неприятельскими десантными силами.[31] Здесь действовали и германские, и итальянские торпедоносцы, а также многочисленные бомбардировочные и истребительно-бомбардировочные части. Всем этим силам удалось потопить американский эсминец «Мэддокс», тральщик «Сентинел» и восемь транспортов (54.306 брт), правда, большинство из них бомбами.[32]

«Присутствие торпедоносцев, — пишет Морисон, — к счастью, не было заметно до 14 июля, когда шесть из них, итальянцы, атаковали у мыса Спартивенто крейсера «Юриалес», «Клеопатра» и два эскадренных миноносца». Корабли успешно уклонились от торпед.[33] Двумя сутками позже попадание авиационной торпеды в левый борт получил британский авианосец «Индомитебл», подвергшийся внезапной атаке одиночного Ju 88. Англичане даже не успели открыть зенитного огня до того, как вражеский самолет скрылся из видимости.[34] Несмотря на полученные повреждения, корабль своим ходом дошел до Гибралтара, но простоял в ремонте почти год.

В ходе противодействия последовавшим вскоре после десантам у Салерно (сентябрь 1943 г.) и Анцио (январь 1944 г.), атаки германских торпедоносцев проходили в тесном взаимодействии с истребителями — бомбардировщиками и самолетами-носителями УАБ. Основной успех, правда, выпал на долю последних. Единственное, что удалось торпедоносцам — в сумерках 23 января 1944 г. потопить у Анцио британский эскадренный миноносец «Джэнес».[35] В эти сутки из 55 атаковавших район высадки самолетов истребители союзников сбили 34.[36] В выше приведенное число вошло минимум восемь самолетов 26-й боевой эскадры.[37]

К июню 1944 г. в трех группах 2-й дивизии (III/KG 26, I и III/KG 77) оставалось всего около 40 боеспособных машин. Еще 45 Ju 88А — 17 группы II/KG 26 были переброшены во Францию на аэродром Валанс из Гроссенеброде сразу после начала англо-американского вторжения на континент. Ввиду полного господства противника в воздухе, торпедоносцы действовали только ночью. Летали с баз в Южной Франции, используя в качестве аэродромов подскока Дижон и Шалон-сюр-Сон. 6–8 июня было сделано около 70 самолетов-вылетов. В дальнейшем крупные налеты имели место примерно раз в неделю.

Всего в период с 6 июня по 1 июля самолеты 2-й авиадивизии совершили 384 боевых вылета и записали на свой счет уничтожение 60 тыс. брт неприятельского тоннажа.[39] Реально в этот период жертвами авиационных торпед стали британский эскадренный миноносец «Бодицея», транспорт «Альберт Си. Филд» (1764 брт) и, возможно, американский транспорт «Чарлз Морган» (7244 брт) [39] — результат несомненно лучший, чем при Салерно и Анцио, однако, слишком ничтожный, чтобы хоть как-то повлиять на ход высадки. Понесенный западными союзниками урон оказался даже меньшим, чем они сами того ожидали.

Оценивая эффективность действий германской авиации против Нормандской высадки, английский военно-морской историк Б.Скоффид пишет буквально следующее: «Наиболее знаменательным было слабое воздушное сопротивление врага и полное отсутствие каких-либо серьезных ударов с воздуха по конвоям и захваченным плацдармам. Это объясняется слабостью Люфтваффе и надежным воздушным прикрытием всего района вторжения».[40]

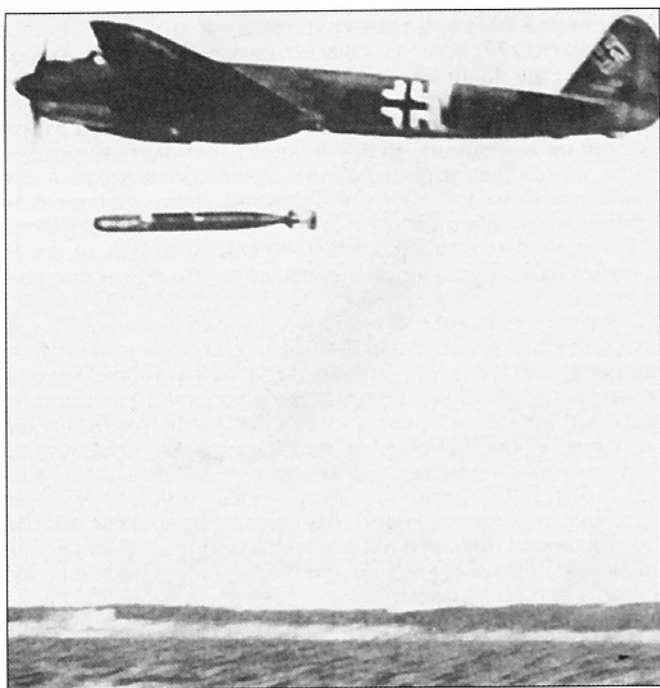
Операции торпедоносцев против кораблей западных союзников продолжались и в июле. 7-го числа летчики 2-й авиадивизии отправили на дно судно наведения истребителей «FDT216».

20 июля 77-я боевая эскадра была расформирована, а личный состав и техника были переданы в 26-ю эскадру. Группа I/KG 77 стала I/KG 26.[41] Уцелевшие после Нормандии торпедоносцы попытались возобновить действия на средиземноморских коммуникациях. Эти последние налеты (11 июля против UGS.46 и 1 августа против UGS.48), естественно, не могли дать каких-либо результатов, так как количественное и качественное превосходство сил охранения было подавляющим.

15 августа 1944 г. началась еще одна крупная десантная операция, на этот раз на юге Франции. 65 торпедоносцев Ju 88 и 15 бомбардировщиков Do 217 — все, чем располагала 2-я авиационная дивизия на этот момент.[42] Дислокация торпедоносных подразделений была следующей: штаб KG 26 — аэродром Монпелье, I/26 — Салон, II/26 — Валанс, III/26 — Гаронс.[43] Высадка прикрывалась девятью британскими и американскими эскадрными авианосцами, причем истребители

Торпедоносец Ju 188E-2





«Хеллкэт» не только дежурили над корабельными соединениями, но и совершали полеты большими группами вглубь территории. Действия торпедоносцев также существенно затруднились из-за отсутствия самолетов-осветителей.[43] Попытка противодействовать десанту, по-сути, полностью провалилась. III/KG 100 удалось потопить у Сан-Рафаэля лишь один небольшой танко-десантный корабль. Торпедоносцы не смогли и этого. 20 августа подразделение 26-й боевой эскадры были отведены в Германию: штаб эскадры в Любек-Бланкензее, I и III группы в Лекк, II группа в Мюнхен-Нойбиберг (в конце августа переведена в Гроссенброде).[45]

### На Севере, 1944–45 гг.

Только в конце 1944 г. германские торпедоносцы возобновили свои операции. На этот раз, после более чем двухлетнего перерыва, ареной их действий стали арктические моря. Прибывшие на аэродромы Бардусфосс и Банак группы I/KG 26 (командир майор Вилли Сельтер) и II/KG 26 (майор Отто Вернер) насчитывали в своем составе 81 машину, из них 44 боеготовых. Командовал эскадрой подполковник Вильгельм Штеммлер, сменивший в ноябре на этом посту Вернера Клюмпера.[46]

12 декабря 1944 г. караван RA.62 юго-западнее о. Медвежий подвергся безуспешной атаке девяти Ju 88 из I/KG 26 под командованием майора Сельтера.[47] Истребители «Уайлдкэт» 813-й и 835-й эскадрилий с эскортных авианосцев «Кампэниа» и «Найрэна» сбили разведчик BV 138 и два Ju 88, очевидно, тоже разведчика, т.к., по немецким данным, KG 26 в этот день потерь не имела.[48]

Спустя двое суток капитан Руди Шмидт, вступивший 3 декабря в командование II/KG 26, с тридцатью торпедоносцами предпринял попытку нанести удар по британскому авианосному соединению, оперировавшему у норвежского побережья. И снова неудача — немцы по-

просту не смогли обнаружить цель. При возвращении на базу были потеряны две машины.[49]

Своевременное обнаружение противника в условиях полярной ночи для немцев стало одним из главных затруднений. Очевидно, сказывалось отставание в области радиоэлектроники. Следующую пару конвоев (JW.63 и RA.63) вообще не удалось обнаружить ни летчикам, ни подводникам.[50] Не увенчалась успехом и попытка 48 «юнкерсов» KG 26 атаковать утром 7 февраля караван JW.64 — из-за ошибки самолетов наведения, хотя, как утверждает Роскилл\*, немцы приблизились к конвою на столько, что британские корабли охранения наблюдали ударную группу на экранах своих радаров.[51] С задания не вернулись три торпедоносца.[52]

В январе 1945 г. произошла рокировка торпедоносных групп: I/KG 26 отозвали в Германию и расформировали. Вместо нее прибыла III/KG 26. Обе действующие группы 26-й эскадры сосредоточились в Бардусфоссе.

Следующая операция германских торпедоносцев состоялась 10 февраля, когда 14 Ju 88 из II/KG 26 и 18 Ju 188 из III/KG 26, шедших двумя волнами с часовым разрывом во времени, попытались прорваться сквозь истребительное прикрытие и мощную завесу зенитного огня. Наиболее полное, но, к сожалению, одностороннее, описание этих атак содержится в книге английского историка К.Пулмэна «Эскортные авианосцы 1941–1945» [53]:

Авианосец «Кампэниа», флагманский корабль контр-адмирала Р.Мак-Григора, обнаружил торпедоносцы посредством радара задолго до их появлением над конвоем, однако, поднятые на перехват палубные истребители разминувшись с противником в густых облаках. Разделившись на две группы по шесть самолетов в каждой, немцы попытались взять суда каравана в клещи, но были рассеяны зенитным огнем и сбросили торпеды с большой дистанции. Корвет «Денби Касл» сбил один «юнкерс».

### Состав и дислокация подразделений торпедоносной авиации на 13.01.1944 г.

Подразделения	Количество				Дислокация
	Самолетов		Экипажей		
	Списочно	Боеготовых	Списочно	Боеготовых	
1./Ku.FI.Gr.406	11	6	11	7	Серрейса
Stab KG 26	0	0	1	0	Салон-деПраванс
Stab I/KG 26	4	2	1	1	Салон-деПраванс
1./KG 26	11	4	5	3	Салон-деПраванс
2./KG 26	13	9	6	6	Салон-деПраванс
3./KG 26	12	6	7	4	Салон-деПраванс
Stab II/KG 26	19	12	0	0	Гроссенброде
4./KG 26	1	0	14	14	Гроссенброде
5./KG 26	5	2	14	0	Гроссенброде
6./KG 26	6	3	15	0	Гроссенброде
Stab III/KG 26	3	2	2	1	Монпелье
7./KG 26	13	7	8	7	Монпелье
8./KG 26	11	6	9	7	Монпелье
9./KG 26	10	8	10	5	Монпелье
Stab KG 77	1	1	1	0	Кенигсберг
I/KG 77	1	0	35	28	Грисслинен
III/KG 77	1	0	37	0	Вормдитт

\* «В германских отчетах, — пишет Роскилл, — отмечается, что самолеты наведения допустили ошибку, и ударная группа прошла мимо цели». По данным отечественной «Хроники ВОВ на Северном морском театре», одиннадцать торпедоносцев все же произвели безрезультатную атаку конвоя. Зенитной артиллерией сбит один и поврежден еще один вражеский самолет. С.Роскилл, как следует из выше приведенной цитаты, факт атаки отрицает.

Транспорты по приказу Мак — Григора совершили уклонительный маневр — поворот «все вдруг» на 16 румбов.

Еще через некоторое время отбившийся от других одиночный Ju 88 внезапно вынырнул из — за облаков и вышел в атаку на канадский эсминец «Сиу». Обе торпеды прошли мимо цели. Очереди корабельного 40 — мм «бофорса» прошли мотор германского самолета. На отходе его сбили подоспевшие палубные истребители.

Следующая ударная волна торпедоносцев была обнаружена сначала несшим противолодочное патрулирование самолетом «Суордфиш», а затем радаром авианосца «Найрэн» и понесла тяжелые потери от истребителей и зенитного огня. «Уайлдкэты» с «Найрэны» сбили два самолета, эскадренный миноносец «Уайтхол» и шлюп «Ларк» — по одному. Уцелевшие «юнкерсы» беспорядочно атаковали транспорты конвоя с разных направлений, но ни одна торпеда не попала в цель.

По возвращению на аэродром летчики II/KG 26 доложили о четырех попаданиях в транспорты и двух в эсминец противника, а летчики III/KG 26 — о потоплении транспорты и попаданиях в крупный боевой корабль и еще один транспорт.[54]

Описанные выше налеты интересны также и тем, что они являлись, очевидно, первым случаем боевого применения нового немецкого торпедоносца Ju 188.

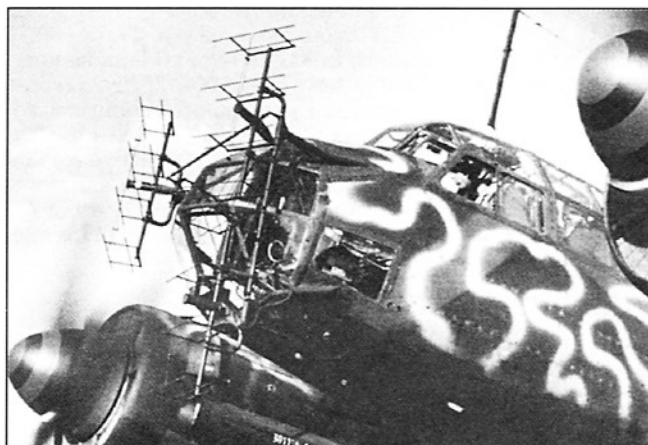
13 февраля конвой JW.64 прибыл в Кольский залив и уже спустя четверо суток 34 судна каравана RA.64 взяли курс на запад. При выходе из Кольского залива подводные лодки уничтожили одно торговое судно и два корабля эскорта. Вслед за этим сильный шторм разбросал суда конвоя. Германское командование решило воспользоваться этим и нанести удар с воздуха. Однако, когда утром 20 февраля до трех десятков Ju 88 и Ju 188 атаковали конвой\*, 29 из 33 судов RA.64 уже успели занять свое место в походном порядке.

«Из — за плохой погоды, — вспоминает командир 8./KG 26 капитан Вальтер Принц, — в воздух поднялись только те экипажи, которые имели достаточный опыт полетов в сложных метеоусловиях. Десять машин группы шли единой ударной волной. Летели в свободном боевом порядке. Поиск конвоя осуществлялся по радиопеленгу. Сначала мы держали курс на северо — восток, затем повернули на юг и обнаружили конвой...»

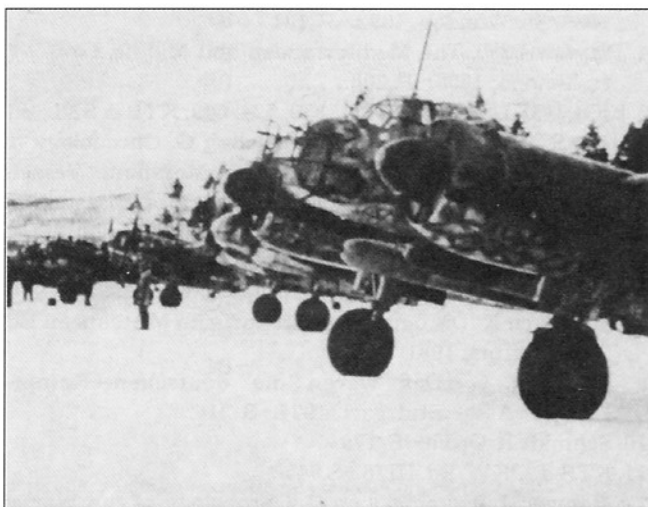
На перехват атакующих самолетов ринулись четыре «Уайлдкэты» с «Найрэны». Они сбили один Ju 88. Корабли эскорта и вооруженные транспорты открыли по торпедоносцам такой сильный заградительный огонь, что те беспорядочно сбросили торпеды и удалились.[55] Правда, из — за волнения моря точность стрельбы зенитной артиллерии была довольно низкой. Суммарные потери KG 26 за этот налет составили два Ju 88 и один Ju 188. Вернувшись на базу летчики доложили о потоплении двух крейсеров, двух эсминцев и не менее чем восьми транспортов.[56] Садиться в Бардифоссе пришлось в условиях сильного снегопада. Но выбора не оставалось, и все экипажи торпедоносцев успешно справились с этой задачей.

22 февраля шторм возобновился и бушевал около суток. В середине дня 23 февраля, как только стих штормовой ветер, 26 торпедоносцев Ju 188 группы III/KG 26, перебазировавшейся накануне в Тронхейм — Ваернес, произвели поиск оставшихся транспортов.[57] На этот раз им сопутствовала удача. Американское судно «Генри Бейкон» (7177 брт) шло в 50 милях позади конвоя одно, без всякого охранения.

Германские самолеты подошли к цели сомкнутым строем на высоте 5 — 10 метров. Построившись в круг, они начали поочередно парами атаковать транспорт с разных направлений. Каждая пара с небольшого расстояния сбрасывала по две торпеды, после чего совершала энергичный противозенитный маневр с набором высо-



Антенна радиолокационной станции FuG 200 «Hohentwiel» на самолете Ju 88



Торпедоносцы из состава KG 26. На переднем плане Ju 88A-17, оборудованный БРЛС FuG 200. Аэродром Бардифосс

ты. Эти атаки продолжались с 14:15 до 15:20, когда немцам, наконец, удалось добиться своего. Взрывом торпеды, попавшей в артиллерийский погребок транспорта были снесены крышки люков. Швы разошлись, треснули переборки, вышли из строя рулевые приводы.[58]

Увидев, что, пораженный торпедой, пароход начал тонуть, германские самолеты оставили его в покое и возобновили поиск конвоя, но больше ничего найти не смогли.

По данным Морисона, атака на «Генри Бейкон» стоила немцам пяти сбитых самолетов. Еще три машины получили повреждения. Р.Шмидт в своей книге признает потерю только двух экипажей III/KG 26.

Согласно Роверу и Хюммельхену, успех потопления «Генри Бейкона» принадлежит эскадрилье капитана Принца.[59] Этому транспорту было суждено стать последним судном, потопленным германской авиацией во Второй Мировой войне. Вероятно, немцы убедились в бесполезности продолжения борьбы с много превосходящим противником. В дальнейшем уже ни один арктический конвой не атаковался торпедоносцами, а вскоре 26 — я эскадра была отведена в Данию.

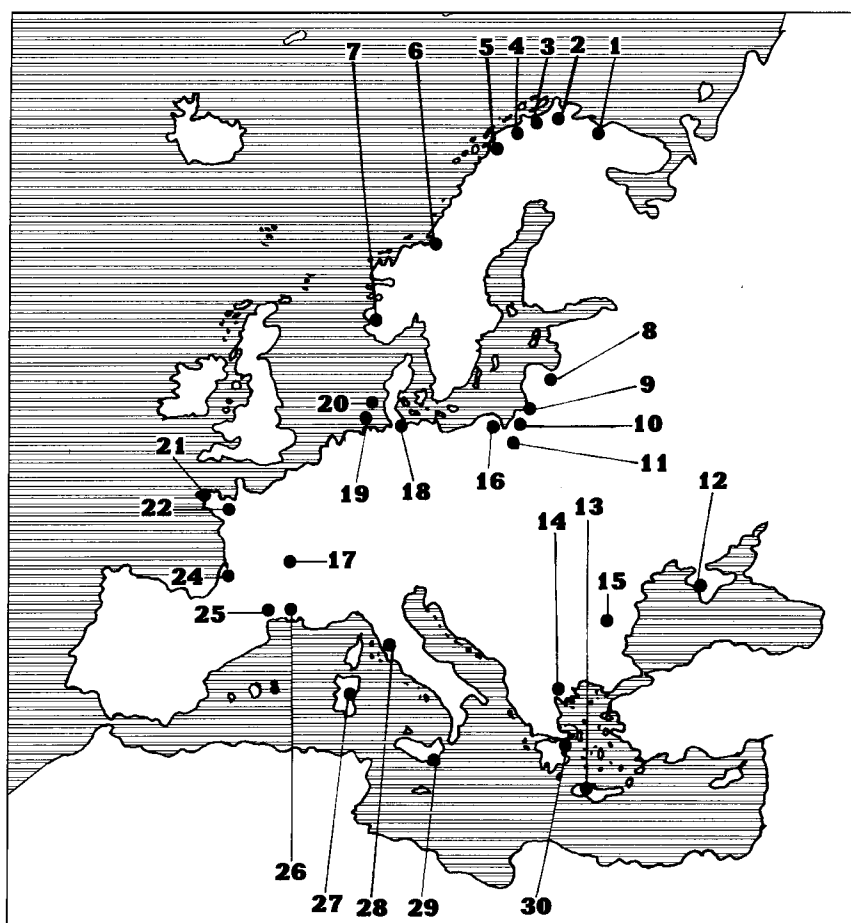
Последняя крупная противоконвойная операция 26 — й эскадры — «вооруженная разведка» у северо — восточного побережья Шотландии — состоялась 21 апреля 1945 г. Группа II/KG 26 получила задачу произве-

\* По данным «Хроники морской войны» Ровера и Хюммельхена, в атаке участвовало 40 Ju 88, потеряно 6 самолетов.

сти поиск в районе Оркнейские острова — Питерхед, III/KG 26 — в районе Питерхед — залив Ферт — оф — Форт. Для этого самолеты II/KG 26 (под командованием обер — лейтенанта Домбровски) и III/KG 26 (во главе с командиром 7 — й эскадрильи капитаном Герингом) перелетели на аэродром Сола и оттуда стартовали к Шотландскому побережью. Однако, едва достигнув назначенных районов, оба подразделения были перехвачены британскими истребителями. [60] В итоге, из 24 вылетевших «юнкерсов» на аэродром вернулось только 17, а операция полностью провалилась.

### Примечания

- Roskill S.W. The War at Sea 1939-1945. Vol. 2.-London, 1956.-P. 336.
- British Merschant Vessels Lost or Damanged by Enemy Action during Second World War.-London, 1946.-P. 44, 81; Smith M.J. Air War Chronology 1939-1945. Vol. 2. Pt. 2.-Manhattan, 1977.-P. 246.
- Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea 1939-45.-London, 1992.-P. 181
- Playfair I.S.O. The Mediterranean and Middle East. Vol. 4.-London, 1956.-P. 206.
- KTB d. SKL. Bd. 41.-S. 111, 359, 524, 549; KTB d. SKL. Bd. 42.-S. 105; Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea.-P. 192; British Merschant Vessels Lost...-P. 81-82; Hocking C. Dictionary of Disasters at Sea during the Age of steam 1842-1962.-London, 1969.
- Lauk F. Der Lufttorpedo.-Munchen, 1981.-S. 37.
- Schmidt R. Achtung—Torpedos los!) 0Koblenz, 1991.-S. 170
- Gundelach K. Die deutsche Luftwaffe im Mittelmeer. Bd. 2.-Frankfurt, 1981.
- Brutting G. Das waren die deutschen Kampf-))fiieger-Asse.-Stuttgart, 1974.-S. 216.
- Schmidt R. Op.cit.-S. 179.
- KTB d. OKW. Bd. III/6.-S.945.
- Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea.-P. 226.
- Gundelach K. Die deutsche Luftwaffe im Mittelmeer. Bd. 2.
- Morison S.E. History of US Naval Operations. Vol. 10.-Boston, 1956; Белли В.А., Пензин К.В. Боевые действия в Атлантике и на Средиземном море.-М., 1967.-С. 324.
- Schmidt R. Op.cit.-S. 347; Balke U. Kampfgeschwader 100 «Wiking».-Stuttgart, 1981.-S. 269-270; British Merschant Vessels Lost...-P. 50, 83.
- KTB d. OKW. Bd. III/6.-S. 1260; Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea.-P. 245
- Morison S.E. Vol. 10.-P. 264.
- Molony C.J.C. The Mediterranean and Middle East. Vol. 5.-London, 1973.-P. 560; Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea.-P. 245.
- KTB d. OKW. Bd. III/6.-S. 1313.
- Shores C. Pictorial History of Mediterranean Air War 1940-1945.-London, 1972.
- Verbande und Truppen der deutschen Wehrmacht und Waffen-SS im Zweiten Weltkrieg 1939-1945. Bd 14.-Osnabruck, 1980.-S. 426.
- Roskill S.W. The War at Sea 1939-1945. Vol. 3, Pt. 1.-London, 1960.-P. 311.
- Elliott P. American Destroer Escorts of World War 2.-London, 1974.
- Morison S.E. Vol. 10.-P. 265.
- Роско Т. Эскадренные миноносцы США во второй мировой войне.-М., 1962.-С. 476.
- Morison S.E. Vol. 10.-P. 268.
- Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea.-P. 272.
- Roskill S.W. Vol. 3, Pt. 1.-P. 325.
- Morison S.E. Vol. 10.-P. 271.
- British Merchant Vessels Lost...-P. 52.
- Wood T., Gunston B. Hitler's Luftwaffe 1935-1945.-P. 85.
- Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea.-P. 223.
- Morison S.E. Vol. 9.-P. 167.
- Brown D. Carriers operations in World War II. Vol. 1.-London, 1974.-P. 85.
- Ships of the Royal Navy: Statement of losses during the Second World War.-London, 1946.-P. 24; Roskill S.W. Vol. 3, Pt. 1.-P. 306; Lenton H.T. British Warships Losses of World War II.-London, 1965.-P. 12.
- Morison S.E. Vol. 9.-P. 344.
- Schmidt R. Op.cit.-S. 349, 365.
- The Rise and Fall of the German Air Force 1933-1945.-Poole, 1983.-P. 330; Schmidt R. Op.cit.-S. 194; Wood T., Gunston B. Op.cit.-P. 75.
- Скофилд Б.Б. Операция «Нептун».
- Ships of the Royal Navy: Statement of losses...-P. 30, 54; British Merchant Vessels Lost...-P. 52; Hocking C. Dictionary of Disasters at Sea during the Age of steam; Lenton H.T. British Warships Losses...-P. 10.
- Die Verbande der Luftwaffe 1935-1945.-Stuttgart, 1976.-S. 138.
- The Rise and Fall...-P. 336.
- Verbande und Truppen der deutschen Wehrmacht und Waffen-SS im Zweiten Weltkrieg 1939-45. Bd. Osnabruck, 1980.-S. 339.
- The Rise and Fall...-P. 336.
- Schmidt R. Op.cit.-S. 212.
- Kurowski F. Seekrieg aus der Luft.-Herford, 1979.-S. 240-241; Hummelchen G. Die deutschen Seeflieger 1935-1945.-Munchen, 1976.-S. 142; Schmidt R. Op.cit.-S. 248-249.
- Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea.-P. 318.
- Brown D. Carriers operations... Vol. 1.-P. 41.
- Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea.-P. 319.
- Ibid.-P. 322.
- Roskill S.W. Vol. 3, Pt. 2.-P. 255.
- Schmidt R. Op.cit.
- Poolman K. Escort Carrier 1941-1945.-London, 1972.-P. 147))149.
- Schmidt R. Op.cit.-S. 228.
- Poolman K. Op.cit.-P. 152.
- Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea.-P. 334.
- KTB d. OKW. Bd. IV/8.-S. 1123.
- Morison S.E. Vol. 10.-P. 312.
- Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea.-P. 334.
- Schmidt R. Op.cit.-S. 232.



- 1 .....Петсамо
- 2 .....Банак
- 3 .....Биллефьорд
- 4 .....Бардуфосс
- 5 .....Серрейса
- 6 .....Тронхейм-Ваернес
- 7 .....Сола-Ставангер
- 8 .....Рига
- 9 .....Кенигсберг
- 10 .....Грислинен
- 11 .....Вормдитт
- 12 .....Саки
- 13 .....Ираклион
- 14 .....Салоники
- 15 .....Бузюа
- 16 .....Готенхафен
- 17 .....Валанс
- 18 .....Гроссенброде
- 19 .....Нордерней
- 20 .....Лист
- 21 .....Брест
- 22 .....Рен
- 24 .....Бордо-Мериньяк
- 25 .....Монпелье
- 26 .....Салон-де-Прованс
- 27 .....Виллачидро
- 28 .....Гроссето
- 29 .....Комизо
- 30 .....Аргос

## Заключение

Если попытаться разложить действия германских торпедоносцев по видам операций, получится следующая картина: подавляющее число вылетов было совершено для нарушения морских перевозок противника, периодически торпедоносцы привлекались к проведению противодесантных операций и уж совсем редко для нанесения ударов по силам флота противника в море. В соответствии с этой разбивкой и нужно оценивать эффективность их действий.

В отличие от итальянских «аэросилуранты» для германских торпедоносцев основными целями, как правило, являлись не боевые корабли, а торговые суда. Отсюда малое число пораженных крупных кораблей противника: за всю войну поврежден 1 авианосец и 2 крейсера, тогда как итальянские торпедоносцы смогли повредить 1 линкор и 6 крейсеров.

Что касается торговых судов, то успехи германских торпедоносцев на фоне общих достижений ВВС Германии и ее союзников выглядят следующим образом. Согласно Роскиллу, авиация держав «оси» потопила за время Второй Мировой войны 820 торговых судов общим тоннажем 2.889.883 брт (сведения о потерях Советского Союза у Роскилла отсутствуют, поэтому здесь и далее для большей наглядности все цифры приводятся только по флотам зарубежных государств). Точные данные по распределению «авторства» этих потерь, к сожалению, отсутствуют. По нашим подсчетам, из этого числа до 100 судов было потоплено японскими и итальянскими летчиками. Из оставшихся 720 на долю торпедоносных частей Люфтваффе приходится 40 и еще 13 — на счету гидроторпедоносцев из состава Kustenfliiegergruppen. Чем же объясняются эти кажущиеся небольшими успехи?

Привлекавшиеся к действиям над морем части бомбардировочной и пикировочной авиации по численности значительно превосходили торпедоносную авиацию. Около 540 транспортов погибло от ударов Люфтваффе в период 1939—41 гг., т.е. в то время, когда Вермахт вел активные боевые действия на Западе. Операции на приморских направлениях, такие как Норвежская,

Дюнкеркская, кампания на Балканах, сопровождались гибелью огромного количества торговых судов в условиях, когда союзники физически не могли организовать их защиту. Подобные легкие победы не требовали специальной тактики, особой выучки пилотов и создания противокорабельных соединений.

С началом второго периода войны положение резко изменилось. Западные державы были разгромлены на суше, но после провала операции «Морской лев» уже на стадии подготовки (завоевание господства в воздухе), Германии ничего не оставалось как продолжать борьбу на сухопутных ТВД. Примерно в это же время впервые четко обозначилась неспособность «универсальных» бомбардировочных частей эффективно бороться на морских коммуникациях противника. Создание в это же время торпедоносной авиации позволило найти выход из сложного положения. Об эффективности нового рода оружия свидетельствовали успехи, достигнутые при блокаде Севастополя и действиях против конвоев PQ.17 и PQ.18. В последующие годы, несмотря на многократный качественный и количественный рост средств ПВО западных союзников, германские торпедоносцы смогли за счет постепенных изменений своей тактики добиваться успехов почти до самого конца войны. В тех же условиях бомбардировочная и ракетноосная авиация постепенно были сломлены и выпали из участия в борьбе на море.

Опыт действий торпедоносцев в любых погодных условиях при значительном превосходстве противника как раз и привлек внимание историков многих стран к этой теме. Определенный интерес он продолжает вызывать и до настоящего времени. Так, например, после англо-аргентинского конфликта ряд западных специалистов высказал мнение, что, если бы аргентинская авиация вместо устаревших авиабомб применяла бы торпеды, потери английского флота могли бы оказаться гораздо большими. Есть сведения, что соответствующим оснащением было оборудовано некоторое количество легких штурмовиков «Пукарра». Точно так же после войны во Вьетнаме на вооружение флота «вернулась» незаслуженно «уволненная в отставку» корабельная артиллерия.

## СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ТАБЛИЦЫ ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИХ ДАННЫХ САМОЛЕТОВ – ТОРПЕДОНОСЦЕВ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Модель	He 59B-2	He 115B-1	He 111H-6	Ju 88A-4\T.	Ju 88A-17	Ju 188A-3	Ju 188E-2
Размах крыла (м)	23,66	22,2	22,5	20,05	20,05	22,0	22,0
Длина (м)	17,35	17,3	16,4	14,36	14,36	14,95	14,95
Высота (м)	7,1	6,6	4,02	5,07	5,07	4,9	4,9
Площадь крыла (кв. м)	153,4	87,5	86,5	54,7	54,7	56,6	56,6
Масса (кг) пустого	5440	5300	8020	9860	—	9920	9900
взлетная	8870	9100	—	12100	—	—	—
макс. взлетная	9000	10400	13300	14000	14000	14530	14500
Тип двигателя	BMW VI 6,0	BMW 132K	Jumo 211F-1	Jumo 211J-1	Jumo 211J-2	Jumo 213A-1	BMW 801G-2
Мощность (л.с.)	2x660	2x960	2x1300	2x1400	2x1400	2x1776	2x1700
Скорость (км/ч) максимальная	280	355	430	470	425	522	506
крейсерская	240	295	370	385	375	395	385
Потолок (м)	3500	5500	8000	8200	8000	10060	9500
Дальность (км) нормальная	775	2000	—	1790	1600	2480	2480
максимальная	1750	3350	2500	2730	2500	—	—
Экипаж	3	3	5	4	3	4	4
Вооружение	3x7,9 мм 1 торпеда	2x7,9 мм 1 торпеда	1x20 мм 6x7,9 мм 2 торпеды	5x7,9 и 13 мм 2 торпеды	1x7,9 мм 1x13 мм 2 торпеды	2x20 мм 2x13 мм 2 торпеды	2x20 мм 2x13 мм 2 торпеды

Модель	Handley Page Hampden ТВ.1	Bristol Beaufort Mk I	Bristol Beaufighter TF.X	SIAl S.84	Ильюшин Ил-4Т	Douglas А-20ДО Boston	Mitsubishi G4M1
Страна	Англия	Англия	Англия	Италия	СССР	США\СССР	Япония
Год	1938	1939	1942	1941	1940	1943	1940
Размах крыла (м)	21,98	17,63	17,63	21,24	21,44	18,69	25,14
Длина (м)	16,33	13,46	12,62	17,83	14,76	14,74	20,25
Высота (м)	4,37	4,34	4,84	4,52	4,22	5,36	5,15
Площадь крыла (кв. м)	—	41,86	46,6	61,1	66,7	—	78,13
Масса (кг) пустого	5344	5350	7080	—	6421	5874	6741
взлетная	8508	8038	11460	13288	10055	11284	9500
Тип двигателя	Pegasus XVIII	Taurus VI	Hercules XVII	Plaggio P. XI	M-88Б	Wright R-2600	MK4A Kasei
Мощность (л.с.)	2x1015	2x1130	2x1770	3x1000	2x1100	2x1600	2x1530
Скорость (км/ч) максимальная	427	416	485	428	448	508	428
крейсерская	350	391	400	379	342	—	315
Потолок (м)	6920	5030	8077	7900	10500	10060	9144
Дальность (км) максимальная	2880	2575	2478	1830	2740	2100	6035
Экипаж	4	4	2	4-5	4	3	7
Вооружение	6x7,9 мм 1 торпеда	4-6x7,9 мм 1 торпеда	2x20 мм 1x7,9 мм 1 торпеда	4x12,7 мм 2 торпеды	1x7,62 мм 1x12,7 мм 1 торпеда	9x12,7 мм 2 торпеды	1x20 мм 3x7,7 мм 1 торпеда

## КОРАБЛИ И СУДА, ПОТОПЛЕННЫЕ ГЕРМАНСКИМИ ТОРПЕДОНОСЦАМИ

(в таблицу включены только достоверно известные случаи потопления и так называемые total lost)

Название	Тоннаж или водоизмещение	Страна	Дата	Район
"Remuera"	11.445 брт	Англия	26.08.40	57-50 с.ш./01-54 з.д.
"Cape York"	5.027 брт	Англия	26.08.40	57-50 с.ш./01-54 з.д.
"Nailsea River"	5.548 брт	Англия	15.09.40	4 мили вост. Монтроза
"Port Denison"	8.043 брт	Англия	26.09.40	6 миль с.-в. м. Питерхед
"Creemuir"	3.997 брт	Англия	11.11.40	10 миль ю.-в. Абердина
"Anvers"	4.398 брт	Бельгия	13.11.40	вост. побереж. Шотландии
"St. Catharine"	1.216 брт	Англия	14.11.40	у Абердина
"Isolda"	734 брт	Англия	19.12.40	у ю.-в. побереж. Ирландии
"Perseus"	1.307 брт	Голландия	13.03.41	12 миль с.-з. о.Бардси
"Mamari"	7.942 брт	—	02.06.41	вост. побереж. Англии
"Baron Carnegie"	3.178 брт	Англия	11.06.41	51-55 с.ш./05-34 з.д.
"Moorwood"	2.056 брт	Англия	11.06.41	район Хартлпула
"Escout"	1.087 брт	Англия	03.08.41	Суэцкий канал
"Каменец-Погольск"	5.117 брт	СССР	29.08.41	44-49 с.ш./36-06 в.д.
"Днепр"	12.589 брт	СССР	03.10.41	44-38 с.ш./37-15 в.д.
"Большевик"	1.412 брт	СССР	16.10.41	45-44 с.ш./31-58 в.д.
"Армения"	4.724 брт	СССР	07.11.41	44-15 с.ш./34-17 в.д.
"Фабрициус"*	2.434 брт	СССР	02.03.42	44-45 с.ш./37-28 в.д.
"В.Чапаев"	2.690 брт	СССР	23.03.42	43-15 с.ш./33-25 в.д.
"Куйбышев"	4.629 брт	СССР	02.04.42	44-57 с.ш./36-58 в.д.
"Свантея"	4.125 брт	СССР	17.04.42	43-00 с.ш./36-48 в.д.
"Botavon"	5.848 брт	Англия	02.05.42	73-02 с.ш./19-46 в.д.
"Cape Corso"	3.807 брт	Англия	02.05.42	73-02 с.ш./19-46 в.д.
"Lowther Castle"	5.171 брт	Англия	27.05.42	60 миль с.-вв. о.Медвежий
"Михаил Громов"	836 брт	СССР	02.06.42	43-56 с.ш./34-07 в.д.
"Christopher Newport"	7.191 брт	США	04.07.42	75-03 с.ш./25-20 в.д.
"Navarino"	4.841 брт	Англия	04.07.42	75-57 с.ш./27-14 в.д.
"Deucalion"	7.516 брт	Англия	12.08.42	37-56 с.ш./08-40 в.д.
"Africander"	5.441 брт	Панама	13.09.42	76-10 с.ш./10-05 в.д.
"Empire Beaumont"	7.044 брт	Англия	13.09.42	76-10 с.ш./10-05 в.д.
"Empire Stevenson"	6.209 брт	Англия	13.09.42	76-10 с.ш./10-05 в.д.
"John Penn"	—	США	13.09.42	76-10 с.ш./10-05 в.д.
"Macbeth"	6.131 брт	США	13.09.42	76-10 с.ш./10-05 в.д.
"Oregonian"	4.826 брт	США	13.09.42	76-10 с.ш./10-05 в.д.
"Сухона"	3.124 брт	СССР	13.09.42	76-10 с.ш./10-05 в.д.
"Wacosta"	5.432 брт	США	13.09.42	76-10 с.ш./10-05 в.д.
"Mary Luchenbach"	5.049 брт	США	14.09.42	Баренцево море
"Kentucky"	5.446 брт	США	18.09.42	устье Белого моря
"Декабрист"	7.363 брт	СССР	04.11.42	60 миль южнее о. Надежды
"Awatea"*	13.482 брт	Англия	11.11.42	у Бужи
"Trentbank"*	5.060 брт	Англия	24.11.42	10 миль севернее м. Тенес
"Benalbanach"	7.153 брт	Англия	07.01.43	37-07 с.ш./04-38 в.д.

Название	Тоннаж или водоизмещение	Страна	Дата	Район
"Akabara"	1.524 брт	Норвегия	07.01.43	37-07 с.ш./04-38 в.д.
"Pozarica" #	4.500 т	Англия	07.01.43	30 миль сев.-зап. Бужи
"Louisburg" #*	980 т	Канада	06.02.43	36-15 с.ш./00-15 в.д.
"Windsor Castle"	19.141 брт	Англия	23.03.43	37-28 с.ш./01-10 в.д.
"Prins Willem II"	1.524 брт	Голландия	26.03.43	36-49 с.ш./02-55 в.д.
"Empire Rowan"	9.545 брт	Англия	27.03.43	37-16 с.ш./06-54 в.д.
"British Trust"	8.466 брт	Англия	01.05.43	32-40 с.ш./19-53 в.д.
"Empire Kestrel"	2.689 брт	Англия	16.08.43	37-10 с.ш./04-35 в.д.
"Fort Fitzgerald"	7.133 брт	Англия	04.10.43	36-42 с.ш./01-17 в.д.
"Saltwick"	3.775 брт	Англия	21.10.43	36-55 с.ш./01-36 в.д.
"Beatty"	1.630 т	США	06.11.43	37-12 с.ш./00-16 в.д.
"Marnix van St. Aldegonde"	19.355 брт	Голландия	06.11.43	37-12 с.ш./00-16 в.д.
"Santa Elena"	9.135 брт	США	06.11.43	37-12 с.ш./00-16 в.д.
"Birchbank"	5.151 брт	Англия	11.11.43	36-10 с.ш./00-06 з.д.
"Carlier"	7.217 брт	Франция	11.11.43	36-10 с.ш./00-06 з.д.
"Indian Prince"	8.587 брт	Англия	11.11.43	36-10 с.ш./00-06 з.д.
"Ocean Hunter"	7.178 брт	Англия	10.01.44	36-07 с.ш./00-11 з.д.
"Daniel Webster"	7.176 брт	США	10.01.44	36-07 с.ш./00-11 з.д.
"Janus"	1.690 т	Англия	23.01.44	41-26 с.ш./12-38 в.д.
"Edvard Bates"	7.176 брт	США	01.02.44	севернее побережья Алжира
"Holder" #	1.200 т	США	11.04.44	37-01 с.ш./03-50 в.д.
"Paul Hamilton"	7.177 брт	США	20.04.44	37-02 с.ш./03-41 в.д.
"Royal Star"	7.900 брт	Англия	20.04.44	37-02 с.ш./03-41 в.д.
"Lansdale"	1.620 т	США	20.04.44	37-02 с.ш./03-51 в.д.
"El Biar"	4.678 брт	Франция	20.04.44	севернее побережья Алжира
"Nordeflinge"	2.873 брт	Англия	31.05.44	37-02 с.ш./03-47 в.д.
"Boadicea"	1.360 т	Англия	13.06.44	50-26 с.ш./02-34 з.д.
"Albert C. Field"	1.764 брт	Англия	18.06.44	50-28 с.ш./01-46 з.д.
"FDT 216"	2.750 т	Англия	07.07.44	у м. Барфлер
"Henry Bacon"	7.177 брт	США	23.02.45	400 миль вост. Исландии

**Примечания**

# — поврежден торпедоносцами, разобран на метал (так называемые total lost).

\* — уничтожен в результате совместных действий германских и итальянских торпедоносцев.

**ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ГЕРМАНСКИХ АВИАЦИОННЫХ ТОРПЕД**

Тип торпеды	Калибр (мм)	Длина (м)	Масса (кг)	Масса ВВ (кг)	Дальность хода (м)	Скорость хода (узл)	Высота сбрасывания (м)
F5	450	5,16	750	200	7500 3500	22 33	40±10
F5b	450	5,16	750	200	2500 2000	36 40	40±10
F5w	450	5,67	860	170	3000	40	100±10



### Асы-торпедоносцы кавалеры Рыцарского креста

обер-лейтенант Карл Барт, летчик 3./Ku.Fl.Gr.506  
Награжден 14.12.40, погиб 9.11.42

обер-лейтенант Зигфрид Бетге, командир 9./KG 26  
Награжден 08.08.44

обер-лейтенант Хайнц Йенте, командир 2./KG 26  
Награжден 29.10.43

майор Вернер Клюмпер, коммодор KG 26  
Награжден 29.08.43

обер-фельдфебель Герберт Кунце, штурман 8./KG 26  
Награжден 09.11.44, погиб 21.04.45

капитан Клаус-Вильгельм Ноккен, командир III/KG 26  
Награжден 29.10.43, погиб в мае 1945 г.

обер-лейтенант Йозеф Петерс, штурман III/KG 26  
Награжден 06.04.44

обер-лейтенант Александр Рааб, командир эскадрильи  
KG 77  
Награжден 05.09.44

майор Вилли Сельтер, командир I/KG 77  
Награжден 19.08.44

майор Георг Теске, командир II/KG 26  
Награжден 31.10.44

капитан Гюнтер Трост, командир 2./KG 26  
Награжден 12.11.43

обер-лейтенант Раймер Фосс, командир 4./KG 26  
Награжден 12.03.45

обер-лейтенант Вернер Франкен, летчик I/KG 26  
Награжден 24.03.43 (посмертно), погиб 24.02.43

лейтенант Конрад Хеннеман, летчик I/KG 26  
Награжден 03.09.42 (посмертно), погиб 04.07.42

капитан Вальтер Хильдебранд, командир 3./KG 26  
Награжден 06.04.44 (посмертно), погиб 21.10.43

капитан Руди Шмидт, командир II/KG 26  
Награжден 28.03.45

полковник Вильгельм Штемлер, коммодор KG 77  
Награжден 07.07.44

### СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В КНИГЕ

БРЛС — бортовая радиолокационная станция	ТН — танкер
брт — брутто-регистрационные тонны	ТР — транспорт
ВВС — военно-воздушные силы	ТТХ — тактико-технические характеристики
ВМФ — военно-морской флот	ТХ — теплоход
ВОВ — Великая Отечественная война	ТЩ — тральщик
ВФ — воздушный флот	УАБ — управляемая авиабомба
КР — крейсер	УС — учебное судно
ЛД — лидер эсминцев	ЧФ — Черноморский флот
ПВО — противовоздушная оборона	ЭМ — эскадренный миноносец
ПЛ — подводная лодка	KG — Kampfgeschwader (бомбардировочная эскадра)
ПЛО — противолодочная оборона	K.Gr — Kampfgruppe (бомбардировочная группа)
ПХ — пароход	KSG — Kampfshulegeschwader (учебная бомбардировочная эскадра)
РЛС — радиолокационная станция	Ku.Fl.Gr — Kustenfliegergruppe (береговая авиационная группа)
СКА — сторожевой катер	
СКР — сторожевой корабль	
ТВД — театр военных действий	
ТКА — торпедный катер	



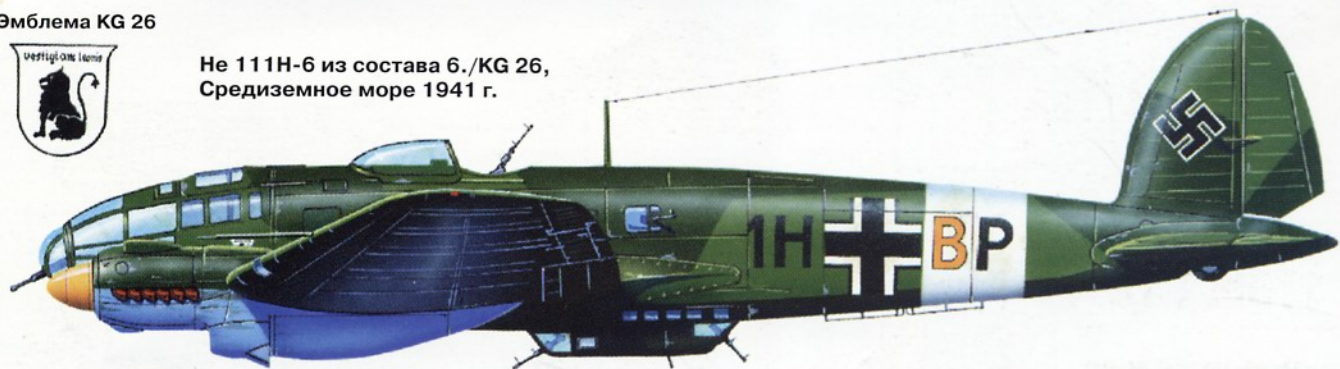
He 111H-6 из состава 1./KG 28, Черное море 1941 г.



Эмблема KG 26



He 111H-6 из состава 6./KG 26,  
Средиземное море 1941 г.



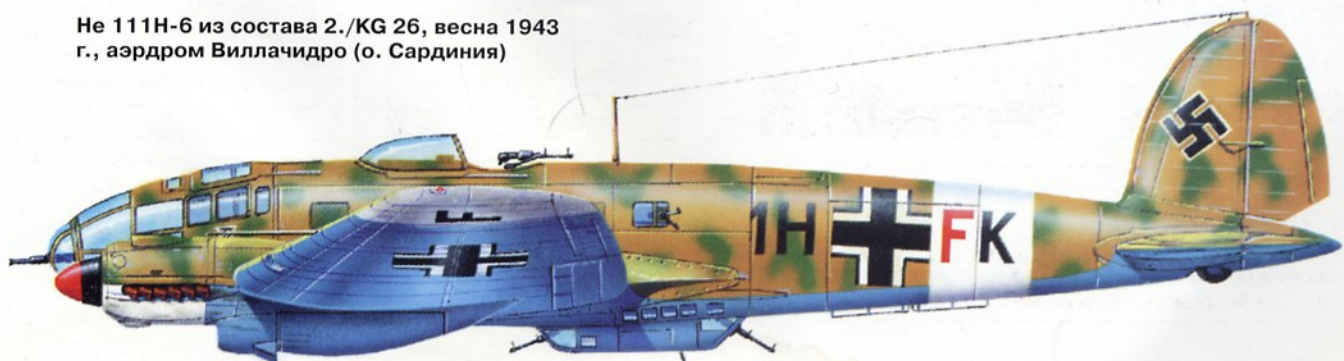
He 111H-6 из состава 1./KG 26, Северная Норвегия, 1942 г.



He 111H-6 из состава 5./KG 26, Сталинград,  
1942 г (4 и 5. KG 26 использовались для  
доставки грузов окруженным войскам)



He 111H-6 из состава 2./KG 26, весна 1943  
г., аэродром Виллачидро (о. Сардиния)



**Торпедоносец-бомбардировщик Heinkel He 111H.**

Разработан в 1935 году, серийно выпускался с 1937 по 1944 год. Всего построено около 7500 самолетов (из них 6615 модификации He 111H).



**Торпедоносец-бомбардировщик Junkers Ju 188.**

Разработан в 1942 году, серийно выпускался с 1943 по 1944 год. Всего построено 1076 самолетов.



**Торпедоносец-бомбардировщик Junkers Ju 88A-4.**

Разработан в 1936 году, серийно выпускался с 1938 по 1945 год. Всего построено около 15000 (с учетом истребителей) самолетов.



**Гидросамолет Heinkel He 115.**

Разработан в 1937 году, серийно выпускался с 1938 по 1943 год. Всего построено около 300 самолетов.



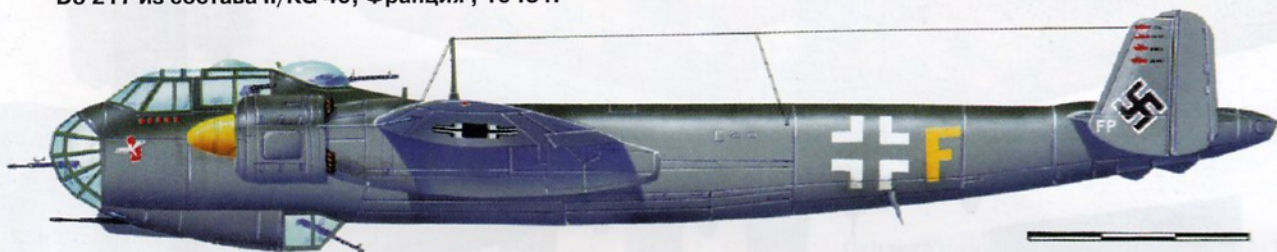
Ju 87E с торпедой F5W, Гроссето, февраль 1942 г.



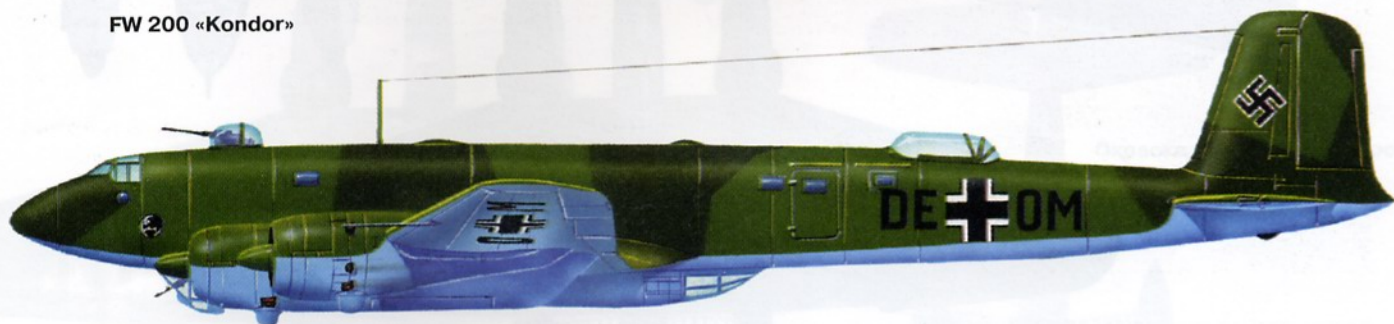
FW 190A-5/U19, зима 1942/43 гг.



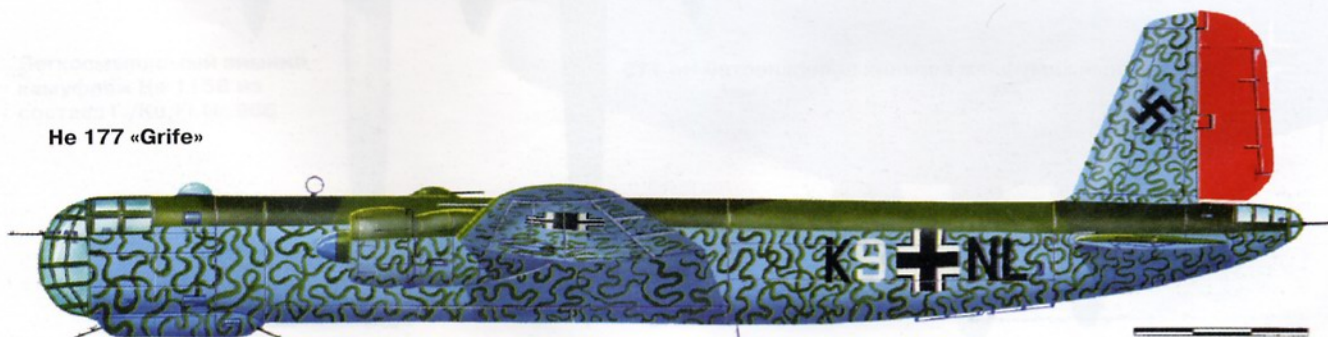
Do 217 из состава II/KG 40, Франция, 1943 г.



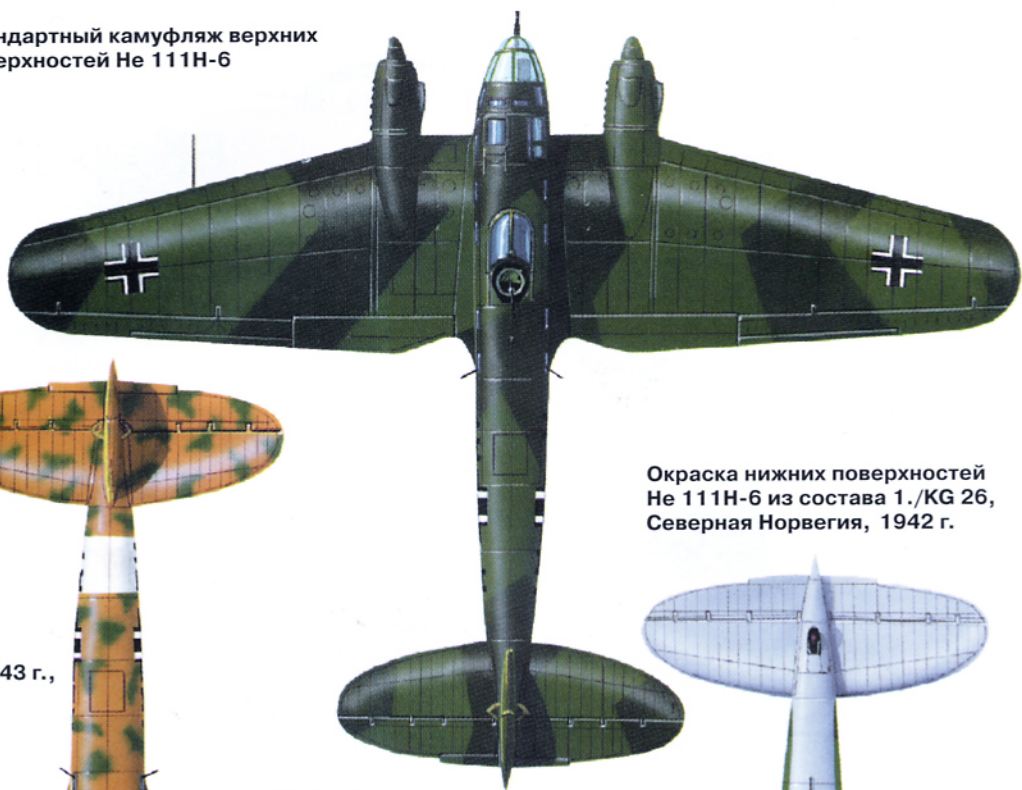
FW 200 «Kondor»



He 177 «Grife»



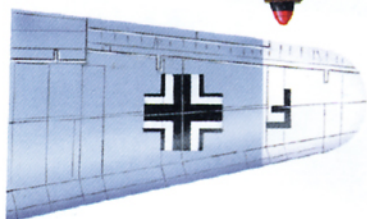
Стандартный камуфляж верхних поверхностей He 111Н-6



Окраска нижних поверхностей He 111Н-6 из состава 1./KG 26, Северная Норвегия, 1942 г.



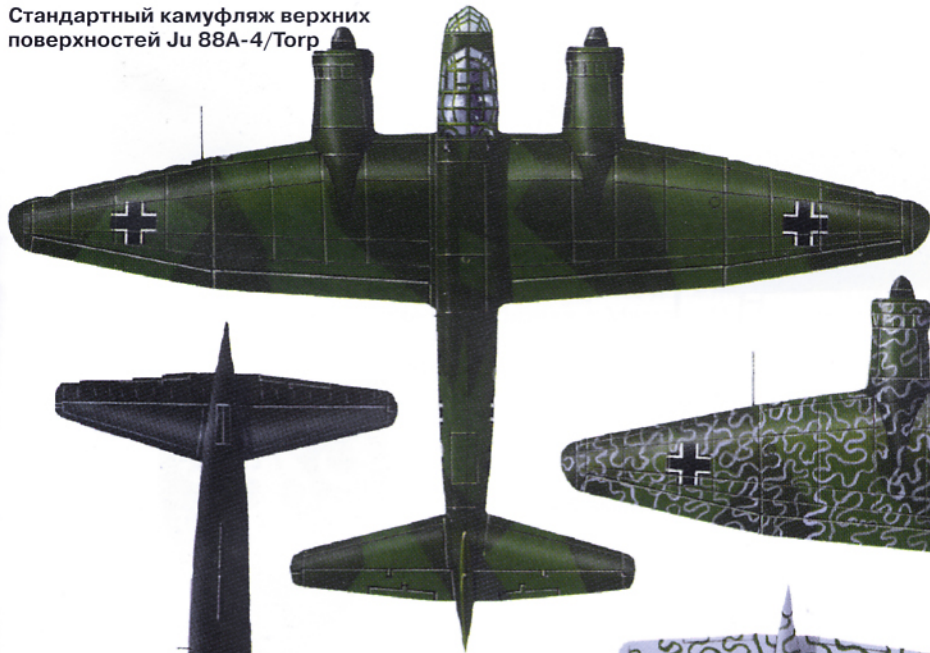
He 111Н-6 из состава 2./KG 26, весна 1943 г., аэродром Виллачидро (о. Сардиния)



Стандартный камуфляж верхних поверхностей He 115



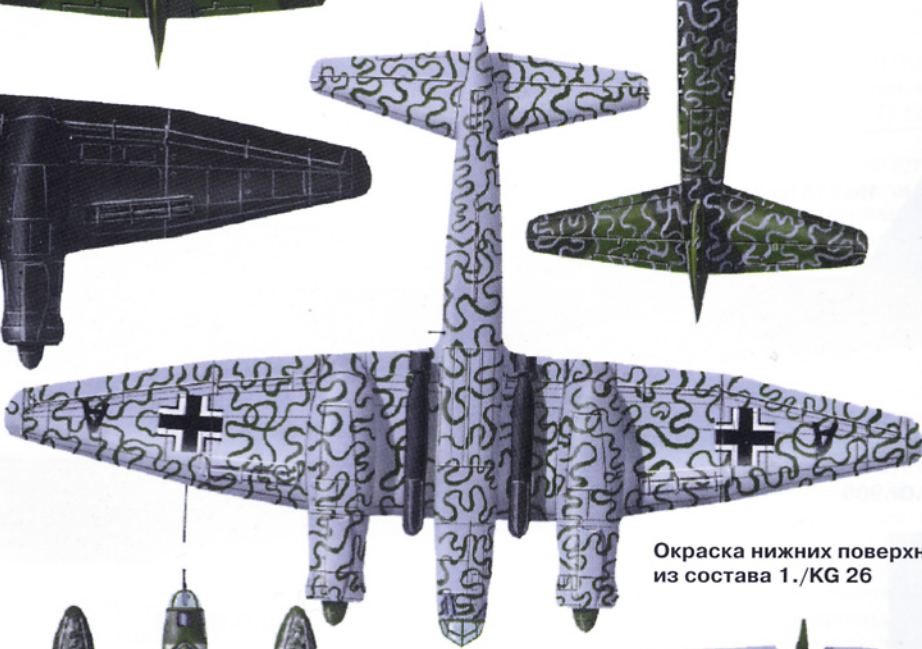
Стандартный камуфляж верхних поверхностей Ju 88A-4/Torp



Камуфляж верхних поверхностей Ju 88A-17 из состава 1./KG 26



Окраска нижних поверхностей Ju 88A-4/Torp из состава 1./Ku.FI.Gr.506



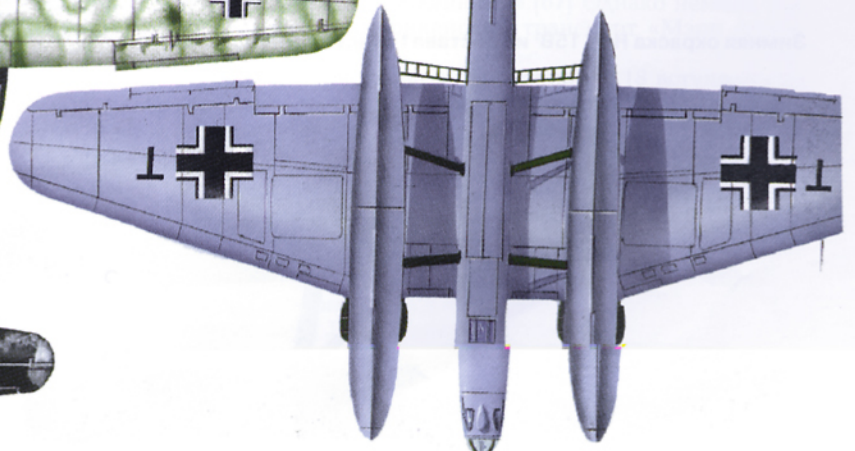
Окраска нижних поверхностей Ju 88A-17 из состава 1./KG 26



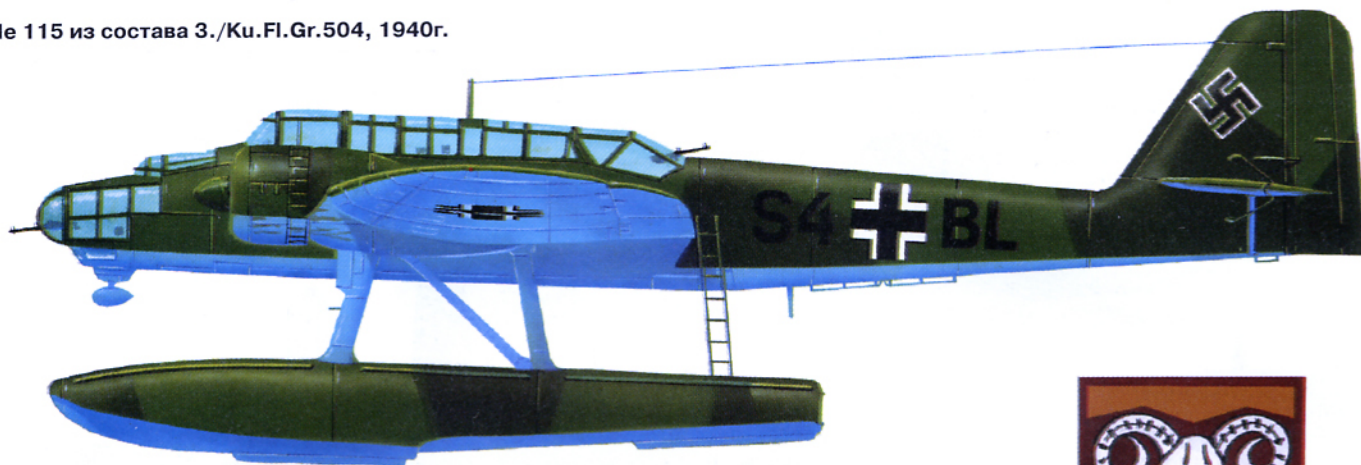
Легкосмываемый зимний камуфляж He 115B из состава 1./Ku.FI.Gr.906



Окраска нижних поверхностей He 115B из состава 1./Ku.FI.Gr.906



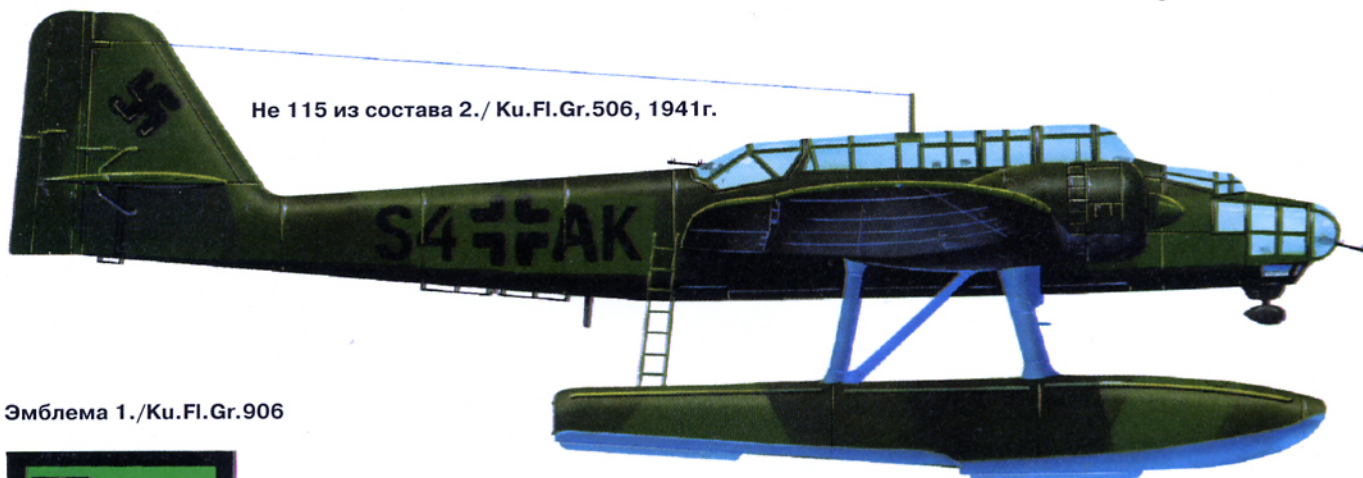
He 115 из состава 3./Ku.Fl.Gr.504, 1940г.



Эмблема 3./Ku.Fl.Gr.506



He 115 из состава 2./ Ku.Fl.Gr.506, 1941г.



Эмблема 1./Ku.Fl.Gr.906



Эмблема 3./Ku.Fl.Gr.106



Зимняя окраска He 115B из состава 1./Ku.Fl.Gr.906

