

ЗАБЛУДИВШИЕСЯ ЮНКЕРСЫ И ВОЙНА РАДИОЛОКАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ МЕЖДУ *RAF И LUFTWAFFE*

В период ВМВ на британских аэродромах приземлилось несколько самолетов Ju-88. Для этого были различные причины: навигационные ошибки, простое желание спасти свою жизнь или политические мотивы...

28 июля 1940 г. экипаж Ju-88 потерял ориентировку из-за неисправности навигационного оборудования и приземлился на клеверное поле к северу от Bexhill-on-Sea в графстве Sussex, попав в руки экспертов RAF. Вскоре после этого, 19 сентября, Ju-88A I приземлился целым и невредимым на авиабазе Oakington, но на этот раз в этом не было навигационной ошибки: командир экипажа лейтенант Кнаб (Knab) и, скорее всего, двое его товарищей, сделали вполне осознанный выбор. Самолет осуществлял разведывательный полет, но в начале обратного пути отказал один из двигателей. Заметив приближение истребителей RAF, немецкий летчик решил не рисковать тремя жизнями и, по сути дела, сдал свой самолет противнику. Буквально 11 дней спустя еще один Ju-88 сел на брюхо на ипподроме Gatwick, при этом один из членов экипажа погиб...

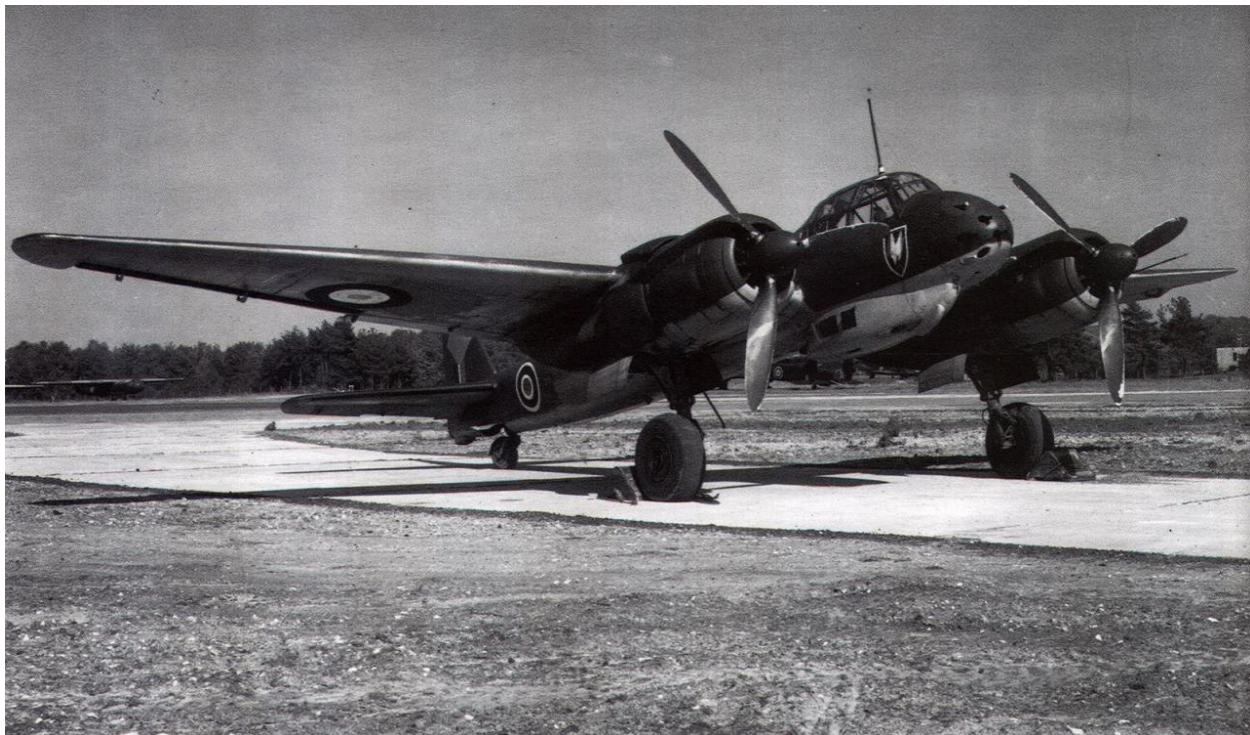
Позднее, также осенью 1940 г., еще один *Junkers* приземлился на строящемся аэродроме Broadfield Down неподалеку от Бристоля: пилот принял световые сигналы британцев за сигналы своих наземных служб и, будучи уверенным, что он находится над Францией, угодил в руки противника. Этот бомбардировщик в будущем использовали для учебных боев, причем как-то раз у истребителя *Beaufighter*, используемого для тактических занятий с участием этого немецкого самолета, отказалась силовая установка – при этом погиб британский пилот...

16 ноября 1940 г. возвращавшийся из полета над Атлантикой Ju-88 приземлился на аэродроме Chivenor. Немецкие летчики быстро увидели свою ошибку и попытались взлететь, но попали под огонь из автоматического оружия. Один из членов экипажа бомбардировщика был ранен, и немцы благоразумно решили сдаться врагу... Той же осенью после навигационной ошибки был захвачен еще один *Junkers*. Примечательно, что эти самолеты были использованы при съемке художественных фильмов, в том числе, знаменитого фильма *In Which We Serve / В котором мы служим* (1942).

Британцы всегда были рады возможности заполучить вражеские машины в рабочем состоянии для последующего тестирования, и на более позднем этапе войны им сопутствовала еще большая удача. 9 мая 1943 г. самолет одной из последних модификаций – Ju-88R1 – ночной истребитель из 10-й Эскадрильи (Staffel) Ночной Истребительной

Группы (*Nachtjagdgruppe*) 3 – находился в испытательном полете над Северным морем. Самолет не сошел с западного курса и к северу от Абердина, встретившись с британскими истребителями, не стал пытаться уйти от врага, а спокойно приземлился на небольшом аэродроме Dyce. Уже через сутки захваченный *Junkers* был поднят в воздух для секретного тестирования обнаруженного на нем оборудования, предназначенного для перехвата радарных сигналов. Результаты стали потрясением для британцев: немецкий радар *FuG 202 Lichtenstein* оказался более совершенным, чем его британский эквивалент. Разумеется, британцы приняли незамедлительные и продуктивные меры к исправлению ситуации. Сам *Junkers* был передан в ранее специально созданную из трофеев самолетов авиационную часть (*Enemy Aircraft Flight*).

В 1974 г. западногерманский журнал *Bild am Sonntag* опубликовал сенсационную статью о том, как и почему британская авиация получила этот подарок. Статья повествовала о том, что британская разведка склонила экипаж немецкого самолета к перелету. Пилотом самолета *Junkers* был обер-лейтенант Хайнрих Шмитт (Heinrich Schmitt), сын человека, который когда-то был секретарем министра иностранных дел до-гитлеровской Германии Густава Штреземанна (Gustav Stresemann). В статье утверждалось, что Шмитт работал на британскую разведку с 1940 г. Кроме того, автор статьи писал о том, что Шмитт и члены его экипажа сержанты Пауль Розенбергер (Paul Rosenberger) и Эрих Кантвиль (Erich Kantwill, нередко в публикациях встречается вариант Kantwill - BK) в ночь с 20 на 21 мая 1941 г. уже садились на британском аэродроме на самолете *Dornier 217*, чтобы передать какой-то пакет британцам, но затем вернулись домой.



Ju-88, попавший в руки британцев в мае 1943 г.

Антинацистские взгляды Шмитта и Розенбергера - участников Гражданской войны в Испании - не были секретом для многих из его сослуживцев. Некоторые удивлялись, почему на их счету вообще не было сбитых вражеских самолетов. Известна следующая версия последнего полета Шмитта в составе Люфтваффе – он получил приказ сбить гражданский самолет компании *BOAC*, направлявшийся в Швецию, но принял решение лететь в Великобританию. Розенбергер был его единомышленником, но Кантвиля пришлось держать под дулом пистолета все время полета. Уже через месяц после приземления в Великобритании Шмитт и Розенбергер выступили с антинацистскими заявлениями в немецкоязычной пропагандистской радиопередаче *BBC*. Кантвиль же провел остаток войны в лагере для военнопленных. После войны Шмитт вернулся в Германию, служил пилотом в гражданской авиации, но позднее эмигрировал из страны. Розенбергер изменил имя и остался жить в Англии, где стал ресторатором. Кантвиль после освобождения из лагеря эмигрировал в Канаду, а затем в США.

К настоящему моменту не были опубликованы какие-либо документы, подтверждающие или опровергающие версию о том, что Шмитт был британским агентом. Заметим, что патрулирующие небо истребители *RAF* не имели ни малейшего понятия о предстоящем перелете. Во всяком случае, согласно рапорту пилота одного из пары самолетов *Spitfire*, преследовавших летевший над Великобританией вражеский самолет, британцы уже сблизились с противником для атаки, но немецкий летчик выпустил шасси в знак капитуляции и выпустил несколько красных сигнальных ракет. После этого британцы вышли из атаки и проводили немца до аэродрома... Так ценнейшее радиолокационное оборудование противника оказалось в руках специалистов *RAF*.

Позднее немцам удалось еще раз опередить британцев в разработке радиолокационных технологий, однако трагическая навигационная ошибка сержанта Maeckle из 7-й Эскадрильи группы ночных истребителей, базировавшихся в Голландии, преподнесла *RAF* еще один «подарок судьбы» и позволила выправить ситуацию. В июле 1944 г. *Junkers* модели *G*, экипаж которого едва закончил 100-часовой курс подготовки, приземлился по ошибке на аэродроме *Woodbridge* в графстве *Suffolk*. *Junkers* был оборудован неизвестными британцам радиолокаторами *FuG 220 SN-2* и *227 Flensburg*, успешно применявшимися против ночных бомбардировщиков. Тестирование немецких радиолокационных систем показало, что они позволяют наводить ночные истребители на бомбардировщики *RAF*, используя перехваченные радиосигналы британской системы позиционирования самолетов *Monica*. Командующий бомбардировочной авиацией *RAF* Харрис немедленно отдал приказ о прекращении использования этой системы, хотя некоторые экипажи проигнорировали этот приказ. Но это – отдельная история...

Edmund L. Blandford. FATAL DECISIONS. Errors and Blunders in World War II. 1999

INDIVIDUAL HISTORY. JUNKERS Ju88 R - 1 W/NR.360043/PJ876/8475M

MUSEUM ACCESSION NUMBER 78/AF/953

<http://www.rafmuseum.org.uk/documents/collections/78-AF-953-Junkers-Ju88-R1.pdf>

Luftwaffe Defections. http://z3.invisionfree.com/Northeren_Forties/ar/t1619.htm

Перевод, компиляция и литературная обработка: Владимир Крупник

Благодарность А.В. Исаеву за просмотр и редакцию.