

Александр БОЛЬНЫХ



XX ВЕК АВИАЦИИ



Александр Больных
XX век авиации

«Яуза»

2010

Больных А. Г.

XX век авиации / А. Г. Больных — «Яуза», 2010

XX столетие не зря окрестили «ВЕКОМ АВИАЦИИ» – всего за сто лет она прошла колоссальный путь от первых робких полетов, продолжавшихся считанные минуты, до полного господства в воздухе и статуса новой «Богини войны». Каким образом произошло это превращение из вспомогательного рода войск в определяющий фактор боевых действий? Как удалось создать совершенный механизм «воздушного блицкрига» – несмотря на то что сами немецкие асы считали воздушную поддержку танков Гудериана второстепенной задачей, мешавшей им вести «правильную» войну? Почему так краток оказался век пикирующих бомбардировщиков? Кто побеждает в вековом противостоянии ВВС и ПВО? И что позволяет боевой авиации сохранять господство над полем боя даже в эпоху ЗКР, ядерного оружия и межконтинентальных ракет? Проследивая всю историю ВВС от первых «небесных тихоходов» до новейших боевых комплексов пятого поколения, ведущий военный историк определяет скрытые закономерности и возможные альтернативы, главные уроки прошлого и прогнозы на будущее. Книга также выходила под названием "XX век ВВС. Война авиаконструкторов".

© Больных А. Г., 2010

© Яуза, 2010

Содержание

| | |
|---|----|
| Предисловие | 5 |
| Так оно начиналось | 10 |
| Младенец отращивает клыки | 24 |
| Попытка с негодными средствами, или Битва за Англию | 36 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 45 |

Александр Геннадьевич Больных

XX век авиации

Предисловие

Как только в воздух поднялась первая хрупкая «этажерка», пытливая человеческая мысль сразу начала искать правильное применение летательным аппаратам, то есть военное. И ведь нашла! Уже самые первые аэропланы начали сбрасывать на головы ближнему своему ручные гранаты. Первая Мировая война в массовом порядке рождала «технологические» войска, о которых ранее генералы даже не мечтали. Впрочем, они новые системы в упор не желали видеть, даже когда это самое новое появилось на свет против генеральской воли. Притчей во языцех стало ожесточенное сопротивление адмиралов внедрению на кораблях паровых машин. Кстати, благодаря этому флот в середине XIX века первым перешел на рельсы передовых технологий, на какое-то время оставив армию далеко позади. А знаменитое высказывание генерала Драгомирова, что-де пулеметам не было бы цены, если бы каждого солдата требовалось убивать пять раз?! Однако именно пулемет в годы Первой Мировой полностью перевернул всю военную теорию и практику, а попытки генералов решить новые проблемы старыми методами привели к совершенно безумным, неслыханным ранее потерям. Ведь именно эти потери во многом послужили причиной всех революционных волнений в разных странах. Так что спасибо генералам за то, что они и сто лет спустя продолжали цепляться за тактику эпохи наполеоновских войн.

Кстати, интересный нюанс. Многие ли военспецы задумывались о том, что во многом характер войн XX века определила революция в сельском хозяйстве, произошедшая где-то в середине XIX века? Именно тогда была резко поднята урожайность, и просвещенная Европа навсегда забыла слова «неурожай» и «голод». Хотя две самые прогрессивные страны продолжали мучиться с этим даже в XX веке, речь идет, разумеется, об Ирландии и России. Только после этой революции стало возможным формирование многомиллионных массовых армий на основе всеобщей воинской повинности, а промышленная революция конца XIX века позволила обеспечить эти многомиллионные армии оружием.

После технических революций в тылу начались технические революции и на фронте. Появился бездымный порох, резко увеличивший дистанцию стрельбы, нарезное оружие имело заметно более высокую точность, а магазинные винтовки позволяли вести плотный огонь. Кстати, против многозарядных винтовок генералы тоже протестовали, утверждая, что солдат будет палить в белый свет, как в копейку, напрасно расстреливая массу патронов.

И уж совершенным надругательством над святыми и вечными законами военного искусства казались генералам принципиально новые рода войск вроде танков и авиации. Недаром в той же английской армии, которая первой применила танки, они почему-то числились «пулеметным корпусом». Чего тут было больше – желания сохранить секретность или реакционной косности, я сказать не берусь.

Точно такое же недоверчивое и холодное отношение встретила появившаяся чуть ранее танков военная авиация. На нее смотрели как на веселую забаву кавалерийских сорвиголов, которым после появления на фронте колючей проволоки и тысяч пулеметов просто нечем было заняться. Кстати, во многом такое отношение укрепляло и поведение самих летчиков, которые в начале Первой Мировой войны действительно в основном приходили в авиацию из кавалерии. За годы войны противники построили множество самолетов, хотя военная авиация еще не родилась. Это произошло немного позднее, в так называемые «мирные годы», когда во многих странах ВВС получили статус полноценного вида вооруженных сил рядом с армией и флотом.

В нашу задачу не входит рассмотрение истории развития военных самолетов, для этого потребовалось бы написать многотомное издание совершенно чудовищного объема. Посмотрите хотя бы на серию издательства «Путнам», каждая из книг которой кратко рассказывает о самолетах всего лишь одной фирмы, и представьте, что произошло бы, будь этот рассказ хоть немного подробнее. Мы лишь в исключительных случаях будем затрагивать эти вопросы, когда нам потребуется более наглядно проиллюстрировать события воздушной войны.

Как правило, за годы войны любое оружие совершенствуется и развивается, но не знаю, обратили вы внимание или нет, что самолеты 1914 года практически не отличались от самолетов 1918 года? Да, скорость увеличилась километров на 20 в час и потолок подрос метров на 500, но согласитесь, это не те изменения, о которых стоило бы говорить. И вооружение каким было, таким и осталось – воткнутые туда и сюда пехотные пулеметы. Поэтому я рекомендовал бы вам поразмыслить именно над отсутствием реальных изменений в характеристиках самолетов.

В ТТХ самолетов несколько раз происходили революционные изменения, и далеко не всегда они были связаны с войнами. Первая революция произошла в 1920-х годах и была связана с резким рывком, который совершило моторостроение. Всю Первую Мировую войну противники благополучно обходились субтильными конструкциями мощностью около 100 л.с., что, кстати, избавляло от необходимости всерьез заниматься вопросами аэродинамики. Но и после войны мощность моторов скачком увеличилась примерно до 500 л.с., скорость самолетов удвоилась, и теперь уже никому в голову не пришло бы строить трипланы, несмотря на их прекрасную маневренность. Столь же резко увеличилась дальность полета, ведь после войны были совершены первые трансатлантические перелеты многомоторных самолетов, что позволило передовым умам задуматься о возможности бомбардировки практически всей территории вражеской страны.

Следующая революция произошла в области материаловедения, деревяшки и тряпочки стали заменяться металлическими конструкциями. Может, это кому-то покажется интересным парадоксом, но фактом остается то, что цельнометаллические самолеты весили меньше, чем их предшественники. Дальнейшее увеличение мощности моторов, которые к началу следующей войны подошли к отметке 1000 л.с., привело к новой маленькой революции. При таких мощностях и скоростях, подошедших к значению 500 км/ч, заниматься аэродинамикой уже пришлось совершенно всерьез, конструкторы буквально вылизывали свои самолеты, ведь теперь неправильная конфигурация выхлопного патрубка вполне могла означать заметную потерю в скорости. Как следствие, теперь бесславной смертью скончались бипланы, конечно, они пока еще сохранились в роли учебных самолетов, но и только.

С вооружением дело застопорилось буквально до самого начала Второй Мировой войны. Конструкторы шли по пути механического увеличения количества пулеметов все того же винтовочного калибра, что завершилось созданием достославного «Харрикейна II» с 12 такими пулеметами. Но сбивать из них цельнометаллические машины было сложно, и постепенно на самолетах прижились пушки. Кстати, их калибр с тех времен практически не изменился – все те же самые 20–30 мм. Время от времени для работы по наземным целям на самолеты ставили более крупные орудия, но это не получило массового распространения. Калибр этих орудий не превышал 75 мм, использовались только короткоствольные варианты, потому что иначе отдача выстрела могла запросто разнести самолет в щепки. Но, как любопытный казус, можно упомянуть американский «ганшип» АС-130, на который иногда ставили целую 105-мм гаубицу.

Когда конструкторы выжали все, что только могли, из поршневых моторов, создав напоследок такое чудовище, как 24-цилиндровый Нэпир «Сейбр VII» мощностью 4000 л.с., что, однако, не привело к существенному улучшению характеристик самолетов, стало понятно, что требуется нечто иное. Что именно требуется? Очередная революция. И она совершилась –

появились реактивные двигатели, получив которые даже первые неуклюжие образцы самолетов легко развивали скорость 800 км/час, недостижимую для поршневых машин.

Далее все пошло по накатанной схеме: увеличение мощности мотора – повышение скорости, улучшение экономичности – повышение дальности. И в конце концов все снова подошло к некоему барьеру: скорость практически всех современных боевых самолетов не превышает 2500 км/ч.

Вторая революция в вооружении была целиком и полностью связана с развитием электроники. Прежде всего следует упомянуть появившиеся на самолетах рации, что привело к кардинальному изменению тактики. Связь между самолетами сделала возможными скоординированные групповые действия, четкие команды заменили двусмысленное покачивание крыльями. Затем на самолетах начали устанавливать радиолокаторы. Странно, что летчики охотно приняли РЛС для действий в ночное время, но достаточно долгое время не могли оценить ее пользы на дневных истребителях. Радиолокационный прицел еще куда ни шло, но обзорная РЛС – ни за что. Однако в конце концов она появилась, и тогда исчезла грань между дневными и ночными самолетами, они стали едиными.

Еще одним революционным направлением, которое открыла электроника, стало управляемое ракетное оружие. Первые НУРС появились на самолетах еще до Второй Мировой войны, но они не изменили решительно ничего, разве что сделали более эффективными атаки штурмовиков. Однако принятие на вооружение радиоуправляемых и инфракрасных ракет «воздух – воздух» полностью перевернуло тактику воздушного боя, появилась новая летная специальность – оператор оружия.

Параллельно с изменениями в технике шли изменения в тактике и стратегии воздушной войны, хотя они были не столь частыми и не столь радикальными. После окончания Первой Мировой войны практически во всех странах начинается борьба за создание независимых ВВС, ведь пока еще они числились в составе армии, в лучшем случае на правах отдельного корпуса.

И тут же возник теоретик, обосновавший необходимость создания независимых и мощных ВВС, обещая в этом случае скорый и неотвратимый выигрыш любой войны. Мы говорим, разумеется, об итальянском генерале Джулио Дуэ. Вообще появление теорий «механической» войны было естественным и предсказуемым. Чудовищная бойня Первой Мировой снова поставила на первый план идею малочисленной профессиональной армии, которая сулила резкое сокращение «гибели больших человеческих жертв». Вместо истребления миллионов пехотинцев танкисты (Эймансбергер, Фуллер) предлагали гибель тысяч человек, а летчики (Дуэ, Митчелл) обещали вообще гибель не более чем сотен пилотов.

Однако теория Дуэ с самого начала имела отвратительный привкус. Генерал предлагал перенести тяжесть ударов с фронта на тыл, с солдат на гражданское население. И опять же этому не следовало удивляться: Первая Мировая война раз и навсегда необратимо сломала человеческую психику и мораль. Если в XIX веке пирамиды отрубленных голов, которые складывали воины Тамерлана (ныне объявленного в некоем государстве национальным героем и символом), воспринимались как символ азиатской дикости и бессмысленного зверства, то для теоретиков стратегической воздушной войны они были не более чем инструментом достижения цели. Именно таким образом они намеревались «сломить волю нации к сопротивлению».

С теорией Дуэ согласились далеко не все, но определенное влияние она оказала. На первый план в новых независимых ВВС постепенно выходит бомбардировочная авиация, а прославленные асы-истребители, рыцари в сверкающих доспехах, считаются кем-то вроде грузчиков на складе, потому что исход воздушных сражений зависит не от них.

Кстати, отчасти поэтому мы не собираемся заниматься анализом столь скандального вопроса, как личные достижения лучших асов. Сбил Хартман 350 самолетов или не сбил –

неважно, разве ему удалось изменить ход хотя бы одного сражения? Нет. Все его достижения – действительные и вымышленные – не привели к победам в воздушных сражениях над Кубанью, Курской дугой и так далее. И если мы не пишем биографию пилота, стоит ли заниматься ими? К тому же споры на данную тему представляются бессмысленными по определению в силу позиции сторон. Одна точка зрения универсальна и используется обеими сторонами: «Жесткие правила учета воздушных побед существовали у всех противников. Однако МЫ всегда их соблюдали просто потому, что это МЫ, а ОНИ их нарушали везде всегда и всюду просто потому, что это ОНИ». Понятия «МЫ» и «ОНИ» определяются по желанию спорщиков.

Другую точку зрения, тоже во многом универсальную, выразили авторы книги, посвященной Корейской войне: «Пусть американцы занимаются проверкой результатов своих летчиков. А у нас, если штаб N-ской авиадивизии заявил, что летчики сбили 150 американских самолетов, значит, так оно и есть. И спорить здесь не о чем». Действительно, в таком случае, о чем здесь спорить?

Не все прозрачно ясно и с действиями бомбардировочной авиации. Например, когда начинаешь более детально анализировать эволюцию взглядов люфтвагенералов, совершенно неожиданно оказывается, что те же Люфтваффе считают поддержку танков Гудериана неприятной обязанностью, навязанной сверху, «неправильной войной». Летчики мечтают о стратегических операциях, и в этой книге мы расскажем, как менялся взгляд на роль стратегических бомбардировок от наивных теорий Джулио Дуэ до мегатонных боеголовок.

Впрочем, эти же самые боеголовки едва не привели к ликвидации военной авиации вообще, когда вдруг было решено, что «ракеты решают все». Однако после того, как ужасный призрак тотальной термоядерной войны ушел в тень, военная авиация снова начала приобретать все большее значение. Но вскоре появились управляемые ракеты, и после того, как в 1970-х годах советские ЗУР во Вьетнаме и над Суэцем «произвели революцию в воздушной войне» (это говорили американцы!), ВВС снова пришлось искать свое место в системе современных вооружений. Мы расскажем и об этом противостоянии авиации и ПВО.

Именно в новом качестве авиация начала претендовать на ведущую роль в будущей войне, хотя на ту же самую роль претендовали и танки... История Второй Мировой войны не дала однозначного ответа, может ли авиация стать решающей силой, но зато она показала, что только авиации под силу массовые убийства – Сталинград, Дрезден, Токио, атомные бомбардировки. Во всяком случае, свою первую стратегическую операцию – Битву за Англию – ВВС проиграли. Сегодня история повторяется – авиацию опять считают решающей силой, ведь сожженная обоюдными мегатоннами планета не нужна никому. Поэтому ставка опять делается на войну с применением обычного оружия.

Современная теория воздушной войны родила интересный гибрид «стратегической войны» и «оперативной войны» (это понятие в свое время предложили немцы). То есть предполагается сочетание ударов по узловым пунктам коммуникаций и промышленности (хотя это уже в гораздо меньшей степени, чем ранее, опять же пустыня не нужна никому) и тыловым военным объектам – командным пунктам, складам и так далее. Лишь в самую последнюю очередь в дело вступает авиация поля боя, поддерживающая наступление наземных сил, ведь до сих пор даже самый сверхсовременный самолет не смог оккупировать самой маленькой деревни.

Кстати, авиация поля боя в последние годы тоже претерпела заметные изменения: если ранее она формировалась из самолетов, то теперь она почти целиком состоит из вертолетов огневой поддержки. Такое определение, может, и режет ухо, но только в русском языке. В английском и самолет, и вертолет благополучно относятся к одному и тому же классу – «летабельным аппаратам», только первый – это *fixed wing aircraft*, а второй – *rotatory wing aircraft*.

Увы, эта интереснейшая тема – трансформация пикировщика в штурмовик и далее в вертолет – остается за рамками нашей книги, как и несколько других. Например, мы вынужденно

отказываемся рассматривать историю развития морской авиации, которая представляет собой настолько специфический вид авиации, что подходить к ней с мерками авиации сухопутной просто бессмысленно. Впрочем, я надеюсь, что это не последняя наша встреча с читателем.

А пока мы предлагаем вам историю боевого использования авиации, проиллюстрированную примерами войн XX и, к величайшему сожалению, XXI веков. Увы, пока еще война остается повседневной реальностью жизни человечества, а мир во всем мире – прекрасной и недостижимой мечтой.

Так оно начиналось

Если вы думаете, что историю воздушной войны следует писать с 1914 года – начала Первой Мировой войны, то вы ошибаетесь. Точно так же не правы те, кто полагает, что она началась в период Балканских войн. Нет, на самом деле все началось в 1908 году, после выхода в свет романа Герберта Уэллса «Война в воздухе». Очень жаль, что подавляющее большинство любителей военной истории незнакомо с этой книгой, потому что великий писатель за 15 лет до Билли Митчелла описал борьбу авиации против флота, за 20 лет до Джулио Дуэ изложил основные постулаты теории воздушной мощи, за 30 лет до Германа Геринга смоделировал Битву за Англию, за 35 лет до маршала Харриса показал последствия «рейдов 1000 бомбардировщиков». И все это в одной книге! Так что есть все основания именно Уэллса считать одним из родоначальников теории воздушной войны. Если же еще вспомнить, что в романе «Освобожденный мир» он дал невероятные по точности картины атомной войны, то становится как-то не по себе.

Но мы немного отвлеклись. Как только первый аэроплан поднялся в воздух, серьезные люди сразу начали размышлять, как же его приспособить к делу, в смысле – к уничтожению себе подобных. Ждать долго не пришлось, уже в 1911 году, во время Итало-турецкой войны, кто-то там летал и что-то в воздухе делал, кажется, сбрасывал ручные гранаты. Следующими под раздачу попали опять те же самые турки, потому что в 1912 году, во время Первой Балканской войны, как утверждают болгары, капитан Петров произвел самую настоящую бомбардировку самыми настоящими бомбами. Однако мы должны отнестись с недоверием к этим сведениям, которые больше всего смахивают на гонку приоритетов в стиле «Киевская Русь – родина слона», ведь почему-то два года спустя, когда началась Первая Мировая война, никто об этих итало-болгарских упражнениях почему-то не вспомнил.

Вообще Первая Мировая в плане воздушной войны интересна гораздо меньше, чем война на земле, потому что противники, построив огромное количество неплохих для тогдашнего уровня развития техники самолетов, плохо представляли, что с ними делать. Даже к 1918 году, когда война закончилась, теория воздушной войны все еще находилась в зачаточном состоянии. Более того, сами воздушные силы считались не более чем придатком к армии, причем относились к ним как к вспомогательным войскам, которые сами по себе боевой ценности не имеют. Недаром сразу после окончания «горячей» войны в штабах всех стран вспыхнула война «холодная» – летчики взбунтовались и потребовали признания авиации самостоятельным видом вооруженных сил, равным армии и флоту. Заметьте – не **родом войск**, как, скажем, артиллерия, а именно видом вооруженных сил. Хотя в начале 1920-х годов эти претензии выглядели несерьезно.

Однако мы забежали немного вперед. Когда началась война, главные ее участники имели от 100 до 200 аэропланов, которые пока действительно не имели серьезной боевой ценности, и на них обращали мало внимания. Использовались эти летательные аппараты для ведения разведки, так как больше ни на что не были пригодны, ведь все они не имели никакого вооружения. Даже если какой-нибудь энтузиаст начинал швырять на головы вражеских солдат ручные гранаты, это воспринималось просто как экстравагантная выходка, не имеющая никакого значения. Утверждения, будто самолеты начали применять для корректировки артогня, лучше обосновывать более надежно. Радиостанции образца 1914 года вряд ли подходили для этого, а применявшиеся для этой цели аэростаты просто тащили за собой телефонный провод. Первые более или менее пригодные к использованию радиостанции появились только в декабре 1914 года. Однако именно тогда родился один из типов военных самолетов, благополучно доживший до сегодняшнего дня, – разведчик. Англичане утверждают, что именно самолеты-разведчики

22 августа 1914 года принесли важнейшую информацию о наступлении немецких корпусов, что помогло английскому экспедиционному корпусу избежать гибели.

Действия разведчиков вызывали естественное недовольство противника, но как бороться с ними, пока никто не знал. Пилоты начали брать с собой револьверы, винтовки, ножи. Кто-то пытался сбить противника гирькой на длинном тросе, так сказать, воздушным кистенем. На самый крайний случай оставался воздушный таран, который применил изобретатель мертвой петли Нестеров. Но все это не решало проблемы, хотя 5 октября 1914 года французские летчики ухитрились сбить немецкий самолет из карабинов. В результате возникла необходимость в создании второго специализированного типа самолетов – истребителя.

Такое положение сохранялось до начала 1915 года, когда фронты окончательно окостенели, генералы начали отчаянно искать выход из тупика, в который они попали. На роль «вундерваффе» поочередно назначались тяжелые пушки, отравляющие газы, танки. Было решено испробовать и авиацию, хотя первые попытки были предприняты еще в конце 1914 года. Это дало толчок работам по созданию третьего основного типа самолетов – бомбардировщика. Но ждать появления полноценных боевых самолетов пришлось довольно долго.

Впрочем, немцы припасли в рукаве любопытный козырь в виде еще одного воздушного судна – цеппелина. Причем, в отличие от аэропланов, граф Цеппелин довел свое детище до вполне приличных кондиций, которые позволяли реально использовать его. Другое дело, что германское командование имело в своем распоряжении всего лишь 6 дирижаблей и планировало использовать их для ведения «стратегической разведки», так как цеппелины не были связаны малой дальностью полета.

21 октября 1914 года можно назвать днем рождения стратегических бомбардировок, ведь целых 3 английских бомбардировщика Авро-504А совершили налет на фабрику цеппелинов в Вильгельмсхафене, а немцы даже сумели сбить один из них. Жизнь начинала бить ключом, и если раньше многие армейские генералы видели в самолетах не более чем забавную игрушку, теперь они были вынуждены смириться с неизбежным. Генерал Ю. Данилов писал:

«Из-за нехватки у нас аэропланов противник мог маневрировать как хотел, используя свою развитую железнодорожную сеть, и быть уверенным, что его планы не будут раскрыты слишком быстро. В то же самое время, имея заметно более хорошие аэропланы, противник мог следить за каждым нашим шагом совершенно безнаказанно».

Но, как мы видим, даже здесь пока еще речь идет только о разведке. Вот таким было положение в начале войны.

Как мы уже говорили, положение начало меняться в 1915 году. Первый шаг к созданию настоящего истребителя сделали французы. Практически с самого начала стало понятно, что надежным оружием самолета может стать только пулемет, однако управлять самолетом и одновременно вертеть эту тяжелую штуковину пилот не мог. Французы Гарро и де Роз предложили жестко закрепить пулемет, чтобы он стрелял сквозь плоскость винта – это облегчало прицеливание. На лопастях пропеллера были установлены стальные призмы, которые отражали пули. Дебют изобретения состоялся 26 февраля 1915 года. Не самый лучший вариант, однако он позволил Гарро одержать несколько побед. Родилась новая тактика воздушного боя – теперь истребитель сближался с противником по линии огня. А немного позднее голландский изобретатель Фоккер предложил конструкцию синхронизатора, позволявшего производить выстрел так, чтобы пуля успевала проскочить между лопастями пропеллера. Дорога к дальнейшему развитию истребителя была открыта.

Зимой 1915 года начались и организационные реформы. Все воюющие страны дружно кинулись формировать специализированные бомбардировочные и истребительные эскадри-

лы, но, что самое странное, при этом не планировали значительно увеличить производство самолетов. Как ни странно, идея «скоротечной войны» все еще сидела в головах политиков и военных.

Этой же зимой произошло еще одно событие. Как мы упомянули, англичане начали стратегические бомбардировки с удара по «авиазаводу». Немцы в январе 1915 года тоже приступили к подобным операциям, однако с самого начала двинулись иным путем.

Рассказ придется начать с совершенно неpolitкорректного высказывания, с которым, однако, как мне кажется, согласятся очень и очень многие. «Поскреби любое военное преступление, и ты сразу обнаружишь немца». Во всяком случае, в отношении авиации это определение совершенно справедливо, даже еще более справедливо, чем можно было бы предположить. Самое странное, что авиация еще не появилась, а преступления уже были.

Дело в том, что к началу Первой Мировой войны Германия оказалась единственным государством, которое имело нечто вроде стратегической авиации, хотя она и состояла не из самолетов, а из воздушных судов. Мы говорим, разумеется, о цеппелинах, потому что самолеты 1914 года если и могли долететь до Англии (а что еще, по мнению немцев, следовало бомбить?), то никакой бомбовой нагрузки они взять не могли. К началу

1915 года немцы уже успели опробовать расстрелы заложников, уничтожение культурных ценностей, пора было переходить к массовым убийствам мирного населения, и они это сделали.

Так как война явно затягивалась, начались поиски новых путей к победе, и немцы решили, что воздушные налеты могут стать таким путем. 19 января 1915 года стало историческим днем – кайзер разрешил начать налеты на территорию Англии. Первыми целями должны были стать военные объекты на восточном побережье, но это было чистым лицемерием. Планировались ночные налеты, а кто в 1915 году мог ночью различить хоть что-то? Итак, ночью 19/20 января первые два цеппелина L.3 и L.4 направились к устью реки Хамбер. Но вполне естественно, что сильный ветер и темнота помогли им сбросить бомбы на Ярмут, Шерингем и соседние деревни. 24 фугасные бомбы по 50 кг и пачка зажигательных бомб по 3 кг не могли причинить особого вреда, но первые люди все-таки погибли. Английские газеты просто взорвались, обвиняя немцев в бессмысленных зверствах, эти налеты осудили многие нейтральные страны, однако кайзер демонстративно наградил участников налетов Железными крестами.

После этого в феврале 1915 года Вильгельм II разрешил перейти к бомбежке лондонских доков, но начало налетов задержалось до мая, так как немцы решили дождаться постройки более совершенных дирижаблей.

Вильгельм потребовал не допустить бомбежки королевского дворца и музеев, хотя это было лишь бесполезной попыткой сохранить лицо, ведь на улицах уже распевали патриотические стишки:

Цеппелин, лети,
Помоги нам в войне,
Лети в Англию,
Англия будет уничтожена пламенем!
Лети, цеппелин!

Новый цеппелин LZ.38 29/30 апреля бомбил Ипсвич, 9/10 мая – Саутэнд, 16/17 мая – Дувр. Британские самолеты пытались перехватить его, но дирижабль с издевательской легкостью уходил от истребителей, просто увеличивая высоту.

После этого события покатились под откос. Кайзер все-таки разрешил начать бомбежки Лондона, и 31 мая все тот же LZ.38 поднялся в воздух в Эвере. Лондонская полиция была

предупреждена о налете, но что она могла сделать? В 23.00 на город посыпались зажигательные бомбы. Кстати, именно это сразу опровергает любые утверждения немцев о налете на военные объекты, эти бомбы были эффективны только в жилых кварталах, там цеппелин их и сбрасывал. Потом в ход пошли фугасные бомбы, но самым важным «военным» объектом, уничтоженным в ходе налета, стал небольшой заводик по производству виски, зато во время первого же налета на британскую столицу две зажигалки угодили в Имперский мюзик-холл, то есть, как везде и всюду, культура попала под удар первой. Всего дирижабль сбросил 121 бомбу: 91 зажигательную, 28 фугасных и 2 ручные гранаты общим весом 1,5 тонны, то есть вполне прилично даже для среднего бомбардировщика следующей войны. Увы, британская авиация ничем не могла помешать налетчикам. В воздухе в ту ночь находилось 15 истребителей, из которых лишь один мельком заметил дирижабль. Проектора его не нащупали, и ни одна зенитка не сделала ни выстрела. В результате налета вспыхнул 41 пожар.

Германский флот никак не мог остаться в стороне от такого увлекательного занятия, как истребление гражданского населения. Немецкие линейные крейсера адмирала Хиппера уже заработали прозвище детоубийц за зверские обстрелы беззащитных прибрежных городков, а теперь той же славы захотелось и морским летчикам. 4 июня цеппелин L.10 попытался долететь до Лондона, но сильный ветер заставил его сбросить бомбы на Грейвсенд. В ночь 6/7 июня L.9 был вынужден сбросить бомбы на Гуль вместо Лондона, но людям от этого было не легче. Англичане предприняли ответный налет на базу в Эвере, им даже удалось сжечь на земле цеппелин LZ.38, а LZ.37 сбить в воздухе, причем этот эпизод хорошо показывает, что авиационное оружие все еще не вышло из колыбели. Суб-лейтенант Уорнефорд сбросил со своего истребителя на цеппелин 6 маленьких бомбочек! Дирижабль вспыхнул и упал на церковную школу. После этого налета немцы отвели дирижабли со всех баз в Бельгии, чтобы не подвергать воздушные суда новым опасностям. При практически неограниченной дальности полета цеппелинов это никак не могло повлиять на их дальнейшие операции.

Летние ночи коротки, и немцы сочли, что лучше отложить новые налеты, отправив армейские дирижабли на Восточный фронт. Флотские цеппелины занимались своими обычными задачами – разведкой и патрулированием. 9/10 августа 4 дирижабля попытались атаковать Лондон, но не сумели выйти на цель. Налеты были повторены 12/13 августа и 17/18 августа. Это уже слегка напоминало систематические воздушные налеты периода Второй Мировой войны, и то, что в каждом рейде участвовало всего по 4 дирижабля, не меняло сути дела. Немецкие военные приступили к систематическому истреблению гражданского населения. Во время последнего налета L.10 был даже обстрелян зенитками, но безрезультатно. До сих пор главным врагом немецких воздушных судов оставалась штормовая погода. Например, тот же L.10 разбился возле Куксхафена две недели спустя.

С наступлением осени налеты стали чаще, и англичан могло радовать лишь одно – они не стали интенсивнее, по-прежнему немцы выделяли для каждого рейда от 2 до 4 дирижаблей. Немцы старались сделать эти налеты как можно более действенными и в сентябре начали сбрасывать 300-килограммовые бомбы. Капитан-лейтенант Мати, первым сбросивший такую бомбу, пришел в восторг от увиденного, «потому что огни целой улицы моментально погасли». Вдобавок он проявил чисто немецкое чувство юмора, сбросив на парашютике обглоданную кость. На парашютике был нарисован германский флаг и написано: «Привет из голодающей Германии».

Любые попытки англичан противодействовать ночным бомбардировкам завершались неудачей, как правило, они даже не могли засечь дирижабли. Единственным, хотя вполне убедительным доказательством того, что очередной налет состоялся, были взрывы бомб, разрушенные дома и трупы. Вдобавок последние налеты начали приносить ощутимый материальный ущерб. Например, при налете 8/9 сентября разрушения в центре Лондона потянули на полмиллиона фунтов стерлингов.

13 октября наконец-то удалось прославиться пилотам флотских дирижаблей. Аркадий Гайдар в повести «Тимур и его команда» употребил красивый термин – «гнуспрославленный», так вот после этого «налета на театры», как его прозвали в Англии, пилоты Кайзермарине могли с гордостью носить это прозвище. Кстати, именно перед началом этого налета англичане предприняли очередную тщетную попытку усилить ПВО своей столицы. Вместо полностью провалившихся 37-мм скорострельных орудий, которые использовали в роли зениток, по предложению адмирала Перси Скотта у французов были одолжены 75-мм скорострелки, которые англичане установили на грузовики, создав первые в мире самоходные зенитные установки. А попытка использовать их закончилась просто анекдотическим провалом – зенитка не сумела прибыть в район налета, застряв в автомобильной пробке!

Из 5 вылетевших цеппелинов к центру Лондона прибыл только один, однако он сумел натворить бед. Для начала L.15 сумел попасть бомбой в театр «Лицей», потом пострадал судебный квартал – бомба упала на Инне оф Курт. Остальные цеппелины, чтобы не тащить бомбы назад, сбросили их на Вулвич, Танбридж, Ист Кройдон и другие города. Смысл подобных налетов остается за гранью понимания. Никакие военные объекты не пострадали, все бомбы были сброшены на жилые кварталы. К тому же налеты были слишком слабыми, чтобы привести к желаемой цели – устрашению противника. Ничего, кроме озлобления и ненависти, такие налеты не вызывали, однако немецкие генералы оказались не в состоянии это понять. Всего же за 1915 год было проведено 20 налетов, в ходе которых цеппелины сбросили 37 тонн бомб. Погиб 181 человек, еще 455 были ранены.

Мы столь подробно рассказываем об этих незначительных налетах, чтобы нагляднее доказать: в 1915 году воздушная война как таковая еще не существовала. Дальше мы не станем описывать детально даже знаменитые «рейды 1000 бомбардировщиков», потому что они станут ужасной обыденностью. Все основные пути развития авиации были намечены, но пока еще несколькими штрихами, так сказать, рабочий эскиз, а не завершенная картина. Тем более что понятие тактики действий авиации еще не существовало, причем не следует понимать это узко, как тактику воздушного боя истребителей.

Впрочем, 1915 год был отмечен и другими событиями, помимо начала истребления авиацией гражданского населения. Например, 1 июля 1915 года немецкий лейтенант Курт Витгенс сбил первый самолет, используя пулемет с синхронизатором для стрельбы сквозь плоскость ометания винта. Так было испытано изобретение, стоившее жизни десяткам тысяч летчиков и считавшееся обязательным для всех истребителей дореактивной эпохи.

12 августа 1914 года совершил первую в истории успешную атаку британский самолет-торпедоносец, но мы не будем подробно описывать историю морской авиации, которая заслуживает совершенно отдельной книги.

В 1915 году начались структурные перестройки авиационных частей, хотя пока большинство стран не создавало ничего крупнее эскадрилий/дивизионов/батальонов. Временно впереди планеты всей оказались англичане, которые еще до войны сформировали Королевский Летный Корпус, но реальной пользы им это не принесло.

Самое интересное, что при этом пока еще ни одна из стран не пыталась всерьез увеличить производство самолетов. Наверное, главной причиной здесь было то, что пока никто не представлял четко, каким должен быть военный самолет, плюс генералам упрямо не хотелось думать о затяжной войне. А для скоротечной – «и так сойдет». Как любопытный анекдот можно вспомнить приглашение командования российской армии принять в летчики любого добровольца – мужчину или женщину, если он (она) придет со своим самолетом. Правда, англичане осенью размахнулись было построить тысячу бомбардировщиков, но амбициозная программа погибла на корню за отсутствием ответа: а каких, собственно? Короче, в течение всего 1915

года фронтовая авиация занималась разведкой и малоуспешным отловом вражеских разведчиков. Ах да, еще отработкой и совершенствованием фигур высшего пилотажа.

1916 год для авиаторов стал годом больших надежд. Начался он с очередных реорганизаций, которые, впрочем, далеко не всегда отвечали действительным потребностям авиации и зачастую носили прежний, половинчатый характер.

Англичане сформировали три авиационные бригады, в состав которых вошли корпусное крыло (взаимодействия с артиллерией и тактическая разведка) и армейское крыло (стратегическая разведка, бомбардировки, истребительные подразделения). К тому же на вооружение британской авиации начали поступать самолеты, превосходящие по своим характеристикам немецкие истребители. Французы пока тянули резину и начали шевелиться только после того, как в феврале 1916 года немцы начали наступление под Верденом – самую грандиозную, самую кровавую и самую бессмысленную операцию не только Первой Мировой войны, но и всей военной истории. «Верденская мясорубка» на земле сопровождалась не менее упорными боями в воздухе, результаты которых участники оценивали довольно высоко, но беспристрастный анализ заставляет усомниться в основательности этих восторгов. Да, тогда мы впервые слышали имена таких асов, как Бёльке, Иммельман, Фонк, Гинемер... Ну и что?

Те же самые немцы, которые известны своим беспримерным орднунгом и заорганизованностью, так и не пошли дальше формирования сиюминутных *Kampfeinsitzer-Kommando*, которые были механическим и временным объединением самолетов нескольких воздушных батальонов. Более высоких структур немцы пока не создали. То же самое делали и французы, которые объединяли эскадрильи в некие временные боевые группы. Однако именно французы во время боев за Верден впервые организовали постоянное патрулирование в воздухе, что позволило им перехватить инициативу.

Однако действия летчиков по-прежнему носили какой-то беспорядочный и, скажем прямо, зачастую бессмысленный характер. Воздушные бои первой половины 1916 года больше всего напоминают войну двух степных племен – скифы против сарматов. В этот период пилоты предпочитают действовать по принципу «каждый сам за себя, один бог за всех», а их главной задачей было увеличение личных счетов. Этакое лихие степные джигиты... Только осенью 1916 года, практически одновременно, до обоих противников дошла необходимость организации групповых действий пилотов, но все это дало несколько неожиданный результат. И без того находившиеся на втором плане бомбардировочные эскадрильи окончательно уходят в тень. Сутью воздушной войны на какое-то время становится охота истребителей друг за другом.

Немцы, правда, продолжают налеты цеппелинов на города Англии и Франции, однако добиваются только ненависти и озлобления. И после этих убийств женщин и детей немецкие историки по сей день продолжают причитать, что с их страной очень жестко обошлись при подписании мирного договора.

Наращивание численности авиации также шло не очень гладко, потому что в игру вступили совершенно неожиданные факторы. Например, в Англии началась ожесточенная грызня между Адмиралтейством и Военным министерством, которые никак не могли поделить между собой продукцию авиазаводов. В Германии положение было еще хуже. Сегодня мало кто помнит, но Германская империя того периода была объединением нескольких совершенно независимых королевств и княжеств, и в ее армию входили прусские, баварские и еще бог знает какие корпуса и дивизии. Так вот, правительство королевства Бавария в ультимативной форме потребовало, чтобы баварские воздушные части вооружались самолетами только баварского производства. (Ремарка по ходу дела: как скоро суверенный Татарстан потребует того же самого?)

В августе 1916 года англичане развернули наступление на Сомме, которое ничего не дало им на земле, но сопровождалось некоторыми переменами в воздухе. Заметьте, мы по-прежнему помалкиваем про результаты. Развернулась целеустремленная охота за немецкими аэростатами, увенчавшаяся полным успехом. Немцы не то чтобы совершенно ослепли, но их

воздушная разведка начала испытывать серьезные проблемы. Стало понятно, что время аэростатов ушло в прошлое, его должен сменить самолет-разведчик.

Немцы по инициативе одного из асов, Освальда Бёлке, начали формирование специальных истребительных эскадрилий – *Jasta*, укомплектованных лучшими пилотами. Но при этом они по-прежнему упрямо отказывались укрупнять свои авиационные подразделения до бригад и дивизий. Именно это стало причиной мрачного замечания генерала Людендорфа:

«На Сомме противник имел сильную артиллерию, обеспеченную огромным количеством боеприпасов, которой помогала великолепная служба авиационных наблюдателей. Она подавляла наш огонь и уничтожала нашу артиллерию. Поэтому самым обязательным условием успеха наступления является увеличение количества орудий, боеприпасов, самолетов и аэростатов. Артиллерия и аэропланы должны взаимодействовать более тесно. Летчики должны выработать в себе любовь к корректировке артогня. Бои высоко в воздухе с перспективой заработать славу и упоминание в приказе по армии более волнующие и радостные, чем корректировка огня артиллерии».

Правда, интересно звучит? Как мы видим, авиация по-прежнему остается некоей вспомогательной службой на побегушках у армии и способна решать задачи обеспечения. У англичан мнения тоже резко разошлись. Командование КАК окончательно уверилось, что расширение корпуса должно идти по линии повышения результативности в воздушных боях, армейские генералы уперлись на «корректировке и наблюдении». Бомбардировщики все еще считались какой-то непонятной игрушкой.

В общем, в 1916 году произошел количественный скачок, не сопровождавшийся качественными изменениями. Немцы построили около 8000 самолетов, англичане – 5700, французы – 7500, и что из этого? Численность самолетов по обе стороны линии фронта возросла, однако воздушных сил не создала ни одна из армий. Совершенствование самолетов тоже шло достаточно вяло, технологический уровень просто не позволял сделать заметный скачок вперед. Деревянно-полотняные этажерки с моторами в 150–200 л.с. мало чем отличались одна от другой, хотя именно в 1916 году произошел отказ от самолетов с толкающим винтом. Нет, время от времени эти диковины продолжали возникать то там, то здесь, но роль тянущего винта как двигателя аэроплана уже никто не оспаривал.

1917 год можно было назвать годом больших надежд. Два с лишним года войны утомили всех, но, что самое страшное, конца этой войне не предвиделось. Военные хватались то за одно, то за другое оружие, видя в них панацею и ключ к победе. Однако очень скоро выяснялось, что любая из новых систем – отравляющие газы, танки, подводные лодки – дает какой-то временный, тактический успех, но не приближает победу. Зато любая попытка провести классическую армейскую наступательную операцию завершается новой чудовищной резней при нулевых результатах. «Верденская мясорубка», «Бойня Нивеля» – названия характерные. Авиация, увы, тоже пока еще не могла служить волшебным мечом, который одним ударом снесет голову врагу.

1917 год для авиации был примечателен разве что одним – появлением новых моделей самолетов, которые по-прежнему лишь чуть-чуть отличались от предыдущих. Так, на 5 км/ч побыстрее, на 500 м повыше... Истребители обзавелись двумя синхронизированными пулеметами вместо одного – великое дело.

В апреле британская армия начала очередное кровавое и безрезультатное наступление под Аррасом. Этот период истории британской авиации называют «Кровавым апрелем», что дал этот самый апрель? Приведем свидетельство главнокомандующего британской армии фельдмаршала Хейга:

«Последовал период жестоких воздушных боев, потери обеих сторон были очень тяжелыми. Однако наступательная тактика, которую наиболее отважно проводили наши аэропланы, обезопасила наши воздушные корректировщики от вражеского вмешательства и позволила нашим орудиям делать свое дело очень эффективно. Одновременно бомбардировочные самолеты наносили противнику большой ущерб непрерывной цепью налетов на его склады, железные дороги, аэродромы и лагеря».

С последним, насчет бомбардировщиков, фельдмаршал явно поспешил и выдал желаемое за действительное, немцы ничего об этом не пишут. Зато они взахлеб рассказывают о подвигах своих великих асов – Рихтгофена, Удета, Фосса Лёвевенхардта и других, и это восхищение как-то заслонило от немецкого командования тот факт, что Яста 3, 4, 11, 12, сражавшиеся под Аррасом, понесли тяжелые потери и превратились в скелетики. Именно это подтолкнуло Манфреда фон Рихтгофена начать объединять вместе несколько эскадрилий, и летом появилась первая истребительная эскадра JG 1.

Май 1917 года вошел в историю двумя маленькими событиями с большими последствиями, хотя дожидаться этих последствий долго. Первое произошло 3 мая, когда британская 43-я эскадрилья впервые провела организованную штурмовку немецкой пехоты, которая готовилась к контратаке. Нет, конечно, и раньше пилоты не упускали возможности пострелять по наземным целям, особенно лихо это получалось в Палестине, где верблюжья кавалерия разбегалась в разные стороны, едва завидев летучего шайтана. Однако специально запланированная операция по штурмовке была проведена впервые, родилась авиация поля боя.

В том же самом мае имело место второе историческое событие: столкнулись две новые системы оружия – самолет и подводная лодка. 20 мая английская лодка (летающая) потопила германскую лодку (подводную) UC-36. Тоже своего рода знаковое событие. Подводным лодкам еще предстоит стать самым грозным противником Британской империи, а самолету еще предстоит стать самым грозным противником подводной лодки.

Главным же событием 1917 года стало, вне всяких сомнений, вступление в войну Соединенных Штатов, после чего исход войны был предreshен. Сражаться с целым миром Германия не могла, и неясно оставалось только одно – насколько затянутся судороги. В отношении авиации это означало следующее – американское Военное министерство решило, не мудрствуя лукаво, построить в 1918 году 12 000 самолетов, и пусть всем им станет плохо.

Вообще этот год был полон интересными событиями. Например, с подачи все того же Манфреда фон Рихтгофена на свет появился истребитель Фоккер Dr I – триплан, обладавший великолепной маневренностью и для своего времени совсем небольшой скоростью. Еще одна веха – произошло размежевание между маневренным и скоростным истребителями. Хотя прародителем этого типа самолетов был истребитель фирмы «Сопвич», прославились трипланы, конечно же, благодаря Красному Барону.

Во время летнего наступления союзников под Ипром впервые массово стала применяться аэрофотосъемка, заменившая невнятные и путанные донесения наблюдателей. Например, с 11 по 16 августа было сделано 11 000 снимков!

Продолжались налеты на английские города, теперь к ним подключились первые дальние бомбардировщики. Немцы даже попытались начать массированные (на тот период) налеты – 28 августа была поднята группа из 28 бомбардировщиков Гота G IV. В глазах союзников этот самолет стал символом немецкой стратегической авиации, и «Готой» начали называть любой германский двухмоторный бомбардировщик.

Попытки союзников ответить тем же самым не удались. Фирма «Хендли Пейдж» начала строительство тяжелых бомбардировщиков, но свою заветную мечту – бомбить Берлин – английские летчики так и не реализовали, хотя Константинополю, столице Турции, перепало.

В общем, все военные всех стран уже полностью оценили потенциал авиации, однако все активные операции пока оставались на уровне незначительных экспериментов. Реальной ударной силой авиация пока еще не стала. Американский бригадный генерал Фоулис 27 ноября писал:

«Английские и французские власти полностью оценили важность стратегического воздушного наступления на германские индустриальные центры и линии коммуникаций, однако они никогда не могли найти достаточное количество личного состава и самолетов, чтобы одновременно обеспечить тактическую поддержку войск и стратегические наступательные операции. Наше вступление в войну с большими ресурсами живой силы и самолетов, если быстро использовать это преимущество, позволит нам и союзникам уже следующим летом развернуть стратегическое воздушное наступление на германские промышленные центры и линии коммуникаций».

Кстати, а знаете ли вы, что первыми массированно применили авиацию для поддержки наступления пехоты итальянцы? 19 августа во время Одиннадцатого сражения на Изонцо (название-то какое!) на австрийские позиции совершили налет 85 бомбардировщиков под прикрытием 100 истребителей! Правда, подобные налеты дорого обошлись итальянцам – за 10 дней они потеряли 80 бомбардировщиков.

Последний год войны не внес особых изменений в сложившуюся ситуацию, дела плавно шли по накатанной колее. Противники готовили новые самолеты. Кстати, если посчитать количество новых моделей, принятых на вооружение за годы Первой Мировой войны, то выяснится, что их гораздо больше, чем за такой же промежуток времени, но уже во Второй Мировой. Тогда компании занимались больше модернизацией уже созданных образцов, чем созданием чего-то нового.

И все-таки в 1918 году произошло знаменательное событие – 1 апреля, в День всех дураков, было объявлено о создании Королевских ВВС Великобритании, слив воедино сухопутную и морскую авиацию: Королевский Летный Корпус и Королевскую Военно-морскую Летную Службу. С одной стороны, это было историческое событие – хотя бы в одной стране авиация обрела высокий статус, с другой – если посмотреть на то, что далее творилось внутри этих самых Королевских ВВС, невольно задумаешься: а может, стоило выбрать какой-то иной день?

Французы начали формировать сводные оперативные группы, объединяя вместе истребители и бомбардировщики, что было не слишком хорошей идеей.

Еще одной характерной чертой 1918 года стало перенесение усилий авиации на морские театры, для охоты за подводными лодками союзники привлекали все больше и больше самолетов. Немцы, в свою очередь, создали несколько эскадрилий гидросамолетов-истребителей, которые охотились за противолодочными самолетами союзников. Над морем тоже начались воздушные бои.

Мирное течение событий на Западном фронте (если так можно выразиться про Мировую войну) было взорвано 9 апреля 1918 года, когда германские армии перешли в наступление. Положение Германии оставалось отчаянным, предательская капитуляция продажного большевистского правительства России лишь отсрочила неизбежное поражение немцев, но уже никак не могла предотвратить неизбежный конец. Однако немецкие генералы упрямо не желали признать это и попытались переломить ход войны в свою пользу, бросив в огонь новые сотни тысяч жизней.

Снова разгорелись бои во Фландрии и над Фландрией. У британской авиации появилось множество заманчивых целей в виде войсковых колонн, артиллерийских батарей и складов боеприпасов. В условиях маневренной войны не менее важной, а то и более важной была разведка, которая позволяла вскрыть намерения противника.

Немцы сумели создать превосходство в силах на некоторых участках фронта, но на остальных авиация союзников действовала относительно свободно. Историки английских ВВС гордо пишут, что немецкое наступление было остановлено благодаря самоотверженным действиям английских бомбардировщиков, которые нанесли большие потери немецким резервам, предназначенным для развития первоначального успеха. На самом же деле положение спасла не авиация, а несколько французских дивизий, переброшенных на угрожаемый участок с помощью автомобилей – тоже новинка для тех лет, но к предмету нашей книги она не имеет никакого отношения.

Наиболее жестокие воздушные бои начались с 9 апреля, апогей наступил 12 апреля, когда англичанам удалось сбить 49 вражеских самолетов. 21 апреля, в ходе этих боев, погиб лучший ас Первой Мировой Манфред фон Рихтгофен. В самый критический момент французы наконец решились объединить две оперативные группы в специальную авиационную дивизию. Маршал Петэн отдал приказ всему, что только летает, бомбить немецкие колонны, и за полтора месяца французские летчики сбросили 1200 тонн бомб, что по тем временам смотрелось внушительно. Бои продолжались, но с конца мая немцы совершенно неожиданно начали испытывать нехватку бензина и были вынуждены ограничивать активность своей авиации. Интересно, что к маю 1945 года эта ситуация полностью повторилась.

18 июля союзные армии перешли в решительное контрнаступление. Бои в воздухе продолжались с неослабной силой, и союзники постепенно брали верх, но временами случалось обратное. Для защиты мостов через Сомму немцы сосредоточили около 60 истребителей, которые всего за 4 дня сбили 144 союзных самолета, потеряв 30 своих. Как мы видим, временами напряженность боев не уступала тем, что развернулись четверть века спустя.

В августе 1918 года англичане сделали еще один революционный шаг, который, к сожалению, остался почти незамеченным. Но, может быть, именно он натолкнул Гейнца Гудериана на кое-какие выводы? Дело в том, что две эскадрильи КВВС были специально приданы танковому корпусу для обеспечения его действий.

А чуть раньше, 6 июня, те же КВВС объявили о создании Независимого Соединения, эскадрильи которого получили на вооружение тяжелые бомбардировщики «Хейндли-Пейдж». Так родилась стратегическая авиация, потому что это соединение не разменивалось на фронтовые операции. Оно бомбило немецкие тылы, хотя Берлин оставался вожаделенной и недостижимой мечтой. Кстати, модель HP 0/400 несла вдвое больше бомб, чем современные германские бомбардировщики, то есть англичане сразу захватили лидерство в этом важном компоненте. В октябре 1918 года этот самолет начал использовать самую тяжелую бомбу Первой Мировой весом 1650 фн, то есть 750 кг.

Воздушные бои продолжались до самых последних дней войны, например 30 октября 1918 года штаб Королевских ВВС объявил об уничтожении 69 вражеских самолетов и потере 41 своей машины.

Как мы видим, в годы Первой Мировой войны были обозначены практически все направления дальнейшего развития авиации, но при этом ни одно из них не получило серьезного развития. Истребительная авиация оставалась некоей вещью в себе, самоценной и самодостаточной, летчики-истребители, похоже, воображали себя средневековыми рыцарями, которые высшей честью почитали сразиться с равным. Серьезной ударной силой авиация в этот период так и не стала, а сфера ее действий видна из процентного соотношения типов самолетов в конце 1918 года: разведчики – 44,9 процента, истребители – 40,4 процента, бомбардировщики – 14,7 процента. И в межвоенный период авиацию ждали гораздо более серьезные реформы и преобразования, чем механическое наращивание числа неуклюжих этажерок, имевшее место в годы Первой Мировой войны.

Война закончилась, и наступило время обдумать полученный опыт и наметить пути дальнейшего развития как военной авиации в целом, так и отдельных типов самолетов. При этом, как всегда бывает в таких случаях, из одних и тех же событий и фактов разные люди сделали разные, чуть ли не прямо противоположные выводы.

Проще всего начать рассказ с Королевских ВВС, благо они к этому времени уже были созданы. Помните, любой критик Геринга обязательно процитирует фразу: «Все, что летает, – мое»? Так вот, англичане успели совершить эту ошибку, когда Геринг о ней даже еще не помышлял. С самого начала у флота отобрали авиацию, и на всех британских авианосцах теперь летчиками служили офицеры совсем другого вида вооруженных сил. Это было бы еще полбеды, но ведь Королевские ВВС и самолеты начали строить совсем не те, что требовались морякам. В результате британская морская авиация буквально за пару лет превратилась в нечто совершенно ничтожное. Кстати, даже воинские звания в КВВС были совершенно свои, отличные от армейских.

Дальше – больше. Сэр Хью Тренчард, возглавивший КВВС, имел собственные взгляды на перспективы развития авиации. Только что закончилась «война за окончание всех войн», и он просто не понимал, зачем еще нужны классические вооруженные силы. По его мнению, авиация должна была стать колониальной полицейской силой, способной подавлять восстания диких племен, большего от нее не требовалось. Это означало прежде всего ничтожное количество самолетов и далеко не самые высокие их характеристики. Для того чтобы гонять бушменов, что ли, по джунглям, «Спитфайры» не нужны. О них и не думали, продолжая строить этажерки с более чем скромными характеристиками. Только реорганизация 1936 года, когда были созданы бомбардировочное, истребительное и береговое командования, дала британской авиации импульс к развитию, но время было уже безнадежно упущено. Вспомните мемуары знаменитого безногого аса Дугласа Бадера, где он пишет, что летные школы готовили в год по полусотни летчиков-истребителей. То есть вы будете смеяться, но получается, что современные КВВС были моложе Люфтваффе, созданных разгромленной Германией, несмотря на тотальные запреты.

В общем, Тренчард сделал все, что только зависело от него, чтобы уничтожить британскую авиацию, и его преемникам пришлось немало потрудиться, чтобы вернуть ее из небытия. Именно с реформ 1936 года начинается история той авиации, которая достойно показала себя в годы Второй Мировой войны, но тяжелым испытаниям во время боев во Франции и в Битве за Англию британская авиация обязана в первую очередь Хью Тренчарду. Впрочем, его преемники внесли свой вклад в это, достаточно вспомнить, что единственным вооружением британских самолетов всех типов долгое время оставались пулеметы винтовочного калибра, почти беспомощные против скоростных цельнометаллических машин. Да, британские пилоты ухитрялись сбивать противника и таким оружием, но вспомните фотографии сбитых немецких бомберов – десятки и сотни пробоин там, где хватило бы пары пушечных снарядов. Похоже, достопочтенные маршалы авиации навсегда застряли в Первой Мировой, ведь для полотняной этажерки залп восьми «браунингов» был бы смертельным. Но He-111 ведь совсем иное дело. В общем, Королевские ВВС подошли ко Второй Мировой войне, имея некую истребительную авиацию, но вот их бомбардировочные эскадрильи и количественно, и качественно были пригодны лишь для колониально-полицейских операций.

Кстати, сразу хочется предупредить: мы не собираемся детально рассказывать историю развития военных самолетов, для этого потребуются пять или шесть книг, гораздо толще этой. Ограничимся лишь кратким упоминанием, что в межвоенный период произошел переход к цельнометаллическим монопланам, как истребителям, так и бомбардировщикам, на вооружение были приняты тяжелые пулеметы и автоматические пушки, резко возросла мощность моторов.

Немецкие Люфтваффе были созданы в 1935 году по приказу Адольфа Гитлера в нарушение Версальского договора, на что западные державы были вынуждены закрыть глаза. Официальным днем рождения германской авиации считалось 15 марта. По результатам войны немцы были избавлены от забот о колониях и потому сразу начали готовить свою авиацию к будущей войне.

Еще с 1934 года, когда начальником штаба Люфтваффе стал генерал Вевер, немцы сориентировали свою авиацию на активные наступательные операции, то есть становым хребтом Люфтваффе являлись бомбардировочные эскадры. При этом Вевер склонялся к идее стратегических бомбардировок, а поддержка войск на поле боя отходила на второй план. Еще в 1934 году он инициировал работы над так называемым «Урал-бомбе-ром» – сверхдальним бомбардировщиком, и если бы не гибель Вевера в авиакатастрофе 3 июня 1936 года, сложно сказать, какой характер могла приобрести воздушная война в дальнейшем. Сменившие его генералы Удет и Кессельринг круто повернули руль, решив, что Германии нужна тактическая авиация. Хотя Удет испытывал сердечную привязанность к пикирующим бомбардировщикам, но, оказавшись во главе технического отдела Министерства авиации, поставил на поток производство скоростных бомбардировщиков, которые предназначались для уничтожения вражеской авиации на аэродромах в зоне боев, но никак не для ударов по промышленным объектам.

При всех достоинствах средних бомбардировщиков, они не могли решить всех проблем и не решились. Правда, немцы изначально ставили на скоротечную войну, где тяжелые бомбардировщики не нужны, поэтому они не стали тратить время и силы на создание четырехмоторных монстров. Как меланхолично заметил Геринг: «Фюрер не спрашивает, как велики бомбардировщики, он спрашивает, как велико их число». Многие историки называют отсутствие стратегических бомбардировщиков одной из причин поражения Германии в войне. С этим сложно согласиться, потому что повторим: в молниеносной войне эффект применения стратегической авиации просто не мог сказаться.

Немцам повезло в том отношении, что они до начала войны успели проверить в деле свои самолеты и свои военные доктрины во время Гражданской войны в Испании. Например, офицерам Люфтваффе четко стало ясно, что времена маневренного истребителя-биплана прошли, более того, устарела сама концепция маневренного истребителя. Точно так же был поставлен крест на пулеметных истребителях; Me-109 по результатам боев получил пушку в развале цилиндров мотора. Но вот с пикировщиками получилось не так гладко. Все очень хорошо отзывались о действиях Ju-87, однако по-настоящему массовым самолетом он так и не стал.

Впрочем, имелось одно небольшое пятнышко на сверкающем фоне – это положение с моторами. Да-да, как ни странно, хваленые «Даймлер-Бенцы» и «Юмо» были на самом деле не так хороши, как «Мерлины» или «Циклоны». Плюс еще один дополнительный фактор работал на союзников – немецкие самолеты летали на относительно низкосортном бензине, что особенно сказалось в конце войны, когда Люфтваффе были вынуждены перейти на синтетическое горючее, получаемое при перегонке каменного угля. О 100-октановом бензине, залитом в баки «Спитфайров» и «Мустангов», немцы могли только мечтать.

И еще одна интересная деталь. Геринг подгрел под себя не только «все, что летает», но и то, что стреляет. Во всяком случае, дивизии зенитной артиллерии находились в подчинении Люфтваффе, что выглядело довольно интересно. Так или иначе, к сентябрю 1939 года немецкая авиация подошла в состоянии полной боевой готовности, чего не скажешь об авиации других стран.

Совсем иначе дело обстояло во Франции. После долгой борьбы в 1934 году французские ВВС получили долгожданную независимость от армии, но легче им от этого не стало. Если в годы Первой Мировой войны французы построили большое количество неплохих самолетов, то к 1930-м годам все изменилось. Самолеты больше нельзя было строить в полукустарных мастерских, требовались мощные заводы с высокой культурой производства, чего французы

не имели. Поэтому, независимые или нет, их ВВС начали приходить в упадок, хотя по совсем иным причинам, чем в Великобритании.

После того как к власти пришел Гитлер, немецкая угроза начала возрастать, а тут еще были официально созданы Люфтваффе. Поэтому французское правительство решилось на нетрадиционный шаг: в июле 1936 года оно разогнало мелкие фирмешки, создав на их базе шесть крупных авиастроительных компаний. Увы, реформа остановилась на полпути. Моторостроительные заводы так и остались на уровне мастерских, не способные обеспечить ни количества моторов, ни их качества – в смысле мощности.

Хуже того, командование французских ВВС толком не представляло, как использовать хотя бы те самолеты, которые имелись в его распоряжении. Затянувшиеся споры и обсуждения привели к тому, что строилось все меньше самолетов, хотя военная опасность возрастала. К сентябрю 1939 года состояние французской авиации было просто плачевным: она насчитывала всего лишь 1000 боеспособных самолетов.

Зато история американской авиации читается как хороший детектив. Начнем с того, что американская авиация появилась на свет в роли авиационного подразделения корпуса связи и в таком качестве провела практически всю Первую Мировую войну. Только в мае 1918 года американская авиация была повышена в статусе до авиационной службы армии, но по неизвестным причинам оказалась в подчинении непосредственно военного министра. Однако в 1920 году, когда война уже закончилась, все встало на свои места – авиацию подчинили армейскому командованию. В 1926 году авиация получает очередное повышение и становится авиационным корпусом армии.

Как раз в это время начинаются эксперименты с новыми типами самолетов. Американцы первыми начинают строить цельнометаллические бомбардировщики, испытывают систему дозаправки в воздухе. Но что самое главное – в США благополучно сосуществуют бок о бок целых три авиации. Моряки никак не могли остаться в стороне от такого увлекательного дела, как создание собственных ВВС, тем более что в составе флота появились авианосцы, которым требовалась авиация. И флот начал создавать ее совершенно независимо от армии. Вот так в кривом зеркале отразились мечты Билли Митчелла о создании авиации, независимой от **армии.**

Однако не только армии и флоту требовались свои самолеты. В Соединенных Штатах корпус морской пехоты традиционно имел большую численность и серьезное влияние, тем более что после окончания войны все военные авантюры в Латинской Америке легли на плечи именно морской пехоты. Для колониальных экспедиций требовалась авиация, и ее создали. Можно только порадоваться, что больше никому не потребовалась своя авиация, а то американцы создали бы еще одни мини-ВВС.

Ближе к началу войны на американскую авиацию обрушилась еще одна реорганизация – но только на армейскую. Армейский авиационный корпус превращают в армейские воздушные силы, дав значительно большую самостоятельность, чем ранее. Только 9 марта 1942 года согласно Циркуляру 59 Военного министерства США авиация, сохранив прежнее название, становится полностью независимыми ВВС, но при этом авиация флота и морской пехоты так и остается независимой. Похоже, американцы единственные, кто четко осознал, что морская война требует совершенно особых самолетов и совершенно особой подготовки летчиков и потому армейским генералам лучше не лезть в эти дела. Результатом стало создание лучшей в мире морской авиации, но это совершенно отдельная история.

История с созданием независимых ВВС в Соединенных Штатах завершилась только в 1947 году! 18 сентября согласно Акту о национальной безопасности были созданы полностью независимые и совершенно отдельные ВВС, получившие даже собственное министерство. Так, с большим опозданием, последними из великих держав, Соединенные Штаты получили соб-

ственные ВВС, и разве можно сказать, что в годы Второй Мировой американские летчики от этого хуже воевали?

Историю создания и развития советских ВВС мы рассказывать не будем, об этом и так уже написано очень много. Но свое мнение касательно некоторых щекотливых предметов мы все-таки выскажем. Главными врагами советских ВВС все предвоенные годы были техническая отсталость и низкая культура производства. Опытные образцы самолетов ручной сборки, выходящие из мастерских КБ Туполева, Ильюшина, Яковлева, имели одни характеристики, серийные машины, собранные в заводских цехах, – совершенно иные. Да и подготовка основной массы советских летчиков также оставляла желать лучшего. Если же сюда добавить мало-мощные и ненадежные моторы, перелицованные из устаревших зарубежных образцов, низкооктановый бензин, то станет понятным, что в бою советские самолеты вели себя совсем не так, как на испытаниях перед государственной комиссией. Помните историю с обшивкой крыльев истребителей Яковлева? Качество обслуживания самолетов тоже было соответствующим. Известны случаи, когда из масляных фильтров тех же «Аэрокобр» и «Киттихоков» вытряхивали песок, хотя во всех наставлениях четко писалось – применять только масло высокой степени очистки.

Короче, у военно-воздушных сил каждой из стран имелись свои проблемы, часто очень и очень серьезные, но времени для их решения уже не оставалось. Первое испытание современная авиация прошла во время Гражданской войны в Испании. Далее были воздушные бои на Халхин-Голе, а вскоре началась Вторая Мировая война.

Младенец отращивает клыки

К середине 1930-х годов все крупные державы завершили формирование военно-воздушных сил. Сделали они это по-разному, но пока еще никто не мог уверенно заявить, что немецкий путь лучше американского или какого-то другого. Марксисты всегда утверждали: опыт – критерий истины, и требовалась война, чтобы проверить, чьи ВВС лучше, хоть и звучит это крайне цинично.

Однако еще до того, как появилась первая возможность проверить в деле технику и тактику военной авиации нового поколения, родилось еще одно направление воздушной войны – воздушно-десантные операции. И родоначальником этого направления стал Советский Союз, а всемирную (это мы утверждаем без тени иронии) известность советские парашютисты приобрели после знаменитых маневров Киевского военного округа 1935 года, когда был высажен крупный воздушный десант. Многие авторы сегодня утверждают, что эти маневры во многом были показушными, и какая-то доля истины в этих утверждениях имеется. Любые маневры готовятся заранее, это не война, когда решение приходится принимать в последнюю минуту и действовать без всякой подготовки. Но даже **показывать** нужно иметь что, ведь не картонные чучелки с парашютами сбрасывали, а самых настоящих десантников. Вряд ли эта операция стала открытием Америки, идея высадки парашютных десантов витала в воздухе с того дня, когда появился парашют. Однако Красная Армия доказала, что многотысячный воздушный десант – не измышления кабинетных теоретиков, а самая настоящая реальность, и это дорогого стоит. Можно даже сказать, что без этих маневров наверняка не состоялась бы немецкая операция «Меркурий» – захват острова Крит, равно как и операция союзников «Маркет Гарден», для проведения которой была сформирована 1-я Парашютно-десантная Армия. Однако уже эти маневры одновременно показали и слабые места крупных парашютных десантов, но об этом мы поговорим позднее.

Первый удобный случай представился в Испании – там началась гражданская война. Для развития военного искусства этот конфликт дал не слишком много, потому что являлся типичной **гражданской** войной: все воюют против всех. Советская историография пытается представить это как борьбу франкистов и республиканцев, хотя на самом деле участников конфликта было гораздо больше. Тут и автономные баски, и националисты Каталонии, и анархо-синдикалисты, которые вообще были сами по себе. К сожалению, эти противоречия раздирали лагерь, противостоящий франкистам, где противоречия как-то удавалось сгладить. Многие ли сегодня помнят, что первым испанским каудильо был совсем не генерал Франко, а генерал Санхурхо? И что между мятежниками из Марокко (Франко) и собственно Испании (Санхурхо и Мола) шла довольно острая борьба? Однако если в лагере франкистов противоречия так и остались противоречиями, в лагере республиканцев они слишком часто переходили в открытые военные действия. Самым наглядным примером являются события в Барселоне. Когда город уже штурмовали франкисты, советско-лубянские «военные» советники затеяли истребление троцкистов и анархистов, позиции которых в местных органах власти были слишком сильны. В осажденном городе завязались уличные бои, и отбивать наступление франкистов было уже просто некому...

Другим типичным минусом гражданской войны, который не позволяет делать глубокие выводы, является слабая техническая оснащенность противоборствующих сторон. Да, в этой войне участвовали современные танки и самолеты, но их было слишком мало, чтобы проверять теории Дуэ или Гудериана, подготовка личного состава тоже была не на высоте. Или вы полагаете, что марокканские таборы, являвшиеся главной ударной силой Франко в первые месяцы войны, могли считаться кадровой европейской пехотой?

Но вот чем эта война была, безусловно, полезна – так это тем, что позволила проверить в деле современную технику и отработать тактику действий подразделений низшего звена. В Испании прошли обкатку и танки, и самолеты, и по результатам боев были сделаны определенные выводы. Другое дело, что даже страны, участвовавшие в конфликте, далеко не всегда следовали собственным рекомендациям.

Наиболее серьезное влияние война в Испании оказала на технику и тактику немецкой истребительной авиации. Увы, противостоявшие немцам советские летчики нужных выводов не сделали. По результатам этой войны немцы решительно отправили на свалку свои истребители-бипланы He-51, а вот наши ВВС сохранили И-15, хотя они уже явно не могли сражаться с Me-109. Кстати, тот же самый «мессер» также претерпел кардинальные изменения. Прежде всего это была установка нового мотора. Можно даже сказать, что все истребители, которые сохранили мотор мощностью менее 1000 л.с., моментально устарели.

Следующей важнейшей новинкой стала установка пушки на истребителе, что позволило резко увеличить вес минутного залпа. Напомним, что в то время стандартным вооружением истребителя оставалась пара пулеметов винтовочного калибра, собственно, и Me-109В имел только их. Появление пушки сразу давало ему решительное превосходство.

Не менее важное нововведение в области тактики эскадрильи (не выше!) было сделано Вернером Мельдерсом. Немцы решительно перешли к действиям пары истребителей вместо того, чтобы ломиться в бой нестройной толпой всей эскадрильи. И здесь они получили заметное преимущество над теми, кто вообще строя не признавал или продолжал цепляться за неуклюжие тройки. Они прекрасно подходили для старинных самолетов, имевших скорость около 200 км/ч, но когда эта скорость выросла вдвое, а потом и втрое, минусы тройки перевесили гипотетические плюсы. И опять-таки советские летчики этого не заметили.

Опыт использования бомбардировщиков тоже оказался довольно ограниченным, и все-таки республиканские (читай – советские) пилоты дали образцовый пример работы по ближним тылам противника. Речь идет, разумеется, о хрестоматийном разгроме колонн итальянского корпуса под Гвадалахарой в марте 1937 года. Но мы не будем уподобляться ретивым «историкам», которые приписали летчикам разгром всего корпуса, конечно, этого не произошло и не могло произойти, хотя бы просто потому, что двум эскадрильям не под силу разгромить корпус в составе нескольких дивизий.

И тем не менее, когда 8 марта итальянцы начали наступление на Гвадалахару, первый удар им нанесли 8 бомбардировщиков СБ 1-й эскадрильи 12-й группы. Вскоре в район боев была переброшена 2-я эскадрилья, и совместно с самолетами Р-5 и истребителями И-16 они очень ощутимо потрепали тылы итальянцев. Оказалось, что армия, считавшая себя передовой, не озаботилась созданием даже самой примитивной ПВО своих частей, поэтому бомбардировки и штурмовки проводились совершенно беспрепятственно. К величайшему сожалению, и этот опыт советское командование не примерило-до на себя, и летом 1941 года картина повторилась в точности, только теперь уже немецкая авиация столь же свободно расстреливала и бомбила наши резервы, выдвигающиеся к линии фронта.

Что же касается разгрома итальянского добровольческого корпуса, то заслуга в этом принадлежит, конечно, войскам республиканской армии, которые нанесли итальянцам встречный удар при поддержке танков с советскими экипажами. Авиация только заложила основу для успеха, но победу принесли все-таки совместные действия пехоты и танков.

Наши бомбардировщики СБ успели отличиться еще один раз, хотя теперь скорее уже со знаком минус. 26 мая 1937 года группа самолетов под командованием Н.А. Острякова атаковала возле острова Ибица немецкий карманный линкор «Дойчланд», по ошибке приняв его за франкистский тяжелый крейсер «Канариас». Обычно наши историки пишут так, хотя на самом деле события развивались гораздо сложнее.

Еще 24 мая республиканские самолеты атаковали международную эскадру, осуществлявшую нейтральный патруль у берегов Испании, в порту Пальма-де-Мальорка. Ни один из кораблей не пострадал, но «Дойчланд» на всякий случай перешел в порт Ибица. Вечером 29 мая была замечена республиканская эскадра в составе 2 крейсеров и 4 эсминцев, и тут же со стороны солнца появились 2 бомбардировщика СБ, которые атаковали немецкий корабль. Летчики добились двух попаданий 50-килограммовыми бомбами, которые нанесли серьезные повреждения кораблю и непропорционально большие потери экипажу. Дело в том, что взрывы бомб вызвали большой пожар и сдетонировали боеприпасы для 150-мм орудий. В результате погиб 31 человек и 110 были ранены. Одновременно с атакой самолетов эсминцы республиканцев обстреляли карманный линкор и пошли в торпедную атаку. Лишь в самый последний момент удалось избежать трагической развязки. Поэтому решение немцев провести ответный обстрел порта Альмерия, кстати, военно-морской базы, а не рыбацкого поселка, как пытаются утверждать, выглядит **совершенно оправданным**.

В общем, война в Испании дала ряд ценных уроков, которые требовалось осмыслить и учесть в будущем, но тут Советский Союз совершенно некстати для себя оказался вовлеченным в необъявленную войну на Халхин-Голе. Некстати потому, что есть основания полагать: победа, одержанная на Халхин-Голе, позволила забыть об испанском поражении, заставив наших летчиков снова уверовать в свою непобедимость и непогрешимость, а опыт, совершенно нетипичный для современной воздушной войны, перечеркнул испанские уроки.

Главным отличием было то, что воздушные бои на Халхин-Голе очень быстро приняли массовый характер – в них участвовали десятки самолетов. И здесь на первый план должна была выйти слетанность и подготовленность к совместным действиям, чего не продемонстрировали ни та, ни другая сторона.

Нам придется кратко рассмотреть хронологию всего конфликта, а для чего – станет ясно немного позднее. Столкновения начались 11 мая 1939 года, но только 28 мая японцы перешли в наступление значительными силами, однако уже на следующий день положение было восстановлено. На земле наступила пауза. 20 июня советские войска провели несколько нерешительных атак, которые больше напоминали разведку боем. 2 июля японцы форсировали реку Халхин-Гол и захватили плацдарм на западном берегу, в том числе стратегически важную высоту Баин-Цаган. Однако уже к 5 июля плацдарм на западном берегу реки был ликвидирован, дальнейшие бои проходили уже на восточном берегу. Весь июль шли бои местного значения, в то время как советское командование накапливало силы для решающего удара. 20 августа советские войска перешли в решительное наступление, японская группировка была окружена и к 31 августа окончательно уничтожена.

А сейчас попытаемся разобраться, какое участие во всех этих событиях приняла авиация. Первые столкновения в воздухе произошли 21–22 мая, однако они заслуживают упоминания лишь как исходная точка, от которой ведется отсчет. До конца мая идут бои истребителей, и, хотя советское командование перебрасывает в район боев бомбардировочный полк, он остается в тылу. Впрочем, японские бомбардировщики тоже пока не появляются в воздухе. А всего до конца мая советская авиация потеряла 21 самолет – не слишком много для 10 дней боев, хотя японцы потеряли чуть меньше. Правда, использовавшийся ими истребитель Ki-27 по своим летным характеристикам превосходил И-16 бис и И-16 тип 10, но ведь советские истребители имели по 4 пулемета против 2 японских!

Положение требовалось исправлять, и 29 мая из Москвы в район боев отправляют группу летчиков-асов во главе с заместителем начальника ВВС РККА Яковом Смушкевичем. Многие из них были Героями Советского Союза, получившими боевой опыт в небе Испании и Китая. Однако гораздо более важным было другое: резко увеличивается численность авиационной группировки, и к началу июня примерно 300 советским самолетам противостоят около 130

японских, вдобавок большинство японских самолетов базировалось в глубоком тылу. Поэтому расхожая фраза о том, что «наступило равновесие», способна вызвать лишь недоумение, впрочем, наши историки предпочитают пользоваться сведениями нашей разведки, завышавшей численность японской авиации примерно в два раза, а не японскими документами.

После долгой паузы бои в воздухе возобновились, но заметьте: снова авиация противников даже не пытается поддерживать свои войска. Перед нами типичная картина 1916 года: истребители упоенно гоняются друг за другом, не желая замечать ничего вокруг. При этом используется тактика «собачьей свалки», не имеющая ничего общего даже с самыми примитивными тактическими приемами.

22 июня 1939 года, ровно за два года до начала Великой Отечественной войны, состоялся первый крупный воздушный бой и родилась первая из легенд, которые потом сослужили очень дурную службу советским ВВС. По страницам множества книг гуляет басня о бое 105 советских самолетов против 120 японских, в котором наши летчики уничтожили 31 вражеский самолет, потеряв 13 своих.

На самом деле все обстояло иначе. С японской стороны в бою участвовал только 24-й сентай в составе 18 истребителей Ki-27, наши истребители вступали в бой разрозненными группами и ни минуты не имели численного превосходства. Более того, преследуя истребители 22-го полка, японцы гнали их до самого аэродрома и ухитрились сжечь несколько машин уже на земле, после чего повернули назад. Потом над горой Баин-Цаган состоялось второе столкновение, в котором уже обе стороны понесли потери, и наконец японцы улетели на свои аэродромы, вероятно, израсходовав боеприпасы и топливо. Японцы утверждают, что уничтожили 47 советских самолетов, что тоже свидетельствует о незаурядной фантазии летчиков, потеряв всего 7 своих. Кстати, к 13 сбитым советским самолетам следует добавить 4 сожженных на земле.

Однако все, абсолютно все наши историки называют бой 22 июня блестящей победой. Имея вшестеро больше самолетов, потерять в два раза больше – это победа?! Но зато «впервые японские летчики показали спины, не по своей воле покинув поле боя».

Дальнейшие события, если верить официальной и официозной советской истории, принимают уже совершенно сюрреалистический характер. Немедленно в районе боев появляются **ужасные** эскадрильи асов «Семь самураев» и «Короли воздуха», которые панически бегут, едва завидев в воздухе наши самолеты. Сбитые японские полковники торжественно кланяются зеленым сержантам, которые их насмерть победили. Интересно, кто-нибудь взял на себя труд посчитать, сколько вражеских полковников (японских, немецких, румынских, финских) и кавалеров Рыцарского креста (Золотой Свастики, ордена Божественного Попугая) кланялось нашим доблестным сержантам?! Вообще-то таким количеством словесной шелухи, как правило, прикрывают разгромы еще более страшные, чем имевший место 22 июня.

Во всяком случае, бои 24 и 26 июня характеризуются кратко: грандиозная победа. Гнусные японцы утверждают, что 26 июня они не потеряли ни одного самолета. Разумеется, врут, собаки. Кстати, 24 июня впервые приняли участие в боях бомбардировщики СБ. А 27 июня в бой наконец-то вступили и японские бомбардировщики. Интересная деталь, не правда ли? Зачем же истребители обоих противников ведут тяжелые бои? Из любви к искусству? Самое грустное, что налет японских бомбардировщиков на наши аэродромы 27 июня наши летчики попросту прохлопали. Противник беспрепятственно отбомбился по трем аэродромам, и от больших неприятностей нашу авиацию спасло лишь то, что японцы бомбили ничуть не лучше, чем наши истребители их ловили, зато они компенсировали это не менее трескучими заявлениями. За один день японцы «сбили» 99 советских самолетов и «сожгли на аэродромах» еще 49. В общем, противники показали себя достойными один другого. Попытка разобраться в потерях приводит к заключению, что в июне японцы снова одержали победу, но теперь с гораздо более скромным счетом.

Советская разведка продолжала вешать лапшу на уши своим командирам, утверждая, что японцы сосредоточили уже около 300 самолетов, хотя никаких пополнений те не получили, а вследствие потерь численность японской авиации упала примерно до 100 самолетов. Им противостояло около 280 советских самолетов.

Июльские бои комментировать уже не хочется, потому что обе стороны лишь состязаются в откровенном вранье. Непреложным фактом остается одно: несмотря на все попытки, советская авиация так и не сумела разрушить понтонные мосты через реку Халхин-Гол и помешать отходу японских войск, разбитых в боях за гору Баин-Цаган. Начиная с 8 июля советские бомбардировщики приступили к регулярным налетам на японские позиции и ближние тылы, но что-то сказать о результатах этих налетов совершенно невозможно. В дело вступили даже тяжелые бомбардировщики ТБ-3, хотя из-за малой скорости и большой уязвимости они совершали только ночные вылеты, эффективность которых была еще ниже.

К августу, когда должны были начаться решающие бои, советское командование резко увеличило численность авиации, теперь войска Жукова могли поддержать примерно 530 самолетов, на фронте появились новейшие истребители И-153. Но в этом же месяце происходит какая-то темная история с «чайками». При полном отсутствии боев их количество в эскадрильях первой линии почему-то сначала сокращается вдвое, а потом столь же внезапно вдвое увеличивается. Единственное, что можно предположить, – внезапно вскрывшийся заводской дефект, который был устранен на месте. Похоже, история с «яками» на Курской дуге имела своего предшественника.

Японцы попытались как-то противостоять этому, но более 200 машин наскрести не смогли, хотя наша разведка традиционно рассказывала страшилки про 450 самурайских самолетов.

Рано утром 20 августа советская авиация наконец-то нанесла массированный удар по японским позициям, в налете участвовало более 150 бомбардировщиков СБ под прикрытием 140 истребителей. Вне зависимости от результатов, организацию такого налета следует поставить в безусловную заслугу нашим штабам. Вскоре налет был повторен, японские истребители попытались помешать бомбардировщикам, но были отогнаны. Противопоставить такому массированию сил японцы ничего не могли, похоже, наше командование извлекло уроки из «победы» 22 июня.

21 августа японцы попытались нейтрализовать советскую авиацию, нанеся удар по нашим аэродромам, но на этот раз их перехватили советские истребители. Снова реальные потери сторон были в разы меньше заявленных, также фактом является то, что несколько случайных бомб, упавших на аэродром Тамцаг-Булак, уничтожили ровно один СБ. Остальные налеты в этот день не принесли японцам даже такого успеха. 22 августа японская авиация переключилась на атаки наших войск, но проводила их крайне нерешительно.

25 августа, когда было завершено окружение японской войсковой группировки, над Халхин-Голом произошло еще несколько крупных боев. Опять же, мы сознательно не будем пытаться анализировать потери, но вывод из событий последней недели может быть только один: советская авиация все-таки сумела захватить господство в воздухе над районом боев. Непонятно только, почему ей для этого потребовалось целых три месяца, ведь двойным превосходством в силах она обладала с первого же дня. В последних числах августа состоялось еще несколько боев истребителей, но потери уже стали примерно равными. А в начале сентября пошли осенние дожди, полевые аэродромы раскисли, и воздушная война заглохла сама собой. Официальное перемирие было подписано 15 сентября 1939 года.

Считается, что в боях над Халхин-Голом советская авиация потеряла примерно 200 самолетов, хотя японцы, не краснея, заявляли об уничтожении 1160. Если учесть, что было совершено около 20 тысяч самолетовылетов, то потери составят всего около одного процента, что совсем немного. Японцы потеряли около 100 самолетов, хотя советское командование утвер-

ждало, что не меньше 560 (мы говорим только о сбитых в воздушных боях). То есть суммарный коэффициент фантазии был примерно одинаковым.

Хуже другое. При несомненном преимуществе в боях конца августа наше авиационное начальство забыло, что добиваться этого пришлось целых три месяца и сосредоточив втрое больше самолетов, чем имел противник. Кроме того, даже новейшие советские истребители не показали своего превосходства в боях с не самым новым Ki-27. Также замечен продемонстрированный обеими сторонами откат к примитивной и бессмысленной тактике 1916 года – массовые истребительные бои ради самих боев. Ну а успехи группы асов под командованием Я.В. Смушкевича заставили забыть об отвратительной подготовке 95 процентов остальных пилотов. Если не слишком удачный исход воздушной войны в Испании все-таки пришлось признать, то сейчас гром победы заставил забыть решительно обо всем. И я полагаю, что практически всеми своими бедами в июне 1941 года советская авиация обязана так называемой «победе» на Халхин-Голе.

А тем временем на горизонте поднималось зарево большой войны. Кстати, не так давно польские историки совершили великое открытие – оказывается, Вторая Мировая война началась на 5 минут раньше, чем все считали до этого – первые немецкие бомбы начали рваться на польской земле 1 сентября 1939 года в 04.40 утра, хотя раньше нас уверяли, что первый залп дал в 04.45 броненосец «Шлезвиг-Гольштейн». Очень существенная поправка. И вот в ходе операции «Вайсс» впервые была продемонстрирована реальная сила современной авиации.

Польская кампания вермахта принадлежит к серии уравнилий «Панцер» плюс «Штука» равняется «*der Sieg*». Доля истины в этом имеется, и мы сейчас постараемся выяснить, какая именно. Дело в том, что Люфтваффе во время войны с Польшей показали, как именно должны использоваться современные ВВС. Все, что мы видели ранее, было не более чем обрывочными намеками, как та же штурмовка итальянских мотоколонн под Гвадалахарой. Она, между прочим, так и осталась единственным эпизодом за несколько лет войны. Лишь сейчас начались тщательно спланированные, целенаправленные, повторяющиеся операции, которые вошли в повседневную жизнь ВВС. Опять же, мало сказать что-то вслух, нужно доказать, что это осуществимо на практике. Немцы и доказали, хотя сделали лишь первые шаги по каждому из направлений.

В самом начале кампании перед Люфтваффе была поставлена задача захватить господство в воздухе. Сделать это было не особенно трудно, ведь против Польши действовало около 1800 самолетов 1-го и 4-го воздушных флотов. При этом вы должны обязательно обратить внимание на соотношение количества самолетов различных типов: 258 пикировщиков Ju-87, более 700 различных бомбардировщиков и только 340 истребителей Me-109. Остальное составляли разведчики, штурмовики, небольшое число устаревших машин. То есть структура Люфтваффе была изначально сориентирована на агрессивные наступательные действия, доля истребителей, ранее составлявших основу воздушных сил, теперь не превышала 19 процентов.

Задача немцев облегчалась тем, что поляки могли выставить против них около 750 самолетов, из них лишь ничтожная часть могла считаться современными. О чем можно говорить, если основу истребительной авиации составляли P-11 с неубирающимся шасси и максимальной скоростью 390 км/ч?! Он не мог догнать даже немецкие бомбардировщики...

Немцы продемонстрировали новый способ борьбы за господство в воздухе – внезапный удар по аэродромам одновременно с действиями больших групп истребителей. Все закончилось достаточно быстро, уже через 3–4 дня польская авиация перестала существовать. Она успела нанести некоторые потери Люфтваффе, но это следует скорее приписать беспечности и самоуверенности немцев, нежели высоким боевым качествам поляков. В конце концов, во время войны в Корее поршневыми «мустанги» ухитрились сбить пару МиГ-15, но ведь это не

основания для далеко идущих выводов. Хотя польские историки пытаются манипулировать цифрами, доказывая, что они самые-самые-самые.

Кстати, именно во время Польской кампании выяснилось, что попытка атаковать колонну на марше – далеко не столь безобидное занятие, как считалось раньше. В штате германской пехотной дивизии числилось достаточное количество зенитных орудий, чтобы отбить лихие наскоки горстки польских этажерок. Конечно, такие атаки были вполне возможны и могли дать желаемый результат, но для этого требовалось, чтобы штурмовку вела **большая** группа самолетов вроде Ил-2 или вооруженных ракетами «тайфунов».

Мимоходом 3 сентября немецкая авиация прихлопнула несколько польских кораблей, стоявших в Гдыне, но записывать это в главу «Борьба авиации против флота» не следует. Люфтваффе вообще бомбили укрепления Хелы и Вестерплатте, а кораблями занялись, лишь когда те просто надоели своим присутствием.

Однако уже очень быстро Люфтваффе смогли приступить к решению своей главной задачи – поддержке наступления сухопутных сил, кстати, совсем необязательно танковых клиньев. Более того, в первые дни войны командование Люфтваффе само выбирало цели, не слишком прислушиваясь к мнению пехотных генералов. Более того, немецкие ВВС попытались даже вести нечто вроде стратегических бомбардировок, атакуя железнодорожные узлы и мосты, но в силу скоротечности кампании ничего добиться просто не успели.

Первое сражение, в котором авиация показала свою действительную силу, произошло на реке Бзуре, именно здесь показали себя во всей красе знаменитые «Штуки». Воспользовавшись самоуверенностью и небрежностью немцев, в результате чего образовался разрыв между 8-й и 10-й армиями, поляки нанесли здесь удар и вынудили немцев временно перейти к обороне и даже местами отступить. Крупных резервов в этом районе немецкое командование не имело, поэтому роль спасителей пехоты взяли на себя Люфтваффе. В течение двух дней около 150 пикировщиков Ju-87, а также бомбардировщики Ju-88 и штурмовики Hs-123 бомбили польские колонны и мосты через реку Бзура. Одновременно террористической бомбежке была подвергнута Варшава, для чего немцы задействовали вторую половину имевшихся у них пикировщиков. Это показывает, что пока еще и командование Люфтваффе не слишком ясно представляло себе специализацию собственных самолетов. Кстати, действовавшие на Бзуре пикировщики пока еще прекрасно обходились без офицеров наведения в передовых частях, просто реагируя на запросы командиров дивизий.

Сначала авиация помогла пехоте удержать позиции, а позднее, когда немцы сами перешли в наступление, внесла заметный вклад в разгром окруженных польских армий. Например, 16 сентября в налете на польские позиции и районы сосредоточения войск участвовали 820 самолетов, которые сбросили 328 тонн бомб. Именно в этот день начал наступление немецкий XVI танковый корпус, дав первый толчок легенде об ужасном блицкриге.

После этого Люфтваффе переключились на Варшаву. Первые попытки немцев захватить польскую столицу с наскока были отбиты с чувствительными для них потерями, поэтому командование, да и сам Гитлер решили вынудить капитуляцию Варшавы, по возможности не ввязываясь в кровопролитные уличные бои. Геринг охотно согласился взять эту задачу на себя. 20 сентября в налете на Варшаву участвовали 620 немецких самолетов – заметьте, с какой легкостью немцы превзошли масштаб воздушных боев на Халхин-Голе, хотя всего пару месяцев назад вылет сотни самолетов казался большим событием.

На следующий день Геринг подтянул главные силы обоих воздушных флотов, и интенсивность налетов увеличилась еще больше, хотя это казалось просто невозможным. Помимо бомбежек с воздуха начались обстрелы города из тяжелой артиллерии. 25 сентября наступил «Черный понедельник», когда Варшаву бомбили 1150 самолетов, использовались даже транспортные Ju-52, которые когда-то считались бомбардировщиками. Немцы начали применять зажигательные бомбы, но только

13 процентов от общей нагрузки бомбардировщиков. Город был сильно разрушен, возникли многочисленные пожары, однако они не переросли в огненный шторм. Этому помешали осенняя погода и недостаточное количество зажигательных бомб, как выяснилось позднее, их следовало брать не менее половины общей нагрузки.

Всего на Варшаву немцы сбросили почти 6000 тонн бомб, а во время Польской кампании израсходовали 19 600 тонн, то есть половину довоенного запаса Люфтваффе. Как в годы Первой Мировой войны артиллерийские снаряды расходовались с совершенно непредвиденной скоростью, так и сейчас авиационные боеприпасы постигла та же участь. Штабные генералы никак не могли привыкнуть к тому, что реальность войны опрокидывает все их «безукоризненные» расчеты.

Фельдмаршал Кессельринг в своих воспоминаниях, не скрывая гордости, писал:

«В конце Польской кампании Варшава снова была подвергнута массированному удару с воздуха. При поддержке тяжелой артиллерии под командованием генерала Цукерторта командование ВВС попыталось подавить очаги сопротивления и таким образом закончить войну. Через несколько дней, 27 сентября, бомбардировки города в сочетании с артобстрелами позволили нам добиться желаемого результата. Командование ВВС в основном ставило перед летчиками задачу атаковать те объекты и районы, которые находились за пределами радиуса действия артиллерии, а также те, против которых артиллерийский огонь был недостаточно эффективен. Бласковиц, командующий войсками, осаждавшими польскую столицу, имел все основания для того, чтобы испытывать чувства гордости. Во время встречи с Гитлером 6 октября 1939 года он заявил, что успех был достигнут благодаря армейской артиллерии; я, однако, вынужден был от лица Люфтваффе указать на то, что польские пленные до смерти напуганы бомбардировщиками Ju-87 и что тот факт, что ряд целей в Варшаве поражен ударами с воздуха, наглядно доказывает, что ВВС внесли свою лепту в достижение победы. Состоявшаяся вскоре после этого поездка по городу сделала то, о чем я говорил, очевидным».

И все-таки даже эти бомбежки Варшавы не дали немедленного эффекта, не сломили волю поляков к сопротивлению, хотя их влияние было очевидным. В целом Люфтваффе выполнили все свои задачи в ходе кампании, хотя уже тогда стало заметно, что взаимодействие с войсками пока еще находится не на должном уровне. А ведь впереди были бои с гораздо более опасными противниками.

Если в ходе операции «Вайсс» Люфтваффе помогли сухопутным силам одержать победу, то следующую операцию – «Везерюбунг» – Люфтваффе выиграли для сухопутных сил. Кстати, меня, как и других авторов, постоянно тянет писать «вермахт», но это совершенно неправильно, так как вермахт – это вооруженные силы Германии в целом, в него входят армия, авиация и флот, только СС гуляют сами по себе. Но в русскоязычной литературе термин «Неег» как-то не прижился, за исключением узкоспециализированных изданий.

В общем, захват Дании и Норвегии не был отмечен крупными сражениями на суше и в воздухе, главные события развернулись на море. Однако именно Люфтваффе обеспечили беспрепятственное продвижение немецких войск вдоль норвежского побережья и вынудили союзников эвакуироваться. И, что было самым главным в данном случае, Люфтваффе устранили угрозу со стороны британского флота, который мог поставить под сомнение успех операции в целом.

В начале апреля 1940 года немцы и союзники практически одновременно высадились в Норвегии. Разумеется, обе стороны действовали исключительно в интересах норвежцев, защищая их от происков немцев/англичан. Сразу сложилась интересная ситуация, напоминающая слоеный пирог, когда войска противников чередовались между собой. Немцы сразу заняли весь юг Норвегии, высадились в Бергене, Тронхейме и Нарвике. Союзники несколько запоздало высадились в Ондалснесе (между Бергеном и Тронхеймом) и Намсусе (между Тронхеймом и

Нарвиком), а потом попытались выбить немцев из Нарвика. Однако немцы избрали простую и действенную тактику. Заняв тот или иной населенный пункт, они сразу строили временный аэродром и перебрасывали туда бомбардировщики, которые начинали методично расчищать путь войскам. Противопоставить этому союзники ничего не сумели, тем более что по неизвестным причинам они вообще пренебрегали авиацией. Лишь англичане перебросили эскадрилью устаревших истребителей-бипланов «гладиатор» в Нарвик, французы не отправили в Норвегию ни единого самолета. Поэтому предсказать исход боев было совсем несложно. Сначала англичане эвакуировались из Намсуса и Ондальсна, а потом и из Нарвика. Впрочем, последняя эвакуация началась уже после того, как немцы начали свое наступление во Франции, хотя решение было принято заранее. Люфтваффе эвакуации не препятствовали, видимо, решив, что сделали уже все, что требовалось.

Норвежская операция стала первой, в которой всерьез столкнулись самолеты и корабли, и самый мощный в мире английский флот проиграл эту схватку Люфтваффе. Самым странным было то, что первого успеха добились именно англичане. 10 апреля британские пикировщики «скау» потопили в Бергене немецкий крейсер «Кенигсберг», который накануне был поврежден немецкими береговыми батареями. Это был первый в истории случай, когда самолеты потопили крупный военный корабль в ходе боевых действий, а не на учениях.

Зато дальше в роли пострадавших оказался британский флот. Немецкие самолеты потопили несколько небольших кораблей (крейсеров среди них не было) и повредили еще несколько, наглядно показав британским адмиралам, что действовать вблизи вражеских аэродромов крайне рискованно. Именно то, что британский флот был вынужден покинуть норвежские воды, и стало причиной поражения союзников. Кстати, Норвежская операция стала хорошим примером того, каких результатов можно достичь даже относительно небольшими силами, ведь немцы задействовали в ней не более 1000 самолетов.

10 мая началось наступление немецких войск на Западном фронте, которое стало очередным звеном в цепи побед Панцерваффе и последним успехом Люфтваффе. Да-да, именно **последним**, хотя и самым блестящим. При этом самую большую мину под свои будущие успехи заложили сами немцы. Дело в том, что они так и не сумели – или не пожелали? – увеличить силы Люфтваффе. Германия начала войну, имея около 4300 боевых самолетов, в Польской кампании было потеряно около 400 машин, и всю зиму немцы восполняли потери. Поэтому к весеннему наступлению 1940 года они имели все те же самые 4000 самолетов. А когда 22 июня 1941 года Германия вторглась на территорию Советского Союза, Люфтваффе располагали опять-таки 4000 самолетов. Если говорить строго, к этому моменту у них было даже на 100 или 200 машин меньше, чем 1 сентября 1939 года, – Германия слишком поздно начала разворачивать военное производство. Как мне кажется, уже одной этой причины хватило бы для окончательного поражения, но были и другие.

Но пока что о поражении немцы даже не думали, наоборот, были уверены, что впереди их ждут только победы. Наступление началось традиционно – с удара по аэродромам, чтобы обеспечить себе господство в воздухе. Отчасти немцам это удалось, так как бельгийская и голландская авиации были уничтожены полностью, а французы и англичане понесли тяжелые потери. Но немецкое командование не насторожил тот факт, что первый день настоящей войны на Западе обошелся им очень дорого – Люфтваффе потеряли 83 самолета, это было на уровне самых тяжелых потерь во время Битвы за Англию. На следующий день были уничтожены еще 42 немецких самолета. Однако 12 мая командующий 3-м Воздушным Флотом генерал Шперрле доложил, что сопротивление вражеской авиации сломлено и теперь Люфтваффе могут полностью переключиться на поддержку войск. Большое впечатление также произвели действия немецких парашютистов, захвативших форт Эбен-Эммаэль, преграждавший путь в Бельгию.

Но далеко не все операции парашютистов были такими удачными. Во всяком случае, попытка высадки десанта в Гааге завершилась полным провалом. Немцы намеревались захватить голландское правительство и аэродромы вокруг столицы. Аэродромы немцы захватили, но на следующий же день контратака двух голландских пехотных дивизий поставила крест на этой аванюре, десанты были уничтожены. Более 1200 пленных голландцы даже успели отправить в Англию. Гораздо хуже было то, что погибли 125 транспортных самолетов Ju-52, а еще 47 машин были повреждены. Это составляло половину привлеченных сил.

12 мая немецкая авиация во время боя под Ханнутом впервые наглядно продемонстрировала, что такое взаимодействие танков и авиации. Там столкнулись танки немецкого XVI корпуса генерала Геппнера и французские 2-я и 3-я легкие механизированные дивизии. В этом бою немцы впервые столкнулись с танками Сомуа S-35, которые оказались не по зубам немецким танкам. Но Геппнер вызвал на помощь пикировщики VIII авиакорпуса, и получилось вот что:

«Самолеты приближались к нам в тесном строю. Мы немедленно увеличили скорость и рассеялись. Самолеты приблизились, они намеревались бомбить нас. Но нет, они переворачивались через крыло и пикировали к земле. Ужасающий звук, протяжный вой, смешивающийся с ревом моторов. Я чувствовал, что они пикируют прямо на меня. А затем последовали взрывы, и нам показалось, что весь мир взлетел на воздух. Наш танк накренился набок. Я подумал, что мы вообще перевернемся. В панике я выключил мотор, но мы рухнули обратно на гусеницы. Затем наступила тишина. Потом я услышал где-то вдали сильный взрыв: наш грузовик с боеприпасами лежал на боку и рвались снаряды. В 20 м от нас один из наших танков перевернулся и стоял на башне».

Как видите, французские танкисты даже не подозревали, что существует такой самолет – пикировщик, за что и заплатили, причем не только здесь.

Главные события разыгрались на следующий день, когда немецкая авиация помогла солдатам Гудериана форсировать реку Маас. Интересно отметить, что эта операция была результатом прямого нарушения приказов вышестоящего командования сразу двумя командирами корпусов. Сначала командир XIX корпуса Гудериан самовольно выбрал место форсирования Мааса, игнорируя приказ командующего танковой группой генерала фон Клейста, а затем он же договорился с командиром II авиакорпуса генералом Лёрцером, который нарушил приказ Шперрле относительно методов воздушной поддержки. Дело в том, что Клейст и Шперрле предложили традиционный вариант – один мощный налет в 16.00, когда пехота XIX корпуса должна начать форсирование реки. Гудериан предложил, а Лёрцер согласился и доработал план непрерывного налета. Согласно этому плану в воздухе должно было находиться относительно небольшое число немецких самолетов, которые в течение **всего дня** будут бомбить и обстреливать французские позиции. Это позволило бы полностью нейтрализовать вражескую артиллерию, подорвать моральный дух пехоты и уничтожить конкретные точечные цели, вроде дотов и особенно мешающих батарей. То есть Гудериан и Лёрцер заложили основы тесного взаимодействия войск и авиации, которое пока еще отсутствовало даже в немецкой армии. Все получилось именно так, как они хотели.

«Артиллеристы прекращали стрелять и падали на землю, пехотинцы прыгали в траншеи и лежали там неподвижно. Они были оглушены грохотом бомб и воем сирен пикировщиков. Пять часов этого кошмара не выдержали бы никакие нервы. Они просто не реагировали на приближение пехоты».

Массированный налет немецкой авиации на Седан 13 мая стал одним из самых сильных за все время боев во Франции, никогда больше Люфтваффе не проводили столь мощного налета на столь узком участке фронта. Кроме того, сказался ошеломляющий эффект тактиче-

ской новинки. II авиакорпус Лёрцера был усилен частями I авиакорпуса, а во второй половине дня к атакам подключились самолеты VIII авиакорпуса генерала Рихтгофена. Всего группу фон Клейста поддерживали 600 бомбардировщиков, 250 пикировщиков, 500 истребителей Me-109 и 120 истребителей Me-110, большинство из них действовало на фронте XIX корпуса. Участок длиной всего лишь 4 км атаковали 200 пикировщиков и 310 бомбардировщиков, совершивших 1215 самолето-вылетов. В результате солдаты Гудериана прошли сквозь позиции французской 55-й пехотной дивизии, как нож сквозь масло. Эта атака произвела впечатление даже на немецких солдат, наблюдавших за ней издалека, Седан и его окрестности превратились в настоящий ад.

«То, что нам привелось увидеть в следующие 20 минут, стало одним из наиболее потрясающих впечатлений всей войны. Эскадрилья за эскадрилей подходили на большой высоте, перестраивались в линию, а затем головной самолет пикировал прямо к земле, за ним следовал второй, третий и так далее, двенадцать самолетов одновременно обрушивались, как хищные птицы на добычу, сбрасывали бомбы прямо над целью... Каждый раз гремел взрыв, и шум был просто оглушительным. Все пропадало из вида... Противник получил ужасающей силы удар, а потом подходили новые эскадрильи, набирали высоту, чтобы круто спикировать вниз на те же самые цели».

Кстати, если вспомнить, какое впечатление произвели атаки пикировщиков на кадровых военных-танкистов, то не приходится удивляться панике среди пехотинцев-резервистов. Вам это ничего не напоминает?

На следующий день над плацдармом разгорелись жестокие воздушные бои, и немцы назвали 14 мая «днем истребителей», потому что в этот день было уничтожено более 90 бомбардировщиков союзников, отличились летчики JG 3 полковника фон Массова. Ну а довершили погром немецкие зенитки, ведь вокруг моста через Маас было более 330 орудий всех калибров. Кстати, прекрасный пример мобильности зенитной артиллерии, которой не обладали другие армии.

В тот же самый день германская авиация отличилась и в другом месте. Если до сих пор у кого-то на Западе еще сохранялись иллюзии, будто «достопочтенный мистер Гитлер» намерен воевать, соблюдая какие-то правила, то сейчас эти иллюзии разлетелись вдребезги. Видимо, бомбежка Варшавы показалась союзникам какой-то неубедительной. Сейчас они получили возможность посмотреть, что сделали фашисты с Роттердамом. 14 мая самолеты KG 54 провели массированную бомбардировку этого города, при которой погибло около 800 человек (кстати, не так уж и много по сравнению с другими подобными налетами), и на следующий день голландская армия капитулировала. Это был первый и последний пример, когда доктрина Джулио Дуэ все-таки сработала.

А потом немцы продемонстрировали еще одно положительное качество своей армии – мобильность тылов. Они спешно перебрасывали свои истребители и пикировщики следом за наступающими танками. Например, 17 мая, всего лишь через сутки после того, как французы оставили Шарлевиль, расположенный западнее Мааса, немецкие истребители уже обосновались на этом аэродроме. В течение нескольких дней транспортные Ju-52 доставляли туда топливо, боеприпасы и личный состав наземных подразделений, хотя некоторое время эта передовая база испытывала острую нехватку топлива. И тут же Люфтваффе продемонстрировали идеальный пример взаимодействия с армией, доставив в Шарлевиль по воздуху около 2000 армейских специалистов для организации танкоремонтных мастерских. Один из офицеров StG 77 вспоминал:

«Мы следовали за волной битвы, постоянно перелетая на передовые аэродромы. Благодаря великолепной организации генерала Пфлюгбейля и постоянной готовности аэродромных

служб двух эскадрилий, которые были усилены рабочими батальонами, мы могли сразу оказывать нашим передовым танковым батальонам столь нужную им воздушную поддержку».

Но действовать так можно было только при полной уверенности, что не вмешается вражеская авиация. А 22 мая было доказано, что не одни знаменитые «Штуки» способны эффективно действовать против вражеских танков. При отражении контратаки французов возле Камбрэ отличились штурмовики Hs-123 из II/LG 2, которые прикрывали истребители I/JG 21. Эти две группы были **самыми** передовыми подразделениями VIII авиакорпуса. Сначала штурмовики капитана Отто Вайсса атаковали французские танки, уже развернувшиеся в боевой порядок, 50-килограммовыми бомбами. Бомбометание оказалось феноменально точным, и около 15 танков были либо уничтожены, либо выведены из строя. Окончательно же остановили атаку 88-мм зенитки 1-го батальона 33-го зенитного полка. Если вы помните, зенитные батареи тоже числились за Люфтваффе. То есть по причине откровенной слабости своих танковых частей Люфтваффе с самого начала войны пришлось учиться бороться с вражескими танками, хотя это не предусматривалось никакими наставлениями и теориями.

Однако, чтобы вы лучше могли представить себе эти события, мы рекомендуем вам обратиться к книге «Молниеносная война. Блицкриг Второй мировой», в которой события Французской кампании вермахта описаны более детально.

В ходе боев во Франции Люфтваффе практически уничтожили французские ВВС и нанесли тяжелые потери тем частям Королевских ВВС, которые были отправлены на континент. По некоторым оценкам, французы потеряли 1274 самолета, а англичане – 959, в том числе – 477 драгоценных истребителей. Недаром на заключительном этапе кампании маршал авиации Даудинг, глава Истребительного Командования, наотрез отказался отправлять во Францию новые «харрикейны» и «спитфайры», несмотря на сильнейшее давление со стороны Черчилля. Однако сами Люфтваффе тоже понесли заметные потери, победа была блестящей, но далеко не бескровной. Было уничтожено 1428 немецких самолетов, или около 28 процентов всех машин первой линии. Еще около 500 самолетов было повреждено. Поэтому передышка, которую взяли немцы перед началом воздушного наступления на Англию, выглядит вполне логичной. Однако логика военная не всегда совпадает с логикой формальной, потери англичан были в процентном отношении ничуть не меньше, а вот восстанавливать свои силы, как выяснилось, они могут гораздо быстрее. Мы совсем не случайно упомянули о вялых темпах наращивания военного производства в Германии, слишком сильно Гитлер верил в скоротечную войну.

Попытка с негодными средствами, или Битва за Англию

В июне 1940 года, после разгрома Франции, на какое-то время по обе стороны Ла-Манша воцарилась недоуменная тишина. Результаты весеннего наступления вермахта оказались настолько потрясающими, что их не сумел предугадать никто, ни друзья, ни враги. Гитлер победил, и неожиданно перед ним во весь рост встал вопрос: что же с этой победой делать? Фюрер всерьез ожидал, что Англия поспешит выступить с мирными предложениями, однако Уинстон Черчилль оказался человеком совсем иного закала, чем трусливый и недалекий Чемберлен. Он пообещал, что Англия продолжит сражаться на земле, на воде и в воздухе до полной победы. Гитлера такой поворот событий совершенно не устраивал, и он решил в кратчайший срок нейтрализовать упрямых островитян. При этом эта нейтрализация совсем необязательно подразумевала оккупацию Британских островов, немцы надеялись с помощью силового давления не добром, так худом вырвать у Черчилля согласие на мир. Но как это сделать, было неясно, ведь даже пунктуальный и предусмотрительный германский Генеральный штаб не имел абсолютно никаких планов войны против Англии. Много копий сломано вокруг вопроса реальности плана «Морской лев», однако так и остается неизвестным, был ли он задуман всерьез или все мероприятия армии и флота носили характер если не декоративный, то чисто формальный. Все делается вроде бы и всерьез, однако никто, а в первую очередь сами исполнители не рассчитывают на конечный результат, главное – поставить галочку в соответствующей графе. Вы можете спросить: а почему здесь не упомянуты Люфтваффе? Потому, что немецкие ВВС и их честолюбивый командующий рейхсмаршал Герман Геринг решили воевать с Англией по-настоящему. Вполне вероятно, что Геринг рассчитывал положить лавры победы над Англией в свой личный карман и не делиться ими с армией и флотом. При этом он, как ни странно, нашел союзников в командовании армией, которому, видимо, совсем не улыбалась перспектива искупаться в водах Ла-Манша. В июне генерал Йодль подготовил меморандум, в котором рассмотрел возможные варианты действий Германии. Йодль сразу заявил, что успех в предстоящей борьбе будет зависеть от того, кто захватит господство в воздухе. Генерал пошел дальше, предположив, что высадка вообще может не потребоваться, все сделают Люфтваффе. Такая вот странная ситуация: с одной стороны, ОКХ готовит «Морского льва», с другой – старается перетолкнуть ответственность на летчиков. И, мол, когда Люфтваффе разгромят Англию, тогда армия, так и быть, нанесет свой «*Todesstoss*» – финальный удар.

Более подробно рассмотреть Битву за Англию требуется еще и потому, что это была первая в истории самостоятельная стратегическая операция военно-воздушных сил. Как мы видели, в 1930-х годах велась отчаянная борьба за признание ВВС отдельным видом вооруженных сил наравне с армией и флотом. Но не приходится сомневаться, что львиная доля всей славы досталась, разумеется, Люфтваффе. И вот наступило время оправдывать выданные авансы.

Интересно отметить, что в ходе боев в Польше, Франции и Норвегии немецкая авиация внесла важный вклад в общую победу, но во всех этих кампаниях она играла подчиненную роль, обеспечивая действия танков и пехоты. Авиация союзников не оказала серьезного сопротивления Люфтваффе, и это еще более укрепило веру Геринга в непобедимость своих орлов. При этом он предпочел не услышать первый тревожный звонок, прозвеневший в самые последние дни боев во Франции. Здесь не место разбирать причины, по которым Гитлер отдал свой знаменитый «стоп-приказ», остановивший танки Гудериана у самых ворот Дюнкерка, хотя одним из объяснений часто называют заверения Геринга, что его авиация перетопит все, что только будет обнаружено в Ла-Манше. К несчастью для немцев, эти заявления так и остались

словами, авиация не смогла помешать эвакуации 340 000 английских и французских солдат. Потери британского флота оказались довольно серьезными, но назвать их катастрофическими нельзя. В ходе операции были потоплены 9 старых эсминцев союзников, однако авиацией – только 6 из них, а ведь именно эсминцам предстояло сыграть главную роль в отражении немецкого вторжения. При этом англичане не задействовали свои крейсера и линкоры, и новейшие эсминцы Флота Метрополии, то есть перспективы высадки в Англии, выглядели в лучшем случае крайне сомнительными. Этот очень наглядный урок Дюнкерка историки, как мне кажется, проглядели. К тому же в ходе боев немцы потеряли 92 самолета против 106 английских, что тоже нельзя занести в актив пилотам Геринга.

Итак, Геринг начал готовиться к тому, чтобы «выбомбить Англию из войны», англичане, соответственно, начали подготовку к отражению воздушного наступления. Немцам требовалось перебросить авиацию на аэродромы в районе Ла-Манша, пополнить поредевшие эскадрильи и – вечная проблема – подготовить запасы топлива. Для воздушного наступления на Англию немцы сосредоточили три воздушных флота. 2-й Воздушный Флот фельдмаршала Кессельринга базировался в Северной Германии, Бельгии, Голландии и на северо-западе Франции, 3-й Воздушный Флот фельдмаршала Шперрле – на севере и западе Франции, 5-й Воздушный Флот генерала Штумпфа – в Дании и Норвегии. Общее руководство осуществлял сам рейхсмаршал Геринг, хотя, как выяснилось позднее, лучше бы он этого не делал. В целом в распоряжении Геринга имелось около 3000 самолетов – 1100 истребителей и 1900 бомбардировщиков. В число бомбардировщиков входило и около 400 пикировщиков Ju-87.

Немцы, еще не начав сражение, уже допустили первую серьезную ошибку, дав англичанам драгоценный месяц отсрочки. За время боев во Франции Королевские ВВС понесли серьезные потери, и к 4 июня Истребительное Командование располагало всего лишь 446 истребителями «спитфайр» и «харрикейн», которые не уступали Me-109E, являвшемуся на тот период основным самолетом Ягдваффе. Однако уже к 1 июля количество британских истребителей удвоилось. Были сформированы 4 истребительные авиагруппы. 11-я прикрывала самый важный район – юго-восток Англии, в том числе Лондон. 10-я группа базировалась на юго-востоке Англии, 12-я – в Средней Англии, а 13-я дислоцировалась на севере, в Шотландии. Кстати, ее наличие стало позднее неприятным сюрпризом для немцев, которые почему-то были уверены в том, что прикрыть всю территорию страны англичанам не удастся. Еще одно доказательство более чем сомнительных возможностей немецкой разведки в целом и хваленного абвера в частности.

Другой не менее серьезной ошибкой немецкой разведки стала недооценка возможностей ПВО Великобритании. Собственно, впервые в военной истории это была именно единая **система**, а не просто набор авиагрупп и эскадрилий, хотя довести систему до совершенства англичане не сумели. Ведь количество зенитных орудий не достигло и половины необходимого, с аэростатами заграждения дело обстояло не лучше. Зато у англичан имелся козырной туз – разветвленная сеть РЛС обнаружения и связанная с ней система наведения истребителей. Немцы об английских радарх знали, но отнеслись к их наличию довольно легкомысленно, вероятно, не поверив в существование второго компонента – системы наведения. Бомбардировочная авиация Великобритании в июне 1940 года была откровенно слаба и не внесла практически никакого вклада в борьбу, хотя могла бы наносить удары по немецким аэродромам. В общем, практически всю тяжесть борьбы с немецкой авиацией пришлось вынести Истребительному Командованию Королевских ВВС.

Их задача облегчалась некоторыми органическими слабостями Люфтваффе. Многие историки отмечают, спорить с этим невозможно, что немцы попытались решать стратегические задачи, не имея стратегической авиации. При всем уважении к прекрасным боевым качествам таких самолетов, как He-111, Do-15 и Ju-88, они никак не могли служить заменой «летающим крепостям» или «ланкастерам» хотя бы просто потому, что их бомбовая нагрузка была

в разы меньше, да и оборонительное вооружение тоже было слабовато. К тому же его расположение оказалось далеко не оптимальным – пулеметных турелей, которые несли английские и американские бомбардировщики, немцы не имели. Даже если тот же «юнкере» и нес пять или шесть пулеметов, все они были засунуты в одну тесную кабину. Мелочь? Да. Но и она была очередным камешком в пирамиду поражения. Главным же фактором, обусловившим безнадежность попыток немцев, стало отсутствие дальних истребителей, которые могли бы сопровождать бомбардировщики. Радиус действия Me-109 был не просто мал, он был ничтожен, а Me-110 в качестве истребителя сопровождения никуда не годился. В результате получалось, что немцы могли наносить удары по целям лишь на юге и юго-востоке Англии, так как попытки послать бомбардировщики без истребительного сопровождения были бы форменным самоубийством, что понимал даже Геринг. Кстати, с этим же столкнулись и союзники в 1943 году, когда попытались развернуть воздушное наступление на Германию.

Прежде всего следует отметить, что до июня 1940 года Люфтваффе практически игнорировали цели на территории Англии. Первый налет был совершен только ночью 5–6 июня, далее они начали проводиться более регулярно, но силы, выделенные для этого, были совершенно незначительными, да и сами налеты были какими-то хаотичными и бесцельными. Лишь 2 июля, когда Гитлер отдал приказ начать подготовку вторжения в Англию, действия Люфтваффе начали принимать осмысленный характер. Кстати, известный историк Майк Спик допускает мелкую ошибку в хронологии, когда утверждает, что директива Гитлера от 16 июля 1940 года, которая гласила: «Английские военно-воздушные силы должны быть ослаблены до такой степени, чтобы они не смогли оказать сколь-нибудь существенного сопротивления наступающим войскам...», была следствием провала переговоров. Дело в том, что лишь 19 июля фюрер выступил с публичным предложением мира, и только 22 июля оно было отвергнуто, и переговоров как таковых не было. При этом англичане называют официальной датой начала Битвы за Англию 10 июля. Вот и разберитесь во всей этой путанице.

Англичане полагают, что вся Битва делится на 4 этапа. Первый начался 10 июля и завершился 10 августа. Фактически это была лишь подготовка к решительному воздушному наступлению. Второй этап (с 11 августа по 6 сентября) и стал этим самым наступлением – операцией «*Adlerangriff*». Люфтваффе попытались уничтожить Королевские ВВС с целью проложить дорогу «Морскому льву». Третий этап (6–30 сентября) стал периодом ожесточенных воздушных боев над Лондоном. 1 октября, когда стало ясно, что высадка в Англию в обозримом будущем не предвидится, немцы перешли к ночным бомбардировкам. Хотя этот этап полагают завершившимся 31 октября, такие налеты продолжались практически до конца 1944 года, хотя их интенсивность в дальнейшем резко упала. Кстати, при такой хронологии за рамками рассмотрения оказывается столь известное событие, как разрушение Ковентри 15 ноября 1940 года. Зато немецкие историки приписывают сюда еще два этапа. С 1 ноября 1940 года по 8 февраля 1941 года длилось так называемое «окончание воздушной войны», а с 9 февраля по 11 мая было проведено еще несколько довольно сильных ночных налетов. После этого «дополнительного этапа» главные силы Люфтваффе отправились на восток. Рассмотрим все эти этапы по порядку.

Вообще создается впечатление, что первый этап Битвы за Англию историки выдумали для пущей драматичности, ведь все эти воздушные бои никоим образом не были связаны ни с одной из декларируемых немцами задач. Первыми под удар попали прибрежные конвои, следовавшие вдоль юго-западного побережья Англии, хотя они-то были уж совершенно ни при чем. Давайте определимся сразу: точка зрения тех историков, которые утверждают, будто эти конвои имели серьезное значение для английской экономики, совершенно неверна. Жизненно важное значение для Великобритании имели лишь атлантические конвои, которые доставляли в метрополию сырье и продовольствие, а прибрежные конвои снижали нагрузку на железно-

дорожную сеть Англии, и не более того. И все-таки воздушные бои над конвоями привели к заметным потерям с обеих сторон и послужили причиной жестокой распри между Истребительным Командованием КВВС и Адмиралтейством.

Дело в том, что британские адмиралы никак не могли отрешиться от своего многовекового опыта и просто физически не могли понять, почему это они не могут проводить свои конвои в морях, где нет и быть не может ни единого вражеского корабля. Война уже давно перешла в третье измерение, появилась такая грозная сила, как Люфтваффе, с которой британский флот уже столкнулся во время неудачной кампании в Норвегии, где он понес потери от ударов немецких пикировщиков, но адмиралы упрямо не желали этого замечать. Им бы следовало помнить и опыт Дюнкерка, где потери оказались уже довольно ощутимыми, хотя, наверное, именно успех Дюнкеркской операции убедил Их Лордства в том, что флот все-таки может действовать в районах, где господствует вражеская авиация, тем более что у южного побережья Англии Люфтваффе это господство пока еще не захватили. Но, не желая рисковать, Адмиралтейство потребовало от Королевских ВВС обеспечить прикрытие этих конвоев с воздуха, сработав таким образом на немцев, которые только об этом и мечтали – втянуть британские истребители в бои, чтобы измотать и обескровить Истребительное Командование еще до того, как начнется подготовка операции «Морской лев».

Итак, 10 июля занавес был поднят. В 11.00 один из британских конвоев был атакован группой бомбардировщиков Do-17P под прикрытием истребителей Me-109. На перехват устремились «спитфайры», и в состоявшемся бою погибли первые самолеты. В 13.50 тот же конвой был атакован новой группой немецких бомбардировщиков с еще более сильным прикрытием из Me-109 и Me-110. Одно небольшое лирическое отступление. Уже эти атаки показали, что немцы не слишком серьезно относятся к собственным налетам. Горизонтальные бомбардировщики никогда не были самыми страшными врагами кораблей, этот почетный титул в годы войны прочно закрепился за торпедоносцами, пикирующие бомбардировщики занимали второе место, и лишь третье (в самом лучшем случае, ведь существовали еще топ-мачтовики, штурмовики с ракетами и т. д.) отводилось горизонтальным бомбардировщикам. Было потоплено всего лишь одно торговое судно, и это совсем не вызывает удивления. Одновременно с этим первым крупным воздушным боем немцы провели налеты на пару военных заводов на юго-западе Англии. Параллельно с дневными атаками немцы начали и ночные налеты, в которых участвовали группы до 60 самолетов. Кстати, в результате этих первых боев англичане сделали неприятное открытие – 7,7-мм пулеметы «харрикейнов» и «спитфайров» не слишком пригодны для уничтожения современных цельнометаллических бомбардировщиков.

12 и 13 июля проходили бои над очередными конвоями, как правило, выходившими из устья Темзы, и снова ни одна из сторон не добилась ощутимого успеха. Но имелся еще один результат этих первых боев, не столь заметный и тем не менее очень серьезный, причем немцы так до конца и не осознали, насколько грубую ошибку они допустили. Англичане получили возможность относительно спокойно, практически ничем не рискуя, развивать и совершенствовать свои системы наблюдения и связи. Поэтому, когда начались действительно решающие бои, персонал английских радиолокационных станций, постов наблюдения, пунктов наведения истребителей уже имел серьезный опыт, полученный, что называется, даром. Британская система ПВО на тот период могла считаться самой лучшей в мире, что она и доказала.

Следующий крупный воздушный бой состоялся 19 июля, в нем снова участвовало до сотни самолетов с каждой стороны. Именно в этот момент вспыхнули споры между главным маршалом авиации Даудингом и адмиралом Паундом, Первым Морским Лордом. Паунд требовал, чтобы Истребительное Командование прикрывало **каждый** конвой, Даудинг утверждал, что в этом случае у него просто не останется истребителей для защиты собственно Англии. В результате был достигнут компромисс, который, как это бывает всегда, не устроил

никого. Даудинг перевел часть эскадрилий ближе к побережью, хотя эти аэродромы могли легко попасть под удары немецких бомбардировщиков, а Паунд согласился начать проводку конвоев ночью.

Кстати, именно этот бой окончательно поставил крест на безумной концепции «дефианта». В скоротечной стычке 141-я эскадрилья была практически истреблена немецкими Me-109. От полного уничтожения ее спасли лишь вовремя подоспевшие «харрикейны». Несмотря на это, командование совершило еще одну попытку использовать сей странный девайс, который язык не поворачивается назвать самолетом. Но когда через неделю 264-ю эскадрилью постигла такая же участь, «дефиант» как истребитель перестал существовать. Хорошо еще, ему сумели подыскать роль буксировщика воздушных мишеней.

Однако пострадавшим оказался не он один. Уже первые бои выявили неспособность немецкого тяжелого истребителя Me-110 выполнять предписанную ему роль прикрытия бомбардировщиков. Ему не хватало скорости и маневренности, и потому Me-110 часто становился легкой добычей британских истребителей. Многие авторы упрямо объясняют это неправильной тактикой использования Me-110. Не будем спорить, тактика действительно была выбрана далеко не наилучшая. Однако почему-то никто не желает видеть одной очень простой вещи: Me-110 был плохим самолетом, вот вам и объяснение всех его неудач. Попробуйте просто сравнить его характеристики с характеристиками других тяжелых истребителей, и вам сразу все станет понятно. Первый и главный недостаток Me-110 – это нехватка скорости. Он уступал примерно 100 км/час аналогичным самолетам союзников – «лайтнингу», «москито», «тандерболту». Он не обладал высокой живучестью. Он не имел достаточной маневренности. Он не обладал хорошими разгонными характеристиками, словом, Me-110 удачно сочетал в себе все недостатки тяжелых истребителей, не обладая ни одним из их достоинств. Это делало совершенно безнадежной задачу связывания боем маневренных и скоростных британских истребителей. Несчастные Me-110 были вынуждены применять чисто бомбардировочное оборонительное построение, круг, чтобы хоть как-то уцелеть. Вспомним, как те же американцы использовали «лайтнинги»: удар с пикирования с большой высоты и сразу уход обратно на высоту. Me-110 такое было не по силам. И если англичане потерю «дефиантов» перенесли относительно безболезненно, то Геринг потерял одну из карт, которые считал козырными. Теперь все цели на территории Англии, более удаленные от побережья, оказывались в относительной безопасности, ведь отправлять бомбардировщики совершенно без истребительного прикрытия было смертельным риском.

Однако мы отвлеклись, вернемся к «*Kanalkampf*», как это высокопарно именуют немцы. Ухудшение погоды вызвало небольшой перерыв, и следующая схватка состоялась только 24 июля, причем конвой был атакован в устье Темзы, можно сказать, прямо у порога британской столицы. Следствием его стал второй раунд перепалки между Паундом и Даудингом. Снова Адмиралтейство одержало победу по очкам, и Истребительное Командование было вынуждено часть эскадрилий отправить на аэродромы рядом с побережьем, где они могли попасть под удары немецких бомбардировщиков.

После новых схваток 29 июля даже британские адмиралы были вынуждены признать неизбежное, но, как уже не раз было, все свелось к полумерам – решили отправлять конвои по ночам. А перед этим 27 июля в Дувре был потоплен эсминец «Кодрингтон» и повреждено еще несколько кораблей, после чего Адмиралтейство увело эсминцы оттуда, оставив конвой без самых надежных защитников.

В последних числах июля немецкие воздушные флоты начали непосредственную подготовку к началу воздушного наступления на собственно Англию, но это не означало ослабления боев над Ла-Маншем. Более того, именно 8 августа прибрежный конвой получил самый сильный удар за все время боев над Ла-Маншем. После того как из 29 судов конвоя SW-9 в пункт назначения прибыли только 4, даже до господ из Адмиралтейства дошло безумие их

попыток, больше конвои через Ла-Манш не ходили. Но ирония судьбы заключается в том, что это был последний удар немцев по прибрежному судоходству. Приводимые цифры потерь в воздушных боях в различных источниках разнятся, но считается, что в целом немцы потеряли больше самолетов, хотя результатом остались недовольны обе стороны.

К 10 августа все три немецких воздушных флота были готовы к началу решающей операции по сокращению Великобритании – операции «*Adlertag*», «День орла». Геринг намеревался одним мощным ударом покончить с Королевскими ВВС: четыре дня потребуется на уничтожение истребительных эскадрилий, развернутых в Южной Англии, а через четыре недели от Королевских ВВС останется лишь одно название. Оптимизм – вещь, конечно, хорошая.

Но все пошло наперекосяк с самого первого дня: 11 августа стояла такая плотная облачность, что грандиозного налета не получилось, пришлось ограничиться бомбежкой Портленда. Сначала в воздух были подняты истребители-бомбардировщики Me-110, которые под прикрытием Me-109 нанесли четыре удара по различным целям, однако англичане не поддались на провокацию и предпочли дожидаться появления бомбардировщиков. Лишь когда радары обнаружили группу из 54 бомбардировщиков Ju-88, 60 Me-100 и 30 Me-109, на перехват были брошены истребители. Итоги дня не могли радовать маршала Даудинга, так как англичане потеряли 27 самолетов против 36 немецких. Такие потери Истребительное Командование позволить себе не могло.

12 августа немцы решили заняться британскими РЛС, бросив на их уничтожение несколько групп истребителей-бомбардировщиков Me-109 и бомбардировщиков Ju-88. Были атакованы шесть станций, пять из них вышли из строя, но лишь одна не действовала около двух недель, четыре остальные были отремонтированы буквально в тот же день, поэтому результаты налета можно смело назвать неудовлетворительными. Задним числом принято называть отказ от новых ударов одной из решающих ошибок немцев, но эти упреки основаны на послезнании. Прежде всего немецкое командование отнюдь не было уверено, что это антенны радиолокаторов, высказывалось мнение, что они могут быть и просто передающими антеннами. Ну и вдобавок высшее командование Люфтваффе плохо представляло себе возможности радаров и уж совершенно точно не понимало их значения в системе ПВО. Ведь аналогичные системы в Германии начали создаваться лишь три года спустя, когда масштабы воздушных налетов на Германию начали принимать угрожающий характер.

То же самое касалось и ударов по важным базам английской истребительной авиации в Лимпне и Хокиндже. Аэродромы удалось нейтрализовать всего на сутки. Все более и более отчетливо становилось видно: у Люфтваффе просто не хватает сил для решения поставленных задач, тем более что немецкое командование требовало бомбить всё и вся. Такую точку зрения можно понять, иначе нейтрализовать системы ПВО страны невозможно, однако следует соразмерять задачи и свои силы.

Главные испытания Королевских ВВС были еще впереди, сам «День орла» был назначен на 13 августа. В этот день немецкая авиация совершила 1485 вылетов – очень советую обратить внимание на эту цифру тем, кто рассказывает об ожесточенных воздушных боях над Москвой осенью 1941 года. Снова немцы распылили свои силы, попытавшись атаковать множество целей, и снова ни одна из них не пострадала серьезно. При этом многие цели не имели серьезного значения – какое отношение портовые сооружения Саутгемптона имели к борьбе за господство в воздухе? Трудно сказать. Дневные налеты плавно перетекли в ночные, и вот здесь немцы добились первого реального успеха, нанеся повреждения заводу по производству «спитфайров» в Касл Бромвиче возле Бирмингема. А сейчас представьте, что произошло бы, если бы немцы сосредоточили все свои усилия на уничтожении этой важнейшей цели! Увы, события этого дня как под увеличительным стеклом показали все недостатки работы немецких

штабов. Если учесть, что в этот день потери немцев достигли 45 самолетов против 13 английских, приходится сказать, что «День орла» завершился полным провалом.

14 августа погода снова ухудшилась, и немцы совершили только 500 вылетов. Синоптики обещали на следующий день плохую погоду, поэтому Геринг отменил было налеты, но погода в очередной раз обманула синоптиков, и с некоторым опозданием немецкие самолеты все-таки начали подниматься в воздух. На этот раз в налетах приняли участие все три воздушных флота, причем в самом скверном положении оказались самолеты 5-го Воздушного Флота Штумпфа. Им предстояло пересечь Северное море без истребительного прикрытия, так как Ме-109 такой полет был не по силам. И снова разведка подставила летчиков, заверив командование, что у англичан просто не хватит сил прикрыть все побережье, похоже, о существовании 13-й истребительной группы она даже не подозревала. На ошибки разведки накладывались ошибки командования. После анализа всех донесений штаб Люфтваффе пришел к выводу, что в период с 8 по 14 августа было уничтожено более 300 британских истребителей, хотя на самом деле было уничтожено менее 100 машин, отчасти такие заключения объясняют неуместный оптимизм Геринга.

15 августа немцы совершили семь крупных рейдов, совершив 1790 самолето-вылетов (520 бомбардировщики и 1270 истребители), они добились определенных успехов, пострадали аэродромы в Хокиндже, Лимпне, Мартлшэме и Кройдоне. Если бы это удалось им в самом начале операции, может быть, какие-то шансы у Люфтваффе и появились бы. Но получилось, как в поговорке, – слишком мало и слишком поздно. К тому же ударные группы 5-го Воздушного Флота понесли очень большие потери – не вернулось около 20 процентов бомбардировщиков, при том, что англичане в этом секторе не понесли никаких потерь. Суммарные потери немцев составили в этот день 75 самолетов против 34 английских. Нужно добавить, что точные цифры различаются в разных источниках.

Попытка анализа результатов этого дня еще дальше увела немцев от цели. Геринг подчеркнул, что главной задачей по-прежнему остается уничтожение Королевских ВВС, так и не осознав, что сражается с системой ПВО. Только этим можно объяснить фразу из его директивы: «Сомнительно, существует ли какой-либо смысл в нанесении дальнейших ударов по радиолокационным станциям противника, учитывая то обстоятельство, что ни одну из этих станций нам до сих пор не удалось вывести из строя».

На следующий день немцы совершили 1715 вылетов, продолжая бомбить аэродромы истребительной авиации, но добились еще меньших успехов – пострадали только Тангмер и Манстон. После этого немцы были просто вынуждены сделать перерыв и 17 августа провели лишь несколько мелких рейдов. 18 августа интенсивность налетов значительно возросла, но так и не достигла прежнего уровня – всего около 800 вылетов. Над Кентом и Сурреем разгорелись ожесточенные бои, в которых были сбиты 71 немецкий и 27 английских самолетов.

После этого в сражение снова вмешалась погода, и на несколько дней полеты прекратились, дав противникам возможность осмыслить происходившее. Главным итогом первой фазы операции стало то, что Истребительное Командование, сражавшееся практически в одиночку, выстояло. С 8 по 18 августа немцы потеряли 363 самолета против 181 английского истребителя. Однако не все обстояло так радужно, и маршал авиации Даудинг мог только поблагодарить близоруких болтунов довоенных правительств вроде Рамсея Макдональда или Чемберлена, которые так здорово поставили дело укрепления обороноспособности Великобритании, что даже при наличии истребителей на них просто некому было летать. Рекомендую желающим почитать воспоминания знаменитого английского аса Дугласа Бадера, в них хорошо показано, как работала эта система, готовившая аж целых две эскадрильи в год. Не иначе как для завоевания мирового господства, особенно на фоне лозунга «Комсомолец – на самолет!».

В общем, если бы немцы продолжали действовать в прежнем стиле, они, несмотря на откровенные неудачи, добились бы своего. Однако, как ни парадоксально, последовательность

и методичность оказались несвойственны немецким штабистам. Ряд мер, которые были приняты, были вынужденными. После 18 августа они отказались от использования пикировщиков Ju-87, которые понесли слишком большие потери. С разрекламированными Me-110 сложилась еще более любопытная ситуация – истребителям срочно потребовалось истребительное прикрытие. Одновременно немцы сменили тактику действий истребителей: если ранее Me-109 следовали на большой высоте, теперь часть группы прикрытия следовала непосредственно рядом с бомбардировщиками. Изменили свою тактику и англичане. Сначала Даудинг пытался массировать свои силы, сводя в единую группу несколько эскадрилий, но это требовало слишком большого времени, и теперь эскадрильи вступали в бой по готовности. При этом они должны были атаковать только бомбардировщики, всячески избегая боев с немецкими истребителями.

Передышка продолжалась до 24 августа, в это время немцы ограничивались незначительными ночными налетами. После этого основные усилия были сосредоточены в секторе 11-й истребительной группы, но при этом удары наносились по аэродромам в глубине английской территории, хотя это вело к более крупным потерям, так как Me-109 практически теряли возможность вести воздушный бой. 24 и 26 августа они пытались бомбить аэродромы, но особых дивидендов не получили, уничтожение эскадрильи беспомощных «дефиантов», после которого англичане перестали использовать этот летательный аппарат, большим успехом не называлось. Зато в промежутке между этими датами произошло событие, во многом определившее дальнейший ход Битвы за Англию. 25 августа английские бомбардировщики совершили первый налет на Берлин. 30 августа стало рекордным днем для Истребительного Командования, его самолеты совершили 1054 вылета. Бои 31 августа были одними из самых напряженных: 1450 вылетов немецкой авиации и 987 английской. Мы приводим эти цифры не сами по себе, а для того, чтобы иметь возможность сравнивать с интенсивностью воздушной войны на других фронтах.

Всего же за период с 24 августа по 6 сентября немцы провели 33 крупных налета, в ходе которых потеряли 386 самолетов против 286 английских. Это было результатом изменения соотношения числа немецких бомбардировщиков и истребителей в ударных группах. Силы англичан были на пределе, но и положение немцев тоже нельзя было назвать блестящим. Уже стало совершенно ясно, что план «Морской лев» повис в воздухе, вторжение, назначенное на 15 сентября, пришлось для начала перенести на 21 сентября. Моральный дух Люфтваффе тоже был надломлен, так как противник отчаянно сопротивлялся, а победа казалась такой же далекой, как и в начале Битвы. Геринг уже назначил на 11 сентября решающий удар, который мог принести немцам успех (но это чисто спекулятивное рассуждение, мог ведь и не принести), однако этот удар не состоялся. Сказались последствия того самого налета 25 августа – Гитлер отдал новый «стоп-приказ» с не менее сокрушительными последствиями, чем предыдущий. Сражение с английскими истребителями завершилось, начались «налеты возмездия» на британские города, или «воздушный блиц», как его называли сами немцы.

Точно сказать, что именно подтолкнуло Гитлера к этому решению, невозможно. Скорее всего, это было сочетание двух факторов: отсутствия **видимых** результатов борьбы с Истребительным Командованием и налет на Берлин, который он воспринял как личное оскорбление. Известно, что фюрер был очень чувствителен к подобным вещам. Но, так или иначе, Люфтваффе переключились на удары по британским городам, попытавшись воплотить в жизнь доктрину Джулио Дуэ – сломить волю англичан к сопротивлению террористическими ударами по городам. Увы, немцы грубо ошиблись и здесь. Да, у них перед глазами стоял соблазнительный пример Роттердама, когда мирные голландцы сразу после налета решили прекратить сопротивление, однако у англичан было совсем иное настроение. Вдобавок немецкие налеты оказались слишком слабы, чтобы по-настоящему запугать, но достаточно сильны, чтобы обо-

злить всерьез и надолго. Фельдмаршал Кессельринг, настаивавший на бомбежках Лондона, утверждал, что таким образом немцы наконец-то навяжут решающий бой английским истребителям. Поэтому результаты воздушного блица оказались прямо противоположны тем, на которые рассчитывал Адольф Гитлер. Британские историки полагают, что воздушный блиц продолжался с 7 сентября 1940 года по 10 мая 1941 года.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.