

A detailed map of France and surrounding regions, including parts of the UK, Belgium, and the Channel Islands. Major cities like London, Paris, and Brussels are marked. The map is in a sepia tone, serving as a background for the title.

ГЕРМАНИЯ ПОД БОМБАМИ СОЮЗНИКОВ

1939 – 1945 годы



XX военные
тайны
века

А.Б. ШИРОКОРАД

Annotation

До сих пор военные историки Запада и России не сходятся в вопросе о том, чей вклад в победу над фашистской Германией был решающим. Российская сторона настаивает на первостепенном значении побед Красной армии. Западные историки приводят много аргументов в пользу не только наземных операций союзников, отвлекавших значительные силы немцев, но и англо-американских бомбардировок Германии, в особенности массированных 1943–1945 гг., имевших целью не столько разрушение военных объектов, сколько устрашение и деморализацию мирного населения.

В своей новой книге известный военный историк А.Б. Широкоград рассказывает о том, как, когда и в каких масштабах велись англо-американские бомбардировки, начиная с 1939 г., и какой реальный ущерб был нанесен экономике и гражданскому населению рейха.

- [Александр Широкоград](#)

-

- [Раздел I](#)

- [Глава 1](#)
 - [Глава 2](#)
 - [Глава 3](#)
 - [Глава 4](#)
 - [Глава 5](#)
 - [Глава 6](#)
 - [Глава 7](#)
 - [Глава 8](#)
 - [Глава 9](#)
 - [Глава 10](#)
 - [Глава 11](#)
 - [Глава 12](#)
 - [Глава 13](#)
 - [Глава 14](#)
 - [Глава 15](#)
 - [Глава 16](#)
 - [Глава 17](#)

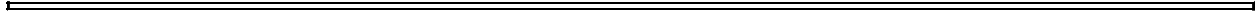
- [Раздел II](#)

- [Глава 1](#)
 - [Бомбардировщик «Уитли»](#)
 - [Бомбардировщик «Веллингтон»](#)
 - [Бомбардировщик «Стирлинг»](#)
 - [Бомбардировщики «Манчестер» и «Ланкастер»](#)
 - [Бомбардировщик «Москито»](#)
- [Глава 2](#)
 - [«Летающая крепость» В-17](#)
 - [«Либерейтор» В-24](#)
- [Глава 3](#)
 - [«Мессершмитт» Ме-110](#)
 - [Истребитель «Юнкерс» Ю-88](#)
 - [Истребители До-215 и До-217](#)
 - [Истребитель Ме-210](#)
 - [Истребитель М-410](#)
 - [Истребитель Хе-219 «Уху» \(«Филин»\)](#)
- [Глава 4](#)
 - [Истребитель Ме-262](#)
 - [Истребитель Ме-163](#)
 - [Истребитель Хе-162 А-1 «Саламандра»](#)
- [Глава 5](#)
 - [2-см зенитные пушки](#)
 - [2,5-см французские автоматические зенитные пушки обр. 38/39 \(2,5-см Flak 38/39\(f\)\)](#)
 - [3,7-см зенитные автоматические пушки](#)
 - [8,8-см зенитные пушки](#)
 - [10,5-см зенитные пушки Flak 38 и Flak 39](#)
- [Заключение](#)
- [Список использованной литературы](#)
-
- [notes](#)
 - [1](#)
 - [2](#)
 - [3](#)
 - [4](#)
 - [5](#)
 - [6](#)
 - [7](#)

- [8](#)
- [9](#)
- [10](#)
- [11](#)
- [12](#)
- [13](#)
- [14](#)
- [15](#)
- [16](#)
- [17](#)
- [18](#)
- [19](#)
- [20](#)
- [21](#)
- [22](#)
- [23](#)
- [24](#)
- [25](#)
- [26](#)
- [27](#)
- [28](#)
- [29](#)
- [30](#)
- [31](#)
- [32](#)
- [33](#)
- [34](#)
- [35](#)
- [36](#)
- [37](#)
- [38](#)
- [39](#)
- [40](#)
- [41](#)
- [42](#)
- [43](#)
- [44](#)
- [45](#)
- [46](#)

- [47](#)
- [48](#)
- [49](#)
- [50](#)
- [51](#)
- [52](#)
- [53](#)
- [54](#)
- [55](#)
- [56](#)
- [57](#)
- [58](#)
- [59](#)
- [60](#)
- [61](#)
- [62](#)
- [63](#)
- [64](#)
- [65](#)
- [66](#)
- [67](#)
- [68](#)
- [69](#)
- [70](#)
- [71](#)
- [72](#)
- [73](#)
- [74](#)
- [75](#)
- [76](#)
- [77](#)
- [78](#)
- [79](#)
- [80](#)
- [81](#)
- [82](#)
- [83](#)
- [84](#)
- [85](#)

- [86](#)
- [87](#)
- [88](#)
- [89](#)



Александр Широкоград

Германия под бомбами союзников. 1939–1945 гг

© Широкоград А.Б., 2008

© ООО «Издательский дом «Вече», 2008

* * *

Раздел I

Воздушная война над Центральной Европой

Глава 1

Политика и стратегия союзников

В течение последних трех столетий Англия пыталась доминировать в Европе да и во всем мире, используя свой огромный флот. Британское правительство начала XX века придерживалось принципа «two power standard», то есть чтобы королевский флот превышал по числу кораблей два самых крупных флота мира.

Появление военной авиации в ходе Первой мировой войны кардинально изменило ситуацию. Теперь Британские острова были уязвимы не только с моря, но и с воздуха. Но при этом у Англии появлялось мощное средство борьбы с континентальными державами. Поэтому в межвоенный период одновременно с наращиванием морских вооружений британский кабинет принимает несколько программ для увеличения своей воздушной мощи.

Так, в феврале 1936 г. был принят новый план расширения английских ВВС, в соответствии с которым, численность военно-воздушных сил метрополии к марту 1939 г. предполагалось довести до 124 эскадрилий, насчитывающих 1736 самолетов. Кроме того, на 10 эскадрилий должны были увеличиться заморские ВВС и на 10 эскадрилий – военно-морская авиация. На создание резервного самолетного парка выделялось 50 миллионов фунтов стерлингов. Согласно этому плану, в военно-воздушных силах метрополии увеличивалось количество эскадрилий, предназначенных для взаимодействия с армией, и значительно повышалась ударная мощь британской авиации в результате замены легких бомбардировщиков средними и тяжелыми бомбардировщиками.

Огромные средства тратились на строительство аэродромов. В 1934 г. в Англии имелось 52 военных аэродрома, а в 1939 г. – уже 138.

К началу войны ВВС метрополии состояли из Бомбардировочного, Истребительного и Берегового командования, а также экспедиционных ВВС, направленных во Францию.

К 3 сентября 1939 г. Бомбардировочное командование насчитывало 55 эскадрилий, из которых 33, насчитывавшие 480 самолетов, были выделены в первый эшелон для непосредственного проведения боевых действий.

Остальные 22 эскадрильи (за исключением двух) были выделены в резерв для покрытия первоначальных потерь бомбардировочной авиации, а также использовались для нужд боевой подготовки. Из 33 боевых

эскадрилий десять были переброшены с началом войны во Францию. На вооружении этих эскадрилий находились устаревшие одномоторные бомбардировщики «Бэтл» с небольшим радиусом действия и слабым вооружением, совершенно не пригодные для проведения бомбардировочных налетов на Германию с аэродромов Англии.

Двадцать три эскадрильи, базировавшиеся в Англии, были вооружены более современными самолетами. Шесть эскадрилий 2-й авиагруппы имели на вооружении двухмоторные самолеты «Бленхейм-IV», являвшиеся в то время самыми скоростными британскими бомбардировщиками, которые, однако, имели небольшой радиус действия и небольшую бомбовую нагрузку. Остальные эскадрильи 2-й авиагруппы были вооружены двухмоторными бомбардировщиками «Веллингтон», «Уитли» и «Хэмпден», обладавшими меньшей скоростью, чем самолеты «Бленхейм», но имевшими значительно больший радиус действия и большую бомбовую нагрузку.

Шесть эскадрилий 3-й авиагруппы, базировавшиеся в Восточной Англии, были вооружены бомбардировщиками «Веллингтон-I» и «Веллингтон-IA», имевшими по шесть пулеметов, установленных в трех турелях.

Пять эскадрилий 4-й авиагруппы, базировавшейся в графстве Йоркшир, имели на вооружении бомбардировщики «Уитли-III» или «Уитли-IV» – самолеты с большим радиусом действия и небольшой скоростью полета, вследствие чего они были пригодны лишь для ночных бомбардировок.

И наконец, шесть эскадрилий 5-й авиагруппы, базировавшейся в графстве Линкольншир, были вооружены самолетами «Хэмпден».

Определенный интерес для нас представляет и авиация Берегового командования. Хотя основной задачей его было действие над морем, но периодически самолеты Берегового командования привлекались для нанесения ударов по наземным целям. Самолеты Бомбардировочного командования часто передавались Береговому командованию и наоборот.

К началу войны на вооружении Берегового командования состояли, в основном, устаревшие самолеты, хотя были заказаны и новые типы морских самолетов. Десять из одиннадцати разведывательных эскадрилий командования были вооружены двухмоторными бомбардировщиками «Ансон». Это были надежные в пилотировании машины, но они имели небольшую скорость полета (288 км/ч) и ограниченный радиус действия (при нормальных условиях полета – около 400 км). Одна разведывательная эскадрилья имела на вооружении американские самолеты «Хадсон»

с радиусом действия, в два раза большим, чем у самолета «Ансон», а также со значительно большими скоростями полета и бомбовой нагрузкой. Из шести эскадрилий дальнего действия только две были вооружены четырехмоторными летающими лодками «Сандерленд» (имевшими семь пулеметов), средний радиус действия которых составлял 1370 км, а бомбовая нагрузка – 900 кг. Остальные четыре эскадрильи были вооружены самолетами «Лондон» и «Стренрир», которые имели низкие летно-тактические данные.

Интересно, что важной задачей Берегового командования являлись поиск и уничтожение магнитных мин противника. Эту задачу выполняли самолеты «Веллингтон», имевшие на борту специальные установки для подрыва таких мин. В период с января по май 1940 г. шесть самолетов «Веллингтон», выделенные для борьбы с магнитными минами, уничтожили свыше 12 % от общего количества мин, вытраленных или подорванных с ноября 1939 г. по май 1940 г.

Подробный анализ причин возникновения войны выходит за рамки нашей работы, и здесь я лишь скажу несколько слов о позиции Англии и Франции, без чего невозможно понять их военную политику.

31 августа 1939 г. британский премьер Чемберлен сделал официальное заявление Польше об англо-французских гарантиях.

С этого момента стало ясно, что война с Германией неизбежна. Англия и Франция интенсивно готовились к войне. 1 сентября Германия нападает на Польшу. Через два дня Англия и Франция объявляют войну Германии и... бездействуют. Советские историки объясняли это бездействие желанием западных союзников натравить Гитлера на «первое в мире государство рабочих и крестьян». Советская риторика о классовой борьбе набила оскомину людям старшего поколения. Тем не менее советские историки и политики были во многом правы.

Главной целью послевоенной политики Англии и Франции было сохранение «статус-кво» в Центральной и Восточной Европе, которые были поделены почти по глобусу в Версале. У России и Германии в 1918–1920 гг. были незаконно отняты огромные территории, которые принадлежали им столетиями и никем до 1914 г. не оспаривались. С другой стороны, малые государства Центральной и Восточной Европы мечтали стать великими. Польша желала восстановления Речи Посполитой в границах 1762 г., а еще лучше – в границах XV века. Финский фюрер Маннергейм стремился создать Великую Финляндию, в состав которой должны были войти Мурманск, Архангельск и Вологодская область, а также вся Карельская АССР. Румыния желала создать Великую Румынию и

т. д.

В итоге все были недовольны «версальскими» границами, и вопрос мог быть разрешен или мирной конференцией, или войной.

Ни на какие переговоры о пересмотре границ Англия и Франция не были согласны. Значит, оставалась только война. Но и воевать оные державы не желали.

На что надеялись их лидеры? Еще с 1920-х годов западноевропейские политики мечтали сстроить между собой Германию и Россию, но сделать это без ликвидации государств-лимитрофов, созданных в 1918–1920 гг., было технически невозможно. Поэтому в сентябре 1939 г. Лондон и Париж хотели испугать Гитлера своей мнимой мощью, угрозой экономической блокады и т. п. Кроме того, мне кажется, что, в основном, они надеялись на знаменитое русское «авось».

За несколько дней до войны британские офицеры проинспектировали польскую армию и доложили в Лондон, что Польша без помощи западных союзников может продержаться против Германии только шесть месяцев.

В июле 1939 г. британский Комитет начальников штабов представил Комитету имперской обороны на выбор четыре возможных общих принципа действий, причем подразумевалось, что, какой бы из этих принципов ни был одобрен, в отношении Германии сразу же будут приняты все меры экономического воздействия. «Согласно первому принципу, предполагалось “не предпринимать первыми никаких наступательных действий в воздухе, кроме действий против военных кораблей, находящихся в море”. Второй принцип предусматривал действия авиации против чисто “военных объектов”, в самом узком смысле этого понятия, таких, как, например, немецкий военно-морской флот и его базы, части военно-воздушных сил и их аэродромы и немецкие войска на Западном фронте.

В соответствии с третьим принципом действия военно-воздушных сил следовало “распространить на объекты, столь тесно связанные с чисто военными организациями, что их выделение из строя чрезвычайно сильно ослабит способность противника продолжать войну. Из таких объектов наиболее подходящими являются склады жидкого топлива и заводы синтетического горючего”. Наконец, согласно четвертому принципу, можно было “с самого начала” перестать церемониться “и при выборе объектов руководствоваться лишь стремлением свести до минимума военный потенциал противника независимо от того, какие потери вызовут действия среди гражданского населения противника”.

Из соображений, представленных Комитетом начальников штабов,

явствовало, что было бы трудно оказать сколько-нибудь серьезную помощь Польше без того, чтобы, с одной стороны, не навлечь весьма опасные ответные удары по собственным городам и промышленным центрам, а с другой – не пойти на риск потери поддержки общественности нейтральных стран.

Комитет имперской обороны утвердил этот доклад в качестве основы для переговоров с французами и поляками, которых было крайне важно удержать от любых поспешных действий, чтобы не дать Германии оснований для нанесения ответных ударов как по военным, так и по гражданским объектам. Французы после ознакомления с предложениями доклада ответили, что они намерены ограничить действия своих военно-воздушных сил объектами, относящимися, согласно памятной записке делегации Соединенного Королевства, к классу “Б”, то есть чисто “военными объектами”, в самом узком смысле этого понятия. Англичане и французы договорились, что они обратятся и к другим союзникам с просьбой придерживаться в отношении бомбардировок той же общей политики, и решили немедленно поставить в известность Польшу об ограничениях, принятых на себя англичанами и французами. Оба правительства сознавали, что в воздухе Германия сильнее их, и поэтому они всячески стремились не дать ей повода к ничем не ограниченным бомбардировкам»^[1].

Понятно, что решение союзников отказаться от бомбардировок политических и промышленных центров Германии связано прежде всего с нежеланием воевать, а не с гуманизмом англичан и французов. Так, в 1919 г. на севере России британская авиация использовала бомбы с отравляющим веществом. А 21 июня 1938 г., выступая в Палате общин, премьер-министр Чемберлен отметил, что в настоящее время фактически «не имеется никаких общепризнанных международных законов относительно правил ведения воздушной войны»^[2].

Итак, в сентябре-октябре 1939 г. англо-французская авиация имела реальный шанс нанести сильный удар по германской экономике, причем не только с дальней авиацией, но и с тактическими бомбардировщиками и истребителями. Ведь значительная часть промышленных объектов рейха, включая Рурский бассейн, находилась в 100-километровой зоне от границы. Среди них Дуйсбург, Эссен, Дюссельдорф, Золинген, Вупперталь, Кёльн, Бонн, Мангейм, Штутгарт и т. д. В Рурском бассейне было сосредоточено большое количество промышленных предприятий, составлявших около 60 % всей военной промышленности Германии^[3].

Немцы были вынуждены отправить большую часть своей истребительной авиации на Польский фронт. Таким образом, союзники могли иметь трех-четырежды превосходство в истребителях и совершать не только ночные, но и дневные налеты на германские города и заводы.

Английские и французские политики остановили военных и не позволили им начать воздушное наступление на Германию осенью 1939 г.

Глава 2

От листовок к бомбам

4 сентября 1939 г. британский самолет-разведчик «Бленхейм» обнаружил крупные немецкие корабли на рейде Шиллиг (вблизи Вильгельмсхафена) и Брунебюттеле (у западного выхода из Кильского канала). Первая волна ударной авиационной группы, немедленно поднятая в воздух, состояла из 14 бомбардировщиков «Веллингтон», а вторая – из 15 бомбардировщиков «Бленхейм».

Экипажи самолетов получили приказ не бомбить корабли, стоявшие у доков или причалов, чтобы «не вызвать потерь среди гражданского населения».

«Карманный» линкор «Адмирал Шеер», стоявший на рейде Шиллиг, также был атакован бомбардировщиком «Бленхейм» с малой высоты. В него попали три или четыре 113-килограммовые бомбы. Однако ни одна из них не взорвалась, видимо, из-за того, что высота бомбометания была недостаточной, чтобы сработали взрыватели. В ходе налета было сбито несколько британских самолетов.

Любопытны сообщения немцев о воздушных налетах англичан.

30 сентября 1939 г. Верховное командование вермахта сообщает: «Два подразделения британских самолетов численностью в 12 единиц совершили попытку вторгнуться на государственную территорию на североморском побережье. Одно из воздушных вражеских подразделений безуспешно атаковало Немецкую бухту. Британские самолеты были рассеяны зенитным огнем. Попадание бомб не зарегистрировано. Второе подразделение английских самолетов было встречено немецкими истребителями вблизи островов Вангероог и Лангеоог. В воздушном бою из шести машин пять было сбито. Экипажи двух немецких самолетов, вынужденные приводниться, не пострадали и были спасены немецкими военными кораблями».

18 декабря 1939 г. берлинское агентство «ДНБ» сообщило: «Во второй половине дня 18 декабря англичане предприняли большой воздушный налет с участием 44 современных самолетов. Вражеское соединение пыталось атаковать различные районы на побережье Северного моря, но было отбито еще на подлете севернее Гельгоlanda немецкими истребителями Me-109. Прошли жесткие бои в Немецкой бухте. Согласно поступившим на данный момент сообщениям, сбито 34 британские

машины. В это число не входят потери, которые понесли англичане при возвращении домой. Расстрелянные из пулеметов самолеты падали на немецкие острова. Экипажи двух британских самолетов взяты в плен. Только нескольким вражеским машинам удалось прорваться до Вильгельмсхафена. Здесь они попали под концентрированный зенитный огонь, бесцельно сбросили три бомбы, которые взорвались в полях.

С немецкой стороны потери составили два самолета, их экипажи прыгнули с парашютами».

Наиболее жестокий воздушный бой состоялся 18 декабря у острова Гельголанд. В это утро со своей базы на востоке Англии стартовало 24 самолета «Веллингтон» групп № 9, 37 и 149. Их задача состояла в патрулировании над Везермюндунгом, Вильгельмсхафеном и над бухтой Яде. Был также отдан приказ атаковать всякий встреченный вражеский корабль. Сообщение о подлете поступило от радиолокационной станции «Фрейя» в Вангеруже после 13 ч. 00 мин., и в Эвере была объявлена боевая тревога истребительной эскадрилье, оснащенной истребителями Me-11 °C-1, которую потом отменили якобы из-за ошибки наблюдателя. И только через несколько минут, когда пришло подтверждение еще одной радиолокационной станции, была объявлена тревога. Так впервые немцам удалось с помощью РЛС и перехвата радиопереговоров обнаружить соединение вражеских бомбардировщиков.

Звено Me-11 °C-1 первым встретило противника. «Лучшей погоды для встречи с Королевскими ВВС мы и желать не могли. Прекрасная погода, все просматривается от земли до голубого неба, ни облачка, ясный прекрасный обзор», – вспоминал один из пилотов. Англичане летели закрытым строем на высоте около 3500 метров мимо острова-крепости Гельголанд и под зенитным огнем тамошних морских батарей взяли курс на бухту Яде и Вильгельмсхафен. Первый британский самолет удалось подбить младшему сержанту Хельмайеру, который так описал эту атаку:

«Он оказался старым хитрым зайцем. Каждый раз, попадая в наш прицел, он менял направление, и наши очереди проходили мимо. Четвертая атака... 600 метров – 500–400—300, треск, скрежет, попадание в собственную машину, удар в мою левую руку... Но одновременно нам стало ясно, что атака удалась. “Веллингтон” загорелся и упал в море. Мы видели место падения и горящее масляное пятно. В нашей кабине стоял чад и пахло порохом. Я увидел капли крови, мое плечо такое тяжелое. Левая рука пылала, кровь. Я тоже ранен! Мы подлетели к Эверу. Знак нашего звена “божья коровка” с ее семью точками опять принес нам удачу...»^[4]

Воздушный бой длился не более получаса. После 15 ч. 00 мин.

уцелевшие бомбардировщики вышли из зоны досягаемости немецких истребителей. По английским данным, из 24 вылетевших на задание самолетов было потеряно 15, из них 9 сбили Me-11 °С-1. Немцы потеряли два истребителя Me-11 °С-1.

С этого дня англичане больше не проводили дневных авианалетов в сомкнутом строю без прикрытия истребителей.

Вообще говоря, действия союзной авиации по морским целям выходят за рамки работы, но поскольку в 1939 г. союзная авиация не бомбила германских наземных целей, я сделал исключение, чтобы показать возможности британских бомбардировщиков и германской ПВО.

Всего в 1939 г. самолеты Бомбардировочного командования Великобритании произвели 861 самолетовылет, сбросив 61 тонну бомб на германские корабли. В результате легкий крейсер «Эмден» и «карманный» линкор «Адмирал Шеер» были слегка повреждены. Англичане утверждали, что их бомбардировщики потопили германскую подводную лодку, но эти сведения не подтвердились. Они же утверждали, что бомбардировщикам удалось сбить 10 германских истребителей. В ходе налетов был сбит 41 английский бомбардировщик.

Британское Бомбардировочное командование предпринимало регулярные ночные налеты на германские города, но сбрасывались только листовки. Впервые в ночь на 4 сентября 1939 г. десять бомбардировщиков «Уитли» из 51-й и 56-й эскадрилий разбросали над Германией 6 миллионов листовок.

В ночь на 2 октября 1939 г. три бомбардировщика «Уитли» В-IV пролетели над Берлином. Это было первое появление союзной авиации над столицей рейха.

Так ночь за ночью британские бомбардировщики 4-й группы, невзирая на туман и мороз, вылетали для разбрасывания листовок вплоть до Рура, на Гамбург, Берлин, Нюрнберг, а также до Вены, Праги и Варшавы. В период между 10 ноября 1939 г. и 16 марта 1940 г. немецкая ПВО была настолько неэффективна, что 4-я группа не потеряла ни одного самолета. Однако много британских машин потерпели аварии из-за ошибок в ориентировании, так как отвратительные погодные условия представляли для английских самолетов гораздо большую опасность, нежели германская ПВО.

Эти 20–30 самолетов, которые постоянно разбрасывали листовки над всей Германией, не вызвали у противника особого беспокойства. Эффективность воздействия британских листовок на германское население в 1939–1940 гг. была близка к нулю. Зато ночные полеты над Германией

стали хорошей тренировкой экипажей Бомбардировочного командования.

Весьма любопытно, что в ходе «странной войны» вместо мощных авиационных ударов по Рурской области западные стратеги потянулись бомбардировать... Баку!

С начала войны британские и французские стратеги решили задуть Германию экономической блокадой. Особую роль в этом, естественно, играла нефть. Основными источниками снабжения Германии нефтью были Румыния и СССР.

К 1939 г. румынская нефть шла в Германию, в основном, морем из Констанцы в Гамбург (74,5 % поставок), по Дунаю (21,5 %) или по железной дороге (4 %). С началом войны транспортировка нефти в Гамбург морем стала невозможна, а Италия имела слишком мало танкеров, и их едва хватало для обеспечения нефтью своей страны. Кроме того, из общего тоннажа танкеров на Дунае (220,7 тыс. тонн) Германия контролировала лишь 45 %. Чтобы привязать к себе Румынию и сократить поставки ее нефти в Германию, Лондон предложил Бухаресту договор о больших закупках нефти.

Параллельно в Лондоне и Париже начали рассматривать варианты бомбардировки Баку с целью лишить нефти СССР и Германию.

Теоретическая возможность нападения с воздуха на нефтяные месторождения в Баку впервые была рассмотрена уже в сентябре 1939 г. офицером связи между Генштабом и МИДом Франции подполковником Полем де Виллелюмом. 10 октября 1939 г. министр финансов Франции Поль Рейно постарался выяснить, в состоянии ли французские ВВС «подвергнуть бомбардировке из Сирии нефтеразработки и нефтеперерабатывающие заводы на Кавказе»?

31 октября 1939 г. министр снабжения Англии написал министру иностранных дел: «Если уничтожить русские нефтепромыслы (а все они представляют собой разработки фонтанирующего типа и поэтому могут быть очень легко разрушены), нефти лишится не только Россия, но и любой союзник России, который надеется получить ее у этой страны»^[5].

30 ноября 1939 г. началась советско-финская война. Появился прекрасный повод для нападения на СССР, который-де совершил агрессию против «маленького миролюбивого государства».

31 декабря в Анкару прибыл английский генерал С. Батлер для обсуждения проблем англо-турецкого военного сотрудничества, прежде всего против СССР, в частности – вопросов об использовании англичанами аэродромов и портов в Восточной Турции.

15 января 1940 г. генеральный секретарь французского МИДа Леже

сообщил американскому послу У. Буллиту, что Даладье предложил направить в Черное море эскадру для блокады советских коммуникаций и бомбардировки Батуми, а также атаковать с воздуха бакинские нефтяные скважины. Причем целью этих операций являлось не только предотвращение поставок нефти из СССР в Германию. Леже заявил: «Франция не станет разрывать дипломатических отношений с Советским Союзом или объявлять ему войну, но она уничтожит Советский Союз – при необходимости – с помощью пушек!»^[6]

24 января начальник Генерального штаба Великобритании генерал Э. Айронсайд представил Военному кабинету меморандум «Главная стратегия войны», где указывал следующее: «На мой взгляд, мы сможем оказывать эффективную помощь Финляндии лишь в том случае, если атакуем Россию по возможности с большого количества направлений и, что особенно важно, нанесем удар по Баку – району добычи нефти, чтобы вызвать серьезный государственный кризис в России»^[7].

3 февраля французский Генштаб дал командующему ВВС Франции в Сирии генералу Ж. Жюно, полагавшему, кстати, что «исход войны решится на Кавказе, а не на Западном фронте», приказ изучить возможность осуществления воздушного нападения на Баку.

7 февраля проблема подготовки нападения на советские нефтепромыслы обсуждалась на заседании английского Военного кабинета, который пришел к выводу, что успешное осуществление этих акций «может основательно парализовать советскую экономику, включая сельское хозяйство». Комитету начальников штабов было дано указание подготовить соответствующий документ.

8 марта английский Комитет начальников штабов представил правительству доклад под названием «Последствия военных действий против России в 1940 году». В докладе предусматривались три основных направления военных действий: северное (в районах Петсамо, Мурманска и Архангельска), дальневосточное и южное. Наиболее важным считалось южное направление.

В докладе подчеркивалось, что «наиболее уязвимыми целями на Кавказе являются нефтепромышленные районы в Баку, Грозном и Батуми». Военно-морские силы также могли быть привлечены к нанесению воздушных ударов: «...рейды авианосцев в Черном море с целью бомбардировок нефтеперегонных предприятий, нефтехранилищ или портовых сооружений в Батуми и Туапсе будут полезным дополнением к основным воздушным налетам на Кавказский регион и могут привести к

временному разрушению русской обороны»^[8].

Для начала англичане предприняли серию разведывательных полетов над территорией СССР. Для этого был использован новейший скоростной американский самолет «Локхид-12А», который базировался на аэродроме Хаббания, недалеко от Багдада. Самолет был оснащен тремя фотоаппаратами с высокой разрешающей способностью. С высоты 6 км они могли снимать полосу шириной 18,5 км.

30 марта 1940 г. «Локхид-12А» на высоте 7 км сделал несколько кругов над Баку и прилегающими нефтепромыслами. Через 4 дня «Локхид-12А» произвел разведку районов Батуми и Потти, где находились нефтеперегонные заводы. На этот раз советская зенитная артиллерия дважды открывала огонь. Всего наши зенитчики выпустили тридцать четыре 76-мм снаряда, но попаданий в самолет не было. Погранохрана заявила протест турецкому пограничному комиссару.

Кстати, обратим внимание на даты разведывательных полетов. Ведь 12 марта 1940 г. был подписан Советско-финский мирный договор. Это еще раз показывает, что при подготовке к нападению на СССР финляндская война была не причиной, а лишь удобным поводом.

После возвращения на базу полученные снимки были срочно отправлены в Англию в офис Коттона. На следующий день фотографии уже лежали на столах французского и английского Генеральных штабов. В итоге было принято решение сконцентрировать удары на нефтеперерабатывающих заводах и танкерах. Удар по Батуми должны были нанести французы, а за англичанами оставалась бомбардировка Баку и Грозного. После подсчета союзники пришли к выводу, что в первые шесть дней налетов можно уничтожить треть намеченных объектов.

В планы союзников входило задействовать в налетах 9 эскадрилий бомбардировщиков, которые за период от 10 до 45 дней должны будут сровнять с землей 122 нефтеперерабатывающих завода (67 в Баку, 43 в Грозном и 12 в Батуми). Для этого в распоряжении союзников было две эскадрильи французских «Фарманов-221», четыре французские эскадрильи «Гленн-Мартинов», три английские эскадрильи «Веллингтонов», всего 117 бомбардировщиков. Французы планировали стартовать со своей главной базы в Дьецире, а англичане – из Мосула. Из-за встроенных дополнительных топливных баков вес бомб ограничивался 70 тоннами. Предполагаемые потери англичане оценивали в 20 %, французы же вообще исключали эффективное противодействие большевистской ПВО.

Союзники были едины во мнении, что «предстоящая операция должна привести не только к тотальному разрушению военного потенциала СССР,

но и в значительной степени решить ход всей войны».

Однако и советская резидентура в Лондоне не дремала. 20 апреля 1940 г. полпред Майский телеграфировал в Москву: «Немедленно. Из источника, за абсолютную достоверность которого не могу ручаться, но который, безусловно, заслуживает внимания, я получил следующую информацию: в двадцатых числах марта на аэродроме в Хестоне (Лондон) два бомбовоза последнего американского типа были замаскированы как гражданские самолеты и снабжены фотоаппаратами. Один из этих самолетов вылетел в Ирак, а оттуда, с аэродрома в Хаббания, совершил полет в Баку специально для фотографических съемок нефтепромыслов.

Около 12 апреля названный самолет вернулся в Лондон, привезя с собой удачно сделанные снимки Баку и района, покрывающего площадь примерно в 100 квадратных миль. По словам команды самолета, полет прошел без особых затруднений, лишь однажды самолет был обстрелян (но без повреждений), когда находился над советской территорией. Самолет имел марку G-AGAR. Второй замаскированный самолет вопреки первоначальным предположениям отправлен в Баку не был, так как первый привез вполне достаточный фотографический материал.

15 апреля эскадрилья бомбовозов вылетела из Хестона (Лондон) в Хаббания (Ирак). Все это приходится, видимо, рассматривать не в плоскости какого-либо немедленного выступления англичан против нас (общая военно-политическая ситуация сейчас несколько иного порядка), а в плоскости подготовки на случай конфликта с СССР в дальнейшем ходе войны. Майский»^[9].

В Москве всерьез восприняли британскую угрозу. В полную боевую готовность была приведена система ПВО Закавказья. Замечу, что всего в ПВО страны к этому времени было три корпуса ПВО – в районах Москвы, Ленинграда и Баку. Батуми же прикрывала 8-я бригада ПВО.

В районе Баку было сосредоточено 420 зенитных пушек калибра 76–85 мм и 60 орудий малого калибра. Забегая вперед, скажу, что к июню 1941 г. в ПВО Баку было 19 радиолокационных станции (13 «Рус-1» и 6 «Рус-2»), а в ПВО Москвы – всего три («Рус-1»).

Тем не менее Сталин решил не ограничиваться обороной. Где-то в начале февраля 1940 г. советское командование приступило к подготовке ответного удара. Его должны были нанести шесть дальнебомбардировочных полков (всего свыше 350 бомбардировщиков ДБ-3).

6-й, 42-й и 83-й дальнебомбардировочные полки начали сосредотачиваться на аэродромах Крыма. Еще три полка ДБ-3 должны

были действовать с аэродромов в Армении, в районе озера Севан.

Личный состав полков был хорошо подготовлен к нанесению удара. Все полки, кроме 83-го, имели боевой опыт войны в Финляндии. В апреле командиры полков получили полетные задания. Штурманы приступили к прокладке маршрутов.

Бомбардировщики первой группы начали выполнять пробные полеты. С аэродрома под Евпаторией они летали на запад до берегов Болгарии, а затем кружным путем, вдоль берегов Турции, выходили на условленную цель на побережье Абхазии и потом тем же путем возвращались в Евпаторию.

Эскадрильи первой группы, пролетев над Турцией, должны были атаковать британские базы в Ларнаке, Никозии и Фамагусте на Кипре, базу в Хайфе, в Палестине, и французские военные объекты в Сирии.

Самолеты второй группы, базировавшиеся в Армении, должны были лететь через Иран и Ирак. В районе Багдада полки расходились в разные стороны на турецкие объекты и на британские базы в Ираке и в Египте.

Последний, самый лакомый кусочек достался 21-му дальнебомбардировочному авиаполку. Две его эскадрильи должны были атаковать британскую эскадру в Александрии, две эскадрильи – сбросить бомбы под Порт-Саидом, а одна эскадрилья должна была разрушить шлюзы Суэцкого канала и парализовать британское судоходство. Стоит добавить, что все английские и французские базы к началу июня 1940 г. жили в режиме мирного времени и о возможности авианалетов никто и не думал.

Союзное командование назначило первую бомбардировку Баку на 15 мая 1940 г. Сразу после обнаружения самолетов противника должны были подняться в воздух и бомбардировщики Ильюшина, чтобы устроить англичанам небольшой Пёрл-Харбор.

Однако планам англичан и французов не суждено было сбыться.

10 мая вермахт начал наступление на Западном фронте. 15 же мая капитулировала голландская армия, а танковый корпус генерала Гота расчленил 2-ю и 9-ю французские армии и двинулся на Сен-Контен. Понятно, что тут бравым союзникам стало не до Баку.

13 октября 1940 г. Риббентроп в письме к Сталину вежливо поддел его: «...советский нефтяной центр в Баку и нефтепорт в Батуми, несомненно, уже в этом году сделались бы жертвой британских покушений, если бы разгром Франции и изгнание английской армии из Европы не сломили бы английского духа нападения как такового и не положили бы внезапный конец всем этим махинациям»^[10].

Тут я немного забежал вперед, и сейчас мы вновь вернемся во времена «странной войны».

Первые британские бомбы были сброшены над германской территорией, когда бомбардировщики «Уитли» атаковали базу гидросамолетов на острове Силт в Северном море.

На рассвете 10 мая 1940 г. германские войска начали стремительное наступление на Западном фронте. При этом были нарушены границы нейтральных государств – Голландии, Бельгии и Люксембурга. В тот же день место премьера Англии вместо противника бомбардировок городов Невилла Чемберлена занял агрессивный Уинстон Черчилль.

В ходе наступления немцам удалось овладеть несколькими важными аэродромами Голландии, включая Ваальхавен, близ Роттердама, и Именбург, около Гааги. Голландцы запросили помощи у английского правительства. Опасаясь, что бомбардировка этих аэродромов может повлечь за собой жертвы среди гражданского населения Голландии, британский Военный кабинет разрешил произвести налет истребителей только на аэродром Ваальхавен. Шесть истребителей «Бленхейм-IVФ», вылетавших для атаки аэродрома, были встречены двенадцатью немецкими истребителями Ме-110, которые сбили пять британских самолетов. В ночь на 11 мая 36 бомбардировщиков «Веллингтон» из состава Бомбардировочного командования произвели налет на аэродром Ваальхавен.

Первая бомбардировка германского города до сих пор окутана завесой тайны. 10 мая примерно в 16 часов на высоте около 1500 метров над городом Фрейбург в юго-западной части Германии из-за грозовых туч показались три двухмоторных самолета. Каждый из них сбросил серию бомб, после чего они быстро исчезли. Большая часть стофунтовых (41-килограммовых) бомб разорвалась очень далеко от намеченного объекта – аэродрома, на котором базировались истребители. На летное поле упало только десять бомб, в то время как в границах города упала 31 бомба, включая четыре неразорвавшиеся. Шесть бомб упало возле армейских казарм Гальвитц и одиннадцать – на Центральный вокзал. Две бомбы угодили в детскую площадку на Кальмарштрассе. Начальник полиции, отвечавший за гражданскую оборону, доложил о 57 погибших, в том числе – 22 ребенка, 13 женщин, 11 мужчин и 11 военнослужащих.

Немецкое Министерство пропаганды немедленно отреагировало на этот эпизод. В тот же вечер официальное информационное агентство «ДНБ» заявило: «Сегодня три самолета противника подвергли бомбардировке открытый город Фрейбург. Этот город находится за

пределами немецкой зоны боевых действий, и в нем нет никаких военных объектов». Агентство добавляло, что германские ВВС ответят на эту «незаконную операцию» таким же образом. «Отныне на любую последующую бомбардировку германского населения будет дан ответ пятикратным количеством самолетов, которые будут атаковать английские или французские города».

С самого начала союзники начали отпираться. Французы настаивали на своей невинности, хотя в данном районе и был замечен один самолет типа «Потез-63».

11 мая 1940 г. в Лондоне было заявлено: «Министерство воздушного флота ставит в известность, что сообщения немецких средств информации о бомбардировочных налетах союзной авиации на незащищенный город Фрейбург в Брайсгау являются полной выдумкой».

Днем 14 мая 60 германских бомбардировщиков Хе-111 бомбардировали голландский город Роттердам. Всего было сброшено 94 тонны фугасных бомб: 1150 стофунтовых (41-килограммовых) и 158 пятисотфунтовых (20,5-килограммовых). В городе были убиты около 980 военнослужащих и мирных жителей.

Замечу, что Роттердам не являлся «незащищенным городом». Наоборот, там были сосредоточены значительные силы голландской армии, включая дальнобойную артиллерию. Комендант Роттердама, генерал Шаро отказался капитулировать и тянул время, ожидая прибытия британских войск. Нетрудно догадаться, что англо-американская пресса сразу же после бомбардировки Роттердама подняла вой на весь мир об уничтожении города, гибели 30 тысяч гражданских лиц и т. п.

15 мая Британский кабинет, снова рассмотрев вопрос о целесообразности бомбардировки промышленных объектов Рура, разрешил наконец штабу ВВС приступить к таким операциям. Позже англичане утверждали, что они таким способом хотели помочь французам. Мол, немцы немедленно начнут ответные бомбардировки Британии, и часть самолетов люфтваффе будет отвлечена от поддержки сухопутных войск.

В ночь на 16 мая 96 бомбардировщиков «Веллингтон», «Уитли» и «Хэмпден» совершили первый налет на объекты восточнее Рейна. 78 самолетов должны были бомбардировать нефтеперерабатывающие заводы, однако только 24 самолета вышли на цели и атаковали их. Немцам удалось сбить только один самолет, но и повреждения, нанесенные заводам, были минимальны.

18 мая 1940 г. Верховное командование вермахта сообщило: «Вражеские воздушные налеты направлены против городов на северном

немецком побережье, в особенности Гамбург и Бремен, и на запад Германии. Как и во всех произошедших до этого налетах, планомерным бомбардировкам, за исключением нескольких казарм, подверглись невоенные цели. Об этом, исходя из осмотра полученных разрушений, Верховное командование вермахта заявляет со всей категоричностью».

Это косвенно подтвердили и британские военные историки Д. Ричардс и Х. Сондерс^[11]: «В целом действия нашей тяжелобомбардировочной авиации по промышленным и военным объектам Германии в течение нескольких последующих ночей были неудачными. Ущерб, причиненный немецким промышленным объектам, был незначительным, переправы через Маас ночью обнаружить не удалось, немецкая истребительная авиация и зенитная артиллерия не были переброшены с Западного фронта для защиты Германии, и ни один немецкий бомбардировщик не был снят с действий по французским армиям и их коммуникациям для нанесения ответных ударов по территории Англии. Идея воздушного наступления на Рур, столь популярная в штабе английских ВВС, потерпела неудачу. Выбор времени для проведения этого наступления был неудачным, а имевшиеся в наличии средства были явно недостаточными»^[12].

Всего за май-июнь 1940 г. британское Бомбардировочное командование потеряло 166 машин, а Береговое командование – 66.

Французы очень хотели хоть чем-то отомстить проклятым «бошам». И вот 7 июня 1940 г. в 15 ч. 30 мин. с аэродрома в Бордо поднялся четырехмоторный морской разведчик «Фарман-223». Таких машин французский флот имел только три, и им даже были присвоены имена собственные, в частности, этот назывался «Жюль Верн».

«Жюль Верн» должен был сбросить две тонны бомб на Берлин. Экипажем командовал бывший профессор воздушной навигации в «Ecole du guette» («Военная школа») корвет-капитан, Даиллире. В состав экипажа входил также и бывший шеф-навигатор «Эр-Франс» Поль Коме. Вот как он описывал этот полет: «Мы тотчас же взяли курс на север, в направлении Ла-Манша. Я вел машину, ориентируясь просто по местности, так как стояла прекрасная погода, а маршрут над Па-де-Кале и Голландией я знал превосходно. Мы не встретили ни одного самолета, только над островом Силтом нас активно обстреляли зенитки. Над Данией мы летели во время захода солнца. Через некоторое время и Восточное море осталось позади нас. А когда справа показался Штеттин, мы легли на курс на юг. На большой высоте мы прошли над Мекленбургским озером и в точно назначенное время достигли северной окраины Берлина. Я стал готовиться

к бомбометанию и, к удивлению, обнаружил, что у нас не установлен бомбово-штурмовой прицел. Мне ничего не оставалось делать, как прижаться носом к стеклу кабины. Обзор был хорошим, но я не мог идентифицировать ни одно из многочисленных озер Берлина. Город лежал в крошечной тьме. Но вдруг, как по команде, небо осветили многочисленные прожекторы, а зенитки открыли огонь всех калибров. Мы некоторое время кружили над городским центром, сокращая обороты моторов, затем опять их набирая. Таким образом, мы хотели создать у немцев впечатление, что над городом действует целое подразделение самолетов. Затем мы повернули в северное предместье, где и сбросили наши бомбы на одну из расположенных там фабрик. Налет не принес заметных разрушений, но его психологический эффект трудно было переоценить»^[13].

Затем «Жюль Верн» взял курс на Лейпциг, перелетел, не атакованный ни истребителями, ни зенитными орудиями, всю Германию и в 5 часов утра приземлился в Орли, под Парижем, оставив позади себя 13,5-часовой полет и 5000 км. День спустя французское Адмиралтейство распространило заявление, в котором говорилось, что «соединение дальних бомбардировщиков нашего флота в ночь с 7 на 8 июня подвергло бомбежке индустриальный квартал на севере Берлина в качестве ответа на немецкий авианалет на Париж. Все машины вернулись без потерь».

В ночь на 16 мая 1940 г. группа из 99 британских «Хэмпденов», «Веллингтонов» и «Уитли» нанесла удар по объектам Рура. При этом несколько бомбардировщиков было сбито дневными истребителями Me-110. В принципе, это был случайный успех, но этот налет стал толчком к созданию в Германии специальных ночных истребителей.

Глава 3

В бой вступают ночные истребители

Во второй половине сентября 1939 г. для защиты промышленных районов Германии, и прежде всего Рура, была создана так называемая Западная зона противовоздушной обороны. Она тянулась с севера на юг, от Мюнстера до Штутгарта, и все части люфтваффе, находившиеся в этой зоне, подчинялись непосредственно Главному командованию люфтваффе. В состав «Западной зоны» входили три ночные эскадрильи – 10.(Nacht) /JG26, базировавшаяся на аэродроме Бонн-Хангелар, 10.(Nacht) /ZG76, действовавшая на севере Германии, и 10.(Nacht) /JG53, базировавшаяся в Хейльбронне.

Первоначально эти эскадрильи были вооружены истребителями Me-110. Это еще не были полноценные ночные эскадрильи. К ним больше подходит термин «сумеречные», поскольку истребители выполняли патрульные полеты в районе Кёльна и Штутгарта только поздним вечером или ранним утром. Их применение было малоэффективно, так как действовали они без управления с земли и не взаимодействовали с прожекторными частями.

3 октября 1939 г. при преследовании британского бомбардировщика в Голландии разбился истребитель Me-110 сержанта Циммерманна из эскадрильи 10./ZG76, а 6 октября недалеко от острова Тексел, у берегов Голландии, Me-110, пилотируемый младшим сержантом Фуксом, столкнулся с британским двухмоторным бомбардировщиком «Веллингтон». Следствием этих потерь стало решение командования люфтваффе перевооружить эскадрилью 10./ZG76 старыми одноместными истребителями Me-109D, чтобы сохранить новые Me-110.

18 февраля 1940 г. на аэродроме Евер на базе эскадрилий 10./JG2, 10./ZG76 и 11./LG2 сформировали группу IV./JG2 под командованием капитана Блуменсаата. Группу оснастили одноместными Me-109D-1.

21 апреля 1940 г. в 00 ч. 45 мин. в районе Висмара сержант Вилли Шмале сбил один британский самолет, а позже старший сержант Пауль Фёрстер сбил еще два самолета. Так, 25 апреля он сбил один из 28 двухмоторных бомбардировщиков «Хэмпден», ставивших мины у побережья Шлезвиг-Гольштейна, а второй «Хэмпден» он сбил 14 мая в районе острова Силт.

Любопытно, что в целях дезинформации противника немцы

нарисовали специальные, естественно, «липовые» эмблемы на истребитель Хе-112, производившийся только на экспорт, и предъявили его прессе как новый ночной истребитель Хе-113.

В ночь на 28 мая 1940 г. бомбардировщики «Уитли» совершили налет на Рур. Бортстрелок Стэн Олдридж, летевший на самолете командира эскадрильи Пата Хэнафина, сбил один Me-109D-1 из группы IV./JG2. Этот самолет стал первым ночным истребителем люфтваффе, сбитым с начала Второй мировой войны.

В апреле 1940 г. командир группы I./ZG1 капитан Фольфганг Фальк, кстати, выпускник Липецкой авиационной школы, разработал новую тактику действий ночных истребителей. Согласно ей, ночной истребитель летал по кругу в зоне ожидания, а операторы РЛС, обнаружив самолет противника и определив его курс, должны были сообщить об этом по радио пилоту истребителя. А поскольку бомбардировщики противника достаточно хорошо выделялись на фоне более светлого неба, Фальк предложил ночью атаковать противника не сверху, как это делалось днем, а снизу вверх.

Впервые метод Фалька был применен без всякой предварительной подготовки, и поэтому вся операция прошла немного не так, как планировалось. В ночь на 1 мая 1940 г. группа из пятидесяти британских бомбардировщиков «Веллингтон», «Уитли» и «Хэмпден» совершила очередной налет на немецкие аэродромы в Дании, в том числе и на Ольборг. Около полуночи Me-110 капитана Фалька, старших лейтенантов Вернера Штейба и Гюнтера Радуса, а также сержанта Тира, поднявшись с аэродрома Ольборг, начали преследование бомбардировщиков противника, уходивших на запад. В полете они не имели радиосвязи с наземной РЛС, но при этом сумели установить визуальный контакт с противником и атаковать его. После первых же очередей бомбардировщики спикировали вниз и скрылись в густом тумане над Северным морем. Так и осталось неизвестным, имела ли атака Фалька успех, известно лишь, что из пятидесяти британских бомбардировщиков на базу не вернулось три. Но эта атака показала, что самолеты противника могут быть успешно перехвачены и ночью.

Министерство авиации проявило интерес к опыту Фалька, и его вызвали в Берлин. Но тут началось германское наступление на Западном фронте, и приоритет на несколько месяцев был отдан одномоторным легким истребителям в ущерб производству ночных истребителей.

В мае 1940 г. истребители Me-110 из второй эскадрильи группы I./ZG1 были переведены в Дюссельдорф для обучения тактике ночного боя.

В группе IV./JG2 истребители Me-109D заменили на двухмоторные Me-11 °С. Эта группа вместе с группой I./ZG1 была переформирована в 1-ю группу первой ночной истребительной эскадрильи (I/NJG1). 1-я группа была развернута 20 июня 1940 г. в Венло (Голландия) как центр ночной истребительной дивизии, созданной полковником Юзефом Каммхубером.

Любопытно, что в ночь с 19 на 20 июля Me-11 °С, пилотируемый Вернером Штрейбом, сбил «Уитли». Позже Штрейб станет самым знаменитым ночным асом люфтваффе и одержит 66 ночных побед.

Этот бой интересно описан Каюсом Беккером: «Около полуночи с аэродрома в Гютерсло взлетела очередная авиагруппа Me-110. Командир машины, обер-лейтенант Вернер Штрейб круто поднимает машину вверх, на высоту 4000 метров, и направляется в район предполагаемых боевых действий.

И снова – эти нервирующие всех поиски. Час за часом Штрейб и его бортрадист, унтер-офицер Линген всматриваются в ночную темень. Штрейб даже отодвигает боковую форточку, чтобы лучше видеть. В кабину врывается струя ледяного воздуха, но всем не до этого. Они напряженно ждут момента, который до сих пор не наступил.

Лишь благодаря счастливой случайности вражеский бомбардировщик может оказаться в крохотном секторе обзора ночного истребителя, чтобы уже в следующее мгновение бесследно исчезнуть, раствориться во тьме. Пока что внизу, на земле нет ни радиолокационных постов наблюдения, ни офицеров наведения, ориентирующих пилотов на подлетающие самолеты неприятеля. Ночной самостоятельный поиск целей делает первые шаги, многие вообще считают его мертворожденным ребенком. Ни для кого не секрет, что подавляющее большинство пилотов предпочли бы оставаться “дневными” истребителями или бомбардировщиками. Шансы стать героем ночного неба ничтожны.

Около 2 часов ночи 20 июля 1940 г. для обер-лейтенанта Штрейба наступает то самое, долгожданное мгновение: неожиданно он замечает мелькнувшую тень самолета. Цель – на расстоянии около 300 метров, справа, чуть ниже. Но бортрадист Линген, тоже заметивший самолет, кричит:

– Да это же наш “Мессершмитт”!

И Штрейб готов в это поверить. Опасливо пилот приближается, чтобы получше рассмотреть, кто это – враг или свой. До сих пор единственной “победой” ночных истребительных подразделений был сбитый фельдфебелем Триром Me-110. Эта трагическая гибель боевого товарища крайне болезненно воспринималась летчиками.

Стараясь оставаться незамеченным, Штрейб подбирается к неизвестному самолету. Машина двухмоторная, силуэт ее действительно очень похож на “Мессершмитт”. “Спокойствие, – мелькает в голове у Штрейба, – прежде всего, спокойствие”, – когда он пристраивается к этому самолету в качестве добровольного “ведомого”. Но экипажу незнакомца это явно невдомек.

И вот уже несущиеся сквозь ночь крыло к крылу машины разделяют считанные метры. И вдруг обер-лейтенанта Штрейба словно озарило: в лунном свете зловеще блеснул плексиглас башни стрелка-радиста. Высветилась и огромная, в рост человека, эмблема на хвостовом оперении! Британский бомбардировщик!

“Так близко мне еще ни разу не доводилось видеть противника, – вспоминал обер-лейтенант Штрейб. – Мгновенно повернув почти на 90 градусов, я отвалил от него вправо. Нельзя позволить его стрелку срезать меня очередь в упор из своей башни”.

Это бомбардировщик типа “Уитни”, у которого точно такое же двойное хвостовое оперение, как и у Me-110. Отсюда и все недоразумения. Пилот Me-110 ни на секунду не выпускает англичанина из поля зрения. Отойдя на почтительное расстояние, Штрейб снова пикирует на британца и атакует его сбоку, с тыла.

Английский экипаж, видимо, поначалу тоже принял Me-110 Штрейба за свой самолет, но теперь разобрался. Стрелок задней башни открывает огонь еще с дистанции 250 метров.

Штрейб выжидает, затем, хладнокровно прицелившись, дает два коротких залпа из пушек и очередь из пулемета, после чего, отойдя в сторону, наблюдает за реакцией противника.

“Его правый двигатель загорелся, – рассказывает Штрейб. – От машины отделились две темные точки, вскоре внизу мелькнули и тут же исчезли в темноте два белых пятна – куполы парашютов. Бомбардировщик ложится на обратный курс и пытается уйти. Но шлейф дыма от горящего двигателя различим даже в темноте. Я повторно атакую, взяв на прицел левый двигатель и левую плоскость. На сей раз стрелок молчит, и я подхожу на минимальную дистанцию. Нажимаю на гашетки, залп, еще залп! Двигатель и плоскость воспламеняются. И я тут же отворачиваю от горящего самолета противника”.

Минуты три “Уитли” кое-как удерживает курс, время от времени медленно оседая вниз. Потом машина внезапно переваливается через крыло и падает на землю. Яркая вспышка взрыва, потом еще одна, сдетонировал боекомплект – несомненное свидетельство конца

британского бомбардировщика»^[14].

26 июня 1940 г. капитана Фалька назначили командиром NJG1. Впервые в истории люфтваффе капитана назначили командиром эскадры. Формирование эскадры шло быстрыми темпами. В Мехнгладбахе на базе I./ZG1 была сформирована I./NJG1 под командованием капитана Гюнтера Радуша, а на аэродроме Амстердам-Шипол на базе IV./JG2 – II./NJG1 под командованием капитана Конрада фон Ботмера. 1 июля II./NJG1 переименовали в III./NJG1, а в Дюссельдорфе на базе I./NJG1 и Zerstorerstaffel/KG30 сформирована авиагруппа под командованием капитана Карла-Хейнца Хейсе, которой присвоили название II./NJG1.

Сформированные группы и эскадрильи были вооружены различными типами самолетов. Так, I./NJG1 была оснащена Me-11 °C, III./NJG1 II./NJG1 – Me-109D, в группе II./NJG1 4-я и 6-я эскадрильи имели на вооружении истребители Ю-88С-1 и Ю-88С-2, а 5-я эскадрилья – истребители До-17Z-7/10. Такое разнообразие машин могло сказаться на эффективности действий эскадры, и уже в августе 1940 г. III./NJG1 перевооружили Me-11 °C, а ее пилоты прошли переподготовку.

1 сентября 1940 г. на базе II./NJG1 была сформирована первая авиагруппа ночных истребителей дальнего радиуса действия, получившая обозначение I./NJG2, а в Деелене на базе I./zG176 и 3./NJG1 была сформирована группа, названная II./NJG1. Командовал ей капитан граф фон Штиллифрид-Раттонитц.

Поначалу единственным оборудованием для ночных полетов у немцев были пламегасители и антибликовые щитки.

В сентябре 1940 г. группа I./ZG76 была переформирована в II./NJG1, а носившая до этого название группа с истребителями Ю-88С-2 была переименована в I./NJG2 и получила самолеты Me-110D-1/U1 с тепlopеленгатором «шпаннеранлаге». Тепlopеленгатор располагался в самом носу и реагировал на горячие выхлопные газы летящего прямо по курсу самолета. Цель отображалась на небольшом экране (Q-трубке), установленном в кабине. Это устройство было довольно эффективным, но только для ближних дистанций, поэтому генерал Каммхубер больше уповал на взаимодействие ночных истребителей с системой прожекторных полей, созданной в конце 1939 г.

Прожекторное поле представляло собой линию к западу от Мюстера на маршруте британских бомбардировщиков, представлявшую собой «квадраты» длиной 40 км и шириной 25 км. В пределах такого квадрата разрешались полеты только ночных истребителей. Перед «линией Каммхубера» стояли шумопеленгаторы, по данным которых прожекторы

пытались поймать свою цель. В случае такой удачи ее атаковали патрулировавшие над «линией» ночные истребители. Каждый такой «квадрат» снабжался своим приводным радиомаяком, и если атака не удавалась, то ночной истребитель по нему возвращался к своему объекту патрулирования.

Попытки британских бомбардировщиков обойти это поле с юга и с севера приводили к удлинению этой линии, пока весь район Рура не был прикрыт отдельными секторами, в которых действовали свои группы ночных истребителей.

Увы эта система имела существенный недостаток – прожектора были эффективны лишь при незначительной облачности. Поэтому при плотных облаках – довольно частом явлении в северо-западной Германии – британские бомбардировщики безнаказанно преодолевали освещенные зоны.

В этом случае немцы могли пользоваться только системами РЛС. К началу войны в Германии была принята на вооружение РЛС FuMG80 «Freya», использовавшая волны длиной 2,4 м. Она могла обнаруживать самолеты (в зависимости от высоты их полета) на дальности до 120 км.

Первой в люфтваффе начала использовать РЛС зенитная артиллерия, для которой фирма «Лоренц» разработала станции FuMG39L и FuMG40L с длиной волны 53 см. Они позволяли обнаруживать цели в диапазоне от 10 до 51 км. Хотя необходимый уровень точности определения курса цели на радарх с такой длиной волны еще не мог быть достигнут, фирма «Телефункен» к апрелю 1940 г. разработала артиллерийскую РЛС под кодовым названием «Вюрцбург», с длиной волны 53,6 см, а в сентябре того же года зенитная батарея в районе Эссена сбива при помощи этого радара первый самолет.

К маю 1940 г., перед началом кампании на Западе, Германия имела сеть раннего предупреждения, состоявшую из наземных РЛС типа «Freya», которая по своим техническим характеристикам была лучше английской сети раннего предупреждения. Немецкие РЛС располагались на островах Силт, Гельголанд и Вангероог в Северном море, в районах Эмдена, Вилсума, Клеве, Хейнсбурга и Канделя. То есть все воздушное пространство вдоль немецкой границы от Дании до Швейцарии контролировалось на глубину до 120 км. Но эта система не имела ни одного командного пункта, где бы обрабатывались все поступающие с РЛС данные о самолетах противника и откуда можно было бы руководить действиями истребителей и зенитной артиллерии. Данные, получаемые РЛС, передавались отдельно военно-морскому флоту и люфтваффе, при этом

отчеты частично поступали в штабы воздушных флотов, а частично – в штабы территориальных воздушных округов.

За отсутствием специальных тяжелых ночных истребителей немцы стали переделывать в них бомбардировщики. Так, в 1940 г. было переделано несколько десятков бомбардировщиков До-17, получивших название До-17Z «Кауц» («Сыч»). В том же году выпустили 62 ночных истребителя Ю-88С-2. Замечу, что всего в 1940 г. было изготовлено 2184 самолета Ю-88 всех типов. Это показывает, насколько был низок приоритет ночных истребителей в люфтваффе.

Группы I./NJG1 и I./NJG2, оснащенные До-17Z и Ю-88С, проводили ночные рейды на британские аэродромы. Они действовали с аэродрома Гильце-Рейн волнами. Первая волна наводилась на цель по команде центра радиоперехвата. Сразу после того, как радисты британских бомбардировщиков включались для проведения предстартовой проверки аппаратуры, специально подготовленные радисты в Гильце-Рейн передавали сообщение на командный пост, который информировал первую волну. В случае удачи первая волна подходила к английским аэродромам как раз в момент взлета бомбардировщиков. В случае отсутствия информации радиоперехвата Ю-88С действовали самостоятельно. Если британские бомбардировщики поднимались в воздух, стартовала вторая волна, которая должна была вести перехват над Северным морем. Наконец поднималась и третья волна, которая атаковала уже возвращающиеся самолеты и сбрасывала осколочные бомбы на освещенные посадочные полосы.

Часто истребители До-17Z и Ю-88С входили в «круг» британских бомбардировщиков, идущих на посадку. При этом они не только сбивали вражеские самолеты, но и наводили панику на британских пилотов. Те пытались сесть как можно быстрее, результатом чего становились многочисленные повреждения и катастрофы при посадке.

Однако, несмотря на совершенствование германской системы ПВО, англичане постоянно усиливали воздушное наступление на Германию. Для экономического и военного потенциала это были лишь булавочные уколы, но бомбардировки нервировали как простое население, так и нацистских бонз. Приведу несколько выдержек из сообщений обеих сторон.

Верховное командование вермахта 2 июля 1940 г. сообщало: «Во время налета британских самолетов в ночь на 2 июля на Северную и Западную Германию были сброшены бомбы на Киль, причинившие ограниченный ущерб. Среди гражданского населения имеются убитые. Всего огнем зенитной артиллерии сбито 5 вражеских самолетов, кроме того, огнем

морской зенитной артиллерии сбито еще 2 вражеских самолета. Собственные потери составили 3 самолета».

Секретный доклад службы безопасности СС о внутривнутриполитическом положении от 4 июля 1940 г. (выдержка): «Бомбежки англичанами территории рейха, после того как была завершена военная операция во Франции, являются предметом ежедневных разговоров среди населения... но общее настроение, несмотря на вражеские бомбардировки, в своей сути не ухудшилось. Появилась даже следующая шутка: перед сном люди говорят друг другу: “Я желаю тебе безосколочной ночи!..” Все разговоры, как правило, заканчиваются желанием как можно скорее разделаться с Англией. В Рурской области говорят: “Герман должен открыть свою голубятню пошире”».

Секретный доклад службы безопасности СС о внутривнутриполитическом положении от 29 июля 1940 г. (выдержка): «Экономика: влияние ночных авианалетов на производство.

...Из Дортмунда сообщают, что в горнодобывающей промышленности из-за неразумного использования рабочей силы и переутомления наблюдается спад. Многие из рабочих приезжают издалека, и поэтому после отмены воздушной тревоги им остается слишком мало времени для сна. Многие просыпают начало смены, что приводит к аритмичности в работе и, как следствие, к повышению травматизма».

Ночью на 12 августа на севере и западе Германии вражеские самолеты без особого успеха бомбили невоенные объекты. Зажигательные бомбы, упавшие на жилой квартал одного немецкого города, расположенного на западе, были быстро обезврежены службами противовоздушной обороны и их добровольными помощниками.

13 августа 1940 г., штаб-квартира Королевских ВВС в Лондоне сообщала: «В ночь на понедельник “промышленные эскадрильи” Королевских ВВС атаковали в Германии главным образом объекты нефтяной индустрии. Атаки на каждую цель были проведены сразу несколькими эскадрильями в определенной временной последовательности и начались незадолго до полуночи. Около трех часов утра операция закончилась. Серьезные взрывы и пожары, ставшие результатом налета, произошли на предприятиях по производству синтетических масел и бензина концерна “Хёхст” в Дортмунде, на предприятиях фирмы “Клёкнер” в Винтерсхалле, фабриках “Крупп АГ” по производству горючего в Ванне-Айкеле и “Гельзенберг-бензин АГ” в Гельзенкирхене и главных заправочных базах в районе Шербурского военного порта. Пять британских бомбардировочных звеньев совершили одновременный налет

на энергетические предприятия Дортмунда и Хаттингена, а также военные объекты в Хамме и Соесте».

Берлинская газета «Юнайтед Пресс» от 14 августа 1940 г. писала: «Сегодня ночью в Берлине в 1.35 объявили воздушную тревогу, закончившуюся в 2.22. Это уже третье объявление воздушной тревоги с начала войны. В редакции “Юнайтед” взрывов слышно не было, так же как не было видно и ночных прожекторов. Министерство пропаганды заявило, что детали налета еще не известны».

В ночь на 20 августа над Берлином был сбит бомбардировщик «Бленхейм».

26 августа «Юнайтед Пресс» сообщала: «Около половины первого ночи в столице рейха раздалась воздушная тревога. В первые десять минут в центре города можно было слышать десяток мощных взрывов, от которых содрогалась земля. Затем последовала продолжительная стрельба зенитных орудий, которая была заглушена мощными взрывами, вероятнее всего, от сброшенных бомб».

В этот день столицу рейха атаковал 81 бомбардировщик, в числе которых было 14 устаревших «Уитли», а остальные – «Веллингтоны» и «Хэмпдены».

23 сентября 119 британских бомбардировщиков были отправлены на Берлин. Погода затрудняла действия бомбардировщиков, и только 84 из них достигли Берлина. Главными объектами бомбардировки были газовые заводы и электростанции. В качестве вспомогательных целей были выбраны сортировочные станции и аэродром Темпельхоф. Налет в целом был неудачным. Более или менее значительный успех был достигнут в Шарлоттенбурге, где зажигательными бомбами был подожжен газгольдер. Многие бомбы вообще не взорвались, в том числе и бомба, попавшая в сад канцелярии Гитлера. В результате бомбардировки в городе были убиты 22 человека, то есть на 10 человек больше, чем англичане потеряли летного состава в этом налете.

В ночь на 29 августа от британских бомб погибли 10 жителей Берлина.

4 сентября Гитлер заявил, что его терпение истощилось. «Английская авиация сбрасывает бомбы на жилые кварталы городов, хутора и на деревни. Три месяца я не отвечал, так как думал, что англичане одумаются, но Черчилль усмотрел в этом проявление нашей слабости. Теперь англичане будут испытывать наши ответные удары каждую ночь».

Через три дня, 7 сентября, немецкая авиация прекратила налеты на аэродромы британской истребительной авиации и начала наступление на Лондон.

Интересна реакция на британские авианалеты Министерства пропаганды.

18 сентября 1940 г. Ежедневное задание пресс-шефа рейха:

«1. Военные моряки вновь сообщают о повреждении английского авианосца “Арк Ройал”. Министр обратил большое внимание на этот случай, чтобы вновь не допустить ни малейшей погрешности.

2. По распоряжению фюрера вражеские налеты на Германию и впредь, даже если они не были особенно значительными, должны подаваться как таковые. Следует обратить внимание, что с точки зрения выразительности налеты на другие наши города нужно подавать не менее ярко, чем на столицу рейха».

25 сентября 1940 г. Ежедневное задание шефа пресс-службы рейха: «Ночной налет на Берлин должен быть изображен интенсивней, чем он был, имея при этом в виду, что отдельные детали налета не должны приводиться, чтобы не дать англичанам сделать из этого пропагандистский материал».

11 октября 1940 г. был распространен циркуляр пресс-службы рейха: «Министр [Геббельс] еще раз уточняет пожелание руководства штаба люфтваффе, чтобы во всех случаях, когда англичане утверждают об уничтожении наших военных целей, с нашей стороны следовало бы опровержение, где бы говорилось, что попадания пришлись на подставные объекты... Люфтваффе всерьез недовольны все вновь встречающимися в прессе выражениями типа “воздушные пираты”, “ночные пираты”, но, с другой стороны, в рейхсканцелярии употребление этих выражений сочли желательными. По этому поводу Верховное командование вермахта сделает доклад у фюрера».

14 октября 1940 г. Циркуляр шефа пресс-службы рейха: «Налеты англичан на Берлин и на остальные области рейха не должны подаваться в преувеличенной форме, чтобы у читателя не складывалось впечатление, будто бы половина Берлина лежит в руинах. С другой стороны, разрушения в Лондоне не следует описывать таким образом, словно его уже сровняли с землей. Но информирование о постоянно возрастающих разрушениях должно оставаться в любом случае».

22 октября 1940 г. Циркуляр шефа пресс-службы рейха: «Министр сообщил о результатах своего вчерашнего посещения разрушенного прямым попаданием бомбоубежища... Среди прочего, фюрер приказал еще раз проверить все бомбоубежища и перейти к дальнейшим вопросам».

В ночь с 7 на 8 октября 1940 г. 42 самолета английских ВВС совершили самый крупный до этих пор налет на Берлин, в результате

которого на город было сброшено 50 тонн бомб. Убиты 25 и ранено 50 человек среди мирного населения.

15 октября британский Комитет обороны высказал пожелание о том, чтобы на Германию сбрасывалось максимальное количество бомбового груза, в том числе и самых тяжелых бомб (400-килограммовых). Замечу, что 800-килограммовые бомбы находились уже в производстве, но готовых бомб еще не было.

Утром 13 ноября 1940 г. к перрону Ангальтского вокзала в Берлине подошел специальный поезд. Его встретили министр иностранных дел Риббентроп и фельдмаршал Кейтель. Военный оркестр заиграл... Интернационал. Так начался визит наркома иностранных дел Вячеслава Молотова. Сразу с вокзала нарком отправился в Рейхсканцелярию на встречу с Гитлером. Вечером в особняке посольства СССР на Унтер ден Линден был устроен большой прием. Фюрер не явился, зато прибыли Герман Геринг и Рудольф Гесс.

«Едва были произнесены первые тосты, как послышался рев сирен. Воздушная тревога возвещала о приближении к Берлину английских бомбардировщиков.

В здании посольства не было убежища, и гости стали поспешно тесниться к выходу. Первыми покинули посольство высокопоставленные нацисты. Прощаясь с советскими представителями, Геринг, несмотря на весь свой апломб, явно испытывал неловкость...

В сопровождении своих адъютантов Геринг, Гесс и Риббентроп второпях спускались по широкой мраморной лестнице к посольскому подъезду, где их ожидали машины. Когда они укатили, ушли и другие гости. Советская делегация возвратилась в отель “Бельвию”, где в подвалах было оборудовано комфортабельное бомбоубежище»^[15].

Утром 14 ноября состоялась встреча Молотова и Гитлера. А вечером в своей резиденции на Вильгельмштрассе наркома принимал Риббентроп. Он предложил Советскому Союзу присоединиться к тройственному пакту и начал рассуждать о неизбежности краха Англии.

«Неожиданно завыл сигнал воздушной тревоги. Все переглянулись, наступило молчание. Где-то поблизости раздался глухой удар, в высоких окнах кабинета задрожали стекла.

– Оставаться здесь небезопасно, – сказал Риббентроп. – Давайте спустимся вниз, в мой бункер. Там будет спокойнее...

Мы вышли из кабинета и по длинному коридору дошли до витой лестницы, по которой спустились в подвал. У входа в бункер стоял часовой-эсэсовец. Он открыл перед нами тяжелую дверь и, когда все участники

переговоров вошли в убежище, плотно закрыл и запер дверь изнутри.

В одном из помещений был оборудован подземный кабинет Риббентропа. На полированном письменном столе находилось несколько телефонных аппаратов. В стороне стояли круглый столик и глубокие мягкие кресла.

Когда беседа возобновилась, Риббентроп снова стал распространяться о необходимости изучить вопрос о разделе сфер мирового влияния. Есть все основания считать, добавил он, что Англия фактически уже разбита. На это Молотов возразил:

– Если Англия разбита, то почему мы сидим в этом убежище? И чьи это бомбы падают так близко, что разрывы их слышатся даже здесь?..

Снова воцарилось молчание. Все вопросы были исчерпаны, но приходилось оставаться в бункере – английские самолеты продолжали массированный налет на Берлин. Только глубокой ночью, после отбоя, мы смогли вернуться в отель “Бельвю”. Наутро советская делегация покинула Берлин»^[16].

Любопытно, что британские военные историки обходят молчанием бомбардировки Берлина 13–14 ноября. По сему поводу процитирую Ричардса и Сондерса: «В конце октября 1940 года на пост начальника Штаба английских ВВС был назначен маршал авиации Чарльз Портал, бывший до этого командующим Бомбардировочным командованием. 30 октября он издал директиву, в которой были поставлены задачи военно-воздушным силам на зимний период. В этой директиве нефтеперерабатывающие заводы Германии относились к объектам первостепенной важности. Однако существо новой политики сводилось к тому, чтобы такие объекты, как нефтеперерабатывающие заводы, электростанции и авиационные заводы, выбирались для атак только в крупных промышленных центрах и городах. При налетах на промышленные объекты предусматривалось разрушение жилых кварталов, прилегающих к этим объектам. Так возник термин “бомбометание по площади”.

В соответствии с этой директивой небольшие силы бомбардировщиков произвели в ноябре налеты на Берлин, Эссен, Мюнхен и Кёльн. Во всех случаях выбирались объекты, расположенные в центре промышленных районов этих городов»^[17].

В ночь с 16 на 17 декабря 134 самолета Бомбардировочного командования совершили налет на жилые кварталы Мангейма, и сбросили 80 тонн фугасных бомб и 14 тысяч зажигательных бомб. Собственные

потери составили 10 машин.

До конца 1940 г. английские ВВС совершили 36 налетов на Берлин.
Так закончился 1940 год.

Глава 4

Последние месяцы борьбы на равных (май-июнь 1941 года)

К середине ноября 1940 г. британское Бомбардировочное командование располагало пятью группами, в которых имелись 29 боеспособных эскадрилий. Остальные 15 эскадрилий перевооружались: одна эскадрилья получила новые машины – четырехмоторные бомбардировщики «Галифакс», одна – четырехмоторные «Стирлинг» и одна – двухмоторные бомбардировщики «Манчестер».

Ощущалась также нехватка летного состава. На 1 марта 1941 г. Бомбардировочное командование было укомплектовано летным составом только на 57 % от штатного расписания. И даже тот летный состав, которым оно формально располагало, постоянно использовался для выполнения других задач, например, для переброски самолетов на Ближний и Средний Восток, откуда летчиков, как правило, назад не возвращали.

Премьер-министр Черчилль проявлял серьезное беспокойство в связи с медленным ростом численности бомбардировочной авиации. В конце года он жаловался на отсутствие прогресса в этой области, в то время как истребительная авиация развивалась очень хорошо. Начальник Штаба военно-воздушных сил не отрицал слабости бомбардировочной авиации и считал быстрый ее рост делом исключительной важности. Он напомнил премьер-министру, что причинами этой слабости были быстрое развитие истребительной и береговой авиации, переброска авиационных подкреплений на Ближний и Средний Восток, а также широкое развертывание учебной авиации.

В 1941 г. было запланировано значительно увеличить численность бомбардировочной авиации, но большинство новых эскадрилий должно было вступить в строй только во второй половине года. В соответствии с этим планом авиация метрополии должна была иметь к 1 апреля 27 боеспособных эскадрилий тяжелых бомбардировщиков. Кроме того, предлагалось в кратчайший срок дополнить эти эскадрильи еще минимум шестью, сформировав три новых и перевооружив три эскадрильи средних бомбардировщиков тяжелыми бомбардировщиками. Самолеты, необходимые для реализации этого плана, уже имелись, но не хватало

обученного летного состава, особенно пилотов.

7 января 1941 г. английские начальники штабов одобрили доклад, в котором предложения Чарльза Портала об использовании бомбардировщиков, внесенные в октябре 1940 г., сопоставлялись с другими первостепенными задачами бомбардировочной авиации, включая подрыв морального состояния противника и бомбардировку морских объектов, то есть кораблей в гаванях и верфей, где строились подводные лодки. Отметив достоинства и недостатки обоих планов использования бомбардировочной авиации, начальники штабов одобрили бомбардировки немецких заводов синтетического горючего. Эти заводы представляли собой сравнительно крупные и немногочисленные объекты, к тому же большинство их находилось в менее защищенных районах, чем другие военные объекты. В качестве второстепенных объектов для этих налетов Комитет начальников штабов рекомендовал в случае неуспеха ударов по заводам, производящим горючее, бомбардировать промышленные районы, добиваясь падения морального духа немцев. Отступать от этих целей бомбардировочная авиация могла только для нанесения ударов по портам, в которых сосредоточивался флот вторжения (если угроза вторжения не ослабнет), и по военным кораблям противника в случае появления особо благоприятных условий.

К началу войны Королевские ВВС имели на вооружении бомбы, изготовленные по образцу 1918 г. Вес британских фугасных авиабомб составлял 52,8 кг, 104 кг, 113 кг, 235 кг и 400 кг.

8 1941 г. англичане приступили к созданию более мощных фугасных бомб. Причем главным назначением более мощных бомб было не разрушение особо прочных военных и промышленных объектов, а уничтожение мирного населения.

Британский военный историк Дэвид Ирвинг писал: «Жуткие эксперименты, проводившиеся в конце 1941 г. профессором Золи Цукерманом и которые стали впервые известны общественности после парламентского запроса, по-видимому, это подтверждали. Цукерман доказал, что немецкие бомбы были примерно в два раза эффективнее по сравнению с английскими такого же веса. Но это еще не все: путем подрыва в глубокой яме стандартных английских пятисотфунтовых фугасных бомб среди привязанных под разными углами к кольям коз Цукерман сумел прийти к заключению, что “смертельное для человека давление” находится в пределах между 28 и 35 килограммами на один квадратный сантиметр. Исследования, проведенные в британских городах, которые подвергались воздушным налетам, подтвердили правильность

этих оценок. Прежде считалось, что смертельным является давление всего лишь в 0,35 кг на один квадратный сантиметр. Эмпирически Цукерман установил, что для нанесения человеку минимальных легочных повреждений необходимо давление в размере 4,9 кг/см. Ссылаясь на произведенное профессором Д. Берналом обследование людей, пострадавших в ходе налетов немецкой авиации на английские города, Цукерман пришел к выводу, что только немногие из них находились достаточно близко от взрывающихся бомб и получили телесные повреждения в результате непосредственного воздействия ударной волны.

Следует отметить, что, хотя Цукерман занимался также изучением осколочного действия бомбардировок (стреляя стальными шариками по ногам кроликов), кажется, никто из ученых противоборствующих сторон не занимался изучением таких поражающих факторов, как дым и окись углерода, на долю которых пришлось семьдесят процентов всех смертельных случаев в воздушных налетах...

Чтобы достичь эффективности немецких боеприпасов, производство фугасных бомб в легком корпусе надо было начинать как можно скорее. К концу 1941 г. на вооружение поступили первые пятисотфунтовые бомбы средней мощности, сорок процентов веса которых приходилось на взрывчатое вещество. Однако основным видом оружия в бомбардировках по площади должны были стать бомбы большой мощности с содержанием взрывчатки 80 процентов – тонкостенные «блокбастеры» (разрушители кварталов), размером и формой похожие на отопительные котлы. Такие бомбы выпускались весом в 4 тысячи, 8 тысяч и позднее 6 тысяч фунтов»^[18].

Первый большой налет на германские города был совершен в ночь на 10 января 1941 г. В налете на Гельзенкирхен участвовало 135 бомбардировщиков, в том числе 60 «Веллингтонов», 36 «Бленхеймов», 20 «Хэмпденов» и 19 «Уитли». Позже в налетах стали принимать участие и новые двухмоторные тяжелые бомбардировщики Авро «Манчестер», а также четырехмоторные Шорт «Стирлинг» и Хендли Пейдж «Галифакс», которые германская пропаганда прозвала «усталыми воронами».

В январе и феврале 1941 г. британская бомбардировочная авиация действовала против своих основных объектов, то есть заводов синтетического горючего, всего лишь в течение трех ночей, а против морских объектов противника – в течение 19 ночей. За эти два месяца был совершен только один массированный налет (10 февраля) на промышленный район Ганновера, где производились части для подводных лодок. Общее число бомбардировщиков, участвовавших в налете,

составило 221 самолет. Это было самое большое количество самолетов, вылетающих до этого для бомбардировки одного города.

Свой первый боевой вылет четырехмоторные бомбардировщики «Стирлинги» совершили в ночь на 11 февраля, когда три бомбардировщика из 7-й эскадрильи Королевских ВВС бомбардировали нефтехранилище в Роттердаме. В ночь на 26 февраля первый боевой вылет выполнили шесть «Манчестеров» из 200-й эскадрильи, атаковавшие в порту Бреста немецкий тяжелый крейсер «Хиппер». В ночь на 11 марта в налете на Гавр участвовали восемь «Бленхеймов» и шесть «Галифаксов» из 35-й эскадрильи.

6 марта 1941 г. Черчилль издал директиву, в которой основные усилия авиации направлялись на уничтожение объектов, непосредственно влияющих на ход боевых действий в Атлантике. В течение последующих семи недель после издания этой директивы более половины всех самолетовылетов бомбардировочной авиации было направлено против морских объектов противника. На немецкие корабли, находившиеся в Бресте, за это время было сброшено 1655 тонн бомб, 2-я авиагруппа, вооруженная бомбардировщиками «Бленхейм», полностью переключилась на дневные операции и в течение этих двух месяцев наносила удары по кораблям и судам противника, действовавшим от Норвегии до Бретани. В самой Германии основные усилия британской бомбардировочной авиации были направлены теперь не на Рур, Берлин и нефтеперерабатывающие заводы, а на северные порты и города, где находились судостроительные верфи: Гамбург, Бремен, Киль и Вильгельмсхафен.

На линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау», находившиеся в Бресте, самолеты Бомбардировочного командования произвели в течение восьми недель 1161 самолетовылет, однако только четыре бомбы попали в цели.

Операции против северных портов Германии оказались более успешными, чем многократные налеты на «Шарнхорст» и «Гнейзенау». На Гамбург, второй по величине город Германии, в первой половине 1941 г. было совершено восемь крупных налетов, в каждом из которых принимало участие от 50 до 150 самолетов. Были полностью уничтожены или серьезно повреждены многие промышленные предприятия, среди них авиационные и машиностроительные заводы, электростанции, доки и судостроительные верфи.

Еще более успешными были налеты Королевских ВВС на Киль. Главная база немецкого военно-морского флота и один из крупнейших центров судостроительной промышленности Германии, Киль постоянно привлекал к себе внимание Бомбардировочного командования. В первые

два месяца 1941 г. Киль не подвергался сильным налетам, поскольку Адмиралтейство отдавало предпочтение Вильгельмсхафену, где заканчивалось строительство «Тирпица». Зато с середины марта и до конца мая Бомбардировочное командование произвело на Киль не менее 900 самолетовылетов – больше, чем на какой-либо другой немецкий город. В середине апреля на Киль были произведены два массированных налета. В первом из них участвовали 288, а во втором 159 бомбардировщиков (по английским данным). В результате этих налетов, проводившихся подряд в течение двух ночей, в городе было уничтожено много промышленных предприятий, в том числе получили значительные повреждения три крупнейшие судостроительные верфи Германии: «Дойче Веерке», «Крупп Дойче Верфт», и «Кригсмаринерверфт», которые, согласно немецким данным, временно сократили производство, соответственно, на 60, 25 и 100 процентов.

К июлю 1941 г., когда миновал наиболее трудный период в битве за Атлантику, Бомбардировочное командование вновь сделало упор на бомбардировки городов. Тактика ночных бомбардировок, к которой англичане были вынуждены прибегать из-за сильного противодействия немецкой противовоздушной обороны, показала, что существовавшие средства и методы самолетовождения не обеспечивали успеха действиям бомбардировочной авиации в условиях применения противником светомаскировки, при неблагоприятной погоде или в безлунные ночи.

При налетах на объекты, находившиеся на довольно близком расстоянии от британских аэродромов и легко опознаваемые по их расположению у воды, как, например, на порты на севере Германии или на побережье Ла-Манша, ночная бомбардировка была исключительно успешной.

В других же местах, особенно в затянутом дымом Руре, большая часть усилий британской бомбардировочной авиации была затрачена впустую. Бомбардировочному командованию через агентуру стало известно, что не менее 49 % бомб, сброшенных на объекты Юго-Западной Германии в период с мая 1940 г. по май 1941 г., упали вне целей.

К августу 1941 г. была разработана и успешно прошла испытания новая радионавигационная система «Джин», но потребовалось еще несколько месяцев, прежде чем эта аппаратура была произведена в нужном количестве.

В мае 1941 г., когда улучшилась погода и приступила к боевым действиям вновь сформированная 1-я авиагруппа, Бомбардировочное командование провело на немецкие порты 19 налетов, причем в каждом

налете участвовало более 50 бомбардировщиков; а в ночь на 8 мая был проведен массированный налет, в котором участвовало более 300 бомбардировщиков. Увеличивался калибр бомб. В ночь на 31 мая на Эмден были сброшены первые бомбы весом в 1800 кг.

Увы, проведенный в середине 1941 г. анализ около 650 аэрофотоснимков о результатах приблизительно 10 % самолетовылетов в 100 налетах показал, что только один самолет из пяти выходил на цель с отклонением до 8 км. Над Руром только один самолет из десяти выходил на цель с таким отклонением.

Командование люфтваффе принимало энергичные меры для противостояния налетам британских бомбардировщиков. Начиная с 1941 г., генерал Каммхубер в дополнение к своему заградительному барьеру прожекторов получил целую сеть участков «ночной истребительной охоты», контролируемых радиолокационной системой «Поводырь». Эти участки имели различную протяженность и площадь покрытия – в зависимости от дальности действия РЛС. «Вюрцбург» был способен захватывать цель на удалении до 35 км, а уже готовый к боевому применению в 1942 г. «Вюрцбург-Гигант», снабженный антенной с диаметром зеркала в 7,5 м, – до 60–70 км.

Станция наведения «Поводырь» состояла из следующих устройств:

- установки кругового обзора «Фрея» (дальность до 150 км) и целеуказаний для уточнения последних приборами «Вюрцбург»;
- установки «Вюрцбург» для установления координат бомбардировщика;
- установки «Вюрцбург» для наведения истребителя;
- особого плексигласового планшета для нанесения данных. Данные о перемещении цели наносились на прозрачный планшет особым мягким карандашом типа «стеклограф» в виде красных и зеленых точек.

Каюс Беккер так описывал действие системы «Поводырь»:

«– Внимание! Курс – 260 градусов! – проговаривает в микрофон обер-лейтенант Вернер Шульце, офицер наведения на позиции “Тигр”, расположенной на побережье Северного моря в Голландии, в районе города Лейварден. – “Курьеры” легли на обратный курс. Высота 4000 метров, дальность 33 километра!

“Курьеры” – это враг.

За штурвалом поднимающегося в воздух истребителя – обер-лейтенант Людвиг Беккер, командир эскадрильи 6./NJG2. Беккер и его бортрадист фельдфебель Штауб – опытные ночные охотники. Еще 16 октября 1940 г., когда никто не желал верить в успех наведения истребителей с земли, они,

руководствуясь полученными по радио данными, сумели определить местонахождение бомбардировщика и сбить его, одержав, таким образом, первую ночную победу.

– Через 30 секунд – Рольф! 180 градусов! – снова звучит голос офицера наведения; он дает команду повернуть направо на 180 градусов. “Рольф” – на кодовом языке означает “вправо”, “Лиза” – влево.

– Теперь полный газ!

Красная и зеленая точки на планшете расположились вплотную.

Беккер посылает свой Ю-88 в правое пикирование и становится бомбардировщику в хвост – так должно быть при условии, что целеуказания верны. Пилот до боли в глазах всматривается в ночную тьму.

Как недостает самолету собственного локатора в носу!

На мгновение метрах в 100 впереди мелькнула предательская вспышка – выхлоп двигателей. Наверняка противник! Так и есть.

– Литавры, литавры! – передает пилот на землю. Что означает – атакую! Секунду спустя ночь пререзают очереди из бортовых пулеметов и пушек»^[19].

В 1941 г. продолжались действия германских ночных истребителей над территорией Англии. Опять предоставляю слово Беккеру: «На аэродроме Гильзе-Рийен в Голландии, расположенном между Тибургом и Бредой, кипит работа. Здесь разместились единственная немецкая ночная истребительная авиагруппа дальнего действия I./NJG2 под командованием капитана Хюльсхофа. Поздним вечером 25 июня 1941 г. полдесятка экипажей готовятся к операции.

Командный пункт авиагруппы имеет постоянную связь со службой акустического прослушивания капитана Кульмана. Так, у радиопеленгаторов сосредоточенно застыли радисты – они внимательно прослушивают частоты радиопереговоров экипажей неприятельских бомбардировщиков. И вдруг одна из частот оживает – многоголосый писк и верещание. Это означает, что бортрадисты британских бомбардировщиков включили оборудование и настраиваются – идет подготовка к старту. Капитан Кульман немедленно докладывает о первых результатах прослушивания:

“В Хемсвелле около 16, в Уоддингтоне около 24 бомбардировщиков поднимаются в воздух”. Оба указанных аэродрома относятся к 5-й бомбардировочной авиагруппе вице-маршала авиации Харриса. Это соединение имеет на вооружении, в основном, двухмоторные машины типа “Хэмпден”.

“С аэродрома в Ньюмаркете в воздух поднялись около 14

бомбардировщиков”, – продолжает докладывать Кульман. А это уже подразделение 3-й бомбардировочной авиагруппы вице-маршала Болдуина.

Вот так хорошо немецкие ночные истребители осведомлены о намерениях своего противника – еще до того, как англичане поднялись в воздух, их уже ждут в Германии! Капитан Хюльсхоф информирует по радио экипажи поднявшихся в воздух ночных истребителей первой волны о неприятельских оперативных аэродромах. Возможно, им удастся сделать над ними пару кругов и залпами из пулеметов и пушек подпортить англичанам взлет.

Вторую волну истребителей отправляют навстречу англичанам вдоль их излюбленного маршрута подлета – через Северное море. Третья волна поднимается в воздух лишь несколько часов спустя, ее цель – пристроиться к возвращающимся в Англию британским бомбардировщикам и врасплох атаковать их над их же аэродромами базирования.

Таков горький хлеб ночных истребителей – они постоянно патрулируют за пределами рейха, над Англией. Нередко они сами становятся целью британских ночных истребителей, отправленных на их выслеживание.

И все же генерал-майор не сомневается в конечном, решающем успехе ночной истребительной авиации. Местонахождение британских аэродромов известно. Все зависит от того, окажутся ли немецкие ночные истребители там в нужный момент – при взлете, а еще лучше – при посадке самолетов противника, когда включено освещение взлетно-посадочной полосы.

Затем к ночным истребителям, описывающим круги над аэродромами, добавятся До-17 и Ю-88, которые уже по-настоящему атакуют ожидающие разрешения под посадку “Бленхеймы”, “Уитли” или “Веллингтоны”. Старший лейтенант Юнг, командир эскадрильи 2./NJG2, пристроившись к машинам противника, то и дело включает аэронавигационные огни. Кружась вместе с англичанами в зоне ожидания, он затем пристраивается к той или иной идущей на посадку машине в хвост и расстреливает ее в упор.

Другие ночные истребители – старший лейтенант Земрау, лейтенанты Хан, Бёме и Фёлькер, старшие сержанты Блейер, Херрман и Кёстер – пикируют на освещенные аэродромы и сбрасывают свои 50-кг бомбы между только что приземлившимися бомбардировщиками. И хотя урон невелик, зато он с лихвой компенсируется паникой. К тому же, британские зенитчики не могут открыть огонь по немцам – иначе им придется расстреливать собственные самолеты.

Капитан Хюльсхоф поделил оперативный район ночных истребителей на три участка: восточная Англия, Линкольншир и Йоркшир. Скоро ночные истребители будут знать там каждый уголок, каждый аэродром базирования британских бомбардировщиков. Редко, когда авиагруппа располагает более чем двумя десятками боеготовых самолетов. Экипажи еженощно вылетают на своих машинах на врага.

Вечером 25 июня 1941 г. готовится к взлету и старший лейтенант Пауль Бон из 2-й эскадрильи. Только за последние две недели в ночных боях над Англией Бон сбил три самолета противника. И сейчас старший лейтенант уверен в победе. Ю-88С-6 быстро исчезает в темноте. Курс – северо-запад.

Эта созданная специально для ночных полетов модификация Ю-88 отличается от своих собратьев-бомбардировщиков закрытым, а не остекленным носом и усиленным передним вооружением: тремя 20-мм пушками и тремя пулеметами MG 17, неподвижно встроенными в фюзеляж и днище машины. Вместо 4 членов экипажа ночному варианту Ю-88 положены лишь трое – командир корабля, бортмеханик и бортрадист. Кроме старшего лейтенанта Бона, это младшие сержанты Вальтер Линднер и Ганс Энгман.

По истечении часа полетного времени внизу прослеживаются вспышки – это зенитные орудия англичан. Лучи прожекторов шарят по темному небу. Но немецких ночных истребителей это не трогает, напротив, они знают, что перелетели побережье Англии. Так что этот огонь британских ПВО – желанный ориентир, своего рода контрольная точка их маршрута.

Курсом 320 “Зепп” Бон продолжает углубляться на территорию противника. Вдруг чуть левее, в паре сотен метров впереди он замечает тень, которая неестественно быстро приближается. По-видимому, другой самолет, идущий на встречно-пересекающихся курсах с ним.

И тут же Бон узнает в нем неприятельский бомбардировщик – “Уитли”. Он сразу же бросает свой Ю-88 в вираж. “Уитли” проносится мимо. Но Бон не потерял англичанина, он его видит хорошо, зрение обострилось за многие часы ночных полетов.

Бон неторопливо приближается к неприятелю с тыла. Подбирается все ближе и ближе. Обе машины разделяют лишь 80 метров. И вот Бон готов атаковать.

В унисон заговорили пушки и пулеметы. Тускло светящиеся следы пуль прорезают темноту – боекомплект ночных истребителей оставляет за собой именно тусклый след, след обычных трассирующих пуль и снарядов

ослепил бы пилота, – вгрызаясь в фюзеляж вражеского бомбардировщика. “Уитли” моментально загорается, но пока что падать явно не собирается. Старший лейтенант Бон заходит с другой стороны и начинает новую атаку. На сей раз он целится в правую плоскость – и снова бьет без промаха.

В этот момент кабина Ю-88 едва не разлетается на куски – прямое попадание очереди счетверенного пулемета задней башни бомбардировщика! За несколько секунд до падения неприятель, оказывается, способен и на предсмертный прицельный огонь.

И, как бы в подтверждение, правая плоскость “Уитли” разваливается на части. Плавающим факелом бомбардировщик падает в черную бездну.

– Сбит! – не выдерживает радист Энгман. И тут его выбрасывает из сиденья, и он летит по кабине – Ю-88 почти отвесно устремился к земле. Пулеметы так и продолжают беспрерывно палить – в пустоту ночи.

Младший сержант Линднер – первый, кто в состоянии трезво оценить неминуемую опасность: командир корабля без чувств уткнулся лицом в штурвал, машина в крутом пике несется к земле. Из последних сил Линднер оттаскивает безжизненное тело Бона, после чего бездумно, совершенно механически начинает копировать движения Бона, которые ему десятки раз приходилось наблюдать со стороны, – и выводит машину из пике! Кое-как выравнивает юнкерс – и все это в тумане и в каком-нибудь километре над водами пролива Ла-Манш.

“Линднер не способен на самостоятельное пилотирование”, – таково было заключение психолога, подвергавшего младшего сержанта тестированию на предмет годности его в летный состав, когда Линднер собирался стать пилотом. Теперь же этот младший сержант доказал, что во внештатной ситуации способен быстро принять верное решение, которое спасло жизнь не только ему самому, но и его товарищу Энгману. Вот только командиру экипажа об этом не узнать – старший лейтенант мертв, он погиб на месте от ранения в голову.

Ю-88 продолжает набирать высоту, вскоре он уже на выгон 4000 метров. Энгман сообщает по радио на аэродром базирования о повреждениях. “Будем пытаться дотянуть до своего аэродрома”, – решает он.

На аэродроме Гильзе-Риейн капитан Хюльсхоф приказывает сигналить Энгману поднятым вертикально вверх лучом прожектора, однако свет не в состоянии пробить сгустившийся туман. Линднер сам теряет ориентировку, оказавшись в этом тумане. Ему кажется, что он уже трижды миновал побережье Голландии, пилот вынужден каждый раз возвращаться и предпринимать новую попытку. Энгман постоянно пытается связываться с

командным пунктом, но так и не получает ответа – связи нет.

Наступает момент, когда оба младших сержанта понимают: остается лишь один выход – покинуть машину. Единственное, что удерживает их от этого, – тело погибшего командира в кабине. Линднер и Энгман вдвоем вытаскивают Бона из кресла пилота, открывают люк в полу. Линднер вытягивает кольцо парашюта, и мертвый Бон проваливается в темную бездну.

Линднер и Энгман благополучно приземляются на парашютах возле Шарлевиля. А их Ю-88 на фиксированном рулевом управлении пролетает пол-Европы, перевалив даже через Альпы, и падает уже на итальянской территории.

Боевые действия в ночном небе над Англией из месяца в месяц становятся все ожесточеннее. Но не приходится сомневаться, что именно эти ночные операции – единственный способ нанести британским Королевским ВВС, их бомбардировочным силам максимальный урон.

“Если мне надо выкурить осиное гнездо, – высказывает свое мнение генерал-майор Каммхубер, – не гоняться же мне за каждой осой, я начну с гнезд, откуда они вылетают на волю”.

Генерал использует все средства для дальнейшего укрупнения подразделений ночных истребителей. Его настоянию вынужден был уступить даже сам Геринг, распорядившийся 10 декабря 1940 г. довести численность авиационных сил ночных истребителей дальнего действия до трех полных авиаэскадр. Начальник Генштаба люфтваффе генерал Ешонек по этому поводу саркастически заметил: “Ну, если так пойдет дальше, скоро люфтваффе в полном составе перейдут в ночной режим”.

Люфтваффе изначально замышлялось как наступательное оружие. И до последнего времени никто и не задумывался о создании каких-то там особых самолетов – “ночников”. Поэтому не приходится удивляться, что все “оборонительные проекты” беспощадно “зарезали” при распределении производственных заданий. Но случались вещи и похуже.

12 октября 1941 г. с боевого задания над территорией Англии не возвращается еще один ас ночной охоты – 22-летний лейтенант Ганс Хан. Настроение на аэродроме Гильзе-Рийен подавленное.

В этот день генерал Каммхубер с тяжелым сердцем вынужден сообщить командиру I./NJG2 о том, что все операции ночных истребителей авиаподразделений прекращаются. Таков приказ Гитлера, выдвинувшего, как обычно, чисто пропагандистскую аргументацию: немецкий народ, дескать, желает собственными глазами видеть, как самолеты, совершавшие террористические авианалеты на города Германии, падают тут же, рядом с

домами, пострадавшими от их же бомб. А какой толк, если их собьют где-то там, в Англии? Кроме того, возникла необходимость переброски авиагруппы в район Средиземного моря, на Сицилию. Никакие доводы не помогают. Вместо помощи, вместо придания генералу Каммхуберу дополнительных сил у него просто-напросто выбили из рук оружие, причем весьма перспективное в военном отношении.

В материалах по истории люфтваффе об этом говорится следующее: “Сложность маневрирования при взлете и посадке в ночное время открывала для люфтваффе воистину уникальные возможности проведения ночных операций. И то, что германское люфтваффе этими возможностями так и не сумело воспользоваться, представляет собой одну из самых существенных ошибок, в значительной мере повлиявшую на его дальнейшую судьбу”.

Официальное мнение британцев изложено в труде “Взлет и падение германских военно-воздушных сил”: “Факт, что британские Королевские ВВС с конца 1941-го по 1945 год имели возможность проведения операций с надежных авиабаз на собственной территории, имел решающее значение для окончательного разгрома Германии”»^[20].

Довольно эффективно действовали германские ночные истребители в 1941 г. и над территорией рейха и оккупированных стран. Первый «Стирлинг» удалось сбить в ночь на 10 апреля 1941 г. сержанту Карлу Хейнцу Шерфлингу из 7./NJG1. А 13 апреля сержант Хон их 3./NJG2 сбил первый «Манчестер». В ночь на 24 июня старший лейтенант Рейнхольд Экхардт из II./NJG1 сбил первый «Галифакс».

К 12 октября 1941 г. Ю-88 и До-17Z совершили 1603 ночных полета над Англией. Они сбросили на британские аэродромы около 440 тонн бомб, а сами при этом потеряли над Англией и Северным морем 25 истребителей. Еще 10 истребителей были потеряны из-за катастроф и вынужденных посадок в Германии. Немецкие пилоты докладывали о 128 сбитых английских самолетах, но на самом деле англичане потеряли только 52 машины, плюс несколько десятков поврежденных при посадке самолетов.

Летом 1941 г. начались испытания первой опытной бортовой РЛС «Лихтенштейн В/С» (FuG 220). Ее серьезным недостатком была большая наружная антенна, из-за которой скорость истребителя снижалась на 40 км/ч. Майор Хельм, возглавлявший испытания в Рехлине, предложил инженерам «Телефункена» убрать антенну в фюзеляж самолета или хотя бы уменьшить ее размеры. Но это оказалось технически невозможно. Английская РЛС AI Mk.VII, антенна которой убиралась в фюзеляж самолета, работала на 10-сантиметровых волнах, а немецкая «Лихтенштейн

В/С» – на 60-сантиметровых. Немецкие разработки с использованием сантиметровых волн в 1941 г. были остановлены по приказу Гитлера. Согласно этому приказу, все работы, не могущие принести эффект в течение ближайших шести месяцев, должны быть прекращены.

В начале августа 1941 г., после завершения испытаний в Рехлине, майор Хельм с группой инженеров «Телефункена» прибыл в Леуварден, где базировалась II./NJG1. Пилоты встретили новую бортовую РЛС настороженно. Их смущали потеря скорости, перетяжеление носа самолета, что вело к трудностям его балансировки в полете, к тому же перегружался радиооператор, повышалась вероятность получения противоречивых команд с земли и от оператора РЛС.

Первое применение бортовой РЛС описано Каюсом Беккером: «В ночь на 9 августа 1941 г. старший лейтенант Беккер вместе со своим бортрадистом сержантом Йозефом Штаубом поднялся в воздух с аэродрома Леуварден в северной Голландии, отправляясь на боевое задание. Их Me-110 имел странноватый вид – какая-то проволочная конструкция поверх носовой части фюзеляжа машины, напоминающая проволочное ограждение. Так выглядела дипольная антенна первого немецкого бортового радиолокационного устройства под названием “Лихтенштейн В/С”...

Индикатор устройства “Лихтенштейн В/С” представляет собой электронно-лучевую трубку (такую, какая сегодня используется в телевизионных приемниках), установленную прямо у сиденья бортрадиста. Сержант Штауб онемел, впервые заметив на матово-белом экранчике яркий зигзагообразный импульс цели. Явно бомбардировщик, заключил он, тот самый, на который они и выходили, согласно целеуказаниям офицера наведения лейтенанта Яука.

– Захват курьера “Лихтенштейном”. Дальность 2000 метров, – докладывает Штауб командиру корабля. Тот вынужден полагаться лишь на данные по дальности и азимуту, полученные от бортрадиста. На романтике полета поставлена точка – отныне все решает техника. И теперь, как никогда прежде, экипаж машины – единая команда, где каждый зависит от другого.

Ночной истребитель дважды теряет цель – угол захвата антенны явно маловат – всего-то 25 градусов. Беккер, скорее, по наитию, придерживается направления, где исчез бомбардировщик. И дважды снова ловит в радар преследуемого.

Внезапно Me-110 оказывается прямо на хвосте у бомбардировщика. Длинная очередь из всех калибров превращает плоскости англичанина в

ошметки. Эта победа 9 августа 1941 г. доказывает, что отныне ночные истребителя “прозрели”»^[21].

В ноябре 1941 г. техническое управление люфтваффе заказало первую партию в 40 станций «Лихтенштейн В/С» со сроком сдачи 1 апреля 1942 г. Однако из-за нехватки квалифицированного персонала на фирме «Телефункен» сроки эти были нереальны, и к январю 1942 г. стало ясно, что поставки заказанных РЛС завершатся не ранее августа 1942 г. Технический центр в Дипензее был способен переоборудовать всего 6 самолетов в месяц, так что только в феврале 1941 г. первые четыре Me-110 получили новые радары. А вторая победа с применением бортовой РЛС была одержана лишь в марте 1942 г.

В начале 1943 г. фирма «Телефункен» разработала новую бортовую РЛС FuG212 «Лихтенштейн С-1», с почти такими же характеристиками, что и «Лихтенштейн В/С», но более легкую и компактную. В июне 1943 г. началось ее серийное производство.

С января 1943 г. фирма «Телефункен» разрабатывала РЛС FuG 220 «Лихтенштейн SN-2» с более широким углом поиска и большей дальностью действия, предназначавшуюся для военно-морского флота. Но из-за большой длины используемых радиоволн FuG 220 оказалась не пригодной для обнаружения кораблей, однако могла использоваться как бортовая РЛС истребителей. В конце июня 1943 г. первая такая РЛС была установлена на Me-110G-4.

Помимо активной борьбы с вражескими бомбардировщиками, люфтваффе применяло и пассивные меры. В числе их было строительство ложных объектов, начатое еще в 1940 г. В частности, немцы начинают строить «ложный Берлин». Для этого осенью 1940 г. немцы замаскировали характерные ориентиры Берлина, как то: районы вокзалов Ост-Кройц (Восточный крест) и Вест-Кройц (Западный крест), а также вокзалы Штеттинский, Ангальтский, Потсдамский и аэродром Темпельгоф. Ось В – З (восток – запад) они маскировали вертикальными масками, вокзальные объекты окрашивали в защитный цвет (утемняли), а на запад от Берлина начали строить ложные сооружения.

Эти ложные сооружения не имитировали конкретных объектов, а совокупностью световых, огневых и дымовых эффектов имитировали районы Берлина. Всего таких объектов было построено около сорока, из них тридцать были расположены на запад от Берлина, а десять – в других направлениях.

Строительные работы на этих объектах выполняли рабочие команды организации ТОДТ, а сигнализацию и световые эффекты – фирма «Сименс»

по плану и под общим руководством управления III воздушного округа.

Жизнедеятельность и эксплуатацию объектов осуществлял «III дивизион ПВО особого назначения», имевший в своем составе до тысячи человек. Этот дивизион оперативно подчинялся 1-й зенитно-артиллерийской дивизии, откуда и подавались команды о вводе объектов в действие. Командный пункт этого дивизиона находился в Грюнфельде, в 50 км на запад от Берлина, и представлял собой бетонную землянку с двумя оперативными комнатами и узлом связи. У землянки стояла вышка высотой 30 метров.

В задачу командного пункта дивизиона входило управление отдельными командными пунктами ложных объектов по вводу их в действие. Ложные объекты были рассчитаны только на ночное время, а их действие основывалось в первую очередь на световом и дымовом эффекте, а также на стрельбе осветительными и маркировочными средствами, такими же, какие использовал противник.

На схеме 6 показан план одного из ложных объектов, расположенного в Грюнфельде. Этот объект занимал площадь около 5 гектаров. На площадке были сооружены небольшие объемные постройки – домики с просветами, внутри которых имелись лампочки, в 15 Вт каждая.

Эти домики размером в плане 1,2×3 метра и высотой 1,7 метра располагались в один ряд в 9 метрах друг от друга. Между рядами домиков земля была спланирована и дерн снят.

В стороне от этих домиков располагались отдельно стоящие окна, подсвечиваемые сверху софитами.

Подсвечивание на ложных объектах производилось разнообразными приемами: низким или высотным расположением световых точек; серией лампочек, укрепленных по определенной системе.

Значительное место на площадках занимали костры разных размеров, из которых составлялись большие группы в различных комбинациях. Костры горели большим пламенем благодаря наличию в них значительного (до 50 %) количества отходов, пропитанных горюче-смазочными материалами (ветошь, тряпки и др.). Помимо этого, в кострах находилось много брикетов прессованного угля и дымовые шашки.

На площадке ложных объектов располагались также группы приборов для дымопуска.

При каждом налете, помимо ракетных и сигнальных установок, поджигались «крупные предприятия», очаги поражения, а также действовали зенитно-артиллерийские «батареи», имитировавшие огонь зенитной артиллерии (вспышки залпов, освещение прицелов).

Наряду с ложными объектами, имитировавшими города, немцы строили и ложные аэродромы, которые были оборудованы макетами самолетов, отдельными строениями и системой световых эффектов. Ложными аэродромами управляли подразделения, подчинявшиеся командованию аэродромов. Включение ложных аэродромов производилось только с разрешения главного пункта обеспечения безопасности полетов (Темпельгоф).

Эффективность ложных объектов зависела в значительной мере от погоды. В ясную погоду эффект от световых мероприятий был значительно сильнее.

Регулярно для проверки видимости ложных объектов в ночных условиях над городом и ложными объектами летали германские самолеты, которые корректировали деятельность ложных объектов.

О действии ложных объектов после каждого налета представлялись донесения штабу зенитной артиллерии.

С конца 1943 г. эффективность ложных объектов снизилась. Это объяснялось тем, что англичане распознали систему расположения объектов. Кроме того, новая аппаратура – коротковолновые радиолокационные приборы – позволяла союзникам отличать ложные объекты от действительных.

Помимо ложных объектов, немцы применяли дымомаскировку. Задымлялись отдельные объекты по кольцевому принципу. Площадь задымления в 20 раз превосходила площадь объекта. Были случаи дымомаскировки пустырей с целью введения противника в заблуждение о якобы задымленном объекте. В качестве дымообразующей смеси использовалась хлорсульфоновая кислота, которая при соприкосновении с воздухом образует туман.

Ложные объекты и химические подразделения просуществовали до последних дней войны.

Глава 5

«Сталинские соколы» бомбят Берлин

С началом Великой Отечественной войны у многих наших авиационных начальников появилось желание побомбить Берлин. Попадешь – не попадешь, а дождь орденов, медалей и новых должностей обеспечен. И вот вместо того, чтобы заниматься своими непосредственными обязанностями, командование ВВС Балтийского флота вышло в Ставку с предложением нанести бомбовый удар по Берлину. Однако самолеты минно-торпедной авиации ДБ-3Ф не могли достать до германской столицы, действуя с аэродромов вблизи Ленинграда. Поэтому было решено действовать с аэродромов Кагул и Асте на острове Эзель (Сааремаа). Аэродромы эти имели небольшие размеры (1000–1200 м), мягкий грунт и препятствия на подходах. Еще одна трудность состояла в том, что путь до Берлина составлял 1760 км, большая часть которого – 1400 км – проходила над морем. Летчикам надо было лететь на высоте 6000–7000 метров вне видимости берега.

Подготовка проводилась скрытно, и до прибытия к новому месту базирования ни один человек из числа отобранных экипажей не знал о предстоящих налетах на Берлин. Обслуживание группы возлагалось на тыл 15-й разведывательной эскадрильи. Бомбы и авиабензин доставлялись на остров на тральщиках. Прикрывали аэродромы с воздуха батарея 76-мм зенитных пушек и 12-я авиаэскадрилья в составе 24 самолетов И-153, базировавшихся на аэродроме Кагул.

4 августа 1941 г. первые пятнадцать ДБ-3 (Ил-4) произвели посадку на аэродроме Кагул. Вскоре туда прилетел командующий ВВС ВМФ, генерал-лейтенант авиации С.Ф. Жаворонков.

Первый налет на Берлин состоялся в ночь на 8 августа 1941 г. В нем приняли участие три группы по пять самолетов. Первую группу возглавил Е.Н. Преображенский, вторую – А.Я. Ефремов, третью – В.А. Гречишников. На каждый самолет было подвешено по восемь стокилограммовых фугасных бомб.

До цели дошли только пять самолетов, сбросивших с высоты 6000 метров тридцать бомб ФАБ-100 по центру города. Остальные самолеты сбросили бомбы на подходах к Берлину. В ходе налета был потерян один ДБ-3Ф.

9 августа с 0 ч. 55 м. до 1 ч. 25 м. двенадцать ДБ-3 бомбардировали

Берлин. Были сброшены 72 бомбы ФАБ-100 и 2500 листовок. Самолеты были обстреляны зенитным огнем. Из боевого полета не вернулся в базу один самолет, севший на воду в море. Экипаж был подобран нашим кораблем, а самолет утонул.

12 августа состоялся третий налет на Берлин тринадцати машин ДБ-3. Впервые в налете приняла участие и армейская авиация (девять ДБ-3Ф). До цели дошли 8 самолетов, сбросивших с высоты 6000–7000 метров шесть ФАБ-250, 26 ФАБ-100, 48 ЗАБ-50 и более 100 тысяч листовок. Четыре самолета сбросили бомбы на Либаву и один – на Кольберг.

Всего до 4 сентября флотские и армейские самолеты ДБ-3Ф в ходе полетов к Берлину сбросили 620 бомб и при этом потеряли 18 машин, из которых 7 было уничтожено в ходе налета германской авиации на Кагул. К этим потерям стоит добавить гибель на минах двух тральщиков, доставлявших бомбы на остров Эзель.

Во всех отечественных изданиях налеты на Берлин представляются в качестве блестящей операции. Однако до сих пор каких-либо реальных потерь немцев в ходе этих налетов не обнаружено.

При этом некоторые авторы заявляют, что бомбардировке подвергся «ложный Берлин». Косвенным подтверждением этому служит сообщение советских летчиков: «Берлин встретил заревом огней освещенных улиц... Вслед за разрывами бомб и возникшими очагами пожара в городе погас свет и началась беспорядочная стрельба зенитной артиллерии»^[22].

Рассматривая эти налеты с точки зрения пропагандистского и психологического воздействия на население противника, приходится признать, что и здесь эффект был близок к нулю. Если действия наших ФАБ-1000 по Бухаресту были внове его населению, то Берлин уже почти год регулярно подвергался бомбардировкам британской авиации и 33 самолетовылета Ил-4, а именно столько машин дошли до Берлина, прошли для горожан практически незаметно.

Вслед за ДБ-3Ф минно-торпедной авиации к бомбардировкам Берлина решили подключить и 81-ю авиадивизию дальнего действия, на вооружении которой находились бомбардировщики ТБ-7 (Пе-8) и Ер-2. Для налета выбрали двенадцать наиболее надежных и боеспособных ТБ-7 и двадцать восемь Ер-2. 10 августа 1941 г. эти машины перелетели на аэродром Пушкино под Ленинградом, где после проведенной ревизии самолетов отобрали только десять ТБ-7 и шестнадцать Ер-2. На каждую машину подвесили по семь бомб ФАБ-100.

Вечером 10 августа события развивались совсем не так, как планировал присутствовавший на аэродроме вылета командующий ВВС

Красной Армии генерал-лейтенант авиации Жигарев.

При взлете потерпел катастрофу ТБ-7 майора К.П. Егорова, у которого отказали сразу оба правых двигателя. Ер-2 младшего лейтенанта А.И. Молодчего, пробежав всю грунтовую полосу, не сумел оторваться от земли, снес шасси в канаве и чудом не взорвался на собственных бомбах. ТБ-7 майора Тягунина из 432-го авиаполка был подбит своими зенитками над устьем Луги, в районе Высу, лишь часть экипажа успели покинуть пылающий бомбардировщик.

В полет на Берлин ушли всего шесть самолетов ТБ-7 и три Ер-2. Ведущий второй тройки «Еров» капитан Брусницын после взлета в течение часа ходил кругами в районе аэродрома, дожидаясь ведомых, но после катастрофы ТБ-7 и аварии Ер-2 генерал Жигарев запретил взлет оставшихся самолетов. На самолете Брусницына при посадке в темноте подломилась стойка шасси, и машина легла на крыло. С борта бомбардировщиков, устремившихся к Берлину, поступили сообщения о том, что они атакованы истребителями И-16 и И-153 (последний почему-то «красного цвета») и обстреляны своей зенитной артиллерией. Несмотря на подававшиеся экипажами бомбардировщиков условные сигналы (зеленые ракеты), «ишаки» и «чайка» продолжали обстреливать своих. Причиной недоразумений оказалась принадлежность истребителей «другому ведомству» – авиации Балтийского флота. Стрелки бомбардировщиков вынуждены были открыть ответный огонь и отогнать не в меру ретивых «ястребков».

Тройка Ер-2 капитана А.Г. Степанова продолжала полет к цели. Стемнело, появилась многослойная облачность, и после прохода зоны, где звено подверглось сильному обстрелу собственной зенитной артиллерии, маленькая группа распалась. Здесь, над черной пустыней Балтики, заместитель командира эскадрильи лейтенант В.М. Малинин и командир звена лейтенант Б.А. Кубышко в последний раз видели Ер-2 капитана Степанова. С задания он не вернулся, и место гибели экипажа желтой «двойки» осталось неизвестным. Судя по радиограмме, полученной на аэродроме вылета, Степанов все же отбомбился по основной цели.

Экипажи Малинина и Кубышко также долетели до Берлина и сбросили бомбы на «логово зверя». На обратном пути самолет лейтенанта Кубышко был по ошибке атакован советскими истребителями и сбит. Члены экипажа покинули горящую машину с парашютами и впоследствии вернулись в свой полк. Ранним утром на аэродроме Пушкино совершил посадку одинокий Ер-2 лейтенанта Малинина.

Неудачно действовали и ТБ-7. Так, на машине лейтенанта В.Д.

Бидного еще над Прибалтикой загорелся левый крайний двигатель М-40Ф, однако экипаж смог ликвидировать пожар, и самолет продолжал полет, но с потерей высоты. За 370 км до Берлина были сброшены бомбы, и машина легла на обратный курс. Вскоре отказал еще один двигатель, и экипаж с трудом дотянул до территории СССР, совершив посадку на аэродроме Обухово.

ТБ-7, пилотируемый майором М.М. Угрюмовым, отбомбился по Берлину. Во время полета несколько раз на больших высотах отказывали двигатели, и экипаж благополучно приземлился в Торжке уже на последних каплях керосина.

ТБ-7 старшего лейтенанта А.И. Панфилова над территорией Германии был обстрелян зенитками и получил большие повреждения. Экипаж сбросил бомбы и лег на обратный курс. Но вскоре из-за масляного голодания отказали два двигателя, и бомбардировщик пошел на вынужденную посадку на территории Финляндии. При посадке пять членов экипажа погибли, а оставшиеся в живых попытались прорваться сквозь линию фронта, но были захвачены в плен финнами.

Еще при наборе высоты ТБ-7 командира 81-й дивизии М.В. Водопьянова был атакован истребителями И-16, но благополучно дошел до Берлина и сбросил бомбы на цель. Над территорией Германии самолет был обстрелян зенитной артиллерией и получил повреждения, поэтому пошел на вынужденную посадку на территории Эстонии в районе Йыхви. Эстония к этому моменту уже была оккупирована немцами. Самолет разбился, но экипажу удалось спастись. К счастью, вторым пилотом был эстонец Пусэп, хоть и родившийся в Сибири, но хорошо знавший эстонский язык. Он общался с местными жителями, и экипажу через два дня удалось через занятую немцами территорию пробраться к своим.

В итоге из десяти ушедших на Берлин самолетов вышли к цели и отбомбились только шесть, а на аэродром в Пушкино вернулись две машины. За проведение этого рейда Водопьянов был снят с должности командира 81-й дивизии, а на его место назначили А.Е. Голованова.

Еще два налета на Берлин бомбардировщики ТБ-7 произвели в конце августа 1942 г. Вот как их описывает бывший штурман 4-го Гвардейского корпуса авиации дальнего действия Г.П. Молчанов: «Приказано 26 августа 1942 года бомбить Берлин. Из нашего полка были выделены экипажи майора Пусэпа и мой, со второго полка – экипажи капитанов Кубышко и Родных. Это было все, что могла дать дивизия из тридцати кораблей для полета на полную техническую дальность.

Корабли нагружены до предела и долго бегут по взлетной полосе.

Наконец взлетаем. Тяжело, медленно набираем высоту. Постепенно вырабатывается горючее, и самолет становится более послушным. Погода между тем портится. Линию фронта проходим в облаках. Неожиданно быстро темнеет. В наушниках прослушиваются атмосферные разряды, корабль начинает потряхивать. За счет выработанного горючего набираем высоту. Поднимаемся на 7000 метров, но и здесь впереди – мощная облачность. Начинают сверкать молнии. Пытаемся обойти облачный фронт с севера, но тут тоже грозовые облака. Приказываю выключить радиостанцию. На приборах в самолете – снег. На пулеметах турельной установки, двумя жалами торчащих впереди самолета, – вольтова дуга. Корабль бросает, как щепку. Огромную, перегруженную машину подхватывает восходящий поток и несет вверх. Не успеваю моргнуть глазом, как уже набрали 500 метров. Тут же корабль резко кренится влево, и мы проваливаемся куда-то вниз, повисая на привязанных ремнях. И снова вверх. Потом резкие броски кончаются, исчезает вольтова дуга. Мы попадаем в относительно спокойную облачность.

И опять – впереди грозовые облака. Опять мотает из стороны в сторону, вверх, вниз. И снова небольшая передышка, а за ней новый грозовой фронт. Наконец облака кончаются. Под нами Балтийское море. Бортрадист лейтенант Бородай запрашивает радиопеленг. Штурман капитан Легкоступ прокладывает радиопеленги, снимая их с наших и зарубежных широкоэвещательных станций. Штурман полка (летал за штурмана-бомбардира) майор Лебедев занялся астронавигацией. Наши координаты определены, и штурманы прокладывают курс на Штеттин. На высоте 8000 метров выходим к этому портовому городу. Светит луна. Хорошо просматриваются береговая черта моря и река, идущая к Берлину.

Подходим к Берлину. По-прежнему смущает, что не работает ПВО. Даю экипажу команду усилить наблюдение – может быть, действуют ночные истребители. Но тогда были бы прожекторы, а их нет.

Но время штурман Легкоступ выводит самолет на боевой курс. Поочередно докладывает: “На курсе! Люки открываю! Сбросил. Люки закрыл!”

И вот тут-то начинается. В одно мгновение нас высвечивают прожектора, в кабине появляется запах пороха от близких зенитных разрывов. Резко бросаю самолет вниз и в сторону, и минут через пятнадцать вырываемся из-под обстрела.

Настроение у всех приподнятое, задание выполнено, можно домой. Идем по прямой, самым коротким путем, лишь обходя крупные города, горючего и кислорода у нас в обрез. Понемногу снижаюсь: если кто-нибудь

и потеряет сознание от кислородного голодания, то недолго будет снизиться до безопасной высоты.

Траверз Данцига проходим на рассвете. Кёнигсберг засветило. К линии фронта выходим в глухом месте, но нас все-таки встречают стрельбой. Противозенитный маневр – и мы на своей стороне.

Вот когда дает себя чувствовать усталость. Всех клонит в сон, веки закрываются. Снижаюсь на малую высоту – внизу все мелькает, внимание напряжено, сон проходит. После четырнадцати часов полета садимся на свой аэродром.

29 августа 1942 года. Снова Берлин. Вылетает та же четверка: Кубышко, Родных, Пусэп и мой экипаж. Погода на редкость удачная. Небо чистое, светит луна.

После Штеттина попадаем в лучи прожекторов. Идем от Штеттина к Берлину, и один прожекторский луч передает нас другому. Берлин встречает нас яростной стрельбой. В кабине светло, тянет порохом. Внезапно – темная зона без разрывов. Значит, в хвост заходит истребитель. Ну, нет! Лучше огненное пекло, чем встречаться с ним.

Штурманы выводят на цель. Бомбы сброшены. Кормовой стрелок докладывает об огромных взрывах. Штурман подтверждает. Ну, что же, недаром, значит, слетали. Все еще в огне и прожекторах. Один противозенитный маневр и много других – даже не верится, наконец уходим от них.

Тридцать две минуты вырывались из огненного пекла. Домой идем без приключений и на двенадцатом часу полета благополучно приземляемся. Но с полета вернулись не все. Не пришел экипаж капитана Кубышко.

Много позже мы увидели в каком-то английском журнале фотографию его самолета с голубой пятеркой, лежащего на фюзеляже. В подписи было сказано: “Русский тяжелый четырехмоторный бомбардировщик, подбитый над Берлином”.

Подробности этой истории стали известны только после войны. Вот они вкратце: на самолете с голубой пятеркой были пробиты бензобаки, и горючего до нашей территории не хватило. Борис Кубышко ночью посадил машину в поле на фюзеляж где-то в районе Каунаса. Начинался рассвет. Попробовали сжечь самолет, но бензина не было, а тут уже появились немцы. Штурман корабля Миша Колечко вызвался прикрыть отход товарищей пушечным огнем. Так он и погиб в самолете, за пушкой. Однако добраться до своих экипажу не удалось, попали в плен»^[23].

В апреле-мае 1945 г. советская авиация произвела тысячи самолетовылетов по Берлину, в которых принимали участие самолеты всех

типов, от штурмовиков Ил-2 до дальних бомбардировщиков Ил-4 (ДБ-ЗФ). Но это будут не стратегические бомбардировки, а авиационная поддержка наступающих войск.

Глава 6

Бомбардировки по площадям

К июлю 1941 г. британское Бомбардировочное командование располагало 49 бомбардировочными эскадрильями, насчитывавшими около тысячи самолетов. Однако из общего числа 49 эскадрилий восемь были вооружены самолетами «Бленхейм», переведенными к тому времени в разряд легких бомбардировщиков и пригодными лишь для полетов на объекты, расположенные на побережье. Новыми четырехмоторными бомбардировщиками были оснащены восемь эскадрилий, но четыре из них еще не закончили боевой подготовки.

И хотя в распоряжении маршала авиации Пейрса имелось восемь эскадрилий, вооруженных новыми типами тяжелых бомбардировщиков, четыре из них все еще не были готовы для выполнения боевых задач. Таким образом, только 37 из 49 эскадрилий могли быть использованы для нанесения ударов по железнодорожным узлам и крупным промышленным центрам Германии. Но даже эти 37 эскадрилий не были полностью боеспособными, так как более одной трети их экипажей не были достаточно подготовлены для проведения боевых действий. Переброска опытных экипажей на Средний Восток, а также сокращение срока подготовки экипажей в учебно-тренировочных частях привели к тому, что в составе Бомбардировочного командования насчитывался большой процент молодых, слабо подготовленных экипажей. Поэтому большинство боевых эскадрилий каждую третью ночь проводило тренировочные полеты. Кроме того, суровая продолжительная зима 1941–1942 гг. затрудняла использование бомбардировщиков. В результате боевая активность Бомбардировочного командования оставалась на протяжении многих месяцев чрезвычайно низкой. Из числа 800 средних и тяжелых бомбардировщиков, входивших в состав командования, во второй половине 1941 г. в боевых операциях обычно использовалось лишь около 400 самолетов и в среднем для действий по объектам на территории Германии каждую ночь производилось немногим более 60 самолетовылетов.

С переходом к новой фазе воздушного наступления на Германию Британский кабинет решил проинформировать американцев о своих планах. С этой целью Комитет начальников штабов английских вооруженных сил подготовил специальный доклад. «В настоящее время, – указывалось в докладе, – наша политика заключается в нанесении

сосредоточенных ударов с воздуха по объектам Германии с целью нарушить систему коммуникаций и подорвать моральный дух немецкого населения. Поскольку избранные цели находятся в высокоиндустриальных и густонаселенных районах, воздействие нашей авиации на моральный дух немецкого населения будет, несомненно, значительным. С увеличением своих сил мы предполагаем перейти к планомерному воздушному наступлению такой длительности и интенсивности, какие необходимы, чтобы окончательно утомить волю противника к продолжению войны... Мы уверены, что если нам удастся увеличить силы бомбардировочной авиации в соответствии с намеченной программой, то результат воздушного наступления будет потрясающим. Мы уверены также, что если воздушное наступление с целью выполнения вышеназванных задач будет проводиться в широком масштабе, то военно-экономический потенциал Германии будет уничтожен, моральный дух немецкого населения сломлен, а боевая мощь немецких вооруженных сил, их боеспособность и мобильность будут снижены до такой степени, что мы сможем осуществить вторжение на территорию Германии. Когда наступит такое время – точно предсказать нельзя. Это будет в значительной мере зависеть от того, насколько успешно мы с американской помощью сумеем осуществить программу расширения наших военно-воздушных сил и получить необходимые нам корабли и суда. Может случиться так, что указанные выше меры воздействия на противника сами по себе будут достаточными для того, чтобы заставить Германию просить мира, и что английская армия на континенте будет выполнять лишь роль оккупационной армии. Однако для ускорения победы мы должны высадить войска на континент, где они уничтожат очаги сопротивления и нанесут удар в глубь самой Германии...»^[24]

Однако этот доклад не произвел должного впечатления на американцев, которые настаивали на том, что в ходе воздушного наступления на Германию необходимо выбрать другие, более подходящие цели.

Точка зрения американцев в известной степени получила свое отражение в предостережении английского премьер-министра 7 октября 1941 г. штабу ВВС. Будучи сторонником воздушного наступления, особенно когда дело касалось массовой бомбардировки немецких городов, Черчилль, однако, предостерегал от преувеличения возможностей такого наступления. «Мы все надеемся, что воздушное наступление против Германии будет успешным, – писал он 7 октября. – В настоящее время предпринимаются величайшие усилия для создания необходимых сил

нашей бомбардировочной авиации, и мы не намерены отходить от этого курса. Однако я далек от того, чтобы полагаться лишь на это средство нападения... Воздушная бомбардировка – самый действенный в настоящее время способ, чтобы подорвать боевой дух противника... Вполне возможно, что моральный дух немцев будет надломлен и наше бомбардировочное наступление сыграет очень важную роль в достижении победы. Однако не исключено, что в 1943 году Германия создаст настолько сильную экономическую базу в захваченных ею странах Европы, что военно-экономический потенциал Германии не будет целиком зависеть от заводов, находящихся на ее территории. Если бы нам удалось подавить авиацию противника, мы бы получили возможность проводить дневные налеты концентрированными силами на заводы противника. Однако, насколько мне известно, наши бомбардировщики в настоящее время не могут действовать за пределами радиуса действия истребителей сопровождения. Мы делаем все возможное для достижения победы, но было бы неразумным думать, что существует какое-то надежное средство выиграть эту войну или любую другую войну, когда силы обоих противников равны. Для нас остается единственный путь – настойчивость в осуществлении намеченных нами планов»^[25].

И маршал авиации Пейрс в течение всей второй половины 1941 г. действительно был настойчивым. В ясные лунные ночи самолеты Бомбардировочного командования наносили удары, в соответствии с директивой, по крупным железнодорожным узлам противника, а в темные ночи или если погода была неблагоприятной для нанесения ударов по железным дорогам, они производили налеты на промышленные центры Германии, в которых находились важные железнодорожные объекты. Налеты на железнодорожные узлы Германии были неэффективны. Очень часто проведению бомбардировок мешала промышленная дымка, стоявшая над такими объектами. Рейнско-Рурский район по-прежнему имел прекрасное сообщение с другими районами Германии. Бомбардировка по площади промышленных центров была более успешной. В результате таких налетов был сильно разрушен город Билефельд. Усиленной бомбардировке подряд в течение четырех ночей подвергся Мюнстер. Серьезные повреждения были причинены жилым районам и железнодорожным объектам Ахена и Касселя.

В ночь с 12 на 13 августа 1941 г. Берлин пережил самый мощный с начала войны налет британской авиации. Было сброшено 82 тонны бомб. 15 августа, используя переброску немцами на Восточный фронт большой части своих истребителей, 53 британских бомбардировщика «Бленхейм»

совершили дневной налет на электростанцию в Кёльне. До голландского берега их сопровождали свои истребители. Во время маневра некоторые самолеты отклонились от курса, в результате чего английские ВВС недосчитались двенадцати «Бленхеймов», то есть 20 % участвовавших в налете самолетов.

В октябре 1941 г. британская бомбардировочная авиация усилила свои налеты на Берлин. Возросло количество жертв и разрушений в жилом секторе. Однако улучшившаяся работа немецкой противовоздушной обороны и неблагоприятные погодные условия увеличили потери английских бомбардировщиков. Так, в ночь с 7 на 8 ноября из 169 задействованных над Берлином бомбардировщиков 21 машина была сбита. Через пять дней Черчилль отменил бомбардировки таких дальних целей, как Берлин, до особого распоряжения.

В ночь с 30 ноября на 1 декабря 1941 г. 129 английских бомбардировщиков вылетели на бомбардировку Гамбурга. До цели добрались 84 машины и сбросили на город 138 тонн бомб. 13 самолетов было сбито.

В период с 1 июня 1941 г. по 28 февраля 1942 г. на Кёльн было произведено 33 налета с общим количеством 2000 самолетовылетов, причем дважды британская авиация бомбардировала город до пяти ночей подряд. По донесениям экипажей, на город в общей сложности было сброшено около 6600 тонн фугасных и 147 тысяч штук зажигательных бомб. По немецким же данным, на город упало 1100 тонн фугасных и 12 тысяч штук зажигательных бомб. В Кёльне были разрушены 67 промышленных предприятий, 41 транспортный объект, 10 военных объектов и 947 жилых домов. В результате полученных повреждений 23 промышленных предприятия в той или иной степени снизили выпуск продукции, однако ни один из крупных заводов Кёльна не был полностью выведен из строя более чем на месяц. В городе были убиты 138 человек, 277 ранены и около 13 тысяч человек временно лишились крова. Англичане во время этих налетов потеряли 55 самолетов.

Во время ночных налетов на Германию в 1940 г. потери британской авиации составляли 1,6 % от общего количества самолетовылетов. К августу 1941 г. потери возросли до 3,5 % и в ноябре этого же года достигли 4,8 %. Столь большие боевые потери в совокупности с большими небоевыми потерями представляли серьезную угрозу срыва планов расширения Бомбардировочного командования. В связи с этим число самолетовылетов на бомбардировку германских городов было сокращено.

Проведение воздушных налетов на Германию в 1942 г. облегчалось

применением нового бортового радионавигационного прибора «Джи», с помощью которого штурман в любое время мог определить свое местонахождение, отсчитав время прохождения радиоимпульсов бортового прибора, отраженных тремя различными наземными радиостанциями. Летом 1941 г. такие станции были установлены на восточном побережье Англии, а к февралю 1942 г. 200 британских бомбардировщиков были оборудованы бортовыми радионавигационными приборами «Джи».

14 февраля 1942 г. Бомбардировочное командование получило директиву начать новый этап воздушного наступления на Германию. Бомбардировочное командование должно было вести это наступление всеми имевшимися в наличии силами в течение предстоящих шести месяцев – расчетного времени, когда немцы смогут обнаружить работу и создать помехи радионавигационным приборам «Джи».

Для того чтобы «сломить способность Германии к дальнейшему ведению войны, создать условия для открытия союзниками второго фронта в Европе и облегчить тяжелое положение Красной Армии на Восточном фронте», командующий Бомбардировочным командованием решил направить основные усилия своей авиации на подавление «морального духа населения Германии, и особенно немецкого рабочего класса». Однако выбор объектов на территории Германии ограничивался относительно небольшим радиусом действия радионавигационного прибора «Джи», равным 550–650 км, и боевыми возможностями бомбардировочной авиации. Отсюда следовало, что английские бомбардировщики могли производить налеты только на города Западной и Северо-Западной Германии. Бомбардировка по площади, успешно оправдавшая себя в условиях, когда невозможно прицельное бомбометание, была теперь официально признана в качестве основного метода боевых действий британской бомбардировочной авиации.

Через восемь дней после издания этой директивы, 22 февраля 1942 г. на пост командующего бомбардировочной авиацией был назначен маршал авиации, сэр Артур Харрис. Он родился в 1892 г. в Англии, в молодости уехал в Родезию, где воевал в 1914 г. в немецкой Восточной Африке, после чего вернулся на родину, где поступил на службу в Королевский воздушный корпус – предшественник британских Королевских ВВС.

В 1930-х годах Харрис защищал завоевания империи. Своими бомбардировщиками он наводил порядок среди взбунтовавшихся племен в Ираке, Индии и других местах. Таким образом, безжалостная бомбардировочная война против гражданского населения Германии да и остальной Европы тоже была для него своего рода операцией мщения и

наказания.

Харрис выступал в роли последовательного проводника идей генерала Дуэ. А так как он принял командование в то самое время, когда на вооружение английских ВВС поступили новые самолеты и улучшенные навигационные системы, то Харрис решил на деле доказать теорию Дуэ – выиграть войну одними стратегическими бомбардировщиками. Уже при вступлении в должность Харрис подчеркнул, что единственный международный запрет, который связывает ему и его подчиненным руки, является соглашение, которое восходит к временам Франко-прусской войны 1870–1871 гг., запрещающее сбрасывать взрывающиеся предметы из наполненных газом воздушных судов. И действительно, этот запрет соблюдался всю Вторую мировую войну.

В тот же день, 22 февраля, произошло еще одно событие, которое в будущем будет иметь для Германии тяжелые последствия. Бригадный генерал США Эйкер сообщил о создании первой американской бомбардировочной команды в Европе. Генерал и шесть офицеров его штаба прибыли в Англию за два дня до этого заявления.

Штаб-квартиру под кодовым названием «Pinetree» («Сосна») Эйкеру выделили в здании бывшего специального интерната для девочек, которое располагалось в семи километрах от штаб-квартиры Королевских ВВС.

В феврале 1942 г. английское командование провело операцию по захвату германской РЛС на берегу Ла-Манша. Воздушные разведчики сделали снимки немецких радиолокационных станций, после чего французские и бельгийские члены движения Сопротивления получили задание по возможности как более точно сделать описание этих станций.

Показания сбитых немецких летчиков подтвердили, что именно «Вюрцбург» играет в ночной противовоздушной защите главную роль. Эксперт по радарам и научный советник Военного министерства профессор доктор Джонес взялся за разгадку этой немецкой тайны. В конце ноября 1941 г. было тщательно изучено одно фото, сделанное с большой высоты, радиолокационной станции, расположенной на скалах вблизи деревни Бруневаль, в 20 км севернее Гавра. Изображение на этом фото отличалось от тех, что имелись ранее. Профессор Джонес попросил командование послать летчиков разведывательного соединения сделать снимки радарной станции на низкой высоте. Выбор пал на известного воздушного разведчика Сиднея Коттона.

Полученные фотографии показали картинку совершенно нового аппарата, который с воздуха выглядел как рефлекторная лампа. Это подтверждало показания пленных немецких летчиков. При более

детальном изучении окрестностей Бруневаля англичане пришли к выводу, что следует нанести внезапный удар по этой станции. Французское Сопротивление предоставило англичанам все имеющиеся у них данные о системе безопасности этой станции, план виллы, где жил обслуживающий ее персонал, а также любительские фотоснимки окрестностей. После этого в Лондоне приступили к подготовке. Проведение операции было поручено 24-летнему майору-десантнику Фросту. «Так как атака с моря была невозможна, то мы должны были вместе с семьёю экспертами по радарам приземлиться позади станции и оттуда атаковать, сфотографировать сам радар и демонтировать его важные части, а затем спуститься к морю, где нас должны подобрать наши моряки. Наша боевая группа насчитывала 119 человек».

Вечером 27 февраля 1942 г. с аэродрома Трукстон стартовало 12 бомбардировщиков. В каждом сидели по 10 солдат с парашютами, которые стали в самолетах намазывать свои лица маскировочной краской. Майор Фрост прыгал первым. Стрельбы с земли не последовало. Англичане окружили станцию и захватили виллу. Все шло, как на учебных занятиях, без сучка и задоринки. Немцы пытались уничтожить «Вюрцбург», но не смогли этого сделать, так как в целях безопасности взрывчатка и запалы хранились отдельно. Охрана станции в это время была на ночных учениях, и ее оружие было, в основном, заряжено холостыми патронами. Так что прежде чем вступить в бой, нужно было еще получить настоящие боеприпасы. А специалисты тем временем фотографировали «Вюрцбург» и разбирали его. От волнения и спешки они просто отрывали некоторые его части и только дома, в спокойной обстановке сообразили, что могли разобрать его в два приема без спешки. После того как команда Фроста проложила себе дорогу к морю, там через несколько минут появились английские гидросамолеты.

Важнейшими трофеями этой операции стали диполи, а также определяющие частоту работы детали «Вюрцбурга» и несколько пленных, среди которых был и радист. Наконец-то Джонес не только смог установить, на какой длине волны работает аппарат, но и выяснил, что аппарат не может переключаться на другие частоты, если его подавили на тех частотах, на которых он работает. Об этом теперь знали и англичане, и немцы. Причем узнали они об этом практически одновременно. Англичане называли эту особенность «Виндоу» («Window»), немцы – «Düppel». Но из-за опасения, что эту уловку может применить противник, обе стороны долгое время хранили все в тайне.

В феврале 1944 г. в распоряжении Харриса находились 44 эскадрильи,

не считая пяти эскадрилий легких бомбардировщиков, не пригодных для ведения боевых действий над Германией. Из этого количества в боевых действиях могли принять участие 38 эскадрилий. Из 44 эскадрилий только 14 имели на вооружение новые тяжелые бомбардировщики «Стирлинг», «Манчестер» и «Галифакс», выпущенные в небольшом количестве в 1941 г. Остальные эскадрильи были вооружены старыми тяжелыми бомбардировщиками «Веллингтон», «Уитли» и «Хэмпден» выпуска 1940 года, относившимися тогда к классу средних бомбардировщиков. В момент, когда Харрис принял Бомбардировочное командование, оно насчитывало 378 исправных самолетов, в том числе около 50 легких бомбардировщиков, входивших в состав 2-й авиагруппы и использовавшихся преимущественно в качестве «приманки» во время налетов на объекты во Франции в сопровождении сильного истребительного прикрытия. Таким образом, в распоряжении Харриса имелось только 69 тяжелых бомбардировщиков.

Почти через год, в конце января 1943 г., численность самолетного парка Бомбардировочного командования увеличилась только на 200 машин. Переброска самолетов на Средний Восток, передача некоторого количества бомбардировщиков Береговому командованию, всевозрастающий недостаток людских ресурсов, вступление США в войну (с естественным желанием американцев поскорее увеличить свои собственные вооруженные силы, вместо того чтобы снабжать всем необходимым английские вооруженные силы) – все это расстроило надежды британского командования увеличить в 1942 г. мощь бомбардировочной авиации. К середине 1943 г. намечалось довести численность самолетного парка Бомбардировочного командования до 4000 тяжелых и средних бомбардировщиков. Фактически этот план последовательно сокращался и был снижен до 50 тяжелобомбардировочных и средне-бомбардировочных эскадрилий с общим количеством всего лишь около 800 самолетов, которые англичане должны были иметь к концу 1942 г. Однако и этот сравнительно скромный план удалось выполнить лишь к весне 1943 г.

Но если численность самолетного парка Бомбардировочного командования росла медленно, то его бомбовая нагрузка за один только год выросла на 70 %. В начале 1942 г. самолетный парк командования состоял преимущественно из средних бомбардировщиков, а спустя только один год две трети самолетного парка составляли тяжелые бомбардировщики. В течение этих 12 месяцев устаревшие бомбардировщики «Уитли» и «Хэмпден» были наконец сняты с вооружения частей Бомбардировочного командования и переданы Береговому командованию. Легкие бомбардировщики «Бленхейм» были также заменены бомбардировщиками

новых типов – «Бостон», «Вентура» и главным образом «Москито». Из старых типов самолетов, с которыми Бомбардировочное командование вступило в войну, в конце 1942 г. остались только прочные, получившие всеобщее признание бомбардировщики «Веллингтон». Перевооружение самолетного парка и увеличение бомбовой нагрузки самолетов были проведены, несмотря на большие затруднения, связанные с выпуском и освоением тяжелых бомбардировщиков новых типов.

Расширение Бомбардировочного командования в 1942 г. шло довольно медленно и было бы вообще невозможно без коренного пересмотра всей программы подготовки летно-технических кадров. Как уже говорилось, переброска хорошо подготовленных экипажей из состава Бомбардировочного командования на Средний Восток и одновременное сокращение сроков продолжительности обучения значительно снизили уровень боевой подготовки летного состава бомбардировочной авиации. Для разрешения этой проблемы член Воздушного совета, маршал авиации Гаррод, ответственный за подготовку летно-технических кадров, весной 1942 г. выдвинул план, известный под названием «Новый курс».

Согласно этому плану, предусматривалось в составе экипажа бомбардировщика иметь только одного летчика вместо двух, что значительно снижало потребное количество летчиков и, соответственно, позволяло увеличить продолжительность их обучения. В то же время, по предложению Харриса, с целью повышения безопасности полета был проведен ряд дополнительных мероприятий, в том числе установлены автопилоты на всех бомбардировщиках, включен в состав летного экипажа тяжелого бомбардировщика бортинженер. Намечалось также одного из членов экипажа, кроме летчика, обучить пилотированию, чтобы в случае крайней необходимости он смог взять управление и посадить самолет на свой аэродром; поскольку летчик-наблюдатель (переименованный в штурмана) стал чрезвычайно загружен в полете в связи с установкой на самолете радионавигационного прибора «Джи», в состав экипажа был включен еще один человек – бомбардир, одновременно выполняющий обязанности переднего воздушного стрелка. По предложению Харриса вместо двух стрелков-радистов в составе экипажа бомбардировщика оставался только один стрелок-радист.

В течение первых шести месяцев пребывания на новом посту Харрис имел в своем распоряжении в среднем только 250 средних и 50 тяжелых исправных бомбардировщиков. Количество самолетов, участвовавших в налетах, было небольшим, но благодаря применению прибора «Джи» ожидалось, что каждая сброшенная бомба, как правило, попадет в цель. По

официальным подсчетам штаба ВВС, в начальной фазе воздушного наступления Бомбардировочное командование должно было уничтожить, по меньшей мере четыре города в Западной Германии.

Ожидая улучшения погоды для начала бомбардировочного наступления более крупного масштаба, Харрис предложил провести вспомогательные операции против объектов, расположенных на территории оккупированных Германией стран. Военный кабинет, не желая вызывать жертвы среди населения этих стран, в течение многих месяцев не разрешал проводить эти операции. Но мнение Военного кабинета постепенно изменилось, и 2 февраля 1942 г. британские политические руководители санкционировали проведение ночных бомбардировочных ударов по объектам немецкой военной промышленности, расположенным на территории оккупированных Германией стран. Это дало Бомбардировочному командованию возможность испытать в условиях непродолжительного полета некоторые из своих тактических приемов, в частности, эффект применения зажигательных бомб, которые в последующем должны были широко использоваться в налетах на объекты Германии.

В ночь на 4 марта 1942 г. в условиях прекрасной видимости Харрис выслал 235 бомбардировщиков для атаки крупного завода «Рено» в Биланкуре, близ Парижа. Самолеты следовали тремя эшелонами. Головной эшелон состоял из тяжелых бомбардировщиков, укомплектованных хорошо подготовленными экипажами. Основные силы были сосредоточены во втором эшелоне, который состоял из средних бомбардировщиков. В последнем эшелоне летели бомбардировщики «Манчестер», «Галифакс» и «Веллингтон» с бомбами калибра около двух тонн. Все самолеты, насколько им позволяла бомбовая нагрузка, имели парашютные светящиеся бомбы для освещения цели во время налета.

Налет был произведен почти в полном соответствии с намеченным планом. Из 235 высланных самолетов цели достигли 223 машины. Они сбросили 461 тонну бомб. Степень концентрации самолетов над целью – чрезвычайно важный фактор для успешного преодоления активной и пассивной обороны объекта и снижения своих потерь – составила в этом налете 121 самолет в час. Это была самая высокая степень концентрации самолетов над целью, достигнутая до этого времени^[26].

Фотоснимки цели, сделанные во время налета, воздушная разведка, проведенная на следующий день, донесения своей агентуры и данные, полученные после войны, подтвердили, что налет был проведен исключительно успешно.

Согласно данным доклада американской комиссии по изучению результатов стратегических бомбардировок, в результате этого налета было серьезно повреждено 11,8 % заводской площади. Из 14 746 станков, имевшихся на заводе, 721 станок был уничтожен и 2387 станков повреждены. Кроме того, было сожжено несколько зданий, где находились чертежи и техническая документация, полностью или частично повреждены 722 новые автомашины, ожидавшие отправки. Бомбардировка в некоторой степени морально воздействовала на рабочих завода – в течение этого года количество людей, занятых в вечерней смене, сократилось почти наполовину. Но, несмотря на бомбардировку, завод вскоре достиг прежнего уровня выпуска продукции, а через четыре месяца после налета выпуск продукции даже увеличился.

4 марта 1942 г. агентство «Хавас» сообщало из Виши: «Во время бомбардировки окрестностей Парижа английскими ВВС было убиты 600 и ранены 1000 человек, 150–200 домов было разрушено. Государственная фарфоровая мануфактура в Севре и музей Родена были сильно повреждены. Маршал Петен выразил глубокое соболезнование семьям жертв налета. Еще до того, как поступили сообщения о всех подробностях налета, маршал Петен объявил день погребения жертв днем национального траура».

В феврале 1942 г. Бомбардировочное командование начало планировать удар по городу Эссен, где находились самые большие заводы фирмы Круппа.

В ночь на 27 марта 1942 г. был совершен налет на Эссен, в котором приняли участие 104 «Веллингтона» и 11 «Стирлингов». Тщательно разработали план проведения налета. Самолеты первого эшелона, чтобы не быть введенными в заблуждение ложной светомаскировкой, должны были выйти на цель с помощью радионавигационного прибора «Джи». Затем в течение 15 минут самолеты должны были сбрасывать парашютные светящиеся бомбы, а потом начать бомбардировку города зажигательными бомбами. Через 15 минут на цель должен был прибыть основной эшелон бомбардировщиков и сбросить бомбы, ориентируясь на пожары, вызванные бомбами самолетов первого эшелона. Таким образом, тактика проведения этого налета была весьма сходной с тактикой применения самолетов наведения.

В ночь на 9 марта в условиях хорошей погоды на Эссен были направлены 211 бомбардировщиков, из которых 82 имели радионавигационные приборы «Джи».

Первый эшелон прибыл на цель точно в указанное время и сбросил

светящие бомбы. Увы, большинство зажигательных бомб было сброшено после того, как прекратилось горение светящихся бомб, поэтому бомбометание было неточным. Распространившиеся повсюду пожары ввели в заблуждение экипажи самолетов второго (основного) эшелона, и бомбы со 168 самолетов были сброшены на южную окраину города. Много бомб упало на Гамборн, Дуйсбург и Оберхаузен. По заявлению местных властей Эссена, на город упало 3000 зажигательных и 127 фугасных бомб, причинивших значительный ущерб машиностроительным заводам, железным дорогам и жилым зданиям. Заводы же Круппа не пострадали.

Несмотря на доклады экипажей, в которых говорилось, что большинство бомб было сброшено на намеченные цели, Харрис сразу же пришел к заключению, что налет на Эссен был малоэффективным. В следующую ночь на город был произведен повторный налет. Однако и на этот раз главные силы нанесли удар не по основной цели. Один из бомбардировщиков «Стирлинг», подбитый огнем зенитной артиллерии, сбросил зажигательные бомбы на Гамборн. Экипажи следующего эшелона, нацеливаясь на огни пожаров, тоже сбросили бомбы на Гамборн. Таким образом, большинство бомб фактически было сброшено на Гамборн, где находились сталелитейные заводы Тиссена, ошибочно принятые экипажами за заводы Круппа.

В ходе налетов на Эссен выяснилось, что англичане переоценили возможности использования радионавигационный приборов «Джи». Они считали, что, применения этого прибора, сделает слепое бомбометание или по крайней мере сбрасывание светящихся бомб достаточно точным. Однако выяснилось, что прибор «Джи» мог быть пригодным только для навигации. Он помогал вывести самолет в зону радиусом в 6–8 км от цели или привести его на свой аэродром, но не исключал необходимости визуального опознавания цели. Опознавание цели затруднялось также ослепляющим действием применявшихся тогда светящихся бомб. Через год светящие бомбы были снабжены колпаками, предохранявшими экипажи от ослепления. Для обозначения точек прицеливания нужно было иметь более надежное средство, чем создание пожаров, которые противник мог имитировать в стороне от цели. Через десять месяцев у англичан появились специальные бомбы для целеуказания.

В ночь на 13 марта 1942 г. 53 бомбардировщика «Веллингтон» произвели налет на Киль, сильно повредили судостроительную верфь «Дойче Верке» и разрушили 280 жилых домов.

Самым успешным налетом весной 1942 г. английские историки считают налет на портовый город Любек, проведенный в ночь на 29 марта.

План проведения налета на Любек в общих чертах не отличался от плана налета на Эссен, за исключением того, что почти половину бомбовой нагрузки составляли зажигательные бомбы. Из 234 высланных самолетов экипажи 91 машины доложили, что они сбросили бомбы на цель.

Ночные фотоснимки и последующая дневная воздушная разведка Любека полностью подтвердили показания экипажей. Весь город был охвачен пожарами. На вновь застроенную часть города было сброшено 300 тонн бомб, в том числе 144 тонны зажигательных бомб. В результате налета было опустошено около 80 гектаров застроенной площади города, а также уничтожены центральная ГЭС, много заводов и складов и сильно разрушены железнодорожные мастерские.

По немецким данным, были убиты 320 гражданских лиц и 785 ранены, в городе полностью разрушено 1918 жилых домов и 5928 зданий повреждено, вследствие чего 15 707 человек лишились крова. В течение последующих трех недель полностью прекратилась транспортировка грузов через порт и железнодорожную станцию города.

Потери британских бомбардировщиков при налете на Любек составили 8, а по другим источникам, 12 машин.

В это время англичане стали применять бомбы большого калибра. Так, в ночь на 1 апреля 1942 г. во время налета на Эмден были сброшены 1812-килограммовые бомбы «Кекс» («Cookie»), а в ночь на 11 апреля при налете на Эссен с бомбардировщика «Галифакс» впервые были сброшены 3624-килограммовые бомбы «Суперкекс» («Super Cookie»).

Опыты показали, что при применении фугасных бомб весом 3600 кг достигалось опустошение в среднем 0,7 гектара застроенной площади на одну тонну сброшенных бомб и несколько меньшей площади при применении бомб весом 1800 кг. С другой стороны, каждая сброшенная тонна зажигательных бомб производила опустошение на площади не менее 1,3 гектара.

В течение первых трех недель апреля 1942 г. Бомбардировочное командование произвело налеты на Дортмунд, Эссен, Кёльн и Гамбург, однако они были не такими результативными, как налет на Любек. Это объяснялось главным образом плохой погодой в районе целей, а при налетах на Дортмунд и Эссен – наличием над ними заводского дыма.

Как уже говорилось, радионавигационный прибор «Джи» не обеспечивал достаточной точности бомбометания по не наблюдаемым целям. Однако в конце апреля налеты, проводившиеся в лунные ночи, в которых участвовало в среднем около 100 самолетов, были значительно успешнее. В ночь на 28 апреля при бомбардировке Кёльна были

уничтожены административные здания, моторостроительные заводы, важные железнодорожные объекты, много жилых и торговых зданий. В следующую ночь при налете на Киль были серьезно повреждены судостроительные верфи «Германия». Наибольший же успех в апреле был достигнут при налете на Росток – порт на балтийском побережье, имевший слабую противовоздушную оборону и находившийся далеко за пределами радиуса действия радионавигационной системы «Джи».

Решение Бомбардировочного командования произвести налет на Росток в ночь на 24 апреля было продиктовано главным образом хорошей погодой. Отсутствие облачности и полная луна значительно облегчали задачу английских экипажей в обнаружении целей. Основными объектами бомбардировки в Ростке являлись порт, судостроительные верфи, на которых происходила сборка подводных лодок, и крупный самолетосборочный завод фирмы «Хейнкель», находившийся на окраине города. По этому заводу наносили удар лучшие экипажи 5-й авиагруппы, остальные 160 самолетов должны были производить бомбометание по площади.

По мнению англичан, налет был произведен успешно. Поскольку стояла хорошая погода, в течение трех последующих ночей на Росток были произведены еще три налета. Всего за четыре налета из 521 высланного самолета достигли цели 468 машин, сбросивших на город 305 тонн зажигательных и 442 тонны фугасных бомб. Результаты бомбардировок были весьма внушительными. Был сильно поврежден авиационный завод фирмы «Хейнкель», причем, если верить донесениям британских агентов, на заводе было уничтожено 45 готовых или почти собранных самолетов. По сообщениям «надежных источников», город оставался без газа, воды и электричества в течение 18 дней. При налетах были убиты и тяжело ранены около шести тысяч человек. Аэрофотосъемки ясно показали, что свыше 70 % зданий старой части города было полностью разрушено, не считая разрушений в других частях города. Английские потери за все четыре налета составили 12 бомбардировщиков.

Между тем с сентября 1941 г. 44-я (родезийская) эскадрилья начала переучиваться с «Хэмпденов» на новейшие четырехмоторные бомбардировщики «Ланкастер», которые станут лучшими дальними бомбардировщиками англичан до самого конца войны.

Из-за затянувшегося процесса переучивания и плохой погоды боевой дебют «Ланкастеров» состоялся лишь 3 марта 1942 г., когда четыре машины из 44-й эскадрильи – L7546, L7547, L7566 и L7549 – были посланы для постановки мин в районе Гельгольанда. Все они благополучно

возвратились на базу. Первая наземная цель была атакована в ночь с 11 на 12 марта, когда два самолета из 44-й эскадрильи были включены в состав группы, бомбившей Эссен.

Согласно планам Министерства авиации, предполагавшим полностью оснастить новыми бомбардировщиками пять бомбардировочных групп, к перевооружению приступила 97-я эскадрилья в Кониингсби. В январе 1942 г. она начала сдавать свои «Манчестеры», а к концу марта полностью пересела на «Ланкастеры».

Сведения о принятии на вооружение «Ланкастеров» держались в секрете, и Министерство авиации решило, что дневной рейд будет отличным случаем, чтобы продемонстрировать новое оружие Третьему рейху и широкой публике. Около трех часов дня 17 апреля 1942 г. по шесть бомбардировщиков из 44-й и 97-й эскадрилий отправились в рискованный полет, чтобы атаковать завод фирмы «МАН» в Аугсбурге, производивший дизели для подводных лодок. Самолеты взяли курс на Баварию четырьмя группами, по три самолета в каждой. Им предстояло пролететь туда и обратно более 2400 км над территорией противника. Сразу после пересечения Ла-Манша бомбардировщики 44-й эскадрильи были атакованы немецкими истребителями. Ведущая машина первой группы была сбита первой, а затем одну за другой эскадрилья потеряла три машины из второй группы. Оставшиеся два бомбардировщика сомкнули строй и продолжали двигаться к своей цели, хотя шансы уцелеть у них были минимальными. Удалившись от побережья, они не встречали противодействия вплоть до Аугсбурга, где сирены воздушной тревоги объявили об их появлении. Атакующие, летевшие чуть выше заводских труб (около 150 метров), не промахнулись. Их встретил плотный огонь зенитной артиллерии, который поджег «Ланкастер» R5510, вынудив его приземлиться в нескольких километрах от города.

97-я эскадрилья, выбравшая другой маршрут к цели, сумела избежать встречи с истребителями. Как и командир 44-й эскадрильи Неттлетон, она сбросила свои бомбы с высоты, не превышавшей 120 метров. Самолет командира 97-й эскадрильи Шервуда, L7573, был подбит над целью и рухнул на землю севернее Аугсбурга. «Ланкастер» R5513 был подбит за милю до цели и взорвался сразу после того, как сбросил свой груз. Уцелевшие самолеты полетели в сторону Франции в сгущающихся сумерках, и наступившая ночь позволила им избежать потерь.

Два механических, кузнечный и главный сборочный цехи получили повреждения, но из строя было выведено только три процента станков, имевшихся на заводе.

На свои базы вернулись четыре «Ланкастера» из 97-й эскадрильи и один из 44-й. Командир 44-й эскадрильи Неттлетон был награжден Крестом Виктории. По словам возглавлявшего Бомбардировочное командование Харриса: «...любая операция, за которую награждают Крестом Виктории, относится к разряду действий, которые не нужно повторять слишком часто». Кроме того, маршал добавил: «Семь из двенадцати “Ланкастеров” погибли, но эта потеря сопоставима с нанесенным ими ущербом. С другой стороны, эта операция ясно показала, что дневные рейды на территорию Германии приведут к слишком высоким потерям Бомбардировочного командования».

Налет на Аугсбург вызвал в то время оживленные споры. Министерство экономической войны направило Черчиллю протест против выбора цели в Аугсбурге. По мнению министерства, бомбардировочный удар по заводу шарикоподшипников в Швейнфурте мог значительно сильнее повлиять на выпуск военной продукции Германии. Но еще большие дискуссии развернулись вокруг такого спорного вопроса, как целесообразность применения зажигательных бомб в массированных воздушных налетах. Штаб английских ВВС в течение нескольких месяцев считал, что наилучших результатов при проведении бомбардировочных ударов можно достигнуть, сбрасывая на немецкие города зажигательные бомбы, доказательством чему были налеты на Любек и Росток. Харрис придерживался другой точки зрения и считал, что целесообразнее применять фугасные бомбы, особенно крупнокалиберные. В начале войны англичане не имели на вооружении таких бомб. С появлением фугасных бомб весом в 1800 и 3600 кг Харрис предложил проверить на практике эффект применения фугасных бомб. В письме на имя министра авиации спустя несколько недель после своего назначения на пост командующего Бомбардировочным командованием он писал: «Мы должны уничтожить как можно больше бошей еще до того, как выиграем эту войну». Харрис считал, что применение зажигательных бомб для осуществления этой цели было явно недостаточной мерой. Вряд ли можно оспаривать утверждение Харриса о том, что бомбардировка фугасными бомбами оказала большой эффект на моральный дух населения Германии.

В конце концов было принято компромиссное решение. Штаб ВВС согласился, чтобы две трети бомбовой нагрузки самолетов составляли зажигательные бомбы и одну треть – фугасные.

Идея нанесения мощного удара с воздуха, превосходившего по своей силе все известные в истории воздушной войны удары, принадлежала маршалу Харрису. Наибольшее количество сил, выславшихся

Бомбардировочным командованием на одну цель, до этого составляло 228 самолетов. В среднем на вооружении командования в исправном состоянии находилось 350 тяжелых и средних бомбардировщиков. Налет тысячи бомбардировщиков на один город и в одну ночь казался на первый взгляд невозможным делом. Его можно было осуществить, лишь отказавшись от других налетов, а также используя бомбардировщики из учебно-тренировочных частей, в которых летчики в подавляющем большинстве были курсантами.

После того как Харрису удалось убедить штаб ВВС и премьер-министра Черчилля в целесообразности и выгоды такого налета, началась интенсивная подготовка к проведению операции. Мобилизовав самолеты из учебно-тренировочных частей и отрядов переподготовки^[27] и посадив на них летчиков-инструкторов или курсантов, заканчивавших курс обучения, Харрис надеялся собрать около 700 боевых самолетов. Недостающее количество самолетов он рассчитывал получить из других командований английских ВВС. В ответ на его просьбу только одно Береговое командование согласилось выделить не менее 250 самолетов. Значительное количество самолетов согласились выделить Учебно-тренировочное командование и Командование взаимодействия с наземными войсками. В итоге Харрису удалось собрать 1000 самолетов.

Так как в налете участвовало большое количество самолетов, а члены многих экипажей были неопытны, было решено выбрать объекты налета, находящиеся сравнительно недалеко от британских аэродромов. Налет планировалось провести в светлую лунную ночь. В качестве целей были намечены Гамбург и Кёльн, окончательный же выбор цели зависел от состояния погоды. Налет намечалось провести в ночь на 28 мая, а все самолеты, участвовавшие в налете, должны были сосредоточиться на своих аэродромах к 26 мая. Если в качестве цели будет избран Кёльн, что фактически и произошло, то атака города должна была длиться 90 минут. Все самолеты несли максимальное количество зажигательных бомб. Были тщательно разработаны маршруты. От экипажей строго требовалось выдерживать точное время прохождения контрольных ориентиров. Выбраны три точки прицеливания на удалении около 1600 метров друг от друга.

В связи с плохой погодой налет, намеченный на 28 мая, был отложен. В ночь на 30 мая над английскими аэродромами ожидалась хорошая погода, но над Германией по-прежнему держалась облачность. Учитывая, что выделенные для налета силы не могут все время находиться в полной боевой готовности, а также принимая во внимание благоприятные условия для посадки огромной воздушной армады при возвращении на свои

аэродромы, Харрис решил провести в ночь на 30 мая налет на Кёльн.

Всего было выделено 1046 бомбардировщиков, из которых не менее 367 – из учебно-тренировочных частей; 708 самолетов составляли ветераны бомбардировочной авиации – бомбардировщики «Веллингтон», «Уитли» и «Хэмпден» и 338 – новые бомбардировщики «Стирлинг», «Галифакс», «Манчестер» и «Ланкастер».

В момент прохождения главных сил через Северное море и до конца бомбардировки Кёльна 50 специально выделенных самолетов из других командований блокировали аэродромы противника во Франции, Бельгии, Голландии и Западной Германии.

Первые бомбы упали на город в 00 ч. 47 мин. – на семь минут раньше намеченного времени, и последняя бомба в 2 ч. 25 мин. – точно по плану^[28]. За исключением некоторого перекрытия времени прибытия на цель различных эшелонов бомбардировщиков, налет прошел в соответствии с намеченным планом. Истребители, зенитная артиллерия и прожекторы противника в начале налета действовали активно, но примерно через 45 минут действия их заметно ослабли. Максимальная концентрация самолетов над целью дала ожидаемые результаты. Всего до цели дошли 898 самолетов, сбросивших 1455 тонн бомб, из которых около двух третей составляли зажигательные бомбы.

В этом налете была достигнута высокая точность бомбометания. Согласно данным аэрофотосъемки, в городе были полностью разрушены строения на площади свыше 240 гектаров, то есть почти столько же, сколько было уничтожено во всех городах Германии за все предыдущие налеты. Были разрушены или серьезно повреждены 250 заводов, в том числе металлургические, химические, станкостроительные и машиностроительные заводы, доменные печи, заводы по производству искусственного каучука, дизелей для подводных лодок и аккумуляторов.

По данным немецких официальных документов того времени, в результате этого налета в Кёльне были убиты 486 человек, ранено 5027 и остались без крова 59 100 человек. Полностью разрушено 18 432 жилых, промышленных и общественных здания, 9516 зданий получили серьезные повреждения и 31 070 зданий – легкие повреждения. Зажигательные бомбы вызвали в городе 12 тысяч пожаров, из них 2,5 тысячи крупных.

Потери англичан составили всего 40 самолетов, 116 самолетов получили повреждения, из них 12 оказались непригодными для дальнейшего использования. Большинство потерянных самолетов было сбито огнем зенитной артиллерии, не менее двух машин разбились при столкновении в воздухе. Отношение потерь англичан к общему количеству

участвовавших в налете самолетов составило 3,8 %, что немногим превышало потери в предыдущих налетах на Кёльн, составлявшие 3,5 %, но было меньше средних потерь – 4,6 %, отмеченных при налетах на другие города Западной Германии в условиях безоблачной лунной ночи.

В случае, если первый налет на Кёльн окажется удачным, Харрис намеревался, используя полнолуние и наличие уже собранных вместе крупных сил бомбардировочной авиации, нанести в следующую ночь еще один массированный удар. Однако в последующие два дня погода ухудшилась, ничего хорошего не обещал и прогноз, и Харрис решил нанести удар по цели, над которой ожидалась незначительная облачность.

В ночь на 1 июня 1942 г. 965 бомбардировщиков, включая 347 самолетов из состава учебно-тренировочных частей, вылетели для нанесения удара по Эссену. Ко времени прибытия самолетов на цель тонкий слой облачности затянул город, поэтому этот налет был менее успешным по сравнению с налетом на Кёльн.

Большой ущерб был нанесен соседним городам, особенно Оберхаузену и Мюльгейму. Эссен получил незначительные повреждения, а заводы Круппа вновь не пострадали. Хотя при проведении этого налета англичане не могли создать такую концентрацию самолетов над целью, как в предыдущем налете, тем не менее мощной немецкой противовоздушной обороне, какую имел Эссен, не удалось отразить налет британской авиации. Англичане потеряли только 31 самолет, что составило 3,2 % от общего количества самолетов, принимавших участие в налете.

Однако в то время проведение таких массированных налетов было очень сложным делом. В 1942 г. был проведен еще только один подобный налет. В ночь на 26 июня 1006 бомбардировщиков, включая 272 самолета из учебно-тренировочных частей и 102 самолета из Берегового командования, произвели налет на Бремен. Только 713 самолетов, несмотря на помощь навигационных приборов, из-за плохой погоды и сильного встречного ветра достигли Бремена. Было сброшено 1450 тонн бомб.

Город был закрыт облачностью, и большинство самолетов первого эшелона сбросили бомбы на цель вслепую, с помощью радионавигационного прибора «Джи». Зарево пожаров, вызванных взрывами бомб первого эшелона, служило основным средством опознавания цели для остальных эшелонов. Серьезный ущерб был причинен авиационным заводам фирмы «Фокке-Вульф», полностью разрушены строения на площади около 11 гектаров деловой части и жилых кварталов города.

Потери англичан составили 49 самолетов, то есть 5 % от общего

количества участвовавших в налете самолетов. Это был самый высокий процент потерь из всех проведенных до этого массированных налетов. В числе сбитых оказались 22 самолета из состава 91-й учебно-тренировочной авиагруппы, в которой все самолеты, кроме одного, были укомплектованы учебными экипажами.

Кроме четырех вышеописанных массированных налетов, Бомбардировочное командование в конце лета 1942 г. провело еще четыре налета, в которых принимали участие учебно-тренировочные части.

Так, в ночь на 1 августа в налете на Дюссельдорф участвовало 640 британских бомбардировщиков, в том числе 386 «Веллингтонов», «Хэмпденов» и «Уитли», а также 244 «Ланкастера», «Стирлинга» и «Галифакса». В этом налете английские потери составили 41 самолет, то есть 4,6 % от общего числа машин, участвовавших в операции.

Немецкие пилоты из авиагруппы II./NJG1 сбили семь британских бомбардировщиков, причем три из них сбил пилот-ночник лейтенант Шнауфер. В 2 ч. 13 мин. он взлетел с аэродрома Сент-Тронд и в 2 ч. 47 мин. сбил первый «Веллингтон», а в 3 ч. 17 мин. стал его жертвой второй «Веллингтон». В 3 ч. 45 мин. Шнауфер сбил «Уитли». До этого только двум пилотам из авиагруппы II./NJG1 за один бой удавалось сбить сразу три вражеских самолета.

В ночь на 6 августа 25 британских бомбардировщиков совершили налет на Эссен и Бахум. Этот налет оказался неудачным. Только четыре бомбардировщика сбросили бомбы на цель, а немцам удалось сбить пять британских машин. В эту ночь пилоты-ночники Шнауфер и Румпельхардт впервые вылетели на своем мессершмите, оборудованном бортовой РЛС. Румпельхардт позже вспоминал об этом вылете: «Впервые мы выполнили боевой полет с “Лихтенштейном” ночью 5–6 августа 1942 г. Я смог обнаружить цель на высоте 5000 метров на расстоянии трех километров. Я непрерывно сообщал Шнауферу о нужном курсе, дистанция до цели становилась все меньше и меньше. Вскоре он смог обнаружить ее визуально, но, вероятно, из-за отсутствия нужной концентрации в его действиях она вскоре снова исчезла из поля его зрения. Мы оба были очень разочарованы тем, что наш первый перехват с использованием “Лихтенштейна” не завершился успехом. Однако в любом случае оборудование произвело на нас очень хорошее впечатление»^[29].

Первую победу с использованием бортовой РЛС лейтенант Шнауфер одержал 25 августа. В 2 ч. 54 мин. недалеко от Сент-Тронда, в районе Лоонбека он сбил «Веллингтон» из 150-й эскадрильи, участвовавший в налете на Франкфурт. Это была пятая победа Шнауфера.

Как писали английские историки Д. Ричардс и Х. Сондерс, летом 1942 г. «налеты на Дюссельдорф были исключительно успешными, так как город находился в месте слияния рек Рур и Рейн и его легко можно обнаружить с воздуха, налеты же на Эссен были неудачными из-за плохой погоды и наличия дымки над целью...

В июле Бомбардировочное командование провело 10 боевых вылетов, с участием в среднем около 300 бомбардировщиков в каждом. Сильные повреждения были нанесены промышленным объектам в Вильгельмсхафене, Гамбурге и Саарбрюккене. Хороших результатов удалось достигнуть при налете на Дуйсбург и примыкающие к нему города. Два дневных налета самолетов “Ланкастер” на судостроительные верфи в Любеке и Данциге (наиболее удаленные объекты, когда-либо подвергавшиеся дневным налетам наших тяжелых бомбардировщиков) не дали желаемых результатов, но и свои потери были небольшими»^[30].

Глава 7

В бой вступают «Летающие крепости»

Поздним летом 1941 г. Англия закупила в США двадцать хорошо себя зарекомендовавших четырехмоторных самолетов «Боинг» В-17, прозванных «Летающими крепостями». Англичане еще на них не воевали. 8 сентября В-17 сделали свой первый боевой вылет. С высоты около 9000 метров они атаковали некоторые цели на норвежском побережье. Немцы, предупрежденные с помощью радара, послали им навстречу истребители Ме-109, которые тут же сбили две «Летающие крепости» и еще три серьезно повредили. Остальные самолеты повернули назад. После следующих неудач этого типа командование ВВС Англии поставило «Летающим крепостям» неудовлетворительную оценку. Они показали себя полностью нерентабельными, с высокой степенью незащищенности и непригодными к серьезному делу. Позднее эти так «прославившиеся» В-17 были поставлены на службу английской береговой охраны, а часть из них переведена на Ближний Восток.

18 июня 1942 г. командующий новосформированной 8-й воздушной армией США генерал-майор Шпаац расположил неподалеку от замка Хемптон-Коурт в Буши-парк свою штаб-квартиру. Созданные Шпаацем в США соединения ВВС получили после своей передислокации в Англию (операция «Болеро») в свое распоряжение 127 аэродромов, которые для них оборудовали Королевские ВВС совместно с передовым американским отрядом в 1800 человек под командованием генерала Эйкера. Наземный персонал и оборудование прибыли в Англию на бывшем фешенебельном пароходе «Королева Елизавета».

23 июня из Северной Америки в Англию по маршруту Лабрадор – Гренландия – Исландия – Шотландия, дальностью 6000 км, стартовали первые четырехмоторные американские бомбардировщики. 1 июня первая «Летающая крепость» из числа тех, которым предстояло действовать в Европе (В-17Е), приземлилась в Престуике, в Шотландии. Это был авангард 97-й бомбардировочной группы (в нее входили 340-я, 341-я, 342-я и 414-я эскадрильи). В период между 6 и 31 июля 38 «Летающих крепостей» разместились на аэродромах в Полулбруке и Графтоне.

Истребители и легкие самолеты перевозились кораблями. Задача, поставленная перед 8-й американской воздушной армией, состояла в проведении точечных бомбардировок 154 целей на территории Германии,

таких как верфи подводных лодок, доки, гавани, авиазаводы, заводы по производству боеприпасов и узловые транспортные станции. Возражения же англичан по поводу того, что дневные налеты принесут много потерь, американцы списали на их собственные ошибки.

17 августа 1942 г. в 15 ч. 20 мин. на свое первое задание в Европе в небо поднялись 12 бомбардировщиков В-17Е 97-й бомбовой группы 8-й воздушной армии США под охраной звеньев «Спитфайров» Королевских ВВС. В машине командира группы летел бригадный генерал Эйкер, 46-летний выходец из Техаса, опытный профессиональный летчик, командир 8-й бомбовой команды (официально наименования 8-й воздушной армии тогда еще не существовало). Его машина имела подходящее название – «Янки Дудл» (Yankee Doodle)^[31]. Целью атаки была сортировочная железнодорожная станция в Гавре, на левом берегу Сены. С высоты 7000 метров эти «Летающие крепости» сбросили свой 16,5-тонный бомбовый груз и все до одной вернулись назад невредимыми. Главной задачей этой операции была «обкатка» экипажей в боевой обстановке. Она подтвердила американскую концепцию дневных налетов, от которых и англичане, и немцы отказались в свое время из-за больших потерь.

К ноябрю 1942 г. на аэродромах Кимболтон и Моулсворт в графстве Кембриджшир были готовы к участию в боевых действиях, соответственно, 91-я (в составе 322-й, 323-й, 324-й и 401-й эскадрилий) и 303-я (в составе 358-й, 359-й, 360-й и 427-й эскадрилий) бомбардировочные группы, оснащенные «Летающими крепостями» В-17.

А теперь вновь вернемся к действиям Королевских ВВС. 11 июля 1942 г. 44 «Ланкастера» 5-й группы Бомбардировочного командования совершили дневной налет на верфи немецких подводных лодок в Данциге и Готенхафене (Гдыня). Самолеты шли над морем, и только треть из них сумела найти цели. Зенитным огнем было сбито два «Ланкастера».

В ночь на 1 августа 1942 г. 166 бомбардировщиков Королевских ВВС атаковали Оснабрюк. При этом англичане попали в неприятную ситуацию. Все их навигационные приборы после массированного заглушающего удара в эфире вышли из строя. Это было еще одно доказательство того, что противник в состоянии парализовать их навигационное обеспечение. Устройство для создания помех под кодовым названием «Генрих» было установлено немцами по всей оккупированной Европе, а одно из них – даже на Эйфелевой башне в Париже. В течение следующих недель немцами было введено в строй столько таких «глушилок», что навигационная система «Джи» оказалась бесполезной не только в небе Германии, но и во всей Западной Европе. Теперь англичанам в спешном

порядке пришлось работать над новой навигационной системой под названием «Обое» («Гобой»).

В Бомбардировочном командовании была сформирована авиагруппа самолетов наведения. В состав этой авиагруппы вначале входили только четыре эскадрильи – 7-я, 35-я, 83-я и 156-я, соответственно, вооруженные бомбардировщиками «Стирлинг», «Галифакс», «Ланкастер» и «Веллингтон». В течение четырех месяцев эскадрильи отрабатывали тактические приемы. Задача самолетов наведения заключалась в обнаружении, освещении и обозначении цели для основных сил бомбардировочной авиации.

Самолеты наведения, выделенные для обнаружения цели, оборудованные по возможности радионавигационными приборами «Джи», летели на параллельных курсах с интервалом около 3 км. Обнаружив город, подлежащий бомбардировке, они сбрасывали на него серии светящихся бомб. Вслед за этой группой самолетов, пока еще светили бомбы, появлялись самолеты-осветители и сбрасывали светящиеся бомбы непосредственно над целью. После этого самолеты-маркировщики сбрасывали на цель зажигательные бомбы, огни от которых служили прицельными точками для основных сил бомбардировщиков.

Если цель была закрыта сплошной облачностью, то вместо зажигательных бомб точки прицеливания обозначались над облаками цветными светящими парашютными бомбами. Однако обозначение точек прицеливания над облаками цветными парашютными бомбами часто затруднялось из-за сноса бомб ветром.

Учитывая снос ветра, экипажи самолетов наведения вторично сбрасывали светящиеся бомбы и тем самым поддерживали наличие искусственных точек прицеливания, при этом цвета светящихся бомб менялись. На подходе к цели экипажи получали указания от руководителя операцией, который находился на самолете в районе цели, какого цвета светящиеся бомбы следует в данный момент принимать за точку прицеливания. Такой способ бомбометания англичане могли применять потому, что они не ставили задачей уничтожение избранных объектов в крупных населенных пунктах, а производили бомбометание по площади.

После самолетов наведения над целью появлялся второй эшелон – группа бомбардировщиков с зажигательными бомбами. Последними наносили удар бомбардировщики, которые сбрасывали фугасные и зажигательные бомбы.

В период с 19 августа по 31 декабря 1942 г. с помощью самолетов наведения было совершено 26 налетов на немецкие города. В шести

случаях самолетам наведения не удалось обнаружить цели из-за исключительно плохой погоды. Когда немцы начали создавать помехи радионавигационным приборам «Джи», радиус их действия сократился с 560 до 320 км, что затрудняло обнаружение целей экипажами при плохой погоде.

В конце октября 1942 г. воздушное наступление на Германию было временно прекращено, так как бомбардировочная авиация должна была переключиться на выполнение других задач в связи с намечавшейся в начале ноября 1942 г. высадкой союзных войск в Северной Африке.

В этой операции Бомбардировочное командование должно было сбрасывать листовки над территорией Франции; минировать воды в районе Генуи и Специи; бомбардировать объекты противника, расположенные в Северной Франции и Голландии, для отвлечения сил немецкой истребительной авиации и, наконец, проводить интенсивную бомбардировку Генуи, Милана и Турина, чтобы заставить итальянское командование воздержаться от переброски своей истребительной авиации и зенитной артиллерии из Италии в Тунис, а также подорвать моральный дух итальянского народа.

В ночь на 23 октября, через несколько часов после того как из Англии в Гибралтар отправился первый морской конвой с войсками, участвовавшими в операции «Торч» (условное наименование операции по высадке союзных войск во Французской Северной Африке), 100 бомбардировщиков «Ланкастер», базировавшихся на английские аэродромы, произвели налет на Геную. Было полностью уничтожено несколько гектаров застроенной площади города, тяжелые повреждения получили доки, судостроительные и сборочные верфи фирмы «Ансальдо». Англичане в этом налете не потеряли ни одного самолета.

В течение следующих трех недель на Геную было совершено еще пять массированных налетов. 24 октября 88 бомбардировщиков «Ланкастер» произвели дневной налет на Милан, вызвав в городе многочисленные пожары. В этом налете было потеряно только три самолета. Начиная с ночи 19 ноября, основные усилия английской бомбардировочной авиации были направлены на Турин. До конца 1942 г. на город было произведено семь налетов, в среднем в каждом налете участвовало 200 самолетов. В Турине было уничтожено много промышленных предприятий, зданий, занимаемых общественными учреждениями и штабами, и жилых домов. Кроме того, были серьезно повреждены арсенал, железнодорожные мастерские и крупные моторостроительные заводы Фиата и Ланча.

По данным британской разведки, массированные налеты английской

авиации вызвали панику среди населения северных провинций Италии и дезорганизацию производства, что привело, в свою очередь, к снижению выпуска промышленной продукции. Итальянцам наносились тяжелые удары во многих местах: в Генуе, Турине, Эль-Аламейне и в Тунисе.

Штаб английских ВВС предложил основные удары по объектам Италии нанести в декабре и январе, так как в это время ожидалось ухудшение погоды над Германией. По различным причинам, главным образом вследствие принятого союзным командованием решения уничтожить базы немецких подводных лодок в Западной Франции, этот план был выполнен не полностью. В то же время Бомбардировочное командование успешно осуществляло поставленную ранее задачу по сковыванию сил немецкой истребительной авиации в Северо-Западной Франции, чтобы противник не мог перебросить свои самолеты в Северную Африку или Россию.

Решение о высадке союзников в Северной Африке и быстрое продвижение британских войск в Тунисе, последовавшее за высадкой, фактически определили планы британского командования на дальнейший период войны. Эти планы предусматривали также проведение планировавшегося еще в 1941 и 1942 годах мощного наступления англо-американской бомбардировочной авиации на Германию, поскольку намеченное на 1943 год вторжение союзных войск на европейский континент (операция «Раундап») было отменено. Значительную роль в этом сыграл саботаж Черчилля.

В соответствии с заключенным в сентябре 1942 г. соглашением с США по вопросу использования союзной бомбардировочной авиации на Бомбардировочное командование английских ВВС возлагалось проведение налетов на объекты Германии в темное, а на 8-ю воздушную армию США – в светлое время суток. В конце 1942 г. трудно было сказать, смогут ли американцы выполнить возложенную на них задачу. Фактически свой первый удар по объектам, находящимся на территории Германии, 8-я воздушная армия нанесла только 27 января 1943 г., совершив в этот день налет на Вильгельмсхафен.

Используя господство своей авиации на Средиземном море, войска союзников могли теперь оккупировать Сицилию и увеличить давление на Италию. В Западной Европе союзная авиация наряду с выполнением своей основной задачи – ведением борьбы с подводными лодками противника – должна была вести большое бомбардировочное наступление с задачей добиться «прогрессивно нарастающего разрушения и дезорганизации военного и промышленного потенциала Германии и подрыва морального

духа немецкого народа до такой степени, когда его способность к дальнейшему ведению войны будет смертельно ослаблена».

К февралю 1943 г. определились основные стратегические планы союзников. Бомбардировка Германии должна была непрерывно продолжаться с нарастающей мощностью, днем и ночью, до тех пор, пока сопротивление противника не будет серьезно ослаблено, а союзники, собрав к тому времени значительные силы, смогут броситься на штурм «крепости Европа».

В ночь на 19 августа 1942 г. во время налета на корабельные верфи во Фленсбурге англичанами была впервые опробована новая разведывательная тактика. Оснащенные навигационными приборами «Джи», самолеты «Москито» должны были усеять площадь бомбометания осветительными бомбами. Но, несмотря на скрупулезную теоретическую подготовку, на деле все пошло шиворот-навыворот. Из-за немецких эфирных помех за многие километры от цели из строя вышла навигационная аппаратура, и осветительные бомбы были сброшены не в том месте.

Еще одна неудача случилась у англичан с разведывательным соединением нового образца в ночь на 2 сентября 1942 г. во время налета на Саарбрюккен. Его самолеты не нашли нужной цели и осветили другой город. Результатом стало полное уничтожение красивейшего города Саарлоуис, на который англичане сбросили 120 тонн бомб, включая 3,5-тонные бомбы.

20 декабря 1942 г. шесть британских «Москито» из 109-й эскадрильи с помощью радарной системы дальнего наведения «Гобой» совершили точное бомбометание вслепую с большой высоты на электростанцию в Луттереде (Восточная Голландия). «Гобой» – система прицельного бомбометания, которая сменила легко выводящуюся из строя систему навигации «Джи».

В 1942 г. американцы и англичане сбросили на Германию и оккупированные ею области 53 755 тонн бомб. Немцы же за это время сбросили на территорию Англии только 3260 тонн бомб.

Английский маршал авиации Харрис заявил: «1942 год стал для нас годом подготовки, который причинил противнику недостаточно ущерба, а нас убедил в том, что с помощью бомбардировок мы сможем поставить его на колени».

Ему вторил Черчилль: «Хотя мы и улучшили существенно точность попадания в ночных бомбардировках, производство военной продукции в Германии и моральный дух сопротивления ее гражданского населения не ослабли. Мы недооценили силу немецкого народа».

Итог воздушной войны против Германии в 1942 г. был таким: 100 ночных налетов английских ВВС, из которых в 17 налетах вес сброшенных бомб превышал 500 тонн. Потери англичан составили 5,6 % от всех задействованных самолетов. На каждые 40 тонн сброшенных бомб приходился один сбитый бомбардировщик. Одна человеческая жизнь равнялась трем тоннам бомб, но для такой арифметики нужен был экипаж четырехмоторного бомбардировщика в 6–8 человек. Из числа погибших гражданских лиц 65 % составляли женщины, дети и старики.

Любопытна выдержка из секретного доклада службы безопасности СС о внутрисполитическом положении № 349 от 11 января 1943 г.: «Общее. На западе рейха продолжают вражеские террористические воздушные налеты, влияющие на настроение населения. Воздушные налеты в последние дни на различные города, особенно на ранее разрушенные части, произвели большое негативное впечатление на население. В особенности недовольны женщины. В общем, на западе страны жалуются на то, что воздушная тревога объявляется с опозданием, так как практически с первыми звуками сирен начинаются стрельба зениток и бомбежка. В Рурской области, наоборот, уже много раз выражалось мнение, что сигналы воздушной тревоги подаются слишком рано и даже бывают ложные подачи тревоги. Женщины жалуются на то, что не успевают одеть детей и собрать с собой необходимые для бомбоубежища вещи. Привычка к воздушным налетам сказывается и на посещаемости пунктов общественного питания, которые в ранние вечерние часы практически пусты, зато увеличивается приток населения в противовоздушные убежища. Уже к 18.00–19.00 они наполняются женщинами и детьми, где они пережидают возможный налет и около 21–22 часов покидают убежище».

19 января 1943 г. Циркуляр Министерства пропаганды рейха для прессы: «Министр опять говорил о воздушных налетах и обязал ни в коем случае не поднимать победную шумиху не бравировать цифрами сбитых самолетов, так как неизвестно, сколько английских летчиков будут сбиты в следующий раз. Вообще о воздушных налетах следует сообщать по-деловому, а не пропагандистски. Исследовательское или красочное сообщение о воздушном налете не годится при нашем сегодняшнем положении».

28 января 1943 г. штаб-квартира Королевских ВВС сообщала: «В среду бомбардировщиками “Москито” был совершен сильный налет на предприятия по производству дизельных моторов и корабельные верфи в Копенгагене. Командир эскадрильи Эдвардс, руководивший налетом,

сообщил, что “это был один из самых наших успешных налетов с начала войны. Мы долетели до Копенгагена при превосходных погодных условиях и смогли сбросить наши бомбы на бреющем полете прямо на заводские постройки. Когда мы повернули назад, корпуса уже пылали”. Был сбит один бомбардировщик “Москито”».

А вот сообщение штаб-квартиры Королевских ВВС от 30 января 1943 г.: «Сегодня в 11.00 наши бомбардировщики “Москито” атаковали Берлин. Это произошло как раз в то время, когда рейхс-маршал Геринг должен был выступить в Министерстве авиации с обращением к немецкому народу. Благодаря нашей операции, в которой принимало участие небольшое количество машин, Геринг вынужден был перенести свое выступление на час. Это был первый дневной налет британских бомбардировщиков на Берлин. Пилоты доложили, что облачность сделала невозможным точное наблюдение за целями. Немецкой обороны почти не было видно. В окрестностях Берлина зенитками было сделано около 12 выстрелов».

Действительно, шесть «Москито» совершили свой первый налет на Берлин и с высоты 9 км сбросили 2 тонны бомб на радиостанцию на Мазурен-аллее.

1 февраля 1943 г. штаб-квартира Королевских ВВС сообщала: «В воздушном налете на Гамбург в ночь на воскресенье были задействованы самые сильные бомбардировочные звенья. Они достигли Гамбурга при чрезвычайно неблагоприятных погодных условиях, которые привели к сильному обледенению несущих плоскостей. Несмотря на сильный ураганный ветер, район порта на протяжении 15 километров был усеян зажигательными бомбами. Затем в течение 30 минут на нефтеочистительные заводы, склады горючего, корабельные верфи, пакгаузы и различные промышленные помещения были сброшены разрывные бомбы, частично весом от 2 до 4 тонн. Ущерб, нанесенный Гамбургу, был оценен Министерством авиации как “чрезвычайно тяжелый”. Только пять бомбардировщиков из нескольких сотен участвовавших в операции машин не вернулись с задания».

В ночь на 3 февраля 1943 г. 137 британских самолетов сбросили 460 тонн бомб на Кёльн. Во время этого налета, проведенного с помощью бомбардировочного сканирующего радара H2S, было потеряно только пять самолетов. Один из них – «Стирлинг»-наводчик из 7-й группы – был сбит немецким ночным истребителем над Роттердамом. Утром, когда началась разборка завалов и поиски убитых и оставшихся в живых, рабочие нашли в нижней части корпуса самолета до сих пор не виденный никем из них

аппарат. Эту находку отправили в Берлин, где ее изучили в лаборатории «Телефункен». К своему огромному удивлению, ученые установили, что перед ними РЛС наведения для атаки вслепую, которая функционировала на длине волны 8,7 сантиметра и той частоте, которую в Германии до сих пор считали не приспособленной для такой работы. Это и был панорамный бортовой радар H2S, который без помощи наземных радиопередатчиков и при плохой видимости осуществлял навигационную работу и прицельную бомбардировку вслепую. Это означало, что Англия совершила огромный прыжок в области радиолокационной техники. Немцы воспользовались своей находкой и построили такой же аппарат для своих целей, назвав его по месту обнаружения «роттердамским прибором».

За неделю до известного выступления Геббельса в берлинском Дворце спорта, где он объявил о начале «тотальной войны», 11 февраля 1943 г. начался призыв учащихся юношей из полных школ 1926–1927 гг. рождения в люфтваффе в качестве прислуги на зенитных батареях. На них-то и проходили службу живущие неподалеку 15—16-летние парни без отрыва от школьных занятий. Наряду с ними обязанности зенитчиков выполняли и мужчины старших возрастов. Днем они работали на фабриках, а по ночам несли вахту на батареях и во время налетов подавали боеприпасы. Для тяжелых работ в системе ПВО привлекались вольнонаемные иностранцы – так называемые хиви, большую часть которых составляли советские военнопленные.

Вот личное и секретное послание премьер-министра Черчилля маршалу Сталину от 2 марта 1943 г.: «В прошедшую ночь английская Королевская авиация сбросила на Берлин более 700 тонн бомб. Воздушный налет можно назвать очень успешным. Из 302 четырехмоторных бомбардировщиков потеряно 19».

А это строго секретное и личное послание премьер-министра Черчилля маршалу Сталину от 6 марта 1943 г.: «Поскольку погодные условия над Берлином были неблагоприятными, прошлой ночью мы сбросили более 800 тонн бомб с хорошим результатом на Гамбург. Это очень большое количество, если учесть, что они были сброшены в течение такого короткого времени».

Приведу выдержку из секретного доклада службы безопасности СС о внутрисполитическом положении № 367 от 15 марта 1943 г.: «Общее. Напряжение среди населения после англоамериканских воздушных налетов на Мюнхен, Штутгарт и Эссен возросло. Люди принимают эти налеты слишком близко к сердцу и рассказывают друг другу о тысячах погибших и десятках тысяч бездомных, а также о разрушениях больших

промышленных комплексов и важных оборонных предприятий. При получении сообщений вермахта почти все задают себе в первую очередь вопрос: “А где же он был прошедшей ночью?” – и только после этого интересуются другими новостями. В областях, которым воздушные налеты угрожают прежде всего, население ежедневно со страхом спрашивает: “Прилетят ли они сегодня ночью?” Особенное беспокойство вызывают слухи, распространяемые с помощью листовок, которые разбрасывают с самолетов. В них говорится, что ко дню рождения фюрера такие города, как Берлин, Мюнхен, Нюрнберг и многие другие, будут походить на Сталинград».

Рейхсминистр доктор Геббельс 20 марта 1943 г. записал в своем дневнике: «Я сделал фюреру предложение в будущем во время наших налетов на Англию бомбить не трущобы, а кварталы плутократов. Мой опыт говорит, что этим мы достигнем сильного эффекта. Фюрер тоже так считает. Наши репрессии во время воздушной войны будут длиться пять-шесть недель. Само люфтваффе медленно и неохотно переходит на новый курс ведения воздушной войны. Фюрер продолжает оставаться недовольным генералитетом люфтваффе».

К февралю 1943 г. численность боевого состава Бомбардировочного командования достигла намеченной цифры – 50 эскадрилий, из которых 35 были тяжелобомбардировочными.

На вооружение самолетов командования теперь поступили: новый тип маркировочной бомбы для обозначения цели, дающей полосу огня красного или зеленого цвета^[32]; анероидный взрыватель, позволявший осуществлять взрыв бомбы на любой заданной высоте; новый бомбардировочный прицел (модель XIV), значительно превосходивший по своей точности прицел старого образца; авиабомбы, обладающие большой взрывной силой; и, самое главное, радиотехническая система самолетовождения «Гобой» и панорамный радиолокационный прицел H2S для вывода на цель самолетов наведения и основных сил бомбардировщиков.

Радиотехническая система самолетовождения «Гобой» была настолько точной, что ее можно было применять при бомбометании вне видимости цели. Самолет, имевший такой прибор, наводился на цель при помощи двух наземных радиостанций. Принцип работы прибора заключался в следующем. Первая наземная радиостанция («мышь») посылала радиопеленг в направлении центра цели, и самолет летел по этому радиопеленгу. Летчик контролировал направление полета, прослушивая радиосигналы через наушники своего шлемофона. Если самолет находился

на правильном курсе, то в наушниках было слышно непрерывное гудение, напоминающее звук гобоя. При отклонении самолета вправо или влево от радиопеленга в наушниках вместо непрерывного звука появлялись прерывистые сигналы – тире или точки. Импульс наземной радиостанции отражался самолетным прибором и принимался второй наземной радиостанцией («кошкой»). Определяя время прохождения обратного сигнала, наблюдатель на этой станции мог периодически определять местонахождение самолета, летящего по радиопеленгу. Когда самолет приближался к точке сбрасывания бомб, вторая радиостанция («кошка») начинала передавать в эфир буквы: А, В, С, Д, затем серию тире и, наконец, серию точек, по окончании которых бомбардир должен был нажать кнопку бомбосбрасывателя.

Применение такой радиотехнической системы, гарантировавшей попадание бомбы в пределах нескольких сотен метров от расчетной точки падения бомб, в условиях даже самой темной ночи и сплошной облачности должно было причинить не только тяжелый ущерб немецким городам, но и значительно снизить потери своих самолетов, так как этот прибор позволял действовать британским самолетам в сложных метеорологических условиях, в которых затруднялись действия немецкой зенитной артиллерии и ночных истребителей. Однако, как и многие другие приборы, радиотехническая система самолетовождения «Гобой» имела свои недостатки.

Во-первых, как и радионавигационная система «Джи», она зависела от работы наземных радиостанций, дальность действия системы «Гобой» не превышала 560 км. Во-вторых, в течение последних минут до подхода к цели самолет должен был непрерывно посылать сигналы и соблюдать заданные курс и высоту, а это в значительной степени облегчало обнаружение самолетов немецкой службой ВНОС. В-третьих, наведение самолетов на цель с помощью этой системы нельзя было осуществлять, если самолет находился над Германией на высоте менее 4700 метров. И, наконец, основной недостаток этой системы заключался в том, что обе наземные станции на протяжении последних десяти минут подхода самолетов к цели могли наводить на нее только один самолет.

По этой причине радиотехническая система «Гобой» стала применяться только при поиске и обозначении цели ведущими самолетами, вследствие чего этот бортовой прибор стал устанавливаться преимущественно на самолетах наведения.

Дальность работы «Гобоя» составляла 450 км, и, например, при атаках на Рурскую область с ее помощью можно было достичь Дортмунда.

Немецкие попытки заглушить ее работу сначала не имели успеха, так как передающие устройства союзников могли импровизировать – например, сменить длину волны непосредственно перед атакой.

Два первых передатчика «Гобой» располагались в Дувре и в Кромре и могли работать как «кошкой», так и «мышью» и вести одновременно к цели два самолета. Когда самолет приближался к области атаки, «мышь» давала предупреждающий сигнал. В точке пересечения радарных лучей «кошки» и «мыши» самолет автоматически сбрасывал бомбы или светомаркировку. В принципе, система «Гобой» представляла собой дальнейшую разработку немецкой системы «Кникебайн» времен воздушной битвы за Англию.

В это же время появился панорамный радиолокационный прицел H2S. В отличие от радионавигационных приборов «Джи» и «Гобой» этот прицел был полностью автономным, то есть не зависел от работы наземных радиостанций, благодаря чему мог эффективно применяться на любом удалении от своих аэродромов. К этому времени уже имелись радиолокационные установки подобного типа для обнаружения самолетов противника (радиолокационный прицел A.I.) и для обнаружения кораблей и подводных лодок (бортовой радиолокатор обнаружения A.S.V.).

«Гобой» и H2S явились для Бомбардировочного командования вершиной огромного технического прогресса в авиационной технике, достигнутого в течение последнего года. Но высокая точность бомбометания, полученная благодаря применению этих средств, оказалась бы бесполезной, если бы потери союзников были слишком большими. Чтобы снизить свои потери, Бомбардировочное командование имело в своем распоряжении достаточное количество технических средств для подавления радиолокационных станций противника. Сюда относятся установки для создания активных радиопомех, радиомаяки направленного действия, посылавшие свои пеленги через всю территорию Германии с целью отвлечь внимание противника от работы наших радионавигационных систем «Гобой» и «Джи».

Применялись также средства, благодаря которым на экранах немецких радиолокаторов вместо импульсов, отраженных фактически одним самолетом, появлялись импульсы, соответствующие наличию в воздухе шести самолетов. Наконец, к этому времени было открыто одно из основных средств борьбы с радиолокационными станциями противника – дипольные отражатели, представлявшие собой узкие полоски металлизированной бумаги и известные под названием «уиндоу». Сброшенные с самолетов, эти полоски создавали на экранах немецких радиолокаторов сильные помехи. Однако, опасаясь того, что немцы тоже

могут применить такое же средство создания радиолокационных помех, Военный кабинет запретил Харрису пользоваться им до тех пор, пока не будут выработаны соответствующие контрмеры по борьбе с этими помехами.

Таким образом, к февралю 1943 г. в распоряжении Бомбардировочного командования появились мощные самолеты, бомбы крупного калибра и аппаратура для осуществления точной навигации.

В январе 1943 г. в Касабланке состоялась конференция глав правительств и начальников штабов сухопутных, военно-морских и военно-воздушных сил Англии и Соединенных Штатов Америки. Эта конференция приняла ряд решений, определивших дальнейшую стратегию западных союзников. В частности, 21 января 1943 г. была принята директива Англо-Американского объединенного штаба, которая была немедленно утверждена премьер-министром Англии и Президентом США, одной из основных задач бомбардировочной авиации являлось проведение воздушных налетов на немецкие верфи, на которых строились подводные лодки.

«Вашей основной задачей, – говорилось в директиве, направленной командующему Бомбардировочным командованием, маршалу авиации Харрису, – являются прогрессивно нарастающее разрушение, дезорганизация военной, промышленной и экономической системы Германии и подрыв морального духа немецкого народа до такой степени, при которой способность его к вооруженному сопротивлению смертельно ослабнет».

Таков был пролог директивы, после которого следовали конкретные задачи. Первой в порядке важности и очередности выполнения была задача по уничтожению и разрушению всех наиболее важных немецких верфей, где строились и собирались подводные лодки. Следующей задачей союзной бомбардировочной авиации являлось нанесение ударов по немецким авиационным заводам. На третьем месте стояли средства немецкого транспорта; на четвертом – нефтеперерабатывающие заводы и заводы по производству синтетического горючего. На пятом, последнем месте были несколько неясно определенные объекты военной промышленности противника.

Согласно этой директиве, американская бомбардировочная авиация должна была действовать днем, применяя прицельное бомбометание, а английская авиация должна была действовать ночью, применяя бомбометание по площади.

К концу апреля 1943 г. Бомбардировочное командование насчитывало

38 эскадрилий тяжелых и 14 эскадрилий средних бомбардировщиков «Веллингтон», с общей численностью 851 тяжелый и 237 средних бомбардировщиков. Все эти силы маршал авиации Харрис решил использовать для нанесения ударов по промышленным объектам Рура.

14 января 1943 г. Бомбардировочное командование получило приказ считать базы в Бискайском заливе первоочередной целью и начать с ударов по Лориану. Французское население было предупреждено о готовящихся бомбардировках, и в ночь на 15 января англичане произвели налет, в котором участвовал 101 самолет. Следующей ночью в операции участвовал 131 бомбардировщик. Одновременно американские бомбардировщики В-17 наносили «прицельные» удары в дневное время непосредственно по убежищам подводных лодок. 20 января Британский кабинет решил подвергнуть налетам другие базы, не дожидаясь изучения результатов бомбардировок Лориана, как это предполагалось вначале.

23 и 27 января командующий Бомбардировочным командованием заявил Министерству авиации, что эти новые наступательные действия – лишь напрасная трата сил и что они не могут сколько-нибудь серьезно отразиться на опустошительных операциях подводных лодок против английских атлантических конвоев. Однако Штаб военно-воздушных сил считал себя обязанным провести тщательную проверку этого метода действия, поэтому на протяжении следующих двух месяцев продолжались массированные налеты на порт Сен-Назер. Бомбардировочное командование так и не было освобождено от бомбардировок бискайских портов вплоть до середины апреля 1943 г.

В последнюю ночь февраля 400 английских бомбардировщиков произвели налет на Сен-Назер, а в марте на этот порт было совершено еще два массированных ночных налета. Одновременно самолеты 8-й воздушной армии США бомбардировали эти же порты в дневное время.

Через шесть недель после начала этих налетов адмирал Дениц докладывал Гитлеру, что «Сен-Назер и Лориан стерты с лица земли... однако укрытия для подводных лодок остались неповрежденными». Немецкое верховное командование в спешном порядке направило в порты Бискайского залива подкрепления, и вскоре в Лориан, Сен-Назер, Брест и Ла-Палис прибыло по четыре восьмиорудийные батареи тяжелой зенитной артиллерии.

Массированные налеты англо-американской авиации проводились и на порты Норвегии. Но ни одна германская подводная лодка не была потоплена во французских портах. Бомбардировки почти не сказывались на действиях германских подводных сил. Только 24 июля 1943 г.

американским бомбардировщикам 8-й воздушной армии удалось уничтожить в Тронхейме (Норвегия) подводную лодку U-622.

Что же касается налетов на верфи подводных лодок, то значительная часть усилий Бомбардировочное командование направило на то, чтобы вывести из строя сами верфи и уничтожить строящиеся подводные лодки. Массированные налеты были произведены осенью 1942 г. на Гамбург, Бремен и Вильгельмсхафен, а также на Фегезак, Фленсбург и Любек. Однако ни сами верфи, ни подводные лодки сколько-нибудь серьезно не пострадали. Вплоть до апреля 1944 г. на германских верфях не было уничтожено ни одной законченной постройкой подводной лодки.

Всего с января по май 1943 г. на французские порты в Бискайском заливе было произведено 3568 самолетовылетов англо-американских бомбардировщиков. Они сбросили 5429 тонн фугасных и 3704 тонн зажигательных бомб и потеряли 98 самолетов. За тот же период на германские верфи было совершено 3414 самолетовылетов, сброшено 5572 тонны фугасных и 4173 тонны зажигательных бомб и потеряно 168 самолетов. Данные по бомбардировке Норвегии автором не найдены. Тем не менее и эти цифры не нуждаются в комментариях. Погибли 256 тяжелых бомбардировщиков – и ни одной уничтоженной подводной лодки!

В феврале 1943 г. маршал Харрис решил начать новое воздушное наступление на Рурский бассейн. Этот промышленный район был крупнейшим центром тяжелой и угольной промышленности Европы. Рур поставлял не только готовую промышленную продукцию всех видов, но и уголь, и сталь, в которых остро нуждались другие отрасли немецкой промышленности, изготавливавшие военную продукцию. В городах Дуйсбург, Оберхаузен, Мюльгейм и Эссен находилось много крупных металлургических заводов. Здесь же были сконцентрированы заводы тяжелого машиностроения. Добыча коксующихся углей в Руре составляла около трех четвертей от общих потребностей страны, металлургические заводы выпускали свыше 60 % общего производства чугуна и стали и около 66 % общего производства высококачественных стальных сплавов в Германии. Из рурского угля десять заводов страны производили синтетическое жидкое топливо.

Из всех объектов Рурского бассейна наибольшую важность представлял Эссен – основной центр угольной и металлургической промышленности Рурско-Вестфальского района. В этом городе находились управление огромного металлургического концерна Круппа и конторы многих крупных фирм.

Первый удар по Эссену Бомбардировочное командование нанесло в

ночь на 6 марта 1943 г. Впереди главных сил, состоявших из трех эшелонов, с общим количеством 417 бомбардировщиков, следовали 8 самолетов «Москито», имеющие радиолокационные установки «Гобой», за ними – 22 самолета наведения для освещения и обозначения цели. До цели дошли 367 самолетов. Остальные 50 самолетов или не смогли взлететь, или вернулись с маршрута из-за технических неисправностей.

Две трети бомбовой нагрузки самолетов, участвовавших в налете, составляли зажигательные бомбы и одну треть – фугасные, из которых свыше 30 % имели взрыватели с большим замедлением.

В результате налета было уничтожено около 65 гектаров застроенной площади города, 13 цехов металлургического концерна Круппа были полностью уничтожены или надолго выведены из строя и 53 цеха получили повреждения. Серьезные повреждения получили и другие промышленные объекты Эссена. 700 зданий, расположенных в центре города или поблизости от него, были полностью уничтожены, около 2000 зданий получили повреждения. Британские потери в налете составили 14 самолетов.

Через неделю был проведен повторный налет на Эссен. В налете участвовало 384 самолета, свои потери составили 23 самолета. В ночь на 4 апреля на город был совершен третий налет, в котором участвовало 348 самолетов; свои потери составили 21 самолет. В последнем налете было уничтожено 240 гектаров застроенной площади города. В результате этих трех налетов не менее половины из 300 с лишним заводских зданий концерна Круппа были полностью или частично выведены из строя. Четвертый налет на Эссен был проведен в ночь на 1 мая. По немецким данным, в результате этого налета заводы Круппа были полностью лишены газа, воды и электроэнергии; серьезные повреждения были причинены сталелитейным цехам.

17 апреля 1943 г. британское Министерство авиации сообщило: «В ночь на субботу 600 британских бомбардировщиков приняли участие в самой крупной в этом году воздушной операции и атаковали два очень важных немецких центра по производству вооружения. Большое число бомбардировщиков типа “Ланкастер” и “Галифакс” проникли вплоть до месторасположения заводов “Шкода” на территории Чехословакии. 37 британских бомбардировщиков были сбиты. Одновременно с этим другое британское соединение, состоящее из бомбардировщиков “Веллингтон”, “Стирлинг” и “Галифакс”, атаковали немецкие районы по производству вооружения в Мангейме – Людвигсхафене. С этого задания 18 машин не вернулись. По имеющимся на данный момент сведениям, оба этих налета

были очень концентрированными и успешными.

Один из пилотов-бомбардировщиков, участвовавших в операции против заводов “Шкода”, сообщал: “2400 километров полета над вражеской территорией были настолько опасны, насколько безоблачным было небо, а свет луны давал немецким ночным истребителям наилучшую возможность для атаки. Все экипажи прекрасно понимали, что этот полет может стать для них последним. Но полет туда был на удивление спокойным, и только по возвращении произошли некоторые вооруженные столкновения. Но над заводами “Шкода” нас здорово “поприветствовали” многочисленные ночные истребители и сильный зенитный огонь.

Заводы “Шкода” занимали площадь в 130 гектаров и были прекрасно видны нам при свете луны. Но, несмотря на это, наши разведчики сбросили сотни осветительных бомб, которые сделали наши цели – заводы по производству стали, ангары для машин, доменные печи и кузни, сборочные цеха – видимыми, как днем. Между тем подошли другие эскадрильи и начали свою работу, которая имела опустошительный результат. Множество бомб новой модификации – от 2 до 4 тонн, с увеличенным разрывным воздействием одна за другой взрывались на промышленной территории. Уже через несколько минут стали рушиться заводские корпуса, и через 25 минут после начала атаки территория “Шкоды” представляла собой огромную пылающую площадь. Специальное соединение, составленное из “Галифаксов” и “Ланкастеров”, провело в конце операции целевые атаки на бреющем полете, уничтожило пять оставшихся целыми строений. У нас всех было впечатление, что под нами ад”.

О налете на Мангейм – Людвигсхафен рассказывает один из членов бомбардировочных экипажей: “Наше соединение было гораздо меньше, чем то, что ушло на “Шкоду”, но у нас были самые тяжелые бомбардировщики из состава Королевских ВВС. Наша операция была направлена против машиностроительных заводов и электроиндустрии, а также против фабрик, поставляющих дизельные моторы для подводных лодок. Некоторым нашим звеньям удалось преодолеть зенитный заслон и с высоты от 50 до 150 метров сбросить 2– и 4-тонные бомбы с часовым механизмом прямо на фабричные корпуса. Наземная и воздушная защита противника была очень сильной, и мы могли видеть, как многие наши тяжелые бомбардировщики падают на крыши домов в Мангейме – Людвигсхафене. Во время отлета мы насчитали 30 больших и множество малых пожаров”»^[33].

А теперь перейдем к действиям американских ВВС. В январе 1943 г. 8-я американская воздушная армия приступила в Англии к созданию

собственной истребительной авиации, начало которой положили истребители Р-47 «Тандерболт», дальности полета которых хватало только до голландского побережья.

Утром 27 января 1943 г. 55 бомбардировщиков В-17 и девять В-24 вылетели на бомбардировку порта и верфей Вильгельмсхафена. Один из штурманов так описывал этот полет: «Около 10.30 альтиметр показал 25 000 футов. Слой облаков остался позади, далеко внизу мы увидели море – его поверхность была похожа на стекло. В 10.45 командир призвал экипаж быть особенно бдительным. Я посмотрел направо и увидел очертания германского берега и цепь островов перед ним. В 10.57 мы были точно над островами, в 11.00 хвостовой стрелок доложил о зенитках в направлении на шесть часов. Они находились на прибрежных островах. Так нас в первый раз обстреляли с германской территории. В этот момент мы повернули, пересекли остров Балтрум и направились в глубь территории Германии. Бомбардир поднял ствол своего пулемета и дал очередь трассирующими пулями. Первые выстрелы нашего самолета. Но, черт побери, не последние!»

Этот налет американской авиации застал немцев врасплох. Пятьдесят три «Летающие крепости» и «Либерейтора» сбросили бомбы на портовые сооружения Вильгельмсхафена. Им противостояло лишь несколько истребителей «Фокке-Вульф-190». Еще два В-17 отбомбились над Эмденом. Потери американцев составили три машины.

4 февраля американцы произвели налет на порт Эмден. Из-за сильного мороза инверсионный след за американскими бомбардировщиками тянулся на меньшей высоте, чем обычно. Поэтому германские истребители легко обнаружили их. Пятьдесят истребителей, в том числе восемь ночных Ме-110, встретили «Летающие крепости» над северным побережьем Германии. Бой был жестоким. Немцам удалось сбить шесть американских бомбардировщиков, но и сами они потеряли восемь машин.

16 февраля американцы произвели налет на шлюзы, ведущие к базе подводных лодок в Сен-Назере на французском побережье. При этом они потеряли восемь «Летающих крепостей».

Еще через 10 дней соединение «Летающих крепостей», несмотря на ожесточенное сопротивление противника, прорвалось к Вильгельмсхафену и во второй раз сбросило бомбы на порт. В этой операции было сбито семь бомбардировщиков.

Очередной важной целью в программе американской 8-й воздушной армии был завод «Рено» в пригороде Парижа. Он был разрушен британской авиацией в ночь на 4 марта 1942 г. и за девять месяцев полностью

восстановлен немцами с использованием французских денег и рабочей силы. Теперь на заводе производилось ежемесячно 1500 танков и грузовиков для вермахта, что составляло 10 % общего объема производства.

4 апреля 1943 г. в 13 ч. 50 мин. 85 бомбардировщиков В-17 прошли над Дьепом на высоте 7625 м и взяли курс на Париж, хорошо видимый в излучине Сены, в 160 км южнее. В 14 ч. 00 мин. британские «Спитфайры» повернули назад, так как закончился их радиус действия, и «Летающие крепости» полетели дальше одни. Вражеских истребителей не было видно, поскольку они отражали три отвлекающие атаки, организованные севернее 2-й группой Бомбардировочного командования.

В 14 ч. 14 мин. «Летающие крепости» были над целью и за семь минут сбросили 255 тонн бомб. Истребители люфтваффе появились, лишь когда американские бомбардировщики повернули на север, в сторону побережья. Они атаковали В-17 до тех пор, пока над Руаном не встретились со «Спитфайрами». Немцы успели сбить четыре бомбардировщика, но разведка показала, что завод «Рено» серьезно поврежден.

Рейды бомбардировщиков 8-й воздушной армии США становились все интенсивнее, но и потери возросли. Так, 17 апреля 115 «Летающих крепостей» вылетели на бомбардировку авиационного завода «Фокке-Вульф» в Бремене. Восемь бомбардировщиков вернулись на аэродром сразу же после вылета из-за технических неполадок, а оставшиеся 107 машин прорвались к цели. Сбито было 16 бомбардировщиков – таких больших потерь американцы еще не несли с самого начала их рейдов в Западную Европу.

После первого налета английской авиации на Рур немецкое командование непрерывно укрепляло противовоздушную оборону этого района, в результате чего в 6-м округе противовоздушной обороны, самом небольшом из всех восьми округов, на которые была разделена территория Германии, в границах которого находился Рур, было сосредоточено не меньше 40 % общего количества тяжелой зенитной артиллерии. Число немецких ночных истребителей к лету этого года возросло с 386 самолетов, имевшихся в январе 1943 г., до 466 самолетов.

Несмотря на непрерывное усиление противовоздушной обороны Рура, английская бомбардировочная авиация не прекращала наносить удары по этому жизненно важному центру Германии.

Следующим после Эссена городом, сильно пострадавшим от воздушной бомбардировки, был Дуйсбург, на который английская бомбардировочная авиация совершила пять налетов, сбросив 5157 тонн

бомб.

В Дюссельдорфе – основном торговом центре Западной Германии – были сосредоточены управления почти всех крупнейших металлургических концернов, военных заводов и заводов тяжелого машиностроения Рура и Рейнской области. В ночь на 26 мая был произведен первый, малоуспешный налет на Дюссельдорф. Во втором налете, произведенном в условиях хорошей погоды в ночь на 12 июня, участвовало 693 самолета. В результате налета сильно пострадали машиностроительные заводы и железнодорожные станции.

Из других крупных налетов, проведенных английской бомбардировочной авиацией на Рур, необходимо отметить массированный налет в ночь на 30 мая 1943 г. на Вупперталь. В этом налете было уничтожено около 90 % застроенной площади города, около 2450 человек убиты, 118 тысяч человек остались без крова, 34 тысячи домов были приведены в не пригодное для жилья состояние. Свои потери составили 33 самолета. Кроме того, 60 самолетов получили повреждения от огня зенитной артиллерии и 6 самолетов были повреждены над целью в результате попаданий своих зажигательных бомб.

В итоге в ходе четырехмесячной «битвы за Рур» Королевские ВВС совершили 18 506 боевых вылетов, потеряв при этом 872 бомбардировщика, еще 2116 машин получили повреждения, в том числе и серьезные. Уничтоженные 872 ночных бомбардировщиков – внушительная цифра, однако это всего лишь 4,7 % от числа всех машин, участвовавших в налетах.

Вечером 16 мая 1943 г. с аэродрома Скемптон, в графстве Йоркшир, вылетели 19 бомбардировщиков «Ланкастер» для выполнения авантюрной задачи – стратегической точечной ночной бомбардировки дамб на плотинах в Мёне, Сорпе и Эдере. Этот налет, апогей битвы за Рур, должны были провести вновь созданные специальные подразделения под командованием Гибсона. В операции принимали участие только опытные летчики, самому молодому среди них было 23 года. Перед стартом пилотам было сказано, что их операция явится существенным вкладом в окончание войны.

Плотины Мёне и Сорпе регулировали около двух третей потребности в воде для Рурской области, а плотина Эдер – состояние воды для Везера и Фулды. При их разрушении на долгие месяцы остановились бы работа промышленности и транспорта, а также подача питьевой воды в большинство промышленных районов.

Огромные многотонные бомбы крепились к переделанным «Ланкастерам» и были предназначены для взрыва дамбы. Непосредственно

перед их сбросом самолеты с помощью дополнительного мотора должны были перевести бомбы в состояние вращения. Бомбы, падая в воду, прыгали по воде, минуя, таким образом, заградительные торпедные сети, и, ударяясь о стену дамбы, шли на дно, где взрывались с помощью гидростатического взрывателя на установленной глубине. Это были бомбы, специально сконструированные доктором Уоллесом.

Поскольку водоподъемные плотины находились в глубоких долинах между горами, а самолеты пикировали на них со скоростью 370 км/ч и сбрасывали свои бомбы на высоте 20 метров, им нужно было после сброса как можно скорее уйти вверх, чтобы не попасть под воздействие взрывной волны.

Командор Гибсон позже писал: «Между Хаммом и Соестом мы повернули направо, где увидели холмы Рура. Перелетев их, мы оказались сначала над озером Мёне, а затем и над самой плотиной, мощной и необъятной. Она лежала под нами, как на ладони, и напоминала с высоты полета модель... Затем немцы открыли огонь, и это был ужасный момент. Мы находились к этому времени в нескольких сотнях метров от дамбы, и специальный механизм на борту самолета, благодаря которому бомба должна вращаться, уже начал работать. Мой самолет казался мне таким крошечным в сравнении с огромной дамбой. Я чувствовал запах сгоревшего пороха и видел пролетающие мимо осветительные ракеты, а затем крик: “Сбросить бомбы!!!”

Пока мы еще кружили над озером, нам были видны вздыбившиеся вверх огромные фонтаны воды. Вначале показалось, что это взорвалась плотина. Затем над деревьями прошумела еще одна машина. Когда самолет был примерно в 100 метрах от плотины, кто-то крикнул: “Боже! В него попали!” Я еще видел, как падала бомба, а неподалеку от электростанции рухнула наша машина. Затем я приказал следующему экипажу начать бомбардировку... Опять произошел этот невероятный взрыв, который возмутил всю поверхность озера. Если теория конструктора бомбы Уоллеса верна, то плотина должна была уже прорваться. Но она прорвалась только после шестого взрыва.

Я летел над дамбой и не верил своим глазам. В ней был пролом шириной около 100 метров, через который устремились огромные массы воды. Зенитки уже не стреляли. Все было тихо, был слышен только шум падающей воды. Мы же полетели дальше, к плотине Эдер. Ее стену было трудно увидеть, так как в долине уже сгустился туман. И хотя дамба была не защищена, нам с большим трудом, после потери одной машины, удалось разрушить ее»^[34].

Огромный обрушившийся вал воды сметал на своем пути как отдельные хозяйственные постройки, так и целые селения, были смыты железнодорожное полотно, барачный лагерь украинских работников, загоны для домашнего скота. Отдельные части городков были затоплены, около 1200 человек утонули. Беспорядка добавили практически не сработавшая противовоздушная оборона и отсутствие системы предупреждения на случай нападения.

Но результат этой бомбардировки оказался весьма незначительным. Самую важную дамбу – Скорпи – разрушить не удалось. Две другие плотины – Эннепе и Листер – вообще не были атакованы. И хотя плотины Мёне и Эдер получили значительные повреждения, немцы их восстановили уже через два месяца. Их разрушение практически не отразилось на работе промышленности в Рурской области.

Из 19 вылетевших на эту операцию «Ланкастеров» восемь были сбиты. Из-за высоких потерь, достигших 42 %, это элитное подразделение долгое время в полеты не выпускали.

Однако моральный эффект от этого налета был сильнее и держался дольше, чем можно было предположить, хотя его последствия были ликвидированы удивительно быстро. Да и для самих англичан осталось непонятно, удалась ли операция или нет. Те 2500 часов тренировки в воздухе, которые провели Гибсон и его команда в качестве спецподготовки, соответствовали продолжительности процесса обучения для 500 бомбардировщиков перед их налетом на Рурскую область. Подразделение Гибсона, которое теперь прозвали «плотинные раззявы», было награждено гербом с девизом, который приписывают мадам Помпадур: «После нас хоть потоп!»

Еще летом 1942 г. наземный британский пост прослушивания засек работу неизвестного германского бортового радара. Так англичане впервые узнали о существовании РЛС «Лихтенштейн». Только спустя полгода, 3 декабря 1942 г., руководитель научного отдела службы безопасности Министерства авиации, доктор Джонес смог с согласия Черчилля послать в полет вплоть до Франкфурта-на-Майне в качестве приманки набитый измерительной аппаратурой самолет «Веллингтон» DV-819, чтобы хотя бы определить частоты, на которых работает этот неизвестный радар. Самолет был потерян неподалеку от британского побережья, но экипажу в последнюю минуту удалось спастись, и летчики сумели сообщить главное: «Это 490 мегагерц».

Британская разведка прилагала все усилия, чтобы заполучить германский бортовой радар. И вот 9 мая 1943 г. в 16 ч. 30 мин.

радиостанция штаба ночных бомбардировщиков в Грове (Дания) получила запрос о помощи от «Юнкерса-88» С-6/R-1 из 3-й эскадрильи ночных бомбардировщиков. Ночной истребитель имел секретное задание сбить над Северным морем английский курьерский самолет «Москито», летевший из Англии в Швецию, сообщал о возгорании мотора, а вскоре после этого – об аварийном приводнении. Подполковник фон Погнарц из штаба ночных бомбардировщиков тотчас же приказал отправить спасательный самолет в квадрат 88/41, который нашел там лишь три пустые резиновые лодки.

В тот же день, в 18 ч. 05 мин., пилот ВМ-515Т «Спитфайра», лейтенант Роской из 165-й цейлонской эскадрильи, совершавший вместе с сержантом Скейманом патрульный полет вдоль северошотландского побережья, между Питерхедом и Абердином, заметил немецкий самолет. Роской передал: «Машина, о которой сообщила нам радарная станция, шла западным курсом примерно в 15 милях восточнее Питерхеда. Я со всей скоростью направился навстречу, чтобы отрезать ее от побережья. За 5 миль до берега самолет изменил курс и пошел на юг. Когда же я наконец смог отрезать ей путь на восток, машина уже находилась примерно на 1 милю в глубине страны. Между тем я определил этот самолет как “Юнкерс-88” и стал уже готовиться к атаке, как внезапно увидел, что у самолета стали выдвигаться шасси и в воздух полетели красные сигнальные ракеты. Затем самолет стал покачивать несущими плоскостями. Я приблизился к нему и показал рукой знак следовать за мной. Одновременно приказал сержанту Скейману сопровождать немца в сторону аэродрома Дюк.

Над аэродромом “Юнкерс” еще раз выстрелил сигнальными ракетами, сделал короткий поворот и сел. Я следовал за ним, пока он не остановился с выключенным мотором у кромки поля, и затем взял в плен трех немцев».

В то время как в Грове подполковник фон Погнарц сообщал в штаб 3-й эскадрильи ночных истребителей о потере самолета, экипаж Ю-88 D5+EV шел пить чай по взлетной полосе аэродрома Дюк – маленького шотландского местечка в 25 км северо-западнее Абердина. Немецкий самолет тут же закатили в ангар, а командир аэродрома отправил зашифрованную телеграмму в Лондон.

И никто в Дюке даже и не представлял, что именно здесь закончилась хитроумная шахматная партия, разыгранная английской разведкой «Сикрет интеллидженс сервис» против люфтваффе: ночной истребитель Ю-88 С-6/R-1 с совершенно секретным радаром «Лихтенштейн ВС» на борту находился теперь у англичан, целый и невредимый. Пилот самолета, старший лейтенант Н.С. (англичане до сих пор держат в тайне имя

предателя), был агентом «Сикрет интеллидженс сервис», а его отец, социал-демократ, в свое время личный референт канцлера Штресеманна, находился в подполье.

На следующий день, 10 мая, в Дюк прибыл офицер Королевских ВВС, знающий немецкий, и старший лейтенант Н.С. подробно доложил ему об организации, классификации и тактике немецких авиабаз ночных истребителей в Дании, а также дал некоторые советы, как англичанам лучше защитить свои машины от ночных истребителей и избежать пеленгации системами «Фрейя» и «Вюрцбург». Так что эти и другие сведения, которые мог знать только немецкий ночной истребитель, английский маршал авиации Харрис получил из первых рук.

11 мая из Лондона за «Юнкерсом-88» прибыл доктор Джонес – один из лучших специалистов-радарщиков. Он еще в 1937 г. одним из первых стал заниматься системами, создающими помехи в эфире. Джонес должен был поговорить со старшим лейтенантом Н.С. как специалист и совершить серию испытательных полетов.

На угнанном «Юнкерсе-88» быстро покрасили немецкие опознавательные знаки и нарисовали английские, и он, получив номер PJ-876, вылетел в сопровождении «Спитфайра» в испытательный центр английских ВВС в Фернбороу.

Чтобы приблизиться к реальному бою, испытания проводились ночами с участием бомбардировщика «Галифакс», с которым у перекрашенного «Юнкерса» была импровизированная дуэль. Она проводилась настолько стремительно, что самолеты едва не сталкивались друг с другом. Вывод, который сделал доктор Джонес о немецком бортовом радаре, был поразительным: созданная для деактивации немецкой радарной системы «Вюрцбург», английская система «Виндоу» оказалась бессильна против «Лихтенштейна ВС».

В ночь на 14 мая 1943 г. англичане вновь атаковали заводы «Шкода» в чехословацком городе Пльзене. И точно так же, как и месяц назад, бомбардировщики ошиблись целью: 141 самолет сбросил большую часть своих бомб (527 тонн) в нескольких километрах от нужного места. При этом потери составили девять самолетов.

В ночь на 12 июня 1943 г. на Дюссельдорф обрушился самый мощный бомбовый град за всю войну. Соединение из 693 британских четырехмоторных бомбардировщиков, ведомое разведчиками-наводчиками, сбросило за 45 минут 1968 тонн фугасных и зажигательных бомб, вызвав пожары, превратившие город в огненное море. 120 тысяч жителей остались без крова. Немецкие истребители появились только тогда, когда

бомбардировщики уже улетали, но все же им удалось сбить 27 машин.

В ночь на 21 июня 1943 г. во время проведения дальнего налета на заводы «Цеппелин» во Фридрихсхафене на Боденском озере, где производились радары «Вюрцбург», «Ланкастеры» 5-й бомбардировочной группы применили новую тактику проведения операции, так называемую челночную бомбардировку. Поскольку ночи летом короткие, то самолетам не хватало темного времени суток, чтобы, отбомбившись, вернуться в Англию. Поэтому «Ланкастеры» полетели дальше, в Северную Африку, где после посадки их привели в надлежащее состояние, заправили и загрузили новыми бомбами. Затем они вылетели обратно, а по дороге в ночь на 24 июня разбомбили итальянскую военно-морскую базу Ла-Специа. Одним из аргументов за проведение таких операций стало введение таким образом в заблуждение немецкой ПВО. Аргументом «против» стало то, что североафриканские аэродромы в отличие от английских не были готовы к разовому приему сотен тяжелых самолетов.

Англичане и не предполагали, что их налет на Фридрихсхафен стал первым незапланированным ударом по программе немецкого секретного оружия. После этого налета на заводы «Цеппелин», где ежемесячно должны были собираться 300 ракет А-4, производство там было приостановлено, пришлось также отказаться от сборки баллистических ракет «Фау-2».

Наряду с массированными налетами англичане по-прежнему применяли тактику небольших налетов скоростных бомбардировщиков «Москито». Немцам долгое время не удавалось захватить аппарат «Гобой», чтобы разработать меры борьбы с ним. Геринг сетовал по поводу этого британского поискового аппарата: «Англичанам все равно, туман у нас или нет. Они смогут обнаружить нашу самую занюханную мельницу!» Гитлер же считал, что эта странная точность отдельных «Москито» является своего рода пристрелкой перед атакой на домны в Рурской области. По его мнению, английские бомбардировщики наводились на цели при помощи инфракрасных лучей. Он приказал фельдмаршалу Мильху изучить эту возможность. Проверка фактов все же показала: точечная атака происходила благодаря тому, что английские агенты расставляли рядом с целями радиомаяки, которые начинали работать после наведения на них радиолуча из самолета.

В ночь на 23 июня 1943 г. 499 британских бомбардировщиков атаковали Мюльхайм-Рур и Оберхаузен, сбросив 1643 тонны бомб, чем нанесли этим городам огромный ущерб. Англичане при этом потеряли 35 самолетов. В ночь на 25 июня 554 британских бомбардировщика атаковали

Вупперталь-Эльберфельд, сбросив 1663 тонны бомб, которые почти полностью разрушили город. При этом было сбито 34 машины.

Спустя четыре дня 540 самолетов совершили налет на Кёльн, сбросив на город 1614 тонн бомб. Этим налетом закончилась четырехмесячная битва за Рур. При 18 506 самолетовылетах этой битвы англичане потеряли 872 самолета (4,7 %) и 2126 машин было повреждено. Нанесенный британскими бомбардировщиками ущерб был огромен. Центральные районы городов Бохум, Дортмунд, Дуйсбург, Эссен, Кёльн, Вупперталь были полностью разрушены и выгорели. Но попавшие под бомбежку предприятия хоть и пострадали, но продолжали работать.

В июне 1943 г. ежемесячное производство немецких истребителей впервые с начала войны превысило 1000 штук.

19 июля 1943 г. штаб-квартира союзников в Алжире сообщила: «Тяжелые бомбардировщики Средиземноморского воздушного командования атаковали сегодня военные цели в Риме и его окрестностях. Экипажи получили указания по возможности избегать нанесения ущерба церквям и памятникам культуры. Главной целью налета являлся сортировочный вокзал, играющий значительную роль для перегруппировки немецких войск. Перед налетом над городом были разбросаны листовки с соответствующим предупреждением».

19 июля 1943 г. «Командо супремо» (Верховное командование) сообщило из Рима: «Во время сегодняшнего налета американской авиации на Рим была полностью разрушена церковь Сан-Лоренцо-фьори ле-Мура, одна из семи базилик Рима. В базилике покоятся останки многих пап, среди которых Пий IX. В 11.15 вражеские самолеты атаковали Рим волнами, следовавшими друг за другом. Сильнее всего были повреждены рабочие кварталы на Тибре, огромное количество квартир здесь превратилось в руины, число жертв велико. Кладбище Кампо-Верано тоже сильно пострадало от сброшенных бомб».

А вот сообщение штаб-квартиры союзников от 20 июля 1943 г.: «Командующий американскими ВВС в Европе генерал Дулитл передал свои поздравления по поводу точного и успешного воздушного налета на Рим. В штаб-квартире было особо подчеркнуто, что во время налета, в котором участвовало более 500 самолетов, только 5 машин было потеряно. Это говорит как о слабости вражеской зенитной артиллерии, так и указывает на тот факт, что только отдельные вражеские истребители пытались атаковать американские бомбардировщики».

25 июля 1943 г. штаб-квартира 8-й американской воздушной армии в Лондоне сообщила: «Вчера в течение дня крупные подразделения тяжелых

бомбардировщиков 8-й американской воздушной армии проводили бомбардировки промышленных объектов в Норвегии. “Летающие крепости” успешно бомбардировали алюминиевые заводы в Тронхейме. Противовоздушная оборона была относительно слабой. Один бомбардировщик В-17 был поврежден. Это была первая операция американских бомбардировщиков против целей в Норвегии».

25 июля 1943 г. пришло следующее сообщение из Стокгольма, из шведского штаба армии: «Четырехмоторный В-24 “Либереитор” совершил вчера во второй половине дня в Вермланде (Западная Швеция), около 20 километров от норвежской границы, аварийную посадку».

В июне и в первые недели июля 1943 г. английская бомбардировочная авиация, за исключением налета на Турин, проведенного в ночь на 13 июля, действовала по целям, расположенным на небольшом удалении от своих аэродромов. За этот период было совершено три налета на Кёльн и по одному налету на Ахен и на завод «Пежо» в Монбельяре. В Кёльне был разрушен завод фирмы «Гумбольдт Дейтц», выпускавший аккумуляторы для подводных лодок.

Глава 8

Гамбург и Плоешти

В июле 1943 г. в Центральной Европе наблюдалась необычайно высокая суточная температура. Британский историк Дэвид Ирвинг писал о погоде в Гамбурге: «Влажность воздуха в первые за 29 дней июля составляла только 78 процентов, с самым низким показателем в 30 процентов, зафиксированным 27 июля, то есть, и это очень важно, в ту самую ночь, когда возник огненный смерч. На протяжении первой половины месяца город пекся в тепловой волне: в полдень температура не опускалась ниже 31,6 градуса. Между 15 и 25 июля средняя температура снизилась до 25, а затем постепенно снова поднялась до 28,8 – 26-го числа и 31,6 градуса – 27 июля и на следующий день. Воздух был горячим, сухим и неподвижным»^[35].

Этим воспользовались англичане, которые в ночь на 25 июля начали операцию под кодовым названием «Гоморра». Британские метеослужбы предсказали ясную погоду и хорошую видимость. Целью операции были Гамбург и его порт.

Для проведения первого налета, который главным образом был нацелен на районы города – Бармбек, Хоелуфт, Аймсбюттель, Алтона и сам порт, вылетел 791 бомбардировщик (347 «Ланкастеров», 246 «Галифаксов», 125 «Стирлингов» и 73 двухмоторных «Веллингтона»). До цели добрался 741 самолет. Жители Гамбурга, ранним утром разбуженные воем сирен, еще не предполагали, какая их ждет катастрофа.

Экипажи бомбардировщиков разбрасывали при подлете к городу свободно перевязанные полоски из алюминиевой фольги, по 2000 штук (0,65 кг) в связке, каждую минуту. Каждую связку немецкий радар в течение 15 минут воспринимал и показывал на своем экране как один самолет. Таким образом, операторы видели, что на них надвигается огромный воздушный флот, численностью в 11 тысяч машин! Прожекторы и зенитные установки, управляемые радаром, были настолько парализованы этими разбросанными в воздухе связками фольги, что не могли сделать ни одного прицельного выстрела. А «Вюрцбург» не мог навести отдельные ночные истребители на цель. И это еще не все. Отказывались работать и бортовые радары ночных истребителей «Лихтенштейн ВС». Таким образом, потери британских самолетов во время

этого налета составили только 12 бомбардировщиков, то есть 1,5 %. Из них девять бомбардировщиков были сбиты ночными истребителями, а три – зенитной артиллерией, которая выпустила в тот день 50 тысяч снарядов.

Налет длился 2,5 часа, за это время было сброшено 2300 тонн бомб, в результате чего все здания города, расположенные на площади в 87 гектаров, были объаты пламенем.

Днем 26 июля над Гамбургом появились 122 «Летающие крепости» с целью помешать проведению спасательных работ в городе. Весь город был окутан огромным облаком из гари и пыли, через которое не могло пробиться солнце.

В ночь на 28 июля 739 британских самолетов вновь сбросили на Гамбург 2312 тонн бомб. Этот второй английский налет был самым тяжелым. Пожар охватил 16 тысяч зданий. Один из пилотов, возвратившись с задания, сказал: «Облака над городом были похожи на комок ваты, пропитанный кровью».

Из тысяч отдельных пожаров в короткое время возникло целое море огня. Воздух, раскаленный до 1200 градусов, устремился вверх и, перемешавшись с прохладным воздухом, дал в итоге огненный ураган, который чувствовался на высоте 6000 метров. Возникший сильный ветер достигал скорости 120 км/ч, валил крепкие взрослые деревья, а молодые гнул, как прутья, к земле. Таким образом, из 100 тысяч деревьев в этот день в Гамбурге погибли 70 тысяч.

В ночь на 30 июля 726 английских бомбардировщиков сбросили на Гамбург еще 2277 тонн бомб, потеряв при этом 28 самолетов.

А вот как описал трагедию Гамбурга германский историк Каюс Беккер: «Вечером 24 июля 1943 г. на подземном командном пункте 2-й истребительной воздушной дивизии в Штаде, на нижней Эльбе, расчеты заступают на ночное дежурство. Огромный бункер, чем-то напоминающий зал оперного театра, постепенно заполняется людьми. Приглушенный гул голосов. Над всей сценой довлеет гигантская, почти до потолка, прозрачная стена – выполненная на матовом стекле карта германского рейха, разбитая на квадраты зон ответственности истребительных сил ПВО. На этой карте проецируется вся воздушная обстановка в случае налета бомбардировщиков неприятеля.

За этой стеклянной стеной десятки девушек, в чьи обязанности входит обеспечение визуального контроля, они, склонившись над пультами управления, орудуя проекторами, а в основном, ждут. Ждут следующей тревоги, первого сообщения о появлении противника – каждая из девушек-операторов имеет прямую телефонную связь с одной из радиолокационных

станций наблюдения. И как только глаза радаров засекут бомбардировочное соединение на подлете к побережью Германии, об этом немедленно сообщают сюда по телефону:

“Около 80 самолетов в Густав-Цезаре 5, курсом – на восток, высота – шесть тысяч”.

Операторы проворно вносят полученные данные на точечные проекторы, после чего направляют лучи света на определенные участки карты.

Перед матовым стеклом рядами сидят офицеры наведения истребителей. За ними на возвышении за своими пультами – начальник дежурной смены и офицеры связи. Они поддерживают постоянный контакт с отдельными авиаподразделениями истребительных сил и их командными пунктами. А этажом выше, “на самой галерке”, снова десятки девушек, их обязанность – высветить местонахождение истребителей люфтваффе.

И вот весь этот продуманный до мелочей механизм начинает действовать. На огромной световой карте возникает множество разноцветных точек. Звучат лаконичные фразы оперативных распоряжений, передаются донесения. Точки меняют местоположение, их передвигают, сверяясь с обстановкой.

“Игрища Каммхубера” – такого прозвища удостоился этот центральный пост.

”Будто попал в гигантский аквариум, а вокруг тебя мириады водяных блошек”, – делится своими впечатлениями генерал-майор Галланд.

Тем не менее эти, на первый взгляд громоздкие и даже хаотичные КП успели заслужить добрую репутацию. Такими же располагают 1-я истребительная дивизия ПВО генерал-лейтенанта фон Дёринга на аэродроме Делен под Арнемом, в Голландии, 2-я дивизия под командованием генерал-лейтенанта Швабедиссена в Штаде, 3-я дивизия под командованием генерал-майора Юнка в Метце, 4-я дивизия под командованием генерал-майора Хута в Дёберитце, под Берлином и только что выведенная из подчинения командующего истребительными силами “Юг” 5-я дивизия под командованием полковника Гарри фон Бюлова, базирующаяся в Шлейсхейме под Мюнхеном.

В тот день, 24 июня 1943 г. происходит нечто невообразимое. На часах уже без нескольких минут полночь, когда из командного пункта в Штаде начинают поступать первые сообщения. Световые точки на карте перемещаются по Северному морю. Неприятельские бомбардировщики проходят вдоль береговой линии Германии в восточном направлении.

Me-110 3-й ночной авиаэскадры поднимаются в воздух со своих

основных аэродромов базирования в Штаде, Вехте, Виттмунд-хафене, Вунсторфе, Люнебурге и Каструпе и входят в режим ожидания на участке у Северного моря, находясь в постоянном контакте со своими офицерами наведения. Вскоре выясняется, что первая замеченная группировка неприятельских самолетов всего лишь прокладывает путь, за следуют основные силы – несколько сотен бомбардировщиков. Вся эта необозримая стая двигается в направлении устья Эльбы. Какова их цель? Может, собрались круто свернуть на юг? На Киль или на Любек? Или же отправятся дальше, над водами уже Балтийского моря на неизвестную цель?

Все будет зависеть от того, не потеряют ли посты сопровождения эту армаду, несмотря на все их выкрутасы со сменой курсов.

Внезапно все присутствующие на командном пункте в Штаде застывают в недоумении – светящиеся точки на карте замирают. Один из офицеров связи, тут же созвонившись с радиолокационными станциями, осведомляется, в чем дело. Ответ везде один:

– Сбой оборудования по неизвестным причинам.

Такого просто быть не может.

Поступают новые сообщения – со станции наблюдения “Фрея”, которая работает в длинноволновом диапазоне в отличие от “Вюрцбурга”, работающего в сантиметровом диапазоне. И их оборудование куролесит. Но сигналы от бомбардировщиков все же можно кое-как различить в тумане заполнивших экраны помех. На экранах же радаров системы “Вюрцбург” прерывистые зигзаги помех мельтешат, будто растревоженные насекомые, – здесь уже ничего не разберешь.

Обстановка, прямо скажем, не из лучших, и наведение истребителей полностью зависит от выдаваемых станциями “Вюрцбург” данных высоты и азимута. Иными словами, от офицеров наведения, которые в данный момент работать с истребителями не могут. И “ночники” вынуждены плутать, в прямом смысле, в потемках. Где враг? Неизвестно.

2-я истребительная дивизия просит помощи, Если техника не желает работать, необходимо вернуться к старому и испытанному методу – к постам воздушного наблюдения. Что они скажут? И эти посты сообщают – в Дитмаршене, неподалеку от Мельдорфа, на небе каскады каких-то странных световых сигналов. Их становится все больше и больше. И все они сосредоточены на одном участке.

Видимо, это и есть то место, где бомбардировщики меняют курс. Что вскоре подтверждается поступившими донесениями – враг сомкнутым боевым порядком идет параллельно Эльбе. На Гамбург.

На данный момент оборона этого огромного ганзейского города обеспечивается силами 54 батарей тяжелых зенитных орудий и 26 батареями легких, 22 батареями прожектористов и тремя батареями постановки дымовых завес. Сотни стволов поворачиваются на северо-запад. Но и зенитчики получают данные со станций “Вюрцбург”. К началу налета, то есть к часу ночи, эти “всевидящие глаза” слепнут – их застигает непонятная пелена, через которую сигналу, отраженному от неприятельского самолета, ни за что не пробиться. Радиопомехи!

Таким образом, вмиг незрячими стали не только истребители, но и зенитчики. Командование велит открыть заградительный огонь. Если уж нет никакой возможности вести прицельную стрельбу, надо хотя бы попытаться отпугнуть неприятеля фейерверком. Вскоре грохот стрельбы зениток смешивается с разрывами первых бомб. С британских аэродромов на бомбардировку Гамбурга вылетел 791 бомбардировщик – 347 “Ланкастеров”, 246 “Галифаксов” и 125 “Стирлингов”: все машины – четырехмоторные тяжелые бомбардировщики; кроме того, в операции участвуют и 73 двухмоторных “Веллингтона”.

Из этой 791 машины до Гамбурга добрались 728. Каждую минуту до отказа загруженные бомбардировщики сбрасывают за борт пачки нарезанной узкими полосками металлической фольги. В воздухе полоски разлетаются и медленно опускаются на землю сводящим с ума все радиолокационные станции облаком серебристых блесток.

Они-то и стали причиной одновременного отказа радиолокационного оборудования всех германских станций наведения и обнаружения – всего-навсего полоски серебристой металлической фольги, прозванные в Англии “окошечками” (windows), а в Германии – Düppel, нарезанные как раз в половину длины волны рабочего диапазона оборудования станций “Вюрцбург” и прекрасно отражавшие радиоимпульсы станций наведения истребителей. На экраны рухнули тысячи и тысячи крохотных отраженных сигналов. Вот вам и мириады отраженных радиосигналов, в которых затерялись британские бомбардировщики.

Пресловутые окошки в течение года и четырех месяцев оставались в Англии тайной за семью печатями, этому изобретению была присвоена высшая категория секретности. И вопрос о том, применять их или нет во время налета на Гамбург, вызвал жаркие дебаты – англичане опасались, как бы и в люфтваффе не изготовили противоядие от британских радаров, а тогда – конец, жди череды “акций возмездия” – налетов на города Англии.

И здесь сработал принцип парности событий: уже весной 1942 г. один немецкий инженер, специалист в области высоких частот, Розенштейн на

безлюдном участке побережья Северного моря провел серию опытов с тем же результатом – полоски фольги способны “ослепить” радары. Вот оно, средство противодействия англичанам!

Но Геринг, едва прослышав об этом, строжайше воспретил всякое продолжение работ в этом направлении. Не дай Бог, англичане что-нибудь пронюхают! И генерал Вольфганг Мартини, ведавший в люфтваффе вопросами связи, в том числе радиолокационными станциями, вынужден был засунуть всю документацию по так называемым düppel в сейф. Даже само слово «düppel» попытались изъять из употребления под угрозой наказания. Еще один пример страусиной политики командующего германскими люфтваффе, убоявшегося вовремя отважиться на контрмеры против англичан.

А у британцев последнее слово оставалось за Генеральным штабом Королевских ВВС – те все рассчитали верно. Суммировав тяжелейшие потери, вызванные “битвой за Рур”, в Генштабе пришли к выводу, что если бы “окно” применили уже тогда, число потерь вполне можно было бы урезать на целую четверть – а это, ни много ни мало, 286 машин и их экипажей. Черчилля долго убеждать не пришлось, и 15 июля он лично отдает приказ о первом применении полосок станиоли во время предстоящего налета на Гамбург.

Результат ночной бомбардировки 24–25 июля 1943 г. превзошел самые смелые прогнозы. Лишь 12 из 791 участвовавшего в налете британского бомбардировщика не вернулись на свои аэродромы. Едва ли Королевские ВВС прежде могли похвастаться столь низкими потерями.

А для Гамбурга началась неделя кошмара, самая ужасная за всю 750-летнюю историю этого города.

Операция “Гоморра” – так окрестили союзники акцию возмездия, целью которой было разрушение Гамбурга, – одним упомянутым авианалетом не ограничивалась. 25 и 26 июля состоялись еще два, но уже дневных налета американцев, объектом которых стали порт и верфи. В этой акции участвовали 235 “Летающих крепостей”. После трехсуточной паузы в ночь на 28 июля 722 бомбардировщика Королевских ВВС продолжили выполнение своей задачи по превращению в руины ганзейского города. В ночь на 30 июля в небе над Гамбургом снова 699 бомбардировщиков. И эта ясная летняя ночь существенно облегчила им работу. Лишь после четвертого по счету завершающего удара в ночь на 3 августа Гамбург скрылся под пеленой плотной облачности. Тогда из 740 бомбардировщиков едва ли половина сумела кое-как отбомбиться, ориентируясь на едва различимые сигнальные ракеты своих “следопытов”.

Никогда прежде Харрис не бросал более 3000 бомбардировщиков за четыре ночи на один-единственный город.

Ночные истребители NJG 3 от первого шока опомнились довольно быстро. Несмотря на постановку помех и последовавший в связи с этим сбой работы радарных станций, пилотам не составило труда отыскать армады уходивших на свои аэродромы бомбардировщиков и без наведения с земли. Снова растет число сбитых самолетов противника – Харрису это обходится в 89 машин, а еще 174 изрешеченным пулями бомбардировщикам удается уйти.

В общей сложности успевшему за короткое время в полной мере испытать весь ужас воздушной войны городу достался “подарок” в виде 9000 тонн бомб. Сначала Гамбург охватил не виданный по интенсивности пожар, настоящая огненная буря – о том, чтобы хоть частично локализовать ее, не могло идти и речи. Налет унес жизни 30 482 человек, уничтожил 277 330 зданий – половина города превратилась в развалины»^[36].

Для Королевских ВВС Гамбург стал моделью, на которой были опробованы налеты на другие города рейха. Маршал авиации Харрис говорил по этому поводу: «Мощность налетов и их последствия превзошли все наши ожидания». «Голубую книгу» – альбом в кожаном переплете со снимками с воздуха разрушений в Гамбурге – Харрис преподнес королю Англии и премьеру Черчиллю. Еще один экземпляр был отправлен Сталину.

В июне-июле 1943 г. командование люфтваффе решило для отражения ночных налетов использовать в дополнение к ночным истребителям дневные одномоторные истребители, которые могли бы действовать вместе с прожекторами. 13 июля была сформирована эскадра одномоторных истребителей «Херрманн» («Herrmann»), 20 августа 1943 г. ее переименовали. Тактика действий этой эскадры получила название «Дикая свинья».

В ночь на 30 июля 1943 г. британские бомбардировщики атаковали Гамбург. В воздух поднялись истребители эскадры «Херрманн» и сбили три самолета. После этого «Херрманн» получила приказ начать формирование следующих эскадр «Диких свиней».

В конце июля 1943 г. командование люфтваффе приняло предложение полковника Виктора фон Лоссберга изменить тактику действий ночных истребителей. Лоссберг рассуждал так: группы бомбардировщиков летели друг за другом по заранее определенному маршруту, образуя, таким образом, поток. Если ночные истребители вклинятся в этот поток, то перед ними сразу же появится множество целей для атаки, которые они могут

обнаружить с помощью своих бортовых радаров и визуально. И задача операторов наведения на земле свелась бы лишь к определению высоты и курса всего потока бомбардировщиков. В этом случае дипольные отражатели «Виндоу», сбрасываемые британскими бомбардировщиками для защиты от ночных истребителей, теперь становились выгодны немцам. Облака диполей, медленно опускающиеся на землю, фактически отмечали на экранах немецких радаров маршрут полета бомбардировщиков. Радиооператоры ночных истребителей были уже обучены аэронавигации. Поэтому они могли быстро научиться находить потоки бомбардировщиков, ориентируясь по сообщениям с земли.

Эта идея Лоссберга летчиками-«ночниками» была принята с энтузиазмом. Новая тактика в противоположность тактике действий одномоторных истребителей получила название «Домашней свиньи». Фактически это была тактика «свободного ночного боя», о которой так давно мечтали пилоты ночных истребителей.

В ночь с 10 на 11 августа 1943 г. истребителями, действовавшими по тактике «Домашней свиньи», была одержана первая победа. В эту ночь 653 четырехмоторных английских бомбардировщика совершили налет на Нюрнберг. В воздух были подняты 17 истребителей II./NJG, из которых 12 действовали по схеме «Херрманн», а остальные пять должны были использовать тактику «Домашней свиньи». В 00 ч. 32 мин. 11 августа в 25 км юго-западнее Дармштадта старший лейтенант Шнауфер, вклинившись в поток бомбардировщиков, атаковал и сбил один «Ланкастер».

«Дикие свиньи», находясь в воздухе, все время по радио получали с командного пункта информацию о положении, курсе и высоте самолетов противника, о сбросе ими световых маркеров цели и бомб, о погоде и направлении подхода к ближайшим аэродромам. Однако «Херрманн», боясь, что передаваемые сведения могут быть неточны или искажены, предложила использовать дополнительные меры для оповещения своих пилотов. После того как цель налета бомбардировщиков будет определена, зенитные батареи должны были выстреливать сигнальные ракеты, чтобы указать районы, в которые ночные истребители должны прибыть, а прожектора своими лучами должны были указать пилотам нужное направление.

Между несколькими крупными германскими городами, например, между Кёльном и Мюнстером, организовали специальные освещенные трассы, а зоны ожидания для «Диких свиней» отмечались лучами трех прожекторов, перекрещивающимися на высоте около 7000 м. Также были

выделены специальные прожектора для указания истребителям направления на ближайшие аэродромы.

Но вскоре в тактике «Диких свиней» стало выявляться все больше и больше недостатков. А тем временем операторы РЛС, оправившись от первого шока, вызванного налетом на Гамбург, постепенно научились распознавать среди множества ложных сигналов от дипольных отражателей сигналы от настоящих целей. Потери англичан от действий обычных ночных истребителей, которые к тому времени стали применять тактику «Домашних свиней», начали увеличиваться. Вскоре ночные истребители получили на вооружение новые бортовые РЛС «Лихтенштейн» SN-2, на работе которых дипольные отражатели уже совсем не отражались. И теперь командиры эскадр ночных истребителей все чаще жаловались на то, что «Дикие свиньи» только мешают им. Те часто просто не сообщали в штаб корпуса о маршрутах своих полетов, и операторы наземных РЛС докладывали о них как о самолетах противника, что затрудняло действия офицеров, управлявших действиями ночных истребителей.

Помимо этого, британские бомбардировщики все чаще совершали налеты, невзирая на плохие погодные условия, когда одномоторным истребителям было очень сложно действовать. Командованию люфтваффе стало ясно, что действия обычных ночных истребителей, оснащенных новыми РЛС, гораздо более эффективны. Так что 16 марта 1944 г. 30-я истребительная авиадивизия была расформирована, а эскадры «Диких свиней» преобразованы в обычные эскадры дневных истребителей.

К июлю 1943 г. в составе 8-й американской воздушной армии находилось 15 бомбардировочных авиагрупп, в которых состояло свыше 300 самолетов В-17 и В-24. Однако дальность истребителей сопровождения оставалась по-прежнему недостаточной. Вначале самолеты «Тандерболт» добирались лишь до побережья Бельгии и Голландии. А двухмоторным истребителям Р-38 «Лайтнинг» с двойным фюзеляжем, как и немецким Me-110, было трудно тягаться с одномоторными истребителями.

28 июля 1943 г. появились первый «Лайтнинги» с подвесными баками под плоскостями, теперь они могли достигать западных границ рейха. В этот день 77 «Летающих крепостей» среди бела дня двумя группами сумели проникнуть в центральные районы Германии. Их объектами стали заводы «Физелер» в Касселе-Беттенхаузене и «Аго» в Ашерслебене, неподалеку от Мандебурга. Командующий 8-й воздушной армией генерал Айре К. Икер решил таким образом насолить немцам, затруднив им выпуск истребителей. Дело в том, что оба этих завода производили машины

«Фокке-Вульф-190».

Еще на подлете американские бомбардировщики были встречены немецкими истребителями. С аэродрома базирования в Йефере на атаку противника отправилась авиагруппа II./JG11 на «мессершмиттах», за ней – 5-я эскадрилья. Этим одиннадцати Me-110 пришлось тяжелее, причем в буквальном смысле – у каждого истребителя под фюзеляжем висела 250-килограммовая бомба. Пилоты с трудом набрали высоту 8000 метров.

Такая тактика была новшеством: истребителям предстояло подвергнуть бомбардировке с больших высот значительно превосходящие их по численности, следовавшие сомкнутым боевым порядком бомбардировщики. Командир 5-й эскадрильи, старший лейтенант Гейнц Кноке еще пару недель назад довольно успешно опробовал эту тактику на практике: близким разрывом бомбы одному из «боингов» оторвало плоскость, и он, беспорядочно кувыряясь, свалился в море. А если целая эскадрилья сбросит бомбы на эту армаду!

Me-109 шли над «Летающими крепостями» с 1000-метровым преимуществом в высоте, строго следуя их курсу. Пилоты нажали на гашетки бомбосбрасывателей, и бомбы посыпались одна за другой. С левого разворота истребители ушли круто вверх, чтобы не подорваться на своем же грузе.

Все бомбы были снабжены дистанционными взрывателями. Все зависело от того, насколько верно рассчитаны дистанции и время подлета бомбы. А тут уже приходилось полагаться только на свой глазомер и интуицию. Так что многие летчики промахивались – бомбы взрывались или позади, или значительно ниже бомбардировщиков.

Вдруг в строю «Летающих крепостей» появилась вспышка. Это бомба сержанта Феста попала в цель. Еще два В-17 были поражены бомбами, вниз летели обломки крыльев. В небе появилось множество белых парашютов. Видимо, бомба угодила в самую гущу следовавших плотным строем бомбардировщиков. Эта неожиданная победа вселила в германских пилотов уверенность. Теперь, освободившись от бомб, Me-109 начали атаковать разваливающийся боевой порядок «Летающих крепостей», оставив их в покое, лишь когда стало заканчиваться топливо.

В этот день немецкие истребители сбили 11 четырехмоторных бомбардировщиков. В общей сложности с операции по бомбардировке Касселя-Беттенхаузена и Ашерслебена не вернулось 22 «Летающие крепости», не считая получивших серьезные повреждения машин, которым с большим трудом удалось добраться до Англии. Таким образом, немцы уничтожили 35 неприятельских машин. Собственные потери составили 7

самолетов, однако пилоты янки заявили своему начальству, что сбили не менее 48 ФВ-190 и Ме-109.

После захвата Северной Африки американцы разместили там свою 9-ю воздушную армию, которая совершала налеты на объекты в Италии, Германии и Румынии.

Утром 1 августа 1943 г. с аэродрома Бенгази стартовали 178 бомбардировщиков В-24 «Либерейтор». Над Средиземным морем они выстроились и пошли к цели – румынскому нефтяному месторождению в Плоешти.

Каждый «Либерейтор» для преодоления маршрута в 3500 км (туда и обратно) с грузом бомб в 2 тонны имел на борту 9 тонн топлива. К цели это соединение должно было подойти ниже уровня, на котором их могли зафиксировать немецкие радары, практически над верхушками деревьев, что позволяло атаковать отдельные нефтеочистительные предприятия с чрезвычайной точностью.

Это был единственный в истории воздушных войн случай, когда дату налета определило расшифрованное радиосообщение противника. В июле 1943 г. союзникам удалось расшифровать используемый люфтваффе погодный код. Поскольку код менялся каждый месяц, то 1 августа было последним днем, когда можно было узнать погодные условия над Плоешти. Единственное, чего не знали те, кто планировал операцию по бомбардировке, было то, что ответственный за противовоздушную оборону стратегически важного Плоешти генерал-лейтенант Герстенберг превратил его в самый хорошо защищенный объект в Европе.

Уже через час после старта американцев из Бенгази противовоздушная оборона в Плоешти знала, что через Средиземное море в северо-восточном направлении летит большое соединение бомбардировщиков США. Немцы сумели также расшифровать радиосообщения ВВС союзников, которыми они информировали бомбардировщики по пути их следования, чтобы те по ошибке не попали под свой или чужой обстрел.

За трехчасовой полет над Средиземным морем десять бомбардировщиков упало в него из-за отказа двигателей. На подлете к албанскому берегу «Либерейтор», в котором находился главный штурман операции, вдруг повело, он перевернулся и рухнул в море. Машина с заместителем главного штурмана начала поиски тех, кто мог остаться в живых, но поиски результатов не принесли. А за это время была потеряна радиосвязь с остальным соединением, и самолет с заместителем главного штурмана вынужден был повернуть назад. Тогда руководство полетом взял на себя молодой и неопытный офицер бомбардировщика В-24 «Brewery

Wagon».

Над Югославией соединение попало в плотную облачность. Обе передовые группы поднялись выше, чтобы перелететь облака. Остальные самолеты остались лететь на высоте вершин гор. В это время две первые группы попали под сильный попутный ветер, и, таким образом, расстояние между ними и остальными самолетами стало увеличиваться. К тому времени, как бомбардировщики перелетели горы и оказались в долине Дуная, их соединение было полностью расколото.

Для облегчения навигации в качестве контрольных пунктов были выбраны три города, которые оказались похожи друг на друга, и их идентификация из-за наземного тумана стала практически невозможной. Почти перед целью произошла трагическая ошибка: обе ведущие группы совершили неправильный поворот и вместо Плоешти ушли в сторону лежащего в 50 км Бухареста, где попали в зону плотного оборонительного зенитного огня. Таким образом, американский замысел бомбардировки на бреющем полете был раскрыт, передан в Плоешти, и у местной противовоздушной обороны было достаточно времени, чтобы подготовиться к атаке.

После того как две первые группы заметили свою ошибку, они повернули в сторону Плоешти, но не с той стороны. Их новый курс вел их точно на свои же группы, оставшиеся за горами. Таким образом, над целью произошел настоящий хаос. К тому же американские бомбардировщики попали в плотный зенитный огонь со всех сторон. Машины бросало в стороны от ударов зенитных снарядов. Один подбитый «Либереитор» загорелся и упал на зенитную батарею, другой порвал кабель аэростата, затем загорелся под зенитным огнем, но все же дошел до цели и упал на нее. Многие самолеты падали на городские улицы. Один из них упал на городскую женскую тюрьму Плоешти, и многие заключенные погибли под ее руинами.

В то время как несколько бомбардировочных групп рассеялось, чтобы найти свои цели, две другие стали собираться вместе. Они кружили над крышами домов, уклоняясь друг от друга, чтобы не столкнуться. И все это время их атаковали немецкие и румынские истребители. На крыле у одного «Либереитора» болтался канат от аэростата, другой бомбардировщик сбил кирпичную трубу, еще один не сумел вовремя набрать высоту и врезался в цистерны с нефтью.

Через 27 минут налет на Плоешти закончился. Затем уцелевшие «Либереиторы», кто группами, кто поодиночке, стали прибывать в Бенгази. Половина из них была повреждена, на борту у многих были убитые и

раненые. Некоторые машины смогли сесть на островах в Средиземном море, занятых союзниками. Один самолет, совершив посадку на шоссе в горах на Кипре, столкнулся с грузовиком, другой кое-как дотянул до аэродрома на Сицилии и в конце посадочной полосы врезался в стоящие там американские самолеты. К счастью, никто не пострадал. Два «Либереитора», у которых кончилось горючее, вынуждены были приводниться, два других столкнулись в небе над Болгарией.

Первые самолеты стали прибывать в Бенгази поздно вечером. Большинство пилотов были настолько измучены, что не могли сделать доклад. Последний из приземлившихся В-24 провел в воздухе 16 часов. Из 178 самолетов в Бенгази вернулось только 11 машин, 54 были сбиты над Румынией, три – над морем, другие сами упали в море во время полета на операцию и обратно, семь самолетов сели в Турции. 532 члена экипажей пропали без вести. Результатом налета стало уменьшение нефтедобычи в Плоешти на 40 % в течение двух месяцев.

13 августа 61 тяжелый бомбардировщик 9-й воздушной армии США, стартовавший в Северной Африке, атаковал авиационные заводы «Мессершмитт» в венском Нойштадте. Среди населения были 181 убитый и 850 раненых.

17 августа 1943 г., в годовщину своей первой операции в Европе, самолеты 8-й американской воздушной армии совершили свой «юбилейный вылет», целями которого были города Швайнфурт и Регенсбург. Эта первая стратегическая операция под названием «Двойной удар» («Double Strike») была прежде всего направлена против шарикоподшипниковой промышленности в Швайнфурте. Но при ее проведении была сделана главная ошибка: вместо того чтобы при атаке сконцентрироваться на одном объекте, 146 из 376 стартовавших «Летающих крепостей» решили одновременно атаковать завод по сборке «Мессершмиттов» в Регенсбурге и распылили тем самым свои силы.

Эта операция стала не только самым большим дневным налетом 8-й воздушной армии с начала войны, но и первым «челночным налетом». Самолеты, бомбившие Регенсбург, были оснащены дополнительными топливными баками и после выполнения работы летели не в Англию, а через Италию в Северную Африку. Охраняющие их истребители из-за ограничения дальности полета сворачивали над Аахеном, и тогда немецкие истребители вступали в бой. Так, на территории от Бельгии и Люксембурга вниз к Рейнско-Майнской области разгорелась одна из крупнейших воздушных битв в Западной Европе. Определенную защиту в бою американским бомбардировщикам обеспечивало новое построение в

полете. 18 машин каждой бомбардировочной группы летели в плотно эшелонированном боевом блоке и имели, таким образом, взаимное прикрытие.

Немецкие истребители быстро сообразили: чтобы самим не попасть под огонь пулеметов «Летающих крепостей», лучше атаковать их не сверху, наискось и не снизу, а спереди. Они некоторое время летели с бомбардировщиками параллельным курсом, затем обгоняли их и отрывались примерно на 8000 метров. После этого истребители разворачивались и атаковали противника с фронта. На расстоянии примерно 600 метров истребители открывали огонь, который можно было вести секунды две, после чего резко уходили вверх, перелетали бомбардировщики, возвращались, и охота начиналась снова.

При отражении налета истребители ФВ-190 и Ме-110 применяли неуправляемые снаряды (ракеты) «воздух – воздух». Эти ракеты были созданы для пятиствольного 21-см миномета Nb.W.42 на колесном лафете. От этого миномета были взяты и пусковые трубы, которые летчики называли «печными трубами» или «разрушителями строя», имея в виду строй вражеских бомбардировщиков.

Предельная дальность стрельбы 21-см миномета Nb.W.42 составляла 1200 метров, но 17 августа немцы стреляли с дистанции 800 метров. Скорость полета ракет была невелика (250–320 м/с), и их полет был хорошо виден вражеским летчикам. При попадании снаряда в «Летающую крепость» она буквально рассыпалась на куски – десяти килограммов амматол в боевой части снаряда вполне было достаточно. То, что полет ракеты можно было наблюдать, производило на американских летчиков особенно гнетущее впечатление. Один из них так рассказывал об этом: «Атаки вражеских истребителей были невероятно сильными, они начинались с момента пересечения нами бельгийского побережья и заканчивались у подножия Альп. Фронтальные атаки или сверху, или снизу. Отдельные атаки проходили со стороны солнца. Некоторые “Мессершмиты-109” стреляли крупнокалиберными снарядами из пушек, которые были смонтированы под несущими плоскостями. Многие экипажи сообщали также об обстрелах ракетами. Некоторые истребители сбрасывали связки, в которых находилось от 20 до 30 черных или коричневых предметов, которые падали на бомбардировщики и взрывались».

За время проведения операции «Двойной удар» было сбито 59 «Летающих крепостей» и 100 серьезно повреждено. Немцы потеряли 25 истребителей. Таким образом, «юбилейный налет» стал на тот период

самым большим поражением американских ВВС в Европе. Каждый пятый из членов экипажей погиб в ходе этой операции. Потери 8-й американской воздушной армии были настолько тяжелыми, что в последующие пять недель она не проводила никаких операций над территорией рейха и ограничила количество целей в Западной Европе, которые выходили из зоны дальности полетов истребителей сопровождения.

23 июня 1943 г. на авиабазе Лойшарс на своем разведчике «Москито» приземлился летчик-сержант Пик. То, что он с собой привез, удивило всех: первые, прекрасного качества снимки с воздуха всего испытательного полигона в Пенемюнде, где была и стартовая площадка испытательного стенда VII.

Центральное подразделение по оценке, куда были отправлены полученные материалы, располагалось в 50 км от Лондона. Ежемесячно оно получало почти 4 миллиона снимков, 250 детализированных докладов ежедневно рассылалось в штабы союзников и премьер-министру. Представители этой организации находились на всех авиабазах. Как только самолет-разведчик садился, снимки быстро проявлялись, проверялись и оценивались. В штате Центрального подразделения, по оценке, состояли примерно три тысячи человек – мужчин и женщин. Каждый из 26 его отделов специализировался в своей определенной области, фотографии целей изучали после проведенных бомбардировок. После сравнения всех сделанных в течение 24 часов снимков делались доклады о движении судов или войск противника, а также о последнем состоянии промышленных объектов. Таким образом, был открыт испытательный полигон немецкого секретного оружия в Пенемюнде.

На фотографиях, без всякого сомнения, были ракеты перед стартом. Эти снимки были самым важным результатом для Сиднея Коттона, организовавшего в 1939 г. звено самолетов-разведчиков для поисков секретного оружия.

Немедленно началась подготовка к операции «Гидра» – уничтожению ракетного центра в Пенемюнде. Этот объект до сих пор не бомбили. К тому же Пенемюнде были надежно защищены как зенитными батареями, так и ночными бомбардировщиками и находился вне зоны досягаемости наводящих лучей системы «Гобой» и английских ночных истребителей. Поэтому бомбардировщики могли атаковать эту цель только при полной луне.

Операция «Гидра» являлась первым точечным ночным налетом главных сил бомбардировочного командования с маркировкой целей и точными радиоуказаниями кружащего над целью бомбардировщика

«Мастер».

По плану в начале нападения первым должен был быть уничтожен жилой поселок ученых и инженеров на 3000 человек Карлсхабен, и только после этого бомбардировщики начинали бомбить два больших производственных здания и центр развития.

В 21 ч. 30 мин. поднялся в воздух бомбардировщик «Мастер», пилотируемый капитаном Сэрби, а за ним взлетели 597 тяжелых бомбардировщиков «Ланкастер» и «Галифакс». А впереди их на Берлин летели 20 скоростных разведчиков «Москито», причем тем же маршрутом, что и накануне.

Такое огромное количество британских бомбардировщиков лунной летней ночью над Северным морем сбило с толку наблюдателей на немецких пунктах управления истребителями, и там решили, что это не что иное, как массированный налет на Берлин. По команде со всех концов рейха к столице устремились ночные истребители. К Берлину были также подтянуты и дневные истребители, применяющие тактику «Дикие свиньи». Немцы были уверены, что англичан ждет более ощутимое поражение, чем это было у американцев во время их «юбилейного налета» на Швайнфурт и Регенсбург.

В то время как двадцать «Москито», применяя бесчисленное количество световых маркировок, имитировали предстоящий налет на Берлин, а 203 немецких истребителя напрасно рыскали в небе над городом в поисках британских бомбардировщиков, 597 «Ланкастеров» и «Галифаксов», не боясь истребителей, летели к ракетному испытательному полигону в Пенемюнде. Они атаковали цель тремя волнами и сбросили на нее 1593 тонны фугасных и 281 тонну зажигательных бомб.

Когда немецким истребителям стала ясна их ошибка, часть из них смогла на обратном пути догнать английские бомбардировщики последней волны и сбить сорок машин.

А в это время генерал Каммхубер уже несколько часов напрасно пытался связаться со своего командного пункта в Арнхайме-Деелен в Голландии со своими радарными станциями, расположенными в рейхе. Как потом выяснилось, причина была в серьезном повреждении кабеля. Сто немецких истребителей, все еще круживших в берлинском небе и напрасно ожидавших приказа, наконец решили, каждый сам по себе, идти на посадку на авиабазу Бранденбург-Брист. Одна за другой машины устремились к посадочной полосе, в конце которой оказались зажатыми, в результате чего 34 самолета получили серьезные повреждения. А генерал Каммхубер только наутро узнал, что на самом деле произошло этой ночью. Уже после

войны генерала ждал еще один неприятный сюрприз: допрашивающий его офицер сообщил, что два подчиненных, работавшие с Каммхубером в командном бункере в Арнхайм-Деелене, на самом деле были английскими агентами. Капитан Сэрби после своего возвращения на аэродром узнал, что, «судя по всему, вследствие интенсивности бомбардировки цель была хорошо и правильно накрыта».

19 августа были распечатаны фотографии атакованной цели. Начальник британского штаба, внимательно изучив их, решил, что предложение 8-й американской воздушной армии провести в Пенемюнде дневной налет излишне.

Результатом операция «Гидра» стали 735 человек, погибших в результате бомбардировки, большинство из них были советскими военнопленными и польскими рабочими из лагеря Трассенхайде. Также погибли 178 немецких специалистов, и среди них руководитель отдела ракетных двигателей доктор Тиль.

Генерал Дорнберг докладывал: «Ущерб на полигоне оказался неожиданно ограниченным». Все важные сооружения, такие, как аэродинамическая труба, испытательные площадки, измерительный центр, остались неповрежденными. Испытательный полигон люфтваффе в Пенемюнде-Запад, центр развития «Фау-1» и реактивные самолеты вообще не пострадали, и работы без перерыва продолжались дальше.

12 августа «Либерейторы» 9-й американской воздушной армии, базировавшейся в Северной Африке, впервые совершили налет на Германию. 61 бомбардировщик В-24 атаковал заводы «Мессершмитт» в Винере-Нийштадте.

Интересна оценка американского командования потерь истребителей ПВО Германии. С января по октябрь 1943 г. якобы было сбито 3320 германских истребителей, потери американцев – 727 бомбардировщиков В-17 и В-24. Если бы это было правдой, самолеты союзников не встретили бы над городами Германии ни одного истребителя противника. Увы, все было иначе.

Глава 9

Система ПВО рейха на примере Берлина

До сих пор, в основном, говорилось о налетах союзной авиации. Думаю, настало время рассказать и о германской системе ПВО.

К сентябрю 1939 г. общая организация военно-воздушных сил Германии имела следующую структуру: три воздушных флота (1-й воздушный флот «Ост», командующий – генерал авиации Кессельринг; 2-й воздушный флот «Норд», командующий – генерал авиации Фелинг; 3-й воздушный флот «Вест», командующий – генерал авиации Шперрле), и, кроме того, три отдельные группы ВВС: «Восточная Пруссия», «Австрия» и «Морская».

В состав каждого воздушного флота входило два-три воздушных округа (Luftgau), которые руководили соединениями и частями ВВС, в том числе и частями ПВО.

Воздушный округ в то время представлял крупное соединение, включавшее в себя авиационные дивизии оперативного назначения, части легкой истребительной авиации (предназначенные для ПВО), зенитно-артиллерийские части, прожекторные части, службу воздушного наблюдения, а также имевшие в своем подчинении военные школы и резервные (учебные) части. Воздушные округа руководили противовоздушной обороной страны через специальных начальников ПВО (в крупных пунктах, например, в Берлине) либо через командиров тех частей, которые обороняли отдельные объекты.

Воздушные округа существовали только на территории собственно Германии. В Восточной Пруссии и Австрии все авиационные части и войска ПВО подчинялись непосредственно командованию соответствующих групп ВВС.

Зенитная артиллерия в тот период состояла из отдельных дивизионов и полков. Дивизий и корпусов зенитной артиллерии не существовало.

В ходе войны ВВС Германии получили дальнейшее развитие. К осени 1942 г. Германия имела уже семь воздушных флотов: шесть из них значились под номерами от 1-го до 6-го, седьмой флот именовался флотом «Митте».

Дислокация флотов была следующая: 1-й, 4-й и 6-й флоты – советско-германский фронт; 5-й воздушный флот – Норвегия и Финляндия; 3-й воздушный флот – Франция, Бельгия, Голландия; 2-й воздушный флот –

Италия и Африка; флот «Митте» – Германия, Австрия, Чехословакия, Польша. Кроме того, продолжали существовать отдельные группы ВВС: «Юго-Восток» на Балканах и группа «Крит».

Части ПВО, действовавшие на фронтах, подчинялись воздушным флотам.

Войска ПВО, оборонявшие объекты в глубине страны, по-прежнему были подчинены воздушным округам, которые, в свою очередь входили в воздушные флоты.

К концу 1942 г. существовали следующие воздушные округа:

а) В составе флота «Митте»: I воздушный округ – Восточная Пруссия и Северная Польша (штаб в Кенигсберге); III воздушный округ – Померания, Бранденбург и Нижняя Силезия (штаб в Берлине); VI воздушный округ – Рур (штаб в Мюнстере); VIII воздушный округ – Верхняя Силезия, Польша (штаб в Кракове); XI воздушный округ – Ганновер, Голштиния, Дания (штаб в Гамбурге); XVII воздушный округ – Чехия, Австрия (штаб в Вене).

б) В составе 3-го воздушного флота: VII воздушный округ – Бавария (штаб в Мюнхене); XII воздушный округ – Гессен, Анхальт (штаб в Висбадене); воздушные округа «Голландия», «Бельгия – Северная Франция», «Западная Франция».

На схеме представлены границы воздушных округов по состоянию на декабрь 1942 г.

В 1943 г. все воздушные округа в административном отношении были переподчинены непосредственно главнокомандующему ВВС Германии, рейхсмаршалу Герингу. На командование воздушных флотов возлагалось только оперативное руководство боевой деятельностью воздушных округов.

В результате всех этих изменений, а также в результате потери в ходе войны ряда территорий на Западе и Востоке к концу 1944 г. общая организация ВВС и ПВО Германии представлялась в следующем виде:

1. Воздушные флоты: 1-й, 2-й, 3-й, 4-й, 5-й и 6-й – действовали на фронтах; воздушный флот «Райх» (бывший «Митте») – на территории Германии, Австрии, Чехии.

Из флотов, действовавших на фронтах: 1-й, 4-й, 5-й и 6-й – на советско-германском фронте; 3-й – на Западном фронте; 2-й – в Италии и на Балканах.

В самом конце 1944 г. три флота – 2-й, 3-й и 5-й – были расформированы и на занимаемых ими участках фронта были созданы оперативные группы ВВС.

2. Воздушные округа: I воздушный округ – Восточная Пруссия; III воздушный округ – Померания и Бранденбург; VI воздушный округ – Рур; VII воздушный округ – Бавария, Вестфалия, Гессен; VIII воздушный округ – Западная Польша, Силезия; XI воздушный округ – Ганновер, Голштиния, Дания; XVII воздушный округ – Чехия, Австрия.

Все эти семь воздушных округов подчинялись главному командованию ВВС в административном отношении и воздушному флоту «Райх» – в оперативном отношении.

Зенитные части, действовавшие на фронте и в ближайшем фронтовом тылу, были сформированы в зенитные бригады, дивизии и корпуса, входившие непосредственно в состав соответствующих воздушных флотов. Зенитные дивизии, осуществлявшие ПВО внутренних областей Германии, Австрии, Чехии и частично Польши, входили в состав воздушных округов.

К концу 1944 г. Германия насчитывала 22 зенитно-артиллерийские дивизии и 6 зенитно-артиллерийских бригад. Распределение этих соединений было таково: на территории воздушного флота «Райх» в составе семи воздушных округов – 12 зенитно-артиллерийских дивизий; на Восточном фронте – 7 зенитно-артиллерийских дивизий; на Западном фронте – 3 зенитно-артиллерийские дивизии; в Италии – 3 зенитно-артиллерийские бригады; в Норвегии – 1 зенитно-артиллерийская бригада; в Венгрии и на Балканах – 2 зенитно-артиллерийские бригады.

Наиболее защищенным объектом ПВО Германии, естественно, был Берлин. Поэтому я подробно остановлюсь на ПВО столицы рейха.

К маю 1939 г. в Берлине проживали 4,3 миллиона жителей. Берлин был одним из наиболее важных по количеству выпускаемой продукции промышленных центров Германии, занимавшим третье место среди промышленных районов страны.

В Берлине были сосредоточены две трети электротехнической промышленности Германии, шестая часть машиностроительной промышленности и значительная часть военной промышленности. Чтобы представить значение Берлина в военном отношении, достаточно вспомнить, что в Берлине находились до 40 предприятий авиационной промышленности, 10 крупных автобронетанковых заводов, более 30 оружейных и оружейных заводов, 25 заводов, производивших взрывчатые и отравляющие вещества.

Наконец, Берлин представлял собой важнейший узел коммуникаций: к нему сходились пятнадцать железнодорожных линий, шесть автострад (на Штеттин, Ганновер, Мюнхен, Лейпциг, Бреслау, Франкфурт-на-Одере). Кроме того, Берлин являлся крупным портом внутреннего судоходства,

насчитывавшим более 50 гаваней, связанных системой каналов и рек с морскими портами (Гамбургом, Данцигом, Штеттином), с Верхней Силезией, Руром и Рейнско-Вестфальским промышленным районом.

Площадь Большого Берлина составляла 884 кв. км, то есть он занимал второе место среди крупнейших городов мира (после Большого Лондона). Наибольшая протяженность с востока на запад – 43 км, с севера на юг – около 30 км. Следует учесть, что в систему ПВО Берлина входили еще и города, расположенные вне черты Большого Берлина, но примыкавшие к нему: Ораниенбург, Хеннигсдорф, Генсхаген, Шёнефельд, Эркнер. Таким образом, площадь прикрытия для системы ПВО была весьма обширной.

Берлин входил в границы III воздушного округа, который подчинялся в оперативном отношении командованию воздушного флота «Митте», переименованного в 1944 г. в «Райх». Кроме района Берлина, в III воздушный округ входили такие важные промышленные центры и районы, как Лейпциг, Дрезден, Силезия, Штеттен. Однако Берлин оставался все время главным объектом, обороне которого воздушный округ уделял особое внимание.

Непосредственное руководство зенитными средствами, прикрывавшими Берлин, осуществлялось до сентября 1941 г. штабом, который именовался «Командование противовоздушной обороны I» (Luft veteidigungskommando I). В сентябре этот штаб был реорганизован в штаб 1-й зенитно-артиллерийской дивизии, в состав которой вошли все оборонявшие Берлин части: 22-й, 53-й и 126-й зенитные артиллерийские полки, 82-й зенитно-прожекторный полк, III дивизион ПВО особого назначения (ложные сооружения), 121-й батальон связи ВВС, три транспортные батареи.

1-я зенитно-артиллерийская дивизия осуществляла ПВО Берлина до конца войны.

Заводы фирмы «Хейнкель», расположенные в Ораниенбурге, являлись важным объектом, обороне которых со стороны 1-й зенитно-артиллерийской дивизии в течение всей войны уделялось особое внимание. Все средства зенитной артиллерии, оборонявшие эти заводы, объединялись зенитно-артиллерийской подгруппой «Ораниенбург», которая входила в состав группы «Норд».

Группировка батарей зенитной артиллерии на обороне Ораниенбурга, непосредственно примыкавшая к системе зенитной артиллерии Большого Берлина, являлась как бы часть последней. В то же время она представляла собой цельную систему и с этой точки зрения могла служить примером группировки средств на обороне объекта сравнительно небольшого

протяжения.

Общее количество средств зенитной артиллерии, оборонявших заводы «Хейнкель», было довольно большим: летом 1943 г. – 68 орудий тяжелой зенитной артиллерии и 27 орудий средней зенитной артиллерии. Во всяком случае, район Ораниенбурга был прикрыт более сильно, чем ряд других районов и объектов Берлина.

Оборона Берлина истребительной авиацией осуществлялась авиационными соединениями, подчиненными флоту «Митте» («Райх»). В 1942–1943 гг. Берлин входил в район действия 4-й истребительной авиадивизии; в 1944–1945 гг. – в район действия 1-й истребительной авиадивизии. Границы района этой дивизии показаны на схеме 19. На той же схеме нанесены аэродромы дивизии. Мы видим, что у самого Берлина аэродромов истребительной авиации было немного, а основная масса аэродромов разбросана по западной границе дивизии, что обеспечивало введение истребителей в бой еще на пути к обороняемым объектам.

В составе дивизии были эскадры дневных и ночных истребителей. Количественный состав частей дивизии часто изменялся, но, несмотря на это, она могла вводить в бой одновременно значительное количество истребителей. Так, например, осенью 1943 г. при отражении ночных налетов англичан непосредственно над Берлином вводилось в бой от 100 до 250 истребителей.

К 1 сентября 1939 г. на вооружении ПВО Берлина имелось до 40 тяжелых зенитных батарей четырехорудийного состава и до 200 стволов легкой зенитной артиллерии. Все орудия были на колесных лафетах. Зенитные батареи имели приборы управления огнем, а радиолокаторы отсутствовали. Данных о количестве и типах прожекторов в тот период автором не найдено.

В ходе войны состав ПВО Берлина непрерывно изменялся в количественном и качественном отношениях.

Таблица 1

Период	На стационарной обороне				Средства усиления (железнодорожные батареи)		
	12,8-см	10,5-см	8,8-см	2-см и 3,7-см	12,8-см	10,5-см	8,8-см
Сентябрь 1939 г.	—	40	120	200	—	—	—
Май 1941 г.	24	50	190	200	—	—	—
Октябрь 1942 г.	24	40	126	220	20	40	—
Конец 1943 г.	24	84	240	220	44	72	40
Апрель 1944 г.	24	50	402	250	—	—	—
Апрель 1945 г.	24	48	270	249	—	—	—

В ходе массированных налетов зенитчики открывали огонь по головной группе самолетов до момента сбрасывания ими бомб, а затем переносили огонь на новую волну самолетов.

«Ахиллесовой пятой» в боевой работе всех зенитных батарей была подача снарядов к орудию. У немцев ручная установка взрывателя осталась только на зенитных пушках калибра 8,8 см – Flak 18, 36 и 37. У всех остальных тяжелых зенитных орудий имелся механический установщик трубки, причем подача снаряда на лоток затвора производилась автоматически. Но, несмотря на все это, подача тяжелых снарядов к орудию была настолько утомительна, что личный состав изматывался после полутора-двух минут непрерывной стрельбы. Введение двух запасных номеров продлило срок непрерывной стрельбы до 3–3,5 минуты. После этого батарея неизбежно вынуждена была делать перерыв в ведении огня на 3–5 минут. Это время обычно использовалось для перемены цели, но такие перерывы, в общем, весьма отрицательно отражались на сохранении плотности и интенсивности зенитного огня ПВО Берлина.

В расчетах зенитных орудий использовалось большое число военнопленных, большинство из которых составляли русские. В расчетах прожекторных частей к ноябрю 1944 г. все мужчины рядового состава были заменены женщинами в возрасте от 18 до 35 лет.

Бомбежки Берлина союзная авиация проводила с больших высот – ночью англичане бомбили на высотах 6000–7000 м, а днем американские «Летающие крепости» – на высотах 7000–8500 м. При высотных налетах эффективность германских зенитных орудий существенно снижалась.

К апрелю 1945 г. состав тяжелой зенитной артиллерии на

стационарной обороне Берлина был следующий. Всего стволов 342. Из них: калибра 12,8 см – 20, калибра 10,5 см – 48, калибра 8,8 см Flak 41–10, калибра 8,8 см Flak 18 и Flak 36 – 226, калибра 88 мм (итальянские) – 22, калибра 88/85 мм (русские) – 12.

Анализируя эти данные, следует обратить внимание на то, что из 342 стволов у немцев было 82 ствола орудий (23,3 %) с высотой действительного огня 9500—11 000 м (калибры 12,8 см, 10,5 см и 8,8 мм Flak 41). Таким образом, до 25 % орудий могло вести успешную борьбу против высотных налетов англо-американской авиации.

Замечу, что слабость германской зенитной артиллерии надо воспринимать относительно. Обратим внимание, что самые мощные советские зенитные пушки – 85-мм образца 1939 г. – физически не могли вести борьбу с американскими «Летающими крепостями», а лучше у нас тогда ничего не было. Более мощные пушки стали поступать на вооружение лишь после окончания войны. 85-мм пушка КС-1 принята на вооружение 2 июля 1945 г., 100-мм пушка КС-19 – 2 марта 1948 г., а 130-мм пушка КС-30 стала поступать в части лишь в 1954 г.

О роли германской зенитной артиллерии в ПВО Берлина можно судить по интенсивности огня орудий. Так, в 1944 г. при отражении 33 массированных налетов, отчеты о которых попали в руки советского командования, зенитная артиллерия израсходовала всего 685 193 снаряда крупного калибра (88 мм и выше).

Для усиления ПВО Берлина зачастую применялась переброска в Берлин железнодорожных батарей 12,8-см, 10,5-см и 8,8-см орудий. Количество этих батарей колебалось в разные периоды от 10 до 27.

Для установки этих батарей в Берлине у ряда железнодорожных станций были подготовлены позиции. Каждая позиция была занумерована, обеспечена надлежащей документацией и всегда была готова к приему батареи.

Как видно из схемы 23, основное количество позиций было расположено непосредственно внутри границ Большого Берлина, внутри кольца зенитных стационарных батарей. Позиции занимались в зависимости от обстановки и наличного количества железнодорожных батарей.

Довольно широко практиковалось перемещение железнодорожных батарей с целью усиления защиты объектов от предполагаемых налетов. Таким образом, находившиеся в Берлине железнодорожные батареи представляли собой подвижный резерв в руках командира 1-й зенитной дивизии для маневрирования им в зависимости от обстановки. Если учесть,

что все остальные тяжелые батареи были стационарные и что для перемещения их с одной позиции на другую требовалось много времени, то значение подвижного резерва в виде железнодорожных батарей для системы ПВО Берлина станет очевидным.

Тем не менее с весны 1944 г. все железнодорожные батареи были сняты с ПВО Берлина и больше в Берлин не возвращались.

Особый интерес в ПВО Германии представляют собой так называемые зенитные артиллерийские башни, которые были построены в таких крупных городах, как Берлин, Гамбург и Вена.

Для усиления ПВО от высотных налетов авиации в 1940 г. в центре Берлина началось строительство зенитных артиллерийских башен, вооруженных 12,8-см пушками Flak 40. Самым удобным местом для зенитных башен оказались парки Берлина. Но для обеспечения открытых секторов обстрела необходимо было либо вырубить часть деревьев, либо устанавливать орудия выше их. Немцы выбрали последний вариант – строительство высотных башен для установки на них тяжелых зенитных орудий.

Всего немцы построили в городе шесть башен. Они группировались попарно: башня управления и на расстоянии около 300 метров – орудийная башня. Три группы башен были расположены: 1-я башенная батарея – в парке Фридрихсхайн; 2-я башенная батарея – в парке Тиргартен; 3-я башенная батарея – в парке Гумбольдтхайн.

Берлинский архитектор Таммс спроектировал эти башни и руководил их постройкой. Сооружение башен длилось два года и было закончено в течение 1942 г.

Орудийная башня имела: четыре спаренных 128-мм орудия, установленных по углам на верхней площадке, и взвод 3,7-см пушек (3–4 орудия), установленных на площадках специальной галереи, расположенной этажом ниже. В центре верхней орудийной площадки башни был устроен небольшой «местный командный пункт», вооруженный вспомогательным командным прибором-трансформатором «Мальзи-43» и четырехметровым дальномером. Эти приборы должны были вступать в действие в случае выхода из строя основных приборов или синхронной связи с башней управления.

Объем орудийной башни составлял около 196 тысяч кубометров, башни управления – 40 тысяч кубометров. Стены, перекрытия и несущие конструкции железобетонные. Толщина стен 2,8 метра, перекрытия над двумя верхними этажами – по 4 метра каждое. Окна и двери имели стальные щиты толщиной 5–10 см с массивными запорными

механизмами.

Башни были оборудованы приточно-вытяжной вентиляцией, обеспечивавший необходимый обмен воздуха в обычное время и при газоопасности. Электроэнергией башни снабжались от городской электросети. На случай аварии имелась своя электростанция с дизель-генератором.

Башня управления представляла собой шестиэтажное сооружение размером 50×22 метров и высотой 40 метров. Назначение башни – управление огнем орудийной башни, радиолокаторами и артиллерийскими приборами, расположенными на ее верхней платформе. Внутри башни находились служебные помещения и помещения для личного состава, обслуживавшего башню управления. На нижней платформе было расположено четыре площадки для установки одиночных и спаренных мелкокалиберных зенитных пушек, предназначенных для отражения нападения авиации с малых высот.

Все три башни управления были однотипны. Незначительная разница имелась лишь во внутренней планировке.

Отдельные этажи башни управления в парке Тиргартен были распланированы следующим образом: на первом этаже находились служебные помещения специального назначения – отопление, вентиляционные камеры, водонапорные агрегаты, гараж для танков и др.

С первого этажа с двух сторон большого зала (вестибюля) на 6-й этаж вели две лестницы, оборудованные лифтами грузоподъемностью по 2 тонны каждый.

На втором этаже размещался командный пункт 1-й зенитно-артиллерийской дивизии, который занимал шесть помещений, общей площадью 213 кв. м. Еще несколько комнат на втором этаже занимал штаб дивизии.

При проектировании башни в ней не предусматривалось размещение командного пункта дивизии, это пришлось сделать уже после ее ввода в строй. Основным помещением командного пункта дивизии была оперативная комната, откуда и велось управление боем зенитно-артиллерийских средств города. Потолок и стены оперативной комнаты были обиты звуконепроницаемыми материалами: два слоя пористого картона и один слой стекловаты.

На 3-м и 5-м этажах размещался личный состав башни управления, там находились общежития, столовые, склады и комнаты для отдыха.

На 4-м этаже размещались офицерский состав, клуб, столовая и канцелярия командования башни управления.

6-й этаж состоял из служебных помещений и нижней платформы, шириной 6–9 м, на которой были установлены мелкокалиберные зенитные орудия.

С нижней платформы 6-го этажа две наружные лестницы вели на верхнюю платформу, где в железобетонных укрытиях (позициях) размещались приборы управления. Здесь вырабатывались данные для стрельбы по воздушным целям, которые передавались на орудийную башню, «спаренную» с башней управления.

Позиция приборов управления состояла из наблюдательного пункта командира башенной батареи, наблюдательного пункта разведчика, двух оптических дальномеров (4- и 6-метровых) и двух радиолокаторов, «Вюрцбург» и «Большой Вюрцбург». «Большой Вюрцбург» с диаметром параболоида 8 метров имел дальность действия 80 км, а «Вюрцбург» – обычный радиолокатор, с дальностью действия до 40 км.

Для укрытий материальной части и живой силы имелись железобетонные гнезда и шахты различной формы. Укрытием для «Большого Вюрцбурга» служила большая шахта размером 6×8×10 м, сделанная в толще двух верхних этажей башни. Специальные подъемные механизмы обеспечивали подъем и спуск радиолокатора.

Радиолокатор «Вюрцбург» размещался наверху башни на специальной железобетонной площадке, под 12-см перекрытием которой находилось укрытие для расчета. Рядом располагалось бронированное круглое гнездо для 6-метрового дальномера. На других башнях это гнездо было квадратным.

Наблюдательный пункт командира башенной батареи имел прямоугольную форму с защитными железобетонными стенками, толщиной 50 см и высотой 2,2 метра, перекрытыми стеклянной крышей, обеспечивавшей верхнее и боковое наблюдение.

4-метровый дальномер был установлен у парапета на специальном железобетонном основании высотой 50 см.

В башне управления находился один взвод из четырех спаренных 37-мм орудий. Эти орудия были установлены на площадках специальной галереи, находившейся на уровне пятого этажа.

Орудийная башня предназначалась для установки на ней тяжелых зенитных орудий. Пушки устанавливались на платформе – плоской кровле башни. В плане башня представляла квадрат размером 70×70 метров с выступами квадратной формы, на верхних площадках которых располагались орудия. В этих выступах помещались лестничные клетки, ведущие на верхние боевые платформы. К лестницам примыкали лифты

для подъема боеприпасов (на 450 снарядов за один раз) и другого имущества.

Главный вход в башню находился в центре здания, где начиналась главная лестница.

На 1-м этаже находились помещения, связанные с эксплуатацией здания, в них были установлены приборы отопления, вентиляции, освещения, располагались мастерские, гаражи и др.

На 2-м и 3-м этажах размещался офицерский и рядовой состав, причем последнему были отведены помещения у винтовых лестниц.

В центральной части здания, примыкавшей к главной лестнице, располагались бомбоубежище, госпиталь, хранилище и другие общественные помещения.

На 4-м, 5-м и 6-м этажах также размещался офицерский и рядовой состав. Там же находились столовые, кухня, комнаты отдыха и другие обслуживающие помещения.

На выступе перекрытий 6-го этажа, образующем платформу, были устроены площадки для мелкокалиберных зенитных пушек (до 12 спаренных или ординарных установок). С этой платформы наружные железобетонные лестницы вели на верхнюю платформу – плоскую кровлю здания, где была оборудована позиция для четырех спаренных 12,8-см зенитных пушек.

Верхняя платформа размером 60×60 метров с квадратными выступами по углам представляла собой железобетонное перекрытие толщиной 4 метра. Позиция состояла из четырех площадок для спаренных 12,8-см орудий с нишами для снарядов и подъемниками для подачи боеприпасов с нижнего этажа.

Напротив орудийной площадки находилось прямоугольное сооружение для хранения разного имущества и укрытия личного состава.

В центре верхней платформы башни была оборудована площадка для командного прибора с защитным траверсом напротив входа.

В период войны помещения внутри башен были использованы для размещения госпиталей, хранения ценностей и произведений искусства. При проектировании и строительстве башен ПВО немцы не предполагали использовать их под бомбоубежища. Во время интенсивных бомбежек Берлина выяснилось, что вместимость башен недостаточна, незначительная пропускная способность приводила к давке, и при каждой воздушной тревоге у входа в давке погибали до 100–150 человек.

В берлинских зенитных башнях несколько раз побывал министр вооружений Альберт Шпеер. Позже он вспоминал: «Вечером 22 ноября

1943 года я проводил заседание в своем кабинете, когда в половине восьмого вечера по радио прозвучало тревожное сообщение о приближении к столице целой армады бомбардировщиков. Вскоре мы услышали, что она уже достигла Потсдама, – я прервал совещание и спешно отправился к расположенному неподалеку, похожему на башню сооружению, где размещался командный пункт управления огнем зенитной артиллерии. С верхней площадки был хорошо виден Берлин. Но едва я взошел на нее, как почувствовал, что от мощных разрывов бомб пол подо мной ходит ходуном и сотрясаются даже крепкие стены башни. Оглушительный рокот волнами прокатывался над городом, на протяжении двадцати минут воздух непрерывно сотрясали гулкие разрывы бомб. Я стремглав бросился вниз по лестнице, а вслед за мной устремились зенитчики. Кое-кого из них перед этим взрывной волной с силой ударило о стены, и теперь они зажимали кровоточащие раны. Весь нижний этаж был до отказа полон людьми. Лица их уже смутно различались в пелене – в воздухе осела осыпавшаяся со стен штукатурка. Как только гул затих, я отважился подняться наверх и обомлел: здание моего министерства было объято пламенем. Я тут же поехал туда. Несколько секретарш в касках и поэтому похожих на амазонок под доносившийся время от времени грохот от взрывающихся вдалеке бомб замедленного действия пытались вынести из огня папки с документами. На месте моего кабинета дымилась огромная воронка.

Огонь быстро распространялся по всем помещениям и угрожал перекинуться на восьмиэтажное здание Управления вооружений сухопутных войск. Мы все были, естественно, крайне возбуждены и теперь, ощутив неожиданно прилив энергии, решили спасти хотя бы представлявшие большую ценность телефонные аппараты специальных линий связи. Мы просто выдергивали провода из розеток, а затем относили телефоны в надежное место в подвале здания. Утром меня посетил начальник управления генерал Лееб. “На рассвете пожар удалось потушить, но, к сожалению, мы ничего не можем сделать, – с усмешкой сказал он, – кто-то унес все телефонные аппараты”.

Геринг находился тогда в “Каринхалле” и, узнав о моем ночном посещении пункта управления зенитным огнем, немедленно приказал больше не пускать меня на верхнюю площадку. Но у меня сложились настолько добрые отношения со служившими в “башне” офицерами, что они не побоялись послушаться приказа рейхсмаршала и не препятствовали мне подниматься наверх.

Во время воздушных налетов на Берлин с верхней площадки

открывалось потрясающее зрелище. Оно могло очаровать и заставить забыть обо всем на свете, и приходилось постоянно напоминать себе, что ты живешь в реальном и очень жестоком мире. Город был ярко освещен фейерверками из сыпавшихся сверху гроздьями осветительных ракет – берлинцы называли их “рождественскими елками”, – факелами вспыхивали пораженные снарядами самолеты, а остальные бомбардировщики исполняли в это время в багрово-черном небе «пляску святого Витта», пытаясь уйти от тянувшихся к ним лучей прожектора. Словом, дух захватывало от этой воистину апокалипсической картины.

Как только самолеты, отбомбившись, легли на обратный курс, я сразу же сел в машину и отправился на расположенные в наиболее разрушенных кварталах заводы. Мы ехали по заваленным обломками кирпичей, битым стеклом и всяким хламом улицам, вокруг горели дома, у развалин сидели или стояли люди, на тротуарах громоздились мебель и всевозможный, спасенный из огня скарб, в воздухе кружился пепел, от гари и известковой пыли першило в горле, и создавалось ощущение полнейшей безнадежности. Иногда люди вдруг начинали истерически хохотать – столь странное поведение свойственно обычно в моменты грандиозных катастроф. Над городом вздымался в небо шестиметровый, прорезанный пламенем черный столб дыма. Поэтому даже днем улицы были как бы погружены во тьму.

Я уже неоднократно пытался рассказать об этом Гитлеру. В последний раз он прервал меня буквально на полуслове: “А, кстати, Шпеер, сколько танков будет отправлено на фронт в следующем месяце?”»^[37]

Все шесть башен ПВО Берлина хорошо сохранились после войны.

В ночь на 22 апреля 1945 г. три зенитные башни впервые открыли огонь по наземным целям. Орудия вели заградительный огонь по боевым порядкам советской пехоты и танков. Днем 22 апреля наступление Красной Армии усилилось, и 123-й башенный дивизион выпустил около 5 тысяч снарядов.

К 25 апреля все башенные батареи продолжали огонь. Причем личному составу башен Фридрихсхайн и Гумбольдтхайн неоднократно приходилось вступать в рукопашные бои, вводить в действие пулеметы и фаустпатроны. Обе башни находились в полуокружении. К 27–28 апреля зенитные башни Фридрихсхайн и Гумбольдтхайн, находившиеся под непрерывным артиллерийско-минометным огнем и потерявшие уже половину орудий, могли стрелять только ночью. Зенитная башня Тиргартен прекратила огонь, так как советские войска находились в ее мертвой зоне. Затем башни были покинуты личным составом.

Треугольная схема расположения зенитных башен по типу берлинской была использована в Гамбурге и Вене.

В Гамбурге первая, Хайлигенайстфельдская башня и вторая, Вильгельмсбургская башни были заложены в октябре 1942 г. Обе башни оснащались четырьмя спаренными 12,8-см зенитными пушками. Кроме того, наверху было установлено около двадцати одиночных и спаренных 20-мм зенитных автоматов. Не был лишь смонтирован электрический подъемник снарядов, и его роль выполнял подъемный кран, расположенный в центре башни.

Третья башня так и не была введена в строй.

В подвалах гамбургских башен могли укрыться несколько тысяч гражданских лиц.

В Вене башенные комплексы были построены в Аренбергском парке, в монастыре и в Аугартене, образуя треугольник, защищавший культурный центр города. Большая часть работ была проделана иностранными рабочими и подразделениями РАД. Последняя башня была начата и завершена в первой половине 1944 г. Башни в монастыре и в Аугартене отличались по конструкции от башни в Аренбергском парке. Обе они имели форму шестнадцатигранника, диаметром 43 метра. Четыре тяжелых 12,8-см спаренных зенитных орудия располагались на крыше внутри собственных башен. Округлые орудийные башни были оснащены бронированной крышей с отверстием, которое позволяло орудиям вести огонь и изменять угол возвышения, в то же время крыша обеспечивала защиту всего орудийного расчета. В крытой галерее были установлены восемь зенитных автоматов. Как и берлинская башня, башни в Вене имели все стандартное оборудование, необходимое для автономных боевых действий.

Большой Берлин входил в район деятельности 1-й истребительной авиадивизии. Границы этого района, изображенные на схеме 16, совпадали, в основном, с границами III воздушного округа. Кроме Берлина, в район действий 1-й истребительной авиадивизии входил ряд других крупных промышленных центров: Штеттин, Дессау, Лейпциг, Дрезден.

Как уже говорилось, истребительная дивизия входила в состав 1-го авиационного корпуса воздушного флота «Райх» и лишь взаимодействовала с III воздушным округом и с зенитными дивизиями и группами, оборонявшими отдельные пункты.

Кроме того, 1-я истребительная авиадивизия взаимодействовала с соседними истребительными дивизиями (2-й, 3-й, 7-й, 8-й и 9-й), с которыми имела прямую проводную связь и радиосвязь.

В состав 1-й истребительной авиадивизии входили дневные и ночные истребители, причем последних было больше. Состав частей часто изменялся. В среднем дивизия имела в 1944–1945 гг. одну-две эскадры дневных истребителей и две-три эскадры ночных истребителей, то есть от 400 до 600 боевых машин.

Истребительная дивизия имела в своем распоряжении до 30 основных аэродромов и несколько десятков вспомогательных аэродромов и посадочных площадок, включая и аэродромы гражданской авиации. Такая сеть аэродромов дала широкую возможность маневрировать истребителями, быстро сосредотачивать основные силы в нужном месте и предельно использовать летные возможности машин.

Большая часть аэродромов располагалась севернее и западнее Берлина, покрывая густой сетью почти все пространство от границ дивизии до Берлина. Вокруг самого Берлина в радиусе до 100 км имелось девять крупных аэродромов дивизии, на которых постоянно базировались истребители.

Чтобы не допустить к району Большого Берлина днем одиночных самолетов-разведчиков, немцы прибегали к патрулированию истребительной авиацией в воздухе на подступах к объектам. Так, в 1943 г. при сообщении о появлении разведчиков, идущих к району Берлина, в воздух поднимались по приказанию командования истребительной авиации истребители и направлялись в районы для патрулирования:

- с аэродрома Вернойхен – в район Либенвальде – Альт-Фризак;
- с аэродрома Бранденбург-Брист – в район Альт-Фризак – Кётцин;
- с аэродромов Зербств и Кётен – в район Кётцин – Ферх – Треббин.

Таким образом, патрулирование истребителей охватывало Берлин полукольцом с севера, запада и юга, то есть в наиболее угрожаемых направлениях.

До осени 1943 г. основным видом боя истребительной авиации ночью в районе 1-й истребительной дивизии была так называемая темная охота, то есть действия ночных истребителей вне зенитной зоны и вне световой зоны прожекторов. Этот способ действия истребителей немцы в ряде документов условно называли «Небесная кровать» (Himmelsbett).

Сущность этого способа заключалась в следующем. С получением донесений о появлении противника по приказанию 1-й истребительной авиадивизии в определенные районы ожидания высылались либо отдельные двухмоторные ночные истребители, либо целые группы и соединения их. Ночные истребители имели мощную радиоаппаратуру для связи с землей, для связи самолетов между собой и самолетные

радиолокаторные установки типа «Лихтенштейн», с радиусом действия 6–8 км.

Наведение на противника ночью производилось двумя путями:

1. Одиночные истребители наводились радиолокационными постами воздушного наблюдения 1-го и 2-го разрядов при помощи двух радиолокаторов «Большой Вюрцбург»: один из них вел самолеты противника, другой – свои истребители. Через радиопередатчик на условной волне пост связывался с самолетом в воздухе и давал ему команды, обеспечивавшие сближение с противником. Когда истребитель приближался к самолету противника на расстояние, доступное самолетному радиолокатору, он включал радиолокатор и в дальнейшем вел бой, пользуясь им.

Необходимо указать, что подобный способ наведения был рассчитан только на бой одиночных истребителей с одиночными же самолетами противника. Уже в 1943 г. основным видом боя стал бой соединений истребителей с мощными соединениями бомбардировщиков, а одиночный способ наведения начал отживать.

2. Если для отражения ночного налета поднимались в воздух целые соединения (эскадры) либо части истребителей (группы), то их наведение осуществлялось непосредственно с командного пункта дивизии. В этом случае задача командного пункта заключалась в том, чтобы вывести соединения ночных истребителей на трассу полета бомбардировщиков и в районы их сосредоточения. Команды передавались по радио с командного пункта дивизии и принимались командирами частей и соединений, находившихся в воздухе. При сближении с противником истребители включали свои радиолокаторы и вели бой, ориентируясь по их данным.

Кроме «темной охоты», в районе Берлина применялись также в весьма ограниченных размерах два других вида действий истребительной авиации ночью: а) комбинированные действия самолетов совместно с зенитной артиллерией; б) «светлая охота», то есть бой в световой зоне прожекторов, но вне зоны огня зенитной артиллерии.

Комбинированные действия истребительной авиации с зенитной артиллерией имели место только в том случае, когда ночной истребитель, проводя «темную охоту», имел необходимость войти в зону огня зенитной артиллерии. В каждом отдельном случае на это испрашивалось разрешение командира 1-й зенитно-артиллерийской дивизии, который затем давал соответствующие указания артиллерийским и прожекторным частям. Практически при этом настолько осложнялся вход истребителей в зону огня зенитной артиллерии Берлина, что подобные действия почти не

применялись.

«Светлая охота» была разрешена ночным истребителям только частично – в западной и южной частях зоны прожекторов Берлина. В этих направлениях световая зона выступала на 12–15 км за зону зенитного огня, и истребители имели сравнительно небольшую полосу, в которой могли атаковать самолеты противника в лучах прожекторов.

Со второй половины 1943 г. в боях за Берлин истребители начали применять тактику «Дикая свинья». В этом случае командование 1-й истребительной авиадивизии поднимало в районы ожидания истребительные соединения, предназначенные для «Дикой свиньи», и при подходе противника к Берлину вводило их в бой над самим объектом, в зоне зенитного огня, который в целях безопасности своей истребительной авиации ограничивался определенной высотой (обычно 6000 м, а иногда и ниже – до 5000 м). Основная высота района боя истребителей над объектом – от 6000 м до 8000 м; выше 8000 м снова вела огонь зенитная артиллерия.

Введенные в бой над объектом истребители, как правило, не имели никаких самолетных радиолокаторов и вести бой вне зоны зенитного огня не могли (исключая двухмоторные ночные истребители).

Обнаружение целей и их атаки истребителями при способе «Дикая свинья» происходили следующим образом:

а) при благоприятных погодных условиях атаковывались цели, освещенные и ведомые зенитными прожекторами;

б) при большой или сплошной облачности и малой толщине слоя облаков прожекторы подсвечивали облака снизу (подвижное и неподвижное «матовое стекло»), истребители обнаруживали противника на светлом фоне облаков и атаковали его;

в) при большой или сплошной облачности и большой толщине слоя облаков – поиск противника и атака при помощи светящихся авиабомб, сбрасываемых особыми подразделениями самолетов-осветителей (как правило, Ю-88); этот способ освещения слоя облаков сверху носил условное название «Саван».

При обороне Берлина способ «Дикая свинья» применялся особенно широко, причем зачастую даже в ущерб действиям на трассе полета и в районах сосредоточения бомбардировочных соединений противника.

Важную роль в действиях истребителей и зенитной артиллерии играли прожекторы. В ПВО Берлина в течение всей войны состоял 82-й зенитно-прожекторный полк, который в различные периоды включал в себя от шести до десяти дивизионов. На его вооружении в 1941–1942 гг. имелось 224 прожектора, из них 199 – 150-сантиметровых и 15 – 200-

сантиметровых. В следующем году, до октября, число прожекторов увеличилось до 372. Максимальное число прожекторов в Берлине было с марта по август 1944 г. – 468 (из них 342 – 150-см и 126 – 200-см), а с августа 1944 г. по апрель 1945 г. оно уменьшилось до 384.

До 1942 г. личный состав прожекторных частей комплектовался из мужчин. В 1942 г. часть мужчин в штабах дивизионов и полка была заменена женщинами. В период с августа по ноябрь 1944 г. все мужчины рядового состава в боевых расчетах были заменены женщинами в возрасте от 18 до 35 лет, подготовленными в специальных учебных пунктах.

Каждая батарея внешней линии прожекторов выставляла посты наблюдения за воздухом на удалении от 3 до 6 км от переднего края прожекторной зоны.

Расстояние между прожекторами (станциями) в первый период войны (до 1943 г.) было в пределах 2,5–3 км и в отдельных случаях достигало 4 км. С 1943 г. расстояние было уменьшено до 2–2,5 км.

Прожекторы располагались таким образом, что они не стояли в створе по отношению к центру объекта.

На переднем крае световой зоны располагались станции со звукопеленгаторами (60–70 %) и проводители (30–40 %). Половина всех станций, связанных с радиолокаторами, располагалась в тылу первого пояса световой обороны (внешнее кольцо батарей); остальные 50 % располагались во внутреннем поясе обороны. В центральной части Берлина станций с радиолокаторами и звукопеленгаторами не было.

200-сантиметровые прожекторы размещались равномерно по всему боевому порядку.

Почти на всех станциях с радиолокаторами устанавливались звукопеленгаторы, оборудованные синхронной передачей, предназначенные для работы с прожекторами в случае повреждения радиолокаторов. Прожекторы, которые получали координаты цели от радиолокаторов зенитных батарей, устанавливались на расстоянии 50 м от радиолокатора.

До 1944 г. зенитно-прожекторные части не имели своих радиолокаторов и получали координаты цели исключительно от радиолокаторов зенитной артиллерии. С 1944 г. стали поступать радиолокаторы, специально предназначенные для обеспечения зенитных прожекторных частей, а к началу 1945 г. две трети всех радиолокаторов, обслуживавших прожекторы, были штатными радиолокаторами прожекторных частей.

В 1943–1944 гг. в боевом порядке имелись так называемые

примыкающие прожекторы (работающие по трансформированным координатам цели от радиолокатора), которые устанавливались впереди радиолокаторов, на расстоянии 5–8 км. На один радиолокатор приходилось до трех примыкающих прожекторов.

Основной задачей зенитно-прожекторных средств было опознавать, освещать и сопровождать лучами неприятельские самолеты, обеспечивая ведение прицельного огня зенитной артиллерии и атаку ночными истребителями. Вспомогательная задача: при облачной погоде содействовать ночным истребителям в обнаружении цели путем подсвечивания облаков.

Станции различных типов немцы применяли, сообразуясь с их тактическими особенностями.

200-см прожектор с радиолокатором использовался как ведущий прожектор (лидер). Он должен был открывать луч и освещать самолеты противника на предельных дальностях, при малых углах места и на больших высотах; сопровождать эти цели до передачи станциям «сопроводитель» и немедленно переходить на поиск и освещение новой цели.

200-см прожектор с радиолокатором и ночной оптической трубой 60-кратного увеличения должен был производить «темный поиск» (оптическим прибором без открытия луча) по данным радиолокатора. После того как цель была найдена, прожектор освещал ее лучом и сопровождал до передачи станциям «сопроводитель»

Прожекторы и звукопеленгаторы производили поиск и сопровождение самолетов на переднем крае световой обороны и сопровождали их до передачи станциям «сопроводитель».

«Примыкающие прожекторы», установленные на переднем крае, работавшие по трансформированным координатам цели от радиолокатора и оборудованные ночной оптической трубой 60-кратного увеличения, производили «темный поиск», освещали найденную цель и сопровождали ее до передачи станциям «сопроводитель». Такие же прожекторы, установленные в глубине световой зоны, производили поиск лучом.

200-см прожекторы с радиолокаторами, производившие «темный поиск», открывали луч на любой дальности до цели и при любом угле места в пределах зоны пеленга после того, как цель была поймана в оптическую трубу.

200-см прожекторы со звукопеленгаторами открывали луч при наличии пеленга на любой дальности, при любом угле места. 150-см прожекторы со звукопеленгаторами открывали луч при наличии пеленга

только при угле места более 45° .

Освещенная лучом станции «искатель» цель сопровождалась в первую очередь станциями данного взвода. 150-см прожекторы могли открывать луч для включения в сопровождение при угле места цели не менее 45° . Только в исключительных случаях допускалось сопровождение при угле места менее 45° . 200-см прожекторы могли открывать луч при любом угле места.

Цели сопровождались различным количеством прожекторов, в зависимости от высоты полета цели, состояния погоды и поведения цели в луче. На высоте 4 км цель сопровождалась 6–8 лучами, на высоте 5 км – 8—10 лучами, на высоте 6 км – 10–14 лучами.

Глава 10

Битва за Берлин (август 1943 г. – апрель 1945 г.)

После трех налетов в марте 1943 г. Королевские ВВС взяли паузу до конца августа. И вот в ночь с 23 на 24 августа на бомбардировку Берлина вылетели 727 четырехмоторных бомбардировщиков («Ланкастеры», «Галифаксы» и «Стирлинги») в сопровождении семнадцати наводчиков-маркировщиков «Москито». 625 машин долетели до Берлина и сбросили на него 1765 тонн бомб, в результате чего без крова остались примерно 35 тысяч человек.

К Берлину со всех сторон устремились авиагруппы ночных истребителей. Когда бомбардировщики Королевских ВВС оказались над Шпрее и начали сбрасывать свои первые осветительные ракеты, над огромным городом, опоясанным кольцом прожекторов, диаметром, как минимум, 80 км, ночь превратилась в день. Под грохот зенитных батарей, которые вели огонь только до высоты 4500 метров, в воздухе началась битва, стоившая англичанам 56 четырехмоторных бомбардировщиков.

В ночь на 1 сентября англичане провели очередной большой налет на Берлин, в котором принимали участие девять наводчиков-маркировщиков «Москито» и 622 бомбардировщика, из которых только 512 добрались до цели и сбросили 1359 тонн фугасных и зажигательных бомб. Но из-за ошибочной маркировки целей большая часть бомб упала в 20 км от Берлина. В этой операции 47 британских самолетов было сбито.

Во время этого налета создатель тактики «Диких свиней» майор Херманн позаботился о том, чтобы его самолеты получили наилучший обзор. Впервые немецкие истребители летели выше английских бомбардировщиков и сбрасывали на них легкие бомбы на парашютах. А ночные немецкие истребители сумели обратить себе на пользу маркировку курса для английских бомбардировщиков, проведенную наводчиками «Москито».

Поскольку теперь англичане перешли к бомбометанию из-за облаков, они стали недостижимы для лучей прожекторов. Но все же прожектористы продолжали направлять яркие лучи на облака, подсвечивая их, им помогало и отражавшееся на них багровое зарево горящего города. На этом призрачном фоне черные силуэты британских бомбардировщиков представляли собой удобную цель для немецких истребителей.

Майор Херманн пошел дальше. Он предложил снять ночную

светомаскировку с городов, чтобы его истребителям лучше было атаковать бомбардировщики, которые все равно ориентировались не визуально, а с помощью точного наведения своих радаров. Но министр пропаганды и гаулейтер Берлина Геббельс был решительно против этого предложения.

Во второй половине ноября и в декабре 1943 г. на Берлин было совершено восемь массированных налетов британских бомбардировщиков. Маршал авиации Харрис, возглавлявший Бомбардировочное командование, стремился «камня на камне от Берлина не оставить». «Это будет стоить нам 400 или 500 бомбардировщиков, а Германии – поражения в этой войне», – говорил он.

Харрис всерьез верил в возможность добиться таким образом к 1 апреля 1944 г. немецкой капитуляции^[38].

В ночь на 19 ноября 1943 г. был совершен новый массированный налет на Берлин. Из 444 стартовавших самолетов до цели дошли 402 машины. Одновременно 325 бомбардировщиков проводили сильный налет на Людвигсхафен. Впервые англичане провели одновременно два больших налета на разные города. В это же время тринадцать «Ланкастеров» бомбардировали зенитные батареи вдоль побережья Северного моря, а 28 скоростных бомбардировщиков «Москито» – зенитные батареи в районе Берлина. Бомбардировщики сопровождались дальними истребителями «Москито», которые вступили в бой с немецкими ночными истребителями, стартовавшими и садившимися в Марк-Бранденбурге.

Световые маркировочные бомбы из-за плотной облачности не давали ожидаемых результатов, так что англичане сбрасывали бомбы вслепую. В эту ночь на Берлин было сброшено около 1600 тонн бомб и на вторую цель – Мангейм – 853 тонны. Англичане потеряли в небе над Берлином и Людвигсхафеном 34 самолета.

В своих воспоминаниях Альберт Шпеер рассказывает о налете на Берлин 26 ноября 1943 г.: «В результате нового массированного налета на Берлин на нашем крупнейшем танковом заводе в Альтете вспыхнул сильный пожар. Бомбы также превратили в руины здание берлинского телефонного узла, и поэтому мы никак не могли вызвать пожарных. Наконец моему сотруднику Зауру пришла в голову счастливая мысль – позвонить по аппарату прямой связи в Ставку, благо, этот телефонный кабель не был поврежден, и попросить дежурного офицера известить управление пожарной охраны. Таким образом, Гитлер также узнал о случившемся. Он не стал больше никого запрашивать, а немедленно распорядился бросить на тушение пожара на танковом заводе все

размещенные как в Берлине, так и на территории всего гау^[39] пожарные части.

К этому времени я уже находился в Алькете. Почти все цеха сгорели, но берлинским пожарным, которые приехали раньше других, довольно быстро удалось обуздать разбушевавшееся пламя. Вскоре на завод начали непрерывно прибывать пожарные команды из таких сравнительно отдаленных городов, как Бранденбург, Ораниенбург и Потсдам, и обер-брандмейстеры один за другим подходили ко мне, чтобы отдать рапорт. Они получили приказ лично от фюрера, и поэтому даже я не мог побудить их отправиться тушить другие пожары. К утру все прилегающие к заводу улицы были забиты множеством пожарных машин. Их пребывание здесь было совершенно бессмысленным, а между тем огонь охватил уже многие кварталы Берлина»^[40].

Очередной массированный налет английской авиации на Берлин был проведен в ночь на 3 декабря 1943 г. Из 650 самолетов, выделенных для налета, в воздух поднялись только 458, остальные не смогли взлететь из-за тумана. Бомбардировщики находились над целью 44 минуты вместо намеченных по плану 20 минут.

В ночь на 30 декабря на Берлин стартовали 712 британских бомбардировщиков, 656 из них достигли города и сбросили 2315 тонн бомб. 20 самолетов были сбиты.

Таким образом, во время воздушной битвы за Берлин с 18 ноября по 31 декабря 1943 г. на столицу рейха было сброшено 14 тысяч тонн бомб.

При налетах на Берлин союзная авиация в 1943 г. обычно двигалась по маршруту: Изельзее – Оснабрюк – Ганновер – Брауншвейг – район Бранденбурга. С 1944 г. начал довольно часто использоваться и северный маршрут: Северное море – Голштиния – вдоль реки Эльбы – район Ратенов – Нойруппин. Эти два маршрута являлись основными маршрутами для налетов на Берлин.

Иногда, очень редко, английская авиация избирала еще один маршрут: устье реки Шельды – Люттих – Кёльн – Франкфурт-на-Майне – Вюрцбург – Айзенах – Дессау – Берлин.

При любом из этих маршрутов союзники применяли маневрирование, возможно дольше скрывая главный объект нападения.

С осени 1943 г. одним из основных отличий тактики союзной авиации при налетах на крупные объекты, в частности, на Берлин, стало стремление совершать налеты в условиях плохой погоды (большая или сплошная облачность, дождь) и производить бомбардировку из-за облаков в дневное

и ночное время. С того времени только очень немногие налеты проводились при хорошей видимости.

По немецким официальным данным, в период с 23 августа по 5 декабря 1943 г. за 33 массированных налета союзной авиации было сброшено всего 53 тысячи фугасных бомб и воздушных мин и около 4700 тысяч зажигательных бомб. Из этого количества лишь 13 тысяч фугасных и 175 тысяч зажигательных бомб упали на предполье, вне границ Большого Берлина и примыкающих к нему промышленных городов – Ораниенбурга, Эркнера и других. Таким образом, сами немцы признали, что 75,5 % фугасных и более 96 % зажигательных бомб союзников упали в границах Большого Берлина.

В начале 1944 г. Королевские ВВС совершили первый массированный налет на Берлин в ночь на 3 января. Вот его описание по германским данным: «Погода в Берлине: весь район покрыт сплошной облачностью с двумя слоями облаков, нижняя граница одного слоя на высоте 400 м, верхняя граница на высоте 1000 м; у второго слоя, соответственно, 1500 м и 3000 м. Мелкий дождь. Сильный западный ветер.

Налет английских ВВС на столицу Германии происходил следующим образом.

В 01.06 соединения бомбардировщиков общей численностью до 300 самолетов четырьмя волнами пересекли Изельзее и вторглись в Германию, идя восточным курсом. Бомбардировщики пересекли линии Гроннинген – Эншеде, Ольденбург – Оснабрюк, Золтау – Ганновер и перелетели Эльбу широким фронтом (до 160 км) на участке Перлеберг – Дессау. Здесь они развернулись для нападения на Берлин. Более слабые силы правого фланга через Магдебург и Потсдам в 02.33 врываются в зону зенитного огня северо-восточным курсом. Другие соединения движутся от Хавельберга через район Наусен юго-восточным курсом и в 02.36 достигают северо-западной окраины Берлина у Хеннигсдор-фа и Шпандау. Основная масса английских бомбардировщиков (левый фланг) пролетает сначала в район Витшток – Нойштерлиц, затем резко поворачивает на юг и, начиная с 02.40, вливается непрерывным потоком в город через Райникендорф – Панков.

После легкого изменения курса основные силы бомбардировщиков проходят над центром города в юго-западном направлении. За время с 02.38 до 03.10 в районе боя отмечено более 200 самолетов.

Высота полета для основной массы самолетов 5500–6500 м, для отдельных машин – до 3700 м и выше 7000 м. Скорость полета – 100–140 м/с.

Двухсекторный налет, проведенный с юго-запада и с северо-северо-

запада, главным направлением удара имел промышленные районы, расположенные на севере, юге и юго-востоке Берлина. Налет обеспечивался действиями самолетов-лидеров, применением осветительных средств и сбрасыванием алюминиевой фольги (помехи работе радиолокаторов). Установлено сбрасывание многочисленных красных, зеленых и белых каскадов. На северо-востоке наблюдались красные и зеленые знаки на земле. Помехи радиолокаторам достигали средней силы. При налете было сброшено: 73 воздушные мины, 571 фугасная бомба, 2500 жидкостных зажигательных бомб и до 28 000 стержневых зажигательных бомб»^[41].

В ночь на 21 января 1944 г. 697 английских бомбардировщиков бомбили Берлин и Киль и сбросили 2300 тонн бомб. При этом было сбито 35 машин. Следующей ночью Королевские ВВС совершили налет на Магдебург, который стал самым сильным налетом с начала войны. 585 самолетов сбросили на него 2025 тонн бомб, потеряв при этом 55 своих машин.

В ночь на 28 января 482 английских бомбардировщика вылетели на очередную бомбардировку Берлина. Погода в этот раз была такой плохой, что на хорошую атаку англичане и не надеялись. В эту ночь из-за погодных условий в воздухе столкнулись и разбились несколько «Ланкастеров». Была сброшена 1761 тонна бомб, потери составили 33 самолета.

Мощный налет Королевских ВВС на Берлин был проведен в ночь на 16 февраля. В нем участвовали 891 самолет. Дошли до цели 806 самолетов, которые сбросили на город, закрытый толстым слоем облачности, 2642 тонны бомб. Британские потери составили 42 самолета. Точка прицеливания над облаками обозначалась красными и зелеными светящими парашютными авиабомбами. Обозначение точки прицеливания на земле осуществлялось при помощи маркировочных (целеуказательных) авиабомб зеленого цвета, имевших условное название «карпет», которые периодически в течение всего налета сбрасывались экипажами специально выделенных для этой цели небольших групп бомбардировщиков «Ланкастер» и «Галифакс». Налет осуществлялся пятью эшелонами, каждый из которых имел в среднем по 140 самолетов. Во время налета непрерывно сбрасывались дипольные отражатели «Виндоу» для подавления радиолокационных станций противника. Налет продолжался 39 минут и отличался высокой точностью бомбометания.

Наибольшие повреждения получил завод электротехнической аппаратуры «Сименс-Гальске». Кроме того, получили повреждения еще 142 промышленных предприятия, электростанция, два газовых завода,

широковещательная станция и пять трамвайных депо. Немецкие ночные истребители пытались перехватить бомбардировщики преимущественно на путях подхода к цели или ухода от нее, и все же во время этого налета над самим Берлином произошло 14 воздушных боев. Этот налет, отличавшийся от других только большим количеством участвовавших в нем самолетов, являлся типичным для всех 16 массированных налетов на Берлин. Бомбардировочное командование потеряло в этих налетах 492 самолета, что составляет 5,4 % от общего количества самолетовылетов на Берлин.

Днем 3 марта 1944 г. в небе над столицей рейха появился впервые за войну американский разведывательный самолет «Лайтнинг».

Утром 6 марта «Летающие крепости» впервые совершили налет на Берлин. Вечером того же дня штаб-квартира 8-й воздушной армии США в Лондоне сообщала: «Сильные соединения тяжелых американских бомбардировщиков, эскортируемые большим числом истребителей дальнего радиуса действия, предприняли сегодня в первой половине дня концентрированный налет на цели в Берлине.

Несмотря на то что бомбы были сброшены сквозь облака, можно было наблюдать разрушения в намеченных целях.

На всем пути своего маршрута наши соединения подвергались атакам вражеских бомбардировщиков, но наши машины сопровождения успешно их отбивали и уничтожили, при собственных потерях в 11 машин, 83 немецких истребителя. Казалось, что люфтваффе подтянуло свои истребительные соединения с других военных театров. Некоторые экипажи считали, что только над Берлином действовало от 800 до 900 немецких истребителей, которые дрались с большим ожесточением.

Заградительный зенитный огонь был вначале очень плотный, затем стал постепенно слабеть и в конце концов стих. Данные о результатах воздушных боев еще полностью не обработаны, но уже можно сказать, что сбито от 160 до 170 немецких истребителей».

Один из пилотов, участвовавший в этом налете, сообщил: «Над континентом начались воздушные бои, подобных которым еще не было. Сотни немецких истребителей пытались остановить прорыв наших бомбардировщиков к Берлину. Очевидно, мы дрались против элиты немецких истребителей, они демонстрировали ярко выраженную отвагу и цепкость. Наше соединение в течение 5 часов вело бой, но противник так и не смог остановить наш налет на немецкую столицу. У нас был строгий приказ – провести точечную бомбардировку, и наши фотографии подтвердили, что задачу мы выполнили полностью. Мы можем сейчас сказать, что особенно пострадали те части города, которые избежали

ночного налета Королевских ВВС. Одно из соединений четырехмоторных бомбардировщиков попало в оборонительный зенитный пояс, шириной 3 километра и глубиной 300 метров, и мы видели, как пять “Летающих крепостей” рухнули в горящее море берлинских домов».

Понятно, что 160–170 сбитых немецких истребителей можно отнести к специфическому юмору американских пилотов.

Любопытно сообщение от 6 марта 1944 г. из Шведского штаба армии: «Сегодня днем две “Летающие крепости” перелетели юг шведского побережья. Шведские истребители и наземная оборона принудили их к посадке. В скором времени над шведской территорией появился третий американский бомбардировщик. Он подавал сигналы бедствия и пошел на вынужденную посадку. Три бомбардировщика оказались почти не поврежденными. Три экипажа, общим числом 30 человек, были интернированы».

9 марта 1944 г. агентство «Рейтер» передало из Лондона: «Воздушный флот США провел вчера самый сильный на сегодняшний день дневной воздушный налет на Германию. Как было заявлено в компетентных источниках, для выполнения задания, бомбардировки Берлина, стартовало около 3000 самолетов, среди них 1000 бомбардировщиков дальнего радиуса действия. Одной из главных целей операции был шарикоподшипниковый завод в Эркнере, на восточной окраине города.

Во время этой операции бомбардировщики “Фортресс” и “Либерейтор” сбросили на немецкую столицу более 10 000 фугасных бомб и 350 000 зажигательных бомб. 1000 сопровождающих истребителей, принадлежащих американским, британским и другим ВВС союзников, сбили 83 немецких истребителя, потеряв при этом 16 своих машин. 38 четырехмоторных бомбардировщиков не вернулись с этой самой крупной на сегодняшний день дневной операции ВВС США против одной цели. Бомбардировщики США и сопровождающие их истребители натолкнулись на сильное сопротивление как зенитных батарей, так и люфтваффе. В бою были задействованы самые различные типы самолетов, вплоть до учебных. В противоположность предыдущим налетам разгорелось ожесточенное воздушное сражение сначала перед Берлином, а потом и над городом. Над Ганновером немецкие истребители попытались атаковать американские бомбардировщики, что им, однако, не удалось. После того как стало ясно, что налет на Берлин все же состоялся, в небо поднялись многочисленные немецкие истребительные эскадрильи, которые дрались с большой ожесточенностью.

О масштабе проведенной операции свидетельствует то, что с обеих

сторон в ней принимали участие в общей сложности 600 000 человек. 13 000 летчиков бились над Берлином, и только в одной Англии 50 000 человек наземного персонала готовили машины к старту. Люфтваффе бросило в бой около 15 000 человек. Около полумиллиона женщин и мужчин были в Берлине на вспомогательных работах на зенитных батареях во время налета».

24 марта произошел новый ночной налет британской авиации. Привожу германскую версию: «Погода в районе Берлина: сильно изменчивая облачность от 3/10 до 10/10 с нижней границей облаков около 1000 м, верхней границей до 2500 м; частично разорванные, набухшие облака; северный ветер. С 20.53 начинается налет сильных соединений английских бомбардировщиков двумя волнами широким фронтом из средней части Северного моря через Северно-Фризские острова и Шлезвиг до района Киля, которого они достигают в 21.18. Отсюда, расширив фронт, бомбардировщики поворачивают на юго-восток и пролетают через всю Макленбургскую область. В то время как правый фланг, придерживаясь течения Эльбы, взял курс на Берлин, левый фланг через линию Варен – Нойбранденбург повернул на восток, а затем после повторного изменения курса в южном направлении через Пренцлау – Эберсвальде вторгся в столицу Германии.

Отдельные передовые самолеты с северо-западного направления соприкоснулись с зоной зенитного огня уже в 22.06. Головные же соединения волн бомбардировщиков достигли зоны огня зенитной артиллерии около 22.20 в районе Ораниенбург – Бернау и около 22.36 – на линии Кремен – Бернау.

С 22.22 до 22.34 произошел налет первой волны бомбардировщиков широким потоком в направлении с севера на юг. От 22.36 до 22.50 – налет второй волны по тому же направлению. За ними до 22.54 следовали отдельные самолеты. Обратные полеты начинаются с 22.23 сначала в направлении на юго-запад с дальнейшим поворотом на запад очень широким фронтом. За время с 22.06 до 22.55 в районе Берлина было 500 самолетов неопознанного образца. Высота полета между 5500 и 6500 м; для отдельных самолетов высоты меньше. Скорость полета 350–400 км/час.

Налет отличался сильным применением осветительных средств. Отмечены были знакомые уже типы осветительных средств: красные и зеленые каскады; парашютные осветительные бомбы оранжевого цвета; красные светящиеся шары, из которых непрерывно выделялись зелено-желтые звезды. Кроме них, наблюдались многочисленные средства новых разнообразных типов. Так, можно было наблюдать зеленые каскады,

светящиеся стержни которых широкой косой полосой падали на землю. Сбрасывались желтые ракеты, которые превращались в красные шары, а затем распадалась на многочисленные зеленые звезды.

Перед началом и в самом начале налета наблюдались слабые помехи радиолокаторам при помощи передатчика. Пассивные помехи прогрессивно возрастали, особенно в направлении главного удара.

Центр тяжести налета был направлен на районы Виттенау, Панков, Лихтенберг, центр города, Шёнеберг, Нойкельн. Сброшены 120 воздушных мин, более 1400 фугасных бомб, 46 500 жидкостных и фосфорных зажигательных бомб, более 400 000 стержневых зажигательных бомб»^[42].

Таковы описания двух ночных налетов, данные в отчетах 1-й зенитно-артиллерийской дивизии. Анализ этих описаний, а также отчеты немцев о других ночных массированных налетах Королевских ВВС на Берлин (всего 19 отчетов) показывают, что англичане в ходе войны значительно усовершенствовали тактику налетов. Если в 1943 г. бомбардировщики двигались к цели обычно узкой полосой (15–20 км), то в 1944 г. и до конца войны они применяли полет весьма широким фронтом (160–250 км), суживая фронт до 7—10 км при прохождении над целью.

Бомбардировочный удар наносился обычно с одного, реже с двух направлений. Нападение небольшими волнами, в 5—10 машин, через короткие интервалы, которое было характерным для ночных налетов в 1942 г. и в начале 1943 г., сменилось сплошными потоками бомбардировщиков. Волны теперь уже насчитывали 250–350 самолетов каждая.

Сосредоточенность ударов во времени была достигнута исключительно высокая: так, 24 марта 1944 г. прохождение первой волны через Берлин длилось всего 12 минут, налет второй волны – 14 минут. Плотность самолетов над целью в этом налете достигла 25 самолетов в минуту.

Высоты налета от 5500 до 6500 м являлись наиболее характерными для всех ночных массированных налетов англичан.

29 апреля состоялся дневной налет американских «Летающих крепостей». Приведу его германскую версию: «В начале налета в районе Берлина была облачность до 3/10, а затем увеличилась до 7/10. Нижняя граница облаков – 500 м; над ней – многократная слоистая облачность до 2000 м.

Налет начался в 09.30 движением крупных соединений несколькими волнами от Изельзее через Оснабрюк, Ганновер, Брауншвейг восточным курсом в направлении на Берлин. Бомбардировщики охранялись в полете

многочисленными истребителями, которые шли впереди бомбардировщиков и вдоль флангов. В 10.45 истребители достигли Эльбы на участке Тангермюнде – Магдебург. В 11.29 боевые соединения бомбардировщиков пересекли Эльбу между Виттенберге и Тангермюнде. Зона зенитного огня была достигнута бомбардировщиками на линии Гатов – Науен – Креммен с 11.18 до 11.30. Соединения бомбардировщиков перелетели над Берлином четырьмя волнами, две из которых прошли курсом на юго-восток, а две другие повернули над центром города на юг и юго-запад. Еще одна, более слабая волна прорвалась через Бранденбург и Потсдам в 11.45 в зону зенитного огня, но над юго-западными предместьями повернула на юг и юго-запад, покинув городской район. Истребители сопровождения, кроме единичных самолетов, не входили в зону зенитного огня. Одно соединение отделилось от бомбардировщиков в районе Креммен – Ораниенбург, обошло Берлин с севера и востока, чтобы в южном предполье снова принять охранение. Другие соединения истребителей поджидали бомбардировщиков юго-западнее Берлина.

Высота полета для основной массы самолетов составляла 6500–8000 м, скорость бомбардировщиков – 320 км/час, истребителей – до 450 км/час.

Внутри каждой волны бомбардировщики следовали эскадрами по 25–30 самолетов, эшелонировавшимися по высоте в форме клина. Интервалы между эскадрами – до 5 минут. В зоне зенитного огня бомбардировщики сохраняли свое построение и противозенитного маневра не применяли.

Налет был обеспечен созданием активных и пассивных помех радиолокаторам. Особенно сильны были активные помехи. Пассивные помехи редко возрастали до больших размеров вследствие сильного ветра.

Для сигнализации американцы сбрасывали дымовые бомбы, которые падали на землю, оставляя за собой длинный синевато-белый хвост.

Сбрасывание бомб производилось с 11.25 до 11.50 шестью “бомбовыми коврами”. Количество сброшенных бомб в Берлине: 1000 фугасных бомб, 5000 фосфорных и жидкостных зажигательных бомб, 65 000 стержневых зажигательных бомб. Вокруг Берлина бомбардировке подверглись 36 населенных пунктов, на которые сброшено до 200 фугасных и 8500 зажигательных авиабомб. Главное направление бомбового удара – центр города, Нойкельн, Крейцберг, Темпельгоф, Лихтерфельде. Соединение, нанесшее удар в юго-западной части Берлина, имело, очевидно, какое-то особое задание»^[43].

Немцы особенно отметили различную окраску самолетов: одни из них были окрашены в сверкающий белый цвет, другие – в темно-серый. В

первых соединениях соотношение светлого и темного цветов составляло 4:1. В следующих соединениях это соотношение изменялось в сторону увеличения самолетов темного цвета. В хвостовых соединениях преобладал темный цвет. Благодаря этой окраске в условиях переменной облачности визуальным наблюдением было очень трудно обнаружить все соединения. Дальномерщики испытывали ощущение потери восприятия пространственной глубины.

Не менее интересна германская версия дневного налета «Летающих крепостей» 8 мая 1944 г. «Погода в день налета: сплошная облачность с нижней границей облаков 250 м над поверхностью земли, местами от 100 до 4000 м; полосами дождь.

В 08.34 обнаружены весьма крупные соединения бомбардировщиков, направлявшиеся через Изельзее и по линии Меппен – Мюнстер, Зольтау – Гельдесхайм в район Гифгорн – Брауншвейг в сопровождении многочисленных соединений истребителей. Часть бомбардировщиков начала бомбить объекты в районе Брауншвейга, а другие соединения проникли через линию Люненбург – Стендаль в предполье Берлина.

Развернувшись севернее Нойруппина, бомбардировщики с 11.02 до 11.14 четырьмя волнами вторгались в Берлин из района Бернау – Вернойхен. Одновременно соединение истребителей прорвалось через Магдебург и Бранденбург к юго-западным окраинам Берлина и после нескольких петель повернуло снова на запад. Воздушная обстановка осложнилась еще более, когда новые крупные соединения бомбардировщиков вторглись из района Стендаль в предполье Берлина, как оказалось, для одновременной бомбардировки Магдебурга и объектов юго-западнее его.

Соединения, ворвавшиеся в Берлин, прошли над ним, в основном, юго-западным курсом. Высота полета – 7500 м, скорость – 350 км/час.

Основной удар бомбардировщиков был направлен на правительственный квартал, ряд железнодорожных вокзалов (в частности – Штеттинский, Северный), районы Панков, Веддинг, Лихтенберг, а также авиабазу Вессель. В городской черте Берлина было сброшено около 1600 фугасных авиабомб и более 40 000 зажигательных. Налет длился всего 22 минуты»^[44].

Из-за сплошной облачности немцы не смогли установить построение бомбардировщиков при налете и способы сигнализации. Но в зоне зенитного огня в ряде мест были отмечены дымовые авиабомбы, висевшие на парашютах. Против работы радиолокаторов были применены активные и пассивные помехи, которые особенно усилились к концу налета. Ветер

был слаб, и сбрасывание американцами фольги дало существенный эффект.

Сообщение штаб-квартиры 8-й американской воздушной армии от 22 июня 1944 г.: «Вчера в первой половине дня силами более 1000 четырехмоторных бомбардировщиков 8-й американской воздушной армии в сопровождении почти 1000 истребителей дальнего радиуса действия был совершен самый сильный на сегодняшний день налет на столицу рейха и ее окрестности. Зенитный огонь в Берлине и вокруг него был очень сильным. Некоторые группы бомбардировщиков были атакованы большими соединениями истребителей, в результате произошли воздушные бои с американскими истребителями сопровождения, которые, по последним данным, сбили 21 немецкий самолет. Другие, от 16 до 20 самолетов, были уничтожены американскими бомбардировщиками».

По немецким же данным, налет 21 июня происходил следующим образом: «Погода: вначале облачность 9/10 с плоскими полями облаков на высоте 2000 м над землей; в ходе налета прояснение до 5/10 вследствие сильного северо-восточного ветра; но из-за тумана видимости через прорывы облаков не было.

Налет начался с 08.47 появлением очень сильных соединений бомбардировщиков в сопровождении истребителей, идущих по двум направлениям: 1-е – через Северно-Фризские острова в Шлезвиг-Гольштейн в район Киля; 2-е – через Восточно-Фризские острова в устье Эльбы. Южнее крупные соединения истребителей в 08.18 проникли через Изельзее и направились по восточному курсу на Берлин.

Бомбардировщики, вышедшие в зону Киля, в 09.08 повернули на линии Любек – Гамбург на юго-восток и продолжали полет при ширине фронта до 50 км вдоль реки Эльба. В 09.22 на высоте Виттенберг они резко изменили курс и пошли на Штеттин, окраин которого достигли в 09.40. В районе Штеттина, не сбрасывая бомб, бомбардировщики развернулись и пошли вдоль реки Одер, постепенно сужая фронт. Около 10.00 эта группа бомбардировщиков начала налет на Берлин из района Эберсвальде – Врицен-Штраусберг, идя юго-западным курсом.

Боевые соединения, влетевшие в устье реки Эльба, двинулись по ее западному берегу, в 9.39 пересекли реку в районе Тангермюнде – Магдебург и к 10.00 вышли в район Ютербог – Люккау – Бесков. Отсюда некоторое количество самолетов отделилось, чтобы произвести налет на заводы в Шварцгейде, а основная масса самолетов повернула на северо-северо-запад для вторжения в Берлин северо-западным курсом, через линию Фюрстенвальде – Кёнигсвурстергаузен.

Истребители сопровождения, шедшие самостоятельно через Ганновер

и Стендаль – Магдебург, в районе Зальцведеля соединились с южной группой бомбардировочных соединений, усилив их охранение, а затем задержались юго-западнее Берлина, создав с этой стороны сильное прикрытие налета.

Таким образом, умелыми маневрами американцы вывели к Берлину с разных сторон крупные соединения, начавшие одновременно налет на Берлин. Высота полета бомбардировщиков – 7000–8000 м, скорость – 350 км/час.

К Берлину соединения подошли несколькими волнами. В зоне зенитного огня бомбардировщики разбились на многочисленные группы, по 12–25 самолетов каждая, и за время с 10.05 до 10.40 пролетели узкий городской район. Казалось, что в район боя вливаются бесконечным потоком мелкие группы. Каждая из этих групп производила бомбометание одновременно по сигналам дымовых ракет, подаваемым с головных самолетов»^[45].

Бомбардировкой был охвачен почти весь район Берлина, но основной удар был направлен на центр города, Пренцлау, Лихтенберг и Крейцберг. Массированным сбрасыванием бомб были причинены крупные разрушения также в районах города: Рейникендорф, Панков, Вейсензее, Темпельгоф. Разрушены вокзалы: Фридрихштассе, Потсдамский, Штеттинский. Всего сброшено: в Берлине 4000 фугасных авиабомб и более 250 000 зажигательных авиабомб; в прилегающих районах – 2600 фугасных и 8000 зажигательных авиабомб. Сильно разрушены многие заводы, и среди них: заводы «Брамо» (Баздорф), «Даймлер-Бенц» (в Генсхагене), самолетостроительный завод «Бюкер» (Рангсдорф).

21 июня над Берлином было сбито 44 бомбардировщика В-17.

К данным американцев и немцев о налете 22 июня следует добавить и информацию из Стокгольма. Шведский штаб армии 22 июня 1944 г., сообщил: «Из-за недостатка бензина и повреждений вчера в Южной Швеции совершили вынужденную посадку тринадцать “Летающих крепостей”. Один из бомбардировщиков преследовал немецкий истребитель уже над шведской территорией, в результате бомбардировщик вынужден был сделать посадку. Немецкой машине удалось избежать обстрела нашими зенитными установками».

В 1944 г. берлинцев периодически беспокоили ночные налеты бомбардировщиков «Москито». Налеты эти, по оценкам немцев, носили «беспокоящий» характер и предназначались для того, чтобы держать в напряжении население Берлина и его противовоздушную оборону.

Такой налет производился сравнительно небольшими соединениями –

от 15–20 до 80 самолетов, летящих на высоте 7000–8000 м. В зону огня «Москито» проникали группами по 3–5 самолетов с небольшими интервалами, обычно с нескольких направлений.

Над городом сбрасывались в большом количестве осветительные средства и сравнительно немного фугасных и зажигательных бомб. Иногда «Москито» бомбили определенные объекты, но чаще всего сбрасывали бомбы на наиболее заселенные районы города. В зоне огня «Москито» иногда прибегали к противозенитному маневру.

Следует отметить, что налеты «Москито» производились в любую погоду, но преимущественно при хорошей видимости.

В начале января 1945 г. англичане изменили тактику атак Берлина. В ночь на 4 января «Москито» открыли целую серию «блицналетов-страшилок» на столицу рейха, которая длилась до второй половины апреля. Суть их была следующая: небольшие соединения – от 35 до 50 самолетов – молниеносно атакывали город, часто имея на борту 1800-килограммовые бомбы. Атака длилась не дольше пяти минут, но жителей Берлина это вводило в панику.

3 февраля 1945 г. Берлин пережил тяжелый воздушный налет в войне. В этот день в плотно затянутом облаками небе появились 937 американских бомбардировщиков В-17 и В-24, которых сопровождали 613 истребителей. За 53 минуты они сбросили на городские районы Темпельхоф, Шёнеберг, Кройцберг 2267 тонн бомб. При этом 36 бомбардировщиков и 9 истребителей были сбиты. Это был первый дневной американский террористический налет на жилые кварталы в духе ночных налетов англичан. Четыре квадратных километра площади было полностью разрушено, при этом, по американским данным, погибли около 23 тысяч человек.

На самом деле погибли до тысячи мирных берлинцев. Интересно, что американское командование объявило своим летчикам, что через Берлин 3 февраля проходит 6-я танковая армия СС, направляющаяся из Арденн на Восточный фронт, и тем самым американцы помогают русским. На самом деле это было наглой ложью. 6-я танковая армия из Арденн двинулась к озеру Балатон в Венгрии и даже на 100 км не приближалась к Берлину. Тем не менее эту ложь янки повторяли и после войны.

Двадцать седьмой большой налет на Берлин из 363 воздушных налетов союзников на столицу рейха состоялся 26 февраля 1945 г. Он был еще мощнее налета 3 февраля. 1112 американских бомбардировщиков в сопровождении 700 истребителей сбросили на город 2879 тонн бомб. Германские зенитчики и истребители сбили в этот день только 13

бомбардировщиков и два истребителя.

18 марта около 11 часов дня начался массированный налет на Берлин. 916 «Либереиторов» и 305 «Летающих крепостей» 8-й американской воздушной армии в сопровождении 632 «Мустангов» сбросили более 4000 тонн бомб на центр города. Больше всего досталось правительственному кварталу и Силезскому вокзалу. И хотя налет от 3 февраля унес больше жизней, в этот раз разрушений было больше. Потери американцев составили 48 бомбардировщиков и 5 истребителей.

В этот же день 15-я американская воздушная армия, базировавшаяся в Италии, силами 150 бомбардировщиков нанесла удар по Берлину, сбросив на него 450 тонн бомб.

20 апреля 1945 г. 150 американских бомбардировщиков 8-й американской воздушной армии нанесли по Берлину свой последний удар. Были сильно повреждены железнодорожные постройки в берлинских предместьях Мариенфельд и Лихтенрад. Экипажи сообщили об отдельных случаях зенитного обстрела. «Мустанги» союзников сбили пять немецких истребителей, не потеряв ни одной своей машины.

21 апреля около 2 часов ночи английские «Москито» совершили налет на Берлин, который стал последним налетом союзников на столицу рейха во Второй мировой войне. А в 11 ч. 30 мин. того же дня на Германплац уже начали рваться первые советские снаряды. Берлин стал фронтовым городом.

В ноябре 1944 г. немцы впервые при защите Берлина применили ночные реактивные истребители. 2 ноября 1944 г. на аэродроме Бург была сформирована опытная эскадрилья ночных реактивных истребителей. Первоначально в ее составе имелось два одноместных Me-262, один из которых был оснащен РЛС FuG-226 «Нейлинг».

Первые боевые вылеты на ночном реактивном истребителе Me-262 лейтенант Курт Вельтер выполнил на патрулировании неба Берлина с аэродрома Рехлин-Ларц. Это были полеты, называемые летчиками «helle Nachtjagd», то есть «визуальная ночная охота». При таком методе перехвата летчики-истребители действовали в тесном взаимодействии с прожектористами и зенитной артиллерией.

27 ноября Вельтер сбил бомбардировщик «Москито». Новую победу старший лейтенант Вельтер одержал в ночь на 13 декабря 1944 г., сбив «Ланкастер» Королевских ВВС. А к 1 января 1945 г. его эскадрилья получила пополнение – один или два новых реактивных истребителя.

В ночь на 21 января 1945 г. эскадрилья Вельтера понесла первую потерю – старший лейтенант Гейнц Брюкманн разбился, совершая

вынужденную посадку в районе Витстока, к северо-востоку от Берлина.

4 февраля разбились еще два пилота, один – при перелете с одного аэродрома на другой, а второй – в тренировочном полете.

В конце февраля в эскадрильи Вельтера оказались шесть одноместных реактивных истребителей Me-262 и шесть двухместных Me-262В, переоборудованных в ночные истребители на заводе «Мессершмитт» из учебно-тренировочных истребителей.

Тактика использования двухместных ночных реактивных истребителей предусматривала наведение самолетов на строй бомбардировщиков, после чего экипаж должен был сам искать индивидуальные цели с помощью бортовой РЛС.

Высокая скорость Me-262, благодаря которой Вельтер в январе 1945 г. сбил три истребителя «Москито», при атаке четырехмоторных бомбардировщиков оказалась ненужной. Для одноместного истребителя, атакующего цель в лучах прожекторов, высокая скорость стала скорее недостатком, нежели преимуществом. Даже двухместный Me-262В, на котором из-за установленной в носу антенны РЛС «Лихтенштейн» скорость снижалась почти на 60 км/ч, проскакивал загруженный бомбами бомбардировщик, так что летчик не успевал открыть прицельный огонь.

Однако экипажи Me-262В выработали собственную тактику, отвечавшую особенностям их истребителей: они начинали атаку снизу и гасили избыток скорости при наборе высоты в последние секунды перед открытием огня.

В последнюю декаду марта 1945 г. сержант Карл Гейнц Беккер, сбивший в середине февраля свой первый «Лайтнинг», уничтожил шесть «Москито». О перехвате в ночь на 31 марта он вспоминал: «Я взлетел в 21.29 30 марта с задачей патрулировать в ночном небе Берлина. Контакт с противником я установил сразу после взлета и на высоте 8000 метров атаковал его из задней полусферы. Противник заметил очереди из пушек и отвернул вправо. Я заложил вираж и атаковал повторно; цель находилась справа, с небольшим превышением. Огонь я открыл на выходе из виража, попадания снарядов в фюзеляж самолета противника отчетливо наблюдались. Вражеская машина скользнула на крыло и повернулась, все это было хорошо видно в лучах зенитных прожекторов. Самолет столкнулся с землей в 21.52».

Той же ночью Курт Вельтер сбил четыре «Москито». Хотя после войны достоверно подтвержден только один сбитый «Москито», и, возможно, именно тот, который сбил Беккер.

Хотя «Москито» не имел стрелково-пушечного вооружения, при его

атаке погиб двухместный Me-262В, пилотируемый лейтенантом Гербертом Альтнером. Сам Альтнер позже вспоминал: «С земли нас навели на группу “Москито”, после чего мы установили устойчивый контакт с одним из скоростных “англичан”. Я не стал сбавлять скорость, но силуэт “Мосси” в сетке прицела рос гораздо быстрее, чем я ожидал. Резко убрал тягу двигателей, неумышленно создав все условия для возникновения пожара. Оба мотора заглохли, нам с напарником не оставалось иного выхода, кроме парашюта. Моему оператору РЛС сержанту Ренгарду Ломматцу не повезло – при прыжке он столкнулся с килем “Мессершмитта” и умер уже на земле».

В конце апреля при бомбардировке аэродрома Бург было уничтожено три ночных реактивных истребителя, а через два дня четыре уцелевших ночных Me-262 перебазировались в Любек в связи с приближением частей Красной Армии.

Попробуем подвести некоторые итоги бомбардировок Берлина. Так, при отражении 33 массированных налетов, отчеты о которых попали в руки советского командования, зенитная артиллерия израсходовала всего 685 193 снаряда крупного калибра (8,8-см и выше).

В ходе отражения 19 ночных налетов на Берлин в 1943–1944 гг. боеприпасы зенитной артиллерии расходовались следующим образом. При четырех налетах, когда условия стрельбы были особенно благоприятны и прожекторы успешно работали, зенитная артиллерия израсходовала по освещенным целям 65,2 % всех снарядов. По данным радиолокаторов, при этих налетах израсходовано 30,5 % боеприпасов, и только небольшое количество боеприпасов израсходовано на ведение заградительного огня (4,3 %). Таким образом, зенитчики умело использовали благоприятные условия, ведя огонь наиболее эффективными способами.

Однако такие условия были редки. Большинство ночных налетов (15 из 19) проходило в условиях большой облачности, которая исключала успешную работу прожекторов. Кроме того, налеты сопровождались усиленным применением помех для радиолокаторов. В этих условиях соотношение способов стрельбы резко изменялось. Основное количество выстрелов производилось по данным радиолокаторов («электрическая» стрельба). Значительно вырос удельный вес заградительного огня (28,6 % от всего количества израсходованных снарядов).

В целом за 19 ночей налетов израсходовано: по освещенным целям – 14,1 % снарядов; по данным зенитных радиолокаторов – 62,5 %; заградительным огнем – 23,4 %. Приведенные данные в целом говорят о «культуре зенитной стрельбы» в Берлине: три четверти снарядов

израсходовано при стрельбе по измеренным координатам цели и лишь четверть – заградительным огнем.

При отражении дневных налетов зенитная артиллерия Берлина применяла те же способы стрельбы, что и ночью, но удельный вес заградительного огня в целом еще более снижался. Так, при отражении 14-дневных массированных налетов всего было израсходовано 323 521 снаряд тяжелой зенитной артиллерии, из них: при стрельбе по измеренным координатам цели – 305 049 снарядов (94,3 %), при стрельбе заградительным огнем – 18 472 снаряда (5,7 %).

Если дневные налеты сопровождалось усиленным применением помех, роль заградительного огня возрастала. При четырех подобных налетах (9 марта, 22 марта, 7 мая и 8 мая 1944 г.) из общего количества 85 508 снарядов на ведение заградительного огня израсходовано 16 867 снарядов, то есть около 19 %.

К сожалению, подобные данные о расходе снарядов по видам стрельбы имеются не по всем дневным налетам, а только по четырем из четырнадцати. Эти данные свидетельствуют о том, что зенитчики Берлина прилагали все усилия для применения наиболее эффективных способов стрельбы.

Так, при дневном налете 8 марта 1944 г. в районе боя небо было безоблачно, видимость хорошая. Зенитчики израсходовали всего 7399 снарядов, в том числе: с оптическим определением координат цели – 6868 снарядов (около 93 %), с электрооптическим определением координат – 411 снарядов (5,5 %) и с электрическим определением координат – 120 снарядов (1,5 %).

На следующий день, 9 марта, дневной налет проходил в условиях сплошной и низкой облачности (высота 500 м над землей) с применением сильных помех. Зенитная артиллерия израсходовала на отражение этого налета 19 781 снаряд, причем на стрельбу с электрическим определением координат цели – 14 484 снаряда (около 73 %) и на стрельбу заградительным огнем – 5297 снарядов (около 27 %).

Отчеты 1-й зенитно-артиллерийской дивизии дают возможность оценить эффективность огня зенитной артиллерии Берлина при отражении массированных налетов.

Прежде всего рассмотрим данные о соотношении самолетов, сбитых истребительной авиацией и зенитной артиллерией в районе Берлина. В германских отчетах такие данные есть о 19 налетах, в которых участвовало, по оценкам немцев, 6100 самолетов. Из этого количества был сбит всего 341 самолет, то есть 5,6 %. Истребительная авиация сбила 221 самолет

(3,6 %), зенитная артиллерия – 120 самолетов (около 2 %). Следовательно, преобладающее количество самолетов сбила истребительная авиация. Но командование зенитной дивизии подчеркивало во всех отчетах то обстоятельство, что зенитной артиллерии приходилось действовать в неблагоприятных условиях: она вела огонь ниже той высоты, на которой шла основная масса бомбардировщиков.

Данные о расходе снарядов зенитной артиллерии, приходящихся на один сбитый самолет, представлены в таблице, в которой собраны сведения из отчетов о 33 массированных налетах.

Таблица 2

Характер налетов	Количество сбитых самолетов	Средний расход снарядов на 1 сбитый самолет	Расход снарядов на 1 сбитый самолет без учета заградительного огня
Ночные налеты	111	3260	2500
Дневные налеты	93	3470	3270
По всем налетам	204	3350	2850

Из приведенной таблицы видно, что расход снарядов на один сбитый самолет при дневных налетах выше, чем при ночных. Основной причиной этого следует считать разницу в высотах ведения огня. Ночью налеты производились на высотах 5500–6500 м, а зенитная артиллерия вела огонь обычно на высоте 5000–5500 м. Но дневные налеты американских ВВС совершались на высотах 7000–8000 м, вследствие чего эффективность огня зенитной артиллерии снижалась.

Это подтверждается и данными о процентном отношении количества сбитых самолетов к количеству действовавших в зоне зенитного огня. При ночных налетах зенитная артиллерия Берлина сбила 111 самолетов из 5400, находившихся в зоне огня, то есть 2 %. При отражении дневных налетов сбито всего 93 самолета из 6800, то есть около 1,4 %.

Командование 1-й зенитно-артиллерийской дивизии на основе опыта отражения дневных налетов американских ВВС пришло к выводу о необходимости усиления обороны Берлина дальнобойными орудиями, подчеркивая слабую эффективность основных зенитных средств (8,8-см орудий) при стрельбе на больших высотах. В отчете о налетах 24 и 25 апреля 1944 г. командование дивизии пишет: «Высота полета 7000–8000 м,

выдержанная основной массой бомбардировщиков, затруднила эффективный обстрел зенитной артиллерии. Вообще говоря, эффективный зенитный огонь мог быть направлен только на отдельные, более слабые цели, проходившие на меньших высотах. Поэтому необходимо снова особо настойчиво требовать введения на оборону батарей крупных калибров (дальнобойных) для повышения оборонной мощи».

В сводном отчете об отражении налетов в период март – май 1944 г. командование 1-й зенитно-артиллерийской дивизии снова ставит тот же вопрос: «При современной высоте налетов (7000–8000 м) 8,8-см зенитная пушка 36/37 исчерпала границы своей досягаемости. Поэтому в дальнейшем эффективная противовоздушная оборона столицы будет гарантирована только в том случае, если в дело будут введены в большом количестве дальнобойные зенитные орудия (12,8-см и 8,8-см, обр. 41)»^[46].

Однако это требование командования дивизии удовлетворено не было до конца войны по причине отсутствия материальных возможностей. Таким образом, против дневных высотных налетов американских ВВС противовоздушная оборона Берлина, имевшая сравнительно небольшое количество «дальнобойной» зенитной артиллерии (всего 80–90 стволов), оказалась неэффективной.

Налеты союзной авиации нанесли столице рейха огромный ущерб. Приведу некоторые данные из отчета 1-й зенитно-артиллерийской дивизии о результатах 33 массированных налетов, произведенных на Берлин в период с 28 августа 1943 г. по 5 декабря 1944 г.

Количество жертв во время этих налетов, по сообщениям берлинской полиции, составило:

Таблица 3

	Убитых и пропавших без вести (чел.)	Тяжело и легко раненных (чел.)	Оставшихся без крова (чел.)
В Большом Берлине	18 000	31 500	1 200 000
В пригородах Большого Берлина	1400	3500	50 000
Всего	19 400	35 000	1 250 000

Нет официальных данных о жертвах в результате девяти массированных налетов, проведенных в начале 1943 г. и в первые месяцы 1945 г., а также о результатах 147 налетов «Москито», проведенных в 1943–1945 гг. Королевскими ВВС. Начальник берлинской полиции генерал-лейтенант Герум на допросе показал, что, по сведениям полиции, за все

время войны в Берлине насчитывалось до 30 тысяч человек, убитых во время воздушных налетов, и до двух миллионов человек, оставшихся без крова. Однако он сам заявил, что данные полиции не соответствуют действительности, потому что официально полиция учитывала только найденные трупы. Население же Берлина стремилось скрыть от полиции случаи гибели членов семьи, чтобы продолжать пользоваться их продуктовыми карточками. Фактически количество убитых при налетах, по оценке Герума, составило не менее 300 тысяч человек, причем большинство из них погибли под развалинами домов и остались не открытыми.

Материальный ущерб от 33 налетов, согласно отчетам 1-й зенитно-артиллерийской дивизии, составил:

Таблица 4

	Промышленные и железнодорожные предприятия		Жилые дома и общественные здания	
	Полностью разрушено и тяжело повреждено	Средне и легко повреждено	Полностью разрушено и тяжело повреждено	Средне и легко повреждено
В Большом Берлине	907	1338	40 200	204 000
В пригородах Большого Берлина	11	8	1000	3000
Всего	918	1346	41 200	207 000

Однако и эти данные неполны, поскольку дают результаты не всех налетов. Тот же генерал-лейтенант полиции Герум показал, что к началу наземных боев Большой Берлин был разрушен в результате воздушных налетов на 55–60 %.

Что же касается военных объектов Берлина, то о них упоминается лишь в отчетах о пяти массированных налетах (с 23 августа по 29 декабря 1943 г.), а в остальных отчетах данные отсутствуют из-за их большой секретности. За пять налетов было полностью разрушено и тяжело повреждено 120 военных объектов, средне и легко повреждено 80 объектов. Уже эти цифры говорят о том, что воздушные налеты на Берлин причиняли весьма существенный ущерб и его военным объектам.

Почти все массированные налеты приводили к сильным нарушениям движения трамваев и железнодорожного транспорта внутри Большого

Берлина, расстройству линий связи, повреждению систем водоснабжения города и осветительных сетей.

Дневные массированные налеты американских ВВС на Берлин обычно сопровождались штурмовыми действиями и бомбардировкой по авиабазам и аэродромам Берлинского района. Эффект этих действий зачастую был весьма высок. Так, например, по немецким данным, при налете 18 апреля 1944 г. на авиабазе Перлеберг было уничтожено и тяжело повреждено до 40 самолетов.

Глава 11

Боевые действия во второй половине 1943 года

С лета 1943 г. американские истребители P-47 «Тандерболт» начали совершать полеты над северо-западной частью Германии. А в декабре 1943 г. к ним присоединились истребители P-51 «Мустанг». Однако рейхсмаршал Геринг отказывался верить в это. Альберт Шпеер писал: «Примерно в это же время [в августе 1943 г.] я стал свидетелем ожесточенного спора между Герингом и генеральным инспектором истребительной авиации Галландом. Последний в тот день доложил Гитлеру, что несколько истребителей, сопровождавших эскадрильи американских бомбардировщиков, сбиты не где-нибудь, а под Ахеном. Далее он утверждал, что если на этих истребителях в ближайшее время установят дополнительные бензобаки, то под их защитой самолеты американской бомбардировочной авиации еще глубже проникнут в воздушное пространство Германии. Гитлер рассказал о его опасениях Герингу. Рейхсмаршал как раз собирался сесть в свой специальный поезд и отправиться в Роминтенскую пустошь, когда Галланд пришел проститься с ним. “Как вы посмели заявить фюреру, что американские истребители могут долететь до границ рейха?” – закричал на него Геринг. “Господин рейхсмаршал, – спокойно ответил Галланд, – они вскоре залетят в глубь нашей территории”. Геринг пришел в неистовство: “Чушь, Галланд, что за безумные фантазии? Это чистейшей воды обман!” Галланд покачал головой. “Да нет, господин рейхсмаршал, это действительно так”. Он стоял в подчеркнуто небрежной позе – фуражка чуть сдвинута набок, во рту сигара. “Под Ахеном сбиты американские истребители. Сей факт не подлежит сомнению!” Но Геринг никак не желал согласиться с ним: “Да такого просто быть не может, Галланд!” – “А вы проверьте, господин рейхсмаршал, – с издевкой ответил Галланд. – Вам ведь совсем нетрудно это сделать”. Тогда в голосе Геринга зазвучали примирительные нотки: “Ну, Галланд, вы же опытный летчик и прекрасно знаете, что это просто невозможно. Давайте условимся: вас ввели в заблуждение!” Но Галланд в ответ молча качал головой, пока Геринг наконец не заявил: “В таком случае есть лишь одно объяснение столь невероятному событию. Подбитые истребители не сразу рухнули на землю, а еще какое-то время летели в западном направлении”. Галланд даже бровью не повел. “В восточном, господин рейхсмаршал, и я глубоко убежден...” – “Достаточно, господин

Галланд, – официальным тоном заговорил Геринг, явно желая прекратить затянувшуюся дискуссию, – как своему, я приказываю вам признать мою правоту! Вы поняли? Никакие американские истребители не долетали до Ахена! Ясно? Я так и скажу фюреру, что их там не было”. И – больше не слушая Галланда, зашагал к поезду. У вагона он еще раз повернулся и с нескрываемой угрозой в голосе сказал: “Извольте выполнять приказ!” Я никогда не забуду выражения лица генерала, когда он, усмехнувшись, небрежно бросил: “Слушаюсь, господин рейхсмаршал!”

По сути своей Геринг вовсе не был склонен витать в облаках, и иногда мне доводилось слышать от него трезвую оценку ситуации. Но в данный момент он вел себя, как человек, проявивший свою полную несостоятельность и теперь стремившийся обмануть себя и других. Своим нежеланием считаться с реальным положением дел и прислушаться к разумным аргументам он в 1941 году уже довел до самоубийства знаменитого летчика-истребителя и первого генерал-полковника Эрнста Удета. 19 августа 1943 года в своем кабинете застрелился один из ближайших сотрудников Геринга, начальник генерального штаба военно-воздушных сил генерал-полковник Ешоннек. По словам Мильха, в найденной на его столе предсмертной записке он требовал, чтобы рейхсмаршал не присутствовал на его похоронах. Однако Геринг не только принял участие в траурной церемонии, но и от имени Гитлера возложил венок на могилу Ешоннека»^[47].

А теперь вернемся к действиям бомбардировочной авиации союзников.

В сентябре 1943 г. постепенно начала портиться погода. В ночь на 7 сентября 365 британских самолетов вторглись в воздушное пространство рейха и сбросили на Мюнхен 1020 тонн бомб. При этом 16 бомбардировщиков были сбиты.

В ночь на 11 сентября 360 бомбардировщиков Королевских ВВС атаковали Дюссельдорф и сбросили на него 760 тонн бомб, потеряв 30 машин.

В ночь на 23 сентября 658 английских самолетов бомбили Ганновер, сбросив на город 2357 тонн бомб. Потери англичан составили 25 самолетов.

В сентябре 1943 г. 8-я воздушная армия США проводила не совсем обычные для нее ночные операции – около тридцати самолетов «Фортресс» разбрасывали на территории оккупированной Европы листовки. Тогда же по примеру Королевских ВВС американцы стали оснащать свои бомбардировочные подразделения самолетами – наводчиками-

маркировщиками. Для этого американцы переделали навигаторский аппарат H2S, названный ими НМН «Meddo», который стал важнейшим бортовым инструментом для американских самолетов – наводчиков-маркировщиков. Первая операция с их применением состоялась 27 сентября 1943 г. во время бомбежки города Эмден. Дымовыми сигналами маркировщики показали следующим за ними самолетам, где и что нужно бомбить.

В ночь на 28 сентября целью бомбардировки снова стал Ганновер. На него было сброшено 2196 тонн бомб. Немцы сбили 38 самолетов.

Руководство Королевских ВВС постоянно объясняло своим пилотам, что в том случае, если их самолет будет сбит, это не явится для них концом войны. Они должны сделать все, чтобы избежать плена, а если уж попали в плен, то сделать все возможное, чтобы бежать. Каждый из членов экипажа получал обязательный «дорожный набор»: карты местности, компас, продовольствие и деньги. Сбитым летчикам союзников помогали специальные организации, созданные в Бельгии, Голландии и Франции. Для побегов были разработаны специальные маршруты: одни вели из Восточной Голландии через Францию и Пиренеи к Гибралтару, другие – через оккупированную Европу в Швейцарию. Специально созданная в Лондоне организация SOE занималась поддержкой этих самостоятельных организаций на местах. К задачам SOE также относились: радиоконтакт с лондонским центром, перепроверка личностей опекаемых летчиков и доставка фальшивых документов и денег. Немецкие спецслужбы непрерывно пытались внедрить своих агентов в эти организации, что им довольно часто удавалось.

Многие сбитые летчики союзников обязаны своей свободой изобретательности одного военного журналиста и специалиста по рекламе – майора Хаттона. Он придумал и изготовил много всяких вспомогательных технических устройств, чем облегчил им побег из немецких лагерей. Среди его изобретений были спрятанные в кнопках, печатках, карандашах или в курительных трубках компасы, выполненные на полотне карты с маршрутами побега, которые вшивались в одежду или в сапоги, специальные пилки для перепиливания тюремных решеток, спрятанные в шнурках для ботинок, разъемные летные сапоги, нижняя часть которых содержала компас и пилу и являлась собственно обувью, а верхняя, меховая, могла кнопками пристегиваться к куртке. Были еще и миниатюрный радиопередатчик, размером с портсигар, форменная юбка, которая превращалась в гражданскую куртку, или же с виду обыкновенная авторучка, содержащая компас, аспирин, зажигалку и карту Европы.

Хитроумный майор организовал также широко разветвленный благотворительный союз, который должен был облегчить пребывание военнопленных в заключении. На деле же это была замаскированная организация, проходящая в документах английской разведки как операция «Post-Box». С помощью таких вот посылок в адрес несчастных узников немецких лагерей для военнопленных к ним попадали средства для проведения побегов. Вмонтированные в кнопки курток, обувь, шахматные фигурки, игральные карты или же патефонные пластинки, все эти придуманные майором Хаттоном средства попадали в руки пленных летчиков.

Атмосфера воздушных боев хорошо показана в воспоминаниях летчика воздушного флота «Райх» Альфреда Гриславски.

5 августа 1943 г., после прибытия на аэродром, Гриславски был назначен командиром 1-й группы в новой, 50-й истребительной эскадре, созданной специально для борьбы с английскими бомбардировщиками «Москито». Группа начала формироваться 11 июня 1943 г. на аэродроме Висбаден-Эрбенхейм. Первой получила на вооружение новую модификацию истребителя Me-109G-5 с полностью полированным корпусом. Компрессор двигателя DB605 был оснащен устройством для впрыска смеси GM1 (сжиженная окись азота). Это позволяло истребителю сохранять и даже увеличивать мощность двигателя на больших высотах. На одном из таких самолетов командир эскадры Герман Граф установил новый рекорд высотного полета, составивший 14 300 метров.

31 июля 1943 г. группа в количестве 19 самолетов была готова к перехвату бомбардировщиков противника. Боевое крещение состоялось 12 августа, когда 183 бомбардировщика «Летающая крепость» произвели налет на Рурский индустриальный район. 17 августа американские тяжелые бомбардировщики нанесли двойной удар по городам Швайнфурт и Регенсбург. В этот день Гриславски сбил две «Летающие крепости». Но сама группа потеряла двух летчиков, сбитых стрелками В-17 и истребителями сопровождения Р-47 из 56-й истребительной группы. 6 сентября авиагруппа JG50 заявила о четырех сбитых В-17 при потере трех «Мессершмиттов» и одного летчика. Два бомбардировщика были на счету командира эскадры майора Германа Графа, и один бомбардировщик сбил Альфред Гриславски.

Находясь на аэродроме, Гриславски заметил, как один из техников мастерски рисовал на хвосте соседнего «Мессершмитта» замысловатую фигуру индивидуального символа летчика, и он попросил техника изобразить на киле своего Me-109 его собственный символ. После того как

механик закончил, на киле самолета красовался личный вензель с инициалами Альфреда – «AG», с цифрой 40 и отметками последних побед. Рисунок получился настолько хорош, к тому же был нарисован в стиле старинных дворянских вензелей, что многие летчики в отряде захотели так же украсить кили своих истребителей. Следующим в очереди к новоявленному живописцу был сам командир эскадры Герман Граф. Молодой штаффелькапитан мог хоть чуть-чуть почувствовать жизнь. Получив в пользование легковую машину, Граф часто навещал своих родителей. Только в этих поездках он мог расслабиться и забыть, что идет война. Окружающие пейзажи с небольшими деревеньками, абсолютно не тронутые войной, резко контрастировали с тем, что он видел до этого. Руины больших городов и промышленных центров – вот что получала Германия от этой войны.

В ночь с 23-го на 24-е и с 28-го на 29 сентября 1943 г. массированным бомбардировкам подвергся Ганновер. В этих двух рейдах участвовало около 1200 бомбардировщиков английского Бомбардировочного командования. Были убиты около семи тысяч горожан. Отражавшие налет в системе ПВО рейха летчики авиагруппы JG 50 и третьей группы JG 301 потеряли четыре своих истребителя. В один из этих дней первый механик самолета Гриславски, младший сержант Фриц Пресоли по-дружески предложил Альфреду: «Вы должны снять киль с вашего самолета. На нем такой замечательный рисунок, и было бы обидно, если он будет разрушен...» Не испытывая судьбы, Гриславски тут же дал команду механикам, чтобы они демонтировали киль. Схватив его под мышку и пройдя так до ближайшей почты, он завернул руль в бумагу и отправил его своим родителям в Ванне-Эйкель. Когда посылку получили родители, то они были омрачены столь эксцентричным подарком, тем более что в посылке, кроме руля с инициалами их сына, больше ничего не было. Недобрые мысли матери и отца о гибели их сына развеялись только тогда, когда через несколько дней сам Альфред приехал в очередной раз в гости и объяснил свой поступок. Сейчас киль от «Мессершмитта» Альфреда Гриславски демонстрируется в экспозиции авиационного музея в Ганновере.

Не оправдав, по мнению командования люфтваффе, возложенной задачи по перехвату стратегических бомбардировщиков, авиагруппы JG25 и JG50 были расформированы в двадцатых числах октября 1943 г. Часть летчиков перевели в базирующуюся рядом JG1 «Oesau». Учитывая опыт Гриславски в полетах на больших высотах и в борьбе с многомоторными бомбардировщиками, его назначили командиром 1./JG1, которая была

оснащена самолетами ФВ-190. Истребитель, вооруженный четырьмя пушками в дополнение к 7,92-мм пулеметам, был довольно грозным противником для «Летающих крепостей». Меньшая маневренность по сравнению с Ме-109 компенсировалась лучшим обзором, и главное, летчик ощущал себя более безопасно, находясь под прикрытием двигателя воздушного охлаждения.

В своем первом боевом вылете на новом истребителе 29 ноября 1943 г. Гриславски сбил один В-17, а 1 декабря во время отражения налета на Бонн он сбивает еще две «Летающие крепости». Действуя совместно с авиагруппой JG11, оснащенной истребителями Ме-109, которая также базировалась на аэродроме Ольденбург, первая группа JG1 отражала налеты армад американских и английских бомбардировщиков.

20 декабря JG1 вылетела на перехват бомбардировщиков совместно с JG11, в которой служил друг Гриславски и его товарищ по службе в JG52 Эрнст Сюсс. Более 500 бомбардировщиков шли под прикрытием тридцати девяти «Мустангов» из 354-й истребительной группы. Используя специфику своих истребителей, летчики «Мессершмиттов» и «Фокке-Вульфов» поддерживали друг друга. «Фокке-Вульфы» прорывались к бомбардировщикам, а в это время «Мессершмитты» связывали боем истребители эскорта. Гриславски атаковал в лоб головной В-17, который после атаки задымил и стал крениться, устремляясь к земле. После первой атаки около дюжины «Летающих крепостей», дымя и вываливаясь из строя, пытались удержаться в воздухе. В небе между Бременом и Ольденбургом разгорелось настоящее сражение. Тем временем были сбиты четыре «Мустанга», шесть побед, заявленных американскими летчиками после боя, были слабым утешением.

Где-то рядом летал его друг Эрнст. Сбив свой 68-й самолет, Эрнст Сюсс сам попал под удар двух «Мустангов». Двигатель «Мессершмитта» загорелся, и летчику пришлось покинуть самолет с парашютом. Летчики группы, связанные боем, видели, как один из «Мустангов» подошел в плотную к спускающемуся на парашюте Эрнсту и открыл огонь. Местные жители нашли тело его друга с многочисленными ранами от крупнокалиберных пуль. Гриславски, находясь на Восточном фронте, много слышал о том, как расправляются над пленными пилотами наземные войска, но, воюя против русских, он никогда не слышал и не видел, чтобы они расстреливали висящие на парашюте экипажи.

Понедельник 24 января 1944 г. начался, как обычно начинается каждый день у летчика-истребителя. Но в 10 часов утра летчики на Ольденбургском аэродроме, выскочив по тревоге и заняв места в

истребителях, стали ждать команды на взлет. В этот день командование 8-й воздушной армии США послало 857 тяжелых бомбардировщиков в сопровождении почти семисот истребителей против Франфурта. Но погода в этот день была на стороне немцев. Облачность и туман препятствовали сбору бомбардировщиков в группы, и в 10 ч. 20 мин. американцы решили отменить налет. Но все же некоторые группы, собравшись, решили лететь на бомбардировку.

Взлетевшие истребители ПВО рейха заметили приближающуюся колонну бомбардировщиков В-17. Выйдя из-за облаков, Гриславски атаковал первый В-17 из 335-го эскадрона, который, казалось, не замечал его ФВ-190. Прицелившись в центр фюзеляжа, он открыл огонь из всех четырех пушек истребителя, прицеливаясь по пулеметным трассам. В центре бомбардировщика, куда сошлись четыре очереди, произошел взрыв. Бомбардировщик закрутило, но стрелок настойчиво, словно опомнясь, начал стрелять в его самолет. Дав ручку от себя, Гриславски пронесся совсем рядом с погибающей «Летающей крепостью». Из бомбардировщика стал прыгать экипаж. Скоро шесть парашютов открылось в облаках. Тем временем хвостовая часть бомбардировщика отделилась от крыльев и, завертевшись, стала падать. Но внезапно самолет Гриславски сам завертелся в штопоре, из которого никак не удавалось выйти. Истребитель был поврежден. Высота катастрофически падала. Гриславски покинул самолет, одновременно дернув за кольцо парашюта. В следующий момент он увидел забор и почувствовал удар о землю.

Открыв глаза и чувствуя страшную боль, он увидел раздробленную ногу и кости, торчащие из нее. В десяти метрах от него упал его истребитель. Боясь последующего взрыва боеприпасов, он попробовал ползти и потерял сознание.

Очнувшись, Гриславски понял, что находится в сельском доме, недалеко от которого упал его истребитель. Рядом с ним, на другой кровати, лежал человек, уткнувшись лицом в подушку. Сельский доктор сказал, что он находится на ферме в Бельгии, а лежащий рядом с ним человек – это раненный в бедро американец, который приземлился на парашюте на этой же ферме. Это оказался стрелок нижней шаровой установки со сбитого Гриславски бомбардировщика. Молодые люди смотрели друг на друга и наконец решили заговорить. Переводчиком выступал доктор. «Вы, должно быть, стрелок со сбитого мной бомбардировщика?» – спросил его Гриславски. «Нет. Мы были атакованы истребителями, но, скорее всего, в нас попал снаряд от крупнокалиберной зенитки», – ответил американец. Стрелок из экипажа В-17 «*Lover Boy*» не мог предположить, что их

самолет разрезала пополам очередь из четырех 20-мм пушек «Фокке-Вульфа». Только после того, как доктор показал ему пулю, извлеченную из его бедра, американец поверил, что был сбит истребителем. Это была для Альфреда 121-я одержанная победа.

Прежде чем они расстались, американский сержант подарил Гриславски на память монетку в 25 центов. Эта реликвия до сих пор хранится в семье Альфреда. В этот же день его привезли в дортмундский аэропорт, где, ожидая самолет и читая газеты, он отметил для себя, что все больше и больше возрастало влияние и почитание Эриха Хартманна как национального героя. «Хартманн, Хартманн, Хартманн», – можно было услышать и прочитать во всех газетах. Буби Хартманн становился одним из ведущих асов люфтваффе. 2 марта 1944 г. Хартманн уже командовал 9-м «Карая штаффелем» 53-й эскадры, имея на счету 202 победы. Ученик превзошел своего учителя – и это было закономерно. Альфред Гриславски чувствовал себя гордым оттого, что он имел честь служить в этом отряде под началом Германа Графа и оттого, что теперь отрядом командовал его ученик Эрих. Эти три пилота оставались друзьями до конца.

Пройдя медкомиссию и получив подтверждение о годности к летной службе, он был вызван в Берлин, на прием к генерал-майору Адольфу Галланду и назначен командиром 8./JG 1. Эта группа базировалась на аэродроме Падерборн и была оснащена истребителями Me-109 G-6/AS, предназначенными для ведения боя на больших высотах. Летая во главе этого штаффеля (группы), Гриславски 9 апреля сбил еще две «Летающие крепости». 11 апреля Гриславски получил послание из штаба фюрера, в котором говорилось: «В благодарность за ваши героические достижения в борьбе за наше будущее я представляю вас, как 446-го солдата немецких вооруженных сил, к награждению Дубовыми листьями. Адольф Гитлер».

Гриславски надлежало явиться в Оберзальцберг для получения награды. Рядом с ним в тот день стояли еще девять летчиков-истребителей. Среди них были майор Эрих Рудорфер и лейтенант Отто Киттель из JG54, майор Антон Хафнер из JG51 и другие.

После тяжелых боев по сдерживанию высадившихся 6 июня войск союзников в Нормандии группа была переведена на аэродром Вуншторф для пополнения и получения новой материальной части. И опять во Францию. Последний вылет в этом секторе Гриславски совершил 12 августа, сбив за этот период четыре самолета.

Через несколько дней Гриславски был переведен во вторую группу JG11, и снова новое назначение – командовать 8./JG53. 53-я эскадра, воевавшая практически с начала войны в Средиземноморье, в июне 1944 г.

была включена в систему ПВО Центральной Германии и разместилась на аэродроме Сахау, к юго-востоку от Лейпцига, с задачей прикрывать с воздуха заводы синтетического топлива. В составе этой группы 12 сентября 1944 г. он одержал свои последние, 131-ю и 132-ю победы^[48].

Осенью 1943 г. союзники продолжили начатую весной операцию «Пойнтблэнк» – уничтожение истребительной авиации и полное разрушение авиационных заводов в Германии.

1 октября 1943 г., через четыре дня после захвата расположенных в районе Фоджии (Италия) аэродромов, американские бомбардировщики совершили оттуда налет на заводы «Мессершмитт» в венском Нойштадте.

В ночь на 3 октября 273 британских «Ланкастера» атаковали Мюнхен и поставили той ночью своеобразный рекорд: за период с 22 ч. 30 мин. до 22 ч. 55 мин. каждую минуту на город сбрасывалось 4 тонны бомб.

В первую неделю октября оснащенные подвесными сбрасываемыми баками истребители Р-47 «Тандерболт», обеспечивающие безопасность бомбардировщиков на линии Франфурт-на-Майне – Ганновер – Гамбург, были в срочном порядке привлечены для проведения четырех крупных налетов на транспортные узлы и авиастроительные центры Германии. Но, несмотря на возросшую дальность полетов истребителей, налеты проходили с ощутимыми потерями. Так, во время первого налета, 8 октября, против промышленных предприятий в Бремене было сбито 30 самолетов. В ночь с 8 на 9 октября 457 английских самолетов сбросили 1667 тонн бомб на Ганновер. Девять квадратных километров центра города были превращены в руины, а 250 тысяч человек лишились крова. А вот один из самых больших шинных заводов Германии и самый важный военный завод города почти не пострадали. В эту ночь было сбито 27 самолетов союзников.

9 октября 378 бомбардировщиков 8-й американской воздушной армии совершили второй большой налет, на этот раз на Готенхафен и Данциг, а также на монтажные заводы «Фокке-Вульф» в Анкламе и Мариенбурге. 28 бомбардировщиков были сбиты.

10 октября 236 четырехмоторных бомбардировщиков 8-й американской воздушной армии стартовали для проведения своего предпоследнего большого налета. Цель – железнодорожный узел города Мюнстер. Потери американцев составили 30 бомбардировщиков.

В начале октября 1943 г. началось оснащение ночных истребителей люфтваффе новыми бортовыми радарами – «Лихтенштейн SN-2» (FuG220) фирмы «Телефункен», или просто SN-2. Этот аппарат был в состоянии «увидеть» вражеский бомбардировщик абсолютно темной ночью на

расстоянии 6,5 км и навести на него истребитель. Самое его большое преимущество заключалось в том, что он работал на частотах 85 мегагерц, которые не могла заглушить английская система «Виндоу». Его несущественным недостатком была тормозящая скорость антенна, похожая на рога оленя, еще более тяжелая, чем у старого «Лихтенштейна ВС».

Геринг уже в августе 1943 г. присвоил этой разработке высшую степень срочности, так как только эти радары могли стать предпосылкой для концентрированной массовой атаки ночными истребителями своих целей с применением тактики «Домашние свиньи». В отличие от старой тактики ночные истребители могли теперь группами подходить к массиву бомбардировщиков, отключаться от наводки с земли и с помощью своего бортового радара атаковать цель. Эта новая тактика нанесла сильный удар по английскому Бомбардировочному командованию, а люфтваффе наконец-то смогла перейти от защиты отдельных объектов к защите воздушного пространства.

Англичане теперь уже не могли использовать излучение SN-2, как у предыдущих немецких бортовых радаров, для нахождения целей своими истребителями с помощью системы «Serrate».

Летом 1943 г. германские ночные истребители начали оснащаться новым вооружением, получившим название «Schräge Musik». В дословном переводе это означало «косая музыка» или «неправильная музыка», но на сленге 1930-х годов в Германии так называли джаз. Современные историки утверждают, что джаз был официально запрещен в Третьем рейхе и в СССР. Это полное вранье, никто никогда не запрещал исполнять джаз в своих квартирах или виллах, а вот принудительное навязывание джаза молодежи действительно встречало противодействие государства^[49].

Еще в 1941 г. командир группы 3./NJG3 старший лейтенант Рудольф Шенерт обратился к генерал-майору Каммхуберу с предложением установить на истребителе До-17Z пулемет, стреляющий вертикально вверх. Шенерт считал, что пилоту легче стрелять из горизонтального положения, находясь под бомбардировщиком, чем атаковать его снизу вверх, с последующим резким уходом обратно вниз, как это было в свое время предложено Людвигом Беккером и теперь практиковалось среди пилотов. К тому же при методе атаки, предлагаемом Шенертом, истребитель становился малоразличим на фоне темной земли, в то время как бомбардировщик на фоне светлого неба был хорошо виден.

Генерал-майор Каммхубер предложения Шенерта не принял, но летом 1942 г. в испытательном центре в Тарневитце проводились эксперименты с установкой вертикального вооружения на истребителях До-17 и Ме-110.

В июне 1942 г. Шенерт получил Рыцарский крест, после чего посчитал уместным вновь обратиться к Каммхуберу со своим предложением. На этот раз генерал-майор разрешил на трех истребителях До-17J установить вертикальное вооружение. Один из этих самолетов отправили на испытания в Тарневитц. Проверив метод Шенерта на практике, испытатели пришли к выводу, что из установленных вертикально пушек можно попасть в цель только при условии, что истребитель и бомбардировщик находятся строго на одном курсе.

Проанализировав данные испытаний, ответственный за вооружение ночных истребителей подполковник фон Лоссберг начал экспериментировать с различными углами установки пушек. Вскоре выяснилось, что наилучшие результаты достигались при установке пушки под углами в пределах 65–70°, причем цель при этом могла двигаться с угловой скоростью 8 градусов в секунду.

На основе полученных данных по приказу штаба 2-й истребительной авиадивизии технический центр в Дипензее установил под соответствующими углами на три истребителя D0—17J четыре и шесть 20-мм пушек MG151. Испытания переоборудованных машин начались в начале 1943 г. в эскадрилье 3./NJG3, где ранее служил Шенерт. А сам Шенерт с 1 декабря 1942 г. стал командиром вновь сформированной группы II./NJG5. На вооружении этой группы имелись истребители Me-110, но Шенерт не изменил своему любимому До-217J и продолжал летать исключительно на нем.

Вскоре оружейник группы II./NJG5 старший сержант Махле изучил установленные на самолете своего командира наклонные пушки и предложил установить такие же на «Мессершмиттах». Как раз в это время на этих самолетах шла замена 20-мм пушек MG FF на MG151, и поэтому на складе группы их имелось довольно много. И Махле установил в кабине Me-110 две такие пушки. В мае 1943 г. при отражении налета Королевских ВВС на Берлин капитан Шенерт сбил из них первый бомбардировщик. Затем были сбиты еще несколько самолетов противника.

А в эскадрилье 3./NJG3 тем временем продолжались испытания наклонного вооружения, дававшие положительные результаты. И вот с июня 1943 г. началось уже официальное производство стандартного комплекта R22 для установки наклонного вооружения на истребителях До-217J, До-217N и Ю-88С-6. Подобный комплект разрабатывался и для Me-110, но многие пилоты уже начали сами импровизировать, используя подручные средства, конструкции вроде той, что сделал старший сержант Махле, и с успехом применяли их в боях.

Ночной истребитель, вооруженный «Шраге музик», вел поиск противника с помощью радиолокатора FuG 220 «Лихтенштейн» SN-2 с минимальной дальностью обнаружения 200 м. В это время пилот и бортинженер вели наблюдение вперед и в стороны. Если после радиолокационного контакта пилот выбирал способ атаки с помощью «Шраге музик», то радиооператор старался направить его на максимальное сближение с целью ниже высоты ее полета на 300 м, чтобы избежать обнаружение хвостовым локатором бомбардировщика.

Ведя наблюдение по экрану локатора, радиооператор направлял пилота, пока тот не сообщал о визуальном контакте. Локатор выключался. После занятия истребителем позиции для стрельбы скорость снижалась. Летчик наводил «Шраге музик» при помощи прицела «Ревии» C/12D, укрепленного на верхнем переплете фонаря кабины. Требовалось, чтобы дистанция между истребителем и целью была не больше 300 м.

Установки «Шраге музик» получили ряд ночных истребителей. Так, в дополнение к основному вооружению^[50] в центральном отсеке истребителя Хе-219А-1 было установлено две 30-мм пушки МК-108 с боекомплект по 100 выстрелов на ствол, установленные под углом 65° к оси самолета.

На истребителях Ме-410А1 и Ме-410А2 «Шраге музик» состояла из двух 30-мм пушек МК-103, установленных вертикально.

Первоначально действие «Шраге музик» произвело ошеломляющее впечатление на экипажи бомбардировщиков. Но прицеливание под большим углом было достаточно сложно для пилотов истребителя. Кроме того, стрельба под углом к встречному потоку вызывала большое рассеивание снарядов.

Часто снаряды батарей «Шраге музик» попадали в бомбоотсеки британских самолетов, и их мгновенно разносило на куски. Бомбардировочное командование не могло понять причину потерь и в то же время, не желая подрывать моральный дух своих экипажей, не нашло ничего лучшего, как объявить, что это были «специальные чучела», якобы выстреливающиеся немецкими зенитными орудиями. Взрываясь, они имитировали гибель бомбардировщика, чтобы воздействовать на моральное состояние экипажей.

Многие британские пилоты и после окончания войны верили сказкам о «чучелах». Вот, к примеру, в воспоминаниях летчика Майлза Триппа говорится: «Следующие три налета (один ночной на Кёльн и два дневных на Золинген) были небогаты событиями, за исключением того, что во время второго рейда на Золинген “Ланкастеры” летели так тесно, что по крайней мере три самолета попали под бомбы, сброшенные их товарищами,

летевшими непосредственно над ними. Кроме того, обороняющиеся использовали “чучела”, ужасающее оружие, которое при взрыве имитировало прямое попадание в “Ланкастер”, из пылающего шара масляно-черного дыма вылетали даже обломки крыльев»^[51].

Следует заметить, что пилоты германских ночных истребителей по-разному относились к применению «Шраге музик». Многим это казалось неудобным, так как приходилось закидывать голову далеко назад, чтобы посмотреть в прицел «Шраге музик», установленный в верхней части фонаря, а другие считали, что использование «Шраге музик» противоречит «естественным инстинктам летчика-истребителя», как выразился командир NJG1 майор Йоахим Ябс, который даже приказал демонтировать «Шраге музик» на своем Me-110. Тем не менее для большинства летчиков использование «Шраге музик» казалось простым и эффективным способом сбить бомбардировщик противника по сравнению с более трудной атакой «снизу вверх».

Летчики ночных истребителей, оснащенных «Шраге музик», жаловались на постоянную угрозу от разлетающихся во все стороны обломков британских бомбардировщиков, которые повреждали летевшие снизу истребители. В связи с этим фирма «Маузер» создала установку L-188 для двух 30-мм пушек MK108, из которых с помощью прицела «Ревии»16G можно было вести огонь под любым углом возвышения, от 45° до 85°. Такие установки получили часть истребителей He-219A-6. Однако данные об их боевом применении отсутствуют.

Еще одним недостатком «Шраге музик» была малая эффективность использования их против дальних истребителей союзников.

В августе-сентябре 1943 г. в Англию стали прибывать новые «Летающие крепости» B-17G. Новые самолеты имели башню «подбородок» и 12,7-мм спаренный пулемет, благодаря которому «крепости» уже не была так страшна фронтальная атака.

14 октября 1943 г., спустя два месяца после первого налета (17 августа) на Швайнфурт, туда опять направился 291 бомбардировщик с той же целью – разбомбить шарикоподшипниковые заводы. После того как сопровождающие бомбардировщики английские истребители ушли, в небе появились немецкие. Сюда люфтваффе стянуло все двухмоторные истребители ПВО рейха и много звеньев из расположенного во Франции 3-го воздушного флота. Битва разгорелась среди ясного голубого неба, и немцы вели ее настолько успешно, что американские летчики даже предположили предательство.

Недоступные новым пулеметам, установленным на «подбородке»

бомбардировщиков, одно- и двухмоторные немецкие истребители смело атаковали «Летающие крепости» не только снизу из 20-мм пушек, но и ракетами, и бомбами. Еще до подлета к Швайнфурту американцы потеряли 29 машин. На обратном пути на американцев обрушились слетевшиеся со всех сторон 160 истребителей. Беспрерывный бой шел на протяжении всего маршрута. 32 четырехмоторных бомбардировщика были сбиты. А над проливом атаки на американцев усилились. В битве принимали участие 40 штурмовиков, 35 ночных и почти 300 дневных истребителей. 35 немецких машин было сбито.

В этот «черный четверг» 8-я американская воздушная армия потеряла 60 бомбардировщиков на территории Германии, 17 самолетов упало в пролив и на территорию Англии. Только 93 бомбардировщикам из 291 удалось неповрежденными возвратиться на свои аэродромы. Так, за время проведения объявленных четырех больших налетов на Германию американцы потеряли 148 самолетов и примерно 1500 человек летного состава.

После такого поражения командующий американскими ВВС генерал Арнольд запретил проводить дневные бомбардировки до тех пор, пока на вооружение не поступят новые истребители дальнего радиуса действия.

После второго мощного налета на Швайнфурт 14 октября 1943 г. было снова принято решение рассредоточить часть восстановленных предприятий по окрестным деревням, а остальные разместить в небольших, расположенных вне зоны активных действий авиации противника городках в восточной части Германии.

Растущая опасность, исходящая от немецких истребителей, заставила доктора Джонса и его команду выдумать что-то особенное. Для реализации плана Джонса при поддержке генерал-лейтенанта Эддисона, шефа британской военно-воздушной разведки, в Кингстоне (Кент) рядом с супермощным специальным передатчиком, который работал на волнах немецких истребителей, был установлен командный пункт. Там началось постоянное записывание на восковые диски (магнитофонов у англичан тогда еще не было) всех указаний, которые давали немецкие офицеры, ведущие «бегущие репортажи» с ночными истребителями, а затем их скрупулезное изучение. Идея английских специалистов заключалась в том, чтобы во время предстоящего большого налета (операция «Корона») увести немецкие истребители от бомбардировщиков. Для этого сбежавший в Шотландию экипаж Ю-88 должен был так сыграть роль немецких офицеров-наводчиков истребителей, что немецкие самолеты должны были ему поверить и устремиться по фальшивому маршруту, а

бомбардировщики, в свою очередь, невредимыми дойти до цели.

В октябре 1943 г. увеличился поток сообщений о каких-то неизвестных самолетах, а затем один агент сообщил о том, что они имеют кодовое название Fi-103. 21 октября доктору Джонсу пришло сообщение, что заводы в Касселе производят такое же секретное оружие, как и Пенемюнде. Тотчас же маршал Харрис приказал готовиться к бомбардировке Касселя. Этот налет должен был, по его представлению, стать самым опустошительным в этой войне. Когда было решено, что акция против Касселя состоится в ночь с 22 на 23 октября, был дан ход и дезинформационной операции «Корона».

В то время как 486 тяжелых бомбардировщиков шли на Кассель, группа бомбардировщиков «Стирлинг» выполняла ложный налет на Франкфурт-на-Майне, а двенадцать «Москито» разбрасывали маркировочные огни над Кёльном, чтобы и там создать впечатление налета. Одновременно фальшивые офицеры – наводчики истребителей в Кингстоне исполняли в эфире целый спектакль, чтобы немецкие ночные истребители поверили и повернули в сторону якобы подвергшихся нападению городов. Таким образом, самолеты-наводчики, пройдя незамеченными к своей главной цели, Касселю, сбросили такое количество маркировочных бомб, какого не было никогда прежде. Подоспевшие бомбардировщики сбросили на город столько «зажигалок», что через 15 минут весь Старый город был в огне. Только после этого подоспели первые истребители, которые до этого безнадежно торчали в небе над Франкфуртом.

Сброшенные на Кассель 1824 тонны фугасных и зажигательных бомб стали причиной такого же огненного смерча, как и в Гамбурге. 12 тысяч жителей города (то есть 5 %) погибли. Снимки аэрофотосъемки показывали, что и через неделю после бомбардировки город еще горел. «Около 100 000 квартир и по меньшей мере 9 заводов лежат в руинах. Заводы по производству Fi-103 сильно повреждены вследствие прямого попадания бомб, – говорилось в отчете английских дешифровальщиков фотоснимков. – Британские же ВВС, несмотря на операцию “Корона”, потеряли в этом налете 42 самолета».

Часть завода по производству Fi-103 была перенесена в Ротвестен, что на несколько недель задержало серийный выпуск летающих бомб. Геббельс так записал о налете на Кассель в своем дневнике: «Очень стыдно видеть, как в воздушной войне враг водит нас за нос. Каждый месяц он изобретает новые методы ее ведения, и проходят недели, а то и месяцы, прежде чем мы кладем этому конец».

Очередной «находкой» в проведении операции «Корона» стала передача немецким ночным истребителям ложных прогнозов погоды, чтобы они или немедленно садились, или же летели на отдаленные аэродромы. Особенно действовали на летчиков сообщения о якобы имеющемся на поверхности земли тумане.

Проводка немецких самолетов с помощью «бегущего репортажа» давала англичанам новые возможности для создания помех. Например, английский передатчик в Кингстоне давал в эфир на рабочих частотах ночных истребителей отрывки из речей Гитлера или военные марши, которые заглушали указания ведущего самолеты офицера и делали их полностью непонятными.

28 ноября 1943 г. разведчик «Москито» вылетел в направлении Берлина, чтобы сделать фотоснимки последствий последнего налета. Поскольку город, как и в предыдущие дни, был окутан плотной облачностью, что делало съемки невозможными, была выбрана другая цель на побережье Восточного моря – деревня Цемплин, расположенная в 12 км южнее Пенемюнде. Как раз в это время расположенный там 155-й зенитный полк, кодовое название для бомбардировщиков «Полковник Вахтель», проводил учебные стрельбы с Fi-103 («Фау-1»).

1 декабря 1943 г. молодая дешифровщица фотографий в английском центре в Мед-Менхейме и дочь президента «Бэнк оф Энгланд» Констанция Бейбингтон-Смит, названная впоследствии Черчиллем «мисс Пенемюнде», разгадала наконец тайну остававшегося до сих пор неясного предназначения строений на северном побережье Франции. На одной из фотографий, сделанных 28 ноября 1943 г. в Северной Франции, она обнаружила, что они идентичны изображениям строений в Цемплине.

Бейбингтон-Смит вспоминала: «На одной из площадок на последнем снимке, который мне только что принесли, я увидела маленький самолет... Все это показалось мне очень знакомым. И я вспомнила, что видела это раньше на снимках, сделанных в Пенемюнде. В моих руках было прямое доказательство того, что стройплощадки вдоль пролива предназначались для запуска летающих бомб...»

Это действительно была счастливая случайность, когда в расплывчатом контуре на фотографии с помощью лупы был опознан аппарат «Фау-1». «Мисс Пенемюнде» теперь могла праздновать победу.

Сразу же после того, как в Англию из США прибыли новые истребители дальнего радиуса действия Р-51 «Мустанг», американцы стали готовиться к новому налету на Германию. 13 декабря 1943 г. 45 истребителей «Мустанг» с дальностью полета до 1400 км, со

сбрасываемыми топливными баками вылетели в качестве прикрытия бомбардировщиков, атакующих Киль. «Мустанги» кружили над целью и прикрывали бомбардировщики от немецких истребителей. Эта операция положила начало дневным налетам под охраной истребителей дальнего радиуса действия. Теперь они летели впереди своих бомбардировщиков и отгоняли вражеские.

Это запутывало противника в долговременном воздушном бою и мешало его проникновению в строй бомбардировщиков. Применение истребителей дальнего радиуса действия с их дополнительными топливными баками стало примером того, как отдельные технические новшества могут основательно изменить положение в воздушной войне.

В середине декабря 1943 г. немцам наконец удалось изобрести противоядие против британской наводящей бомбардировщики системы «Гобой». По распоряжению генерал-полковника Вайзе был изготовлен передатчик (кодовое название «Карл»), который глушил частоты «Гобоя».

15 декабря комитет «Кроссбоу» («Crossbow») потребовал, чтобы тяжелые бомбардировщики 8-й американской воздушной армии срочно нанесли «уничтожающий удар по взлетным полосам». Вечером 20 декабря англичане и американцы начали серию тяжелых воздушных налетов на расположенные между Па-де-Кале и полуостровом Шербур стартовые площадки «Фау-1» и на большой бункер под Вицерне, даже и не зная, что здесь находится целый ряд стартовых площадок для А-4 («Фау-2»).

До конца 1943 г. союзники во время своих атак на уже известные 83 пусковые установки сбросили более 3000 тонн взрывчатки. Но, несмотря на это, монтажные работы не прекращались. Некоторые площадки были защищены зенитной артиллерией и надежно замаскированы. Зенитный 155-й полк (W) полковника Вахтеля не потерял ни одного человека, но 30 французских рабочих погибли во время налетов.

В ночь на 21 декабря 576 английских самолетов атаковали Франкфурт-на-Майне, сбросив на него 2070 тонн бомб и потеряв 40 самолетов. В этом бою капитан Херберт один сбил восемь четырехмоторных бомбардировщиков.

Королевские ВВС продолжали ночные налеты на Германию. В ночь на 19 ноября 402 бомбардировщика из числа 444, вылетевших на задание, сбросили на город 1593 тонны бомб, потеряв при этом только девять самолетов. Одновременно другая группа в составе 325 бомбардировщиков произвела налет на Мангейм, сбросив на него 852 тонны бомб. Это был первый случай, когда английская авиация совершила два крупных удара в одну ночь.

В конце 1943 г. погода сильно ухудшилась, что осложнило вылеты истребителей. Потери среди истребителей Королевских ВВС в это время не превышали 2 %, а у истребителей люфтваффе были выше 3 %.

В 1943 г. Королевские ВВС и ВВС США провели три большие воздушные операции: битвы за Рур, Гамбург и Берлин. Эти три битвы явились как бы единоборством между новыми электронными устройствами англичан и способностью немцев своими контрмерами их обезвреживать. Однако эти операции не привели ни к снижению производства, ни к забастовкам. Более того, эти три операции можно рассматривать и как определенную неудачу союзников. Налеты только ожесточили как военных, так и население Германии.

В 1943 г. на Германию и оккупированную ею часть Европы было сброшено 226 тысяч тонн бомб. А самолеты люфтваффе сбросили на Англию 2298 тонн бомб, почти половина которых выпадает на три последние месяца года. С ноября по декабрь почти каждую ночь в Восточной и Южной Англии немцы проводили свои блицналеты с двумя десятками бомбардировщиков или истребителей-бомбардировщиков, зачастую ниже уровня действия радаров. Целью этих налетов было посеять панику среди населения.

Германская пропаганда, которая в начале налетов союзников объявила их бесполезным с военной точки зрения делом, которое не даст никакого результата, затем перешла к тактике умолчания и подчеркивания террористического характера бомбардировок.

В оккупированных западных областях Франции, Бельгии и Нидерландах весь 1943 год почти все налеты были дневными. Их главной целью были аэродромы, портовые сооружения, электростанции, предприятия по производству вооружения, которые работали на немцев, сортировочные станции и строительные площадки для старта «Фау-1».

Подводя итоги 1943 года, следует упомянуть еще об одном виде боевой деятельности бомбардировочного командования, которую оно проводило более или менее непрерывно в течение всей войны. Когда из-за плохой погоды или по каким-либо другим причинам проведение боевых операций против главных целей, то есть объектов, расположенных в Германии, было невозможным, значительная часть бомбардировщиков переключалась на проведение операции «Гарденинг» – постановка с воздуха магнитных и акустических мин. Применялось несколько типов мин, самая легкая мина весила 450 кг, самая тяжелая – 840 кг.

Операции по постановке мин, проводившиеся Береговым командованием с самого начала войны, требовали тесного взаимодействия

военно-воздушных сил с военно-морским флотом. Начиная с 1942 г., все самолеты тяжелобомбардировочных авиагрупп были постепенно приспособлены для постановки мин с воздуха.

Производство мин, приспособленных для постановки с самолетов, было начато в конце 1940 г. К началу 1943 г. выпуск мин достиг более 1200 в месяц, из них около 95 % ставилось в водах противника. Появление в 1943 г. панорамных радиолокационных прицелов и других радиотехнических средств бомбометания значительно повысило точность постановки мин.

За три месяца до вторжения союзников в Нормандию на морских просторах от Фризских островов и до Жиронды было поставлено 6875 мин. Эти мины представляли угрозу как для подводных лодок противника, так и для его торговых судов, доставлявших снабжение немецким гарнизонам в Норвегии и перевозивших крайне нужную немцам железную руду из Скандинавии в Рур через Роттердам. Известно, что большой риск для судоходства, связанный с наличием мин, поставленных самолетами Бомбардировочного и Берегового командований, в конце концов вынудил шведов в самый критический для Германии момент отказаться от поставки значительной части грузов, зафрахтованных немцами.

Тактические приемы постановки мин с воздуха были различными в зависимости от места, где они сбрасывались. К началу 1943 г. большинство участков, подлежащих минированию, было прикрыто огнем легкой зенитной артиллерии, и потери самолетов, занимавшихся постановкой мин, начали возрастать, поскольку мины сбрасывались с высот от 200 до 300 метров, а на этой высоте самолет представлял хорошую мишень для зенитной артиллерии. Испытания, проводившиеся на протяжении целого года, показали, что мину стандартного образца можно сбрасывать с высоты 5000 метров. С появлением радиолокационного прицела Н2S точность постановки мин значительно повысилась, а увеличение высоты полета привело к снижению потерь самолетов. Первая операция по постановке мин с большой высоты была проведена 4 января 1944 г., когда шесть бомбардировщиков «Галифакс» поставили мины в районе Бреста.

В 1943 г. самолеты Бомбардировочного командования сбросили в воды, омывающие северо-западное побережье Европы, 13 776 мин, а в течение первых шести месяцев 1944 г. – еще 11 415 мин. Потери самолетов составили 2,1 % от общего количества самолетовылетов, произведенных для постановки мин. Штаб Бомбардировочного командования считал, что потери флота противника в 1943 г. составили примерно 50 тонн на одну сброшенную мину. Фактически потери немецких надводных кораблей всех

классов на этом театре военных действий от мин, поставленных английскими военно-воздушными силами, за период с 1 января 1943 г. по 30 июня 1944 г. составили 255 судов и кораблей, общим тоннажем около 175 тысяч тонн.

Массированные налеты Бомбардировочного командования сначала на Рур, затем на Гамбург и, наконец, на Берлин и резко увеличившееся количество вылетов на постановку мин в море были бы невозможны без значительного расширения и увеличения ударной силы командования. В 1943 г., когда численность самолетного парка командования увеличилась почти в полтора раза, увеличение ударной силы было еще заметнее. Общий тоннаж бомб, сброшенных в 1943 г., был почти в два с половиной раза больше тоннажа бомб, сброшенных в 1942 г. Увеличение ударной силы Бомбардировочного командования шло в соответствии с планами, разработанными еще в первые годы войны, путем замены средних двухмоторных бомбардировщиков тяжелыми четырехмоторными бомбардировщиками, лучшим из которых оказался самолет «Ланкастер». Бомбардировщики «Веллингтон» в 1943 г. уже не принимали активного участия в боях в Германии, а бомбардировщики «Галифакс» и «Стирлинг» начали заменяться бомбардировщиками «Ланкастер». Был выпущен также самолет «Москито», вначале в виде варианта скоростного бомбардировщика без вооружения, а затем в качестве истребителя-бомбардировщика.

К концу 1943 г. Бомбардировочное командование могло выделять для боевых вылетов каждую ночь в среднем 737 тяжелых, средних и легких бомбардировщиков. Дополнительно были сформированы 6-я бомбардировочная авиагруппа канадских ВВС, 8-я авиагруппа наведения в составе восьми тяжелобомбардировочных эскадрилий и четырех эскадрилий, вооруженных самолетами «Москито». Такого увеличения численности и ударной силы Бомбардировочного командования достигнуть было нелегко. Появление на вооружении военно-воздушных сил тяжелого бомбардировщика само по себе выдвинуло много проблем. Потребовалось большее количество людей для обслуживания таких самолетов, состав экипажа пришлось увеличить еще на два человека – среднего верхнего воздушного стрелка и бортмеханика. Отсюда вытекала необходимость создания дополнительных учебных подразделений. Вновь сформированные экипажи после окончания учебно-тренировочных центров должны были переучиваться для полетов на более сложных самолетах. Это привело к созданию 7-й учебной авиагруппы, комплектование которой было закончено только в 1944 г.

В связи с появлением новой техники необходимо было увеличить не только состав экипажей, но и размеры аэродромов. Потребовалось большое количество бетона для покрытия взлетно-посадочных полос и рулежных дорожек. К концу войны общая площадь, покрытая бетоном и битумом на 180 аэродромах, использовавшихся английской бомбардировочной авиацией и 8-й воздушной армией США, была эквивалентна площади дороги шириной 10 метров и длиной 6400 километров, то есть расстоянию между Лондоном и Карачи.

Для строительства одного аэродрома требовалось в среднем 130 тысяч тонн балласта и цемента и 80 километров труб и трубопроводов. Если в 1940 г. длина взлетно-посадочной полосы составляла не более 1300 метров, то позднее ее пришлось увеличить до 1800 метров вследствие того, что взлетный вес бомбардировщика «Ланкастер» при вылете на боевое задание достигал 30 с лишним тонн.

Глава 12

Первая половина 1944 года

Рассказ о событиях 1944 года я начну с официальных сообщений обеих сторон.

Так, 31 января 1944 г. агентство «Рейтер» передало из Лондона: «Впервые с начала войны некоторым представителям прессы было разрешено посетить “большой зал”, в котором проводится планирование воздушных стратегических операций против немецких промышленных центров.

На стенах развешаны огромные карты 50 немецких индустриальных городов, которые “уже сегодня или в ближайшие недели” станут целями атак. Эти города, по мнению военного руководства союзников, имеют большое значение для настоящей стадии развития воздушных налетов. Каждая карта содержит таблицу, в которой отмечаются тоннаж уже сброшенных бомб и предположительный общий вес взрывных и зажигательных бомб, который еще потребуется для окончательного уничтожения цели. Для каждого города имеется своя отдельная карта, на которой с помощью аэрофотосъемки над разрушенными областями показан ход ведения восстановительных работ».

20 февраля 1944 г. Штаб-квартира Королевских ВВС в Лондоне сообщала: «Новые шеститонные бомбы для атаки специальных целей, созданные нашими учеными после многомесячной работы, были впервые сброшены 18 февраля на заводы по производству авиационных моторов в Лиможе. Позднее по аэрофотоснимкам было видно, что большая часть этих предприятий разрушена мощным взрывом».

22 февраля 1944 г. агентство «Рейтер» передало: «Как стало известно, во время налета Королевских ВВС на Штутгарт в ночь с воскресенья на понедельник на город было сброшено 2000 тонн бомб. Таким образом, был поставлен своеобразный рекорд. Каждая сбитая машина стоила врагу 200 тонн бомб».

23 февраля 1944 г. британское Министерство авиации сообщило: «Американские бомбардировщики вновь атаковали вчера аэродромы и предприятия авиационной промышленности, преимущественно на территории рейха. При этом 8-я и 15-я воздушные американские армии впервые проводили скоординированную операцию одновременно из Англии и Италии. Большие соединения “Летающих крепостей” и

“Либереиторов” под охраной “Тандерболтов”, “Лайтнингов” и “Мустангов” наряду с бомбардировкой военных целей атаковали авиационные заводы в Бернбурге, Ошерслебене и Хальберштадте, которые уже были атакованы в воскресенье. Соппротивление немецких истребителей носило порой сильный характер».

В «Ганноверше цайтунг» от 23 февраля 1944 г. помещено следующее сообщение: «Во время своего налета враг снова разбрасывал над территорией гау фальшивые продовольственные карточки. Противник живет безумной надеждой таким образом разрушить систему нашего снабжения. Но каждый соотечественник знает, что эти фальшивые продовольственные карточки он должен сдать в ближайшее отделение полиции. Каждый соотечественник знает, что незаконное использование таких продовольственных карточек влечет за собой суровое наказание. Тот, у кого имеются такие карточки, и тот, кто пытается их реализовать, считается врагом народа с соответствующим к нему отношением».

Воздушный налет на Аугсбург, проведенный в ночь на 26 февраля, как и налет, проведенный накануне на Штутгарт, был составной частью воздушной операции «Биг Уик» («Большая неделя»). Начиная с 23 февраля, в течение шести дней и ночей на немецкие города, в которых располагались авиационные заводы, было сброшено 16 506 тонн бомб, причем большая часть бомб была сброшена американскими бомбардировщиками в дневное время.

Еще 1 ноября 1943 г. американцы сформировали 15-ю воздушную армию, которая в конце 1943 г. базировалась в Сицилии и Южной Италии.

24 февраля 1944 г. 600 тяжелых бомбардировщиков из состава 8-й и 15-й воздушных армий поднялись в воздух. Целью 15-й воздушной армии был завод по производству авиационных двигателей компании «Даймлер-Бенц» в Штири, в Восточной Австрии. Американцы встретили там ожесточенное сопротивление. Из 87 «Летающих крепостей» 17 (то есть 20 %) не вернулись на свой аэродром. Все десять замыкающих строй самолетов были сбиты, большая часть – 21-см ракетами «воздух – воздух», которыми были оснащены истребители Ме-110.

Швайнфурт и Готу атаковали 447 бомбардировщиков 8-й воздушной армии. Цели в обоих городах были поражены, но американцы потеряли еще 44 самолета. Третья волна 8-й воздушной армии нанесла удар по Тутову, Крайзингу, Позену, где противник оказал незначительное сопротивление. После наступления темноты Швайнфурт атаковали 700 «Ланкастеров» Королевских ВВС.

25 февраля хорошая погода установилась на всей территории

Германии. Стратегическое авиационное командование направило более 800 самолетов на бомбардировку заводов «Мессершмитт» в Регенсбурге и Аугсбурге. Бомбардировщики шли с запада и юга. Когда две их волны подходили к Регенсбургу с двух направлений, командир немецкой 7-й авиадивизии генерал-майор Хут столкнулся с серьезной проблемой. В его распоряжении не было достаточного количества истребителей, чтобы противостоять сразу двум волнам бомбардировщиков. Тогда он решил бросить большую часть своих самолетов против 176 бомбардировщиков, летевших с юга. Это было верное решение, поскольку «Летающие крепости» и «Либереиторы» шли без прикрытия истребителей и 33 машины были сбиты.

Группа бомбардировщиков, летевшая с запада, была более многочисленная, и, кроме того, ее сопровождали «Мустанги» Королевских ВВС. К этому времени в Англии были развернуты три группы Р-51, которые вскоре дали о себе знать. В этот раз через прикрытия «Мустангов» смогли прорваться лишь немногие немецкие истребители. Они сбили (вместе с ПВО) 31 из 738 «Летающих крепостей» и «Либереиторов». Потеря 64 тяжелых бомбардировщиков за сутки была тяжела, но ущерб, который удалось нанести авиационному заводу в ходе операции, оказался огромен. Завод «Мессершмитт» в Регенсбурге был полностью разрушен.

Так закончилась «Большая неделя», и, «судя по фотографиям, на которых были изображены лежащие в руинах авиазаводы по всей территории Германии, она была успешной». Так считали янки. А немцы... еще более увеличили выпуск самолетов.

В конце марта – в апреле 1944 г. Бомбардировочное командование произвело два массированных ночных налета на Германию.

30 марта 795 самолетов Королевских ВВС вылетели на важное задание – уничтожение Нюрнберга. Это был самый неудачный ночной налет англичан. С самого начала пошло все не так, как планировалось. Плохая погода над Северным морем не дала идущим широким фронтом самолетам возможности для маневра. По мнению некоторых специалистов вообще не стоило начинать операцию при такой погоде. Ясная и холодная лунная ночь и четкий конденсационный след самолета позволяли противнику понять направление его курса. А постоянно меняющиеся весенние штормы привели к серьезным навигационным ошибкам, из-за чего бомбардировщики сбились с правильного курса.

Но для немецких истребителей, использовавших тактику «дикий и домашней свиньи», это была идеальная погода для атаки. Таким образом, в 450 км от цели начались непрекращающиеся воздушные бои, в которые

включалось все больше ночных истребителей по мере того, как все яснее становилась цель полета бомбардировщиков. Двухмоторные ночные истребители, оборудованные системами «Лихтенштейн SN-2» и «Наксос Z», улавливали излучение, исходящее от радаров бомбардировщиков, и с помощью «Шраке музик» атаковали их.

Волна английских бомбардировщиков пересекла Рейн между Бонном и Бингеном, а затем через Фулду и Ханау пошла дальше, в сторону Нюрнберга. Летящие впереди бомбардировщиков истребители «Москито» безуспешно пытались расчистить им маршрут.

Самые тяжелые потери были у соединения «Галифаксов». Из 93 машин сбито было 30. Лейтенант Королевских ВВС Смит вспоминал об этом бое: «Между Ахеном и Нюрнбергом я насчитал 40 горящих самолетов, но, наверное, не менее 50 бомбардировщиков было сбито, прежде чем соединение сумело дойти до цели». Другие же 187 бомбардировщиков просто не нашли цель, так как самолеты – маркировщики целей опоздали на 47 минут да и город к тому же располагался в густой облачности. А между тем сотни самолетов в назначенное время безуспешно кружили над целью и искали маркировочные огни.

Этой ночью немецкие истребители поставили рекорд, сбив 79 бомбардировщиков. Зенитные батареи включили 600 прожекторов, бесчисленное количество подсветок и выпустили в небо осветительные ракеты. Стрельба с земли велась со всех стволов, что создавало непроходимый заслон перед бомбардировщиками. Не ожидавшие такого яростного противодействия, английские экипажи сбрасывали свои бомбы куда попало. А те из бомбардировщиков, на которых не были установлены аппараты H2S, сбрасывали свои бомбы на прожекторы зенитных установок, уверенные, что они бомбят Нюрнберг.

Из 795 вылетевших на операцию самолетов 95 не вернулись назад, 71 машина получила тяжелые повреждения, 12 разбились при посадке. Восстановлению не подлежали 108 бомбардировщиков.

Расследование этой операции показало, что немцы применили новую оборонную тактику. Так как они не знали заранее цели налета, то истребители начинали атаковать противника еще на подлете. Таким образом, 2460 тонн сброшенных бомб причинили только ограниченный ущерб. В Нюрнберге частично была разрушена фабрика и несколько зданий легко повреждены.

Это была действительно «черная ночь» для британских ВВС. Помимо самолетов, погибли 545 опытных летчиков. Еще 159 пилотов, в основном,

тяжелораненые, попали в плен. Такое большое количество летчиков одновременно никогда еще в плен не попадало.

Немцы же этой ночью потеряли всего 10 самолетов. А в Нюрнберге погибли 60 горожан и 15 иностранных рабочих.

После этой неудачной операции наступило некоторое затишье. Англичане пытались разработать новую тактику проведения бомбардировок. Нюрнберг, таким образом, стал последним городом, на который английские бомбардировщики шли гигантской волной.

Любопытен рассказ знаменитого германского аса Адольфа Галланда о боях весной 1944 г.: «Я принял участие в сражении по защите рейха вместе с полковником Траутлофтом, инспектором дневных истребителей восточного сектора. Пришло сообщение, что “толстая собака” приближается со стороны побережья Голландии. Как всегда, мы следили за всем из моего небольшого пункта управления в Готтенгрунде. Я приказал прогреть моторы у двух “Фокке-Вульфов” на аэродроме Штаакен и пригласил Траутлофта сопровождать меня. Он быстро пробежал 30 метров и влез в “Физелер Шторьх”, который поджидал нас с уже пущенным мотором, а десять минут спустя мы вылетели из Штаакена. Курс – на запад, высота – 7600 метров.

На радиоволне истребительной авиации рейха к нам поступила подробная информация о местоположении, направлении, высоте и других важных деталях, касавшихся основного соединения бомбардировщиков в количестве около восьмисот В-17 и других самолетов, которые летели спереди, а также с флангов, обороняя основное соединение. Едва только мы пересекли Эльбу севернее Магдебурга, как сразу заметили неприятеля. Мы пропустили соединение американских самолетов на почтительном расстоянии, от 8 до 16 километров. Мимо нас пролетело 800 бомбардировщиков, 2000 тонн груза смерти, разрушения и пожаров находились внутри их серебристых тел, устремленных к цели где-то внутри Германии. Надо было что-то предпринимать. Бесконечные соединения четырехмоторных бомбардировщиков следовали волна за волной, справа и слева над нами, оставляя кое-где следы в разреженном воздухе, а рядом с ними бесчисленное множество истребителей “Мустанг”. “Радиус действий неприятельских истребителей не распространяется за пределы Эльбы”, – согласно точки зрения Генерального штаба! По поводу Рура они уже давно перестали что-либо говорить, но по-прежнему отказывались видеть то, что было четко написано большими буквами в небе Германии.

А где же наши боевые авиасоединения? Переключившись на другую, командную волну, я обнаружил, что часть наших сил собралась совершить

посадку после завершения атаки и готовилась ко второму боевому вылету, чтобы встретить противника на обратном пути. Однако вид у соединения бомбардировщиков был вовсе не таким, каким он должен быть после сражения. В этом не было ничего удивительного при таком множестве бомбардировщиков, а также истребителей сопровождения.

Итак, немецкие боевые авиачасти сейчас собираются в воздухе где-то между Берлином и Магдебургом. Мне необходимо посмотреть их в действии. Только что мимо нас проследовало одно из последних соединений противника, и у меня зачесались руки: неужели я буду пассивным наблюдателем этого парада? Я совершил левый вираж и приблизился к соединению, как вдруг заметил отставший В-17, который пытался пристроиться к другому соединению с левой стороны. “Ганс, – крикнул я, – готовься! Сейчас мы его перехватим”.

В нашем решении не было ничего героического. Если бы мы направились прямо против неприятеля и сбили ведущий самолет, то, несомненно, нас сбили бы тоже. Но теперь, при наличии отставшего самолета, мы должны были действовать очень быстро, прежде чем он успеет присоединиться к своим.

Я сидел у него на хвосте в 100 метрах. В-17 открыл огонь и предпринял отчаянную попытку избежать столкновения. В это мгновение в мире существовали лишь тот самый бомбардировщик, сражавшийся за свою жизнь, и я. Как только полыхнули мои пушки, так сразу же полетели металлические куски, из двигателей повалил дым, а летчики сбросили весь груз бомб. Но потом загорелся один бензобак под крылом самолета. Экипаж стал выбрасываться на парашютах. Вдруг по радио раздался голос Траутлофта: “Адольф, внимание! “Мустанги”! Я подбит! Пушки заклинило!”

И затем – после первых же выстрелов четырех “Мустангов” – я понял все. Насчет В-17 никакой ошибки быть не могло, с ним было покончено, но не со мной. Просто я спасался бегством. Спикировав вниз на полной скорости, я тем самым попытался ускользнуть от преследовавших меня “Мустангов”, которые бешено обстреливали меня. Направление – восток, на Берлин. Трассирующие пули приближались все ближе и ближе.

Поскольку мой “Фокке-Вульф” грозил развалиться на части, и у меня был крайне малый выбор среди тех возможностей, которые обычно допускаются правилами игры в столь затруднительной ситуации, я сделал то, что уже дважды спасало мне жизнь в небе над Англией: выстрелил в воздух прямо перед собой из всего, что у меня было. На моих преследователей это оказало желаемое воздействие, так как они вдруг

увидели прямо по курсу дым от разрывов снарядов. Вероятно, они подумали, что им повстречался первый истребитель, стрелявший в обратном направлении, или же второй нападавший немецкий истребитель находился позади них. Мой трюк достиг цели, ибо они повернули направо и выше, а потом исчезли»^[52].

Воздушная операция «Пойнтблэнк», начавшаяся ранней весной 1943 г., была временно приостановлена в апреле 1944 г., так как американскую и английскую тяжелобомбардировочную авиацию передали на период высадки союзных войск в Нормандии в распоряжение Верховного главнокомандующего союзными экспедиционными силами. Каковы же были итоги этой операции?

Прежде всего необходимо остановиться на численности сил, привлеченных к участию в операции, и проделанной ими работе. Количество боевых экипажей Бомбардировочного командования в два с лишним раза превышало количество экипажей 8-й воздушной армии США, а общий тоннаж бомб, сброшенных английскими бомбардировщиками, был в четыре раза больше тоннажа бомб, сброшенных американскими бомбардировщиками. Потери Бомбардировочного командования в начале воздушного наступления составляли около 3,6 % и продолжали непрерывно возрастать до июля, когда экипажи стали применять дипольные отражатели для подавления радиолокационных станций противника, что привело к резкому снижению потерь. За рассматриваемый период самолеты Бомбардировочного командования совершили свыше 74 900 боевых вылетов, потеряв 2824 самолета и свыше 20 тысяч человек убитыми или пропавшими без вести.

Несмотря на столь большие потери, численность самолетного парка и личного состава Бомбардировочного командования продолжала расти, и в феврале 1944 г. командование могло выделять каждую ночь для бомбардировки избранных целей свыше 1000 самолетов. К концу апреля 1944 г. общая численность личного состава Бомбардировочного командования достигла 155 510 человек, включая офицерский и рядовой состав военно-воздушных сил доминионов и женского вспомогательного корпуса английских ВВС.

Любопытные выводы по результатам действий союзной авиации в марте-апреле 1944 г. сделали британские историки Ричардс и Сондерс: «Англо-американский объединенный комитет по планированию операций настаивал на концентрировании усилий бомбардировочной авиации по городам, где размещались жизненно важные промышленные объекты. По мнению комитета, такая тактика действий была наиболее эффективной.

Командующий Бомбардировочным командованием считал, что лучше всего эту задачу можно выполнить путем разрушения жилищ рабочих, занятых в немецкой промышленности. В январе 1944 года Харрис подтвердил свою точку зрения, заявив, что из 20 немецких городов, в которых население было преимущественно занято в авиационной промышленности, налетам английской бомбардировочной авиации подверглись десять городов, в которых было уничтожено свыше 25 процентов застроенной площади.

Оценка разрушений, причиненных противнику объединенными усилиями английской и американской бомбардировочной авиации в ходе операции “Пойнтблэнк”, приводившаяся периодически в сообщениях Министерства экономической войны, настолько повлияла на начальника штаба английских ВВС, что он высказал предположение, что производство одномоторных истребителей в Германии сократилось почти на 40 процентов по сравнению с запланированным количеством. Однако изучение документов и опрос немецких промышленников не подтвердили этих выводов. По расчетам союзников, производство одномоторных истребителей в Германии в первой половине 1943 года составляло 595 самолетов в месяц, фактически же в это время оно составило 753 истребителя. Во второй половине этого года, по расчетам союзников, Германия выпускала 645 одномоторных истребителей в месяц, фактический же выпуск их составлял 851 самолет. В 1944 году производство истребителей возросло и к началу 1945 года составляло 1581 самолет в месяц, тогда как по англо-американским расчетам оно составляло всего лишь 655 самолетов...

Нет никакого сомнения, что, несмотря на огромные разрушения, причиненные Германии союзной бомбардировочной авиацией, которые к весне 1944 года в 43 немецких городах составили 10 400 гектаров застроенной площади, влияние этих разрушений на способность немцев продолжать войну пока еще не было решающим и не стало таким до конца 1944 года. Немцы продолжали энергично работать, повышая с каждым месяцем норму средней выработки. Чтобы убедиться в этом, достаточно привести лишь два примера. Производство танков, составлявшее в 1943 году в среднем 330 в месяц, в 1944 году возросло до 512, а выпуск орудий в декабре 1944 года был в два с половиной раза больше, чем в январе 1943 года»^[53].

Еще раз подчеркиваю, что все вышесказанное — не «советская пропаганда», а выводы официальных британских историков.

А теперь перейдем к действиям американской авиации.

10 апреля 1944 г. британское Министерство авиации сообщило: «8-я

американская воздушная армия США впервые провела вчера операцию против немецкой авиационной промышленности, расположенной на территории Польши. Мощные соединения, состоящие из “Летающих крепостей” и “Либерейторов”, в сопровождении истребителей дальнего радиуса действия “Тандерболт”, “Лайтнинг” и “Мустанг”, атаковали немецкие авиазаводы в Гдинге, Позене и Мариенбурге (Восточная Пруссия)».

Шведская газета «Свенска дагбладет» в тот же день опубликовала следующее: «Вчера, на обратном пути из Северной Германии и Польши, в Южной Швеции совершили вынужденную посадку 11 самолетов “Либерейтор” и 7 “Летающих крепостей”. В большинстве случаев эти самолеты были вынуждены пойти на посадку вследствие атакующих действий шведских истребителей и зенитной артиллерии, вызвавших настоящие воздушные бои. За малым исключением, американские самолеты остались неповрежденными. Один упал в море. Экипажи интернированы».

В секретном докладе службы безопасности СС о внутрисполитическом положении, сделанном 20 апреля 1944 г., говорилось: «Влияние на общественное мнение. В последнее время участились случаи применения противником новых методов – обстрелов из бортового оружия самолетов на бреющем полете железнодорожных составов и работающих в поле соотечественников (например, в Дессау). С тех пор как стало известно, что вражеские летчики охотятся за отдельными лицами, крестьяне, в особенности женщины, боятся выходить на полевые работы...

В стремлении “быть точно информированными” многие соотечественники, подслушав радиопереговоры на зенитных батареях во время налетов, стали интересоваться условными обозначениями на картах, например буквами и цифрами в определенных квадратах».

Штаб-квартира 8-й американской воздушной армии в Лондоне 23 апреля сообщила: «Бомбардировщики “Летающая крепость” и “Либерейтор”, сопровождаемые истребителями дальнего радиуса действия, провели вчера сильный налет на железнодорожные сооружения в городе Хамм (Северный Рейн-Вестфалия). Кроме Хамма, вчера были атакованы узловые железнодорожные пункты, аэродромы и военные сооружения позади опустошенного “Атлантического вала”. Более 250 бомбардировщиков в сопровождении истребителей предприняли атаку на неизвестные цели в Северной Франции. Огонь ПВО был интенсивным, но ни один истребитель так и не появился. В сообщениях экипажей, поступивших за последние 24 часа, подчеркивается относительное

ослабление немецкой обороны. В Мюнхене, например, первые немецкие истребители появились только через 20 минут после вторжения британских бомбардировщиков и были, предположительно, вызваны с отдаленных авиабаз. Потеря Королевскими ВВС 30 самолетов объясняется прежде всего сильным обледенением».

А вот сообщение лондонской Штаб-квартиры 8-й американской воздушной армии от 27 апреля 1944 г.: «Соединения “Летающих крепостей” и “Либерейторов” атаковали вчера промышленные цели в Брауншвейге. Ни один из бомбардировщиков не был сбит, и ни один из немецких истребителей не поднялся в воздух».

Чтобы полнее представить действия американских «Летающих крепостей» в Европе, немного выйду за рамки темы и расскажу о «битве за монастырь Монте-Кассино» на юге Италии. На монастырь наступал 6-й американский корпус. Оборону Монте-Кассино держали два батальона 4-й парашютной дивизии. 11 февраля 1944 г. американские 34-я и 326-я (Техасская) дивизии и 4-я индийская дивизия попытались овладеть Кальварио и Кассино в ходе общего штурма. «Они не добились успеха и понесли огромные потери. Достаточно сказать о бойне, которой подвергся весь американский 142-й полк на склонах Монте-Кассино.

Урон, понесенный союзниками в первом сражении, привел к приостановлению боевых действий. В период затишья генерал Александер удовлетворил просьбу генерал-лейтенанта Фрейберга подвергнуть бомбовому удару сам монастырь. 15 февраля 229 бомбардировщиков (включая 142 «Боинга В-17») сбросили несколько сотен тонн бомб на древнюю святыню, превратив в руины ее толстые стены. По иронии судьбы, результат вышел прямо противоположным тому, который ожидали союзники, стремившиеся лишить немцев возможности использовать монастырь как оборонительную позицию. Разрушив монастырь, они выдали немцам карт-бланш на превращение руин в объект обороны, что те и сделали, с пользой задействовав многочисленные подземные тоннели и катакомбы. С 15 по 18 февраля 4-я индийская и 2-я новозеландская дивизии предприняли попытку взять монастырскую гору Монте-Кальварио и железнодорожную станцию Кассино, однако встретили яростный отпор, вызвавший большие потери, особенно индийской дивизии, ряды которой на склоне буквально выкосили парашютисты-пулеметчики»^[54].

И вот 15 марта 1944 г. союзники отправили на Монте-Кассино 600 бомбардировщиков, значительную часть которых составляли «Летающие крепости», и сбросили 1400 тонн бомб. Тем не менее германские парашютисты продолжали удерживать Монте-Кассино до 18 мая, а затем

отступили к Риму.

Битва за Монте-Кассино прекрасно иллюстрирует малую эффективность действия тяжелых бомбардировщиков США при поддержке своих наземных войск.

В конце апреля 1944 г. произошел трагикомический эпизод, некоторые подробности которого не известны и по сей день.

В ночь на 28 апреля Королевские ВВС предприняли сильный налет на Фридрихсхафен. Дислоцированное на аэродроме Хагенау (Эльзас) 3-е звено 6-й эскадрильи ночных бомбардировщиков получило задание перехватить подлетающее английское соединение в районе Нанси. В 0 ч. 48 мин. опытный ночной летчик-истребитель, старший лейтенант Вильгельм Йонен вылетел на своем Me-110 G-4. Эта модель, помимо радара «Лихтенштейн SN-2» и «Шраге музик», имела еще два секрета. Третьим человеком в экипаже, сидевшим позади радиста, лейтенанта Иоахима Кампрата и перед «Шраге музик», был инженер Пауль Мале. Мало того, у радиста имелась папка, содержащая совершенно секретные документы о состоянии всего радиообмена над Европой, с данными об отдельных кодах и о ежедневно меняющихся опознавательных знаках на май 1944 г.

Английскому профессору доктору Джонесу и его команде, для того чтобы противопоставить что-то немецкому радару, надо было узнать, сколько мегагерц имеют частоты нового аппарата. Но ни один из истребителей люфтваффе, оснащенных радаром SN-2, не попадал еще в руки союзников. Да и к тому же пилотам этих истребителей категорически запрещалось вылетать за территорию рейха.

Но вот сбившийся с пути «Мессершмитт» Вильгельма Йонена сел в Швейцарии на аэродром Дюбендорф. Той же ночью швейцарские власти передали данные о приземлившихся летчиках немецкому военному атташе в Швейцарии, который, в свою очередь, информировал об этом Геринга. Рейхсмаршал тотчас же связался с Гитлером. Фюрер нашел самое простое решение: он приказал рейхсфюреру СС Гиммлеру ликвидировать экипаж «Мессершмитта». Когда Геринг узнал о том, что Гиммлер готовит ликвидаторов для его летчиков, он отправился к Гитлеру, потребовал судебного разбирательства для всех троих и заявил, что «не позволит пристрелить своих летчиков в нейтральной стране».

Уже 29 апреля в квартиры, где проживали семьи членов экипажа «Мессершмитта», наведальсь гестапо. После тщательного обыска и изъятия всевозможных фотографий и корреспонденции квартиры были опечатаны, а домочадцы летчиков арестованы.

К этому делу подключили оберштурмбанфюрера СС Отто Скорцени,

того самого, который оказал существенную помощь в освобождении из плена Муссолини. Ему поручили: во-первых, выяснить, была ли посадка в Швейцарии действительно вынужденной, а не попыткой к побегу, и, во-вторых, разработать план как можно более быстрого возврата секретных радаров с самолета в Германию или же их уничтожения. Приказ на проведение операции по поручению Гитлера отдал Гиммлер. Скорцени срочно вылетел на курьерском самолете в Берхтесгаден, чтобы изложить там свой план предстоящей операции. План этот Скорцени составлял вместе с Вальтером Шелленбергом.

Швейцарские власти быстро разобрались, какую ценность представляет собой попавший к ним немецкий самолет, но вели пока свою игру и не спешили уведомлять об этом ни англичан, ни американцев.

В то время как экипаж «Мессершмитта», оснащенного секретной аппаратурой, находился в Швейцарии, в Берне шли длительные дискуссии о том, как, не затрагивая спорных моментов нейтралитета, решить эту щекотливую проблему. Время поджимало, и его практически не осталось, когда стало известно, что Гитлер планирует то ли авианалет, то ли высадку десанта на аэродром Дюбендорф, чтобы уничтожить ценную машину до того, как ее тайна станет известна союзникам. Но в Берлине не подозревали, что швейцарцы уже на следующий день после посадки демонтировали все важные части спецаппаратуры и отправили их на хранение в строго охраняемый подземный армейский склад «до тех пор, пока ситуация не прояснится».

12 мая 1944 г. в Военном департаменте в Берне состоялось совещание, на котором присутствовали генерал Гуизан, полковник Ринер, командующий военной авиацией и ПВО полковник Массой, шеф разведки подполковник Барбей, майор Примаульт и специально прибывший из Берлина военный атташе Швейцарии в Германии майор Петер Брукхард. Предметом сбора стало обсуждение личных предложений Гитлера и Геринга, которые в Швейцарию привез спецуполномоченный рейхсмаршала, ротмистр Эгген. Суть их была такова: за возврат севшего в Дюбендорфе Me-110 Германия была тотчас же готова передать Швейцарии шесть самолетов Me-109G и еще шесть таких же машин через неделю. Ротмистр Эгген надеялся получить ответ в течение двух дней.

Сложность ситуации была ясна всем членам совещания. Если Германия начнет бомбить аэродром Дюбендорф или высадит на него десант, то это будет означать войну с рейхом со всеми вытекающими последствиями.

Еще вечером 12 мая майор Брукман сообщил ротмистру Эггену, что

возврат «Мессершмитта» маловероятен. Тогда Эгген, обладающий полученными от Геринга особыми полномочиями, предложил полностью уничтожить самолет со всем оборудованием. В случае согласия с этим правительства Швейцарии рейх-смаршал Геринг должен был тотчас же начать передачу двенадцати Me-109 швейцарской стороне. Первые шесть машин должны быть переданы уже в день взрыва, а остальные – в течение трех недель.

Вечером 17 мая 1944 г. на аэродром Дюбендорф прибыли командующий военной авиацией полковник Ринер, руководитель военнотехнического отдела полковник фон Ваттенвил и сопровождающие их офицеры штаба. Прибыл и ротмистр Эгген вместе со взрывотехником Брандом, специально прилетевшим из Германии. Незадолго до этого швейцарцы привезли с армейского склада демонтированный радар SN-2 и установили его на прежнее место в ночном истребителе. После того как машина была вывезена из ангара, ее внутреннее содержимое осмотрел Эгген. Теперь этот совсем новый «Мессершмитт» можно было взрывать. На буксире его оттащили в дальний угол аэродрома, где Бранд с помощью местных саперов заминировал машину и взорвал ее. Груда искореженного металла и пара подписанных актов о выполнении операции – все, что осталось от аферы «Мессершмит-110».

27 апреля 1944 г. из Штаб-квартиры 8-й американской воздушной армии в Лондоне сообщили: «Соединения “Летающих крепостей” и “Либерейторов” атаковали вчера промышленные цели в Брауншвейге. Ни один из бомбардировщиков не был сбит, и ни один из немецких истребителей не поднялся в воздух».

20 мая 1944 г. Штаб-квартира Королевских ВВС сообщала: «Впервые была оглашена информация, связанная с пропагандой союзников, осуществляемой с помощью разбрасываемых с самолетов пропагандистских материалов. С начала войны Королевскими ВВС было разбросано над территорией Германии и оккупированными областями 1,25 миллиарда листовок и пропагандистских брошюр.

В Лондоне печатается целый ряд газет, цель которых информировать население оккупированных стран. Так, Бельгия, как и в Первую мировую войну, получает журнал “Куррьир де Л’Аир”, который пунктуально поставлялся английскими самолетами по средам и субботам, Франция – газеты “Ревю де ла прессе либре”, “Ревю ду монд либре” и “Аккорд”. В Нидерланды поступали “Де влигенде холландер” и “Верфельвинд”. Над Данией разбрасывались еженедельная газета “Хвирвельвинден” и ежемесячный журнал “Ви ви винде”.

Но и Норвегия, Италия, Чехословакия, Польша и Люксембург имели свои регулярно выходящие газеты, которые делали находящиеся в изгнании журналисты этих стран. Недавно стала издаваться газета специально для Германии, до этого здесь разбрасывались только листовки. В последнем номере газеты появилась статья Томаса Манна под названием “Другая сторона”».

13 апреля около 2000 американских самолетов совершили налет на Аугсбург и другие цели в Южной Германии. 8-я американская воздушная армия вновь бомбила Швайнфурт, но и на этот раз расположенные там шарикоподшипниковые предприятия не были уничтожены.

24 апреля 8-я американская воздушная армия провела большой налет на Руан – важный транспортный узел Северной Франции. При этом 400 мирных жителей погибли, 700 были ранены. Также 24 апреля американцы провели бомбардировку сооружений немецких железных дорог. Особенно пострадали вокзалы Коленца и Хамма.

24 апреля американские пилоты поставили своеобразный рекорд: в течение 115 минут в Швейцарии сели тринадцать В-17 и один В-24, большинство из них – на аэродроме Дюбендорф, в Цюрихе. А поскольку не проходило и недели, чтобы американцы не садились в Швейцарии, шокированное командование ВВС США созвало комиссию, чтобы расследовать причины этого явления. Вывод комиссии был поразительным: «Экипажи предпочитали быть интернированными в нейтральной Швейцарии, а не летать на боевые задания, рискуя жизнью».

В мае 1944 г. более пяти тысяч самолетов союзников обрушились на железнодорожную сеть в Северной Франции, Бельгии и Западной Германии. 28 мая 8-я американская воздушная армия атаковала планируемыми бомбами GB-1 железнодорожные цели в Дойтце (Кёльн).

Чтобы больше не возвращаться к этому вопросу, стоит сказать несколько слов об американских управляемых бомбах.

Для уменьшения потерь «Летающих крепостей» от огня зенитной артиллерии и увеличения точности попадания авиабомб в США было разработано несколько типов управляемых планирующих бомб. Все они могли использоваться лишь в дневное время и в условиях хорошей видимости.

В 1943 г. была испытана и запущена в серийное производство планирующая бомба GB-1 («Управляемая бомба первая»). Она представляла собой стандартную 2000-фунтовую (907-кг) фугасную бомбу, оборудованную 12-футовыми (3,66-метровыми) деревянными крыльями и двойным килем. Хвостовое оперение поддерживалось двойным

лонжероном. В задней части бомбы находились радиоресивер и серводвигатель, связанный с автопилотом «Хэммонд», чтобы удерживать бомбу на нужной траектории. Предусматривалось, что GB-1 будет наводиться на цель, как любая другая бомба, с поправками на скорость ветра и траекторию, которые рассчитывает бомбардир перед сбросом, происходящим на высоте 1500 футов (4572 м).

GB-1 испытывали в течение весны и лета 1943 г., во время испытательных полетов самолета В-17Е. Было установлено, что «Летающие крепости» могут без проблем нести две и больше таких бомб, прикрепленных непосредственно на подвесках между основанием крыла и gondolой внутреннего двигателя.

К лету 1943 г., когда потери 8-й воздушной армии в небе Германии росли с ужасающей быстротой, этот проект был признан срочным. Таким образом, сорок «Летающих крепостей» В-17, оснащенных управляемыми планирующими бомбами GB-1, вместе с экипажами прибыли 29 сентября в Англию и были приписаны к 3-й бомбардировочной дивизии 41-го крыла 8-й воздушной армии. Самолеты распределили по трем бомбардировочным группам: 303-й, 379-й и 384-й, которые базировались, соответственно, в Кимболтоне, Графтон-Андервуде и Молсуорте.

Однако из-за тяжелых потерь, понесенных 8-й воздушной армией во время налетов на Регенсбург и Швайнфурт в августе и начале октября 1943 г., вновь прибывшие «Летающие крепости» были переданы для участия в обычных операциях. Кроме того, европейская погода была слишком плоха для применения планирующих бомб GB-1, которым требовались почти идеальные условия.

Итак, проект остался не востребован в течение всей зимы 1943–1944 год, и лишь в мае 1944 г. командование 8-й американской воздушной армии получило возможность испытать новое оружие в боевых условиях.

28 мая 1944 г. шестьдесят «Летающих крепостей» из трех бомбардировочных групп 41-го крыла взлетели со своих баз и направились на бомбардировку крупной сортировочной станции Айфельтор в Кёльне. Бомбардировщики вышли к цели развернутым строем, так что каждая бомба с момента пуска могла лететь совершенно беспрепятственно. Бомбардиры в ясную погоду без проблем идентифицировали цель, и 54 самолета выпустили в общей сложности 108 управляемых бомб GB-1.

Похожие на летящий рой, бомбы с большой скоростью устремились к цели, и тут стали заметны их недостатки. Лишь несколько бомб долетели до цели, а остальные сильно отклонились от заданной траектории. Одни из них полетели почти вертикально вниз, а другие, наоборот, перелетели цель.

В результате сортировочная станция получила лишь незначительные повреждения. Во всем этом был лишь один плюс – все «Летающие крепости» благополучно вернулись на свои базы.

В августе 1944 г. при бомбардировке базы подводных лодок в Гавре были впервые использованы управляемые планирующие бомбы GB-4. Это тоже были штатные фугасные 2000-фунтовые авиабомбы, диаметром 0,77 м, оснащенные телевизионной камерой и радиопередатчиком. Оператор В-17 наводил вручную бомбу на цель по телевизионному изображению. Максимальная высота сброса составляла 4,5 км, дальность пеленга (теоретическая) – 32 км. Бомбы относительно успешно применялись в Юго-Восточной Азии, но в Европе аппаратура наведения работала из рук вон плохо, по мнению ряда авторов – из-за холодного климата, а по-моему – из-за помех, как «шума», так и искусственных помех, создаваемых немцами.

Бомбами GB-4 была оснащена 388-я бомбардировочная группа, базировавшаяся на аэродроме Ферсфилд, в Суффолке.

Всего по целям в Германии, Гавре и Ла-Паллисе (Франция) было выпущено до 1000 бомб GB-1 и GB-4. Результат был удручающим как из-за незначительного числа бомб, поразивших цели, так и из-за того, что укрытия подводных лодок пробить так и не удалось.

Кроме того, американцы ограниченно применяли в Европе авиабомбы «Азон» (Azon), созданные на базе штатных бомб VB-1 калибра 1000 фунтов (453 кг). От штатных бомб они отличались увеличением хвостового оперения с аэродинамическими рулями в одной плоскости. Наведение осуществлялось по радиокомандам с борта самолета и только в боковой (азимутальной) плоскости. За это бомбы и называли «Azon» (Azimuth Only). Высота применения их не превышала 4 км. Меткость управляемых бомб, применяемых американцами в Европе, оставляла желать лучшего.

Глава 13

Операция «Фрэнтик»

2 февраля 1944 г. посол США в Москве А. Гарриман в ходе беседы со Сталиным предложил организовать челночные полеты американских бомбардировщиков с авиабаз в Англии, Италии и Северной Африки на советские аэродромы. Гарриман заявил: «Организация сквозной бомбардировки значительно сократит потери в самолетах. Немцы, зная, что бомбардировщики должны возвращаться на свои базы примерно тем же путем, концентрируют в этом районе крупные силы истребителей, которые сбивают главным образом те самолеты, которые получили какие-либо повреждения в результате обстрела зенитной артиллерии. Возможность сквозного пролета над Германией создаст новые условия и, конечно, будет содействовать уменьшению потерь. Все это поможет поскорее разбить немцев».

Сталин в ответ заметил, что, конечно, «мы сочувствуем тому, что помогает разбить немцев».

Поначалу янки попросили две группы аэродромов. Поскольку они собирались летать из Англии и Италии, то лучше всего было иметь две группы аэродромов: одну – на севере СССР, другую – на юге. Изучались районы Пушкина, Новгорода, Великих Лук, Курска, Орши, Харькова и Полтавы. Однако в ходе взаимных консультаций выяснилась нецелесообразность этого.

От группы аэродромов на севере отказались сразу, поскольку из-за поздней весны и высокого уровня грунтовых вод к их строительству невозможно было приступить немедленно. На юге же наилучшим местом оказалась Полтава, так как ее аэродром в довоенные годы был одной из баз бомбардировочной авиации СССР. Там базировались тяжелые бомбардировщики 1-й авиационной армии особого назначения.

Полтавский аэродром еще до войны имел взлетно-посадочные полосы с твердым покрытием, так что его можно было в короткий срок подготовить к приему «Летающих крепостей». Большое значение имело и то, что недалеко от Полтавы находились аэродромы Миргорода и Пирятина. Важно было, чтобы на всех трех аэродромах была одинаковая погода. Большую роль сыграло и наличие сети аэродромов для базирования советских частей ПВО в Карловке, Петровицах, Гребенке и др. Большим плюсом был и то, что район Полтавы находился на одинаковом расстоянии

и от Англии, и от Италии.

Для взаимодействия с американцами в марте 1944 г. советские ВВС создали специальную авиачасть – 169-ю авиабазу особого назначения, в состав которой вошли подразделения аэродромного обслуживания, технические, инженерные, автомобильные и другие специализированные формирования. Командиром 169-й авиабазы особого назначения был назначен генерал-майор авиации А.Р. Перминов.

Воздушное прикрытие Полтавского аэродромного узла осуществляли 310-я авиадивизия ПВО и зенитные части 6-го корпуса ПВО. Прикрытие «Летающих крепостей» над линией фронта входило в задачу 329-й авиадивизии, а доставку грузов для американцев с воздуха осуществляли самолеты 2-й транспортной авиадивизии.

В свою очередь, янки сформировали Восточное авиационное командование во главе с полковником Альфредом Кесслером и со штабом в Полтаве. Затем командование челночными авиабазами принял генерал-майор Роберт Уэлш.

14 апреля 1944 г. в Полтаву прибыла первая группа американских офицеров в составе 46 человек. Совместно с ними личный состав 169-й авиабазы особого назначения приступил к работе.

Американцы челночным полетам присвоили шифр «Фрэнтик». С грузом для этой операции из Ливерпуля отбыл специальный конвой из пяти судов – «Джордж Ангел», «Джордж М. Кохан», «Эдвард П. Александр», «Джон Дивинпорт» и «Вильям Мак-Кили». Суда были загружены авиационным бензином, маслом, запчастями к самолетам, бомбами, снарядами и патронами, металлическими плитами для взлетно-посадочных полос, стройматериалами, автомобилями, медицинским оборудованием, всего 43 900 тонн. 5 апреля конвой благополучно прибыл в Мурманск.

Судя по всему, были и другие партии грузов, так как только плит для взлетно-посадочных полос было доставлено 12 393 тонн.

6 мая 1944 г. на Украину через Иран были доставлены 390 человек американского персонала. Работы шли ударными темпами. 3 июня посол Гарриман сообщил Молотову: «Один американский офицер сообщил советскому офицеру, что американцы укладывают в день 10 ядров [9 метров] металлической взлетной дорожки. Эта цифра была взята русским офицером как норма, и украинские женщины, производившие эту работу, укладывали по 12 мет ров в день. Таким образом, маленькие, но крепкие украинские женщины превысили американскую норму». Молотов заметил, что «это очень хорошо». Всего за месяц, к 15 мая, основные работы на Полтавском аэродромном узле были завершены.

Операция «Фрэнтик» началась утром 2 июня 1944 г., когда самолеты 15-й американской воздушной армии взлетели с аэродромов Южной Италии и через Адриатическое море двинулись на Венгрию. В головном В-17 с надписью на борту «Янки Дудл II» летел командующий армией генерал Эйкер.

Сто тридцать «Летающих крепостей» В-17 в сопровождении семидесяти истребителей «Мустанг» атаковали венгерский железнодорожный узел Дебрецен. На него было сброшено 1030 пятисотфунтовых (227-кг) бомб. Американцы потеряли при этом всего один В-17, а шесть «Мустангов» из-за технических неполадок возвратились в Италию. По мере приближения к линии фронта погода ухудшалась, что сильно беспокоило генерала Эйкера. Чтобы не уклониться от согласованного с советским командованием курса и не быть атакованным советскими истребителями, он приказал своим бомбардировщикам снизить высоту полета.

В конце концов «Летающие крепости» и «Мустанги» приземлились на советской земле: 64 бомбардировщика – в Полтаве, 65 бомбардировщиков – в Миргороде и 64 истребителя сели в Пирятине.

При перелете разведчиков из Англии на Украину возникли непредвиденные сложности. Из доклада маршала авиации Ворожейкина Сталину: «15 июня с.г. из Англии вылетели в Полтаву два американских самолета “Лайтнинг” с фотопланшетами целей для сквозных бомбардировок. Обоим самолетам был указан пункт пролета через линию фронта Радзехув (40 км северо-западнее Бродов). Беспрепятственный пропуск этих самолетов был обеспечен своевременным предупреждением наших истребителей и зенитной артиллерии.

Американцы заблудились, Радзехув не прошли, а прошли 250–300 км севернее, в результате чего:

1. Первый “Лайтнинг” (летчик – майор Джон Хувер) севернее Мозыря был встречен и атакован нашими истребителями и с пробитой плоскостью вынужденно сел на площадке Салтыково (12 км западнее Речицы). 16 июня с.г. самолет перелетел в Полтаву.

2. Второй “Лайтнинг” (летчик – Рауф Дин Кендель) в районе Каликовичи был обстрелян зенитной артиллерией и вынужденно сел на площадку Бобровичи (16 км севернее Каликович). 17 июня самолет будет перегнан в Полтаву».

Четыре дня самолеты союзников находились на аэродромах Полтавского узла, а 6 июня 112 бомбардировщиков и 47 истребителей прикрытия вылетели на бомбардировку немецких аэродромов и других

военных объектов в районе румынского города Галац. Первоначальной целью этого налета, были объекты в районе Минска, но из-за плохой погоды план пришлось изменить.

Газета «Красная Звезда» писала об этом рейде: «Поскольку сейчас пролет тяжелых бомбардировщиков через прифронтовую зону обеспечен советскими воздушными патрулями, американское командование применило метод сопровождения “вдогон”. Он заключается примерно в следующем. “Летающие крепости”, набрав большую высоту, пересекают линию фронта одни. Дальше они проходят заранее рассчитанную по времени “зону тактической внезапности”... пока поднятые по тревоге вражеские истребители не сумеют набрать высоту и изготавиться к атаке. Американцы назначают в какой-либо точке этой зоны то место, где “Мустанги” должны догнать эскадрильи бомбардировщиков. Такой метод... позволяет сэкономить нужное истребителям горючее... и вводит в заблуждение противника. Его посты наблюдения сначала видят только “Летающие крепости” и оповещают об этом систему противовоздушной обороны. “Мустанги” же появляются неожиданно для противника, когда боевой порядок его истребителей рассчитан для атаки, направленной только на “Летающие крепости”, идущие без сопровождения».

Семь бомбардировщиков вынуждены были вернуть из полета по техническим причинам, но оставшиеся 105 машин выполнили боевую задачу, сбросив на цель 1250 двести пятьдесят фунтовых (100-кг) фугасных и 1026 стофунтовых (40-кг) зажигательных бомб.

Над Галацем американские бомбардировщики были атакованы истребителями противника. Однако, по американским данным, «Мустангам» удалось сбить шесть истребителей противника, потеряв лишь два своих. Затем самолеты благополучно вернулись на украинские аэродромы.

11 июня 120 «Летающих крепостей» в охранении 61 «Мустанга» взлетели с аэродромов Полтавского узла и взяли курс на юго-запад. Несколько машин из-за технических неполадок были вынуждены вернуться, поэтому над аэродромом в Фокшанах, в Румынии, появились 121 самолет В-17 и 52 «Мустанга». Они сбросили 1424 стофунтовых (40-кг) бомб. По американской оценке, результаты были хорошие.

На борту одного из сбитых В-17 находился фотокорреспондент Маккей, везший в США отчет о пребывании американцев в Полтаве. В руки немцев попало свыше пятисот фотографий, по которым можно было установить местонахождение аэродромов Полтавского узла.

В 6 часов утра 21 июня с британских аэродромов взлетели 163

американских бомбардировщика В-17 и 70 истребителей прикрытия «Мустанг». Двадцать В-17 и пять «Мустангов» из-за технических неполадок вернулись на базу. Налет на Берлин проводили не только эти соединения, но и другие, которые должны были вернуться на базы в Англии. В целом налет 21 июня 1944 г. уже описан в главе «Битва за Берлин (август 1943 г. – апрель 1945 г.)». Тут же интересна дальнейшая судьба самолетов, участвовавших в операции «Фрэнтик II».

Над Берлином 21 июня были сбиты 44 бомбардировщика В-17 и В-24 (из разных соединений). Кроме того, еще семь В-17 и семь В-24 совершили посадку в Швеции и были там интернированы.

На пути на Украину перед американцами встал огромный грозовой фронт. Чтобы преодолеть его, янки произвели набор высоты, что вызвало перерасход топлива. Последовавший затем перелет через линию фронта на малой высоте привел к дальнейшему перерасходу топлива. Поэтому уже на подходе к Днепру двигатели некоторых самолетов начали останавливаться. Три «Летающие крепости» сели в Жулянах (сейчас это аэропорт «Киев»), две машины – в Борисполе, одна – в Вышеве и одна – в Дайменовке, в 8 км восточнее Пиряти-на. Один «Мустанг» приземлился в Киеве, на Школьном аэродроме. Недалеко от Киева один из шедших на посадку В-17 атаковала пара советских истребителей Як, и американский стрелок открыл по ним огонь. Позже американцы заявили, что из-за ошибки в пилотировании один из нападавших самолетов разбился.

В результате преодолеть все преграды и благополучно приземлиться в заданном месте удалось 137 «Летающим крепостям» и 63 «Мустангам».

Американские летчики не могли знать, что, когда они летели высоко в небе над Восточной Европой, за ними тенью следовал одинокий дальний бомбардировщик Хе-177, пилотируемый лейтенантом Гансом Мюллером.

Мюллер пристроился к В-17, вместе с ними снизился до высоты 200 метров и сделал превосходные снимки группы аэродромов. В ту же ночь около 180 бомбардировщиков Хе-111 сбросили до ста тонн бомб на полтавские аэродромы и при этом не потеряли ни одной машины.

На следующий день начальник 1-го отдела СМЕРШ подполковник Баранов доложил о результатах налета: «В отражении налета принимали участие 24 зенитных орудия среднего калибра, 32 – малого и 26 пулеметов ДШК. Участвовали также зенитная артиллерия танковой части Россиянова – 24 малокалиберные зенитки, и истребительная авиация 310-й истребительной авиадивизии, совершившая 17 вылетов. Израсходовано снарядов: среднего калибра – 8500 шт., малого – 13 000 шт., патронов ДШК – 6000 шт. В распоряжении ПВО имелись 19 прожекторов, в том числе 4

радиоуправляемых, и одна РЛС типа СОН-2».

Из доклада начальника Главного управления контрразведки СМЕРШа комиссару госбезопасности 2-го ранга Абакумову:

«Миргород: сгорела одна “Аэрокобра”, УТИ-4 – 1, УТ-1 – 1, повреждено “Аэрокобр” – 12, американцев раненых и убитых нет. Убиты – 6 чел., ранены – 27 чел., из них один гражданский. Горючего сгорело 370 т. Аэродром засыпан мелкими бомбами, зажигалками.

Пирятин: уничтожено бензина – 30 т, ранены 6 чел., американцев раненых и убитых нет.

Данные за 22.06.1944 г. по аэродрому Полтава: уничтожено – “Летающие крепости” – 44, С-47 – 2, “Лайтнинг” – 1, повреждено: “Летающие крепости” – 25, Як-9 – 15, Як-7 – 6, “Харрикейн” – 1, У-2 – 3, сгорело бензина – 360 т, уничтожено авиабомб – до 2000. Американцев убито – 1, ранено – 15, наших убито – 31, ранено – 88 (в число раненых и убитых входят и бойцы ПВО)».

Это был полный разгром.

10 июля американский посол Гарриман обратился к наркому иностранных дел Молотову со специальным посланием. Там говорилось: «Недавний немецкий налет... свидетельствует о том значении, какое немцы придают нашим операциям в этой стране. Из интенсивности налета видно, что немцы постараются воспрепятствовать продолжению наших операций в Советском Союзе. Власти Соединенных Штатов считают поэтому важным, чтобы базы были оборудованы новейшими средствами защиты. Имея это в виду, мы предлагаем, чтобы оборона баз была усилена путем включения эскадрильи ночных истребителей Соединенных Штатов с радиолокационными установками, а также некоторого количества тяжелого зенитного оружия. Также управляемого при помощи самого последнего типа радиолокационных установок. Защита баз будет еще более улучшена, если самолеты смогут быть... рассредоточены. Для этого было бы желательно иметь одну дополнительную базу где-либо между Пирятином и Киевом.

Для осуществления вышеизложенного предложения мое правительство просит о согласии Советского правительства на пересмотренную программу, по которой требуются в целом 8900 американских офицеров и солдат, одна дополнительная база, которая включает в себя следующие главные элементы: 1 эскадрилья, 1 уменьшенная ремонтная база с соответствующими службами, 1 оперативная группа из трех эскадрилий, 1 батальон обслуживания и грузовик квартирмейстера, 1 часть для управления ночными

истребителями, 3 батальона 90-мм зенитных орудий с радиолокационным управлением, 1 рота подвоза боеприпасов».

Сталин явно не желал иметь на Украине 10 тысяч американских военнослужащих. На западе Украины шла война с бандеровцами, на территории Украины, Белоруссии и Польши польские националисты готовили операцию «Буря» – захват Варшавы, Вильно и других городов при подходе к ним частей Красной Армии. В итоге советское правительство отказало американцам в разрешении на ввоз в СССР большого авиационного персонала.

Так что до середины июля 1944 г. вопрос о продолжении операции «Фрэнтик» оставался не решенным. На конференции союзников в Казерте, в Италии, разгорелись жаркие споры, в результате победила точка зрения генерала Спаатса^[55] – продолжать налеты силами одних истребителей, не подвергая риску тяжелые бомбардировщики, до усиления ПВО Полтавского аэродромного узла.

Операция «Фрэнтик III» началась 22 июля. Участники операции блокировали румынский аэродромный узел Базау – Зилестия, откуда немецкие истребители взлетали на перехват «Либереиторов» и «Летающих крепостей», а в это время основные силы 15-й американской воздушной армии бомбили нефтепромыслы Плоешти. Соединение Строзера из 73 «Лайтнингов» и 41 «Мустанга», по данным пилотов, уничтожило 41 самолет противника на аэродромах и 25 – в воздухе, а 23 вражеских самолета повредило. При этом потери составили пять «Лайтнингов», еще один истребитель совершил вынужденную посадку на территории СССР.

Операция «Фрэнтик IV» началась 31 июля 1944 г. На перелете из Италии на Украину истребители попали в сильный грозовой фронт, что сказалось на их техническом состоянии. В результате программа работы этих истребителей с советских авиабаз была сокращена. Так, с Полтавского аэродромного узла они выполнили всего два рейда – это были первые операции, проведенные исключительно в интересах Красной Армии.

4 августа 42 «Лайтнинга» и 35 «Мустангов» нанесли удар по немецкому аэродрому вблизи Фокшан, уничтожив семь и повредив шесть вражеских самолетов и три паровоза. Они обстреляли железнодорожный состав с войсками и шесть зенитных батарей. Потери союзников при этом налете составили пять самолетов, еще семь совершили вынужденную посадку на освобожденной советскими войсками территории.

6 августа 26 «Лайтнингов» и 27 «Мустангов», то есть все оставшиеся боеспособные самолеты соединения «Фрэнтик IV», нанесли удар по аэродрому Зилестия, после чего перелетели в Италию.

В этот же день, 6 августа, на смену вылетевшим с Полтавского аэродромного узла в Италию самолетам 15-й воздушной армии США из Англии на Украину направились 78 «Летающих крепостей» и 64 «Мустанга» 8-й американской воздушной армии под командованием полковника Грэхэма, чтобы принять участие в операции «Фрэнтик V». Соединение отбомбилось по авиазаводу Рамеле в Польше, где выпускались «Фокке-Вульфы». Две «Летающие крепости» из-за технических неполадок вынуждены были вернуться на английские авиабазы, а остальные отлично выполнили задание, сбросили 446 пятисотфунтовых бомб, которые уничтожили два сборочных и один ремонтный цех завода, а также семь складов, ангары и другие производственные постройки.

7 августа 55 бомбардировщиков и 29 истребителей союзников сбросили на нефтеперерабатывающий завод в Тржебине, в Польше, 828 двухсотпятидесятифунтовых бомб. Остальные десять «Мустангов» и две «Летающие крепости», вылетевшие с Полтавского аэроузла, вернулись на авиабазы по техническим причинам.

8 августа генерал Спаатс приказал соединению «Фрэнтик V» в составе одной «Летающей крепости» и 55 «Мустангов» вылететь в Италию, а по дороге нанести еще один удар по аэродромам Базау – Зилестия. Над целью завязался бой с 35 немецкими истребителями, в результате которого один «Мессершмитт» был сбит.

1 августа в рамках операции «Буря» Армия Крайова по приказу эмигрантского лондонского правительства начала восстание в Варшаве. Советское командование не было предупреждено о начале восстания.

Американское и британское правительства решили помочь Армии Крайова поставками по воздуху. Вообще говоря, по плану крайовцы должны были захватить несколько аэродромов, на которые прибывали грузы от союзников, а также польские части, находившиеся на Западе, под контролем лондонского правительства. Однако им не только не удалось захватить аэродромы, но даже и всю Варшаву – часть районов продолжали удерживать немцы.

Рузвельт попросил у Сталина разрешение использовать советские аэродромы для переброски по воздуху грузов в Варшаву.

Сталин четко высказал свое отношение к Армии Крайовой в письме к Рузвельту и Черчиллю от 22 августа 1944 г.: «Рано или поздно, но правда о кучке преступников, затеявших ради захвата власти варшавскую авантюру, станет всем известна».

13 августа генерал Спаатс передал Уэлшу радиошифровку: «Планируется сброс оружия полякам в районе Варшавы. Мы предлагаем

перенацелить “Фрэнтик VI” на выполнение этой задачи^[56]. Силы должны быть смешанными и состоять примерно из 70 бомбардировщиков и 100 истребителей. 50 бомбардировщиков сбросят грузы, остальные будут бомбить аэродромы в окрестностях Варшавы. В операции заинтересованы высокопоставленные персоны. Прошу ответить как можно быстрее».

В тот же вечер, в 23 ч. 30 мин., заместитель Уэлша Кален сообщил генерал-майору Перминову, что «планируются бомбардировка одного из аэродромов в ближайших окрестностях Варшавы и пересечение линии фронта на высоте не более 500 футов [около 200 м] над Варшавой или строго на юг от города вечером 15 или 16 августа». Он просил Перминова срочно высказать мнение советской стороны, по какому именно аэродрому должен быть нанесен удар. О намерении сбросить грузы не было сказано ни слова.

И только через 20 часов Уэлшу, уверенному, что русские с большим подозрением относятся к активности американцев в районе Варшавы, удалось убедить Спаатса и Дина сказать Перминову правду. Советская сторона отреагировала мгновенно: американского посла Гарримана вызвали в Наркомат иностранных дел и прямо сообщили, что Советский Союз не согласен с использованием «Фрэнтик VI» для снабжения повстанцев. В результате рейд отложили. Американское правительство, уже взявшее на себя определенные обязательства перед поляками, оказалось в деликатном положении. Но все дипломатические демарши были тщетны. До сентября шли препирательства между лидерами Большой тройки. Наконец Сталин санкционировал очередной план предстоящей акции, предупредив Гарримана, что на сброс грузов он согласия не дает.

11 сентября наконец началась операция «Фрэнтик VI». На бомбежку военных заводов в городе Хемниц, в 100 км южнее Берлина, из Англии вылетели 75 «Летающих крепостей» В-17 в сопровождении 64 «Мустангов». На цель были сброшены 345 фугасных и 241 зажигательная бомбы, весом по 500 фунтов. Одна «Летающая крепость» и два «Мустанга» из-за полученных повреждений совершили вынужденную посадку на советской территории, а остальные машины благополучно достигли Полтавского аэроузла.

14 сентября 73 «Летающие крепости» и 55 «Мустангов» вылетели в Италию, по дороге разбомбив сталеплавильные и оружейные заводы в Диосжоре, в Венгрии. Истребителей ПВО немцев в воздухе замечено не было.

12 сентября Сталин согласился на сброс оружия полякам в ходе челночных полетов. Самое интересное, что янки сами оказались не

готовыми к проведению подобной операции.

Только 15 сентября соединение «Фрэнтик VII» из состава 8-й американской воздушной армии вылетело с британских авиабаз. Однако встретившийся на пути грозовой фронт вынудил самолеты вернуться в Англию, при этом разбилось два «Мустанга». Несмотря на плохое начало, эта операция состоялась. 18 сентября 110 «Летающих крепостей» наконец-то вылетели из Англии и взяли курс на Варшаву. Три бомбардировщика и девять истребителей по техническим причинам вернулись, а остальные благополучно сбросили грузы, предназначенные крайовцам. Правда, к тому времени те контролировали лишь небольшую часть города, и из «американских подарков» им почти ничего не перепало. Из сброшенных с высоты 5000 метров 1248 контейнеров только 10 % (16 тонн) досталось восставшим. Остальные попали в руки немцев. Зенитная артиллерия сбила одну «Летающую крепость», много самолетов было повреждено, в бою с «Мессершмиттами» потеряно два «Мустанга». К вечеру соединение «Фрэнтик VII» село на аэродромы Полтавского узла.

На следующий день, 19 сентября, все боеспособные американские самолеты – 93 «Летающие крепости» и 62 «Мустанга» – вылетели в Италию, по пути разбомбив паровозоремонтный завод и узловую станции Жолнок, в Венгрии.

Так закончилась операция «Фрэнтик». Чтобы более не возвращаться к Варшавскому восстанию, замечу, что оно закончилось 2 октября 1944 г. капитуляцией крайовцев, которые даже не пожелали пробиться навстречу частям Красной Армии.

За время полетов с грузами для восставших из итальянского аэропорта Бари 138-я польская эскадрилья британских Королевских ВВС потеряла 32 бомбардировщика «Галифакс» и 234 члена экипажей. Этот составило 90 % всех самолетов, летавших 23 ночи в Варшаву. Два южноафриканских звена бомбардировщиков потеряли 24 из 33 «Либереиторов». Эти потери были тем более не оправданными, поскольку из-за удаленности Варшавы от места старта самолеты могли взять на борт ограниченное количество груза. Лишь 40 тонн оружия и боеприпасов сумели получить крайовцы по этому воздушному пути.

Что же касается Полтавского аэродромного узла, то с конца 1944 г. он использовался авиацией союзников, но только для транспортных самолетов.

Глава 14

Вторая половина 1944 года

Непосредственная поддержка союзных войск, высадившихся в Нормандии, выходит за рамки книги. Но о британских бомбардировках французских городов и береговых батарей немцев, входивших в состав знаменитого «Атлантического вала», стоит рассказать поподробнее.

Начну с британского официоза. «Самолеты Бомбардировочного командования разрушили порт Гавр за семь дневных налетов. Первый налет был произведен 5 сентября, заключительный – 11 сентября. В налетах участвовали 1863 самолета, большую часть которых составляли бомбардировщики “Ланкастер” и “Галифакс”, сбросившие в общей сложности свыше 9500 тонн бомб. Через 24 часа после разрыва последней бомбы полковник Вильдермут сдал гарнизон 1-й канадской армии. Вильдермут заявил, что гарнизон Гавра не может больше сопротивляться из-за отсутствия противотанковой артиллерии. Но это соответствовало истине лишь частично. Многие из сдавшихся офицеров и солдат в своих показаниях заявили, что ничто так сильно не действовало на их нервы, как воздушная бомбардировка Гавра.

Следующей “крепостью”, подвергшейся аналогичной бомбардировке с воздуха, была Булонь, на которую самолеты Бомбардировочного командования сбросили только за один налет, проведенный 17 сентября, 3391 тонну бомб. Кроме того, на Булонь в период с 8 по 23 сентября было совершено несколько интенсивных налетов средних бомбардировщиков и истребителей-бомбардировщиков Вторых тактических ВВС. Через три дня после последнего налета гарнизон Булони, насчитывавший свыше 9500 человек, капитулировал вместе со своим командиром, генерал-лейтенантом Геймом.

Третьим объектом был город и порт Кале, на который 20, 25 и 27 сентября было произведено три массированных налета. Командир гарнизона Кале, подполковник Шредер продержался только пять дней, а затем последовал примеру своих коллег в Гавре и Булони и капитулировал вместе с гарнизоном, насчитывавшим 9000 человек. 26 и 28 сентября подверглись интенсивной бомбардировке батареи 210-мм и 380-мм орудий береговой артиллерии, расположенные на мысе Гри-Не, которые в течение долгого времени обстреливали Дувр и Фолкстон. За время налетов на Кале и Гри-Не Бомбардировочное командование произвело 6000

самолетовылетов, потеряв при этом только 14 самолетов. Таким образом, еще до конца сентября английские ВВС сыграли решающую роль в операции по очистке французского побережья от противника»^[57].

А теперь посмотрим, что было на самом деле. На первом этапе (1940–1941 гг.) строительства германских береговых батарей орудия ставили открыто или в башнеподобных щитах^[58] в бетонных кольцеобразных двориках. На втором этапе (1942–1944 гг.) наиболее ценные орудия вместе с башнями были помещены в бетонные казематы в форме куба и реже – цилиндра. Немцы по мере возможности тщательно маскировали свои береговые орудия, но огромные бетонные кубы хорошо замаскировать было сложно.

Однако немцы правильно рассчитали, что бетонные своды толщиной до пяти и более метров выдержат попадания любых авиабомб союзников. Я уж не говорю о том, что вероятность попадания бомбы весом в несколько тонн с высоты 7–9 км, то есть с высоты полета британских и американских тяжелых бомбардировщиков, в цель с максимальным размером 35×30 метров очень мала. Как уже говорилось, союзная авиация, сколько ни бомбила куда большие бетонные укрытия германских подводных лодок в Сен-Назере и Лориане, не добила ни одного пробития сводов этих укрытий.

Столь же неуязвимы для бомбежек были и бетонные кубы с орудиями береговой обороны. Вывести их из строя могло лишь прямое попадание одного или нескольких снарядов калибра 356–406 мм в амбразуру бетонного куба.

С конца 1940 г. германские дальнобойные береговые установки вели огонь через Ла-Манш по портам и прибрежным районам Южной Англии. Кроме того, в обстреле участвовали и дальнобойные железнодорожные установки калибра 210–406 мм. Так, в ноябре 1940 г. железнодорожная установка 21-см K12(E) сделала первые 19 выстрелов по побережью Англии, по районам Дувр, Фолкстон и Гастингс. Стрельба велась из района Кале с криволинейной ветки, проложенной в глубоком карьере в каменоломне у деревни Маркуиз (Marquise), и с криволинейной ветки в районе Сант-Антнама (Sant-Entnahme).

В 1940 г. для пушки K12(E) изготовили 161 снаряд, в 1941 г. – 199, в 1942 г. – 105 и в 1943 г. – 206. В конце 1944 г. установка K12(E) была захвачена союзниками.

Пушка 21-см K12(E) стреляла фугасными гранатами образца 39 г. весом 108 кг на дальность до 120 км.

Самое любопытное, что до осени 1944 г. англичанам не удавалось вывести из строя ни одного германского орудия, стрелявшего через канал, да и вообще ни одной тяжелой германской береговой пушки.

Так, в нескольких километрах севернее Кале в июле 1940 г. немцы построили батарею «Ольденбург», вооруженную двумя 24-см пушками SKL/50. До сентября 1940 г. оба орудия стояли на батарее открыто в кольцевых бетонных двориках. В конце сентября началось строительство двух бетонных казематов. Казематы имели V-образную форму, на острие располагались орудия. Толщина горизонтальных стен каземата составляла 2,5–3 метра. Вскоре батарея была оснащена РЛС типа FmG 39G. Батарея «Ольденбург» вела огонь по противнику до 30 сентября 1944 г.

В сентябре 1942 г. у Кале была окончательно достроена батарея «Линдеман». Батарея имела три 40-см пушки SKC/34, которые были изготовлены для линкоров типа «Н».

Гитлер лично приказал сделать бетонные казематы для этих орудий. Щиты были помещены в огромные казематы, длиной 35 м, шириной 30 м и высотой 12 м над уровнем бетонного основания.

Противовоздушную оборону батареи обеспечивали шесть 7,5-см трофейных французских пушек и несколько 2-см зенитных автоматов. Оборону батареи с берега обеспечивали батарея противотанковых пушек и специальное подразделение, имевшее на вооружении радиоуправляемые маленькие танки типа «Голиаф». Вокруг батареи были устроены минные поля, заграждения из нескольких рядов колючей проволоки и противотанковый ров.

40-см пушки батареи «Линдеман» вели огонь обычными осколочно-фугасными снарядами весом 1030 кг, при заряде в 294 кг они имели начальную скорость 850 м/с и дальность 43 км. А при стрельбе дальнобойной гранатой типа «Адольф» весом 610 кг и с зарядом весом 335 кг начальная скорость возрастала до 1050 м/с, а дальность стрельбы – до 56 км. Максимальный угол возвышения орудия достигал 52 градусов, это было сделано специально для сверхдальних снарядов, стрельба на максимальную дальность которыми велась под углом возвышения более 45°.

Таким образом, в радиус действия 40-мм пушек при стрельбе 1030-килограммовыми снарядами попадали английские порты Фолкстон и Дувр, городок Дил и ряд мелких населенных пунктов. При стрельбе же снарядами «Адольф» поражалась куда большая площадь – от городка Нью-Ромни до порта Рамсгит.

20 сентября 1944 г. 633 союзных бомбардировщика бомбили батарею

«Линдеман», но не сумели вывести ее из строя. 25 сентября 1944 г. канадские войска подошли к батарее «Линдеман». Несмотря на большие потери, на следующий день канадцам удалось захватить батарею. Замечу, что орудия вели огонь до 26 сентября как по наступающему противнику, так и по побережью Англии.

Несколько южнее мыса Гри-Не, у деревни Аудинген размещалась мощная батарея «Зигфрид». Батарея была вооружена четырьмя 38-см пушками SKC/34. Эти орудия были созданы в 1934 г. для линкоров «Бисмарк» и «Тирпец». На береговые же батареи ставили 38-см орудия SKC/34, изготовленные для перевооружения линкоров «Шангорст» и «Гнейзенау» и для поставки в СССР.

8 февраля 1942 г. батарея «Зигфрид» была переименована в «Тодт» – в честь рейхсминистра вооружений и боеприпасов Тодта, создателя одноименной организации, погибшего накануне в авиакатастрофе.

Батарея 38-см орудий SKC/34 могла стрелять штатными морскими осколочно-фугасными и бронебойными снарядами, весом 800 кг, длиной 4,6 калибра, снаряженным 69 кг тротила. При заряде в 212 кг и начальной скорости 820 м/с дальность стрельбы при угле возвышения 45° составляла 42 км.

Кроме того, в 1942 г. специально для 38-см береговых и железнодорожных установок был принят на вооружение легкий осколочно-фугасный снаряд «Зигфрид-граната», весом 495 кг и длиной 4,5 калибра. Снаряд был начинен 48 кг тротила. При заряде в 298 кг снаряд имел начальную скорость 1050 м/с и дальность 55 км.

В 1942 г. было изготовлено 899 «Зигфрид-гранат», а в 1943 году – 1623.

Батарея «Тодт» обстреливала «Зигфрид-гранатами» территорию Англии до 26 сентября 1944 г., а через два дня она была захвачена канадскими войсками.

В июле-августе 1940 г. три 30,5-см установки были переведены в район порта Булонь, к деревеньке Вимили, в нескольких километрах от побережья. Первоначально орудия были расположены открыто, но к январю 1941 г. их поместили в массивные бетонные казематы.

Первоначально 30,5-см орудия SKL/50 стреляли осколочно-фугасными снарядами весом 425 кг на дальность 41,3 км при угле возвышения 47°. В 1942 г. стали поступать дальнбойные легкие осколочно-фугасные снаряды, весом 250 кг, дальность стрельбы которых составляла 51,4 км. Таким образом, батарея «Фридрих Август» могла обстреливать район Дувра. Стрельба велась с помощью РЛС. Противовоздушную оборону

батареи обеспечивала батарея из шести французских трофейных зенитных пушек 7,5-см Flak M. 17/34(f) и батарея 2-см автоматов.

Батарея «Фридрих Август» вела огонь до последнего, пока не была захвачена 18 сентября 1944 г. канадскими войсками.

А вот довольно типичный пример. Одной из сильнейших германских батарей в Нормандии союзники считали батарею из шести 17-см орудий, расположенную в районе Пуант-дю-Ок, у мыса Ок. После интенсивной бомбардировки с воздуха батареи на мысе Ок ею занялся американский линкор «Техас», выпустивший по ней двести пятьдесят 356-мм снарядов. Наконец батарея была подавлена, и в середине дня 6 июня отряд американских рейнджеров под командованием полковника Джеймса Э. Раддера захватил батарею. Но в последний момент подлые боши сумели испортить настроение героям-рейнджерам – в бетонных казематах стояли... деревянные 17-см пушки, а стрельба из них имитировалась с помощью взрывпакетов.

Пример типичен не только для северного, но и для южного побережья Франции. Увы, британские историки так и не посчитали, сколько тысяч тонн бомб было сброшено на ложные цели.

Десятки раз Бомбардировочное командование бомбило британский остров Гернси. Летом 1940 г. германские части высадились на Нормандских островах, принадлежавших Англии. Эти небольшие острова находятся у западного входа в пролив Ла-Манш, на расстоянии от 20 до 50 км от французского побережья.

К концу 1940 г. немцы оценили стратегическое положение Нормандских островов и на трех из них – Гернси, Джерси и Олдерней – начали сооружение береговых батарей, вошедших в систему «Атлантического вала». Руководил работами капитан 1-го ранга Мирус.

Уже в марте 1941 г. на Нормандские острова был переброшен 604-й дивизион морской артиллерии. В мае 1941 г. были введены в строй первые три береговые батареи: «Страссбург» (четыре 22-см пушки) на острове Гернси, «Лотарингия» (четыре 15-см пушки) на острове Джерси и «Эльзас» (три 17-см пушки) на острове Олдерней.

Всего на трех островах немцы в 1941–1943 гг. построили 16 батарей, вооруженных трофейными и старыми германскими орудиями.

Наиболее мощной батареей на Нормандских островах была, бесспорно, батарея «Нина» на острове Гернси. На ее вооружении были четыре 30,5-см пушки К.14(r). Судьба этих орудий достойна приключенческого романа. Изготовлены они были в 1914 г. в Петербурге, на Обуховском сталелитейном заводе, а в следующем году двенадцать

305/52-мм орудий было установлено на линкоре «Император Александр III».

В ноябре 1920 г. барон Врангель угнал линкор из Севастополя в порт Бизерту, в Тунисе, а через 20 лет французы отправили пушки с «Александра III» финнам. Четыре пушки попали к немцам, и их передали фирме Круппа. Там для них были спроектированы новые снаряды и заряды. Полубронебойный немецкий снаряд весил 405 кг и имел максимальную дальность стрельбы 32 км, а легкий дальнобойный фугасный снаряд весил 250 кг и имел дальность стрельбы 51 км. Пушки получили немецкое название 30,5-см K.14(r).

Первоначально батарея 30,5-см орудий получила название «Нина» в честь судна, на котором орудия прибыли в Норвегию. В августе 1942 г. ее переименовали в «Мирус» – в честь погибшего во время авианалета 3 ноября 1941 г. капитана 1-го ранга Рольфа Мируса, который руководил строительством береговых батарей на Нормандских островах.

С воздуха батарею «Мирус» прикрывали батарея 7,5-см французских зенитных пушек и девять 2-см зенитных автоматов, из которых четыре были 2-см Flak 38, установленные в бетонных блоках, и пять 2-см Flak 29 (Эрликон) на тумбовых морских установках.

Любопытно, что немцы использовали 305-мм орудия для стрельбы по самолетам, летевшим на больших расстояниях. Определяя точную дистанцию до цели и направление на нее с помощью РЛС, немцы вычисляли все необходимые данные для постановки в воздухе зоны заградительного огня пятью последовательными выстрелами из 30,5-см орудий с использованием фугасных снарядов с дистанционными взрывателями. Разрывы этих снарядов образовывали в воздухе куб со стороной 500 метров – один разрыв в центре и четыре по вершинам куба по диагоналям. Такой способ стрельбы назывался «мешок». С его помощью был сбит по крайней мере один английский самолет. О психологическом воздействии на летчиков такого способа стрельбы говорить не приходится.

Управление огнем батареи осуществлялось с помощью 10-метрового дальномера и РЛС типа «Вюрцбург». РЛС «Вюрцбург Райз» была введена в строй в апреле 1944 г. Дальность обнаружения и сопровождения кораблей достигала 65 км. Информация отображалась на экранах четырех электронно-лучевых трубок. Расчет РЛС составлял 18 человек.

Применение РЛС для управления стрельбой имело и свои минусы. Так, например, перед рассветом 2 ноября 1943 г. РЛС «Вюрцбург Райз» на острове Гернси засекала крупную цель, приближавшуюся с северо-запада. Батарея «Мирус» и еще восемь береговых батарей открыли огонь по цели,

медленно приближавшейся к Гернси. Всего было сделано 529 выстрелов, в том числе 8 с «Мируса». Однако противник оставался неуязвим. Наконец, когда цель оказалась на расстоянии 7 км от острова Гернси, немцы осветили ее прожекторами. К большому неудовольствию начальства, противником оказался лопнувший британский аэростат заграждения, плававший в море и связанный тросом со вторым баллоном, парившим в пятистах метрах над ним. Они были найдены через несколько часов у южного берега острова.

Под защитой «Мируса» немцы на Нормандских островах настолько обнаглели, что 9 марта 1945 г. высадили небольшой десант на французское побережье. Союзники в панике бежали, а десантники захватили порт Гранвилл, где взорвали портовые сооружения, и даже увели оттуда на Нормандские острова английское торговое судно, груженное углем.

Следующую десантную операцию немцы запланировали на 8 мая 1945 г., но тут пришел приказ нового рейхсканцлера, адмирала Деница о капитуляции, и гарнизону Нормандских островов пришлось подчиниться.

Примеры крайне неэффективных действий британской и американской авиации по береговым установкам немцев в Северной и Южной Франции можно продолжать до бесконечности.

Хочется задать лишь риторический вопрос: почему британская авиация прилагала столько усилий для убийства мирных горожан Берлина вместо того, чтобы уничтожать артиллерию, регулярно обстреливавшую британские города?

А теперь вернемся к хронике воздушной войны.

13 июля 1944 г. ознаменовалось большим успехом английского Бомбардировочного командования. В их руки попал наконец-то немецкий бортовой радар «Лихтенштейн SN-2», который с осени 1943 г. был незаменимым помощником люфтваффе в воздушной войне. Все произошло случайно, как это часто бывает на войне. Экипаж ночного истребителя Ю-88 G-1, оснащенный этим радаром и состоящий из молодых, неопытных летчиков, едва ли налетавших больше 100 часов, патрулировал Северное море, сбился с курса и по ошибке сел на английский аэродром. Этому экипажу в чем-то и повезло, так как в бензобаке не оставалось ни капли горючего.

В тот же день англичане приступили к изучению самолета и его радара. Кроме того, британской разведке «Сикрет сервис» из показаний пленных немецких офицеров стало известно, что люфтваффе располагает усовершенствованной моделью радара, о которой англичане еще не знали.

Бомбардировочное командование также не знало и о том, что их радар

«Моника», звуковой сигнал которого должен был предупреждать экипажи о приближении немецких ночных истребителей, непроизвольно давал и побочный эффект. Благодаря немецкому аппарату «Фленсбург», который улавливал лучи «Моники», этот британский аппарат сам наводил немецкие истребители на английские бомбардировщики. Другой немецкий радар – «Наксос» – позволял ночным истребителям воспринимать импульсы британского аппарата H2S и определять летящие к цели английские бомбардировщики на расстоянии 150 км.

Когда все это выяснилось, маршал авиации Харрис немедленно приказал демонтировать все «Моники» с самолетов. Все экипажи были также предупреждены о том, что использовать прибор идентификации «свой – чужой» можно только в исключительных случаях, а радары H2S включать только тогда, когда бомбардировщики уже находятся в пределах досягаемости немецких наземных радаров.

Но самым главным было то, что теперь англичане знали, что аппарат SN-2 работает на частотах в 85 мегагерц. Таким образом, совершенно случайная посадка немецкого «Юнкерса» в Англии лишала люфтваффе последнего шанса на успешную защиту рейха от ночных английских бомбардировок.

Через 10 дней после неожиданной посадки немецкого истребителя в Англии британские бомбардировщики стартовали для проведения ночных бомбежек над Европой со сбросом модифицированных «Виндоу», так называемых цихгармоник – пластинок из фольги, которые могли выводить из строя немецкие SN-2 на частотах в 85 мегагерц. Профессор доктор Джонес, в свою очередь, работал над созданием прибора под названием «Пиперак», который должен был полностью парализовать работу немецкого «Лихтенштейна N2».

Несколько слов стоит сказать о применении немцами реактивных истребителей Me-163B «Комета», оснащенных жидкостно-реактивными двигателями (ЖРД). Фактически это были пилотируемые ракеты. Первоначально планировалось, что время работы ЖРД будет составлять 12 минут. В соответствии с этим планировалось создать для Me-163B сеть аэродромов, размещенных на расстоянии 150 км друг от друга и вдоль основных маршрутов полета бомбардировщиков союзников. Но испытания показали, что время работы двигателя меньше 12 минут и что общее время полета Me-163B составляет около 8 минут. От подобной схемы пришлось отказаться.

Серийные Me-163B набирали высоту 9000 метров за 2,6 минуты и 12 000 метров за 3,35 минуты. Радиус действия не превышал 100 км. Поэтому

«Кометы» годились лишь для ближней обороны отдельных объектов.

25 июля 1944 г. эскадрилья I./JG400, насчитывавшая в своем составе шестнадцать истребителей Me-163B, была переведена на аэродром Брандис для защиты крупного нефтеперерабатывающего комплекса концерна «Фарбенинудстри» в городе Лойна, в 25 км западнее Лейпцига.

28 июля «Летающие крепости» 8-й американской воздушной армии совершили налет на Лойну. В этот день с аэродрома Брандис впервые поднялись семь реактивных истребителей. Они на скорости около 800 км/ч прошли рядом с бомбардировщиками, не успев маневрировать для выхода в атаку.

На следующий день, 29 июля, американцы совершили новый налет на нефтеперерабатывающие предприятия, но «Кометы» смогли перехватить их только на обратном пути, причем их атака вновь оказалась безрезультатной. К тому же один из Me-163B был атакован «Лайтнингом» и получил несколько попаданий. 2 августа Me-163B безуспешно пытались перехватить разведывательный «Лайтнинг».

И только 5 августа при отражении очередного налета американцев на Лойну пришел первый успех – лейтенант Хартмут Рилль сбил один бомбардировщик В-17.

16 августа 1096 «Летающих крепостей» вновь бомбили нефтеперерабатывающие заводы, в том числе и в Лойне. С аэродрома Брандис поднялись пять Me-163B, и сержант Зигфрид Шуберт сбил второй бомбардировщик, тремя снарядами из 30-мм пушки МК108 буквально срезав ему хвост. Атака «Кометы» сержанта Герберта Шрасницки оказалась неудачной, и сам он был подбит хвостовым бортстрелком одного из бомбардировщиков. Самолет загорелся, и Шрасницки, получивший легкие ранения, выбросился с парашютом.

Еще одну «Летающую крепость» атаковал лейтенант Рилль, выведя из строя оба ее внутренних двигателя и сильно повредив стабилизатор. Несмотря на серьезные повреждения самолета и гибель хвостового и бокового бортстрелков, лейтенант Лавердир сумел дотянуть до аэродрома и благополучно посадить свой В-17. А Me-163B лейтенанта Рилля был атакован и сбит парой «Мустангов». Обломки самолета с останками пилота позже были найдены в городе Бад-Лаузицка, в 27 км юго-восточнее Лейпцига.

24 августа около 1300 бомбардировщиков В-17 и В-24 снова бомбили немецкие нефтеперерабатывающие заводы и нефтехранилища. Вылетевшие на перехват истребители из эскадрильи I./JG 400 сбили четыре бомбардировщика, не потеряв ни одной своей машины. В 11 ч. 45 мин.

с аэродрома Брандис поднялись шесть Me-163B. Набрав высоту 1000 метров, они атаковали бомбардировщики сверху. Сержант Шуберт короткой очередью повредил плоскость одного из В-17, в результате чего бомбардировщик потерял скорость и через некоторое время упал на землю. В это же время лейтенант Ханс Ботт, взлетевший в паре с Шубертом, обстрелял другой В-17, повредив один из его внутренних двигателей, и «Летающая крепость» взорвалась в воздухе. Вторая пара Me-163B, пилотируемая старшим сержантом Петером Хассером и младшим сержантом Манфредом Эйзерманном, атаковала В-17, но безрезультатно, а хвостовой бортстрелок бомбардировщика при этом повредил киль на самолете Эйзерманна. Истребитель младшего сержанта Шрасницки из третьей пары сбил еще одну «Летающую крепость». А в это время истребитель Шуберта снова набрал высоту и в пологом пикировании сзади атаковал американский бомбардировщик, который, получив несколько попаданий, взорвался.

В первые недели августа 1944 г. число задействованных в немецкой противовоздушной обороне зенитных батарей достигло своего наибольшего количества: 154 тяжелых, 644 средних и легких батарей, 376 прожекторных и 57 аэростатных батарей. Средний расход снарядов для того, чтобы сбить один четырехмоторный бомбардировщик, составлял 4940 единиц у легких и 3343 у тяжелых зенитных установок. Обслуживающий персонал зенитных установок, численность которого возросла на миллион человек из-за привлечения подростков, пленных и женщин, получил разрешение для охраны стратегически важных объектов открывать огонь по всем высотам.

29 августа 5-я авиагруппа Бомбардировочного командования бомбардировала город Кёнигсберг. В этом налете был использован новый способ обозначения цели, а техника бомбометания получила свое дальнейшее развитие. После того как два «Ланкастера» наведения определили и отметили точку прицеливания (хорошо различимую сортировочную станцию в южной части города) маркерами красного цвета, соединение бомбардировщиков, состоявшее из 189 «Ланкастеров», подошло к цели с трех направлений. Хотя бомбардировщики получили указание ориентироваться на единственную отмеченную точку прицеливания, им были заданы три различных угла захода и три поправки на отклонение, что фактически требовало наличия трех точек прицеливания. Успешно отмечена была только одна.

Хотя каждый «Ланкастер» мог нести только ограниченный груз бомб из-за большой продолжительности полета (11 ч. 20 мин.), было сброшено

450 тонн бомб, 345 тонн из которых приходилось на долю небольших (4-фунтовых) термитных зажигательных бомб, отличавшихся особой эффективностью. Лаконичные указания, передаваемые по ВЧ-радиостанции руководителем налета, слышались отчетливо, и к 1 ч. 52 мин., когда упала последняя бомба, 177 гектаров из 334 общей застроенной площади было разрушено, 134 тысячи человек остались без крова и 21 % промышленных зданий был поврежден.

В ночь на 12 сентября 1944 г. 5-я авиагруппа Бомбардировочного командования атаковала город Дармштадт. Это была трудная цель для бомбардировки, так как промышленные районы были разбросаны по окраинам вокруг растянувшейся жилой и коммерческой зоны. Прежняя тактика с привлечением сил группы наведения, заключавшаяся в сбрасывании бомб вокруг центральной точки прицеливания в расчете на то, что их избыток нанесет косвенным образом ущерб промышленным окраинам, была в данном случае неприемлемой, так как привела бы к распылению сил и без того небольшого соединения бомбардировщиков. Таким образом, Дармштадт представлял собой подходящую цель для нанесения «линейного удара», спланированного вице-маршалом авиации Кокрейном.

На западной окраине города находился большой кавалерийский плац. Построенный на меловом грунте, он хорошо выделялся своим белым цветом на аэрофотоснимках. Именно этот плац и должен был служить точкой обозначения цели в предстоящем налете.

627-я эскадрилья, воевавшая под девизом «С первого взгляда», начиная с Мюнхена, постоянно отличавшаяся в дерзких операциях по визуальной маркировке целей с малых высот, выделила 14 выкрашенных в черный цвет самолетов «Москито» как для визуальной маркировки, так и для нанесения ударов с пикирования по отдельно стоящим промышленным зданиям, таким, как химический завод «ИГ Фарбен». Руководителем налета был назначен полковник Вудрофф.

В 22 ч. 25 мин. сирены Дармштадта объявили предупреждение о воздушном налете. Радиотрансляционная сеть передала сообщение службы предупреждения: «Соединение тяжелых бомбардировщиков противника приближается со стороны Оппенгейм-Восток и Гайдельбург-Север. Крайняя степень опасности для Дармштадта». В 23 ч. 25 мин. сирены подали сигнал воздушной тревоги. Через 20 минут начали падать первые бомбы. Посты пожарной охраны сообщили, что невозможно определить центр нанесения удара. И они не ошиблись. Соединение бомбардировщиков из 240 «Ланкастеров» разделилось и получило указание

приближаться к четко обозначенному плацу двумя параллельными курсами, причем каждая эскадрилья получила свои отдельные данные на поправки от точки прицеливания. Это привело к тому, что два бомбовых коридора, шириной 8 км, разорвали город в восточном направлении, захватив его административную часть и жилые кварталы. Всего в атаке приняли участие 238 «Ланкастеров», которые в течение 40 минут сбросили 872 тонны бомб, включая 286 тысяч термитных зажигательных бомб, и примерно 200 «блокбастеров», по 4 тысячи фунтов каждый. Хотя левый бомбовый коридор и отклонился несколько в сторону, операция нанесла Дармштадту громадный ущерб.

В результате этого налета вся центральная часть города была уничтожена. Степень разрушения достигла 78 %. Даже если включить сюда наименее пострадавшие предместья, Архайлген и Эберштадт, этот процент составил 52,4. Составители Британского отчета о результатах бомбардировок, основываясь на фотографиях, возможно, более объективно, чем их американские коллеги, оценивали степень разрушения в 69 % от общей площади застройки, или 209 гектаров из 302. В Дармштадте, насчитывавшим 115 200 жителей, было разрушено 21 487 квартир и 70 тысяч человек лишились крова.

24 сентября 1944 г. епископ Римско-католической церкви Майнца отслужил заупокойную мессу по 12 300 жителям Дармштадта, которые погибли в этот сорокаминутный налет.

В ночь на 19 сентября Бомбардировочное командование нанесло удар по порту Бремерхафен, на побережье Северного моря. Этот порт растянулся почти на 13 км вдоль восточного берега устья реки Везер.

На этот раз самолетам-целеуказателям удалось очень быстро отметить заранее выбранное место в северной части города. Атака была назначена на 21 час, но за две минуты до этого руководитель налета уже передал по радио основному соединению «Ланкастеров» указание «заходить и бомбить». Таким образом, бомбардировщикам, которые теперь сбрасывали дипольные отражатели по пять пачек в минуту, не надо было бесцельно кружить над сильно защищенным районом порта. За весь налет было потеряно всего два самолета, включая один «Москито», в то время как 208 из 213 посланных на задание машин сбросили 863 тонны бомб, среди которых было не менее 420 тысяч термитных. Это был очень концентрированный налет. В Британском отчете о результатах бомбардировок, составленном на основании изучения аэрофотоснимков, говорится, что из 152 гектаров общей площади застройки 120, то есть 79 %, было полностью разрушено.

Это была первая и последняя за всю войну большая бомбардировка порта Бремерхафен.

14 октября 1944 г. англичане совершили дневной массированный налет на Дуйсбург, в котором участвовало 1063 самолета, преимущественно «Ланкастеры» и «Галифаксы». Свои потери при налете составили 15 самолетов. Через несколько часов, с наступлением ночи, еще 1005 самолетов совершили повторный удар по Дуйсбургу, сбросив на город 4547 тонн бомб.

Ночной налет 15 октября проводился в условиях ясной, безоблачной погоды и был организован следующим образом. На основную цель – Дуйсбург – налет проводился двумя эшелонами. В первом было 675 бомбардировщиков, во втором – 330. Одновременно 233 бомбардировщика совершили налет на вторую цель – Брауншвейг.

Первый эшелон бомбардировщиков, высланный для налета на Дуйсбург, шел над Францией на малой высоте и набрал нужную высоту перед прохождением линии фронта. В это же время отвлекающая группа учебных самолетов следовала для нанесения ложной атаки по Гамбургу, но, не долетев до острова Гельголанд, повернула обратно. Небольшая группа самолетов, сбрасывавшая дипольные отражатели «Виндоу» для создания на экранах немецких радиолокаторов видимости полета большой группы бомбардировщиков, летела в направлении немецкого побережья. В это время самолеты «Москито» наносили удар по Гамбургу. Эти действия, проводившиеся над Северной Германией, имели целью ввести в заблуждение операторов немецких радиолокационных станций, будто главной целью налета английских бомбардировщиков является Гамбург, и заставить их выслать (в действительности так и произошло) истребители в направлении Гамбурга, ослабив тем самым истребительное прикрытие над объектами Центральной Германии.

Первый эшелон бомбардировщиков, летевший на Дуйсбург через Францию, был обнаружен немецкой службой ВНОС только при перелете границы, после того как он изменил курс полета на юг. Немецкие истребители не были предупреждены об этом своевременно и начали преследовать бомбардировщики уже после того, как те, отвернув влево от цели, пошли обратно со снижением в сторону Франции. Пока истребители противника были заняты первым эшелонам, группа бомбардировщиков, летевшая для атаки Брауншвейга, пересекла Рейн южнее маршрута первого эшелона и незамеченной проскочила к своей цели. Несколько самолетов, сбрасывая дипольные отражатели, откололись над Рейном от этой группы и сделали ложный заход для атаки Макгейма, который фактически был

атакован самолетами «Москито».

И, наконец, когда бомбардировщики, атаковавшие Брауншвейг, возвращались на свои аэродромы, второй эшелон произвел налет на Дуйсбург, чтобы отвлечь от них немецких истребителей. Немецкие истребители в это время находились на земле, производя дозаправку топливом.

Такая тактика Бомбардировочного командования оказалась исключительно успешной. Согласно официальным документам немецких ВВС, налет английских бомбардировщиков в ночь на 15 октября отражали 80 ночных истребителей. Появление первого эшелона бомбардировщиков, атаковавших Дуйсбург, было замечено слишком поздно, когда самолеты уже свыше двух минут находились над целью. Истребители, прибыв с опозданием, атаковали английские бомбардировщики вначале над Дуйсбургом, а затем на обратном маршруте, при этом немцы потеряли пять самолетов, сбив только один бомбардировщик.

При бомбардировке Брауншвейга англичане применили новую тактику. «Вместо того чтобы создавать бомбовые коридоры с двумя, тремя или пятью линиями прицеливания и меняющимся уровнем отклонения, в налете на Брауншвейг каждый из 233 “Ланкастеров”, следуя своим курсом и вводя поправки, должен был нанести удар. Ориентируясь по одной-единственной отмеченной точке. Применяя такой метод бомбометания, можно было равномерно разрушить веерообразный сектор площади, охватывающей центр города. Удар было решено начать с южной части Брауншвейга, откуда бомбардировщики должны были расходиться веером над городом в общем направлении на север.

Начало атаки на Брауншвейг было назначено на два часа ночи 15 октября. И на этот раз значительная часть основного соединения несла на борту бензино-фосфорные бомбы, запас которых у Бомбардировочного командования, казалось, был неисчерпаемым. К 3.10 средней силы огненный смерч возник на территории, ограниченной Шерстяным рынком, Лангештрассе и Веберштрассе. Обломки мебели, столы и стулья засасывались в этот вихрь. Порывы ветра поднимали клубы пыли, каскады искр и горячей золы и несли их по улицам. Пожар охватил всю центральную часть города, за исключением небольших участков вокруг вокзала, ратуши и Ворот Августа. Однако именно в этом районе были построены шесть больших бункеров и два бомбоубежища, в которых теперь оказались примерно 23 000 человек. Телефонная сеть была разрушена, а курьерская служба не могла работать должным образом.

Городские пожарные уже вступили в борьбу с огнем в различных

частях города, но только к шести утра удалось собрать достаточно крупные силы пожарных соединений, чтобы пойти на риск и попробовать использовать опасный и редко используемый способ под названием “водяная аллея”, который предоставлял шанс на спасение тысячам людей, заблокированным в центре огненной бури. Под постоянной водяной завесой в основание огненного смерча подавалась вода из нескольких выдвинутых вперед шлангов высокого давления. Передняя часть и боковые стороны этой “аллеи” защищались от сильнейшего теплового излучения перехлестывающимися потоками воды. Чтобы добиться достаточно высокого давления воды в шлангах, пришлось преодолевать значительные трудности путем подключения к системе нескольких дополнительных насосов. Кроме того, все это время пожарные команды и сами шланги находились в опасности от рушащихся зданий и теплового излучения. Тем не менее к семи часам утра, через четыре с половиной часа после начала бомбардировки, удалось добраться до бункеров. Когда были взломаны воздухонепроницаемые двери, спасатели слышали, как “множество людей тихо, но взволнованно разговаривали приглушенными голосами”. Все они были еще живы. 23 000 человек были выведены без потерь, людская цепь тянулась по “водяной аллее” из района, охваченного огненной бурей, в безопасное место. Такие эпизоды можно сравнить с выигранными сражениями, только выигрывались они не отважными, закаленными в боях солдатами, но обыкновенными гражданами, стариками, инвалидами и малыми детьми, которые сталкивались с таким кошмаром один раз в жизни.

Но и спасатели не всегда выходили победителями. Из бомбоубежища на Шопенштреттерштрассе были вынесены 104 человека, но вернуть к жизни удалось только девять. Как это часто бывало и раньше, хотя само по себе убежище и уцелело, причиной смерти послужило удушье. Тем не менее благодаря мерам предосторожности в сфере гражданской обороны и мужеству пожарных расчетов город Брауншвейг смог избежать еще большей трагедии»^[59].

В течение сорокаминутной секторной атаки самолеты 5-й авиагруппы сбросили на город 847 тонн бомб. Из 202 тысяч жителей остались без крова 80 тысяч, и было разрушено 269 гектаров застроенной площади из 567.

В ночь на 15 октября 1944 г. в Брауншвейге погибли 561 житель, в Дуйсбурге погибли 1521 житель города, а о 746 было доложено как о пропавших без вести. Также погибли 183 военнопленных и иностранных рабочих.

Любопытное сообщение из лондонской Штаб-квартиры 8-й

американской армии от 4 октября 1944 г.: «С некоторых пор люфтваффе использует в боевых действиях самолеты союзников, “Москито” и “Мустанги”, с немецкой символикой на борту. Вчера вблизи Ахена был сбит один такой “Москито”. В тот же день над Голландией разгорелся воздушный бой между истребителями союзников и немцев. Скорее всего, эти машины относятся к тем, что совершили вынужденную посадку в немецком тылу».

Германских данных об этих боях я не нашел. Действительно, люфтваффе использовало трофейные машины союзников, но, в основном, в исследовательских целях и для «специальных операций». Вполне возможно, что это сообщение было дезинформацией союзников для увеличения «агрессивности» своих летчиков.

Кстати, первые германские реактивные истребители Me-262 пилоты союзников часто принимали за двухмоторные американские бомбардировщики B-25.

Первый воздушный бой Me-262 с американскими самолетами состоялся 7 октября 1944 г. В этот день «Летающие крепости» 8-й воздушной армии возвращались после налета на цели в районе Магдебурга, Касселя и Цвиккау. В 13 ч. 45 мин. с аэродрома Хезепе взлетели по тревоге два Me-262A-1a, пилотируемые лейтенантом Францем Шалом и сержантом Гальмутом Ланнартцем. Вскоре они сбили по одному бомбардировщику.

Затем, в 14 ч. 00 мин. с аэродрома Ахмер взлетели еще три Me-262. Но в это время в районе аэродрома появились истребители «Мустанги», летевшие на высоте 5000 метров. Они сопровождали группу бомбардировщиков, возвращавшихся с налета на город Наумбург. Заметив выруливавшие на старт «Мессершмитты», «Мустанги» сразу же спикировали вниз. В результате все три реактивных истребителя были уничтожены пулеметно-пушечным огнем. Двум из трех германских пилотов удалось спастись.

Получив надежное воздушное прикрытие в виде дальних истребителей, базировавшихся как на английских, так и на французских аэродромах, Бомбардировочное командование рискнуло начать дневные налеты на Германию. Так, 25 октября 199 бомбардировщиков «Галифакс», 32 «Ланкастера» и 12 «Москито» произвели дневной бомбардировочный налет на завод синтетического бензина Меербека в районе Хомберга, не понеся при этом потерь. 1 ноября эти же самолеты совершили повторную бомбардировку завода. Днем 9 и ночью 19 ноября были проведены два массированных налета на завод синтетического бензина Ванне Эйкеля. В ночь на 12 ноября 206 самолетов сбросили 1127 тонн бомб на завод

синтетического бензина в Дортмунде. 22 ноября 260 самолетов «Ланкастер», «Галифакс» и «Москито» произвели ночной налет на завод синтетического бензина в Кастроп-Раукселе, а 247 бомбардировщиков разрушали завод синтетического бензина в Штеркраде.

Об одном из таких налетов хорошо рассказано в воспоминаниях пилота «Ланкастера» Майкла Триппа: «Целью была железнодорожная сортировочная станция Кальк в Кёльне, и мы должны были лететь на любимом Дигом “Эй-Эйбле” [имеется в виду бомбардировщик «Ланкастер». – А.Ш.]. Во время взлета я занимал место позади Рея, в то время как он помогал Дигу. Процедура всегда была одной и той же. Диг выравнивает самолет по оси взлетно-посадочной полосы, закрывает свою створку в фонаре кабины, командует: “Гарри, турель налево”, – поднятым большим пальцем дает сигнал немногим зрителям, толпящимся в конце полосы, двигает вперед рычаги дросселей, одновременно нажимая на тормоза, затем медленно отпускает тормоза и, когда самолет катится вперед, начинает обеими ногами двигать педали руля направления, убирает правую руку с дросселей, чтобы захватить штурвал обеими руками, говорит: “О’кей, Рей, дроссели на полную”. Рей двигает рычаги до отказа вперед, Диг легко тянет штурвал на себя, и самолет взлетает. Дроссели на самолете не имели автоматического отключения режима форсажа, обеспечивавшего дополнительную мощность, и следующей командой Дига было: “Тяни назад, Рей”.

В течение этого процесса моей работой было наблюдение за приборной доской бортмеханика, где среди других приборов имелись четыре маленьких, расположенных в ряд индикатора.

Если лампочка в любом из них загоралась красным цветом, это означало, что у бортмеханика есть приблизительно пятнадцать секунд, чтобы переключить бензиновые насосы, прежде чем двигатель заглохнет от нехватки топлива. К моему ужасу, когда мы взлетали, вспыхнула красная лампочка. Я сразу же сказал об этом Рею, но он все еще управлял рычагами дросселей, и, таким образом, я продолжал беспомощно смотреть на лампочку, думая, что в любую секунду один из двигателей встанет, “Эй-Эйбл” резко накренится на одно крыло и мы должны будем пропахать ужасную борозду поперек летного поля. Но в должный момент Рей повернулся и без суеты позаботился о переключении топливных баков.

Опасения, возникшие в ходе взлета, не рассеялись и в течение полета. Это был наш третий полет после возвращения из отпуска и третий полет на самолете-лидере, оснащенном системой слепого бомбометания. Два других полета нельзя было назвать полностью успешными. Когда мы

возвращались из первого, дневного рейда на Гельзенкирхен, Джордж внезапно закричал: “Рыбный садок!” Над целью мы были поражены зенитным огнем, и это попадание, должно быть, вызвало короткое замыкание в радарном оборудовании в отсеке Джорджа, известном как “рыбный садок”. Густой синий дым с резким запахом горелого бакелита^[60] струился в носовые отсеки, и, чтобы мы не задохнулись, Диг открыл свою створку в фонаре кабины. Поднимавшийся дым был такой плотности, что наши ведомые, думая, что мы можем взорваться, исчезли, как испуганные куропатки, и мы их больше не видели. Это не было благоприятным началом.

Пожар в конечном итоге был устранен после хаотичных переговоров по внутренней связи. Джордж был не в состоянии найти свой огнетушитель, Лес не мог обнаружить свой, Рей не мог найти свой, и Диг уже безнадежно поинтересовался, сможет кто-нибудь найти этот проклятый огнетушитель. Я передал назад свой огнетушитель, и Джордж потушил пламя, а потом сразу же обнаружил и свой пропавший огнетушитель. Его торопливо передали мне вперед, чтобы мы могли сделать вид, что он использовал свой, а не мой.

Следующий налет был на Фульду. Гарри и я находились в Лондоне в самовольной отлучке, когда у него появилось предчувствие, что нас могут вызвать утром. Так что в полночь мы поехали обратно на базу и, достигнув ее в три часа ночи, обнаружили, что боевой приказ уже отдан и мы прибыли как раз вовремя, к завтраку перед инструктажем. Предыдущие полеты сильно измотали нас, но утомление возросло еще больше, когда мы узнали, что главная цель рейда на Фульду, старинный город со множеством церквей, незначительной военной ценности, состоит в том, чтобы проверить работоспособность системы GH на дальности 09°40' восточнее Гринвича. Это должен был быть самый дальний рейд с использованием GH из всех проводившихся когда-либо и, следовательно, самый длинный и утомительный. Когда Гарри и я наконец в четыре часа пополудни добрались до кроватей, мы уже точно знали, что система GH оказалась совершенно бесполезной над Фульдой. Бомбы были сброшены в надежде, что они сами найдут себе путь сквозь облака к каким-нибудь железнодорожным веткам. И вот теперь мы выполняли наш третий вылет с двумя ведомыми, которые аккуратно держались по обеим сторонам хвоста “Эйбла”. Мои опасения резко усилились, когда мы полетали к зоне мощного заградительного зенитного огня и “Ланкастер” впереди нас кувыркком полетел вниз, охваченный ярким пламенем. Почти сразу же “Эй-Эйбл” попал под огонь зенитной артиллерии, и мы снова слышали звук

разрыва с последующим металлическим стуком осколков снаряда, сыпавшихся дождем на фюзеляж. Но ни в какие жизненно важные места они не попали, и мы пролетели вперед и сбросили наши бомбы. Я все еще нажимал на кнопку сброса бомб, когда запоздавшая волна шока, прокатившись по телу, бросила меня в почти невыносимый жар, и я ощутил, что в лицо словно вонзились сотни иголок.

Постепенно жгущий жар исчез, но затем мое тело начало трясти, и я не мог справиться с дрожащими ногами. Все еще остававшиеся мечты о славе исчезли и растворились в дневном свете над Кёльном. С этого времени инстинкт самосохранения доминировал над всеми остальными инстинктами.

Я ничего не сказал о своем нервном припадке другим, но надеялся, что пройдет не слишком много времени, прежде чем мы снова полетим, потому что случившееся было сопоставимо с падением с лошади или автомобильной катастрофой. Всегда утверждалось, что нужно как можно скорее сесть в седло или за руль другого автомобиля. Что волновало меня, так это то, что если я не совладаю со своими нервами, то могу быть отстранен от полетов с вердиктом “Lack Morale Fibre”^[61] напротив моей фамилии. Призрак L.M.F. (это всегда обозначалось начальными буквами) часто посещал меня, начиная с дней обучения. Все говорили о трусах, которые были разжалованы и отправлены чистить туалеты до конца своей службы. Чтобы получить L.M.F., было достаточно просто сообщить врачу, что ты больше не можешь переносить риск вылетов. С самого начала экипажи самолетов формировались из добровольцев, и никого нельзя было принудить летать, но унижение и позор, которые следовали за признанием измученного человека, были такими, что некоторые продолжали летать, даже когда от их нервов оставались одни клочки, но не шли на L.M.F. Ожидая следующего боевого вылета, я вспоминал последний случай L.M.F. Бортстрелок из соседней эскадрильи, которого мы знали, отказался снова подниматься в воздух после того, как увидел “Ланкастер”, разнесенный вдребезги прямым попаданием зенитного снаряда. Он был понижен в звании и с позором отправлен куда-то подальше. Но не только страх потери чувства собственного достоинства удерживал людей от получения L.M.F., это было понимание того, что в стране, всецело устремленной к победе в войне, их будут считать не выдержавшими бремени этой войны. В этой атмосфере человек, который устранился, становился отверженным; он был оскорблением национальных устремлений. Он приносил ощущение позора всей своей семье, и большинство друзей больше не желали признавать его или, в лучшем случае, при встрече смущались и чувствовали себя неловко.

Никого не заботили объяснения психиатров, высокомерно прозванных “фигуристами на велосипедах”, медицинские знания относительно болезней, вызываемых стрессовыми состояниями, были ограниченными»^[62].

А вот не менее интересный рассказ о налете 12 ноября 1944 г. на городок Виттен: «Двенадцать экипажей собрались на брифинг, который состоялся после завтрака, и им сообщили, что их “чистой” [то есть не имеющей противовоздушной обороны] целью будет железнодорожный узел Виттен, на реке Рур. Это должен был быть налет с использованием системы GH приблизительно двухсот “Ланкастеров” в сопровождении истребителей “Мустанг”. Среди экипажей, напряженно слушавших свой первый инструктаж, был экипаж во главе с флайт-лейтенантом Гарри Уориком. Накануне он вместе с нами летал к Остафельду [поселок в 10 км восточнее города Брюгге, в Бельгии], чтобы получить летный опыт, выполняя упражнение, известное как “тащить вторую птичку”^[63]. Уорик как раз и был “второй птичкой” Дига и произвел на нас впечатление своим энтузиазмом. Он едва мог дождаться, когда поведет свой экипаж в боевой вылет, и, покидая комнату инструктажей, мы пожелали ему и его экипажу удачи.

“Эй-Эйбл” находился в ремонте, и мы летели на “Пи-Питере”. Точно в 11.09 Диг отпустил тормоза, дал сигнал поднятым большим пальцем и начал свой пятнадцатый боевой вылет.

При наборе высоты я заметил, что датчик на приборной доске бортмеханика показывает слишком высокую температуру во внутреннем правом двигателе. Когда Рей закончил выполнение своих обязанностей во время взлета, я спросил его, что это означает.

– Это означает, что я зафлюгирую^[64] его, если мы не будем осмотрительны, – ответил он.

Я перебрался обратно в нос и пожалел, что отдал свою куртку Полу.

Несколько минут спустя по внутренней связи раздался голос Леса: “Так, Майк, сегодня командуешь ты. Система навигации не работает”.

Я ответил ему, что сверяться по карте невозможно. Мы летели над сплошными облаками.

На связь вышел Диг. “Все нормально, – сказал он. – Я могу видеть “Изи”. Мы будем следовать за ним”.

Самолеты нашей эскадрильи сегодня возглавляли поток, и экипаж “И-Изи”, для которого это был последний вылет, был нашим лидером. На этот раз мы были рады настойчивости Викария, чтобы экипажи летели к цели в

плотном строю.

У “И-Изи” было два ведомых, и Диг приблизился к нему с правого борта с двумя нашими ведомыми. Слева, выдерживая расстояние с той же точностью, держался Уорик на “Си-Чарли”^[65]. Он также имел двух ведомых.

Когда поток, возглавляемый “И-Изи”, пролетал над Францией, Гарри удовлетворенно заметил, что наблюдает сзади очень много самолетов. Он никогда не забывал своего относительного одиночества во время первого вылета.

Рей объявил, что правый внутренний двигатель функционирует хорошо, и Диг попросил дать ему его банку. Спустя несколько мгновений ее передали вперед, и я вылил ее содержимое, наблюдая, как моча, замораживаясь, превращается в грязный лед по обе стороны лотка для “Виндоу”.

Мы были приблизительно в пятидесяти километрах от цели, когда Диг спросил:

– Майк, что ты думаешь о тех точках впереди? Я поднялся в носовую турельную установку. Казалось, что в синей дали стоя мошек беспорядочно бросается то вверх, то вниз; затем одна из них упала, оставляя за собой тонкую спираль дыма.

– Это похоже на “собачью схватку”^[66], – сказал я, и слова, когда они прозвучали из моих губ, показались мне чужими, эхом из школьных журналов и рассказов о воздушных боях.

– О боже, – произнес Диг. – Где наше истребительное прикрытие?

Лес вышел из своего отсека и встал позади Рея.

– Это – ваше прикрытие, навес, – сообщил он.

– Как, черт возьми, немцы узнали о нас? – спросил Диг. – И это, как предполагалось, “чистая” цель?

– По мне, она больше походит на шлюху, – раздался по внутренней связи голос Пола.

Когда мы начали заход на цель, стало ясно, что Me-109 и ФВ-190 численно превосходили “Мустанги”. Начали взрываться зенитные снаряды, причем удивительно точно; артиллеристы на земле с первого выстрела оценили дальность до потока бомбардировщиков. “Си-Чарли” немедленно получил попадание, и из его левого внутреннего двигателя заструился поток масла.

Немецкие истребители, игнорируя риск быть сбитыми собственной противовоздушной обороной, начали смешиваться с бомбардировщиками.

Я посмотрел вниз. Ме-109 – его белый крест, казалось, был недавно нарисован на зелено-черном фюзеляже – начинал по дуге преследовать “Ланкастер”.

Диг произнес: “Бомболоки открыты”, – и я положил руку на кнопку сброса.

Ме-109 приблизился к “Ланкастеру”, который начал плавно разворачиваться влево. Его хвостовой бортстрелок открыл огонь, но трассеры прошли мимо истребителя, также начавшего стрелять. Внезапно хвостовой стрелок развернул свою турель и вывалился наружу; в течение двух или трех секунд он много раз перевернулся в воздухе, затем потянул за вытяжной трос, и в воздухе расцвел белый купол парашюта. Вспышка пламени вырвалась из одного из двигателей “Ланкастера”, он пошел носом вниз и, потеряв управление, по спирали исчез внизу.

Диг и Гарри вышли на внутреннюю связь почти одновременно. Гарри сообщал о двух падающих “Ланкастерах”; Диг видел, как мимо пролетело вниз крыло “Мессершмитта”.

Лес скомандовал:

– Диг, держите курс 220.

– Есть 220.

– Курс 198.

– Есть 198.

– Курс 190.

– Есть 190.

– О’кей, на курсе.

– Посмотрите на эти проклятые зенитки!

– Помолчи, Джордж, – рявкнул Диг.

– Еще один “Ланкастер” готов, – произнес Пол.

– Сигнальные бомбы сброшены, – сказал Лес. – Давай, Майк.

– Бомбы пошли, бомбы пошли... Груз за бортом. Закрывать бомболоки.

– Бомболоки закрыты.

– Диг, меняй курс и поднимайся.

– Не волнуйся, Пол. Я придерживаюсь этой высоты.

Пол спросил:

– Диг, мы можем выполнить вираж?

– Занимайся своим делом! – крикнул Диг.

Я попросил:

– Ради Христа, прекратите ругаться.

Разгневанный голос Дига почти разорвал мои барабанные перепонки.

– Еще ты не начинай, – проревел он.

Мы летели группой из восьми “Ланкастеров” достаточно далеко впереди остальной части потока, которую все еще продолжали атаковать истребители, и все восемь самолетов постоянно менялись местами, словно бегуны по пересеченной местности. В один из моментов, когда мы были лидерами, Гарри сделал замечание по поводу этой ситуации: “Как бы поздно мы ни стартовали, мы всегда возвращаемся домой впереди”.

Но это была единственная шутка, которую он отпустил. Он видел обоих наших сбитых ведомых, но в критические моменты вражеские истребители были вне зоны его огня, и он бессильно сидел в своей турели.

“Си-Чарли”, из двигателя которого все еще текло масло, отчаянно цеплялся за лидеров, но над Францией начал отставать, и Гарри непрерывно докладывал о его позиции. Мы были рады услышать, что его обнаружил “Мустанг”, который теперь летел рядом, прикрывая его. К тому времени, когда мы достигли французского побережья, “Си-Чарли” уже был вне поля зрения. Для экипажа Уорика первый вылет оказался очень трудным, да и у нас возникла проблема, как во время снижения сквозь плотные облака без помощи навигационной системы определить местоположение нашей базы.

Когда мы нашли мало еще знакомый нам Суффолк (это был второй вылет с него), белые облака опустились почти до земли, и Диг с трудом мог разглядеть взлетно-посадочную полосу. Он дважды заводил с превышением, третья попытка завершилась успешно.

Из двенадцати взлетевших самолетов эскадрильи мы были десятыми и последними приземлившимися.

Вечером, когда мы напивались в столовой, пришли новости об Уорике: “Си-Чарли” совершил вынужденную посадку, экипаж был спасен.

Другой не вернувшийся “Ланкастер” – “Ку-Куинни” – взорвался над целью. Не было никакой надежды на то, что кто-нибудь остался в живых»^[67].

Всего в этот день по официальным британским данным, было сбито восемь «Ланкастеров».

Лондонская штаб-квартира Королевских ВВС 2 ноября 1944 г. сообщила: «В ходе проведения чрезвычайно рискованной операции на высоте 25 метров, атакой в четыре волны, в каждой по шесть “Москито”, во вторник, 31 октября, была разрушена резиденция гестапо в Дании, занимавшая два здания университета города Ааргуса. По сообщению датских подпольщиков, полученному недавно, гестапо собрало в Ааргусе тысячи документов для нанесения решающего удара по движению Сопротивления. Несколько сотен чиновников, приезд которых ожидался в

Ааргусе, после беглого просмотра документов должны были приступить к реализации карательных материалов.

Для успешного проведения операции в Англии была построена модель университета Ааргуса, на которой пилоты “Москито” учились точечной бомбардировке на низкой высоте. Самым трудным в этой тренировке было научиться сбрасывать бомбы на цель с интервалом в каждые две секунды, прежде чем на это среагирует противовоздушная оборона. Экипажи второй и последующих волн знали также, что сброшенные передними машинами бомбы должны взорваться через одну минуту.

На деле оказалось, что немецкая противовоздушная оборона настолько была ошеломлена таким налетом, что сумела открыть огонь только вдогонку последней волне английских самолетов. Во время налета один из “Москито” задел крышу дома и с большим трудом добрался до Англии. Штаб-квартира гестапо была полностью разрушена».

2 ноября шесть реактивных истребителей Me-262, оборудованные двумя пусковыми установками WGr.21 каждый, атаковали в районе Миндена группу американских «Либереиторов». В результате несколько бомбардировщиков были повреждены, сержант Бюттнер сбил два сопровождавших их истребителя – «Мустанг» и «Тандерболт», и старший сержант – один «Тандерболт». Однако два истребителя Me-262 было потеряно из-за технических неисправностей. У одного из них при заходе на посадку на аэродроме Ахмере отказал двигатель, самолет разбился, но пилоту удалось спастись. Второй реактивный истребитель получил серьезные повреждения при рулежке на аэродроме Ахмере.

22 ноября «Летающие крепости» 8-й воздушной армии США совершили массированный дневной налет на Мюнхен. В воздух были подняты Me-262 из эскадрильи III./EJG2.

Старший сержант Гельмут Леннартц вспоминал о последствиях этого налета: «На следующее утро, чтобы установить причиненные разрушения, туда направился самолет-разведчик. Это был “Мустанг”. Он был сбит лейтенантом Вебером. На следующий день удачу попытал “Лайтнинг”, но он стал жертвой пушек сержанта Бюттнера. Тогда “ами” отправили “Мустанг”, сопровождаемый четырьмя “Лайтнингами”. Однако это не остановило “Зигги” Гёбеля, сбившего разведчик. Противник хотел получить фотографии и направлял все новые самолеты-разведчики, но они также были потеряны. 26 ноября майор Зиннер сбил “Мустанг”, а старший сержант Бухнер – “Лайтнинг”.

27 ноября было получено сообщение об очередном разведчике. Я и старший сержант Кройтцберг взлетели в 11.10. Лейтенант Преускер вывел

нас на вражеский самолет со стороны солнца. Он находился приблизительно на 500 метров выше меня. За мной оставался мощный конденсационный след, и его пилот, должно быть, видел меня. Внезапно за самолетом показался дым. Он, вероятно, включил форсаж и попробовал набрать еще большую высоту. Это, казалось, было правильно, но только если бы я догонял его медленно. Если бы в тот момент пилот, сидевший в его кабине, отвернул в сторону, то я не знаю, смог бы я сбить его. Однако он летел прямо вперед. В ходе атаки я успел заметить три или четыре вспышки на вражеской машине, после чего пронесся мимо нее. Я больше не видел “Спитфайра”, мое лобовое стекло так сильно обледело, что стало матовым. Мой ведомый тоже потерял его из виду.

На обратном пути я увидел стену тумана, наползающую на Лехфельд, как будто кто-то тянул огромный носовой платок над аэродромом. На три четверти аэродром уже исчез под ним. Я вызвал своего ведомого и сказал ему, что мы должны немедленно садиться или мы никогда не сможем сделать это. Он оказался не готов и вместо этого приземлился в Нойбиберге. Как только я сел, то сразу оказался в густом тумане. Чтобы сориентироваться, я использовал край бетонной полосы, по которой катился мой самолет.

Когда я доложил командиру о возвращении, то сразу же получил от него сердитый выговор. Во-первых, я вернулся без ведомого, а во-вторых, я не сбил вражеского самолета. Он был на командном пункте, когда пришло сообщение, что самолет пролетел над Саарбрюккеном. Я просто не мог поверить в это. Мои снаряды должны были разорвать его.

Мы сидели за завтраком, и я чувствовал себя отвратительно. Командир использовал шанс, чтобы сделать еще несколько унижительных для меня заявлений. До сих пор американцы не могли получить фотографии, подтверждающие разрушения, но теперь они их имели. Внезапно зазвонил телефон – вызывали командира. Его лицо прояснилось. Повесив трубку, он сказал мне: “Леннартц, после завтрака вы получите бутылку шампанского. Зенитная артиллерия Штутгарта подтвердила вашу победу”. Фюзеляж и двигатель упали в пяти километрах от города, а позднее в районе Вайденбуха был взят в плен и летчик. После войны я узнал, что это был офицер Картни из 683-й эскадрильи Королевских ВВС и что он вылетел с аэродрома Сан-Северо в Италии»^[68].

28 ноября 1944 г. британское Министерство авиации сообщило: «ВВС США и Великобритании продолжили в понедельник в условиях благоприятной погоды дневные налеты на цели в Германии. В воздух было поднято примерно от 300 до 400 немецких истребителей, среди них

большое количество реактивных истребителей. Разгорелся ожесточенный воздушный бой, во время которого было сбито 98 немецких самолетов. О налете на Мюнхен было сообщено, что город был атакован 270 «Ланкастерами» при ясной погоде и полной луне в 5 часов утра. Концентрированный налет длился около 15 минут, и на немецкий город впервые были сброшены 6-тонные бомбы. До сих пор бомбы большого калибра использовались только во время атак на промышленные или военные объекты».

В декабре 1944 г. самолеты Бомбардировочного командования произвели пять дневных налетов на заводы синтетического бензина. Всего в этом месяце самолеты командования совершили 19 дневных налетов, из них три на Урфтскую плотину на реке Рур. Атака плотины была произведена по просьбе командования 9-й армии США, которая к этому времени подошла к реке Рур. Если бы американская армия форсировала эту реку, то противник, в руках которого находилась Урфтская плотина, мог взорвать ее и, затопив местность, отрезать американцев. Поэтому было решено взорвать плотину. С этой целью 4, 8 и 11 декабря были проведены три налета, которые, однако, не дали желаемых результатов.

В этом же месяце самолеты Бомбардировочного командования совершили 23 ночных вылета, в том числе два вылета с участием свыше 1300 самолетов и один – 1000 самолетов. В ночь на 13 декабря был произведен налет на Эссен, а в последние четыре ночи декабря налетам подверглись сортировочная станция и железнодорожные мастерские в Опладене, Тройсдорфе и Кёльне. Наиболее удаленным объектом декабрьских налетов был польский порт Гдыня, на который в ночь на 19 декабря 227 бомбардировщиков «Ланкастер» сбросили 817 тонн бомб. 7 декабря был произведен ночной налет на завод синтетического бензина в Мерзебурге, а в ночь на 30 декабря английская авиация бомбардировала такой же завод в Шольвен-Буэре. Ночью 16 декабря на химические заводы в Людвигсхафене было сброшено 1553 тонны бомб. Потери своей авиации в декабре были очень небольшие и составляли 135 самолетов на 15 333 самолетовылета, то есть всего 0,9 %.

ПВО рейха начала ослабевать. Даже немногочисленные реактивные истребители не могли исправить положение. Это было связано с тремя факторами – недоведенностью конструкции Me-262, особенно двигателей, переделкой значительного числа Me-262 в истребители-бомбардировщики, а также резким увеличением числа союзных истребителей, действовавших над центральной частью Германии.

Из успешных боев Me-262 в конце года стоит отметить лишь один.

2 декабря 1944 г. лейтенант Йоахим Вебер сбил три английских «Москито». За этот полет пилот был награжден Железным Крестом 1-го класса, который ему вручил лично Геринг.

Глава 15

Уничтожение Дрездена

Самое большое число жертв среди мирного населения унесла бомбардировка Дрездена 13–15 февраля 1945 г. Никакой военной необходимости бомбить город союзники не имели. Как писал Дэвид Ирвинг: «В отличие от Эссена и Гамбурга Дрезден, хотя и был сравним с ними по размеру, не имел каких-либо предприятий тяжелой промышленности, и в мирное время жизнь города основывалась на отраслях, выпускающих продукцию массового потребления, его театрах, музеях и культурных учреждениях. Даже к концу 1944 г. было трудно выделить какой-нибудь один завод, имевший действительно важное значение, не считая расположенного в 40 километрах к северу, в Руланде, предприятия по производству синтетического горючего. По данным американского Управления стратегических служб, в Дрездене имелось по крайней мере 110 предприятий, включая заводы по производству деталей для самолетов, завод по производству химического оружия, артиллерийский и оружейный заводы, крупное предприятие Цейсса по выпуску оптических приборов, заводы, производящие электрическое и рентгеновское оборудование, зубчатые шестерни и дифференциалы, электроизмерительные приборы.

Только немного из этого было правдой. В районе Штризен, примерно в пяти километрах от центра, находилось оптическое предприятие “Цейсс-Икон”, на Фрейбергштрассе – завод “Сименс”, выпускавший примерно 50 000 противогазов в месяц, в районе Нидерзедлиц располагалось два завода фирмы “Заксен-верк”. На этих двух предприятиях пять тысяч работников занимались изготовлением компонентов для радаров и других электронных приборов, которые производились в Берлине фирмой “А.Э.Г.”. На Гроссенхайнерштрассе, длинной улице, идущей на север от района Нойштадт, находился завод “Цейсс-Икон Голеверк”. В построенном в 1941 г. из железобетона здании, оборудованном прочными окнами и другими средствами гражданской обороны, работали 1500 человек, занятых производством снарядных взрывателей для зенитных орудий германского флота. В районе Фридрихштадт располагались две крупные табачные фабрики, на долю которых приходилась значительная часть производства сигарет в Германии. В разных частях города целый ряд фирм был вовлечен в производство высокочастотных приборов для военной

промышленности. Например, на фирме “Гласхутте”, размещавшейся в двухэтажном здании на улице Кессельдорфер-штрассе и известной ранее производством отличных часов, пятьдесят человек занимались сборкой взрывателей. Расположенный в восьми километрах к северу от центра города арсенал, о котором так много говорилось в официальных сообщениях Министерства авиации (хотя ни разу и не упоминалось в еженедельных сводках Бомбардировочного командования), на самом деле хотя и был арсеналом во время Первой мировой войны, но был полностью разрушен 26 декабря 1916 г., когда от небольшого пожара загорелся и взорвался поезд с боеприпасами. К 1939 г. от него осталось одно название. Его территория превратилась в промышленный комплекс, где небольшие предприятия делали жестяные коробочки, детскую присыпку, зубную пасту и, как говорили в округе, бомбардировочные прицелы и навигационные приборы для самолетов. Не считая крупных табачных фабрик и предприятий по производству оптических приборов, остальная часть промышленности города представляла собой весьма пеструю картину: фабрика по производству деревянных корпусов для радиоприемников, мыловаренный завод, несколько пивоварен и две фирмы, выпускавшие детали для авиамоторов “Юнкерс”, а также для кабин и фюзеляжей самолетов “Мессершмитт”. Указанные компоненты отправлялись на авиазавод в г. Аугсбург. В Дрезденском техническом университете проводились исследования по форсункам двигателей для ракет “Фау-2”. Необходимо сразу добавить, что ни одно из этих предприятий не находилось в пределах пяти с половиной километров от центра города или в пределах отмеченной зоны, по которой Королевские ВВС нанесли два сокрушительных ночных удара»^[69].

До 13 февраля 1945 г. союзники бомбили Дрезден только один раз – 7 октября 1944 г. Тогда около тридцати американских «Летающих крепостей» атаковали промышленный район Дрездена, который рассматривался в качестве запасной цели во время налета на завод в Руланде. Когда городские сирены подали сигнал отбоя воздушной тревоги, выяснилось, что нанесен значительный ущерб западным пригородам Дрездена – Фридрихштадту и Лобтау.

Гаулейтер Саксонии Мартин Мютшман в своем донесении в рейхсканцелярию в Берлин писал, что в результате налета был нанесен ущерб «средней и высокой степени тяжести» жилым кварталам в центре города между площадью у Главного почтамта и вокзалом Веттеинер. Два промышленных предприятия пострадали незначительно, а здания, имевшие историческую и культурную ценность, не имели никаких повреждений.

Результатом этого налета стала гибель 435 человек, в основном, рабочих, включая французов и бельгийцев, занятых на небольших фабриках «Зейдель-Науман» и «Хартвиг-Фогель». Понесли большие потери рабочие команды, сформированные из военнопленных союзных армий, работавшие на сортировочной станции. В одном подразделении были убиты несколько американцев, и на их место набрали других пленных.

В начале войны в Дрездене установили много тяжелых зенитных батарей, но, так как город не подвергался бомбардировкам, подавляющее большинство орудий было передислоцировано в Рур и на Восточный фронт. Любопытно, что большинство тяжелых зенитных орудий было советскими 85-мм зенитными пушками образца 1939 г., стволы которых рассверлили под германский калибр 88 мм. Эти пушки немцы называли Flak.39(r).

Ирвинг писал: «Надо сказать, что Дрезден не был единственным городом, противовоздушная оборона которого оголялась таким образом. В своем докладе американская комиссия по изучению результатов стратегических бомбардировок отмечала, что только в течение января и февраля 1945 г. не менее 300 зенитных батарей было отправлено на Восточный фронт для борьбы с советскими танками. К середине января на месте зенитных орудий в Дрездене оставались только бетонные площадки, а на пригородных холмах для обороны города оставили только деревянные макеты.

Проводимое Гитлером систематическое сокращение сил ПВО немецких городов, включая ночные истребители, прослеживается из записей в недавно обнаруженном боевом журнале Главного штаба германских ВВС. 2 февраля был отдан приказ использовать истребители воздушного флота “Райх” только против наземных целей на Восточном фронте, где русскими были созданы плацдармы на западном берегу Одера, или против скоплений войск противника на его восточном берегу. Так как подразделения 1-го и 2-го зенитных корпусов после советского наступления, начавшегося 12 января, уже потеряли 512 20-миллиметровых и 575 88-миллиметровых пушек, Гитлер своим приказом под кодовым названием “Зенитки Гнейзенау” одновременно распорядился начать массовую переброску зенитных батарей из городов на Восточный фронт. 3 февраля 123 батареи начали передислокацию к Одера, размещаясь в несколько полос на позициях противотанковой обороны. К 12 февраля из 327 тяжелых и 110 легких и средних зенитных батарей, получивших приказ об отправке на восток, на место прибыли 141 тяжелая и 40 легких и

средних, в то время как в пути находились еще 45 тяжелых и 44 легких и средних батарей.

Что же касается зенитной артиллерии Дрездена, то ее разбросали по всей Германии. Батарея 207 была переведена в Галле, другие отправлены в Лейпциг и Берлин. 88-миллиметровые орудия направляли для участия в боях на Восточном фронте»^[70].

На 1939 год в Дрездене насчитывалось 642 143 жителя, но за годы войны население столицы Саксонии за счет беженцев увеличилось до полутора – двух с половиной миллионов человек.

16 января 1945 г. 133 бомбардировщика В-24 совершили налет на дрезденскую железнодорожную сортировочную станцию. С высоты 6700 метров каждый из «Либереиторов» сбросил по восемь 500-фунтовых фугасных бомб, которые упали на часть территории сортировочной станции, примыкающей к Гамбургерштрассе в районе Фридрихсфелд, повредив некоторые железнодорожные сооружения. Кроме того, несколько бомб упало на территории районной больницы. К своему великому удивлению, американцы не заметили ни истребителей, ни зенитного огня. В ходе налета погибли 376 человек, включая нескольких военнопленных.

Еще летом 1944 г. британское командование разработало план операции «Удар грома». Речь шла о серии массированных налетов на крупные германские города, проводившихся в течение трех дней и трех ночей. По разным причинам срок операции неоднократно переносили. Формально «Удар грома» должен был подавить волю германского народа к сопротивлению. Однако уже к концу 1944 г. союзники убедились в спокойствии и силе воли германского населения, которое не только выдерживало стратегические бомбардировки, но и героически восстанавливало повреждения и вводило в строй заводы, железнодорожные узлы и другие объекты. Было ясно, что никакие «удары грома» здесь не помогут.

Но у Черчилля был и другой расчет. 4—11 февраля 1945 г. в Ялте проходила Крымская конференция с участием Сталина, Рузвельта и Черчилля, и британскому премьеру очень хотелось произвести впечатление на Сталина, уничтожив «Ударом грома» один из германских городов. Не надо забывать, что в январе 1945 г. немцы сумели нанести серьезное поражение союзникам в Арденнах. Зато в конце января советские танки вышли к Одеру. Увы, погода подвела Черчилля, и бомбардировка Дрездена произошла уже после окончания конференции.

Сообщение из Москвы, из Ставки Верховного командования от 15 февраля 1945 г.: «Три танковых корпуса маршала Конева совершили

глубокий прорыв в направлении Дрездена и погнали впереди себя от 10 до 16 разбитых немецких дивизий. Число пленных растет с каждым часом, так как немецкие соединения вследствие своего истощения уже не способны к отходу и, с другой стороны, отсутствие горючего парализует транспортные колонны. Сего дня днем наши танковые колонны находились в 80 километрах от Дрездена».

Позже англичане будут нагло врать, что разбомбить Дрезден их просил Сталин на Ялтинской конференции. Увы, ни Сталин, ни иной советский военачальник не обращался к союзникам с такой просьбой.

По словам Ирвинга, «Саундвиг [британский генерал] понял так, что просьба исходила от русских, русские настойчиво утверждали, что в Дрездене с целью перегруппировки и подготовки к бою находятся немецкие танковые части. Официальные историки не обнаружили ни одного свидетельства существования такой просьбы с советской стороны. Позже русские также отрицали это, и нет никакого свидетельства того, чтобы просьба поступала через обычный канал связи, американскую военную миссию в Москве. Глава этой миссии генерал Дин, который в это время также находился в Ялте, позднее не упоминал об этой просьбе.

В иных случаях русские специально информировали его, когда им, например, была нужна бомбардировка здания германского Генерального штаба в Цоссене (Потсдам) или налет на скопление судов в Свинемюнде»^[71].

К сказанному Ирвингом добавлю, что с осени 1944 г. германские броненосцы, крейсера и эсминцы постоянно поддерживали огнем свои части на Балтийском побережье. Немцы вели интенсивное судоходство в восточной части Балтики – перевозили грузы для своих окруженных группировок, проводили перегруппировку войск, эвакуацию беженцев и т. п. Тут бы дальней союзной авиации и помочь русским. Но, увы, эти цели почему-то не интересовали союзников.

13 февраля в 17 ч. 30 мин. с аэродрома в Центральной Англии взлетели первые эскадрильи «Ланкастеров» 5-й бомбардировочной авиагруппы. К 18 часам все соединение из 244 бомбардировщиков первой волны было в воздухе. Они кружились над своими аэродромами, разворачивались, затем брали курс на Германию.

Ирвинг писал: «Экипажи девяти самолетов наведения “Москито” получили необычные указания. Так как они имели на борту самую современную электронную аппаратуру, то им было приказано в опасной ситуации уничтожать свои машины или садиться к западу от Дрездена, но ни в коем случае не допускать того, чтобы их самолеты оказались на

территории, занятой советскими войсками»^[72]. То есть пусть лучше аппаратура попадет к нацистам, чем к союзникам.

Параллельно англичане провели отвлекающий налет на завод синтетического горючего, расположенный неподалеку от Лейпцига, в городе Болен. В этом налете принимали участие 326 «Галифаксов», 34 «Ланкастера» и 8 «Москито», из которых все, кроме семи, атаковали Болен с 21 ч. 54 мин. до 22 ч. 12 мин. При этом один самолет был потерян.

Британские самолеты электронного противодействия из состава особой 100-й авиагруппы сбрасывали дипольные отражатели в районе Майнц-Маггейм.

Долетев до Дрездена, «Ланкастеры» из 83-й эскадрильи, имевшие более надежное навигационное оборудование, приступили к сбрасыванию первых световых индикаторов обозначения цели, а их парашютные бомбы начали освещать местность. Зеленые маркеры сбрасывались по радару над излучиной Эльбы в черте города вместе с магниевыми осветительными бомбами на парашютах, которые также опускались прямо на Дрезден. С этого момента вся операция стала развиваться с военной точностью.

За первой волной «Ланкастеров» над районом цели прошла вторая, сбросившая серию осветительных бомб, дающих свечение белого цвета. На этот раз бомбардиры полагались как на визуальный способ прицеливания, так и на данные, выводимые на экраны бортовых РЛС.

На этом их участие в обозначение цели закончилось, и наступила очередь группы подполковника Смита. Самолеты «Москито» должны были спикировать на Дрезден и своими маркерами ярко-красного цвета отметить велодром. От этого зависел успех всей атаки.

Вечером 13 февраля германские операторы наведения в штабе истребительной дивизии в Деберитце столкнулись со сложной проблемой. Посты радиоперехвата, которым раньше удавалось фиксировать сигналы бортовых РЛС и радиопередатчиков противника во время их предполетной проверки, теперь не могли это делать, так как над восточным побережьем Англии и вдоль линии фронта на западе была выставлена электронная завеса. Территория вдоль побережья Ла-Манша, на которой были установлены немецкие РЛС дальнего обнаружения, уже давно была занята войсками противника. Бомбардировщики союзных ВВС пересекли линию фронта на малой высоте, и немецкие радары могли обнаружить их только тогда, когда они находились уже над территорией Германии. 128 самолетов 100-й авиагруппы электронного противодействия поддерживали проводимую в эту ночь операцию, создавая экран из радиопомех, прикрывавший район цели с севера на юг. Остальные самолеты группы

сбрасывали дипольные отражатели на подходе к другим городам и создавали помехи немецкой системе радиосвязи с помощью бортовых передатчиков высокой мощности. Часть самолетов была оборудована аппаратурой радиоперехвата. Все это делало задачу операторов немецкой истребительной авиации еще более сложной. Более того, когда холодным вечером 13 февраля угроза налета стала реальностью, из-за электронного занавеса, выставленного 100-й авиагруппой, сначала появилось только 244 бомбардировщика. Операторы наведения в Деберитце должны были попытаться определить не только предполагаемую цель налета, но и то, что собираются делать англичане с остальными силами своего соединения.

В это время отвлекающие операции Бомбардировочного командования уже шли полным ходом. Пять самолетов «Москито» (из 53 посланных) бомбили Магдебург. (Через три с половиной часа девять «Москито» будут вновь бомбить Магдебург, чтобы отвлечь внимание немцев от второго ударного соединения, которое шло на Дрезден.)

Когда уже начинался первый налет на Дрезден, семь «Москито» из восьми посланных с 21 ч. 59 мин. до 22 ч. 15 мин. сбрасывали бомбы на Нюрнберг. Это продолжалось еще в течение нескольких часов. С 0 ч. 14 мин. до 0 ч. 24 мин. шестнадцать «Москито» бомбили Бонн. С 1 ч. 30 мин. до 1 ч. 47 мин. семь «Москито» из восьми посланных атаковали Марбург, рядом с Ганновером. В это время вторая волна бомбардировщиков уже провела налет на Дрезден и возвращалась на свои базы.

Для немцев обстановка несколько прояснилась после того, как первое назначенное для нанесения удара по Дрездену соединение «Ланкастеров» и следовавшие за ним на Болен «Галифаксы» углубились в воздушное пространство на Центральной Германии. Но готовые к бою истребители были подняты в воздух только тогда, когда немецким операторам стало ясно, что красные стрелки на матовом экране (группа наведения подполковника Смита) означают не обычный беспокоящий налет над Берлин, а, скорее всего, группу самолетов, готовящихся пролететь над Лейпцигом, Хемницем или Дрезденом одновременно с потоком бомбардировщиков. В этот момент операторы командного пункта немецкой истребительной авиации в Деберитце решили, что под угрозой находится один из городов Саксонии. Но по-прежнему никто из них не считал возможным налет на Дрезден. Вплоть до самых последних минут об угрозе воздушного нападения предупреждалось только население Лейпцига.

В Дрездене же обычные сигналы, предупреждающие о возможности воздушного налета, не подавались. Первое, что люди слышали, это неожиданно раздавшийся в 21 ч. 55 мин. вой сирен. В эту же минуту на

аэродром Дрезден-Клотцше (сейчас это гражданский аэропорт Дрездена) пришел приказ о подъеме в воздух базировавшейся на нем истребительной эскадрильи V/NJG.5. Но было поздно – маркировка цели уже началась. К тому времени, как «Москито» на высоте 6000 метров ловили сигналы передатчиков «Лоран», поднялись в воздух лишь несколько немецких истребителей, ведомых лучшими экипажами люфтваффе. Всего в эскадрилье их было восемь или десять.

Пилот ночного истребителя Me-110 записал в дневнике, что 13 февраля 1945 г. оказался «самым печальным днем за период службы в качестве ночного летчика-истребителя». Днем он проверял свой самолет. Бортовой радиолокатор SN-2 работал хорошо. «Вечером, – писал дальше пилот, – мы получили приказ боевой тревоги, первый за весь день. Приказ на взлет пришел слишком поздно».

Двухмоторному ночному истребителю Me-110 требовалось около получаса, чтобы набрать высоту, необходимую для перехвата цели. Услышав, как из-за горизонта доносится гул моторов приближавшейся армады бомбардировщиков, расчеты легких зенитных орудий занервничали. Когда же единственный находившийся на аэродроме прожектор захватил своим лучом какой-то самолет, кружившийся на сравнительно небольшой высоте, они открыли беспорядочный огонь, но тем не менее добились попадания, и объятая пламенем машина рухнула на землю.

В итоге на защиту Дрездена поднялись в воздух только 27 ночных истребителей.

К 22 час. 30 мин. 13 февраля все соединение бомбардировщиков, принимавших участие в первом налете на Дрезден, уже возвращалось в Англию. Из 245 «Ланкастеров» и 9 «Москито» 5-й авиагруппы, которые взлетели со своих аэродромов, 243 с 22 ч. 03 мин. до 22 ч. 25 мин. бомбили Дрезден. Налет этот был настолько сконцентрирован во времени и пространстве, что один «Ланкастер» угодил под бомбы, сброшенные другим, находившимся выше самолетом. По британским данным, это была единственная потеря английской авиации в этой атаке.

Через 10 минут после завершения первого налета самолеты 5-й авиагруппы внезапно прекратили сбрасывание дипольных отражателей «Виндоу» и, резко снизившись до высоты 1800 метров, вышли из зоны действия немецких РЛС. Только на подходе к линии фронта, в нескольких километрах к югу от Страсбурга, они начали медленно подниматься на высоту 4500 метров. Теперь их отход прикрывался новым потоком бомбардировщиков, который шел через Францию и Южную Германию.

Соединение из 529 «Ланкастеров» готовилось к нанесению второго удара по Дрездену, запланированного на 1 ч. 30 мин. 14 февраля.

Начиная с полуночи, по мере того как самолеты постепенно набирали высоту над занятой союзниками территорией и пересекали линию фронта примерно в 35 км к северу от Люксембурга, экипажи этих бомбардировщиков разбрасывали в воздухе целые каскады дипольных отражателей «Виндоу».

Это была настоящая бомбардировочная армада, несущая огромное количество бомб. Во главе потока летели «Ланкастеры», которые имели на борту как фугасные бомбы замедленного действия, так и световые, снабженные парашютами бомбы, предназначенные для освещения местности, с тем чтобы заместитель руководителя налета имел возможность определить и отметить точку прицеливания. Эти бомбы представляли собой магниевые фонари с отражателями, которые зажигались на высоте 6000 метров. В том случае, если бы облака оказались слишком плотными и свет от горящих на земле маркеров «Парамата» не смог через них пробиться, то тогда восемь других самолетов наведения должны были приступить к сбрасыванию парашютных «небесных маркеров» «Wangaui».

С интервалом в 3–4 минуты в потоке бомбардировщиков располагались «Ланкастеры» «визуального центрирования» из состава группы наведения, которые должны были визуально сбрасывать свои «маркеры» в центр отмеченной предыдущими экипажами цели. Удар должен был получиться плотным и сосредоточенным.

Позади потока бомбардировщиков следовали эскадрильи самолетов «Москито», оборудованных для ведения ночного воздушного боя и штурмовки немецких аэродромов. В растянувшемся на 8 км потоке находились также «Либерейторы» и «Летающие крепости» 100-й авиагруппы электронного противодействия. В них размещались по два обученных специалиста радиосвязи, об обязанностях которых остальные члены экипажа и не догадывались. На борту каждого из этих самолетов было также по несколько тонн полосок металлической фольги «Виндоу».

Старшие офицеры Бомбардировочного командования прекрасно знали, что готовятся приступить к бомбардировке незащищенного города, переполненного беженцами. Поэтому экипажам бомбардировщиков сообщили заведомо ложные сведения об объектах атаки. Ирвинг писал: «Офицеры разведки пытались развеять эти опасения. Экипажам 3-й бомбардировочной группы сказали, что их группа “будет бомбить штаб немецкой армии в Дрездене”. Участники налета из состава 75-й эскадрильи

вспоминают, что им описывали Дрезден как город, объявленный крепостью. В инструктажах говорилось, что надо атаковать Дрезден для того, чтобы “разрушить немецкие склады вооружения и базы снабжения”. Объяснялось, что город является одним из основных центров снабжения Восточного фронта. В 1-й бомбардировочной группе упор делался на значение Дрездена как центра железнодорожного сообщения Германии. Экипажам было сказано, что точкой прицеливания будет железнодорожная станция. В подборке документов, подготовленных штабом 6-й (канадской) бомбардировочной группы, говорилось, что “Дрезден является важным промышленным районом, где производятся электромоторы, точные приборы, химикаты и вооружение”...

Воображение офицеров на некоторых базах заходило настолько далеко, что на одном аэродроме говорилось об атаке на штаб гестапо в центре города, на другом – о заводе, выпускающем боеприпасы, а на третьем – о крупной фабрике по производству отравляющих веществ»^[73].

Поскольку Дрезден был фактически не тронутой целью, Бомбардировочное командование решило его подвергнуть «гамбургской» обработке по полной программе: сначала надо было фугасными бомбами сорвать крыши и выбить окна. После этого на город посыплются зажигательные бомбы, которые подожгут дома и взовьют вихри раскаленных искр. Через разбитые крыши и окна бушующее пламя охватит стропила, мебель, полы, ковры, занавески.

Во второй атаке фугасные бомбы были нужны для того, чтобы расширять зону возгорания и отпугивать пожарных. Например, в 3-й авиагруппе применялось два типа бомбовой загрузки. Бомбардировщики одной волны несли по одному двухтонному «блокбастеру», которые теперь называли «булочкой», и по пять упаковок зажигательных бомб. У самолетов второй волны было по одной фугасной 225-килограммовой бомбе и такие же упаковки «зажигалок». В 1-й бомбардировочной группе загрузка несколько отличалась. Термитные бомбы шестиугольной формы, длиной 53 см и весом 1,8 кг, укладывались в небольшие металлические контейнеры, которые сбрасывались над объектом и раскрывались в воздухе. Такой град зажигательных бомб в районе цели представлял для находящихся ниже самолетов определенную опасность, а сами бомбы не имели стабилизаторов, что не позволяло вести прицельное бомбометание.

Тем не менее при налете на такую цель, как Дрезден, где надо было добиться как можно большей площади возгорания, рассеивание термитных бомб не имело значения. Каждый самолет 1-й авиагруппы нес по 17 таких контейнеров и по одной фугасной бомбе, весом 900 кг. В другом варианте

это был один «блокбастер» и двенадцать контейнеров с зажигательными бомбами. В общей сложности «Ланкастеры», атаковавшие Дрезден, несли 650 тысяч зажигательных бомб.

К 20 часам 13 февраля все соединение, которое было в два раза мощнее первого, было в воздухе. В нем насчитывалось 550 «Ланкастеров» из 1-й, 3-й, 6-й и 8-й авиагрупп. Для прикрытия подхода второй бомбардировочной армады к Дрездену самолеты 100-й авиагруппы сбрасывали дипольные отражатели «Виндоу», которые изображали на экранах немецких РЛС соединение бомбардировщиков, следующих по направлению к району Кёльн – Кобленц.

На эту ночь были запланированы такие же отвлекающие налеты на Бонн, Нюрнберг и Магдебург. В это время «Ланкастеры» 100-й авиагруппы патрулировали вдоль меридиана восемь с половиной градусов восточной долготы и сбрасывали огромное количество дипольных отражателей, создавая непреодолимую для немецких радаров завесу.

Начало нанесения удара основным соединением было запланировано на 1 ч. 30 мин. Из 550 взлетевших со своих аэродромов «Ланкастеров» 515 атаковали Дрезден с 1 ч. 23 мин. до 1 ч. 52 мин.

В 1 ч. 23 мин. самолеты группы освещения, полагаясь только на видимые на экранах радаров H2S изображения, начали сбрасывать серии осветительных бомб на парашютах поперек точки прицеливания.

К отражению второго налета на Дрезден были готовы 18 ночных истребителей Me-110. Но они так и не поднялись в воздух из-за того, что на их аэродром должны были приземлиться несколько транспортных самолетов из осажденного Красной Армией Бреслау.

Ирвинг отмечает: «Огонь зенитной артиллерии отсутствовал полностью. Некоторые экипажи “Ланкастеров” почти стыдились этого. Многие самолеты по несколько раз облетали горящий город, так как ничто не могло им помешать. Один “Ланкастер”, оснащенный 35-миллиметровой кинокамерой, в течение 10 минут кружился над целью, снимая все происходящее внизу для Главного штаба Королевских ВВС. Киноплёнка длиной 120 метров сейчас хранится в архиве имперского Военного музея в Лондоне и является одним из самых поразительных по своей беспощадности документов истории Второй мировой войны. Этот фильм представляет собой убедительное доказательство того, что Дрезден был незащищенным городом: ни одного прожектора, ни одного разрыва снаряда зенитной артиллерии нет на этих кадрах.

“Когда в конце налета мы прибыли в район цели, было видно, что город обречен”, – вспоминает пилот “Ланкастера” из 3-й авиагруппы,

который был поврежден зенитным огнем над Хемницем и задержался. Он должен был подойти к Дрездену за пять минут до окончания атаки, но теперь опаздывал на десять минут. Наверное, это был последний появившийся над целью самолет. “По моему мнению, море огня покрывало площадь размером примерно 40 квадратных миль [104 кв. км]. От этой печи внизу поднимался жар, который ощущался в кабине моего самолета. Небо переливалось оттенками ярко-красного и белого цветов, а свет внутри самолета был светом мрачного осеннего заката. Мы были настолько поражены ужасом при виде этого чудовищного пламени, что еще долго в одиночестве летали над городом. Совершенно подавленные, представляя себе то, что творилось внизу, мы повернули на обратный курс. Ослепительно яркий свет этого холокоста был виден за тридцать миль”»^[74].

В общей сложности оба соединения сбросили на Дрезден 1477,7 тонны фугасных бомб, включая 529 «блокбастеров» по 1800 кг и один «блокбастер» весом 3600 кг, и 1181,6 тонны зажигательных бомб. В отвлекающих налетах 109 «Москито» без потерь атаковали Магдебург, Бонн, Дортмунд, Мисбург и Нюрнберг.

Потери были на удивление низкими. Аналитики Бомбардировочного командования объясняли это облачностью, успешными мерами радиоэлектронного противодействия и отвлекающими налетами на другие цели. Ночные истребители «Москито» заявили о двух сбитых ими Me-110. После разбора операции аналитики пришли к заключению, что силы ПВО противника бездействовали. Только 9 из 1164 вернувшихся самолетов доложили о том, что были атакованы истребителями, а зенитный огонь в самом Дрездене характеризовался экипажами как «незначительный».

Несколько бомбардировщиков совершили вынужденную посадку во Франции, при этом один из них разбился.

Эти доклады отразились в официальном сообщении Министерства авиации, где говорилось о том, что пожары были видны с расстояния «примерно 200 миль от цели». Сообщалось, что на город было сброшено 650 тысяч зажигательных бомб, как в упаковках, так и россыпью. Среди сброшенных бомб были и фугасные, весом 1800 и 3600 кг.

Сначала было объявлено, что из 1400 самолетов Бомбардировочного командования, задействованных в проводившихся этой ночью операциях, было потеряно только 16 машин, то есть немногим более одного процента. Из 128 самолетов 100-й авиагруппы радиоэлектронного противодействия 111 выполнили свою задачу. Группа потерь не имела.

К утру следующего дня данные были уточнены. Десять самолетов совершили посадку в континентальной части Европы. Было безвозвратно

потеряно шесть «Ланкастеров». Один – над Боленом, второй – во время первой атаки на Дрезден, когда он был поражен падавшими сверху бомбами. Еще четыре бомбардировщика были потеряны во время второго налета: один сбит немецким ночным истребителем восточнее Штутгарта, второй упал на землю после столкновения в воздухе юго-восточнее Франкфурта, третий разбился на обратном пути над устьем Соммы и четвертый упал на Дрезден по неизвестным причинам. Обломки двух потерянных над Дрезденом «Ланкастеров» вместе с погибшими членами экипажей были обнаружены на улице Нордштрассе и площади Альбертплац.

Командование ВВС США в Европе договорилось с советской стороной, что американцы будут за 24 часа извещать русских о бомбардировке городов в Центральной Германии.

12 февраля 1945 г. генерал Спаатс известил американскую военную миссию в Москве о том, что, если позволят погодные условия, он намерен 13 февраля отправить от 1200 до 1400 тяжелых бомбардировщиков 8-й воздушной армии для атаки на сортировочные станции Дрездена. В тот же день начальник авиационного отдела американской миссии в Москве генерал-майор Эдмонт Хилл в точности передал эту информацию в советский Генштаб.

Советский официальный представитель сообщил Дэвиду Ирвингу следующее: «Как явствует из этой информации, союзники известили советское командование только о своем намерении бомбить сортировочные станции в Дрездене. О массированных налетах на сам город советскому Генеральному штабу ничего не сообщалось».

Ирвинг пишет: «Еще до того как возвращавшиеся от Дрездена “Ланкастеры” Бомбардировочного командования пересекли побережье Англии, экипажи более чем 1350 бомбардировщиков В-17 “Летающая крепость” и В-24 “Либерейтор” и всех пятнадцати американских истребительных авиагрупп уже сидели за полагавшимся им “завтраком палача”, который включал в себя кофе и приготовленный из яичного порошка омлет. Инструктаж начался ранним морозным утром 14 февраля, в 4.40, задолго до того, как над Восточной Англией занялся рассвет.

Третий удар по Дрездену своим соединением из примерно 450 “Летающих крепостей” наносила Первая авиационная дивизия. И снова на Дрезден пошли самолеты с максимальной бомбовой загрузкой, в то время как остальные направились к вспомогательным целям: Магдебургу, Везелю и Хемницу.

Руководителей штурманской службы волновала проблема, как

избежать навигационных ошибок и не оказаться над территорией, занятой Красной Армией. Для Дрезденской операции они решили, что после того как бомбардировщики войдут в воздушное пространство на городом Эгмонт, на побережье Голландии, и встретятся с истребителями сопровождения Р-51 южнее залива Зейдер-Зее, они направятся к контрольной точке над Эльбой. В сомкнутых боевых порядках, группами по 30–40 хорошо вооруженных самолетов, соединения бомбардировщиков в сопровождении истребителей должны были идти на Квакенбрюк, юго-западнее Бремена. От Квакенбрюка они должны были пролететь по прямой линии более 300 километров на юго-восток, через Хокстер до Пробстцелле. Предназначенные для атаки на Магдебург «Ланкастеры» пойдут тем же маршрутом и возле Хокстера возьмут курс к точке, расположенной на равном удалении как от Магдебурга, так и от Берлина. 450 бомбардировщиков В-17 Первой дивизии и примерно 300 машин Третьей дивизии пойдут на северо-восток к своим целям: Дрездену и Хемницу, соответственно.

Поскольку Хемниц располагался примерно в 150 километрах от советско-германского фронта, здесь опасность навигационной ошибки была менее серьезной.

Что же касается Дрездена, то в данном случае ведущие штурманы соединения получили указание следовать курсом к контрольной точке над Торгау, в 80 километрах севернее Дрездена, на реке Эльба. Оттуда им надо было только идти на юг до первого большого города, через который, извиваясь, протекает река. Это и будет Дрезден. Конкретной целью атаки должна была стать железнодорожная станция в районе Нойштадт»^[75].

Отбомбившись, «Ланкастеры» возвращались на свои базы через побережье Восточной Англии, и ожидавшие у своих машин сигнала на взлет американские летчики видели, как они пролетают над ними высоко в небе. Наконец в 8 часов утра подали сигнальные ракеты, «Летающие крепости» начали взлетать и брать курс на «всплески» радаров над точками, где они будут встречаться с другими эскадрильями и бомбардировочными группами и, соединившись в Первую авиационную дивизию, направятся к побережью Голландии. Истребители «Спитфайр» сопровождали их вплоть до морского побережья Англии, а над Зейдер-Зее бомбардировщики уже поджидали американские авиагруппы истребителей «Мустанг», после чего все соединение приступило к прорыву через Германию.

На пути к Дрездену некоторые группы рассеялись из-за того, что попали в облака конденсата от следов инверсии. Начало атаки было

запланировано на 12 ч. 00 мин., но поскольку самолеты шли в оборонительном боевом порядке и в визуальном контакте друг с другом, то от штурманов не требовалось такой точности, как для английских ночных бомбардировщиков. «Ланкастеры» Королевских ВВС должны были держаться в потоке шириной 8 км, зная о том, что если они сойдутся с пути, то лишатся защиты дипольных отражателей и станут более уязвимыми для немецких ночных истребителей.

Сплошная облачность все еще закрывала весь континент. Слои облаков были и над соединением, и под ним. Визуальная бомбардировка цели оказалась невозможна. У Касселя бомбардировщики встретили сильный зенитный огонь, но попаданий было мало.

Первые две бомбардировочные группы соединения сопровождалась до Дрездена 20-й истребительной авиагруппой. В эскорте были задействованы также 364-я, 356-я и 479-я истребительные группы.

Здесь надо остановиться и сказать несколько слов о той задаче, которая была поставлена 20-й группе в этой операции. Для подразделения это был 260-й боевой вылет. В налете на Дрезден оно было разделено на две подгруппы – «А» и «Б», – общей численностью 72 истребителя Р-51, которые встретились со своими подопечными над Зейдер-Зее вскоре после 10 ч. 45 мин. Истребители подгруппы «Б» должны были находиться в визуальном контакте с бомбардировщиками, а пилотам подгруппы «А» было приказано сразу же после нанесения бомбового удара спикировать до высоты бреющего полета и приступить к штурмовке целей «по выбору». Они должны были обстреливать проходившие через разрушенный город колонны пехоты противника из пулеметов, поражать пушечным огнем и ракетами паровозы, грузовые автомашины и прочие транспортные средства. В 14 ч. 25 мин. в точке, расположенной неподалеку от Франкфурта, на смену истребителям сопровождения «Мустанг» должны прийти «Тандерболты».

Как и было запланировано, над Торгау американские бомбардировщики вышли к контрольной точке и пошли боевым курсом вдоль Эльбы, по направлению к Дрездену. Три крупные железнодорожные станции: две в старой части города и одна в Нойштадте, выбранные в качестве точек прицеливания, обозначались дымовыми целеуказателями.

В 12 ч. 12 мин. первые бомбы начали падать на город, в котором все еще бушевали пожары после проведенного накануне ночного налета Королевских ВВС. В течение 11 минут серии бомб со свистом сыпались через почти сплошной покров облачности на северный район Дрездена Нойштадт. Один из бомбардиров докладывал: «Сплошной слой облачности

поднимался высоко, прямо под нами. Но постепенно он разрывался, и над Дрезденом появились просветы. Зенитного огня в районе цели не было. Бомбы сброшены в 12.12».

Бомбардир из первой появившейся над целью группы капитан Джеймс Рич докладывал, что район бомбардировки был покрыт отдельными облаками, но на боевом курсе он смог определить большинство ориентиров: «Перед тем как сбросить бомбы, я видел несколько пожаров, но густой слой дыма не дал мне рассмотреть, насколько они были крупными».

В общей сложности бомбардировщики В-17 сбросили 474,5 тонны фугасных и 296,5 тонны зажигательных бомб.

В 12 ч. 23 мин., после окончания бомбардировки, 37 «Мустангов» 20-й истребительной авиагруппы вместе с истребителями подгруппы «А» из состава действовавших над Дрезденом трех других групп опустились на малую высоту и устремились в атаку над городом. По свидетельствам очевидцев, большинство пилотов предпочитали проводить атаки вдоль берегов Эльбы. Остальные обстреливали транспортные средства на переполненных беженцами дорогах, ведущих из города. В донесении сообщалось, что один истребитель 55-й эскадрильи летел так низко, что врезался в железнодорожный вагон и взорвался.

Как минимум одно американское подразделение из участвовавших в бомбардировке Дрездена заблудилось. Пролетая сквозь облака на установленной высоте, 398-я бомбардировочная авиагруппа сбилась с курса, и когда сорок «Летающих крепостей» оказались над слоем облаков, ведущий штурман не смог определить свои координаты.

Чтобы прибыть в район цели в назначенное время, бомбардировщики делали виражи, описывали круги, ходили «змейкой», и это только усугубляло ошибку. Наконец ведущий штурман пошел на то, что принял за Торгау, и взял, как он думал, курс на Дрезден. Прошло какое-то время, и штурман заместителя командира группы с самолета «Противный сынок» обратился по радио к командиру подразделения, сообщив, что на самом деле вместо Торгау они вышли к Фрайбергу. Но это предположение было отвергнуто с приказанием соблюдать радиомолчание. Время от времени бомбардиры докладывали, что видят внизу какую-то реку. Действительно, впереди была река, которая, извиваясь, текла через город. Ведущий бомбардир не смог увидеть ни одного характерного элемента городской застройки и стал предпринимать попытки определить цель визуально. Бомбы сбрасывались по радару. После этого штурман «Противного сынка» снова нарушил радиомолчание и заявил, что они бомбили совсем не

Дрезден. Теперь и другие штурманы стали оспаривать расчеты ведущего. Они пришли к заключению, что сорок их бомбардировщиков нанесли удар по Праге вместо Дрездена.

Одновременно американцы атаковали город Хемниц. В этом налете принимало участие 295 самолетов, которые атаковали город и находившуюся в нем сортировочную станцию, сбросив при этом 718 тонн бомб. Но из состава посланной на Хемниц Третьей авиационной дивизии многие подразделения не смогли определить цель. 34-я бомбардировочная авиагруппа бомбила поселки Хоф и Зонненберг. Не определив скрытой облаками цели, ведущий бомбардир 390-й группы вывел свое подразделение на город Плауен и немецкий аэродром на территории Чехии. Туда и были сброшены бомбы. Дополнительно было сброшено 811 тонн бомб на химический комбинат фирмы «Брабаг Бергиус» в Магдебурге.

В Дрездене погибло около 40 тысяч мирных жителей, из которых 28 736 были захоронены на кладбище Хейдельфридхоф. Ирвинг писал: «Могильщики, по большей части курсанты авиационного училища с авиабазы Клотцше, получили указание хоронить жертвы без гробов и саванов. Братские могилы копались бульдозерами. Сначала выделялось по 90 сантиметров на каждый труп. Но по мере того как через кладбищенские ворота начали въезжать бесконечные вереницы грузовиков и повозок, вскоре стало очевидным, что это было непозволительной роскошью. Так как после налетов из пятнадцати имевшихся в городе катафалков остался только один, то жителям окрестных деревень было приказано привести в Дрезден своих лошадей с повозками. Одновременно к кладбищу направлялся поток людей, привозивших своих мертвецов на тачках в надежде похоронить их более или менее достойно. Ручеек превратился в реку, а затем разросся до размеров стремительного потока. Тела привозили и на самосвалах, и на трамваях. Их доставляли завернутыми в газеты или в бумажных мешках, которые женские отряды Трудовой службы получали с цементного завода»^[76].

По британским данным, согласно содержащимся в секретном докладе оценкам, считалось, что в результате этих налетов в городе было серьезно повреждено 23 % зданий промышленного назначения и 56 % зданий гражданского назначения. Было полностью разрушено 78 тысяч квартир, 27,7 тысячи квартир оказались временно не пригодными для жилья и еще 64,5 тысячи квартир получили незначительные повреждения. Артур Харрис в своих мемуарах предположил, что «зона разрушения в 1600 акров [около 650 гектаров] была значительно меньше, чем в Гамбурге». Британский отдел по изучению результатов бомбардировок, основываясь на

аэрофотоснимках, считал, что разрушено 680 гектаров застроенной площади.

Однако в ноябре 1949 г. дрезденское Управление планирования завершило составление своего собственного перечня нанесенного городу ущерба. Согласно приведенным в нем данным, 1272 гектара площади города была разрушена более чем на 75 %. Еще 421 гектар площади за пределами центральной части Дрездена был разрушен более чем на 25 %. Было установлено, что из 35 470 жилых домов Дрездена осталось неповрежденными только 7421. Из 220 тысяч квартир и частных домов 90 тысяч были разрушены или признаны полностью не пригодными для жилья. 4750 тысяч квадратных метров жилой площади полностью уничтожено, 4540 тысяч квадратных метров повреждено.

Немецкие статистики отличались особой скрупулезностью в подсчете ущерба от воздушных налетов, и они привели следующие цифры. В Мюнхене на каждого жителя пришлось по 6,5 кубометра каменных обломков, в Штутгарте – по 8,4 кубометра, в Берлине – по 12,5 кубометра, в Кёльне – по 31,2 кубометра, в то время как в Дрездене этот показатель составил 42,5 кубометра, примерно по одиннадцать самосвалов на каждого жителя, включая тех, кто был убит в воздушных налетах.

В донесении начальника полиции Дрездена фигурировали более осязаемые цифры. К началу марта полковник Тириг насчитал 11 916 полностью разрушенных жилых домов (не квартир), примерно столько же зданий оценивались как получившие тяжелые, серьезные и незначительные повреждения. В ходе бомбардировки были полностью уничтожены 24 здания банков и 26 зданий страховых компаний (в центре города были уничтожены все), 31 универмаг, 647 магазинов, 64 склада, два крытых рынка, 31 крупный отель, включая знаменитый «Бельвью», и 26 пивных баров. Был серьезно поврежден находившийся на Магдебургерштрассе крупнейший в Германии холодильник. Тяжелый ущерб был нанесен городскому мясоперерабатывающему заводу, описанному позднее в романе Курта Воннегута «Бойня номер пять».

Ирвинг писал: «Были разрушены бесценные памятники архитектуры. Среди них три дворца, старая ратуша, Цвингер (также построенный Земпером), Новая Художественная галерея, четыре музея, Домовая церковь. Знаменитая на весь мир художественная галерея под названием “Зеленые Своды”, архитектурный шедевр Шинкеля, Альбертинум с его бесценной коллекцией скульптур и Академия художеств – также сгорели дотла»^[77].

Как уже говорилось, в Дрездене не было ни военных объектов, ни крупных военных предприятий. Небольшие предприятия пострадали

сравнительно мало, что еще раз показывает, что целью бомбардировок союзников было мирное население, а не какие-то военные или промышленные объекты. «По сравнению со всем городом промышленные зоны пострадали в значительно меньшей степени. Из крупных промышленных предприятий серьезный ущерб был нанесен только заводу по производству оптических приборов “Цейсс-Икон”, который располагался всего лишь в пяти километрах к востоку от центра города. Считалось, что он не мог возобновить выпуск продукции ранее мая 1945 г.

Ни одно предприятие не было разрушено полностью. 136 получили сильные повреждения, 28 – менее серьезные и 35 – незначительные повреждения. Саксонская фабрика по производству сыворотки была выведена из строя на неопределенное время. Согласно донесению начальника полиции ожидалось, что фабрики и заводы Дрездена в течение трех – шести недель восстановят производство в объеме от 50 до 100 процентов.

Два завода фирмы “Заксенверк” по производству комплектующих для электронного оборудования, располагавшиеся в районах Нидерзедлитц (8 километров к юго-востоку от центра) и Радеберг (14,5 километров к северо-востоку), избежали попадания фугасных бомб. На завод в Нидерзедлитце случайно упало несколько зажигательных бомб, с которыми справились заводские пожарные. Было разбито несколько окон. На следующий день после тройного удара на работу явилось небольшое число работников, на короткое время прекратилась подача газа и электричества. По сообщению руководства, из пяти тысяч сотрудников фирмы в первую неделю не вышли на работу менее трехсот. Считалось, что они погибли.

На самом деле это объясняется тем, что большинство рабочих набирались из окрестных деревень, а зона полного разрушения охватила районы проживания среднего класса. Примечательно, что единственное предприятие в Дрездене, которое строилось с учетом вероятности воздушных налетов, завод по производству снарядных взрывателей фирмы “Цейсс-Икон” в Нойштадте, не пострадал вообще»^[78].

Итоговый доклад начальника полиции Дрездена подтверждает, что мосты не были выведены из строя. Пострадали автодорожные мосты Августа, Карола, Лохвитц и Носсен, так же как и железнодорожный мост Мариенбрюк. Но из них только мост Августа был поврежден в такой степени, что к марту 1945 г. был еще закрыт.

То же самое касалось и проходивших через город железных дорог. По утверждению начальника полиции Дрездена, перевозки по железным дорогам (официальная цель налетов) почти не пострадали. Хотя движение

на несколько дней было приостановлено, но к концу февраля поезда снова шли через город. В опубликованной через несколько лет в ГДР «Истории разрушения и восстановления Дрездена» утверждалось, что «железнодорожные линии не подверглись серьезным разрушениям. Аварийные службы смогли восстановить их так быстро, что не возникло никакой существенной дезорганизации движения».

Рассказывая об уничтожении архитектурных шедевров города, авторы этой работы писали: «В отличие от этих памятников культуры и Старого города в целом транспортные сооружения не были разрушены. Нанесенный им ущерб оказался сравнительно небольшим, и, таким образом, движение в Дрездене и из него на самом деле не прерывалось. Например, железнодорожные линии у Центрального вокзала расчищались за несколько часов, и поезда переводились на временные пути». К 15 февраля через Дрезден – Нойштадт пошли регулярные поезда.

Психологическое воздействие на германский народ от уничтожения Дрездена оказалось совсем иным, чем думали в Лондоне и Вашингтоне. Оно не парализовало воли к сопротивлению, а наоборот, вызвало всплеск ненависти к англосаксам и евреям. Ирвинг писал: «В Британии британский офицер задал пленному немецкому генералу вопрос о возможных последствиях таких налетов. “Дрезден горит, и вы ожидаете, что народ подумает? Так не может больше продолжаться. Они разрушают один город за другим. На самом деле значительная часть населения, включая женщин, считают иначе. Они говорят: “Вот оно, разрушение в чистом виде. Они уничтожают все, сбрасывают бомбы на невинных женщин и детей. Они все ненавидят нас, все они преступники, англичане – это только ширма, на самом деле это преступный элемент, евреи”. Они не имеют в виду евреев как таковых, а просто понимают это как преступную стихию, как нечто дьявольское. Именно такой и будет реакция. Поэтому, несмотря на колоссальные потери, каждый новый воздушный налет будет вызывать только чувство глубокой ненависти”.

Похоже на то, что такая точка зрения не являлась исключением. “Сожжение Дрездена усилило подозрения относительно того, что западные союзники были заинтересованы только в уничтожении немецкого народа, – отмечал в своих написанных после войны мемуарах бывший начальник пожарной охраны Германии. – Дрезден в последний раз сплотил немцев под знаменем со свастикой и бросил их в объятия пропагандистских служб, которые, как никогда раньше, могли теперь делать упор на страх: страх перед безжалостными воздушными налетами, страх перед принятым планом Моргентая, страх перед угрозой уничтожения немцев как

нации»»^[79].

В заключение стоит заметить, что после войны англо-американские политики неоднократно пытались свалить вину за варварское уничтожение Дрездена на... СССР. Так, 11 февраля 1953 г. Государственный департамент США сделал заявление, в котором утверждалось, что «разрушительная бомбардировка Дрездена произведена в ответ на просьбу Советов об оказании усиленной поддержки с воздуха и была предварительно согласована с советским руководством»^[80]. А в феврале 1955 г., в десятую годовщину бомбардировки Дрездена, британская газета «Манчестер гардиан» вспоминала эти налеты как операцию, «осуществленную британскими и американскими самолетами вследствие настоятельной советской просьбы атаковать этот важный центр коммуникаций».

Советская пропаганда, столь ретиво обличавшая британских и американских «империалистов» по поводу и без повода, на сей раз позорно молчала.

Глава 16

Завершающие бои

14 января 1945 г. соединение из 911 бомбардировщиков В-17 и В-24 из 8-й американской воздушной армии под прикрытием 860 истребителей совершило налеты на Магдебург и другие цели в районе города Деренбурга, в 58 км юго-западнее Магдебурга, а также на город Зальцгиттер, в 53 км юго-восточнее Ганновера. В это же время около двухсот четырехмоторных бомбардировщиков Королевских ВВС бомбили Саарбрюккен.

На перехват союзных самолетов вылетели всего два Ме-262, и оба были сбиты истребителями сопровождения.

Зато 1 февраля лейтенант Рудольф Радемахер в районе города Хильдесхайм в 21 км юго-восточнее Ганновера, по командам наведения с земли на высоте 11 км сбил самолет-разведчик «Спитфайр».

3 февраля истребителями Ме-262 были сбиты четыре «Летающие крепости» и один «Мустанг».

9 февраля 1296 бомбардировщиков В-17 и В-24 8-й американской воздушной армии, сопровождаемые 871 истребителем, совершили налеты на Магдебург, Веймар, Лютцендорф и на аэродромы Падебурн, Дюльмен и Билефельд, расположенные северо-западнее Эссена. Поднявшиеся в воздух Ме-262 вновь сбили четыре В-17 и один «Мустанг».

В январе 1945 г. Бомбардировочное командование, не проводя крупных дневных бомбардировок, провело 21 ночной налет. Удары были нанесены главным образом по железнодорожным узлам и сортировочным станциям в Ханау, Нейссе, Штутгарте и в других городах. Воздушной бомбардировке подвергся также бензольный завод металлургического комбината в Дуйсбурге. Наиболее мощный налет был проведен в ночь на 17 января. 893 самолета атаковали Магдебург в Германии, Цейц и Мост в Чехословакии.

К этому времени на вооружение английских ВВС поступил новый панорамный радиолокационный прицел Н2S-III, обеспечивавший высокую точность опознавания цели. Следствием этого явилось то, что заводы синтетического бензина стали нести еще большие потери от налетов британской авиации. Согласно мемуарам Шпеера, ночные налеты самолетов Бомбардировочного командования на эти заводы были более эффективными, чем дневные налеты английской или американской авиации. Причина этого, по мнению Шпеера, состояла в том, что ночью

английская авиация применяла более тяжелые бомбы, чем днем, и точность бомбометания, как это ни звучит парадоксально, была выше. В дневных условиях редко бывало, чтобы цель была видна не только первому эшелону атакующих самолетов, но и последующим, так как от взрывов бомб она сразу же окутывалась дымом и пылью. Ночью же, если самолеты наведения точно сбросили маркировочные бомбы, экипаж каждого самолета всегда имел ясно видимую точку для прицеливания.

В феврале самолеты Бомбардировочного командования совершили 17 дневных и 23 ночных налета. Тоннаж бомб, сброшенных самолетами командования на заводы синтетического бензина, достиг в феврале 62 339 тонн. В марте и апреле 1945 г. на эти объекты было сброшено еще 24 289 тонн бомб.

Утром 22 февраля 1945 г. 1428 бомбардировщиков В-17 и В-24 из 8-й американской воздушной армии и 350 бомбардировщиков из 15-й американской воздушной армии под прикрытием 862 истребителей бомбили крупные железнодорожные узлы в городах Хильдесхайм, Ансбах, Зальберштадт, Штендаль, Зальцведель, Райне и Виттенберг. В налетах также участвовало много двухмоторных бомбардировщиков из 9-й и 15-й воздушных армий, атаковавших цели в Южной Германии. Всего бомбежкам подверглись 33 узловые станции.

Однако командование люфтваффе могло противопоставить этой армаде лишь несколько истребительных групп, оснащенных истребителями Ме-109 и ФВ-190, и 34 реактивных истребителя Ме-262 из эскадрильи III./JG7.

Увы, Ме-262 удалось сбить только два В-17 и три «Мустанга». За это пришлось заплатить тремя Ме-262, еще два реактивных истребителя совершили вынужденные посадки. После войны участник боя полковник Ульям Кларк писал: «В ходе боя одни на один наши летчики имели немного шансов против Ме-262. Этот самолет был просто слишком быстр. Мы противопоставили его преимуществу в скорости наше превосходство в численности. Располагая наши эскадрильи уступами, мы могли прикрыть большую область. Когда они атаковали, то наши самолеты, пикируя на них на большой скорости с разных сторон, заставляли их отвернуть. Если они начинали разворачиваться, снова готовясь к атаке, нам часто удавалось заманить их в ловушку и атаковать с различных направлений. Такая тактика приносила нам успех»^[81].

24 февраля 1114 бомбардировщиков В-17 и В-24 из 8-й американской воздушной армии в сопровождении 592 истребителей совершили налет на Гамбург и Бремен, а 500 бомбардировщиков из 15-й американской

воздушной армии, базировавшейся в Италии, в это время бомбили Грац и Клагенфурт. Реактивные истребители Ме-262 несколько раз пытались прорваться к соединению из 600 «Летающих крепостей» и «Либереиторов», но «Мустанги» и «Тандерболты», прикрывавшие бомбардировщики, отбивали все их атаки. В результате немецким истребителям удалось сбить только два американских самолета – один «Либереитор» и один «Мустанг».

3 марта 1102 бомбардировщиков В-17 и В-24 из 8-й американской воздушной армии под прикрытием 743 истребителей совершили очередной налет на Германию. Часть бомбардировщиков атаковала цели в районе Магдебург – Брауншвейг – Пайне – Хильдесхайм – Нибург, а другая часть – в районе Плауэн – Хемниц – Шварцхайд. С этого дня немцы начали массированное применение реактивных истребителей. С аэродромов Пархим, Ораниенбург и Бранденбург-Брист поднялись 29 самолетов Ме-262.

В районе между Брауншвейгом и Магдебургом реактивные истребители сбили три В-17, один В-24, один Р-51 и один Р-47. Один Ме-262 был сбит из кормовой установки «Летающей крепости».

Почти одновременно в районе между Магдебургом и Берлином к соединению бомбардировщиков приблизились реактивные истребители Ме-262 и попытались атаковать бомбардировщики. Но американские истребители прикрытия, используя свое численное преимущество, при каждой атаке заставляли немецкие истребители отвернуть. Только старшему сержанту Хейнцу Арнольду в районе города Гентин, в 45 км северо-восточнее Магдебурга, удалось прорваться сквозь прикрытия и сбить одну «Летающую крепость» и один «Тандерболт».

15 марта 1945 г. 1353 бомбардировщика из 8-й американской воздушной армии под прикрытием 833 истребителей предприняли налет на Ораниенбург и Цоссен (в 34 км южнее Берлина). Однако из-за плохих погодных условий на их перехват взлетели лишь несколько Ме-262, которые сбили два В-17 и два В-24.

Всего же в тот день янки потеряли двенадцать «Летающих крепостей», четыре «Либереитора», шесть «Мустангов» и пять «Тандерболтов».

Бомбардировочное командование также продолжало налеты на германские города. Так, в ночь на 24 февраля 1945 г. был проведен налет на Пфорцгейм, в котором приняло участие 369 самолетов, сбросивших на город 1551 тонну бомб. Свои потери составили 12 самолетов.

Город Пфорцгейм славился как центр обработки драгоценных камней и производства ювелирных украшений. Налет продолжался 19 минут. В

состав группы наведения входило несколько ведущих экипажей, принимавших участие в бомбардировке Дрездена, а руководителем налета был назначен южноафриканец Эдвин Свейлс из 582-й эскадрильи. Было сброшено 1825 тонн бомб. «Когда последние из 369 бомбардировщиков легли на обратный курс, за ними остались 123 гектара разрушенной площади из 149 имевшихся в городе и около двадцати тысяч убитых в огненной буре людей. Майор Свейлс погиб два часа спустя на территории Бельгии, врезавшись в высоковольтную линию после того, как его экипаж покинул подбитый самолет. Он был посмертно награжден Крестом Виктории»^[82].

11 марта 1945 г. 1055 английских бомбардировщиков провели сильный дневной налет на Эссен, сбросив 4700 тонн бомб, которые полностью уничтожили город.

12 марта целью налета стал Дортмунд. 1107 «Галифаксов» и «Ланкастеров» сбросили 4851 тонну бомб на уже разрушенный город.

14 марта в рамках проведения подготовки операции по форсированию Рейна стали применяться самые тяжелые – десятитонные – бомбы войны. Для их сброса применялся специально оборудованный «Ланкастер» IPD112 английской 617-й эскадрильи. Эти бомбы были сброшены на железнодорожный виадук под Билефельдом и, таким образом, вывели в конце войны из строя важную соединительную транспортную линию.

Всего в марте 1945 г. самолеты Бомбардировочного командования произвели на Германию 24 дневных и 29 ночных налетов. Основными объектами были по-прежнему коммуникации и заводы синтетического бензина, а также верфи подводных лодок фирмы «Блом и Фосс» в Гамбурге.

А теперь вернемся к действиям американской авиации. 17 марта 1328 бомбардировщиков В-17 и В-24 в сопровождении 820 истребителей бомбардировали Мюнстер, Ганновер, Биттерфельд, Белен и Плауэн. Плохая погода не позволила поднять в воздух все реактивные истребители Ме-262 эскадрильи JG7, но и сумевшие взлететь сбили четыре «Летающие крепости».

Утром 18 марта 1329 бомбардировщиков 8-й американской воздушной армии, сопровождаемые 733 истребителями, вылетели на Берлин. В то время как первая волна бомбардировщиков приближалась к предместьям Берлина, с аэродромов Ораниенбург и Брандесбург-Брись взлетели реактивные истребители Ме-262. Собравшись в плотный боевой порядок, они около 11 часов утра атаковали противника в районе Наузен – Ратенов – Бранденбург – Потсдам. В 11 ч. 09 мин. майор Вейссенбергер сбил первую

«Летающую крепость», а в 11 ч. 10 мин. – вторую. В 11 ч. 14 мин. старший сержант Любкинг, лейтенант Радемахер и лейтенант Густав Штурм сбили еще три бомбардировщика В-17, а затем лейтенант Штурм сбил истребитель «Мустанг». В 11 ч. 17 мин. майор Вейссенбергер сбил шестую «Летающую крепость». Так всего за восемь минут американцы потеряли семь самолетов. Но на этом их бедствия не закончились.

В 11 ч. 20 мин. в бой вступили истребители из эскадрильи 9/JG7, вооруженные неуправляемой авиационной ракетой R4M «Оркан». Эта ракета была спроектирована Куртом Хебером и доведена в ДВМ (Германском институте вооружения и амуниции) в городе Любеке.

Калибр ракеты – 55 мм, полная длина – 812 мм, вес ракеты – 3,85 кг. Осколочно-фугасная боевая часть содержала 0,52 кг гексогена. Твердотопливный двигатель с весом топлива 0,815 кг сообщал ракете скорость 525 м/с (при нулевой скорости самолета-носителя). Принципиально новым был в ракете складывающийся шестиперый стабилизатор. До пуска стабилизатор укладывался в калибр кареты, а в полете стабилизатор раскрывался и имел размах 242 мм.

Ракета R4M могла запускаться с трубчатой или простейшей деревянной балочной направляющей. Под крыльями реактивного истребителя Me-262 размещалось до 24 ракет R4M.

Баллистика у R4M была близка к германской 30-мм авиационной пушке МК-108, что позволяло использовать при стрельбе ракетами тот же прицел «Ревии» 16В.

18 марта шесть Me-262, вооруженных 24 ракетами R4M, выпустили их с дистанции 400 м. Эффект оказался потрясающим – при прямом попадании «Летающая крепость» разваливалась на куски. 18 марта летчики из эскадрильи 9/JG7 сбили 13 самолетов противника, потеряв шесть своих машин. Применение неуправляемых реактивных снарядов поднимало и боевой дух германских летчиков. Ведь, по существующим наставлениям, огонь из 30-мм пушек следовало открывать с дистанции 250 м, а стрелки американских В-17 и В-24 открывали огонь из 12,7-мм оборонительных установок с дистанции 800 м.

19 марта над Чешнитцем 28 истребителей Me-262 из эскадрильи 9/JG7 перехватили группу В-17 из состава 3-й авиадивизии ВВС США. В ходе боя ракетами R4M были сбиты четыре «Летающие крепости».

31 марта летчики из эскадрильи 9/JG7 в четырех воздушных боях над Бременом, Гамбургом и Вильгельмсхафеном ракетами R4M сбили 21 британский тяжелый бомбардировщик типа «Галифакс» или «Ланкастер».

5 апреля летчиков эскадрильи JV44 подняли на перехват группы

«Летающих крепостей» и «Либереиторов», которые, собравшись над Парижем, теперь держали курс на северо-восток. С аэродрома Риема взлетели пять истребителей Me-262 и в первой же атаке сбили две «Летающие крепости». Еще два В-17 получили такие серьезные повреждения, что вряд ли подлежали восстановлению. В этом бою американцы потеряли еще и один «Мустанг».

Израсходовав ракеты, пилоты JV44 встретили вторую волну американских бомбардировщиков, состоявшую из «Либереиторов», огнем бортовых пушек. Пилот одного из «Либереиторов» С. Бэимэн позже вспоминал: «Я летел командиром “Либереитора”. Мы находились глубоко в воздушном пространстве Германии, когда справа промелькнул сверхскоростной самолет. “Что это было?” – крикнул мой второй пилот. “Мессершмит-262-джет”, – ответил я. Мы увидели, как три В-24 в пламени шли к земле. Их экипажи, по-видимому, ничего не успели понять. Такой неожиданной была атака немецких реактивных истребителей. Стрелки сообщили, что наблюдают Me-262, летающие вокруг нас. Где, к черту, наше истребительное прикрытие? В этот момент бомбардировщик затрясся от пулеметной пальбы, кабина заполнилась дымом от горелого пороха. Один Me-262 пролетел над нашими головами; пулеметы бортовых стрелков палили, как бешеные. “Джет” с каждой секундой уменьшался, скорость его падала. Я видел, как он взорвался прямо перед нашим строем. Me-262 атаковали нас дважды. При второй атаке мы потеряли еще два В-24. Тогда погибли примерно пятьдесят наших парней».

Пилоты из JV44 сбили семь американских четырехмоторных бомбардировщиков, еще несколько получили повреждения. Один из бомбардировщиков сбил Шаллмозер «нормальным способом».

Весной 1945 г. немцы попытались применить в бою «народный истребитель» Хе-162. В феврале истребительная эскадрилья JG1, которой командовал полковник Герберт Ихлефельд, была оснащена реактивными истребителями Хе-162А-2. Машина оказалась не столь проста в управлении, как утверждали ее конструкторы. С середины марта и до конца войны из-за технических неисправностей и ошибок пилотов в эскадрилье JG1 погибли девять пилотов и пятеро получили ранения.

Первый бой Хе-162 с британскими истребителями «Спитфайр» состоялся 15 апреля 1945 г. А 19 апреля несколько Хе-162 взлетели с аэродрома Лек на перехват истребителей-бомбардировщиков союзников над Шлезвиг-Гольштейном. Видимо, в этом бою и была одержана первая победа на «народном истребителе». Сержант Гюнтер Кирхнер доложил, что сбил британский истребитель. Один из английских пилотов, сбитых в тот

день и попавших в плен, на допросе сказал, что был сбит небольшим реактивным истребителем. Сам же сержант Кирхнер в этом бою был сбит американским «Тандерболтом» и погиб, так что прояснить ситуацию не мог. Сержант Кирхнер стал единственным пилотом эскадрильи JG1, погибшим в ходе боевых вылетов реактивных истребителей Хе-162.

20 апреля эскадрилья потеряла еще один Хе-162. Случилось это по ошибке пилота лейтенанта Шмитта, который случайно катапультировался из своей машины.

23 апреля этот же Шмитт атаковал британский «Москито», но безрезультатно. 2 мая младший сержант Рейхберген сбил американский «Тандерболт». 4 мая лейтенант Шмитт на своем Хе-162 сбил английский истребитель «Темпест» Mk.V, летевший на малой высоте. Но впоследствии выяснилось, что немецкие зенитчики считали его своей победой.

О дальнейшем участии в боях Хе-162 не известно. А 5 мая 1945 г. британские войска захватили аэродром Лек, где стояли 50 исправных реактивных истребителей Хе-162.

Всего до окончания войны немцам удалось применить только 2500 авиационных ракет R4M из 12 тысяч изготовленных.

Днем 10 апреля 217 английских тяжелых бомбардировщиков совершили налет на две сортировочные станции в Лейпциге. В ночь на 15 апреля был произведен мощный налет на казармы и сортировочные станции Потсдама и на Нордхаузен в Тюрингии.

18 апреля 943 бомбардировщика «Ланкастер», «Галифакс» и «Москито» произвели бомбардировку острова Гельголанд и сбросили на него 4953 тонны бомб, потеряв при этом только три самолета. Бомбардировка проводилась в безоблачную погоду с высоты 6000 метров и была исключительно успешной. 25 апреля 318 бомбардировщиков «Ланкастер» совершили налет на Берхтесгаден.

25 апреля 1945 г. английские бомбардировщики «Ланкастер» совершили свою последнюю большую операцию во Второй мировой войне и одновременно последний крупный авианалет в Европе. Цель – ставка Гитлера в Бергхофе, в Берхтесгадене. Это был один из самых бессмысленных налетов английского Бомбардировочного командования, во время которого 318 «Ланкастеров» с высоты 3300 метров сбросили на Бергхоф 1181 тонну бомб, что примерно соответствовало весу всего взрывчатого вещества в ракетах «Фау-2», которые взорвались в Англии. Экипажи сообщили о сильном зенитном обстреле, но ни один самолет не пострадал.

25 апреля 69-я американская дивизия и 58-я советская гвардейская

стрелковая дивизия встретились на Эльбе, в немецком городе Торгау. И в этот же день бомбардировщики 8-й американской воздушной армии провели еще один совершенно бессмысленный налет на заводы «Шкода» в Пльзене, на которые сбросили 638 тонн бомб, примерно столько же, сколько немцы 14–15 ноября 1940 г. на Ковентри. Этот крупнейший индустриальный центр в Чехословакии в ближайшие дни должен был занят частями Красной Армии. Но это как раз и не устраивало янки. К этому времени «Летающие крепости» воевали не столько против немцев, сколько против своего союзника.

26 апреля англичане и американцы прекратили ковровые бомбардировки немецких городов. Зато теперь довольно частым стало ошибочное бомбометание по немецким населенным пунктам, занятым советскими войсками.

В ночь со 2 на 3 мая британские Королевские ВВС провели свой последний налет на Германию: 125 «Москито» сбросили 174 тонны бомб на гавань Киля, не встретив при этом абсолютно никакого сопротивления. Все машины вернулись на свои аэродромы, причем часть из них на тот самый, с которого пять лет назад был совершен первый боевой вылет на Германию (на Вильгельмсхафен).

В заключение стоит сказать несколько слов об операции «Афродита», проведенной американскими ВВС. Янки решили использовать израсходовавшие свой ресурс В-17 и В-24 в качестве радиоуправляемых летающих бомб. Такие самолеты получили шифр ВQ-17. Эти машины поднимались в воздух, как обычно, пилотом. Кроме того, на борту находился и второй член экипажа – специалист по электронике, следивший за работой систем управления. Когда ВQ-17 достигал побережья Англии, оба члена экипажа прыгали с парашютом, а управление самолетом велось с другого В-17, выполнявшего задачу наводчика.

Главной целью атак радиоуправляемых самолетов должны были стать пусковые площадки ракет «Фау-1», обнаруженные авиаразведкой в районе Па-де-Кале летом 1944 г.

Первая акция в рамках операции «Афродита» была проведена 4 августа 1944 г. с участием четырех ВQ-17. Один из самолетов потерял скорость и упал вскоре после того, как перешел на дистанционное управление, в результате погиб один член экипажа. Второй бомбардировщик достиг района цели, но не спикировал по команде, а затем попал под зенитный огонь и взорвался. Экипаж третьего ВQ-17, взлетевшего в тот же день, сумел благополучно покинуть самолет, но бомбардировщик перелетел цель и взорвался, не причинив ей вреда. Четвертый ВQ-17 упал,

не долетев до цели, один член экипажа был серьезно ранен, когда покидал самолет.

Следующая атака была назначена на 6 августа. В этот раз было задействовано лишь два бомбардировщика ВQ-17, получившие кодовые названия «Фрэнклин-Йеллоу» и «Фрэнклин-Уайт». Первый нес девять тонн взрывчатки торпекс, второй – 160 тонн зажигательных бомб и 3774 литров напалма. Атака также завершилась неудачей, когда экипаж управления потерял контроль над самолетом «Фрэнклин-Йеллоу» сразу после того, как экипаж покинул его. Фактически летчики выпустили его из поля зрения, а когда после длительных поисков нашли, то увидели, что «Фрэнклин-Йеллоу» летает по кругу над британским городом Ипсуич. Они сумели восстановить связь и затопить самолет в море недалеко от побережья Суффолка. Полет «Фрэнклина-Уайта» также оказался безуспешным.

После этих двух неудач было принято решение использовать ВQ-17 для уничтожения кораблей и портовых сооружений. 11 сентября 1944 г. была предпринята операция по уничтожению крытых стоянок подводных лодок на острове Гельголанд. Самолет ВQ-17, загруженный 8346 кг взрывчатого вещества, перелетел Северное море, но был сбит и упал в воду, не долетев до цели всего 320 метров. Один из членов экипажа погиб, пытаясь покинуть самолет.

В следующий раз два ВQ-17 были отправлены для уничтожения нефтеперерабатывающего завода в Хеннингштадте. Один самолет перелетел цель на 305 метров, а контакт с другим был потерян после того, как его случайно обогнал самолет управления.

15 октября 1944 г. еще два ВQ-17 должны были уничтожить стоянки немецких подводных лодок на острове Гельголанд. Один самолет был сбит зенитным огнем, а второй попал в цель и нанес базе серьезный ущерб.

5 декабря два ВQ-17 не долетели до Херфорда. После этой неудачи операция «Афродита» была прекращена.

Действия союзной авиации против германских кораблей выходят за рамки нашего повествования, но в случае с потоплением линкора «Тирпиц» я сделаю исключение, поскольку тут главную роль сыграли стратегические бомбардировщики.

22 сентября 1943 г. британским сверхмалым подводным лодкам удалось нанести серьезные повреждения линкору, стоявшему в норвежском порту Трондхейм. Возвращение «Тирпица» в Германию было невозможно, поэтому германские кораблестроители проявили чудеса инженерной мысли и смекалки и сумели отремонтировать корабль в пустынном Аас-фьорде в суровых условиях Заполярья.

Англичане заподозрили неладное и решили любой ценой добить «Тирпиц». Первый удар с воздуха по линкору «Тирпиц» был нанесен 28 января 1942 г. Девятка «Галифаксов» сбросила на его стоянку в Аас-фьорде 45 тонн бомб без единого попадания. В ночь с 29 на 30 января семь «Стирлингов» повторили налет, и снова безрезультатно. В теснине фьорда обнаружить и поразить одиночный корабль с классического высотного бомбометания было необычайно сложно. В марте при подходе к базе в Вест-фьорде «Тирпиц» был обнаружен и атакован «Альбакорами» с авианосца «Викториус». Опять неудача! Тогда атаки возобновили тяжелые бомбардировщики. 30 марта в налете участвовали уже 33 «Галифакса», а 27 апреля – 54 «Галифакса» и «Ланкастера». И вновь не было отмечено ни единого попадания.

Еще раньше англичане обратились за помощью к СССР. И вот в ночь на 11 февраля на уничтожение «Тирпица» была брошена 36-я авиационная дивизия Северного флота, оснащенная дальними бомбардировщиками Ил-4. Однако из-за плохих метеорологических условий только два самолета дошли до цели и сбросили одну бомбу ФАБ-500, две БРАБ-220, семь САБ-100 и шесть САБ-15. Летчики наблюдали разрыв двух бомб БРАБ-220 на берегу фьорда и одной ФАБ-500 в воде. Последняя взорвалась недалеко от «Тирпица» и нанесла ему незначительные повреждения. Остальные самолеты бомбардировали запасные цели. Так, двенадцать Ил-4 бомбили Киркинес, восемь Ил-4 – аэродром Хебуктен, три Ил-4 бомбили порт Хаммерфест и т. д.

В сентябре 1944 г. советское и английское командование предприняли совместную операцию «Параван» против немецкого линкора «Тирпиц», отставившегося в Альтен-фьорде.

В ходе операции 38 «Ланкастеров», два транспортных «Либерейтора» и один разведчик «Москито» направили на аэродром Ягодник в Архангельской области.

Соединение было укомплектовано «Ланкастерами», специально приспособленными для подвески сверхтяжелых бомб, весом 12 тысяч фунтов (5450 кг). Внешне они отличались от стандартных «Ланкастеров» углубленным «пузатым» бомбоотсеком и отсутствием верхней турели.

С 6 часов утра 12 сентября английские самолеты начали садиться на аэродромы архангельского узла. По различным причинам десять бомбардировщиков совершили вынужденные посадки в Онеге, Беломорске, Кегострове, Молотовске (Северодвинске) и просто в тундре, и семь из них были повреждены.

15 сентября 28 «Ланкастеров» с аэродрома Ягодник нанесли бомбовый

удар по линкору «Тирпиц» в Альтен-фьорде. С 13 ч. 57 мин. до 14 ч. 04 мин. с высоты 3500–4500 метров самолеты, пролетая девятками строем клина, сбросили на линкор 16 бомб «Тэллбой» и 72 бомбы по 200 фунтов. При подходе самолетов к цели оказалось, что «Тирпиц» был задымлен, и им пришлось вести бомбометание по центру дымового облака. Одна бомба «Тэллбой» попала в полубак линкора, пробила корабль насквозь и взорвалась, ударившись о грунт. В воздух взметнулся огромный столб из воды, ила, дыма и обломков. От сильного гидравлического удара весь корабль содрогнулся. В результате этого взрыва была разрушена носовая секция «Тирпица», длиной 30 метров. Днищевая обшивка носовой части разорвалась и вспучилась на длину около 15 метров. Носовые помещения оказались затопленными от форштевня почти на 24 метра в корму. Линкор принял около 1000 тонн воды, получив сильный дифферент на нос. Скорость его снизилась до 8—10 узлов.

Любопытно, что из шести поврежденных «Ланкастеров», оставшихся на Кольском полуострове, наши умельцы сумели два ввести в строй. Вооружение с них было снято, а сами «Ланкастеры» использовались с января 1944 г. и до конца 1946 г. как транспортные машины.

Германское командование приняло решение отремонтировать «Тирпиц» и использовать его как плавбатарей. Планировалось завершить ремонтные работы через 9 месяцев. Поврежденный «Тирпиц» решили перевести в Тромсе-фьорд, находившийся в 200 милях к югу от Альтен-фьорда.

Линкор наскоро подлатали, и он своим ходом отправился в Тромсе-фьорд, куда и прибыл 15 октября. Однако выбор новой стоянки для «Тирпица» только облегчил задачу британским бомбардировщикам, которым теперь было ближе лететь до цели.

Первый налет англичане предприняли 29 октября в 8 ч. 50 мин. 27 «Ланкастеров» из 617-й эскадрильи «Дэм бастер» («Сокрушители плотин») на этот раз несли новые бомбы «Тэллбой», боевой заряд которых состоял из 2541 кг торпекса вместо обычных 1724 кг ТНТ. Торпекс по своему разрушительному действию был почти в два раза мощнее ТНТ.

Но ни одного прямого попадания на этот раз англичане не добились, от близких же разрывов бомб на «Тирпице» были повреждены левый вал и руль. Зенитным огнем с корабля, в котором использовались 38-см снаряды главного калибра с дистанционным взрывателем, немцам не удалось ни сбить, ни хотя бы повредить ни один британский самолет. Зенитчики же с берега повредили только один бомбардировщик.

В 2 ч. 40 мин. 12 ноября 1944 г. с аэродрома Лоссилута в Шотландии

39 «Ланкастеров» начали выруливать на взлет. Однако из-за обледенения семь бомбардировщиков не сумели оторваться от земли.

На «Тирпице» были готовы к налету бомбардировщиков Королевских ВВС. К 9 ч. 05 мин. на корабле стало известно, что группа «Ланкастеров» находится в 120 км южнее корабля. Командир линкора запросил срочно прислать истребительное прикрытие и в 9 ч. 15 мин. получил ответ, что выслать истребители невозможно, поскольку «Ланкастеры» находятся как раз над авиабазой.

В 9 ч. 35 мин. 38-см орудия главного калибра «Тирпица» с дистанции 11 200 метров открыли огонь по подходившим бомбардировщикам. Разрывы этих снарядов заставили англичан потерять строй. Затем в бой поочередно вступили все остальные орудия линкора, но так и не сбили ни одного из тридцати британских самолетов.

В 9 ч. 42 мин. «Ланкастеры» начали сбрасывать бомбы. За восемь минут они с высоты 4500 метров сбросили 29 «Тэллбоев», начиненных 2541 кг торпекса, и добились двух точных попаданий в корабль. Третье попадание было предположительным. Все три попадания пришлись на левый борт корабля. Один «Тэллбой» угодил между башнями главного калибра, «Антон» и «Бруно», пробил обе броневые палубы и не взорвался, а второй попал между катапульты и дымовой трубой. Третья же бомба попала в палубу левого борта вблизи башни главного калибра «Цезарь», но попадание это недостоверно.

Еще семь бомб взорвались вблизи линкора, и тоже со стороны левого борта, в пределах границ сетевого заграждения. Эти близко упавшие «Тэллбои», помимо легких повреждений, создали новую опасность для «Тирпица». В местах их попадания в морском дне образовались огромные воронки, и теперь линкор, лежавший днищем на грунте, мог опрокинуться.

К 10 часам «Тирпиц» перевернулся. Из экипажа линкора погибли 950 офицеров и матросов, а спаслись 680 человек, причем из спасшихся 87 человек оказались во внутренних помещениях корабля и были извлечены оттуда в течение 12 часов после того, как линкор перевернулся. Их вытаскивали через вырезанные газорезчиками отверстия в днище корабля.

Почему не был задействован ни один из германских истребителей, базировавшихся недалеко от аэродрома в Бадуфоссе, до сих пор неизвестно. Во всяком случае, командование эскадры пошло под трибунал.

Глава 17

Победа союзной авиации над германской ПВО?

К маю 1945 г. большинство германских городов лежало в руинах, а союзная авиация безраздельно господствовала в воздухе. И вот западные историки пишут о победе союзной авиации как об аксиоме.

Увы, эта победа – липовая. Представим себе бой рыцарей. У рыцаря А рыцарь В выбил меч и сбросил его с коня. И вот тогда рыцарь С подходит к поверженному врагу и добивает его. Риторический вопрос: чья это победа?

Не буду приводить статистику, сколько солдат, танков, пушек и т. п. сражались с июня 1944 г. по май 1945 г. на Западе и на Востоке. Это слишком хорошо известно. Давайте лучше предположим, что война по каким-то причинам затянулась еще на год. Ну, представим совершенно фантастическую картину, что летом 1944 г.

СССР и Германия заключили сепаратный мир. Ну, скажем, Сталин польстился на Финляндию, Балканы и Турецкие проливы.

Какие же новшества были у стратегической авиации США и Англии, которые они не успели применить против Германии до 8 мая 1945 г.? Американские ВВС получили в конце 1944 г. бомбардировщики B-29 «Суперфортресс» («Сверхкрепость») – глубокую модернизацию B-17, а англичане в августе 1945 г. – бомбардировщики «Линкольн» – глубокую модернизацию «Ланкастера». Обе машины имели лучшие тактико-технические требования, чем их предшественницы, но ничего принципиально нового в них не было.

В Германии же к весне 1945 г. были созданы опытные образцы десятков реактивных истребителей. Рассмотрим, к примеру, оригинальную систему ПВО «Наттер».

В августе 1944 г. инженер Эрик Бохем, владелец фирмы «Bachem-Werke» по производству легкого оборудования (г. Вальдзее) представил проект ВР-20. Бохем предложил строить одноместные одноразовые высокоскоростные реактивные истребители (Verschleissjager), вообще не требующие аэродрома, а взлетающие с передвижных вертикальных станков. Это решало сразу две задачи. Простота конструкции позволяла наладить массовое производство машин на малых предприятиях и без дефицитных материалов. Система же вертикального старта позволяла существенно уменьшить вероятность поражения перехватчиков на земле. Мобильные подразделения могли быстро перемещать пусковые станки с

места на место, оставаясь абсолютно не замеченными.

Первоначально проект ВР-20 был отклонен Министерством авиации, которое сочло недопустимым принятие на вооружение «одноразового» самолета. Однако Бахем не собирался отступать. Он смог заинтересовать своей идеей генерального инспектора истребительной авиации Адольфа Галланда, который дал положительный отзыв. Затем конструктор добился аудиенции у Генриха Гиммлера и смог убедить его в полезности данного предложения. Всесильный шеф СС позвонил в Министерство авиации, и техническое управление тут же переменяло свое мнение. В течение 24 часов проект ВР-20 был принят к реализации, отпущены необходимые средства, и работы по ВР-20 получили высший приоритет. Самолету было присвоено обозначение Ва-349 «Наттер» («Гадюка»).

«Наттер» должен был взлетать с пусковой установки (стационарной или подвижной), выполненной в виде вышки с направляющими длиной 25 м, непосредственно под строем бомбардировщиков противника.

После взлета перехватчик под маршевым двигателем быстро набирал высоту и сближался с целью. Далее пилот выпускал по цели неуправляемые реактивные снаряды. Затем, используя запас скорости, «Наттер» должен набрать некоторое превышение над целью и атаковать ее таранным ударом. Непосредственно перед тараном летчик катапультировался. Одновременно с помощью пироболтов отделялась хвостовая часть фюзеляжа с двигателем. Она спасалась на парашюте для повторного использования. Таким образом, спасались летчик и двигатель, а носовая и средняя части фюзеляжа таранили врага и терялись. Весь полет длился 3–4 минуты.

Вскоре выяснилось, что кабина «Наттера» очень мала, чтобы разместить в ней катапультируемое кресло. Кроме того, само кресло еще только предстояло создать и отработать, поэтому от таранной атаки отказались и в арсенале у истребителя остался только ракетный залп.

Перехватчик Ва-349 представлял собой цельнодеревянный самолет классической аэродинамической схемы. Он имел одно-лонжеронное прямое крыло с обшивкой из фанеры. Элероны отсутствовали. Фюзеляж был выклеен из деревянного шпона и по схеме представлял собой классический монокок. Он делился на три части: носовую – батарея реактивных снарядов и кабина пилота; среднюю – с топливными баками и крылом и хвостовую – с силовой установкой. В носу фюзеляжа под пластиковым обтекателем располагалось вооружение самолета.

Рассматривались два варианта вооружения: двадцатью четырьмя 73-мм ракетами «Фен» («Фехн») и сорока шестью 55-мм ракетами R4M.

Маршевый двигатель – жидкостно-реактивный двигатель «Вальтер» НКВ 109—509А, последние модификации которого имели диапазон регулирования тяги примерно 1000–1700 кг. Топлива хватало на 70 секунд.

При старте использовались четыре твердотопливных ускорителя «Шмиддинг 533» общей тягой 2000 кг. После выгорания пороха ускорители сбрасывались. Старт происходил под действием тяги ускорителей и жидкостно-реактивного двигателя, работавшего на малом газу. После сброса ускорителей ЖРД переводился на режим полной тяги. Таким способом предполагалось ограничить стартовую перегрузку величиной 2,5 g. В этих условиях летчик мог не справиться с управлением, поэтому на начальном участке траектории управление осуществлялось автоматически, с помощью автопилота «Патин» или по радиокомандам с земли. На высоте примерно 1,2 км перегрузка уменьшалась, и пилот брал управление на себя. По расчетам, крейсерская скорость должна была составлять 800 км/ч, а максимальная в момент атаки – 900—1000 км/ч.

Первый беспилотный старт перехватчика Ва-349 «Наттер» состоялся 18 февраля 1945 г. Машина не имела ЖРД, и взлет был осуществлен под действием тяги пороховых ускорителей. Однако самолет заклинило в направляющих пусковой установки, и он не смог взлететь. Пусковая установка была доработана, и 25 февраля состоялся второй пуск, на этот раз успешный. Жидкостный двигатель также не использовался, а на место пилота посадили манекен. После взлета произошло нормальное разделение самолета, после чего манекен и хвостовая часть фюзеляжа с двигателями без повреждений опустились на землю. Тогда решили проводить пилотируемые пуски.

1 марта 1945 г. состоялся первый пилотируемый полет, машину вел обер-лейтенант Лотар Зиберт. После зажигания перехватчик быстро пошел вверх, но на высоте около 150 метров по неизвестной причине сбросился фонарь. Самолет продолжал набирать высоту, постепенно заваливаясь на спину, пока не скрылся в облаках. Примерно на 50-й секунде полета самолет снова оказался в поле зрения, но он уже пикировал к земле. Летчик не предпринимал никаких попыток покинуть машину или выровнять ее полет. Самолет на полной скорости врезался в землю, погиб и пилот. Скорее всего, фонарь при отделении задел голову летчика, и тот потерял сознание. Как бы то ни было, но это был первый в истории вертикальный взлет человека на ракете.

Но неудача не остановила испытателей, и в тот же день было запущено еще два «Наттера», но уже без пилотов. До апреля 1945 г. выполнили еще 34 полета, в том числе 7 пилотируемых. Все они были успешными.

Всего было заказано 50 самолетов для люфтваффе и 150 – для войск СС. Построить же успели только 50 машин, из которых полностью укомплектованных было только 34 (от М1 до М34) в двух модификациях: Ва-349А и Ва-349В, в том числе 8 для планирующих полетов с балластом вместо вооружения и с неубирающимся шасси.

Началась постройка и трех прототипов модификации Ва-349В-1 с более мощным двухкамерным двигателем HWK 109—509С-1 тягой 1700 + 300 кг, лучшими характеристиками и имеющим режим уменьшенной крейсерской тяги.

В начале апреля 1945 г. в районе Штутгарда началось сооружение десяти стартовых площадок для «Наттеров». Однако применить эти самолеты в боевых условиях немцам так и не удалось.

Итак, немцам не хватило всего пары месяцев, чтобы ввести в дело «Наттеры».

С 1941 г. в Германии разрабатывался реактивный двухмоторный многоцелевой самолет Ar-234. Первый полет реактивного самолета «Арадо» – Ar-234 состоялся 15 июня 1943 г. Во время показа Ar-234 Гитлеру тот назвал самолет молнией («Blitz»), и это название закрепилось за ним, хотя официально так и не было присвоено.

Самолет этот выпускался в двух модификациях: Ar-234В1 – разведчик и Ar-234В2 – бомбардировщик. Силовая установка обоих вариантов состояла из двух турбореактивных двигателей Jumo 004В4 с тягой по 800 кг каждый. Максимальная скорость самолета составляла 750 км/час при полете на высоте 6000 м. Практический потолок самолета – 11 700 м, взлетный вес – 8400 кг, бомбовая нагрузка – 1500 кг. Размах крыла – 14,4 м, длина самолета – 12,7 м.

Первый боевой вылет Ar-234 совершил 2 августа 1944 г. в варианте разведчика. Развив скорость порядка 700 км/ч, лейтенант Эрих Зоммер в течение длившегося примерно полтора часа полета совершил то, что не могли сделать обычные самолеты-разведчики люфтваффе в течение двух месяцев: он сфотографировал всю зону высадки войск союзников в Нормандии.

В декабре 1944 г. самолеты-бомбардировщики Ar-234В-2 поддерживали немецкие войска во время наступления в Арденнах, в марте 1945 г. бомбили стратегически важный мост через Рейн в районе Ремагена.

30 сентября 1944 г. в воздух впервые поднялся бомбардировщик Ar-234С, оснащенный четырьмя двигателями BMW 003А2, мощностью по 800 л.с. каждый.

Самолеты Ar-234D планировалось оснастить четырьмя еще более

мощными двигателями HeS 011, с тягой от 1120 до 1600 кг. Такие машины планировалось использовать в качестве носителей ракет «Фау-1» (Fi-103). Предполагалось, что таким способом можно будет нанести удар по Нью-Йорку.

В марте 1945 г. советские войска подошли к городу Альт-Ленневитц, где находился завод фирмы «Арадо», выпускавший самолеты Ar-234. Тогда завод был немцами взорван, на чем и прекратился серийный выпуск этих машин. К этому времени частям люфтваффе было передано 210 самолетов Ar-234В и 19 самолетов Ar-234С.

Кроме разведочного и бомбардировочного вариантов, был разработан проект ночного истребителя Ar-234С-3/Н с двумя 30-мм пушками МК-102 и двумя 20-мм пушками MG.151/20 и РЛС FuG.218 «Нептун». Другой вариант ночного истребителя Ar-234С-7, имел то же вооружение, но новую РЛС FuG.245, работавшую в сантиметровом диапазоне.

В апреле 1945 г. американские войска захватили опытный образец реактивного истребителя со стреловидным крылом в 40° и носовым воздухозаборником. Самолет был весьма похож на американский F-86, советский МиГ-15, французский «Мистер» и шведский «Сааб-29». Но, увы, их тогда не было и на ватмане. Ими займутся американские, русские, финские и шведские конструкторы, лишь разобравшись с германской новинкой.

Германским чудом оказался истребитель «Мессершмитт» Р-1101. Его взлетный вес составлял 4064 кг, вес пустого – 2594 кг. Максимальная скорость – 980 км/ч. Время набора высоты в 10 км – около 9,5 минуты. Вооружение самолета – две 30-мм пушки Mk.108.

В 1944–1945 гг. фирма «Мессершмитт» разработала проект трехмоторного реактивного самолета Me-P1102/105 в вариантах бомбардировщика и тяжелого истребителя.

Силовая установка состояла из двух турбореактивных двигателей HES 109–011 в передней части фюзеляжа и еще одного – в хвостовой части. Угол стреловидности менялся от 15° до 50°. При взлете и посадке угол стреловидности составлял 15°, а при максимальной скорости – 50°.

Тяжелый истребитель P1102/105 был вооружен 7,5-см пушкой и тремя 30-мм спаренными пушками МК-108Z в носовой части фюзеляжа, шестью 30-мм спаренными пушками МК-108Z в установке «Шраге музик» сверху на фюзеляже. Для обороны от вражеских истребителей предназначалась одна дистанционная управляемая спаренная 30-мм установка FDL-108Z в хвосте.

Скорость истребителя P1102/105 должна была составлять 1050 км/ч,

дальность полета – 2400–3100 км.

Риторический вопрос: могли ли бороться с такими машинами истребители союзников, включая даже их первый и единственный реактивный истребитель «Метеор»?

В Германии к весне 1945 г. были созданы и реактивные бомбардировщики со стреловидным крылом. Бомбардировщик Ю-131 делался на базе германского бомбардировщика Ю-287. Эта машина стала первым в мире тяжелым самолетом со стреловидным крылом. При этом стреловидность в 20° была обратной, а не традиционно прямой, к которой мы так привыкли, и лишь в 1990-х годах мы с удивлением увидели опытные американские и российские машины с обратной стреловидностью.

Обратная стреловидность крыла в Ю-287 была принята с целью увеличения критического числа Маха и одновременного избежания срыва потока на концах крыла, имеющего место у крыльев с прямой стреловидностью (у Ю-287 срыв потока на больших углах атаки возникал сначала в корневых частях крыла, не нарушая при этом работоспособности элеронов). Кроме того, это позволило разместить бомбоотсек впереди крыла, вблизи центра тяжести самолета.

Первый опытный образец Ю-287V1 был закончен строительством в середине лета 1944 г. Он имел четыре двигателя Jumo 004 с тягой по 900 кг каждый. Два двигателя находились под консолями крыла и два по бокам в носовой части фюзеляжа. Для облегчения взлета использовались стартовые ускорители с жидкостно-реактивными двигателями «Вальтер» HWK 501 с тягой по 1200 кг и временем работы 40 секунд.

Первый полет Ю-287V1 совершил 16 августа 1944 г. с аэродрома Брандис, под Лейпцигом. В тот день самолет достиг скорости 645 км/ч. В ходе последующих шестнадцати полетов была достигнута скорость 780 км/ч, а по другим сведениям – 875 км/ч.

Следующий опытный образец Ю-287V2 не был закончен до конца войны. Он был оснащен шестью двигателями BMW 003 с общей тягой около 4800 кг, расположенными под консолями в виде двух пакетов, по три двигателя в каждом. Его расчетная скорость составляла 784–819 км/ч, бомбовая нагрузка – до 4000 кг.

Серийный образец Ю-287V3 должен был иметь шесть турбореактивных двигателей BMW 003, четыре из которых устанавливались попарно в мотогондолах под крылом, а два – по бортам в передней части фюзеляжа. Этот самолет должен был иметь максимальную скорость полета 860 км/час, а его бомбовая нагрузка должна была

составлять 3000 кг. Исследовалась также возможность на установку четырех двигателей «Хейнкель Хирт 011» с общей тягой 5200 кг. Расчетная скорость этого варианта самолета составляла 797–832 км/ч.

Опытная машина Ю-287V1 и строившиеся Ю-287V2 и Ю-287V3 были захвачены советскими войсками.

Такие машины могли практически безнаказанно бомбить всю территорию Англии. Истребители союзников не могли их перехватить, а зенитная артиллерия не была готова стрелять по столь быстро двигавшейся цели.

Проектов реактивных истребителей и бомбардировщиков, весьма близких к запуску в производство, в Германии были десятки.

Для вооружения своих реактивных истребителей немцы разработали уникальные системы вооружения. Так, фирма «Маузер» создала первую в мире авиационную револьверную пушку. Поэтому на Западе многие специалисты называли авиационные револьверные пушки пушками со схемой Маузера.

Отличительной особенностью конструкции оружия обычного типа является наличие одного ствола и одного патронника, соединенных в единый узел. В оружии револьверного типа имеются один ствол и вращающийся барабан с несколькими патронниками.

Германская револьверная пушка MG-213С выпускалась с двумя стволами – 20-мм и 30-мм.

20-мм пушка MG-213С/20 имела темп стрельбы 1500 выстр./мин. Вес пушки – 75 кг. Вес осколочного снаряда – 191 грамм, в нем содержалось 25,4 грамма взрывчатого вещества. Начальная скорость снаряда – 915 м/с.

30-мм пушки MG-213С/30 имела несколько меньший темп стрельбы – 1200 выстр./мин. Вес 30-мм пушки почти одинаков с 20-мм пушкой – 77,2 кг. Зато вес снаряда существенно больше – 331,4 грамма. Начальная скорость снаряда – 550,5 м/с.

Пушки MG-213С в 1944–1945 гг. проходили испытания на реактивном истребителе Me-262A-1a. Однако окончание войны не позволило немцам запустить MG-213С в серийное производство. После войны на базе MG-213С были созданы 20-мм американская пушка M39, 30-мм английская пушка «Аден» и 30-мм французская пушка «Дефа».

О применении немцами неуправляемых авиационных ракет R-4/M уже говорилось. Близкой к ним по типу была 55-см ракета «Schlange» («Змея»). Внешне она похожа на R4/M, но несколько короче. Вес ракеты – 3,5 кг. Вес взрывчатого вещества – 0,5 кг. Вес твердого топлива в двигателе – 0,69 кг. Максимальная скорость «Змеи» достигала 450 м/с. Ракета была запущена в

серийное производство, но боевого применения не имела.

Любопытный проект «шатающейся» ракеты создали конструкторы фирмы «Шкода» в Зброевке. Ракета под названием «Трудельмина» должна была с помощью главного двигателя достигать середины строя «Летающих крепостей». В случае прямого попадания бомбардировщик рассыпался на куски, в случае промаха должны были включаться малые двигатели, с помощью которых ракета начинала совершать беспорядочные движения из стороны в сторону. Это увеличивало вероятность поражения цели и производило сильное моральное воздействие на экипажи самолетов противника.

Калибр ракеты – 198 мм, длина – 1350 мм, стартовый вес – 52,2 кг. Взрыватель ударного действия. Ракета отличалась сложной конструкцией двигательной установки. Ракетная часть имела одну главную (центральную) камеру и восемь боковых, расположенных по окружности. В центральной камере двигателя помещалось 3 пороховые шашки, общим весом 4,63 кг, а в восьми боковых камерах – 24 пороховые шашки, общим весом 4 кг. Время работы главного двигателя – 0,68 с, а боковых – по 0,34 с.

Главный двигатель разгонял «Трудельмину» до 200 м/с. В заданное время последовательно включались боковые камеры, резко изменяющие траекторию полета ракеты. Время действия боковых камер приурочивалось возможно ближе к вершине траектории, где скорость поступательного движения снаряда мала и боковые импульсы сильнее скажутся на изменении направления движения.

Запуск ракеты производился с четырехметровой направляющей, по пазам которой она скользила на двух штифтах.

Первые три снаряда «Трудельмины» были отстреляны 4 декабря 1943 г. на полигоне в Миловитце. 9 марта 1944 г. там же было запущено еще 5 ракет на высоту 2 км. В серийное производство «Трудельмину» запустить не успели.

Авиационная зажигательная ракета Jgd.R.42 была спроектирована инженером Арндтом и принята на вооружение люфтваффе в 1942 г. В отличие от R-100-RS она не имела оперения и стабилизировалась вращением. Соответственно, эффективная дальность стрельбы Jgd.R.42 была меньше и составляла 1200 м. Согласно описанию ракеты, при дальности 1000 м ее рассеивание по вертикали составляло ± 30 м, а боковое – ± 50 м.

Калибр ракеты Jgd.R.42 составлял 214 мм, полная длина – 1187 мм, а стартовый вес – 83 кг. В боевой части ракеты весом 20 кг помещались 130 зажигательных «звездок», вышибной заряд весом 1 кг и дистанционный

взрыватель.

Пороховой двигатель состоял из трех шашек овального сечения, общим весом 24 кг дигликолевого пороха, что позволяло ракете развивать скорость до 620 м/с (при нулевой скорости самолета-носителя).

Ракета запускалась из пускового устройства типа «открытая труба», подвешенного к бомбодержателю самолета.

Был создан вариант ракеты Jgd.R.42 со стабилизатором и центральным соплом, но распространения он не получил.

Самой мощной неуправляемой германской ракетой «воздух – воздух» стала 42-см ракета Sc-500RS. Калибр ее боевой части составлял 368 мм (по другим данным – 360 мм), а калибр ракетной части – 420 мм. Полная длина – 3200 мм, а стартовый вес – 550 кг. Боевая часть весом 240 кг содержала 130 кг гексогена, а также два взрывателя – донный, ударного действия и дистанционный, в заднюю боевой части. Действие боевой части у цели – осколочное. Согласно расчету, при разрыве боевой части обеспечивалось поражение четырехмоторного бомбардировщика в радиусе 25 м.

Система стабилизации ракеты Sc-500RS в полете смешанная – жесткий восьмиперый стабилизатор небольших размеров и 12 косо поставленных сопел двигателя, обеспечивавших вращение.

Заряд дигликолевого пороха состоял из 21 шашки. Время работы двигателя – 1,8–2,0 с, сила тяги – 6250 кг. Максимальная скорость ракеты (без учета скорости самолета) – 235 м/с.

Стрельба ракетами Sc-500RS производилась с направляющих планок, нормально прикрепленных к обычным бомбодержателям.

Ракета Sc-500RS была создана на предприятии «Рейнметалл-Борзинг» в г. Маркенфельд. Для испытаний в 1942–1943 гг. изготовили 60 ракет. В 1946 г. вся техническая документация была вывезена с предприятия «Рейнметалл-Борзинг» группой сотрудников Наркомата вооружений.

Оригинальную конструкцию имела и зенитная ракета «Rhein – kind». Характерным отличием ее была боевая часть с готовыми поражающими элементами. Калибр ракеты составлял 310 мм. В хвостовой части ракеты находился твердотопливный двигатель, выше его – парашют системы спасения, а в носовой части под раскрывающимся обтекателем – 12 оперенных стрел калибром 45 мм и весом по 4 кг, несших 0,7–1,0 кг взрывчатого вещества и снабженных ударными взрывателями и самоликвидаторами. После выработки топлива на скорости около 1000 м/с обтекатель раскрывался и стрелы освобождались. Из-за разного аэродинамического сопротивления стрелы продолжали полет к цели, а пустой двигатель отставал и затем спасался на парашюте. Двигатель

предполагалось перезаряжать и использовать многократно.

Предполагалось, что применение этих ракет будет в 2–2,5 раза более эффективным, чем применение ракеты «Тайфун».

На вооружение ракета «Rheinkind» не поступила.

Наконец, для истребительной авиации были созданы управляемые ракеты «воздух – воздух». К концу войны в Германии были доведены до стадии серийного производства две ракеты – Х-4 и Hs-298.

Проектирование ракеты Х-4 (серийное обозначение «8—344») было начато в апреле 1944 г. на заводе фирмы «Руршталь» в Бракведе под руководством доктора М. Крамера.

Ракета имела крестообразно расположенные крылья и крестообразный стабилизатор со сдвоенными интерцепторами. Длина ракеты составляла 2,1 м, калибр – 220 мм, размах крыльев – 860 мм. Стартовый вес ракеты – 60 кг.

Управление ракетой производилось по проводам с самолета-носителя.

На двух из четырех крыльев устанавливались обтекатели катушек проводов телеуправления. Два других крыла несли осветительные патроны, предназначенные для определения местоположения объекта во время его полета. Крылья устанавливались не точно по оси корпуса, а с небольшим перекосом, с тем чтобы в полете снаряд вращался вокруг своей продольной оси со скоростью около 60 об/мин. Эта мера имела исключительную важность, так как возможные отклонения, допущенные при изготовлении и регулировке корпуса, крыльев или хвостового оперения, не сказывались на точности полета по траектории: вследствие вращения снаряда «средняя» траектория оставалась прямолинейной.

Боевая часть ракеты содержала 20 кг взрывчатого вещества и снабжалась неконтактным акустическим взрывателем, реагирующим на шум двигателей вражеского самолета.

Ракета Х-4 имела жидкостный реактивный двигатель BMW-109—548, создававший тягу 140–150 кг в течение 22 с. Маршевая скорость полета около 250 м/с. Эффективная дальность действия около 2 км, дальность полета максимальная – 5 км.

Немцам удалось изготовить 1300 снарядов Х-4. Ими предполагалось вооружить винтомоторные истребители Me-109 и ФВ-190 и реактивные истребители Me-262.

Х-4 могли стать эффективным средством борьбы с бомбардировщиками В-17. Истребители могли выпускать ракеты Х-4 вне зоны огня 12,7-мм пулеметов «летающих крепостей». Атака должна была производиться с задней полусферы по возможности с небольшим

превышением, чтобы достигнуть большей скорости за счет снижения. После пуска с расстояния примерно 2 км до цели самолет-носитель должен был оставаться в задней полусфере атакующей группы. Пилот, кроме управления своим истребителем, который снабжался автоматами курса, должен был осуществлять управление летящим впереди него снарядом.

Ракета Hs-298 была спроектирована в 1944 г. фирмой «Хеншель» под руководством профессора Вагнера. Наведение ракеты осуществлялось по радио.

Ракета Hs-298 состояла из двух фюзеляжей, соединенных в одно целое. В нижнем фюзеляже помещались ракетный двигатель и приводимый в действие ветряной генератор, в а верхнем – боевой заряд и аппаратура наведения.

Управление осуществлялось посредством рулей высоты на горизонтальном хвостовом оперении и интерцепторов Вагнера на крыльях. Руля направления ракета не имела.

Сопровождение ракеты было визуальным, причем в дневное время для наблюдения использовались трассеры, а в сумерки – электрические лампочки на хвосте.

Стартовый вес Hs-298 был около 295 кг. Длина ракеты – 410 мм, ширина – 200 мм. Размах крыльев составлял 510 м. Двигатель пороховой системы Шмиддинга. В первые 5 секунд после начала работы двигатель создавал тягу около 150 кг. А через 20 секунд (к концу работы) тяга падала до 50 кг.

Начальная скорость относительно самолета около 140 м/с, максимальная скорость – 235 м/с. Эффективная дальность стрельбы около 2 км, максимальная дальность полета ракеты – около 5 км.

Носителями Hs-298 должны были стать самолеты ФВ-190 (2 ракеты) и До-217 (5 ракет).

Не отставали от истребительной авиации и германские наземные средства ПВО. Так, к концу войны фирмы Круппа и «Рейнметалл» создали опытные образцы 5,5-см автоматической зенитной пушки «Gerät-58». Автоматика пушки была основана на принципе отвода газов. Питание производилось из магазина, в котором помещалось 4 патрона. Пушка имела электрогидравлические приводы вертикального и горизонтального наведения. Управление стрельбой могло вестись с помощью РЛС.

Начальная скорость снаряда – 1050 м/с, эффективный потолок стрельбы – 6,5 км. Темп стрельбы – 140 выстр./мин. Такие пушки представляли серьезную угрозу самолетам как на низких, так и на средних высотах.

Для борьбы же с «Летающими крепостями» на больших высотах в октябре 1942 г. фирмой «Рейнметалл» было создано 15-см зенитное орудие «Gerät-65F». Орудие имело конический ствол и снаряд со стреловидным оперением. Опытный образец орудия был закончен к августу 1943 г. Образец «Gerät-65F» имел следующие баллистические данные: начальная скорость снаряда – 1200 м/с; досягаемость по высоте – 18 000 м; время полета снаряда до высоты 18 000 м – 25 секунд; живучесть ствола – 86 выстрелов.

Низкая живучесть ствола и ряд технических недостатков системы затянули ее доводку, и на вооружение она так и не поступила.

В 1943–1944 гг. фирмы Круппа и «Рейнметалл» разработали проект сверхмощной 15-см пушки с длиной ствола в 100 калибров. Нормальный осколочный снаряд весил 40–43 кг и имел начальную скорость 1250 м/с. В 1946 г. документация на этот образец была захвачена «Артиллерийско-минной группой» Министерства вооружений в Тюрингии и отправлена в СССР.

Проектировались в Германии зенитные орудия и более крупных калибров – 17-см и 24-см. Так, в 1941 г. были возобновлены работы над стационарными 24-см зенитными установками («Gerät-80» и «Gerät-85»).

В июле 1944 г. фирма «Хуго Шнейдер» («Хасаг») в Лейпциге получила заказ на создание легкого реактивного снаряда для борьбы с самолетами на высотах до 500 м. Согласно тактико-техническому заданию, рассеивание снарядов должно было быть не свыше 10 % от дальности для 50 % выпущенных снарядов.

Руководителем проекта стал доктор Лангивейлер. Под его руководством был создан снаряд 2-см R.Sprgr. Калибр его был 20 мм, полная длина – 225 мм. Вес снаряда – всего 220 г. Поскольку его боевая часть содержала 15 грамм взрывчатого вещества, поразить самолет противника он мог лишь при прямом попадании. Снаряд 2-см R.Sprgr стабилизировался вращением.

В августе 1944 г. была создана носимая пусковая установка для девяти ракет – «Люфтвауст Б». Наводчик мог стрелять из пусковой установки с плеча. Таким образом, немцы предвосхитили создание ПЗРК середины 1960-х годов.

Не дожидаясь окончательных результатов испытаний, руководство вермахта заказало 10 тысяч переносных зенитных устройств и более четырех миллионов снарядов к ним.

В марте-апреле 1945 г. опытное производство фирмы «Хуго Шнайдер» выпустило 100 пусковых установок «Люфтваустов Б», 80 из которых

поступили на вооружение специальной зенитной команды, направленной на Западный фронт. Однако пока не обнаружено достоверных свидетельств о боевом применении этого комплекса.

В сентябре 1942 г. главнокомандующий люфтваффе Герман Геринг подписал программу исследований с целью создания новых средств ПВО. Она включала в себя создание как управляемых, так и неуправляемых зенитных ракет.

В итоге в 1942–1945 гг. было создано несколько управляемых зенитных ракет – «Вассерфаль», «Шметтерлинг», «Энциан» и других, а также неуправляемая зенитная ракета «Тайфун».

По своим весогабаритным характеристикам ракета «Тайфун» были близка к советской «Катюше» (М-13). Длина ракеты составила 1970–2000 мм, диаметр корпуса (калибр) – 100 мм, размах стабилизаторов – 220 мм.

Ракета «Тайфун» изготавливалась в двух вариантах: «Тайфун Р» и «Тайфун F». Основное различие вариантов Р и F было в двигателе. Вариант Р имел твердотопливный (пороховой) двигатель, а вариант F – жидкостный.

Боевая часть обоих образцов содержала 0,7 кг взрывчатого вещества. Боевой потолок ракеты «Тайфун» достигал 10 км, а баллистический – 16 км.

Одна батарея состояла из 12 пусковых установок, по 30 направляющих в каждой.

Немцы планировали до сентября 1945 г. сформировать 400 батарей, по 12 пусковых установок в каждой, и изготовить соответствующее количество ракет. Предполагалось производить до полутора миллионов ракет в месяц, но фактически немцы успели изготовить лишь 600 ракет.

Пусковая же установка была изготовлена лишь в одном экземпляре, а работы над ее модификациями, предназначенными для размещения на кораблях и на шасси танка Pz.Kpfw.V «Пантера», были прекращены со вступлением в Пльзень советских войск.

Наиболее перспективной германской зенитной управляемой ракетой можно считать «Вассерфаль» («Водопад»), разработанную в Пенемюнде под руководством Вернера фон Брауна. Внешне ракета представляла собой в два раза уменьшенную копию баллистической ракеты «Фау-2».

«Вассерфаль» имела радиокомандную систему наведения с использованием двух РЛС. Одна РЛС следила за целью, а вторая отслеживала зенитные управляемые ракеты. При этом обе отметки (от цели и от ракеты) выводились на одну электронно-лучевую трубку. Оператор с помощью ручки управления на так называемом кноппеле старался совместить на экране отметки от цели и зенитных управляемых ракет.

Сигналы от «кнопеля» поступали в счетно-решающее устройство фирмы «Сименс», где вырабатывались необходимые команды, которые через передатчик по радиоканалу передавали на ракету.

Пуск ракеты производился вертикально с особого пускового стола. В полете ракета управлялась с помощью газовых и аэродинамических рулей.

Боевая часть ракеты «Вассерфаль» содержала от 100 до 150 кг взрывчатого вещества. Для ракеты было спроектировано четыре типа взрывателей (два радиовзрывателя, один инфракрасный и один оптический).

Первый старт ракеты «Вассерфаль» состоялся в феврале 1944 г. Всего до окончания войны, по различным сведениям, было запущено от 25 до 50 ракет. К маю 1945 г. ракета была готова к серийному производству.

Зенитная управляемая ракета «Шметтерлинг» («Бабочка») разрабатывалась самолетостроительной фирмой «Хеншель» с 1941 г. и имела заводской индекс Hs-117. Она, как и «Вассерфаль», до конца войны доведена не была, хотя немцы и собирались запустить ее в серийное производство в конце 1944 г.

Ракета «Шметтерлинг» управлялась по радио с земли и имела систему оптического сопровождения (систему управления «Бургунд»). Ракета предназначалась для поражения воздушных целей на высотах до 10,5 км и дальностях до 30 км.

Наведение ракеты на цель, как и у ракеты «Вассерфаль», осуществлялось по методу «трех точек». В ракете использовалась, в основном, такая же или подобная аппаратура управления, за исключением бортового приемника – вместо «Страссбурга» был установлен «Кольмар». Органами управления на ракете были интерцепторы с электромагнитными приводами.

В отличие от ЗУР «Вассерфаль», которая имела стационарный старт и могла использоваться, в основном, для объектовой обороны, пуск ракеты «Шметтерлинг» производился с подвижной пусковой установки, направляющая которой устанавливалась под заданным углом возвышения, благодаря чему ракета могла использоваться как для противовоздушной обороны отдельных объектов, так и для ПВО войск.

Ракета «Рейнтохтер» разрабатывалась фирмой «Рейнметалл-Борзинг» в трех вариантах: твердотопливная ракета «Рейнтохтер R-1P» с досягаемостью 12 км; твердотопливная ракета «Рейнтохтер R-3P» с досягаемостью 12 км и жидкостная ракета «Рейнтохтер R-3F» с досягаемостью 12 км.

Летные испытания ракеты «Рейнтохтер R-1P» начались в августе

1943 г. вблизи, на Балтийском побережье. До июня 1944 г. было сделано 34 пуска. Ракета показала досягаемость по высоте 6 км и наклонную дальность 10–12 км, при скорости 485 мс. Такие летные данные (особенно по досягаемости по высоте) уже не могли удовлетворить Министерство авиации, поэтому было принято решение о разработке другой ракеты, с потолком не менее 10–12 км.

Однако испытания и доводка ракеты «Рейнтохтер R-1P» продолжались, и всего до 5 января 1945 г. было произведено 82 пуска ракеты, из которых только 4 оказались неудачными.

Разработка ракеты «Рейнтохтер R-3F» началась только в 1944 г. и велась очень быстрыми темпами. В ней полномасштабно использовались уже отработанные элементы ракеты «Рейнтохтер R-1P».

До января 1945 г. было произведено 6 пусков ракет в неуправляемом варианте. Но до летных испытаний, которые планировалось провести весной 1945 г. на полигоне ракетного центра в Пенемюнде, ракету довести не успели, поскольку советские войска стремительно приближались, и ракетный центр пришлось эвакуировать.

Надо полагать, что и такого краткого обзора техники истребительной авиации и наземных средств ПВО достаточно, чтобы понять, чем кончилось бы единоборство Германии с союзниками без участия СССР. У немцев хватило бы сил и средств для отражения атак как имевшихся у союзников В-17, В-24 и «Ланкастеров», так и перспективных В-29 «Линкольнов».

Германские инженеры и конструкторы на несколько лет опередили англичан и американцев в области реактивной авиации и управляемых ракет класса «воздух – воздух» и «земля – воздух».

Раздел II

Оружие воздушной войны

Глава 1

Британские дальние бомбардировщики

Бомбардировщик «Уитли»

В 1931 г. британское Министерство авиации выдало техническое задание С.26/31 на военно-транспортный самолет, который при необходимости можно было использовать как бомбардировщик. В соответствии с заданием КБ фирмы «Амстронг-Витворт» во главе с Дж. Ллойдом разработало проект А.W.23. Он имел низкорасположенное крыло, широкий фюзеляж, короткое и широкое крыло, двухкилевое оперение оригинальной конструкции.

К лету 1935 г. самолет был построен и 4 июня совершил первый полет. Но на вооружение его не приняли, а в серию пошли Хейдли-Педж «Херроу» и Бристоль «Бомбей».

В начале 1934 г. на базе А.W.23 по заказу Чехословакии был разработан новый проект – А.W.30. Но он тоже оказался невостребованным (Чехословакия приобрела французский бомбардировщик МВ-200). В июле 1934 г. британское Министерство авиации разработало новое задание – на ночной бомбардировщик В.3/34. В конкурсе приняли участие фирмы «Виккерс», «Фэйри», «Хейндли-Пэйдж» и «Амстронг-Витворт».

Новый проект «Амстронг-Витворт» А.W.38 повторял компоновку своих предшественников, но габариты несколько уменьшились. Обшивка крыла до половины хорды стала металлической. Фюзеляж был спроектирован заново и стал цельнометаллическим. 14 сентября фирма получила заказ на изготовление двух прототипов, а 23 августа 1935 г. – заказ на 80 бомбардировщиков, получивших название «Уитли» (в честь пригорода Ковентри, где размещался завод фирмы).

17 марта 1936 г. шеф-пилот фирмы «Кэмпбелл-Оурд» поднял первый прототип в воздух. 27 июня он был продемонстрирован публике на воздушном параде в Хендоне. На испытаниях самолет показал невысокие летные данные, но разработка перспективных бомбардировщиков «Хэмпден» и «Веллингтон» затягивалась, и было решено запустить «Уитли» в серию.

24 февраля 1937 г. взлетел второй прототип (летчик-испытатель Тэрнер-Хьюз), отличавшийся более мощными моторами. Он полностью

соответствовал заданию В.21/35 и стал эталоном для серии. Через несколько дней на заводе в Бэгинтоне началось серийное производство.

Самолет был принят на вооружение в 1937 г. Первой в марте 1937 г. их получила 10 бомбардировочная эскадрилья.

«Уитли» был построен по аэродинамической схеме свободнонесущего низкоплана с двухкилевым оперением. Фюзеляж цельнометаллический, типа «полумонокок» с работающей обшивкой, прямоугольного сечения. Крыло прямое, трапиевидное в плане с закругленными законцовками, имело мощный лонжерон, сваренный из стальных труб. Обшивка в передней части (до середины хорды) дюралевая, в задней – полотняная. Вдоль задней кромки установлены посадочные щитки с гидроприводом. Кили располагались над стабилизатором посередине его размаха и поддерживались горизонтальными балками, соединяющими их с фюзеляжем. Шасси трехопорное, с хвостовым колесом. Основные стойки убирались в мотогондолы. При этом колеса частично выступали наружу. Силовая установка состояла из двух поршневых звездообразных 14-цилиндровых двигателей воздушного охлаждения Амстронг-Сиддли «Тайгер» с трехлопастными винтами изменяемого шага. Начиная с модификации Mk.IV, устанавливались 12-цилиндровые V-образные двигатели жидкостного охлаждения Роллс-Ройс «Мерлин».

Запас топлива размещался в двух крыльевых и одном фюзеляжном баках. Предусмотрена установка двух топливных баков по 300 литров в основном бомбоотсеке, на передних бомбодержателях. Бомбовая нагрузка располагалась в основном бомбоотсеке в фюзеляже и 12 малых – в крыле.

За основным бомбоотсеком в фюзеляже имелся специальный отсек для осветительных бомб. Оборонительное вооружение состояло из 7,7-мм пулеметов «Льюис», «Виккерс» или «Браунинг». Приборное и радиооборудование обеспечивали уверенный полет в условиях плохой видимости.

Существовали следующие модификации:

A.W.23 – опытный бомбардировщик. Отличался двигателями Амстронг-Сиддли «Тайгер» Mk.VII мощностью 810 л.с., полотняной обшивкой крыла и фюзеляжа. Первый полет – 4 июня 1935 г.

A.W.30 – бомбардировщик для Чехословакии (проект). Отличался более узким фюзеляжем.

A.W.38 – первый прототип. Отличался цельнометаллическим фюзеляжем, двигателями «Тайгер» Mk.IX мощностью 795 л.с., винтами изменяемого шага. Первый полет – 17 марта 1936 г.

A.W.38 – второй прототип, эталон для серии. Отличался двигателями

«Тайгер» Mk.XI мощностью 935 л.с. Оборонительное вооружение состояло из двух пулеметов «Льюис», расположенных в носовой (A.W.13) и хвостовой (A.W.12) турелях. Первый полет – 24 февраля 1937 г.

«Уитли» В.Мк.I – первый серийный вариант. В 1937 г. изготовлено 34 самолета.

«Уитли» В.Мк.II – с двигателями «Тайгер» Mk.VIII. Часть самолетов оснащалась подфюзеляжной выдвижной стрелковой башней Фразер-Нэш FN17 с двумя пулеметами «Браунинг» Mk.II. В 1938 г. изготовлено 48 самолетов.

«Уитли» В.Мк.III – доработанный вариант Mk.I. Отличался конструкцией основного бомбоотсека. С сентября 1938 г. по март 1939 г. изготовлено 80 самолетов.

«Уитли» В.Мк.IV – с двигателями «Роллс-Ройс» «Мерлин» Mk.II мощностью 1030 л.с. Отличался коками винтов, остеклением места бомбардира. Бомбовая нагрузка увеличена до 3178 кг. Первый полет состоялся 5 апреля 1939 г. Изготовлено 33 самолета.

«Уитли» В.Мк.IVA – с двигателями «Мерлин» Mk.X. В 1939 г. изготовлено 7 самолетов.

«Уитли» В.Мк.V – модернизированный. Отличался двигателями «Мерлин» Mk.X с реактивными выхлопными патрубками, формой килей, хвостовой турелью «Нэш-Томпсон» с четырьмя пулеметами «Браунинг», удлиненной хвостовой частью фюзеляжа (за стабилизатором), пневматическими антиобледенителями BTR на передней кромке крыла и вертикального оперения, антенной радиополукомпаса в каплевидном обтекателе. С августа 1939 г. по июнь 1943 г. изготовлено 1466 самолетов.

«Уитли» В.Мк.VI – с двигателями Прэтт-Уитни GR-1820 «Твин Уосп» (проект).

«Уитли» GR.Мк.VII – противолодочный. Отличался четырьмя дополнительными баками в фюзеляже, РЛС ASW Mk.II. В состав экипажа включен оператор РЛС. Выпускался с 1941 г. Переоборудована часть Mk.V. Всего изготовлено 146 самолетов.

Производство продолжалось до июня 1943 г. Всего изготовлено 1814 самолетов всех модификаций. «Уитли» применялся в качестве ночного бомбардировщика, транспортного и патрульного противолодочного самолета, буксировщика десантных планеров, учебного.

С весны 1941 г., после появления более современных бомбардировщиков, самолеты «Уитли» стали передаваться в учебные части, но и оттуда они продолжали привлекаться к налетам на Германию. В 1942 г. 15 самолетов со снятым вооружением передали авиакомпаниям

ВОАС, где они использовались в качестве транспортных. В 1943 г. их вернули ВВС. «Уитли» Mk.V снят с вооружения в 1945 г. (более ранние модификации были сняты годом раньше). Последний самолет эксплуатировался до 1949 г.

Летно-технические характеристики бомбардировщика «Уитли»:

Модификация.....					
Mk.V					
Двигатели.....					
«Мерлин» Mk.X					
Мощность,				л.	
с.....	2	'	1145		
Габариты,				м:	
длина.....	21,49				
размах					
крыла.....	25,60				
высота 4,57					
Площадь		крыла,		кв.	
м.....	105,63				
Вес,				кг:	
пустого.....					
8785					
взлетный					
максимальный.....	15	209			
Запас				топлива,	
л.....	3805				
Скорость,				км/ч:	
максимальная.....	370				
крейсерская.....					
280					
Максимальная		скороподъемность,		м/мин.	
.....	250				
Дальность	полета,	км:	с	максимальной	
нагрузкой.....	1200				
перегоночная.....					
2600					
Потолок,					
м.....					
7900					
Экипаж,				чел.	

.....	5
Бомбовая	нагрузка,
кг.....	3175
Пулеметное	
вооружение.....	5 × 7,7-мм

Бомбардировщик «Веллингтон»

Задание на проектирование нового двухмоторного бомбардировщика для замены устаревших дневных бомбардировщиков «Болтон-Пол» (Boulton Paul) Оверстренд было поручено ряду британских авиастроительных фирм в октябре 1932 г. Предусматривалось, что новый самолет должен доставить 680 кг бомб на расстояние 970 км с крейсерской скоростью 200 км/ч. Максимальная скорость – не менее 306 км/ч. Эти достаточно высокие по тем временам летные данные должны были быть достигнуты машиной, сухой вес которой не превышал бы 6000 кг, в соответствии с решениями Женевской конференции по разоружению. Но в связи с провалом переговоров в Женеве в 1934 г. все весовые ограничения были сняты.

Лучший проект предоставила компания «Виккерс-Армстронг Авиэйшн».

Для нового самолета конструкторской группой под руководством Рэка Пирсона были выбраны двигатели «Гошак» («Goshawk») фирмы «Роллс-Ройс» мощностью 600 л.с. с паро испарительной системой охлаждения. 29 мая 1933 г. были объявлены победители конкурса на создание бомбардировщика – ими стали фирмы «Виккерс» и «Хэндли Пейдж» (Handley Page).

Виккерс предложил двухмоторный среднеплан с убирающимся шасси. Наибольший интерес вызывал фюзеляж, который представлял собой так называемую геодезическую конструкцию из металлических труб, соединенных уголками в сложный набор, напоминающий сетку земных координат. Все эти «меридианы и параллели» обтягивались полотном. Разработчиком данной силовой схемы был инженер Бэрнс Вэллис, чей опыт базировался на созданных фирмой «Виккерс» жестких дирижаблях.

Отмена весовых ограничений позволила использовать более тяжелый, но значительно более мощный девятицилиндровый двигатель мощностью 915 л.с. воздушного охлаждения «Пегасус Р.Е.5S М» фирмы «Бристоль».

Ко времени первого полета 15 июня 1936 г. взлетный вес нового

бомбардировщика вырос до 9500 кг, а с помощью паровой катапульты он мог быть выстрелен в воздух с полетным весом почти в 14 тонн. Экипаж состоял из четырех человек: пилота, штурмана (он же бомбардир и носовой стрелок), стрелка-радиста и хвостового стрелка. Самолет развил максимальную скорость 402 км/ч на высоте 2400 м, значительно перекрыв требования военных.

В том же месяце бомбардировщик был представлен среди новых образцов военной техники на авиашоу в Хендоне, причем обширные площади остекления носовой и кормовой турелей были заклеены плотной бумагой из-за строго секретной «геодезической» конструкции фюзеляжа, которую можно было бы увидеть сквозь плексиглас.

В соответствии с программой перевооружения Королевских ВВС Великобритании требовалось резкое увеличение количества боевых самолетов. Запущенный 15 августа 1936 г. в серийное производство новый бомбардировщик фирмы «Виккерс» за счет легкой, но весьма необычной и исключительно трудоемкой конструкции фюзеляжа был способен поднимать 2040 кг бомб, более чем втрое превысив требования заказчика. За счет использования под бомбы только фюзеляжного пространства и использования объема крыльев для размещения топливных баков боевой радиус с полной бомбовой нагрузкой составил 1200 км и 2400 км без бомб – в варианте разведчика. Первоначально названный «Креси» («Cresu») – по месту победы английской пехоты над французской рыцарской кавалерией во времена Столетней войны, бомбардировщик был переименован в «Веллингтон» («Wellington») в честь британского военачальника, разгромившего Наполеона при Ватерлоо.

Вслед за первым контрактом на 180 машин в 1937 г. последовал второй, на 200 бомбардировщиков. Серийные самолеты «Веллингтон» Mk.I значительно отличались от прототипа, потерпевшего катастрофу 11 ноября 1936 г. из-за отрыва руля высоты. Было радикально переделано оперение, на 15 см увеличена высота киля, хвостовое колесо сделано убирающимся. Линии фюзеляжа спрямлены, новые турели конструкции фирмы «Виккерс» установлены в оконечностях бомбардировщика – в носу и в корме, с одним пулеметом калибра 7,67 мм. Для защиты верхней полусферы использовали стрелявший через сдвигающийся назад люк пулемет «Виккерс» LK с плечевым упором, которым оперировал стрелок-радист. Для защиты нижней полусферы применили выдвижную установку FN9 фирмы «Фразер Нэш» с пулеметом винтовочного калибра в фюзеляже, у задней кромки крыла. Установка этой весьма тяжелой и ненадежной турели потребовала увеличения экипажа и породила проблемы центровки, поэтому ее

устанавливали не всегда. При выпущенной турели максимальная скорость бомбардировщика снижалась на 24 км/ч.

Также были несколько переделаны створки основных стоек шасси, большие окна появились по обеим сторонам фюзеляжа. Кабину оборудовали обогревом и противообледенительной системой, что в полтора раза повысило практический потолок бомбардировщика.

Первый серийный «Веллингтон» Mk.I с двигателями «Пегасус я» (так стал называться серийный «Пегасус» P.E.5SM) с трехлопастными винтами изменяемого шага фирмы «Де Хевилленд» («de Havilland») поднялся в воздух 23 декабря 1937 г.

В октябре 1938 г. новые самолеты получили уже семь эскадрилий Королевских ВВС. К началу войны эти машины были приспособлены для дневных бомбардировок без истребительного прикрытия – считалось, что сосредоточенный пулеметный огонь летящих в сомкнутом строю «Веллингтонов» не позволит вражеским перехватчикам прицельно атаковать.

В январе 1938 г. начались работы по созданию вариантов «Веллингтона» с различными двигателями: Mk.II с двенадцатицилиндровыми двигателями жидкостного охлаждения «Мерлин» фирмы «Роллс-Ройс»; Mk.III с восемнадцатицилиндровыми «звездами» воздушного охлаждения «Геркулес» фирмы «Бристоль» и Mk.III с подобными двигателями «Твин Вэсп» («Twin Wasp») американской фирмы «Пратт-энд-Витни». Несколько увеличили размеры планера: длину – на 152 мм, а размах крыльев – на 76 мм.

Параллельно шли работы по устранению недостатков, выявленных во время доводки и эксплуатации бомбардировщика. Усилены основные стойки шасси, для повышения путевой устойчивости еще раз увеличен киль. Недостаточное время реакции турелей «Виккерс» потребовало улучшить защитное вооружение, для чего установлены две хорошо зарекомендовавшие себя на бомбардировщиках «Уитли» IV гидроприводные турели F 5 и F 10 фирмы «Фразер Нэш», с парой пулеметов калибра 7,67 мм в каждой. Сноп пламени, вырывавшийся из выхлопной трубы при запуске правого двигателя, прожигал полотняную обшивку крыла, что вынудило использовать пламегаситель. На выхлопную трубу левого двигателя надели цилиндрическую муфту отбора тепла для системы обогрева кабины.

12 апреля 1938 г. собрали впервые «Веллингтон» Mk.IA с новыми двигателями «Пегасус» XVIII мощностью 1050 л. с., новыми турелями, шасси и т. д. В августе эти машины начали покидать сборочные цеха.

Вариант Mk.IB не выпускался серийно, поскольку представлял собой ухудшенную версию Mk.IA.

Во время военных действий 1939 г. самолет был усовершенствован: в средней части появился астролук, антенну радиополукомпаса упрятали в обтекатель и установили систему аварийного слива горючего.

В начале войны экипаж состоял из шести человек: двух пилотов, один из которых был стажером, штурмана-бомбардира, радиста и двух стрелков. К середине войны из-за значительных потерь в личном составе англичане отказались от второго пилота на больших самолетах.

На «Веллингтоне» Mk.IC, начавшем поступать в Королевские ВВС с апреля 1940 г., отказались от выдвижной турели FN9 в пользу двух бортовых установок с пулеметами «Виккерс LK», а на серийных бомбардировщиках устанавливали американские пулеметы «Браунинг» калибром 7,67 мм. Угол обстрела турелей увеличили до исчезновения «мертвой» зоны по сторонам самолета. Двигатели «Пегасус» XVIII являлись достаточно надежными, но выход одного из них из строя приводил к резкой потере высоты из-за невозможности зафлюгировать применявшиеся винты с постоянным углом установки фирмы «Хевиленд».

Mk.IC стал первой версией бомбардировщика, выпущенной в большом количестве – около 2700 экземпляров. Стандартная бомбовая нагрузка составила девять 500-фунтовых (227-кг) бомб или две 2000-фунтовые (907-кг) бомбы.

Опыт показал, что самолеты этого типа были лучшими среди британских бомбардировщиков на начальном этапе войны, с большей крейсерской скоростью, чем «Уитли» В.V и с большим боевым радиусом при большей бомбовой нагрузке, чем «Хэмпден» В.1.

Весной 1939 г. два прототипа уже упоминавшихся Mk.II и Mk.III впервые поднялись в воздух. «Веллингтон» Mk.II был оснащен двигателями «Мерлин X», мощностью 1145 л.с., однако нехватка этих моторов, широко использовавшихся на истребителях, задержала начало серийного выпуска Mk.II до октября 1940 г. Несмотря на выросший до 15 тонн из-за установки более тяжелых двигателей полетный вес, максимальная скорость возросла до 407 км/ч против 378 км/ч у Mk.IC. Модифицированный бомбардировщик поднимал 4000-унтовую (1814-г) бомбу.

На итальянском фронте эти машины широко использовались для атак по конвоям, гаваням и городам южной Италии и Ливии, особенно по Бенгази, главному порту на африканском побережье, через который шло снабжение германского Африканского корпуса.

Что касается «Веллингтона» Mk.III с новейшими двигателями воздушного охлаждения «Геркулес», работы над которым начались в начале 1938 г., то его производство все откладывали, рассчитывая на скорое появление четырехмоторных «Стирлингов» с этими же моторами. Но к началу 1941 г. решили запустить в серию Mk.III, который совершил первый полет с двухрядными двигателями «Геркулес» Хе-1SM, мощностью 1375 л.с., с турбонагнетателем еще 18 мая 1939 г. Серийные бомбардировщики отличались установкой более надежного двигателя «Геркулес III», мощностью 1425 л.с.

Первые самолеты новой модификации поступили на вооружение 22 июня 1941 г. Они были оснащены протестированными топливными баками и бронезащитой экипажа. Под килем установили четырехствольную турель FN 20A, прекрасно показавшую себя на «Уитли ВУ». Взлетный вес возрос до 15 650 кг, а максимальная скорость до 410 км/ч – за счет установки двух двигателей «Геркулес III», мощностью по 1535 л.с. Позже стали устанавливать двигатели «Геркулес XI», мощностью по 1675 л.с. Всего к концу 1943 г. было собрано 1517 бомбардировщиков «Веллингтон» Mk.III.

Эта модификация была приспособлена для буксировки десантных планеров «Эйрспид Хотспур», «Хадриан» и «Хорс».

Предчувствуя «моторный голод», фирма «Виккерс» начала поиск поставщиков авиационных двигателей. После консультаций с возможными партнерами к концу 1939 г. остановились на американских двухрядных «звездах» воздушного охлаждения. В начале 1940 г. был размещен заказ на постройку прототипа бомбардировщика «Веллингтон» Mk.IV с двумя импортными двигателями, мощностью 1050 л.с. воздушного охлаждения R-1830-SC34-C «Твин Восп» фирмы «Пратт-энд-Витни» и винтами диаметром 3,81 м американской фирмы «Гамильтон-стандарт» («Hamilton-Standard»). Ожидаемая максимальная скорость – 386 км/ч на высоте 3000 м. Однако из-за применения более экономичного двигателя дальность увеличилась бы примерно на 250 км.

Всего с августа 1941 г. было построено 220 бомбардировщиков Mk.IV с американскими двигателями. На половине этих самолетов установили 7,7-мм счетверенную кормовую турель FN 20. Во всем остальном новая версия повторяла «Веллингтон» Mk. 1C. Оба варианта использовались в боевых действиях до мая 1943 г.

С начала 1942 г. началось серийное производство последней бомбардировочной версии «Веллингтона»: Mk.X с двигателями «Геркулес» VI или XVI, мощностью 1675 л.с. Применение нового сплава на основе алюминия уменьшило вес фюзеляжа и увеличило почти на тонну взлетный

вес, сохранив летные данные версии Mk.III. Всего построено 3803 экземпляра «Веллингтона» Mk.X.

Боевой потолок «Веллингтонов» составлял примерно 4500 м, что делало их уязвимыми для средств ПВО Германии. Штаб ВВС еще в мае 1939 г. заказал фирме «Виккерс» высотную модификацию бомбардировщика, способную наносить точные бомбовые удары с высоты не менее 11 000 м. Оснащенные высотными двигателями, с экипажем из трех человек, самолеты основную часть полета к цели выполняли бы на высоте, позволявшей хвостовому стрелку, находящемуся в негерметичной огневой установке, успешно отражать атаки перехватчика. При подлете к цели, окруженной сотнями зенитных орудий, стрелок перебирался в герметичную кабину к пилоту и штурману, после чего бомбардировщик забирался на недостижимую для снарядов двенадцатикилометровую высоту, откуда и наносил удар.

Для реализации этой программы была создана цилиндрическая герметичная камера, диаметром 1,651 м, с небольшими иллюминаторами для экипажа. Наддув осуществлялся от компрессора, вращаемого одним из двигателей. Было разработано две модификации: Mk.V с двигателями воздушного охлаждения «Бристоль Геркулес III» мощностью 1425 л.с. (построено два опытных образца) и Mk.VI с двигателями жидкостного охлаждения «Роллс-Ройс Мерлин 60», мощностью 1600 л.с. Обе модификации отличались увеличенным размахом крыла, ненадежностью силовых установок и отсутствием обзора для пилота.

Первый полет «Веллингтона» Mk.V состоялся 21 октября 1940 г.

На высоте 20 000 футов (6096 м) обледенели иллюминаторы гермокабины, что вынудило прекратить подъем. Наибольшая высота – в 30 000 футов (9144 м) была достигнута этой машиной во время третьей попытки. Эти полеты выявили неспособность двигателей «Геркулес» обеспечить достаточную высотность бомбардировщику. Поэтому на втором прототипе, оснащенный двигателями воздушного охлаждения «Геркулес VIII», заменили эти силовые установки на опытные двигатели жидкостного охлаждения «Роллс-Ройс Мерлин» R E1S M (в серии обозначался «Мерлин-60»).

Испытания этой машины начались в мае 1941 г., она легко превзошла Mk.V по высотным характеристикам и была запущена в серию в конце 1941 г. Экипаж состоял из четырех человек: пилот, штурман, бомбардир и радист. Наступательное вооружение – восемь 500-фунтовых (227-кг) бомб. Попытки создать дистанционно управляемые огневые точки, которые должны были устанавливаться в оконечностях мотогондол, потерпели

провал, так же как и попытки довести гермотурель FN 70 с четырьмя 7,67-мм «Браунингами». Поэтому на серийных машинах устанавливали стандартные турели FN 20А, что увеличило экипаж еще на одного человека.

Вариантом, предназначенным для действий над морем, стал противолодочный «Веллингтон» Mk. VIII. Используя планер и двигатели от версии Mk. 1С, конструкторы установили на нем РЛС обзора ASU Mk. II, работающую в дециметровом диапазоне и позволяющую обнаружить подводную лодку в позиционном положении при отсутствии видимости, а также мощный прожектор, установленный на месте выдвижной турели FN9. Прожектор предполагалось использовать для сопровождения рассекреченных немецких субмарин, прорывающихся в надводном положении на большой скорости в ночное время через контролируемый британской авиацией Бискайский залив. Эффективность прожектора была подтверждена войсковыми испытаниями. Экипаж увеличился на одного человека – оператора РЛС и составил 6 человек. Вооружение состояло из двух 420-фунтовых (191 кг) глубинных бомб, в случае необходимости подвешивалась авиационная торпеда. Оборонительное вооружение соответствовало версии Mk.IС. Начиная с весны 1942 г., командование Королевских ВВС начало использовать Mk. VIII в военных действиях.

Этот самолет имел значительный успех и как торпедоносец, особенно над Средиземноморьем. Так, в октябре 1942 г., действуя с аэродромов на Мальте, «Веллингтоны» Mk.VIII утопили несколько танкеров с горючим для танков Роммеля и повредили большое количество судов.

В 1943 г. на вооружение Берегового командования начали поступать модификации на основе «Веллингтона» Mk.X. с двигателями «Геркулес» и четырехточечной кормовой турелью FN 20А. Это были дневные морские бомбардировщики: Mk.XI с РЛС ASU Mk.II для поиска целей, вооруженный преимущественно торпедой; Mk. XII с более совершенным сантиметровым радаром ASU Mk.III в обтекателе под носовой частью фюзеляжа. А установка на месте носовой турели истребительного радара американского производства SCR 720, как на ночных истребителях «Де Хевиленд» DH 98 и «Москито» N.F. XII, привела к появлению специализированного учебного самолета «Веллингтон» Mk. XVII, предназначенного для тренировок операторов РЛС.

Серийное производство низковысотного двигателя «Геркулес XVII», мощностью 1735 л.с., подходящего для патрульных самолетов, позволило выпустить 844 экземпляра «Веллингтона» Mk.XIII на основе Mk.XI. Установка тех же двигателей на планер от версии Mk.XII привела к

созданию наиболее совершенной и универсальной версии морского «Веллингтона» Mk.XIV. На месте носовой турели на нем устанавливали прозрачный обтекатель для наблюдателя, управляющего прожектором. Был построен 841 экземпляр этого ночного противолодочного самолета.

Кроме того, построили 80 учебных самолетов «Веллингтон» Mk.XVIII с двигателями «Геркулес XVII».

Последний «Веллингтон» Mk.XIX был создан уже после окончания войны. Он предназначался для тренировки экипажей и представлял собой бомбардировщик Mk.X с единственным крупнокалиберным пулеметом в корме.

Всего в период с 1937 г. по 1940 г. было построено 11 461 самолет марки «Веллингтон». Они использовались в ВВС Великобритании, Канады, Австралии, Новой Зеландии и Южно-Африканского союза, а после войны, в ВВС Франции и Греции. Кроме того, в составе Королевских ВВС были эскадрильи, полностью укомплектованные польским и чешским персоналом. Трофейные «Веллингтоны» использовались германскими и итальянскими ВВС.

Модификации:

Wellington Mk. I – первая серийная модификация

Wellington Mk. IA – модификация с ПД Pegasus Mk. XVIII

Wellington Mk. IB – модификация с улучшенным вооружением

Wellington Mk. IC – улучшенная версия Mk.IB

Wellington Mk. II – модификация с ПД Merlin Mk. X

Wellington Mk. III – модификация с 8 пулеметами и ПД Hercules XI (1500 л.с.)

Wellington Mk. IV – модификация с ПД R-1830-S3C4G (1184 л.с.)

Wellington Mk. V – модификация с ПД Hercules Mk.XI

Wellington Mk. VI – модификация с ПД Merlin Mk.60 (1579 л.с.)

Wellington Mk. VIG – модификация с улучшенным БРЭО

Wellington Mk. VII – модификация для тестирования вооружения

Wellington Mk. VIII – торпедоносец с РЛС ASV.Mk.II

Wellington Mk. IX – экспериментальная версия

Wellington Mk. X – модификация с ПД Hercules Mk.XVI (1653 л.с.)

Wellington Mk. GRXI – модификация с РЛС ASV.Mk.II, 6 пулеметами, ПД Hercules Mk.XVI.

Wellington Mk. GR.XII – модификация с РЛС ASV.Mk.III.

Wellington Mk. GR.XIII – модификация с ПД Hercules Mk.XVII, РЛС ASV.Mk.II

Wellington Mk. GR.XIV – модификация с РЛС ASV.Mk.III, узлами

подвески для НУРС

Wellington Mk. C.XV – транспортная версия Mk.IA

Wellington Mk. C.XVI – транспортная версия Mk.IC

Wellington Mk. T.XVII – модификация GR.XI с РЛС SCR 720AI для подготовки пилотов ночных бомбардировщиков

Wellington Mk. T.XVIII – модификация GR.XII с РЛС SCR 720AI для подготовки пилотов ночных бомбардировщиков

Летно-технические характеристики:

Модификация.....

Wellington Mk.II

Размах..... крыла,

м..... 26,26

Длина,

м.....

19,69

Высота,

м.....

5,31

Площадь

крыла,

кв.

м..... 79,10

Вес,

кг:

пустого

самолета..... 9189

нормальный

взлетный..... 14 969

Тип двигателя..... 2 ПД Rolls-

Royce Merlin X

Мощность,

л.с.

..... 2 × 1145

Максимальная

скорость,

км/

ч..... 435

Крейсерская

скорость,

км/

ч..... 290

Практическая

дальность,

км..... 3540

Скороподъемность,

м/

мин..... 170

Практический

потолок,

м..... 7163

Экипаж.....

Вооружение:.....	4–6 (7,7-
мм) пулемета	
Бомбовая	нагрузка,
нормальная.....	1134
максимальная.....	
1814	

Бомбардировщик «Стирлинг»

В начале 1936 г. штаб Королевских ВВС разработал тактико-технические требования к новому тяжелому бомбардировщику.

29 мая 1936 г. британское Министерство авиации организовало конференцию специалистов, посвященную новому бомбардировщику. Достижение необходимой дальности в 3000 миль (4827 км) для ударов по СССР считалось весьма желательным, но маловероятным. Кроме того, сомнению подвергся предлагаемый для нового самолета калибр бомб в 2000 фунтов (907 кг). В конце концов конференция пришла к выводу, что эти бомбы будут, возможно, применяться в будущих конфликтах только по тяжело бронированным боевым кораблям, да и то в исключительных случаях. Для действий по наземным целям участники конференции решили ограничиться фугасной бомбой калибром в 500 фунтов (226,8 кг).

Основываясь на согласованных исходных данных, конференция утвердила тактико-технические характеристики для самолета. Так, максимальная скорость составляла 370 км/ч, что было довольно смело. Ведь состоящий на вооружении и еще не устаревший истребитель Глостер «Гаунтлет» развивал именно такую скорость, а испытания новейшего Хаукера «Харрикейн» только начались.

К началу лета 1936 г. была составлена спецификация, которую 9 июля разослали всем авиастроительным и моторостроительным фирмам Великобритании.

Проектирование самолета осложнилось из-за требования военных ограничить размах крыла 30,5 метра – это диктовалось габаритами тогдашних стандартных военных ангаров (главный конструктор Липкомб настаивал на 34,2 м). Однако уменьшенное крыло обладало худшими несущими свойствами. Тогда для обеспечения приемлемой дистанции взлета самолет оснастили высоким шасси, создававшим больший угол атаки крыла. Но конструкция шасси оказалась сложной, хрупкой и

ненадежной.

Результатом другой прихоти военных и некоторой недальновидности конструкторов стало ограничение калибра бомб: отсеки «Стирлинга» не могли вместить бомб крупнее 1814 кг.

Прототип успешно взлетел 14 мая 1939 г., но во время посадки разбился из-за поломки шасси. Только в августе следующего года первые машины начали поступать на вооружение боевых соединений. Освоение машины длилось шесть месяцев, и лишь 10 февраля 1941 г. «Стирлинги» отправились на бомбежку склада горючего в Роттердаме. Последующие операции вскоре отчетливо показали все недостатки первенца британских тяжелых бомбардировщиков. Из-за уменьшенного размаха крыла машина не могла набрать достаточную высоту, что существенно облегчало задачу немецкой зенитной артиллерии. Продолжались и аварии при посадках из-за частых поломок шасси.

Производство «Стирлингов» развернули на трех заводах компаний «Шорт», «Шорт энд Хэрлэнд» и «Остин». «Стирлинг» Mk. 1 – первая серийная модификация, выпускалась в трех сериях, отличавшихся лишь деталями вооружения и двигателями. Первые две оказались немногочисленными (вместе – 80 самолетов), и остальные 676 машин принадлежали к Series III. На самолете установили новые, более мощные двигатели Бристоль «Херкьюлиз» ХА (1500 л.с.), а оборонительное вооружение размещалось в передней (два 7,7-мм пулемета), верхней (два 7,7-мм пулемета) и задней (четыре 7,7-мм пулемета) стрелковых башнях. Бомбовая нагрузка составляла 7720 кг. На высоте 4900 м скорость при максимальной мощности двигателей достигала 370 км/ч, а выше – быстро падала, да и скороподъемность была невысока.

Посредственные высотные характеристики попытались улучшить в следующей модификации – «Стирлинг» Mk.III («Стирлинг» Mk. К, оснащенный американскими двигателями, в серию не попал). Отличия от предыдущей модификации были незначительными: двигатели «Херкьюлиз» VI (1635 л.с.) и более обтекаемая верхняя стрелковая башня (она же монтировалась на последних Mk.1). Прототип появился в начале 1942 г., но боевые эскадрильи смогли опробовать новую машину лишь весной 1943 г. Однако высотные характеристики продолжали желать лучшего: потолок не превышал 5000 м, а скорость на высоте 4500 метров выросла до 435 км/ч.

Экипажи «Стирлингов» могли надеяться лишь на то, что они останутся незамеченными – ни скорость, ни высота полета не позволяли их самолетам избежать огня тяжелой зенитной артиллерии. А насыщенность и

эффективность немецкой системы ПВО возрастали с каждым днем. В ходе летних рейдов 1943 г. относительные потери «Стирлингов» (число сбитых на число вылетевших) примерно вдвое превосходили аналогичный показатель для «Халифаксов» и «Ланкастеров». Поэтому по мере увеличения числа последних с осени 1943 г. «Стирлинги» старались использовать лишь в налетах на менее защищенные цели и для отвлечения внимания ночных истребителей. Одновременно их стали применять в качестве самолетов радиоэлектронной борьбы.

Кроме того, проблемы с эксплуатацией никогда не позволяли послать на цель более ста «Стирлингов». Число их в боевых эскадрильях постоянно падало, и последний налет с участием «Стирлингов» состоялся 8 сентября 1944 г. К этому моменту производство бомбардировочных модификаций завершилось (выпуск Mk.III составил 875 экземпляров), и заводские линии были заняты «Стирлингами» Mk.IV – буксировщиками планеров. Последние машины (транспортные Mk.V) выпустили в ноябре 1945 г. – общее число составило 2368 самолетов, из них – 1631 бомбардировщик.

Тактико-технические характеристики S.29 Stirling Mk.III:

Год	принятия	на
вооружение.....	1940	
Размах		
крыла.....		
30,2 м		
Длина.....		
26,59 м		
Высота.....		
6,93 м		
Площадь		
крыла.....	135,63 кв. м	
Вес,	кг:	пустого
самолета.....	19 595 кг	
нормальный взлетный.....		
31 750 кг		
Тип двигателя.....	4 ПД «Bristol	
Hercules XVI»		
Мощность.....		
4 × 1650 л.с.		
Максимальная		
скорость.....	435 км/ч	
Практическая		

дальность..... 4830 км
Боевая
дальность..... 950 км
Максимальная скороподъемность.....
250 м/мин
Практический
потолок..... 5180 м
Экипаж.....
7 чел.
Вооружение:..... 8 × 7,7-мм пулеметов в
носовой,
надфюзеляжной и хвостовой турелях; бомбовая нагрузка до 6350 кг

Бомбардировщики «Манчестер» и «Ланкастер»

В мае 1936 г. групп-кэптен Р.Д. Океленд, начальник отдела технических заданий Министерства авиации, подписал спецификацию Р.13/36, в соответствии с которой требовалось создать двухмоторный бомбардировщик, способный нести на внутренней подвеске бомбовую нагрузку весом до 5440 кг, либо одну 3600-кг бомбу или две торпеды. На основе предложенных проектов к постройке опытных самолетов были привлечены две фирмы: «Хэндли-Пейдж» с НР 56 и «Авро» с машиной Тип 679. От реализации проекта НР 56 вскоре отказались, поскольку ощущался дефицит двигателей «Роллс-Ройс», которые планировалось установить на этот самолет. Через несколько недель после того, как «Авро» получила контракт на постройку прототипа, был выдан заказ на производство 200 серийных бомбардировщиков в соответствии с новой спецификацией 19/37.

На самолете Р.13/36 стояло четыре двигателя. Мотор «Валчер» представлял собой спарку из двух 12-цилиндровых двигателей водяного охлаждения «Кестрел» с V-образным расположением цилиндров. Такое решение позволило конструкторам «Роллс-Ройса» за короткое время создать мощный 24-цилиндровый мотор, но вызвало много технических и эксплуатационных проблем.

25 июля 1939 г. прототип, пилотируемый летчиком-испытателем Г.А. Брауном, впервые поднялся в воздух. Первый полет длился всего 17 минут, но и за это время стало ясно, что моторы «Валчер» не дают проектной мощности, а высокая нагрузка на крыло сильно затрудняет пилотирование

машины.

Чтобы улучшить боковую устойчивость, второй прототип L7274 оснастили установленным на фюзеляже третьим килем. На этом прототипе установили оборонительное вооружение, состоявшее из шести 7,7-мм пулеметов «Браунинг», установленных попарно в носовой, подфюзеляжной и хвостовой стрелковых установках. Первый полет этого самолета состоялся 26 мая 1940 г.

Первая серийная машина – L7276 – была готова 5 августа 1940 г., как раз в самый разгар битвы за Британию. Серийные машины имели увеличенный размах крыла, а нижняя стрелковая установка теперь находилась наверху фюзеляжа. Второй серийный самолет – L7277 – был готов лишь 25 октября 1940 г. Теперь эти машины получили название «Манчестер». Такая задержка вызвана тем, что все силы были брошены на увеличение выпуска истребителей.

Самолет L7277 передали 207-й эскадрилье под командованием Хайда, базировавшейся в Уэддингтоне. Эта эскадрилья была реорганизована специально для освоения нового бомбардировщика. К концу 1940 г. эскадрилья получила около двадцати «Манчестеров».

9 января 1941 г. Королевские ВВС официально объявили о принятии нового бомбардировщика на вооружение, а 24 февраля шесть «Манчестеров» вошли в состав соединения, атаковавшего французский порт Брест, где, по разведданным, находился германский крейсер типа «Хиппер». Все самолеты благополучно вернулись на свои аэродромы, но один «Манчестер» при посадке в Уэддингтоне из-за отказа гидросистемы потерпел аварию. Вскоре удалось выяснить причину отказа гидросистемы и устранить ее.

С моторами «Валчер» также возникало много проблем, поэтому в 207-й эскадрилье редко было одновременно более пяти боеготовых самолетов.

В ночь на 13 марта 1941 г. 207-я эскадрилья потеряла от огня противника первый «Манчестер».

К этому времени большинство технических проблем было решено, на заводах фирмы «Метрополитен Виккерс» организовали вторую сборочную линию, началось формирование новых эскадрилий. Но одна проблема оставалась не решенной – недостаточная мощность и надежность силовой установки «Манчестер».

Потолок бомбардировщика составлял всего 3048 метров, и в случае отказа или повреждения одного из моторов машина начинала стремительно терять высоту.

В апреле 1941 г. обнаружили дефекты в подшипниках «Валчеров», и

все полеты «Манчестеров» запретили. Затем доработок потребовала система охлаждения, и с 16 июля вновь запретили все полеты новых бомбардировщиков. Еще раз прекратились полеты с 30 июня, когда пришлось полностью перебрать двигатели и внести в их конструкцию ряд изменений.

7 августа полеты возобновились, но обнаружились еще два серьезных дефекта. С флаттером хвостового оперения удалось справиться довольно быстро, в результате чего появилась модификация «Манчестер» IA с увеличенными шайбами оперения. Но проблема с флюгированием винтов оказалась более сложной. Из-за все новых и новых проблем с силовой установкой росли потери самолетов.

С самого начала испытаний прототипа «Манчестера», когда выяснилось, что 24-цилиндровые «Валчеры» не развивают проектной мощности, конструкторы «Авро» начали разрабатывать альтернативные проекты двигателей. Двухмоторный вариант самолета получил обозначение «Манчестер» Mk II. На нем «Валчеры» предполагалось заменить моторами «Непир Сейбр» или «Бристоль Центавр». Четырехмоторный вариант получил обозначение «Манчестер» Mk III. Работы по нему шли опережающими темпами, и вскоре от разработки двухмоторного варианта отказались.

Планер серийного «Манчестера» BT308 был оснащен новой центральной секцией крыла, в которой разместили четыре мотора «Роллс-Ройс Мерлин X». Первый полет прототипа состоялся 9 января 1941 г. Испытания дали положительные результаты.

Удвоенное число моторов позволило увеличить максимальную бомбовую нагрузку с 4694 кг до 6350 кг. Запас топлива увеличился с 6435 до 8153 литров. Дальность полета возросла с 1930 км до 3780 км. Бомбардировочное командование получило бомбардировщик, способный наносить удары по целям в глубине территории Европы, он имел большую бомбовую нагрузку и мог противостоять ПВО противника. Потолок новой машины более чем вдвое превосходил потолок «Манчестеров». Высокая надежность моторов «Мерлин» обеспечивала большую безопасность для экипажей.

Официальные испытания прошли в Боскомб Даун в марте 1941 г. Выяснилось, что в диапазоне скоростей от 160 до 466 км/ч рули высоты и элероны действовали хорошо, а вот нагрузка на руль управления увеличивалась с ростом скорости. При разбеге самолет имел сильную тенденцию к развороту влево, но эту проблему удалось решить, дросселируя левый внешний двигатель и быстро поднимая хвост машины,

что позволяло пилоту использовать для парирования вертикальное оперение.

В мае 1941 г. в воздух поднялся второй прототип – DG595. По сравнению с BT308 эта машина несла верхнюю и нижнюю турели и новое двухкилевое вертикальное оперение увеличенной площади. Вместо моторов «Мерлин Х» были установлены моторы «Мерлин XX», развивавшие мощность 1280 л.с.

Новому бомбардировщику присвоили имя «Ланкастер», и после получения результатов испытаний опытных самолетов он был немедленно запущен в серийное производство. Выпуск «Манчестеров» прекратили после постройки 200-й машины, а оставшиеся в заделе планеры были соответствующим образом переделаны.

Заказ Министерства авиации на новые самолеты значительно превосходил производственные возможности «Авро». Поэтому большая часть весны и лета была посвящена организации производства «Ланкастера». Была создана производственная группа, в которую входили фирмы «Авро», «Метрополитен-Виккерс», «Виккерс-Армстронг» и «Армстронг-Витворт», а также более 600 субподрядчиков по всей стране.

Первый серийный «Ланкастер» L7527 взлетел с аэродрома «Авро» Вудфорд 31 октября 1941 г. В отличие от прототипа, оснащенного моторами «Мерлин Х», мощностью 1130 л.с., на серийных машинах устанавливался двигатель «Мерлин XX», мощностью 1280 л.с. На самолетах устанавливались винты изменяемого шага «Де Хевилленд» D.H. 5/40, но иногда использовали и пропеллеры «Гамильтон» A 5/138.

Оборонительное вооружение состояло из девяти 7,7-мм пулеметов «Браунинг», размещавшихся в четырех турелях фирмы «Фрэйзер-Нэш» с гидравлическим приводом: два пулемета в носовой турели FN5, два – в верхней турели FN50, два – в подфюзеляжной турели FN64 и четыре – в хвостовой турели FN20. «Ланкастер» унаследовал от «Манчестера» бомбовый отсек длиной 10,05 м, способный вместить восемь 453-кг бомб. Поперек центральной части фюзеляжа была установлена бронированная переборка. Пилот и стрелки были защищены броней, которая также прикрывала некоторые ответственные элементы конструкции фюзеляжа.

Пока второй прототип – DG595 – проходил обширные испытания в Боскомб Даун, первую опытную машину – BT308 – 9 сентября 1941 г. передали 44-й (родезийской) эскадрилье в Вэддингтоне, чтобы подготовить летный состав и технический персонал к эксплуатации четырехмоторных машин. Эта эскадрилья, входившая в состав 5-й группы и ранее вооруженная «Хэмпденами», должна была первой освоить новый тяжелый

бомбардировщик.

Как и любой новый самолет, «Ланкастер» не был лишен недостатков. Так, при испытаниях на пикирование из-за разрушения хвостового оперения была потеряна одна машина. Кроме того, пришлось усиливать конструкцию законцовок крыла, а сбои в работе топливных насосов приводили к тому, что самолеты не добирали расчетной высоты. Отсутствие руководства по эксплуатации (в начальный период освоения) стало причиной аварий на взлете, в которых пострадало несколько машин. Тем не менее заложенный в конструкцию «Ланкастера» запас прочности позволил справиться с этими недостатками, причем это никак не отразилось на боеготовности эскадрилий. По словам известного историка авиации Уильяма Грина: «Разработка “Ланкастера”, начиная с модификации Mk I, диктовалась почти исключительно эксплуатационными требованиями. Об этом свидетельствует и то, что по чисто техническим причинам в конструкцию самолета внесли лишь небольшое число изменений и незначительное количество доработок потребовалось для улучшения аэродинамики машины».

Первые из поступивших на вооружение «Ланкастеров» отличались чистотой обводов (не считая фонаря кабины и турели), дополнительными выступающими элементами были лишь приемник воздушного давления и различные антенны. На высоте 4572 метров полностью загруженный самолет развивал максимальную скорость 442,5 км/ч, значительно превосходя по летным характеристикам «Стирлинг» и «Галифакс». Бомбардировщик «Стирлинг» был в конечном итоге снят с вооружения и заменен «Ланкастером», а вот «Галифаксы» последних моделей сравнялись со своим конкурентом по всем параметрам, уступая лишь в величине бомбовой нагрузки.

В начале верхняя турель не имела обтекателя, их стали устанавливать с конца 1942 г. Обтекатель одновременно являлся ограничителем углов обстрела, исключая поражение огнем собственного самолета. Нижняя стрелковая точка с турелью FN64 имела плохой обзор, и, кроме того, в экипаже для нее не было постоянного стрелка. Поэтому в течение 1942 г. от установки FN64 постепенно отказались. Ряд прямоугольных окон на борту, унаследованный от «Манчестера», сохранился, хотя зачастую их просто закрашивали. Начиная с машин производственной серии JB/LM, передняя пара окон была удалена.

В 1942 г. было, в основном, завершено перевооружение «Ланкастеров» 5-й группы. Некоторое количество самолетов имело увеличенный блистер бомбардира с плоской нижней панелью, которая не давала искажений.

Чтобы использовать 3628-кг бомбы, на отдельных бомбардировщиках были установлены новые выпуклые створки бомболюка. Хотя первый сброс такой бомбы был произведен с «Галифакса», просторный 10-метровый бомбоотсек «Ланкастера» предоставлял практически безграничные возможности по использованию всей номенклатуры бомб, имевшихся на вооружении Королевских ВВС.

Появление на свет модификации «Ланкастер» В. Mk I (Special) было непосредственно связано с принятием на вооружение Королевскими ВВС десятитонной бомбы «Грэнд Слэм» – самой крупной из применявшихся во время Второй мировой войны. Самолеты просто «распотрошили», чтобы они могли нести этот тяжелый груз. Створки бомбоотсека были сняты, а сам он получил небольшие обтекатели спереди и сзади. Были установлены более мощные моторы «Мерлин 24» и усилены стойки шасси.

Наземные и летные испытания новой бомбы проводились на бомбардировщиках с серийными номерами PB529/G и PB995/G. Эти машины имели полный комплект оборонительного вооружения, характерный для Mk I, но на доработанных Special-самолетах передняя и верхняя турели демонтировались, а вооружение хвостовой сокращалось до пары 7,7-мм пулеметов. При взлетном весе 33 112 кг (запас топлива был уменьшен до 6340 литров) эти «Ланкастеры» имели дальность полета 2655 км, что было вполне достаточно при взлете с баз на территории континентальной Европы. Боевой дебют нового оружия состоялся в марте 1945 г. Даже значительно облегченные машины не могли поднять «Грэнд Слэм» на высоту более 5180 м – гораздо ниже, чем планировал ее создатель Варне Уоллис. Тем не менее при практическом применении (до конца войны успели сбросить 41 бомбу) результаты оказались превосходными – все цели были либо уничтожены, либо получили серьезные повреждения.

Всего в годы войны было выпущено около 7300 бомбардировщиков «Ланкастер».

Таблица 5

Основные тактико-технические данные самолетов «Авро» и «Ланкастер»

Модификация	Мк I	Мк III
Двигатель	«Мерлин XX»	«Мерлин 224»
Мощность, л.с.	1480	1640
Длина, м	20,98	20,98
Высота, м	6,19	6,19
Размах крыла, м	31,09	31,09
Площадь крыла, кв. м.	120,8	120,8
Колея шасси	7,24	7,24
Вес, кг: пустой максимальный взлетный	16 753 27 921	16 753 32 688
Скорость, км/ч: максимальная Крейсерская	452 350	462 350
Дальность максимальная, км	2671 (при бомбовой нагрузке 6356 кг)	4312 (при бомбовой нагрузке 3178 кг с дополнитель- ными топливными баками)

Бомбардировщик «Москито»

Небольшой скоростной бомбардировщик с деревянным корпусом заслужил в годы Второй мировой войны прозвище «деревянное чудо». Самолет был создан фирмой «Де Хэвилленд» в инициативном порядке в 1938–1939 гг.

Главными требованиями к самолету были: максимальная скорость – 640 км/ч, дальность – 2400 км, с бомбовой нагрузкой в 450 кг, хорошая маневренность, высокая скороподъемность. И еще одно, немаловажное требование: технологичность в изготовлении.

Окончательно проект нового самолета, получивший фирменное обозначение В.Н.98, был готов в октябре 1938 г. и в конце года фирма представила его на обсуждение в Министерство авиации, чиновники которого «успешно завалили» проект, с крайним недоверием отнесясь к

«архаической» цельнодеревянной конструкции и отсутствию оборонительного вооружения. Но фирма продолжала работать над проектом.

Однако в связи с началом войны фирма «Де Хевилленд» 1 марта 1940 г. получила уже первый официальный заказ на 50 серийных бомбардировщиков. Правда, из-за увеличения выпуска истребителей для защиты метрополии ассигнования на программу «Москито» были сильно урезаны. Но это и к счастью для фирмы: ее проект D.H.98 как раз и требовал дешевых недефицитных конструкционных материалов.

Отработанная технология и чертежи позволили уже к октябрю 1940 г. подготовить 3 прототипа и запастись узлами и деталями для сборки следующих 47 машин. Но 3 октября 1940 г. «Юнкерсы», прорвавшись к Хатфидду, сбросили на завод «Де Хэвилленд» четыре бомбы, уничтожив и повредив все эти заготовки. Не пострадал лишь первый прототип (XV 4050). Его испытания начались в ноябре 1940 г.

В мае 1941 г. Министерство авиации запросило данные фирмы о достигнутой максимальной скорости полета в период заводских испытаний. «Мы получили 631 км/ч на высоте 6600 м, – ответил в своем письме глава фирмы, – эта скорость немного больше расчетной».

В июне на W4050 установили макет оборонительной 7,7-мм счетверенной турели, на которой в ближайшие месяцы было сконцентрировано основное внимание. Устойчивость самолета проверялась при стволах пулеметов, развернутых вперед, вбок либо назад. Производились полеты с закрытыми и открытыми створками бомбоотсека, с одним зафлюгированным винтом и т. п. Самолет с турелью на всех этих режимах вел себя удовлетворительно, но его максимальная скорость, как и ожидалось, уменьшилась на 20–30 км/ч (в зависимости от высоты и угла разворота башни).

Между тем Министерство авиации вновь пересмотрело структуру заказа первой серии, и фирме пришлось переделать часть предполагавшихся разведчиков в бомбардировщики. В соответствии со сложившейся в Великобритании практикой самолеты всех назначений назывались «Де Хевилленд» «Москито», а «специальность» и модификация машины определялись следовавшей далее комбинацией буквы и римских цифр. Так, фоторазведчик обозначался «Москито» PR.I (PR – photoreconnaissance), а истребитель F.II (F – fighter), ночной вариант NF.II (NF – night fighter). Третьей модификацией был учебно-тренировочный вариант T.III (T – trainer), а четвертой – вариант бомбардировщика B.IV (B – bomber). Учитывая взаимосвязь между номером модификации и

назначением машины, в ряде случаев писали просто «Mosquito» Mk.IV, то есть самолет четвертой модификации, а в сугубо официальных документах – D.H.98 «Mosquito» B.Mk.IV. Римские цифры «продержались» до 20-й модификации, а затем их сменили на арабские. Это правило касалось и других английских самолетов и моторов. После окончания войны, в 1948 г., все римские цифры в обозначениях заменили арабскими.

В ноябре 1941 г. два первых бомбардировщика «Москито» B.IV серии I поступили на вооружение 105-й эскадрильи Бомбардировочного командования.

Переданный 27 сентября 1941 г. в Боскомб Даун самолет W4057 вскоре вернулся в Хатфилд, где специалисты фирмы по авиавооружению приступили к изучению возможности увеличения бомбовой нагрузки. Первоначально исследовались два варианта: подвеска внутри фюзеляжа двух 227-кг или двух 454-кг бомб. В самом первом техническом задании речь шла о четырех 113-кг бомбах, в соответствии с размерами которых конструировался бомбоотсек. Сложности, возникающие из-за больших габаритов крупных бомб, можно было устранить двумя способами: либо увеличить размеры бомбоотсека (что на уже готовом самолете затруднительно), либо уменьшить длину самих бомб. На W4057 провели цикл экспериментов по сбрасыванию 227-кг бомб с уменьшенными стабилизаторами. W4064 загружался бомбами с телескопическими стабилизаторами, раскрывавшимися в воздухе. Такое решение предложил сотрудник фирмы Уилкинс, поскольку высказывалось опасение, что «укороченные» бомбы могут оказаться неустойчивыми на траектории. Однако скоро выяснилось, что эти ухищрения не нужны: короткохвостые 227-кг бомбы летели к земле вполне нормально.

В январе 1942 г. Министерство авиации дало указание привлечь к производству «Москито» другой, так называемый теневой завод компании «Де Хевилленд» в Ливсдене. Первые ливсденские «Москито» сошли со сборочной линии в мае 1942 г. Из числа 450 заказанных 359 машин реально были закончены в варианте F.II, NF.XII, NF.XIII и NF.XVII, а остальные 91 – как учебно-тренировочные T.III. Заказ на истребители-бомбардировщики FB.VI передали фирме «Стандарт Моторс» («Standard Motors»), которая приступила к выпуску 500 «Москито» в 1943 г. В дальнейшем завод в Ливсдене занимался изготовлением преимущественно истребительных вариантов и учебных машин T.III, мало от них отличавшихся.

23 июля 1942 г. в одном из полетов W4050 с моторами «Мерлин 61» развил максимальную скорость 695 км/ч на высоте 5100 м. В октябре 1942 г. этот же самолет с еще более совершенными моторами «Мерлин 77»

сумел достичь наивысшего абсолютного показателя «Москито» – 703 км/ч на высоте 8800 метров.

Обычные серийные машины летали, разумеется, немного медленнее, и все же головной серийный бомбардировщик В.IX на заводских испытаниях, проведенных в марте-апреле 1943 г., продемонстрировал скорость 680 км/ч на высоте 7900 метров. Его силовая установка состояла из двух двигателей «Мерлин 72», мощностью по 1650 л.с. Быстрее бомбардировщика В.IX в то время не летал ни один серийный истребитель в мире.

К тому же «Москито» В.IX был способен нести бомбовый груз значительно большего веса – 1362 кг, то есть шесть 227-кг бомб, в том числе четыре на внутренней подвеске. 19 апреля 1943 г. самолет в числе новинок Королевских ВВС продемонстрировали премьер-министру У. Черчиллю.

В апреле 1943 г. в Фарнборо один из первых серийных самолетов В.IX был испытан с максимальным взлетным весом – 10 440 кг. Нагрузка машины складывалась из четырех бомб калибра 227 кг в бомбоотсеке, двух на подкрыльевых пилонах, 2450 литров топлива и 100 кг «пустынного» аварийного запаса. Более скоростной и к тому же способный нести больше бомб, этот вариант «Москито» стал заметным достижением «Де Хевилленд», но строился он в относительно небольших количествах. Так, если самолетов модификации В.IV выпустили 299 штук (из них 9 серии I), то В.IX – всего 54. Первой бомбардировщицей В.IX получила на вооружение 109-я эскадрилья в апреле 1943 г.

Следующим этапом развития «Москито»-бомбардировщика стала модификация В.XVI. Параллельно создавался и разведывательный самолет PR.XVI. Эти машины отличались от предшественников немного измененной силовой установкой и герметичными кабинами. Первые 80 серийных самолетов В.XVI оснащались моторами «Мерлин 72 (73)», а остальные – «Мерлин 76 (77)». Кроме того, начиная с 13-й серийной машины, бомбардировщики В.XVI имели увеличенный, выступающий из обводов фюзеляжа бомбоотсек для подвески 1816-кг бомбы. В 1944 г. такие же бомбоотсеки были оборудованы в ходе модернизации на некоторых «Москито» В.IX и даже на нескольких В.IV (последние получили обозначение – В.IV Special). Бомбардировщики В.XVI первым из строевых частей получило на вооружение отдельное 1409-е звено в ноябре 1943 г. Всего построили 402 самолета «Москито» В.XVI. К их серийному выпуску (а позднее разведчиков PR.34 и буксировщиков мишеней TT.39) с мая 1944 г. привлекли фирму «Персиваль Эркафт» («Percival Aircraft»).

«Москито» нередко привлекались для обеспечения действий четырехмоторных бомбардировщиков. «Москито» ставили помехи радиолокаторам противника, выводили большие группы самолетов на цели, маркируя их цветными ориентирно-сигнальными бомбами, либо возглавляли колонны, выступая в роли так называемых следопытов. Для этого часть «Москито»-бомбардировщиков оборудовалась аппаратурой «Гобой» G-H или «Гобой» H2S.

Устройство G-H может считаться прообразом разностно-дальномерной навигационной системы. По излученным синхронно импульсам от трех разных радиостанций, координаты которых были заранее известны, устройство определяло текущие координаты самолета. Радиолокационная станция H2S давала удовлетворительное изображение местности под самолетом.

В условиях сплошной облачности или ночью радиолокатор позволял обнаруживать крупные цели типа населенного пункта, характерного изгиба реки, многопролетного моста и т. п. Некоторые из «Москитов», принадлежавшие 8-й бомбардировочной группе, несли самые разнообразные радиолокаторы как английского, так и американского производства.

Последним «Москито»-бомбардировщиком, выпускавшимся серийно, стал В.35. Он впервые поднялся в воздух 12 марта 1945 г. Эта модификация отличалась от предшественников новыми, более совершенными моторами «Мерлин 113 (114)», мощностью по 1710 л.с. Максимальная скорость В.35 на высоте 9000 м достигала 679 км/ч. К концу мая «Де Хевилленд» смогла выпустить 57 самолетов, но принять участие в войне они не успели. Всего было построено 274 бомбардировщика этой модификации. Часть из них впоследствии переоборудовали в буксировщики мишеней ТТ.35 (не менее 75 единиц) и разведчики PR.35 (не менее 9 машин). Один из самолетов, построенных фирмой «Эрспид» («Airspeed») в 1947 г., «конвертировали» в прототип буксировщика мишеней 11.39.

Первой получила на вооружение бомбардировочный вариант «Москито» 105-я эскадрилья из 2-й группы Бомбардировочного командования. Подразделение базировалось на аэродроме Хоршем. По состоянию на 7 апреля 1942 г. в составе эскадрильи имелись 20 экипажей и 7 самолетов В.IV серии I, то есть переоборудованных из «Москито»-разведчиков (PR.I/bomber conversion). А вот первый «настоящий» В.IV серии II, как это ни парадоксально, передали фоторазведывательному отряду 1 PRU. В 105-ю эскадрилью самолеты В.IV начали поступать лишь в середине мая. Сравнение летных качеств переоборудованных PR.I с

изначально бомбардировочным вариантом В.IV показало, что по максимальной скорости первые В.IV немного уступали самолетам В.I (на 3–5 км/ч), хотя теоретически должна была наблюдаться обратная картина.

Начало боевого пути «Москито»-бомбардировщика вопреки широко распространенному мнению вряд ли можно признать удачным. В ночь на 31 мая 1942 г. самолеты командира эскадрильи Оукшотта и пилота Кеннарда взяли курс на французский город Булонь. Обратного вернулись лишь Оукшотт, а судьба Кеннарда и его штурмана осталась неизвестной (впрочем, командование люфтваффе официально заявило об уничтожении в эту ночь одного «Москито»). На следующий день зенитной артиллерией был сбит над Булонью еще один «Москито». Его экипаж спасся на парашютах. Статистика за июнь рисовала довольно безрадостную картину: одна потеря приходилась в среднем на 9 боевых вылетов.

В том же месяце «Москито» поступили на вооружение еще одной эскадрильи – 139-й. Ее пилоты не успели как следует освоить новую машину и были брошены в бой недоученными. В одном из первых полетов флайт-лейтенант Бэггули на боевом курсе вместо створок бомболюка по ошибке выпустил тормозные щитки, которые немедленно оторвало набегающим потоком воздуха. При посадке самолет на высокой скорости пробежал всю полосу, снес шасси в ближайшей канаве и едва не встал на «нос». Экипаж отделался ушибами. А при налете на базу подводных лодок в Фленсбурге два из трех участвовавших «Москито» были сбиты зенитной артиллерией. Погибли опытные пилоты – групп-кэптэн МакДональд и командир эскадрильи Оукшотт.

Последний самолет под управлением командира эскадрильи Хоулстона подвергся атаке трех ФВ-190. Выяснилось, что «Фокке-Вульфы» на малой высоте не могут догнать «Москито». Последовало еще несколько аналогичных столкновений с истребителями. Следует заметить, что во всех случаях немецкие самолеты не имели преимущества в высоте полета. По результатам этих стычек англичане сделали опрометчивый вывод о практической неуязвимости своего скоростного бомбардировщика для перехватчиков противника. Они проигнорировали тот очевидный факт, что немецкие летчики в большинстве случаев стремились заранее получить преимущество в высоте, а затем, снижаясь, разгоняли свои машины до высокой скорости. Атака сзади на пикировании или сразу после вывода из пикирования была шаблонным тактическим приемом истребителей люфтваффе. Иллюзии рассеялись, когда из боевого вылета на Эмден вернулся поврежденный «Москито» В.IV флайт-сержанта Смита. Пара ФВ-190 буквально изрешетила ему крыло и фюзеляж, чудом оставив не

задетыми силовыми установками. Шасси не выпустились из-за повреждения гидросистемы, и Смиту пришлось сажать самолет «на брюхо». В августе и сентябре еще несколько «Москитов» пострадало от огня «Фокке-Вульфов».

Фирма-изготовитель немедленно начала поиск резервов скорости. Отказ от боковых выступающих блистеров на фонаре давал прибавку в 5 км/ч, но экипажи «Москитов» энергично возражали против такого «усовершенствования». Напротив, позднее на многих машинах при доработках стали монтировать верхний блистер. Встав на колени, навигатор мог со своего кресла наблюдать за обстановкой в задней полусфере. Конструкторы отработывали и другие способы увеличения скорости полета «Москитов»: снятие антенной мачты, полировку поверхности крыла, оптимизацию открытия створок радиаторов. Наиболее удачным и единственным реализованным на серийных машинах решением оказалась установка профилированных индивидуальных выхлопных патрубков. Во всем диапазоне высот такие патрубки за счет использования реактивного эффекта обеспечили прибавку скорости полета на 16–21 км/ч.

К осени 1942 г. в 105-й эскадрилье были отработаны собственные методы атаки целей с предельно малых высот. Обычно удар осуществлялся двумя группами машин. Первая группа шла на бреющем полете и сбрасывала бомбы с замедлением взрыва. Вторая группа при подлете к цели выполняла «горку» до высоты 600–700 м, а затем пикировала на цель, при этом максимальное отклонение бомб от точки прицеливания не превышало 60 метров. Именно так был организован налет на радиотехнические заводы «Филипс» в Эйндховене 6 декабря 1942 г. Сложность заключалась в тщательном выдерживании временных интервалов. Бомбы обеих групп должны были взрываться одновременно, иначе не исключалось поражение самолетов осколками. Если же разнести удары по времени, то вторая группа лишалась фактора внезапности.

Выяснилось, однако, что удары с предельно малых высот, помимо несомненных достоинств, имеют и негативную сторону. Сильно возрастал риск столкновения с птицами. Однажды «Москит» пилота Бристоу влетел в стаю голубей. Оба лобовых стекла оказались разбиты, летчик контужен, кровь залила ему лицо. Навигатор Маршалл с большим трудом удержал самолет в горизонтальном полете и принялся приводить Бристоу в чувство, поскольку не имел достаточных навыков для выполнения посадки. Очнувшийся летчик плохо видел – быстро свернувшаяся кровь сковала ему веки. Сильно мешал и встречный поток воздуха. Маршалл спустился в нос самолета к уцелевшему переднему стеклу и принялся руководить действиями Бристоу весьма своеобразно: один толчок означал «доверни

вправо», а два – «влево». Им удалось благополучно посадить машину с третьего захода.

Другой опасностью, подстерегавшей пилотов низколетящих «Москито», стали воздушные линии электропередач и телефонной связи. В июле 1942 г. самолет флайт-сержанта Роулэндса перерубил кабель неизвестного происхождения и даже привез его обрывок на аэродром. «Препятствие» немедленно пустили на сувениры. В результате удара «Москито» сильно пострадал и нуждался в заводском ремонте.

Вновь и вновь поднимался вопрос о возможности вооружения «Москито» оборонительными стрелковыми установками. Де Хевилленд-старший попытался подавить его в зародыше, однако в боевых эскадрильях принялись разрабатывать самодельные устройства. Неподвижные пулеметы для стрельбы назад монтировали в хвостовом коке и в задней части мотогондол. Создали вариант ограниченно подвижной (блистерной) установки в задней части фонаря. Экипажи не без оснований считали, что даже такие, не слишком эффективные огневые точки окажут на вражеских летчиков-истребителей большое моральное воздействие.

Скрепя сердце де Хевилленд-старший дал указание об отработке «фирменной» оборонительной установки при условии, что максимальная скорость полета не снизится более чем на 8 км/ч. Эту задачу поручили компании «Роуз Бразерс» («Rose Brothers»), которая остановилась на варианте неподвижных пулеметов в мотогондолах по типу бостоновских и бленхеймовских. Установки успешно прошли наземные испытания, но вскоре от идеи введения стрелково-пушечного вооружения на «Москито»-бомбардировщиках окончательно отказались.

Одновременно командование 2-й группы решило опробовать другие мероприятия оборонительного характера. В состав ударных групп включили несколько истребителей «Москито». Коки винтов бомбардировщиков окрасили в голубой цвет, а также нанесли голубую поперечную полосу шириной 457 мм на их фюзеляжах (характерный признак истребителей Королевских ВВС). Кроме того, с экипажами бомбардировочных эскадрилий проводились практические занятия. К ним привлекались опытные пилоты «Спитфайров». В учебных боях отрабатывались приемы уклонения от атак истребителей. Благодаря прекрасной аэродинамике «Москито» быстро разгонялся даже при пологом пикировании, что было сочтено наилучшим способом «отрыва» от неприятельских перехватчиков. Однако типичным профилем полета для подразделений «Москито» на этом этапе войны оставался маловысотный, поэтому пикировать, грубо говоря, можно было только в землю.

К концу ноября 1942 г. в 282 боевых вылетах было потеряно 24 бомбардировщика «Москито» (около 8 %). Каждые девять из десяти полетов совершались в светлое время суток. Эффективность «хирургически точных» ударов «Москито» не шла ни в какое сравнение с результатами коврового бомбометания ночных четырехмоторных бомбардировщиков. Правда, и потери английских ночных бомбардировщиков в соответствующий период времени не превышали 5 %. Высокопоставленных чинов Бомбардировочного командования явно не впечатлял общий тоннаж бомб, сброшенных «Москито» (всего 330 тонн). Руководство Королевских ВВС продолжало ориентироваться на тяжелые ночные бомбардировщики. Поэтому третья по счету эскадрилья (109-я), получившая на вооружение «Москито» В.IV, не была включена в состав 2-й группы, а ее самолеты (с системой «Гобой») использовались исключительно в качестве лидеров для ночных бомбардировщиков.

Маршал авиации Харрис, возглавлявший Бомбардировочное командование, видел в 105-й и 139-й эскадрильях диверсионно-психологическое средство в войне с Германией. Поэтому нередко подразделениям «Москито» приходилось выполнять чисто «пропагандистские» боевые вылеты. Таким был налет на Берлин 30 января 1943 г. В этот день, как было заранее объявлено, Геринг и Геббельс планировали выступить по радио на массовом митинге. Тройка «Москито» из 105-й эскадрильи внезапно появилась над городом всего за несколько минут до выступления Геринга. И хотя город был закрыт сплошной облачностью, объявленная воздушная тревога сыграла свою роль – выступление было сорвано. Некоторое время по берлинскому радио транслировались непонятные шумы, перемежавшиеся отдельными возгласами, а затем – в течение часа – симфоническая музыка. Два «Москито» отбомбились по железнодорожной станции севернее Берлина.

Третий сбросил свои бомбы сквозь облачность по расчету времени, но в «Спортпалас», где планировалось выступление германских вождей, не попал.

В полете на большой высоте Mk.IV как бы «висел» на винтах, настолько велик был угол атаки. С задраным вверх носом и двумя струйками пара из предохранительных клапанов системы охлаждения моторов, с натужно ревущими двигателями, «Москито» Mk.IV напоминал лезущий в гору грузовик. След за самолетом можно было наблюдать в свете луны и прожекторов. Поблескивала обшивка крыла позади мотогондолы, покрытая изморосью. Совсем другое дело – «Москито» Mk.IX. На нем стояли моторы «Мерлин» с двухступенчатыми двухскоростными

нагнетателями, поэтому и на большой высоте он летел легко. Летать на нем было, разумеется, куда приятнее, к тому же кабину «Москито» Mk.IX сделали герметичной.

«Москито» – невероятно красивый самолет с очень высокой скоростью полета. Он был надежен, с ним редко случались аварии, а в роли носителя аппаратуры «Гобой» «Москито» оказался просто идеальным. Англичане не располагали ни одной другой машиной, которая могла бы справиться с функцией самолета-лидера с такой же эффективностью. «“Москито” нельзя было не полюбить. Мы полностью доверяли ему, когда летели в бой...» – вспоминал британский пилот.

В ноябре 1943 г. к боевым вылетам на «Москито»-бомбардировщиках приступила 627-я эскадрилья. К этому моменту Бомбардировочное командование заканчивало отработку системы подвески на «Москито» 4000-фунтовой (1816-кг) бомбы. Существовало три варианта этой бомбы: общего назначения, фугасный и промежуточный. Переоборудование бомбоотсека для подвески любой из этих бомб (альтернативный вариант подвески – четыре 227-кг бомбы) приводило к сокращению запаса топлива на 135 литров. Но более неприятным явлением оказалось уменьшение продольной устойчивости, особенно у модификации В.IV. «Москито» В.IX пострадал меньше, поскольку его тяжелые двигатели сдвинули центр массы вперед. И в этом случае пилотирование «брюхатой» машины было делом непростым.

4000-фунтовые бомбы впервые применили в ночь на 4 февраля 1944 г. Пара «Москито» В.IX из 692-й эскадрильи (только что перевооружившейся) в сопровождении шестерки В.IV из 105-й эскадрильи сбросили бомбы на Дюссельдорф. В следующую ночь еще три бомбы были сброшены на Киль. Применение столь мощных боеприпасов по городам имело, в основном, морально-психологическую направленность. Руководители Бомбардировочного командования не без оснований считали, что с точки зрения боевой эффективности гораздо более выгодно сбросить четыре 227-кг бомбы.

В декабре 1943 г. совершили первые боевые вылеты бомбардировщики «Москито» В.XX канадской постройки. Их получила на вооружение 139-я эскадрилья. Вряд ли английские летчики обрадовались этому событию: их коллеги из 692-й эскадрильи уже готовились принять новейшие В.XVI, В.XX – это лишь заокеанская копия В.IV. Почти все «Москито» В.XVI прямо с завода выходили с увеличенными бомбоотсеками для подвески 4000-фунтовой бомбы «Куки» (ее конфигурация напоминала цилиндрическую упаковку американского печенья, называемого в Англии

«cookie»). Первый боевой вылет В.XVI под управлением флайт-лейтенанта Моора состоялся 5 марта 1944 г., целью этого налета был Дуйсбург.

К концу месяца 692-я эскадрилья располагала уже шестью такими машинами. Все новые и новые подразделения перевооружались на «Москито»-бомбардировщики: в апреле к боевым вылетам приступила 571-я, в августе – 608-я, в сентябре – 128-я, в октябре – 142-я эскадрильи. Вице-маршал авиации Беннет выразил надежду, что вскоре Великобритания будет располагать воздушным флотом из двухсот «Москито» В.XVI.

На момент высадки союзных войск на европейский континент в боевых подразделениях Бомбардировочного командования имелось всего 58 исправных «Москито», которые 6 июля 1944 г. приняли участие в ударе по железнодорожному узлу Оснабрюк. В последующие дни основные усилия бомбардировочных эскадрилий были сосредоточены на нефтеперерабатывающих предприятиях и заводах синтетического горючего. Иногда «Москито» привлекались к минированию акваторий с воздуха. Так, утром 13 мая тройка В.XVI и десятка В.IV из 692-й эскадрильи с малой высоты перегородили минами Кильский канал, тем самым на неделю прекратив судоходство в канале. На входах в канал скопилось более семидесяти судов. Были фактически сорваны снабжение немецкой группировки в Норвегии и доставка легирующих материалов из Швеции.

С появлением мощных бортовых радиолокаторов эскадрильи «Москито» стали разнообразить тактику ударов. В ночь на 26 июня 1944 г. «Москито» отбомбились с высоты всего 1500 м. Правда, не все шло гладко: аппаратура H2S на лидирующем самолете отказала, поэтому цель – город Геттинген – 35 экипажам пришлось отыскивать самостоятельно. Но еще больший конфуз произошел спустя трое суток. В ту ночь радиолокаторы вышли из строя на всех шести (!) «Москито»-лидерах из 139-й эскадрильи. Такова была надежность техники. Случались и другие «чудеса». Тяжело нагруженные «Москито» (особенно с 1816-кг бомбой) имели значительную длину разбега. Темной, непроглядной ночью выдержать направление взлета удавалась не всегда.

Аварии и катастрофы на взлете были нередкими. В ночь на 27 августа с экипажем флайт-лейтенанта Геллоуэя произошло нечто из ряда вон выходящее. После того как его «Москито» скатился с полосы, снес шасси и запылал, летчик и навигатор сумели выбраться из горящей машины и опрометью бросились от нее подальше – в бомбоотсеке находилась «Куки». Самолет (две тонны первосортного бензина) «спокойно» сгорел вместе с бомбой, которая не взорвалась. На следующую ночь техническому

персоналу эскадрильи снова пришлось побегать. Флаинг-офицер Макэван вернулся из полета на Эссен с бомбой, зависшей из-за отказа замка бомбодержателя. Заглянув в бомболюк, вооруженцы бросились врассыпную. «Куки» висела на одном ушке и каждую минуту могла сорваться. Наконец нашелся «сорвиголова», обезвредивший бомбу.

Осенью 1944 г. в небе над Германией стали нередкими встречи с реактивными истребителями противника. Впрочем, пилоты «Москито» не слишком опасались этих контактов, рассчитывая на маневренность машины. Внезапность атаки в большинстве случаев исключала «Моника» – станция предупреждения об излучении. За октябрь четыре эскадрильи «Москито»-бомбардировщиков из состава Легких ночных ударных сил выполнили 806 боевых самолетовылетов и потеряли лишь 11 машин. Почти все они были сбиты зенитной артиллерией. В том же месяце впервые приняли участие в боевых действиях самолеты В.25 канадского производства.

В апреле 1945 г. количество боеготовых «Москито» в эскадрильях Бомбардировочного командования наконец достигло уровня, о котором мечтал вице-маршал авиации Беннет: 203 машины.

Около половины из них были построены в Великобритании, а остальные – в Канаде.

Последним объектом массированного удара «Москито»-бомбардировщиков оказался Киль. В ночь на 3 мая 1945 г. он был атакован двумя волнами: в первой насчитывалось 63, а во второй – 53 бомбардировщика «Москито» из восьми эскадрилий. На этом боевой путь «Москито» в Европе фактически завершился. В составе 8-й группы и Легких ночных ударных сил бомбардировщики «Москито» выполнили 26 255 боевых самолетовылетов. Две трети из них производились, когда другие типы бомбардировщиков не могли подняться в воздух из-за неблагоприятных погодных условий. На свои аэродромы из-за противодействия немцев не вернулись 108 машин, а еще 88 было списано по причине боевых повреждений. Только за четыре месяца 1945 г. самолеты «Москито» сбросили 8873 тонны бомб, в том числе 3034 «Куки». Единственным недостатком «Москито», отмеченным руководством Бомбардировочного командования в итоговом отчете за годы войны, оказалось то обстоятельство, что «этих самолетов всегда было слишком мало...».

Летно-технические характеристики бомбардировщика «Москито»

Модификация.....

Mosquito B Mk.IV

Размах	крыла,
м.....	16,51
Длина,	
м.....	
12,43	
Высота,	
м.....	
4,65	
Площадь	крыла, кв.
м.....	42,18
Вес,	кг: пустого
самолета.....	6080
нормальный	
взлетный.....	9900
максимальный	
взлетный.....	10 152
Тип двигателя.....	2 ПД Rolls-
Royce Merlin 21	
Мощность,	л.с.
.....	2 × 1480
Максимальная	скорость, км/
ч.....	619
Крейсерская	скорость, км/
ч.....	491
Практическая	дальность,
км.....	2570
Скороподъемность,	м/
мин.....	816
Практический	потолок,
м.....	10 400
Экипаж.....	
2	

Вооружение: Бомбовая нагрузка до 908 кг одна 454 кг бомба и две 227-кг бомбы или четыре 227-кг бомбы

Глава 2

Американские дальние бомбардировщики

«Летающая крепость» В-17

12 января 1936 г. фирма «Боинг» заключила контракт с авиационным корпусом армии США на изготовление 13 новых бомбардировщиков, которые назывались YB-17.

На первом этапе работ финансирование почти полностью шло за счет собственных фондов фирмы «Боинг». Двигатели Райт «Циклон» оказались очень чувствительны к перегреву, из-за чего происходили их многочисленные отказы.

3 августа 1937 г. был подписан контракт на поставку 10 усовершенствованных бомбардировщиков В-17В. Усовершенствования заключались в монтаже турбокомпрессоров, апробированных на Y1B-17А, увеличении площади руля направления, внесении изменений в топливную систему и переделке носовой части фюзеляжа.

Первый самолет В-17В был передан заказчику 20 октября 1939 г., а последний из 39 построенных – 30 марта 1940 г. На поставку дополнительных бомбардировщиков был подписан отдельный контракт. По оригинальному контракту стоимость одного самолета составляла 274 тысячи долларов, а по дополнительному она была ниже – 207 150 долларов. Ни один В-17В не принимал участия в боевых действиях.

Видимым отличием между В-17В и В-17С было, в основном, вооружение. Все каплевидные блистеры стрелковых точек на В-17С исчезли. Пулеметы монтировались на турелях, установленных внутри фюзеляжа. Пулеметы стреляли через окна в бортах фюзеляжа. Были заменены все пулеметы, кроме пулемета в носовой стрелковой точке. Пулеметы винтовочного калибра заменили на крупнокалиберные.

21 июля 1940 г. армия заказала 80 бомбардировщиков В-17С, но модификации «С» было построено всего 38 машин: 20 – для ВВС Великобритании (они назывались «Фортесс I») и 18 – для авиационного корпуса армии США. Поставки самолетов велись вразнобой: несколько машин – для Королевских ВВС, несколько – для армии США, затем опять для Англии, потом для Америки. Все 38 бомбардировщиков В-17С были изготовлены до ноября 1940 г., но первая машина прибыла в

Великобританию только в марте 1941 г.

По британским стандартам, оборонительное вооружение «Летающих крепостей» было слабым, поэтому В-17С использовались англичанами только для учебных целей. Тем не менее 8 июля 1941 г. британское командование направило три «Летающие крепости» в экспериментальный высотный рейд на Вильгельмсхафен. Вскоре все бомбардировщики В-17С были переданы Бомбардировочному командованию, где их стали использовать для атак кораблей и судов в открытом океане и патрулирования вод в поисках германских подводных лодок.

Модификация бомбардировщика В-17Е получила действительно мощное вооружение. Оборонительное вооружение этих «Летающих крепостей» позволяло отражать атаки германских истребителей в небе Европы. В конструкции В-17Е нашли отражение выводы, сделанные по итогам не слишком удачного использования англичанами бомбардировщиков В-17 в небе Европы, а также опыт американцев в Перл-Харборе и на Филиппинах.

В-17С был практически беззащитен от атак из задней полусферы. И это довольно быстро обнаружили германские и японские летчики-истребители. Улучшение оборонительного вооружения стало наивысшим приоритетом при создании модификации В-17Е.

Фюзеляж за местом радиста был расширен под установку хвостовой стрелковой точки с парой крупнокалиберных пулеметов. Стрелка разместили в основании киля, закрыв прозрачным колпаком. Стрелок не сидел, а стоял на коленях. У вертикального оперения большой площади появился форкиль, был увеличен размах горизонтального оперения. Предусматривалась возможность монтажа пары крупнокалиберных пулеметов, стрелявших через съемную верхнюю панель радиоотсека. Бортовые фюзеляжные пулеметы монтировались у прямоугольных окон. На нижней поверхности фюзеляжа, сразу за бомбоотсеком, появилась дистанционно управляемая установка «Бендикс» с двумя крупнокалиберными пулеметами. Из спаренной крупнокалиберной установки «Сперри», смонтированной на верхней поверхности планера, при необходимости вел огонь бортинженер. Верхняя и нижняя стрелковые точки имели круговые сектора обстрела.

В носовой части фюзеляжа в шаровых установках и в оконных проемах поставили еще несколько 7,62-мм и 12,7-мм пулеметов. Теперь бомбардировщик по праву носил название «Летающая крепость», он был способен достойно встретить противника с любого направления, а атака в хвост стала особенно рискованной для вражеских истребителей.

В конце 1940 г. с фирмой «Боинг» был заключен контракт на поставку 277 бомбардировщиков В-17Е, но для выполнения этого крупного заказа на фирме не хватало рабочих и материалов. И только прямое вмешательство правительства весной 1941 г. помогло решить эту проблему. Первый В-17Е строили 150 дней, а последний, 512-й, – всего 49 дней! Стоимость одного бомбардировщика В-17Е составляла 298 065 долларов.

Боевое применение «Летающих крепостей» быстро выявило недостатки дистанционно-управляемой нижней турели «Бендикс». Стрелку приходилось прицеливаться из крайне неудобного положения, сидя на коленях. Неудачным оказался и перископический прицел. Поэтому, начиная со 113-го серийного В-17Е, вместо турели «Бендикс» на машины стали устанавливать убираемые шаровидные турели-башни фирмы «Сперри». В небоевом положении эта башня втягивалась гидроприводами внутрь фюзеляжа. Попасть в башню можно было только изнутри самолета при развороте башни строго по продольной оси и установки пулеметов в горизонтальное положение. Если механизмы башни отказывали, а стрелок находился внутри, то убрать башню было невозможно. Тогда самолет садился с выпущенной башней, в которой стрелок чувствовал себя, «словно сидя внутри баскетбольного мяча на финальной игре NBA». Зазор между полосой и выпущенной башней при движении самолета по аэродрому составлял всего несколько сантиметров. Из сбитых В-17 стрелки нижних башен спасались редко.

Модификация В-17F стала первым массовым вариантом военного времени. По сравнению с В-17Е, которых построили 512 штук, В-17F построили гораздо больше – 3405 штук. Стоимость одного бомбардировщика модификации В-17F составляла в среднем 357 655 долларов.

Великобритания получила 19 самолетов В-17F (Фортесс II) в начале августа 1942 г. Большинство этих машин поступило на вооружение Бомбардировочного командования, где их использовали для поиска и уничтожения германских подводных лодок. В США большинство «Летающих крепостей» поступило в 8-ю воздушную армию, где каждый самолет выполнил более сотни боевых вылетов. Обычно члены экипажей американских бомбардировщиков выполняли в Европе по 25 боевых вылетов, а затем отправлялись домой, в Штаты.

Самой массовой «Летающей крепостью» стала модификация В-17G. Фирма «BVD» построила 8680 бомбардировщиков, фирма «Боинг» – 4035, фирма «Дуглас» – 2395, фирма «Локхид Вега» – 2250 машин.

Бомбардировщик В-17G мало чем отличался от модификации В-17F.

Главным отличием была установка в нижней носовой части фюзеляжа турели «Бендикс», как и на последних 86 построенных фирмой «Дуглас» модификациях В-17Е.

21 мая 1943 г. бомбардировщик В-17G совершил свой первый полет, а заказчику первая машина этой модификации была передана 4 сентября того же года. 29 июля 1945 г. на заводе «Локхид Вега» была построена последняя «Летающая крепость» В-17G. Британские ВВС получили 85 машин, которые поступили в Бомбардировочное и Береговое командования. В 100-й эскадрильи Бомбардировочного командования эти самолеты с внесением некоторых изменений использовались для ночных полетов на противодействие германским РЛС, а также в качестве лидеров ночных бомбардировщиков – «пасфайндеров». В больших обтекателях под носовой частью фюзеляжа монтировалась бомбардировочная РЛС Н2S, которая могла работать в режиме постановки помех. Такая же РЛС ставилась вместо шаровидной подфюзеляжной турели на нескольких американских В-17G. На бомбардировщиках же Берегового командования вместо шаровидных подфюзеляжных турелей монтировалась поисковая РЛС.

Таблица 6

Тактико-технические данные «Летающих крепостей»

Модификация	В-17Е	В-17F
Взлетный вес, кг: нормальный максимальный	23 134 24 041	25 628 26 500

Модификация	В-17Е	В-17F
Скорость полета, км/ч: крейсерская максимальная	364 510	257 523
Практический потолок, м	10 900	11 430
Дальность полета, км	3219	2100
Стандартная бомбовая нагрузка	4 — 100-фн, 14 — 300-фн или 20 — 100-фн, или 8 — 1000-фн бомб	

«Либерейтор» В-24

В 1935 г. Армейский авиационный корпус США выдал тактико-технические требования на четырехмоторный тяжелый бомбардировщик. Согласно им, максимальная скорость составляла 482 км/ч, дальность полета – 6440 км, потолок – 10,6 км и максимальная бомбовая нагрузка – 3600 кг. В соответствии с этими тактико-техническими требованиями фирма «Консолидейтед» разработала проект «Модель 32», получившую позже обозначение XB-24.

30 марта 1939 г. был подписан контракт на постройку одного прототипа XB-24. Через месяц под влиянием событий в Европе Конгресс США проголосовал за увеличение численности Армейского авиационного корпуса до 6000 самолетов. В связи с этим расширением армия заказала еще семь предсерийных самолетов YB-24. Общая стоимость программы XB-24/YB-24 оценивалась в 2,8 миллиона долларов. В августе 1939 г. «Консолидейтед» получила заказ на 38 серийных бомбардировщиков B-24A.

29 декабря 1939 г. XB-24 совершил свой первый полет. Оборонительное вооружение XB-24 состояло из 12,7-мм пулеметов, установленных по одному в носовой части фюзеляжа, бортовых и хвостовой стрелковых установках. Максимальная бомбовая нагрузка достигала 3600 кг и могла набираться в следующих сочетаниях: четыре 900-кг бомбы или восемь 450-кг бомб, или двенадцать 226-кг бомб, или двадцать 45-кг бомб.

Французское правительство после объявления в сентябре 1939 г. войны Германии заключило контракт с фирмой «Консолидейтед» на покупку 60 бомбардировщиков B-24 и планировало в дальнейшем разместить заказ на 120 машин. Эти бомбардировщики получили обозначение LB-30FM (LB – Land Bomber, 30 – экспортный номер «Консолидейтед», MF – Mission Francfs). Однако французы так и не успели получить эти самолеты.

Англичане также заказали LD-30, и когда британское Министерство авиации запросило Рубена Флита о названии самолета, он ответил: «Мы выбрали имя “Либерейтор” (Освободитель), поскольку эта машина способна нанести удар в сердце гуннам и, таким образом, поможет вам и нам освободить народы, попавшие под власть Гитлера».

Английские и французские заказы на «Либерейтор» были размещены до того, как Армейский авиационный корпус тоже заказал серийные машины. Когда в августе 1940 г. Франция капитулировала перед Германией, английское правительство, сильно нуждавшееся в современных самолетах, приняло на себя обязательства по французским контрактам.

После этого правительство США разрешило фирме «Консолидейтед» поставить англичанам первые шесть YA-24, ранее предназначавшиеся для войсковых эксплуатационных испытаний, и двадцать серийных B-24A, которые получили обозначение LB-30A и LB-30B, соответственно.

Британские LB-30B стали первыми «Либерейторами», принявшими участие в боевых действиях, они поступили на вооружение Берегового командования Королевских ВВС под обозначением «Либереитор» I. Седьмой и последний YB-24, теперь называвшийся просто B-24, был достроен в январе 1941 г., а в мае его передали Армейскому авиационному корпусу.

Прототипы XB-24 (XB-24B) и YB-24 (B-24), построенные для ВВС армии США, стали первыми из более чем 18 тысяч самолетов этого типа, выпущенных фирмами «Консолидейтед Эйркрафт Корпорейшн», «Форд Мотор Компани», «Дуглас Эйркрафт Компани» и «Норт Американ Авиэйшен» в рамках сложной программы кооперации, известной как Производственный пул «Либерейлора».

Хотя обычно военные историки превозносят бомбардировщик «Боинг» B-17 «Летающая крепость», B-24 «Либереитор» был более надежным самолетом. По статистике 8-й американской воздушной армии, эксплуатационные потери B-17 составили 15,2 %, а B-24 – 13,3 %.

В декабре 1941 г. фирма «Консолидейтед» начала поставку Армейскому авиационному корпусу серии из девяти B-24C, передав последний самолет военным в феврале 1942 г. B-24C был переходной моделью, на смену которой должен был прийти массовый бомбардировщик, способный использоваться на Европейском театре военных действий. В конструкцию B-24C были внесены изменения с учетом опыта боевых действий, включая протектированные топливные баки и моторы «Пратт-Уитни» R-1830—41 с турбонагнетателями. Сверху, почти сразу за кабиной, на B-24C была установлена турель «Мартин», хвост защищала турель А-6, разработанная фирмой «Консолидейтед», вооруженная двумя 12,7-мм пулеметами. По одному пулемету такого же калибра размещались в носовой, бортовых и нижней турельной стрелковых установках.

B-24D стала первой модификацией «Либерейлора», выпускавшейся фирмой «Консолидейтед» в больших количествах. Первые серийные B-24D во многом походили на B-24C. Они были переданы Армейскому авиационному корпусу в конце января или начале февраля 1942 г.

На серийные самолеты B-24D установили моторы «Пратт-Уитни» R-1830—43 «Твин Уосп» с турбонагнетателями, развивавшими мощность

1200 л.с. и вращавшие трехлопастные винты «Гамильтон Стандарт», диаметром 3,53 метра. Используемая на В-24С верхняя турель «Мартин» и хвостовая турель «Консолидейтед» А-6 остались на своих местах, как и один 12,7-мм пулемет в носовой части. Начиная с 77-го серийного В-24D, нижнюю турельную стрелковую установку заменили дистанционно управляемой турелью разработки фирмы «Бендикс», которая была вооружена парой 12,7-мм пулеметов. Такая же турель использовалась на ранних В-17Е – она могла выдвигаться в случае необходимости, а стрелок целился через перископ. Но по опыту эксплуатации на обоих бомбардировщиках выяснилось, что при такой системе прицеливания стрелки испытывают тошноту и головокружение. Поэтому после выпуска 287 В-24D от турели «Бендикс» отказались, вернувшись к наводящемуся вручную пулемету в туннельной установке, а вырез под турель заделали.

Начиная с В-24D-СО, серийный номер 42—41164, снова вернулись к подфюзеляжной турельной установке, смонтировав шаровую турель фирмы «Сперри» с парой 12,7-мм пулеметов (такая же турель устанавливалась и на В-17Е), которая в полете выпускалась в рабочее положение. Установка «Сперри» могла полностью убираться в фюзеляж и имела углы обстрела 360° в горизонтальной плоскости и от 0° до —90° – в вертикальной. Главным преимуществом для стрелка нижней шаровой турели В-24 было то, что этот самолет мог приземляться даже с выпущенной установкой, не рискуя стесать ее вместе со стрелком о землю. Позднее на В-24D к носовому пулемету добавили еще два, установленных в шаровых гнездах по бокам остекления носовой части.

Англичане получили 366 бомбардировщиков В-24D, которым они присвоили обозначение «Либереиторов» III. В носовой части и бортовых стрелковых установках располагались пулеметы стандартного английского калибра 7,69 мм, сверху располагалась турель «Мартин» с парой 12,7-мм пулеметов. Хотя бомбардировщики поставлялись с хвостовой турелью «Консолидейтед» А-6, англичане заменяли ее на четырехствольную турель «Болтон-Пол». Некоторые «Либереиторы» III несли специальный съемный пилон-«крылышко» в нижней части фюзеляжа, за кабиной экипажа, на который подвешивались неуправляемые ракеты HVAR калибром 127 мм и прожектор «Лей Лайт», мощностью пять миллионов свечей, под правым крылом.

Большинство «Либереиторов» III поступило в Береговое командование Королевских ВВС и использовалось для борьбы с подводными лодками.

Дополнительные двенадцать бомбардировщиков В-24D были поставлены непосредственно береговому командованию в 1942 г., во время

битвы за Атлантику. На этих машинах полностью сохранилось американское вооружение, и они получили обозначение «Либерејтор» ША.

Фирма «Форд Мотор Компании» в рамках производственного пула начала выпуск бомбардировщиков В-24Д на своем заводе в Уиллов Ран в середине лета 1943 г. ВВС США присвоили этим самолетам обозначение В-24Е. По своей конструкции эти бомбардировщики были идентичны В-24Д последних серий, построенных предприятием «Консолидейтед» в Сан-Диего, с тремя пулеметами в носовой части. Главным отличием В-24Е было отсутствие подфюзеляжной туннельной установки. Фирма «Форд» также поставляла узлы для окончательной сборки В-24Е заводам «Консолидейтед» в Форт Уорте и «Дуглас» в Талсе. Всего был выпущен 791 бомбардировщик этой модификации.

Первые самолеты В-24Г, построенные предприятием фирмы «Норт Американ» в Далласе, поступили в ВВС армии США в марте 1943 г. под обозначением «Либерејтор» В-24Г. Первоначально темпы выпуска этих машин были низкими, и лишь к январю 1944 г. фирма стала выпускать по самолету в день. По своей конструкции выпущенные в Далласе самолеты соответствовали В-24Д последних серий из Сан-Диего, включая шаровую турель Сперри и три пулемета в носовой части. Было построено всего 25 бомбардировщиков В-24Г.

Тактико-технические данные бомбардировщика В-24Д

Длина,	
м.....	
20,21	
Высота,	
м.....	
5,46	
Размах	крыла,
м.....	33,52
Вес,	кг:
пустого.....	14
744	
максимальный	
взлетный.....	27 215
Двигатели.....	4 × Пратт-Уитни
Р-1830—43	
Мощность,	л.
с.....	1200
Скорость	максимальная, км/

ч..... 487

Потолок,

м.....

9750

Дальность

полета,

км..... 4580

Экипаж,

чел.

..... 10

Вооружение..... 11 × 12,7-
мм пулеметов

Глава 3

Тяжелые и ночные истребители люфтваффе

«Мессершмитт» Me-110

Истребитель Me-110G-2 (Bf-110G-2) использовался как истребитель или истребитель-бомбардировщик со сменным вооружением. Первые самолеты были построены в мае 1942 г.

Bf-110G-2 также отличался от предсерийного Bf-110G-0 измененным вертикальным оперением и усиленными стойками шасси. Вооружение состояло из четырех пулеметов MG 17 с боекомплектом 1000 патронов и двух пушек MG 151 с общим запасом 650 снарядов. Один пулемет MG 15 для защиты сзади был заменен на спаренный MG 81Z с боекомплектом в 800 патронов. Два бомбодержателя ETC 500 были заменены двумя пушками MG 151 в обтекателе под центропланом. Каждая пушка имела боекомплект 200 снарядов. Подвеска из двух 300-литровых топливных баков могла заменяться на четыре бомбодержателя ETC 50.

Подвесная установка, применяемая на Bf-110G-2, предназначалась для усиления мощности истребителя в борьбе с тяжелыми бомбардировщиками. Осенью 1942 г. появился Me-110G-2/R1, вооруженный 3,7-см зенитной пушкой ВК 3,7, которая размещалась под фюзеляжем вместо бомбодержателя и заключалась в деревянный обтянутый материей обтекатель. Пушка снабжалась 72 снарядами из патронного ящика, установленного в конце кабины. Для того чтобы установить эту пушку, пришлось снять две 20-мм пушки MG 151. Начальная скорость снаряда ВК 3,7 составляла 1170 м/с. Это вооружение было эффективным против «Летающих крепостей». Одного залпа было достаточно для уничтожения В-17.

Но вес и лобовое сопротивление пушки сказывались на характеристиках истребителя, и поэтому возросла его уязвимость от истребителей сопровождения. Тогда конструкторы предприняли попытку увеличить мощность двигателя путем впрыска в DB 605 закиси азота (GM1). 400-литровый бак с GM1 разместили на месте радиста. Продолжительность «нормального» впрыска составляла 45 минут, а в экстремальных случаях – 27 минут. Сухой вес всей конструкции составлял около 180 кг. В результате полный вес после установки бака с GM1 возрос

более чем на 600 кг. Защита сзади кабины была убрана вместе с механизмом бомбосбрасывателя, демонтировали и задний пулемет. Теперь самолет получил название Me-110G-2/R2. В 1943 г. носовые пулеметы заменили двумя 30-мм пушками МК-108 с боекомплектom 135 снарядов.

Новый Me-110G-2/R3 был создан на базе Me-110G-2 и имел бомбодержатели ЕТС 500 под фюзеляжем, которые могли заменяться на две пушки MG 151.

Следующая модификация Me-110G-2/R4 объединила два варианта сменного вооружения (то есть одну 3,7-см пушку, две 30-мм пушки и две 20-мм пушки).

Другими моделями серии «G», выпускаемыми параллельно с «G2», были Me-110G-3 – истребитель, разведчик дальнего действия и Me-110G-4 – ночной истребитель. Me-110G-3 был запущен в серийное производство в июле 1943 г. Он имел фотокамеру Rb 50/30 и камеру Rb 70/30. Переднее вооружение самолета состояло из четырех 7,9-мм пулеметов. Задний пулемет был усилен вмонтированной под фюзеляжем 20-мм пушкой. Была предусмотрена подвеска двух 300-литровых топливных баков под плоскостями. В полном снаряжении самолет развивал скорость 560 км/ч на высоте 5800 метров. Дальность полета составляла 900 км. Несколько истребителей-разведчиков имели две пушки МК 108 вместо четырех пулеметов MG 17 и назывались Me-110G-3/R3.

Ночной истребитель Me-110G-4 сошел со сборочных линий летом 1942 г. Он имел вооружение, как у «G2», и радиолокатор FuG 212 с уменьшенными антеннами, обслуживаемый третьим членом экипажа. Оборудование некоторых Me-110G-4 дополняла приставка FuG 201, которая реагировала на сигналы британского локатора «Моника», стоявшего на английских бомбардировщиках.

Me-110G-4/U1 комплектовался двумя 30-мм пушками МК-108, как и Me-110F-4/U1, установленные в кабине вертикально, под углом 15°, а задний пулемет был снят. Самолеты с радаром FuG 212 обозначались как Me-110G-4/U5.

Следующий Me-110G-4/U6 был подобен «G4/U5», но нес еще и FuG 221a, антенная решетка которого присоединялась к антенне FuG 212 в носовой части фюзеляжа.

В феврале 1942 г. в Германии было выпущено только четыре истребителя Me-110. Однако позднее производство увеличилось и к концу года достигло 577 машин. В 1943 г. производство Me-110 выросло более чем на 100 %. Использование Me-110 в роли тяжелого истребителя все больше ограничивалось. Истребители, выполняющие эту роль, остались

только в группах ZG 1, ZG 76 и 13.(Z) /JG 5.

Главная ставка была на ночные истребительные подразделения. В ночных боях над Европой истребители Me-110 показали себя с сильной стороны. Только в марте 1942 г. истребительными эскадрами было уничтожено 1600 ночных бомбардировщиков англичан. В начале 1943 г. ночные истребительные подразделения имели 15 групп с 390 боееспособными машинами, большинство из которых были Me-110F и Me-110G.

Однако они не были идеальными ночными истребителями. Тяжелая радарная антенна, пламегасители и внешнее вооружение сильно снижали летные данные Me-110. У ночных истребителей сохранились даже бомбодержатели ETC 500, несмотря на то что с них были сняты бомбозапальные устройства и механизм сброса. Много претензий было к самолету со стороны летного состава. Для оператора радара аварийное покидание самолета становилось практически невозможным, так как его место находилось в середине кабины и было заключено в трубчатый каркас, не открывавшийся сверху. Выход и вход осуществлялись через люк стрелка сзади. Если же стрелок был убит или ранен, то оператор радара совершенно лишался возможности покинуть самолет.

Уже в июле 1943 г. англичане применили как противорадарное средство сброс с самолетов ленточек металлической фольги. Действия немецких радаров оказались парализованными, что вынудило ночные истребители переходить к новой тактике боя.

Со временем недостатки Me-110 стали ощущаться еще сильнее. Очень тяжелые ночные истребители Me-110 совсем не подходили для дневных боевых действий против американских бомбардировочных соединений. Me-110 шли на перехват только в том случае, когда бомбардировщики не имели сопровождения. Несмотря на мощное вооружение ночного истребителя, оно мало помогало при выполнении боевых задач днем. Пилоты ночных истребителей вскоре убедились в мощи оборонительного вооружения американских бомбардировщиков, а также в плохой маневренности и недостаточной скорости Me-110 на больших высотах. В результате тяжелых потерь использование тяжелых истребителей днем было запрещено.

Попыткой улучшения высотных характеристик ночного истребителя была установка 400-литрового бака с закисью азота на новой версии Me-110G-4/U7. Самолет имел радар FuG 221a и новую четырехстоечную антенну радара FuG 212.

Вскоре вместо генерал-майора Каммхубера на пост командующего

ночными истребителями был назначен генерал-майор Шмидт, который требовал увеличения дальности полета ночного истребителя. В результате появился новый Me-110G-4/U8 с добавочным топливным баком на 540 литров. Этот бак монтировался на месте радиста, а 1170-литровый бак устанавливался в крыле. Маслобак фюзеляжа увеличился с 55 до 110 литров. Подвесные топливные баки под плоскостями сохранились. Испытания, проводившиеся на Западно-Фризских островах, показали неэкономичность Me-110G-4/U8, и от него отказались.

Осенью 1943 г. радиолокатор FuG 212 был стандартизирован для ночных истребителей Me-110G-4a. Появившийся в конце 1943 г. радар FuG 220 был разработан как противоядие на применяемый союзниками сброс ленточек фольги. Радар устанавливался на Me-110G-4a, который стал называться Me-110G-4b. На истребителе сохранился и локатор FuG 212, который имел установленную в центре одностоечную антенну, в то время как FuG 220 имел четырехстоечную антенну, получившую название «Оленьи рога». Новый радар имел минимальную дальность 360 метров. Это было большим расстоянием, чем то, при котором возможен визуальный контакт. Локатор FuG 212 имел минимальную дальность 180 метров. Комбинирование этих двух радаров давало наибольший эффект.

В начале 1944 г. проблема минимальной досягаемости FuG 220 была решена, и радар FuG 212 убрали. В носовой части фюзеляжа осталась только одна четырехстоечная антенна. С одним FuG 220b истребитель получил название Me-110G-4c и был подобен своему предшественнику, Me-110G-4b.

Модификация Me-110G-4c/R4 отличалась от Me-110G-4c вооружением. Обе 30-мм пушки MK-108 были заменены двумя 20-мм пушками MG 151.

Серия «G» закончилась ночным истребителем Me-110G-4d/R3, который был подобен Me-110G-4c/R3, но антенна FuG 220 имела сниженное лобовое сопротивление. Несколько экземпляров Me-110G-4d/R3 были снабжены аппаратурой для предупреждения об облучении радаром противника.

В течение 1943 г. было построено 1509 истребителей Me-110, половина из которых были ночными Me-110F-5 и Me-110G4. К началу 1944 г. количество ночных истребительных групп возросло с 15 до 22, они были вооружены, в основном, истребителями Me-110. В 1944 г. продолжалось интенсивное производство истребителей Me-110 и было построено 1518 самолетов. В сентябре 1944 г. было выпущено наибольшее количество истребителей – 188 экземпляров.

Последний истребитель Me-110G-4 сошел со сборочной линии в марте 1945 г. В течение последних трех месяцев было построено 45 последних Me-110. Всего же с 1938-го по 1945 год германская промышленность выпустила 6168 самолетов «Мессершмит» Me-110 всех модификаций.

Тактико-технические данные истребителя Me-110G4

Длина	самолета,		
м.....	12,4		
Высота	самолета,		
м.....	3,98		
Размах	крыла,		
м.....	16,25		
Площадь	крыла,		кв.
м.....	38,34		
Вес	кг:		
пустого.....			
5094			
максимальный			
взлетный.....	9897		
Силовая			
установка.....	DB-605B		
Мощность	двигателя,	л.с.:	на
взлете.....	1475		
на			
высоте.....			
1355			
Скорость, км/ч:	максимальная	(на высоте 7000 м)	
.....	552		
крейсерская.....			
510			
Скороподъемность,	м/мин.		
.....	662		
Дальность	полета	максимальная,	
км.....	2100		
Потолок,			
м.....	11		
000			
Вооружение: 2 – 30-мм пушки, 2 – 20-мм пушки, 1–7,9-мм пулемет			

Истребитель «Юнкерс» Ю-88

Самолет Ю-88 известен, в основном, как бомбардировщик. Однако в 1934 г. он проектировался в качестве многоцелевой машины, способной выполнять задачи бомбардировщика, истребителя, штурмовика и разведчика. Но из-за принятия на вооружение двухмоторного истребителя Ме-110 и большой потребности в бомбардировщиках подавляющее большинство Ю-88 выпускалось в бомбардировочном варианте.

Полномасштабные работы над истребительным вариантом Ю-88 начались лишь летом 1939 г. Для создания истребителя с самолета сняли бомбоприцел. В носовой части, ближе к правому борту, установили три 7,9-мм пулемета MG 17 с 2800 патронами и 20-мм пушку MG FF со 120 снарядами. Огонь велся через фасеточные «жучьи глаза» лобового остекления, что заставило заменить часть последнего на панели из легкого сплава. Экипаж сократили до трех человек – пилота, радиста и бортинженера. В обязанности бортинженера входила и замена магазина пушки, а радист стрелял из пулеметов MG 15 на подвижных установках вверху и внизу.

Истребителю с новым двигателем присвоили обозначение Ю-88 С1. На самолете установили двигатель BMW 801МА и две 20-мм пушки MG FF, а также два курсовых 7,9-мм пулемета MG 17. Но поскольку двигатели BMW 801МА требовались в первую очередь для самолетов ФВ-190, ни один экземпляр Ю-88 С1 так и не был закончен.

А работы по варианту Ю-88V7 шли полным ходом, и самолет был подан на войсковые испытания, и германское Министерство авиации заказало переделку нескольких Ю-88 А1 в истребители Ю-88 С2.

Вооружение Ю-88 С2 было таким же, как и у Ю-88V7, но истребитель не имел остекления носовой части, за которой установили 11-мм бронеперегородку, обеспечивавшую защиту экипажа и крепление пушек. Задний бомбоотсек был сохранен. В нем можно было подвесить десять 50-кг бомб. С двумя двигателями Jumo 211В-1 самолет развивал скорость 470 км/ч на высоте 5500 метров. Дальность полета с дополнительным баком, установленным на месте переднего бомбоотсека, составляла 1800 км. Максимальный полетный вес был 11 000 кг.

В 1940 г. выпуск истребителей Ю-88 С2 составлял всего 3 % от количества произведенных за этот год бомбардировщиков Ю-88. Первой машины Ю-88 С2 получила эскадрилья в составе KG 30, базировавшаяся в Тронхейме и вооруженная самолетами Ю-88 А1 и Ме-110.

Самолеты Ю-88 С4 были уже настоящими истребителями, а не переделанными бомбардировщиками, как Ю-88 С2. В основе этой машины был планет от Ю-88 А4 с увеличенным до 20 метров размахом крыла. Наступательное вооружение дополнили двумя 20-мм пушками MG FF в нижней гондоле, боекомплект составлял 120 снарядов на ствол. Эти пушки, как и пушка, установленная в носу, были наклонены вниз на 5°. Оборонительное вооружение также усилили. В расширенной задней части кабины, в бронированных шаровых установках установили два 7,9-мм пулемета MG-81J, с 900 патронами на ствол. В нижней задней части гондолы стоял 7,9-мм пулемет MG 15. Под центропланом были установлены четыре бомбодержателя, на которые можно было повесить два контейнера вооружения Waffenbehälter (WB 81), каждый с шестью пулеметами MG 15 и с боезапасом. WB 81 предназначались для штурмовки, и их пулеметы были наклонены на 15°, чтобы вести огонь вне дисков винтов. Взлетный вес Ю-88 С4 значительно увеличился, что компенсировалось усиленным шасси по образцу Ю-88 А4.

Первый серийный самолет Ю-88 С4 был готов осенью 1941 г. Его оснастили двигателями Jumo 211F-1. Но с весны 1942 г. их заменили на Jumo 211J-1 или Jumo 211J-2, взлетной мощностью 1340 л.с.

Две пушки MG FF в нижней гондоле можно было снять и установить там две фотокамеры, превратив таким образом Ю-88 С4 в разведчик.

Появлению Ю-88 С4 предшествовала проработка варианта под двигатель BMW 801 МА. Опытный Ю-88 С2 с этим двигателем получил обозначение Ю-88 С3. Летные данные заметно улучшились, но двигатели BMW все еще оставались в дефиците, а самолет Ю-88 С2 считался вполне удовлетворяющим своим задачам. В результате работы по Ю-88 С3 прекратили, но конструкторы «Юнкерса» продолжали настаивать на необходимости создания варианта истребителя, оснащенного двигателем BMW 801, и параллельно с Ю-88 С4 создали новый Ю-88 С5.

Этот вариант был готов в начале 1942 г. На нем стояли два двигателя BMW 801D-2, взлетной мощностью 1700 л.с. Нижняя гондола с самолета была снята и заменена на так называемое сбрасываемое вооружение (Waffentropfen) – выступавший из бомболюка контейнер с двумя пулеметами MG 17. Максимальный взлетный вес Ю-88 С5 достигал 11 600 кг, а скорость на высоте 6000 метров составляла 566 км/ч. Из-за сложностей с поставками двигателей BMW было построено только десять предсерийных Ю-88 С5, которые после испытаний использовались как опытные самолеты.

После выпуска менее ста Ю-88 С4 с начала 1942 г. в серию пошел

Ю-88 С6 – первый вариант истребителя, попавший в массовое производство. Он был оснащен теми же двигателями Jumo и почти не отличался от своего предшественника. Только его бронирование было усилено, поскольку новый самолет проектировался как истребитель-штурмовик, а не ночной истребитель, хотя и поставлялся вначале в NJG 2. Сразу после прибытия в Катанье, на Сицилии, I/NJG 2 выдвинула одну свою эскадрилью в Бенгази и действовала как днем, так и ночью. В первом случае, в основном, овеществлялось прикрытие конвоев в Африку, а во втором – налеты на Мальту. С апреля 1942 г., когда группу передислоцировали в Северную Африку, в ее состав прибыл первый истребитель Ю-88 С6.

Ю-88 С4 поставлялись как с двумя пушками MG FF/M в нижней гондоле, так и без них. Оборонительное вооружение было различным. В задней части кабины назад ставились два пулемета MG 81 с боекомплектом 900 патронов на ствол, либо один 7,9-мм пулемет MG 15, либо один 13-мм пулемет MG 131. В задней части гондолы ставились либо спарка MG 81Z с 1800 патронами, либо один 7,9-мм пулемет MG 15.

В течение 1943 г. промышленность выпустила 706 истребителей Ю-88, и к концу года в Центральном воздушном командовании имелось уже три группы, вооруженные этими машинами: NJG 2 с 64 Ю-88 С6b, I, II и IV группы в NJG 3 и по одной группе в NJG 1 и 6.

В конце 1943 г. появился новый вариант истребителя, получивший обозначение Ю-88С-7а. На нем нижняя гондола была заменена на «Waffentropfen» с теми же 20-мм пушками MG FF/M, выступавшими из переднего бомбоотсека, а в заднем бомбоотсеке можно было повесить до 500 кг бомб. В носу фюзеляжа устанавливались три пулемета MG 17 и одна пушка MG FF/M. Самолет был оснащен двигателями Jumo 211J-1 или Jumo 211J-2.

Вариант Ю-88С-7b получил дополнительные подкрыльевые держатели, что позволило увеличить бомбовую нагрузку до 1500 кг.

Вариант Ю-88С-7с был опытным самолетом, сделанным под двигатели BMW 801МА без бомбодержателей и с заменой пушек MG FF/M на MG 151.

Несмотря на то что в 1944 г. рассматривались планы сворачивания производства Ю-88, производственный комплект в Бернбурге расширялся. В течение года люфтваффе получили 3013 самолетов Ю-88 всех типов, из них 2345 – из Бернбурга. Из этого числа более 2500 самолетов были истребителями. Большинство же истребителей было модификации Ю-88С-6. Когда в конце лета 1944 г. в серию пошел Ю-88G, ежемесячный

выпуск уже упал. Таким образом, в люфтваффе попало только 700–800 истребителей Ю-88G по сравнению с 3200 экземплярами Ю-88С.

Тактико-технические характеристики истребителя Ju 88-С6с

Размеры,	м:
длина.....	14,35
высота.....	5,05
размах	
крыла.....	20,00
Площадь	крыла, кв. м.
.....	54,00
Вес,	кг:
пустого.....	9070
взлетный.....	12 360
Двигатель.....	2 × Jumo
211 J-1 или J-2	
Мощность,	л. с.
.....	1340
Скорость,	км/ч:
крейсерская.....	445
максимальная.....	490
Скороподъемность,	м/
мин.....	540
Потолок	практический,
м.....	9900
Дальность	полета,
км.....	1030
Вооружение (боекомплект):	
7,9-мм пулеметы MG 17.....	3
(2800)	
13-мм	пулеметы MG
131.....	1 (750)
20-мм пушки MG FF.....	
3 (360)	
20-мм	пушки MG
151.....	2 (400)

Истребители До-215 и До-217

Самолет Do-17 разрабатывался фирмой «Дорнье» с конца 1933 г. по заказу авиакомпания «Люфтганза» в качестве скоростного почтового и пассажирского самолета. Первый полет опытного образца состоялся 23 ноября 1934 г. Испытания прошли быстро и дали положительные результаты, подтвердив хорошие летные характеристики новой машины.

Но компания «Люфтганза» заказала только три самолета, поскольку кабина Do-17 была слишком тесной для размещения шести пассажиров и требующегося объема почты. Конструкция нового самолета больше всего подходила для создания на его базе бомбардировщика. Видимо, это и подразумевали конструкторы при его разработке.

В итоге в 1937 г. Do-17 был принят на вооружение люфтваффе в качестве бомбардировщика. В 1940 г. началась переделка нескольких бомбардировщиков Do-17 в ночные истребители, получившие обозначение Do-17Z-6 «Кауц» («Сыч»). Эти машины отличались от исходного самолета наличием трех 7,9-мм пулеметов MG 17 и одной пушки MG FF «Эрликон», размещенных в носовом обтекателе, который имел 11-мм бронеперегородку. Экипаж состоял из пилота, радиста-штурмана и бортинженера, который также отвечал за смену магазинов барабанного типа у пушки, замок которой находился в отсеке экипажа. Передний из двух бомбоотсеков использовался для установки дополнительного 900-литрового топливного бака. Задний отсек сохранили для размещения там двух 250-кг или десяти 50-кг бомб.

Был построен только один Do-17Z-6. Размещение носового вооружения оказалось не вполне удовлетворительным. Остальные девять Do-17Z-3, переделанные в ночные истребители, имели совершенно другое вооружение.

Усовершенствованный вариант Do-17Z-10 «Кауц II» имел направленное вперед неподвижное вооружение из четырех 7,9-мм пулеметов MG 17 в верхней секции носовой части и пары пушек MG FF под ними. Короба с боеприпасами для пулеметов размещались подобно магазинам пистолетов-пулеметов, а барабаны со снарядами для пушек заменялись вручную бортинженером. В лобовом стекле был установлен инфракрасный датчик так называемого типа Спаннер-Анлаге. Он

реагировал на горячие выхлопные газы, распространявшиеся позади любого самолета. Их присутствие регистрировалось на небольшом экране – Q-трубке. Поскольку датчик не мог отличить свой самолет от чужого, ответственность за принятие решения, является ли обнаруженный самолет вражеским, лежала на пилоте.

3-я эскадрилья 1-й группы ночных истребителей (NJG1) получила «Кауц II» и была передана во 2-ю группу (NJG2), получил наименование 4/NJG1. Она начала действовать из Дилана как отдельная часть под руководством Особого командования «Шипхол».

Вскоре производство Do-17 было прекращено. Истребители «Кауц II» стали фактически последними Do-17Z-3 на сборочной линии. Затем аналогичной переделке подвергся Do-215B-4 с моторами DB601A.

Тактико-технические данные истребителя Do-17Z-10

Размеры,	м:
длина.....	15,8
размах	крыла,
м.....	18,0
площадь	крыла,
м.....	55 кв.
Вес,	кг:
пустого.....	
5160	
взлетный.....	
8800	
Потолок,	
м.....	
8200	
Дальность	полета,
км.....	1160
Скорость	максимальная,
ч.....	410 км/
Двигатели.....	2
× Bramo-323-P	
Мощность,	л.с.
.....	1000
Вооружение: 1 – 20-мм пушка MG FF, 3–7,9-мм пулемета MG 17	

Двухмоторный бомбардировщик Do-215 был разработан фирмой «Дорнье» в 1939 г. и представлял собой экспортный вариант Do-17Z,

предназначавшийся для поставок в Швецию. Контракт со Швецией так и не был реализован, но Do-215 все же поставлялся на экспорт, в частности, в СССР (две машины) и в Венгрию (10 машин). Некоторое количество этих самолетов получили и бомбардировочные эскадры люфтваффе. Всего было выпущено 92 самолета Do-215.

Первые обращенные в истребители Do-215B-6 получила на вооружение группа 4/ NJG1 в Лееувардене в конце 1940 г. Уцелевшие Do-17Z-10 были переданы 1/ NJG2, которая продолжала использовать их наряду с Ю-88С-2 против баз английской бомбардировочной авиации до октября 1941 г.

Истребители Do-215B-5 были оснащены двумя 20-мм пушками в крыле и четырьмя 7,9-мм пулеметами.

В 1941 г. к испытаниям была подготовлена опытная партия РЛС FuG «Лихтенштейн ВС» на Do-215B-5 из 4/ NJG1 в Леувардене. Увеличившая лобовое сопротивление антенна «Матратцен» («матрас») снизила максимальную крейсерскую скорость примерно на 20 км/ч, но Do-215B-5 все равно сохранял летные характеристики, необходимые для успешной атаки сзади на двухмоторные английские бомбардировщики. Его потенциал в роли «оборонительного» ночного истребителя еще более возрос с появлением радара AI, первая победа с которым была одержана 9 августа 1941 г. летчиком, старшим лейтенантом Л. Беккером.

Всего было изготовлено 364 самолета Do-17 в варианте ночного истребителя. Из них 157 были изготовлены в 1942 г., а остальные – в 1943 г.

В 1942 г. в серийное производство был запущен ночной истребитель Do-217J, созданный на базе бомбардировщика Do-217E-2. Всего было выпущено 157 истребителей в следующих вариантах:

- Do-217J-1 – ночной истребитель-перехватчик с незастекленной носовой частью фюзеляжа, в которой были установлены четыре 20-мм пушки MG-FF и четыре 7,92-мм пулемета MG-17. Были также сохранены задняя верхняя турель с 13-мм пулеметом и задний нижний 7,92-мм пулемет. В передней части бомбоотсека был установлен дополнительный топливный бак емкостью 1160 л, а в задней части бомбоотсека имелось место для восьми 50-кг бомб. Такая конфигурация вооружения объяснялась тем, что самолет планировали использовать и как ночной истребитель-перехватчик, и как штурмовик для ударов по аэродромам противника.

- Do-217J-2 – дальнейшее развитие J-1 с радиолокатором FuG-212 «Лихтенштейн ВС». Установленные на самолетах 1600-сильные двигатели BMW-801A обеспечивали максимальную скорость 520 км/ч, потолок составлял 7300 м, дальность полета – 2050 км.

Тактико-технические данные истребителя Do-217

Размеры,	м:	длина	(включая	антенны)
.....		18,9		
высота.....				
5,0				
размах				
крыла.....				19,15
Площадь		крыла,		кв.
м.....		56,6		
Вес, кг: пустого.....				
10 290 (10 790)				
взлетный.....				13
200 (13 710)				
Скорость, км/ч: максимальная у земли.....				
427 (422)				
максимальная на высоте 6000 м.....				512
(498)				
крейсерская на высоте 5400 м.....				476
(462)				
Время	подъема	на	высоту,	мин:
4000 м.....		9 (11)		
6000 м.....				
15 (17)				
Потолок,				
м.....				8900
(8400)				
Дальность				полета,
км.....				1750
Двигатели.....				
2 × DB 630A				
Мощность,				л.с.:
взлетная.....				1750
на				высоте
2100 м.....				1850
Вооружение: 4 – 20-мм пушки и 4–7,9-мм пулемета MG 17 в носовой части фюзеляжа 4 – 20-мм пушки MG 151 под углом 70°				

Истребитель Me-210

В октябре 1938 г. Гитлер утвердил новую программу развития военной техники, в которой значительное место отводилось авиации. Предполагалось сформировать 16 авиационных полков, оснащенных истребителями Me-110 и Me-210. С этой целью в сентябре 1938 г. люфтваффе заказало 1000 самолетов Me-210.

Программу развития люфтваффе утвердили в виде плана промышленного выпуска, подписанного 9 ноября 1938 г. План предусматривал поставку до апреля 1942 г. 3320 самолетов Me-110 и Me-210.

Двухмоторные истребители предназначались в первую очередь для прикрытия бомбардировщиков, а также надводных кораблей в море. Кроме того, они должны были выполнять функции истребителей-бомбардировщиков и обладали способностью бомбить с пикирования. В последнюю очередь их собирались использовать как истребители ПВО.

Проектирование истребителя Me-210 началось в конце октября 1938 г.

Изготовление прототипа началось в 1938 г. Прототип Me-210V-1 выполнил первый полет 2 сентября 1939 г.

Самолет Me-210V-1 являлся свободно-несущим монопланом с нижним расположением крыла, двухкилевым хвостовым оперением, что делало его внешне весьма похожим на Me-110. От предшественника новый истребитель значительно отличался профилем фюзеляжа, с носовой частью совершенно иной формы. Пилота и стрелка накрывал общий каплеобразный фонарь кабины. На Me-210 поставили два мотора «Даймлер-Бенц» DB-601A-1 жидкостного охлаждения и мощностью 1050 л.с. По завершении первого полета Me-210V-1 летчик-испытатель, дипломированный инженер Герман Вюрстер рапортовал конструкторам о неудовлетворительных летных характеристиках самолета, заодно отметив отвратительную устойчивость самолета по курсу и тангажу.

На втором прототипе, Me-210V-2, Мессершмитт поставил нормальное однокилевое хвостовое оперение с обычным стабилизатором. Кроме того, на фонаре второго прототипа были сделаны блистеры, а на фюзеляже появились макеты дистанционно управляемых пулеметных установок – по одному 13-мм пулемету MG-131с каждого борта фюзеляжа.

На третьем прототипе, Me-210V-3, передняя кромка центроплана выполнялась стреловидной, с углом 5°, на крыле были смонтированы воздушные тормоза. Увы, доработки не сильно отразились на устойчивости и управляемости летательного аппарата тяжелее воздуха. 5 сентября 1940 г. на Me-210V-3 капитан Фриц Вендель попал во флаттер, самолет был разбит. Позже его фюзеляж приспособили под проведение статических

испытаний на прочность.

Четвертый прототип, Me-210V-4, стал первым в партии из примерно 15 экспериментальных (Versuchs) машин, на каждой из которой отрабатывались те ли иные изменения в конструкции. Вся эта партия была собрана весной-летом 1941 г.

В конечном итоге Me-210 стал классическим цельнометаллическим двухмоторным свободнонесущим низкопланом с нормальным однокилевым оперением. Цельнометаллическое крыло делилось на три секции: центроплан и две внешние консоли. Воздушные тормоза были снабжены гидравлическими приводами. Обшивка элеронов – полотняная. Фюзеляж типа «монокок» изготовлен из легкого металлического сплава. Обшивка рулей, как и элеронов, сделана из ткани. Кабина пилота и стрелка-радиста закрыта общим каплевидным фонарем, снабженным лобовым бронестеклом. Основные опоры шасси убирались поворотом назад, по полету, в задние части мотогондол. В убранном положении шасси колеса полностью закрыты створками. Хвостовая опора шасси с колесом полностью убираемая. Силовая установка состояла из двух двигателей «Даймлер-Бенц» DB-601, мощностью по 1050 л.с. Двигатели снабжены трехлопастными цельнометаллическими винтами изменяемого шага VDM с постоянной скоростью вращения.

Вооружение самолета Me-210 состояло из носовой батареи в составе двух 20-мм пушек MG-151 с боекомплектом по 350 снарядов на ствол и двух 7,92-мм пулеметов MG-17 с боекомплектом по 1000 патронов. В хвостовой части фюзеляжа по каждому борту смонтированы подвижные дистанционно управляемые 13-мм пулеметы MG-131 с боекомплектом по 450 патронов на ствол. Бомбоотсек рассчитан на подвеску восьми 50-кг, двух 250-кг или двух 500-кг бомб.

Еще до завершения летных испытаний самолета Министерство авиации разместило заказ на изготовление 1000 самолетов Me-210A. Первые предсерийныс Me-210A-0 начали сходить со сборочной линии в 1940 г. Эти самолеты поступили на вооружение специального испытательного подразделения люфтваффе Erprobungsgruppe-210 под конец 1940 г.

В конце весны 1941 г. заводы в Аугсбурге и Регенсбурге приступили к изготовлению Me-210A-0 установочной серии (всего построено 94 самолета), первый из них люфтваффе получило в апреле 1941 г.

Me-210A-0, за исключением двигателей, почти не отличался от поздних прототипов. На самолеты установочной серии ставились моторы жидкостного охлаждения «Даймлер-Бенц» DB-601F, в то время как

опытные самолеты имели двигатели DB-601A-1, мощностью по 1050 л.с.

Первым тяжелый истребитель Me-210A-1 вырулил на летное поле заводского аэродрома в ноябре 1941 г. Вооружение самолета состояло из носовой батареи в составе двух 20-мм пушек MG-151 и двух 7,9-мм пулеметов MG-17 (командир носовой батареи – летчик) и кормового плутонга в составе двух 13-мм пулеметов MG-131 на дистанционно управляемых турелях FDL-131 (командир плутонга – стрелок-радист).

Самолет Me-210A-2 представлял собой истребительно-бомбардировочную модификацию аэроплана Me-210, если не брать в расчет бомбоотсек, то сей вариант мало чем отличался от Me-210A-1. Me-210A-2 был подлинным пикирующим бомбардировщиком, с сохранением ограниченных истребительных возможностей. На внутренней подвеске истребитель мог нести одну 1000-кг бомбу PC-1000RS, или две 500-кг бомбы SD-500, или две 250-кг бомбы SC-250, или восемь 50-кг бомб SC-50. Внутренняя подвеска бомб дополнялась внешней в виде четырех SC-50 на четырех держателях, поставленных под центропланом.

В апреле 1942 г. уровень аварийности во фронтовых частях, имевших на вооружении Me-210, превысил все допустимые нормы. Опытный завод Мессершмитта, заводы в Аугсбурге и Брауншвейге были вынуждены приостановить выпуск этих крайне необходимых фронту самолетов, а конструкторам пришлось вновь заняться доработками конструкции. К этому времени, помимо самолетов Versuchs, промышленность успела изготовить порядка 94 Me-210A-0 и 90 Me-210A-1, еще 370 самолетов находились в работе в различной степени готовности, а материалов успели заготовить на постройку 800 истребителей поколения II.

Испытания показали, что увеличение длины фюзеляжа вкупе с оснащением самолетов щелевыми подкрылками дает возможность решить проблему плохой управляемости самолетом. Серийный выпуск аэропланов был возобновлен с переделкой недостроенных Me-210A-1 и Me-210A-2 путем удлинения фюзеляжа. В 1942 г. было поставлено примерно 95 истребителей, в 1943 г. – 89 и в 1944 г. – еще целых 74 машины. Большинство истребителей поздней постройки не попали на фронт, а многие были разобраны с целью обеспечения серийного производства самолетов Me-410 готовыми узлами и агрегатами.

По германо-венгерскому соглашению о военной помощи, заключенному в июне 1941 г., лицензионное производство двигателей и самолетов Me-210 (позже Me-410), Me-109, Ю-52 и Аг-96 было налажено на Дунайском авиационном заводе, «Dunai Repulogepgyar», в Хортилигете. Станочный парк данного промышленного предприятия позволял

осуществлять полный цикл постройки самолетов Me-210.

Один Me-210A-0 был переоснащен двигателями DB-605B, мощностью по 1475 л.с., оснащенными устройствами впрыска водно-метаноловой смеси MW-1. У самолета был удлиненный фюзеляж, а крыло снабжено щелевыми предкрылками. Данная машина стала эталоном для серийного производства Me-210 в Венгрии. Me-210 выпускались здесь в двух вариантах – Me-21 °C и Me-21 °Ca: Me-21 °C являлся аналогом самолета Me-210A-1, а Me-21 °Ca – аналогом Me-210A-2.

Первый полет Me-21 °Ca венгерской постройки выполнил 21 декабря 1942 г. под управлением капитана Денеша Эженаи. После серии успешных испытательных полетов Министерство национальной обороны Венгрии одобрило решение о постройке партии из пяти самолетов.

Германо-венгерский комитет заключил соглашение на выпуск в Венгрии 557 самолетов Me-210. К 1 апреля 1944 г. Дунайский авиационный завод изготовил в общей сложности 176 самолетов Me-210.

В результате налетов американских бомбардировщиков на Дунайский авиационный завод в заводских цехах и на заводском аэродроме было повреждено и уничтожено 55 самолетов Me-210. Из-за разрушения сборочной линии Me-210 завод переключился на постройку одномоторных истребителей Me-109. Более-менее уцелевшие после налета Me-210 были достроены и испытаны. Всего Дунайское авиационно-производственное объединение построило 27 тяжелых истребителей Me-210, из которых 110 самолетов получило люфтваффе.

Один Me-21 °Ca-1 на Дунайском заводе модернизировали в специальный истребитель, предназначенный для борьбы с американскими «Летающими крепостями». Доработка самолета «ZO+03», заводской номер 210.007.003, была выполнена в июле 1944 г. Вместо носовых пулеметов MG-17 на нем была поставлена одна 40-мм зенитная пушка 39M, а под каждой консолью крыла подвешено по три ракетных пусковых установки «Nebelwerfer» калибра 15 см. Летные испытания начались 24 октября 1944 г. с большой задержкой из-за ожесточенных налетов авиации союзников. Испытания прошли успешно, после чего в данный вариант было решено модернизировать 30 самолетов, но удалось доработать всего четыре машины.

Первой в ВВС Венгрии истребители Me-210 получила ночная истребительная эскадрилья 5/1, известная как «Bagoly» – «Совы».

Эскадрилья базировалась на аэродроме, расположенном южнее Будапешта. Первый самолет Me-210 эскадрилья получила в июне 1943 г., однако экипажи еще не закончили подготовки к ведению боевых действий

ночью. Эскадрильей командовал капитан Адам Крудий. Боевой дебют двенадцати Me-210 состоялся 3 апреля 1944 г., когда эти истребители пытались сорвать налет бомбардировщиков из американской 15-й воздушной армии. В тот день удача не улыбнулась венгерским экипажам: им не удалось сбить ни один американский самолет. Двумя днями позже сержант Дежо Жамбоки сбил «Либерейтор» из 451-й бомбардировочной группы, открыв тем самым боевой счет венгерских Me-210.

Вскоре после начала американских бомбежек венгерских городов командир Экспериментального института ВВС Венгрии, подполковник Лоран Дочи сформировал новую эскадрилью «дестройеров», отобрав в нее самых опытных летчиков и стрелков, служивших в институте. На вооружении данной части, вошедшей в историю как боевая эскадрилья Экспериментального института ВВС, состояло 18 истребителей Me-21 °Ca-1.

12 апреля 1944 г. 12 самолетов эскадрильи взлетели по тревоге на отражение налета американских рейдеров, но так и не отыскиали в бескрайнем небе ни одного «Либерейтора». В бою над югославским городом Книном один Me-210 получил повреждения, его пилот академикус (кадет) Шандор Гейден был ранен. Истребитель вынужденно приземлился на аэродром Секешвехервар. Летчик после посадки скончался от ран.

13 апреля самолеты 15-й американской воздушной армии снова бомбили объекты в районе Будапешта. Обе венгерские эскадрильи, имевшие на вооружении Me-210, взлетели по тревожному сигналу. Венгры потеряли тогда девять самолетов, причем три пилота погибли. Немало Me-210 получили повреждения различной степени тяжести. Экипажи эскадрильи 5/1 отчитались об уничтожении двух «Лайтнингов» и одного «Либерейтора» – то был последний боевой вылет этой эскадрильи на Me-210.

Боевая эскадрилья Экспериментального института ВВС также понесла тяжелые потери. «Лайтнинги» сбили четыре Me-210 элитной части венгерских ВВС, в том числе и самолет командира, подполковника Дочи. Экипажи других самолетов видели, как Me-210 командира эскадрильи вспыхнул подобно пороховой шашке. Стрелок с командирского самолета сумел воспользоваться парашютом, в то время как Дочи сумел приткнуться горящий самолет на вынужденной посадке. Экипажи эскадрильи доложили о четырех сбитых «Либерейторах» и двух «Лайтнингах».

В дальнейшем венгерские Me-210 принимали весьма ограниченное участие в отражении налетов американских бомбовозов на мирные города и села Венгрии.

Тактико-технические данные самолета Me-210A

Год	принятия	на
вооружение.....	1940	
Размеры,		м:
длина.....	12,25	
высота.....	3,7	
размах		
крыла.....	16,45	
Вес	взлетный	максимальный,
кг.....	9800	
Мощность	двигателей,	л.с.
.....	2×1350	
Скорость	максимальная	на высоте 6000 м, км/ч.....
.....	590	
Практический		полет,
км.....	10	
Дальность		полета,
км.....	2600	
Экипаж,		чел.
.....	2	
Вооружение: 2–7,92-мм пулемета MG-17; 2 – 13-мм пулемета MG-131; 2 – 20-мм пушки MG-151/20		
Максимальная	бомбовая	нагрузка,
кг.....	до 1500	

Истребитель М-410

Поскольку командование люфтваффе признало Me-210 неудачной машиной, в начале 1942 г. на его базе решено было создать новый тяжелый истребитель, Me-410 «Хорниссе» («Шершень»).

Конструктивно Me-410 походил на своего предшественника. Изменению подверглись крылья, которые получили меньший скос и стали уже. На крылья установили предкрылки «Хендли-Пейджа». Створки люков оснастили гидравлическим приводом. Изменили крышки радиаторов и поправили конструкцию элеронов. Заднюю часть фюзеляжа несколько удлинили. Вместо двигателей DB 601F самолет оснастили моторами DB 603A мощностью 1750 л.с.

Первый прототип Me-410V1 представлял собой переделанный Me-210A-0. Прототип облетали весной 1944 г. Также проводили сравнительные испытания пяти Me-210, переделанных в Me-410, и одного Me-210. Переделанные Me-410 сохранили свои старые моторы DB 601F.

В программе развития Me-410 использовали и другие самолеты Me-210. Среди прочих был Me-210A-0, который переделали в Me-410V22. Остальные самолеты с самого начала выпускались как Me-410. Большинство прототипов предназначались для испытаний вооружения и оснащения. Всего было построено 22 прототипа.

По сравнению с Me-210 летные качества Me-410 заметно улучшились. Прежде всего, Me-410 не сваливался в «штопор» самопроизвольно. Кроме того, Me-410 был заметно лучше «ветерана» Me-110 и должен был вскоре его заменить. После завершения летных испытаний прототипа Me-410V1 в Аугсбурге началась подготовка к серийному выпуску. Самолет предполагалось выпускать в двух вариантах: A-1 Schnellbomber и A-2 Zerstörer. В январе люфтваффе приняло первые пять самолетов Me-410.

Варианты Me-410A-1 и Me-410A-2 во многом походили друг на друга. Оба несли одинаковое вооружение: две 20-мм пушки MG 151/20E и два 7,92-мм пулемета MG 17, жестко зафиксированных в носовой части фюзеляжа, и два 13-мм пулемета MG 131, смонтированных во вращающихся бортовых турелях FDL или FDSL. На внутренней подвеске оба самолета могли нести до 1000 кг бомб: одна 1000-кг или две 500-кг, или восемь 50-кг бомб, хотя более 500 кг уже считалось «в перегруз». Кроме того, Me-410A-1, приспособленные в качестве пикировщиков, оснащались прицелом «Стиви 5В» и наружными бомбосбрасывателями для четырех 50-кг бомб. В производстве приоритет имел вариант Me-410A-1 Schnell bomber. Таково было желание Геринга.

На базе варианта A-1 выпускались и специализированные самолеты. Например, разведчик Me-410A-1/ U1, оснащенный фотокамерой (Rb 20/30, 50/30 или 75/ 30), или тяжелый истребитель Me-410A-1/U2 с барабанным оружейным отсеком, содержащим две пушки MG 151/20E (250 выстрелов на ствол). Этот отсек можно было смонтировать поверх бомболюка. В конце апреля 1943 г. люфтваффе получило 48 машин Me-410A, построенных в Аугсбурге и Лехфельде.

До конца 1943 г. завод в Аугсбурге построил 457 Me-410A. В декабре 1943 г. началась сборка самолетов на заводе «Дорнье-Верке» в Оберпфaffenхофене. В феврале 1944 г. завод вышел на проектную мощность. К тому времени многие Me-210 были переделаны до стандарта Me-410. Часть машин было решено вооружить 5-см пушкой ВК 5, которую

считали эффективным средством борьбы с бомбардировщиками союзников. Впервые эту пушку испытали в начале августа 1943 г., оснастив ею самолет Me-210A-0 (W.Nr.023). В последствии этот самолет был переделан в Me-410V2. Уже в новом качестве машину доставили на полигон в Тарневитце для пробных стрельб.

Стрельбы завершились успешно, но пушку получили лишь несколько десятков самолетов. Все они были собраны в составе Erprobungskommando 25 для проверки эффективности пушки в боевых условиях. Если Me-410V2, проходивший испытания, кроме 5-см пушки, нес и стандартное вооружение, то самолеты из Erprobungskommando 25 были вооружены только 5-мм пушкой и оснащены прицелом ZFR 4a. Эта модификация самолета получила обозначение Me-410A-1/U4. Испытания в боевой обстановке прошли успешно, и было решено оснастить пушкой ВК-5 еще сто самолетов.

Новые Me-410A-1/U4 сохранили стандартное вооружение и были собраны в составе группы II./ZG 26, переформированной в конце лета 1943 г. Перед этим группа называлась III./ZG 1 и имела на вооружении Me-210A-2.

Поскольку стандартный Me-410A-1 было трудно приспособить для роли разведчика, был создан специализированный разведывательный самолет Me-410A-3. У этого самолета фотоаппаратуру разместили в передней части фюзеляжа, сняв при этом наступательное вооружение. В апреле 1944 г. начался выпуск Me-410, оснащенных двигателем DB 603 S с повышенной степенью сжатия. Это позволяло кратковременно форсировать двигатель до 1900 л.с. при 2700 оборотах в минуту.

Me-410B-1 и B-2 были быстрыми бомбардировщиками и тяжелыми истребителями. Me-410B-1/U2 и U4 соответствовали самолетам серии A-1. Me-410B-1/U2 оснащался Waffenbehälter 151 с двумя пушками MG 151/20E. У самолетов Me-410B-2/U2 стандартное вооружение заменили на две 3-см пушки МК 103, а дополнительное вооружение состояло из 5-см пушки ВК 5. Кроме того, самолеты этого типа оснащались прицелом ZFR 4 и двигателями DB 603G. Кроме того, было выпущено некоторое количество сменных комплектов вооружения Rustsatz, которые должны были расширить возможности стандартных самолетов. Машины, оснащенные сменными комплектами вооружения, получали дополнительное обозначение. Например, Me-410B-2/U2/R2 (или R3, R4, R5). На Me-410 в порядке эксперимента устанавливали и другое вооружение, предназначенное для борьбы с бомбардировщиками противника. Например, в апреле 1944 г. вместо пушки ВК 5 смонтировали 3,7-см пушку

ВК 3,7. Несколько самолетов, вооруженных подобным образом, проходили испытания в боевых частях.

На некоторых машинах под центропланом установили пусковые установки для 21-см ракет Wurf Granat 210. На самолете Me-410A-1 (W.Nr.1050) смонтировали шеститрубную пусковую установку для ракет этого типа. Как показали пробные испытания, одновременный пуск шести ракет серьезно повреждал машину. Тем не менее работы в этом направлении продолжали вести. Путем многочисленных экспериментов удалось добиться относительно безопасного пуска. 8 мая 1944 г. Верховное командование отдало приказ переделать все самолеты Me-410 вариантов A-1 и B-1 в A-1/U2 и B-1/U2, соответственно, приспособив их к роли тяжелого истребителя. Однако переделано было относительно немного машин.

Например, в I и II группах KG 51 продолжали использовать Me-410 в качестве бомбардировщиков, а кроме того, в конце лета в этом полку самолеты Me-410 начали менять на Me-262.

Короткое время самолеты Me-410 использовали в качестве ночных истребителей в I./NJG 1 (апрель 1944 г.) и I./NJG 5 (май 1944 г.). Однако большинство Me-410 действовало в составе групп тяжелых истребителей и разведчиков. Разведывательный вариант самолета – Me-410B-3 – отличался от Me-410A-3 только типом двигателей.

Заново сформированная во Франции группа I./ZG 1 (Лориен), а также группа II./ZG 1 (Ван), входившие в состав X Fliegerkorps, располагали машинами Me-410B-6. Летом 1944 г. группы отвели из Франции и включили в состав системы противовоздушной обороны рейха. Самолеты Me-410B-6 оснащались морским поисковым радаром FuG 200 «Hohentwiel». Пулеметы MG 17 на этих самолетах заменили на пулеметы MG 131. Кроме того, машины этого типа стандартно оснащали Waffenehaelter 103.

Несмотря на начальный успех, число самолетов Me-410 постоянно сокращалось. Были они менее маневренны и не могли уйти от «Мустангов». Когда же в сентябре 1944 г. была начата «Jagernotprogramm», ограничивавшая выпуск двухмоторных истребителей, выпуск Me-410 полностью прекратили. Всего в 1944 г. было выпущено 702 истребителя Me-410, из которых 258 изготовили на заводе «Дорнье-Верке». За все время немецкая промышленность построила 1160 самолетов Me-410 (не считая машин, переделанных из Me-210).

Еще до завершения серийного выпуска и свертывания проектных работ над Me-410 было построено несколько прототипов версии В. Это

были:

– Торпедоносец Me-410B-5. Самолет оснащался морским радаром FuG 200 «Hohentwiel» и был вооружен только двумя пушками MG 151/20E. Кроме того, самолет мог нести другие типы вооружения, например, бомботорпеды В Т. Чтобы увеличить радиус действия, самолет мог оснащаться дополнительными топливными баками, монтируемыми вместо кормовых пулеметов MG 131. Дополнительный бак емкостью 650 литров можно было установить в бомбоотсеке. Все наступательное вооружение самолета размещалось на внешней подвеске. Самолет мог нести две бомботорпеды ВТ-400 или четыре ВТ-200, подвешиваемые под центропланом. Вместо торпед самолет мог нести бомбу SC 1800 (при демонтированном 650-литровом баке), или одну торпеду LT 56 (900 кг), или одну торпеду LT 5 (800 кг).

– Me-410B-5 также мог нести рикошетирующую бомбу «Rollbombe» SB 800 RS «Kurt», предназначенную для уничтожения гидротехнических сооружений, или бомбу SB 1000/410, оснащенную парашютом. Предусматривалась возможность вооружать самолеты Me-410 планирующими торпедами L 10 «Friedensengel».

– Тяжелый истребитель Me-410B-6, у которого курсовые пулеметы MG 17 калибра 7,92 мм были заменены на 13-мм пулеметы MG 131. Предусматривалась возможность установки двух 30-мм пушек МК 103 в бомбовом отсеке. Самолет мог быть вооружен морским радаром FuG 200 «Hohentwiel».

Существовали также проекты самолетов Me-410B-7 и B-8 – дневных и ночных разведчиков. B-8 нес прожектора, смонтированные в оружейном отсеке. Оба варианта несли стандартное вооружение. Был построен только один прототип.

Командование люфтваффе настаивало на необходимости увеличения потолка самолета для борьбы с «Летающими крепостями». С этой целью на базе Me-410B-2 начались работы над вариантом Me-410H, оснащенным двигателями DB 603G. Самолет получил прямоугольные консоли, при этом размах крыла достиг 22,99 м, а площадь крыльев – 46,5 кв. м. Самолет вооружили двумя 2-см пушками MG 151/20E, двумя 30-мм пушками МК 108 и двумя 3-см пушками МК 103. Самолет мог брать 1100 кг бомб. Собственный вес самолета составлял 12 000 кг, а полный вес – 13 400 кг. У земли самолет развивал скорость 529 км/ч, а на высоте 6500 м – 629 км/ч.

Планировалось переделать самолеты Me-410B в Me-410H, но программа была свернута прежде, чем успели подготовить соответствующую документацию. Всего было построено 1160 самолетов

Me-410. Из них 902 построили на заводах «Мессершмитт», а 258 штук – на заводах «Дорнье-Верке» в Оберпфаффендорфе.

Первые пять самолетов Me-410 были приняты люфтваффе в январе 1943 г. В апреле было принято еще 48 машин. В апреле– мае 1943 г. старые Me-210A-2 заменили на новые Me-410A-1/U2 в II./ZG 1 «веспен» и 2.(F) /122.

Одной из первых частей, получивших Me-410 в варианте тяжелого истребителя, стала Erprobungskommando 25 капитана Эдуарда Тратта. Эта часть базировалась в Виттмундхафене и предназначалась для тактических испытаний тяжелого авиационного вооружения, в том числе крупнокалиберных пушек и ракет. В сентябре 1943 г. капитан Тратт получил должность командира II./ZG 26 «Horst Wessel». Эта истребительная группа прикрывала территорию рейха от налетов союзнической авиации. Сначала группа дислоцировалась в Оберпфаффенхофене, а потом – в Кёнигсберге. Сам Тратт погиб 22 февраля 1944 г. в воздушном бою с американскими бомбардировщиками над Нордхаузенем. К моменту своей гибели Тратт одержал 39 воздушных побед.

Эскадрилья 5./KG 2 начала переходить с Do-217 на Me-410A-1 в апреле 1943 г. До 20 мая 1943 г. на вооружении II./KG 2 находилось 39 истребителей Me-410 A-1 и 17 истребителей Do-217E. Однако в июне самолеты передали в формируемую группу V./KG 2, которая должна была на практике опробовать Me-410 в роли скоростного бомбардировщика. Группу сформировали на базе II./KG 40, 5./ KG 2, и, вероятно, KG 101. В январе 1944 г. V./KG 2 переименовали в II./KG 51. Совместно с I./KG 51 «Эдельвейс», уже перешедшей с Ю-88 на Me-410A-1, группа начала налеты на Великобританию. Союзники назвали эту операцию «Baby blitz». Группа дислоцировалась на аэродроме Бовэ, во Франции.

Также во Франции в начале 1944 г. базировались разведывательные части, также оснащенные самолетами Me-410. В их число входила 1.(F) /121, базировавшаяся на аэродроме Орли, а позднее – в Ису-Ле-Бю. Эскадрилья входила в состав Fernaufklärungsgruppe 1. В состав этой же группы входила варшавская эскадрилья 2.(F) /122 и 3.(F) /122 с базой в Риге.

В мае 1943 г. самолеты Me-410A-1/U2 поступили в III./ZG 1, находившуюся в Тунисе. Кроме того, Me-410 поступили в 2.(F) /122, находившуюся в то время на Сардинии. Эта разведывательная эскадрилья имела на вооружении также самолеты Ю-88. 2 апреля около 15 самолетов Me-410 из KG 51 участвовало в преследовании бомбардировщиков из 2-го

дивизиона ВВС США. Вскоре после приземления самолетов на базе в Великобритании, немцы совершили налет на аэродром. Потеряв всего один Me-410, немецкие летчики уничтожили на земле большое количество американских самолетов.

К концу 1943 г. завод в Аугсбурге выпустил 457 самолетов Me-410. Первые самолеты, построенные Дорнье, были приняты люфтваффе в декабре 1943 г., следующие 11 машин приняли уже в январе 1944 г.

Первой потерей V./KG 2 стал Me-410A-1 (U5+KG, пилот – фельдфебель Цвисслер, стрелок – старший сержант Райд), сбитый в ночь с 14 на 15 июля над Эссексом (район Феликсстоув). Самолет записал на свой счет лейтенант авиации Бантинг из 85-й эскадрильи («Москито» NF XII). Очередной Me-410 из V./KG 2 был также сбит бомбардировщиком «Москито» из 85-й эскадрильи в районе Дюнкерка. Третий Me-410 стал жертвой «Москито» из 256-й эскадрильи в районе Бичи-Хед. В начале 1943 г. в налетах союзников на немецкие объекты участвовало ограниченное количество самолетов. Летом интенсивность налетов значительно возросла и продолжала увеличиваться.

В результате немцам потребовалось гораздо больше истребителей для обороны своей территории. Необходимые машины поступали со сборочных конвейеров или снимались с фронта. Тяжелые двухмоторные истребители хорошо подходили для длительных боев с американскими четырехмоторными бомбардировщиками, неся при этом более тяжелое вооружение.

В сентябре 1943 г. II./ZG 26 «Horst Wessel» начала переоснащение. Старые Me-210 заменяли на Me-410A-2/U4. Пройдя переоснащение, группа вместе с ZG 76 противостояла американской 8-й воздушной армии. 16 марта 1944 г. отряд Me-110 и Me-410 атаковали крупную формацию американских бомбардировщиков (около 500 B-17 и 2000 B-24), бомбивших авиационные заводы на юге Германии. Истребители обстреляли американцев из пушек и ракетами, сбив 18 самолетов. Столь тяжелые потери американцев объяснялись тем, что немцы атаковали американские бомбардировщики в тот момент, когда истребители сопровождения поворачивали назад из-за недостаточного радиуса действия.

В апреле 8-я воздушная армия ВВС США продолжила налеты. 10 апреля 900 «Летающих крепостей» и «Либереиторов» вылетели на бомбежку шести целей на востоке Германии. Бомбардировщики сопровождали шесть истребительных групп «Мустангов» и четыре группы «Лайтнингов». Между Познанью и Ростоком 45-е и 13-е бомбардировочное

крыло были атакованы Ю-88 и Ме-410, вооруженными ракетами. Американцы потеряли 25 машин. Шедшее без прикрытия 40-е бомбардировочное крыло немецкие истребители перехватили над Штеттином. И в этом случае американцы понесли тяжелые потери. Всего 8-я воздушная армия США в эти дни потеряла 52 «Летающие крепости», 12 «Либереиторов» и 16 истребителей прикрытия.

Летом 1943 года Ме-410А-2/U4, вооруженные пушками ВК 5, поступили в заново сформированную группу II./ZG 26. Группа входила в систему противовоздушной обороны рейха и смогла сбить большое количество американских бомбардировщиков. Однако 13 мая 1944 г. при попытке перехватить американские бомбардировщики в районе Познани немецкие тяжелые истребители понесли тяжелые потери в бою с американскими истребителями «Мустанг». В результате группа потеряла боеспособность. В дальнейшем ее переоснастили истребителями ФВ-190 и переименовали в II./JG 6.

7 июля Ме-410 вместе с ФВ-190 атаковали группу В-24, летевшую бомбить авиационные заводы и завод синтетического топлива. Семь Ме-410 завязали бой с двумя группами «Лайтнингов». Один Р-38, пилотируемый капитаном Джеймсом Моррисом (7 воздушных побед), из 20-й группы попал под огонь 13-мм пулеметов одного из Ме-410 и был сбит. Когда же в бой вступила 38-я истребительная эскадрилья, союзники в течение нескольких минут сбили три и повредили четыре Ме-410.

Летом 1944 г. немецкие заводы синтетического топлива, расположенные в Австрии, Венгрии и Чехословакии, стали целью 15-й воздушной армии США, базировавшейся в Италии. 16 июня 1944 г. 37-я бомбардировочная группа совершила налет на завод «Nova» в Швехате (возле Вены) и «Apollo» в Посони (Венгрия). Выходивших к цели американцев со всех сторон атаковало около 40 немецких одно- и двухмоторных истребителей, в том числе и Ме-410. В завязавшемся бою немцы потеряли несколько машин. Один Ме-410А-1 из I./ZG 76 упал в шести километрах от Гонью (Венгрия). Экипаж погиб. Другой Ме-410В-2 «Hornisse» из II./ZG 76 разбился в 18 км восточнее Дьера (Венгрия).

26 июня целями союзнических бомбардировщиков стали 5 нефтеперегонных заводов в районе Вены. Над Моосбирбаумом отряд из 36 «Либереиторов» из 445-й бомбардировочной группы был атакован двадцатью немецкими двухмоторными истребителями из I./ZG 76. Одновременно, немецкие одномоторные истребители связали боем американские истребители сопровождения. Ме-410 обстреляли В-24 из пушек и выпустили ракеты. В свою очередь, бортстрелки американских

бомбардировщиков открыли ответный огонь и сбили несколько Me-410, в том числе самолет, упавший в районе Алшокеменеш (Венгрия). Пилот Штраубе и стрелок-радист Шроер погибли. Другой Me-410B-2/U2 разбился у города Куты (Моравия). Экипаж – пилот, ефрейтор Эверс, и стрелок-радист, ефрейтор Шауэнбург, – также погиб. Над Кенигграцем (северо-восточнее Праги) погибли пилот Беземюллер и стрелок-радист Вассерманн. Их Me-410 M8 также был сбит.

Две недели спустя, 8 июля, 55-е бомбардировочное крыло нанесло удар по нефтеперегонному заводу во Флорисдорфе. Спустя 25 минут после этого 60 немецких истребителей перехватили американцев. В бою 464-я бомбардировочная группа потеряла три машины, а 465-я группа – один. Три эскадрильи I./ZG 76 потеряли восемь Me-410A-1, Me-410A-1/U2, Me-410B-1/U2 и Me-410B-2/U2. Во второй половине июля 1944 г. двухмоторные Me-410 в целом не смогли решить задачи, поставленные перед ZG 26 и ZG 76. Это было связано с тем, что союзническая истребительная авиация постепенно захватывала подавляющее господство в воздухе. Немецкие тяжелые истребители уже не могли противостоять союзникам. Приоритет получили одномоторные истребители. Остро не хватало запасных частей. В этих условиях было решено вывести Me-410 из состава боевых частей.

К сентябрю 1944 г. было построено 702 истребителя Me-410, после чего выпуск самолетов этого типа полностью прекратили. В конце 1944 г. самолеты Me-410 оставались на вооружении только в IV./ZG 26, базировавшейся в Норвегии. Здесь Me-410 использовались только в качестве разведчиков. Остальные группы тяжелых истребителей получили легкие одномоторные истребители.

Сравнительно объективно возможности Me-410 были оценены в отчете ЦАГИ об испытаниях трофейного истребителя Me-410 A-2/U-4 (в отчете он назван Me-410 B-2). На серийном Me-410 A-2/U-4 должны были стоять одна 5-см пушка ВК-5, две 2-см пушки MG-151 и два 7,9-мм пулемета MG-17. На испытываемой же в СССР машине стояли одна пушка ВК-5, две пушки MG-151 и один 13-мм пулемет MG-131.

Программа испытаний, состоящая из 23 полетов, общей продолжительностью 14 часов 25 минут, началась 14 апреля и закончилась 7 мая 1945 г. Ведущим летчиком-испытателем назначили майора И.П. Пискунова, ведущим инженером – инженер-подполковника В.Я. Магона.

В отличие от американских и английских летчиков-испытателей советские пилоты отзывались об управляемости немецкого самолета, скорее, положительно. Так, в разделе «Летная оценка самолета» Акта по

испытаниям, помимо нескольких недостатков, отмечались легкое пилотирование и хорошая маневренность истребителя.

Приведу ряд выдержек из этого раздела: «Кабина летчика тесная, и сидеть в ней неудобно. Расположение рычагов и секторов управления самолетом и моторами, расположение приборов контроля ВМГ (винтомоторной группы) и навигационных приборов удобное.

Особенно облегчает эксплуатацию самолета наличие автомата переключения скоростей нагнетателя, автомата, регулирующего температуру масла, и объединенного управления винтом и газом.

Самолет на рулении устойчив и хорошо управляем как тормозами, так и моторами, но при пользовании тормозами устают ступни ног, так как при торможении приходится прикладывать большие усилия.

При взлете самолет легко поднимает хвост и благодаря хорошей амортизации шасси плавно отрывается от земли. При нормальном полетном весе 10 140 кг самолет отрывается на скорости 150–160 км/ч.

На наборе высоты самолет устойчив и хорошо управляем.

При горизонтальном движении самолет допускает полет с освобожденным управлением на всем диапазоне скоростей, нагрузки, возникающие на рулях, легко снимаются триммерами. Самолет обладает достаточным запасом путевой и поперечной устойчивости, запас продольной устойчивости меньше.

Расчет и производство посадки особой трудности не представляют. Рулей для выполнения посадки на три точки хватает, однако нагрузки на руле высоты в этот момент велики. При пробеге самолет устойчив, тенденции к капотированию при пользовании тормозами не имеет.

На виражах с креном 65–70 градусов ($V=380$ км/ч) самолет устойчив, нагрузки на рулях управления нормальные. На виражах с креном 70 градусов ($V=390$ – 400 км/ч) при незначительном перетягивании ручки создается быстрое уменьшение нагрузки на рулях и самолет старается выйти из виража. Управляемость и устойчивость самолета при выполнении боевого разворота хорошие.

При отказе одного из моторов самолет нетрудно рулями удержать в линии горизонтального полета. Нагрузки с руля направления снимаются триммерами полностью. На высотах от 6000 метров и ниже с нормальным полетным весом возможен длительный полет с одним работающим мотором и винтом на не работающем моторе во флюгерном положении на скоростях от $V=280$ км/ч до максимально возможных. В длительном горизонтальном полете на режиме номинальной мощности температуры охлаждающей жидкости и масла не выходят за допустимые значения. В

полете с одним мотором возможно выполнять развороты как в сторону работающего, так и в сторону неработающего мотора с креном до 30 градусов.

Выводы. По технике пилотирования трофейный самолет Ме-410 В-2 проще серийного самолета Пе-2 и практически одинаков с самолетом Ту-2. По управляемости и маневренности самолет Ме-410Б-2 превосходит серийные отечественные бомбардировщики...»

К отзывам летчика добавляется мнение штурмана-испытателя, старшего лейтенанта Попцова, летавшего на месте стрелка-радиста. И он наряду с недостатками отметил ряд положительных сторон «Мессершмитта»: «Обзор из задней кабины обеспечивает хорошее наблюдение верхней части задней полусферы. Обзор нижней полусферы недостаточен, так как обзору мешают фюзеляж, стабилизатор и плоскости, которые дают большие мертвые конуса.

Размеры кабины стрелка-радиста, размещение и объем оборудования, размещение пулеметных установок обеспечивают выполнение стрелком-радистом всех задач, лежащих на нем. Ведение ориентировки из задней кабины невозможно».

Вооружение самолета в полете не проверялось, все отстрелы пушек и пулеметов провели на земле, в тире. Главное оружие перехватчика Ме-410 А-2/У-4 – 5-см пушку ВК-5 советские специалисты справедливо считали неудачной и неэффективной по сравнению с аналогичными отечественными образцами: «Пушка ВК-5 калибра 50 мм, являясь танковой пушкой, приспособленной для установки на самолет, никакого интереса не представляет, за исключением системы автоматической электропневматической перезарядки. При темпе стрельбы в 40 выстр./мин и начальной скорости примерно 500 м/с пушка имеет вес вместе с агрегатами автоматической перезарядки 592 кг, тогда как отечественная авиационная пушка НС-45 калибра 45 мм при темпе стрельбы 270 выстр./мин и начальной скорости 795 м/с имеет вес в 3,5 раза меньше, то есть 168 кг. Темп стрельбы в 40 выстр./мин. практически обеспечивает ведение прицельного огня только одиночными выстрелами. Эффективность осколочно-фугасных снарядов пушки ВК-5 при действии по самолетным конструкциям (фюзеляж самолета “Бостон”), выявленная пробными выстрелами, незначительно превосходит эффективность действия снаряда пушки НС-45».

Гораздо больший интерес вызвала задняя установка с электромеханическим приводом двух пулеметов МG-131 калибра 13 мм, потому что подобного вооружения с дистанционным управлением наши

серийные самолеты не имели. «Конструкция дистанционной пулеметной установки FDSL-B131/1B не сложна и обеспечивает безотказную работу привода и удобную эксплуатацию... Электромеханический привод установки представляет интерес для изучения и возможного использования отдельных конструктивных элементов».

Наибольшее внимание военные специалисты НИИ ВВС уделили боевым возможностям немецкого перехватчика. В НИИ ВВС были проведены учебные сражения Me-410 с бомбардировщиком Tu-2, истребителями Як-3 и Ла-7. Приведу мнение летчиков, пилотировавших в этих боях советские машины.

Донесение летчика-испытателя майора Антипова (14 мая 1945 г.): «Самолет Як-3 легко догоняет и атакует Me-410 на высотах 1000–1500 метров и на всех режимах его полета. Атака легче всего производилась при имевшемся преимуществе в высоте с задней полусферы сбоку. Но в этом случае стрелок Me-410 хорошо видит атакующий истребитель и может успешно вести прицельный огонь.

При атаке сзади и снизу можно незаметно подойти к Me-410 на дистанции прицельного огня, так как обзор вниз у стрелка плохой. В процессе боя удавалось несколько раз удачно атаковать Me-410 снизу и остаться не замеченным стрелком.

Выход из атаки, как правило, я делал с резким набором высоты над самолетом Me-410 с таким расчетом, чтобы не дать стрелку и летчику вести огонь.

В процессе боя Як-3 сохранял преимущество в высоте и скорости.

При полете Me-410 с максимальной скоростью на высоте 200–300 м самолет Як-3, имея превышение в высоте, легко его догоняет. Но атаки в этом случае возможно провести только сзади сбоку под ракурсом не более 2/4, почти все время находясь в поле зрения стрелка. Атаковать сзади снизу трудно, можно врезаться в землю.

Выход из всех атак делался, как правило, вверх с небольшим разворотом в сторону – с таким расчетом, чтобы не терять из виду Me-410 и не попасть под его оборонительный огонь.

В свободном воздушном бою с одиночным самолетом Me-410 на высотах 2000–4000 м самолет Як-3 имеет явное преимущество, что дает возможность занимать необходимое превышение в высоте и производить атаки с любых направлений.

Летчику самолета Me-410 не удалось ни разу прицелиться по самолету Як-3.

Выгоднее всего вести воздушный бой с Me-410 на средних высотах

1000–1400 метров. Легче всего Ме-410 уйти от атак истребителя на низкой высоте».

Донесение летчика-испытателя капитана Пикуленко (15 мая 1945 г): «На всех режимах полета, то есть на наборе высоты, при полете по горизонту на максимальной скорости и на снижении самолет Ла-7 догоняет Ме-410, свободно атакует его.

Безопасно атаковать Ме-410 сзади снизу под углами 60–70 градусов и выходить из атак ранверсманом. В этом случае стрелок не видит самолета противника.

Атака сверху сзади под большими углами также безопасна.

Удобно атаковать самолет Ме-410 в том случае, если он делает разворот. Необходимо быть внутри разворота и атаку производить под ракурсом 4/4, с заходом из атаки вверх с разворотом в сторону Ме-410. Это даст возможность занять исходное положение для новой атаки и не отстать от Ме-410.

В случае, если истребитель Ла-7 после атаки проскочил вперед самолета Ме-410, необходимо резко набрать высоту с разворотом в сторону, чтобы не попасть под огонь передних точек Ме-410. Самолет резкую “горку” сделать не может. Истребитель после разворота на 90 градусов имеет возможность встать на параллельный с Ме-410 курс и атаковать его сверху под углом 60 градусов и сбоку – под углом более 45 градусов.

Считаю, что если атака будет под углом менее 45 или даже 30 градусов, особенной опасности попасть под огонь стрелка нет, так как ему неудобно вести прицельный огонь под большими углами».

Приведу полностью текст раздела «Тактическая оценка самолета Ме-410 В-2» из отчета об испытаниях: «В результате анализа вооружения, летных свойств самолета Ме-410 В-2 и проведенных в процессе испытаний воздушных боев с самолетами Ту-2, Як-3 и Ла-7 установлено следующее:

1. Самолет Ме-410 В-2, имея преимущество в скорости над серийными бомбардировщиками Пе-2 и Ту-2, может вести с ними активный воздушный бой.

На высоте 1500 метров в воздушном бою с Ту-2 самолет Ме-410 В-2 успешно выполнял атаки с задней полусферы под ракурсами от 0/4 до 3/4. На высотах более 2500 м преимущество Ме-410 В-2 над самолетом Ту-2 возрастает в связи с увеличением превосходства в скорости полета до 65 км/ч.

2. С истребителями Як-3 и Ла-7 самолет Ме-410 может вести только оборонительный воздушный бой с использованием маневренных качеств огневых точек стрелка.

Уступая в скорости полета и маневренности истребителям Як-3 и Ла-7, самолет Ме-410 В-2 не может использовать огонь переднего оружия, кроме случаев лобовой атаки или когда атакующий истребитель после атаки окажется впереди на одной высоте с Ме-410 В-2.

3. На всех высотах до 5000 метров при полете Ме-410 В-2 на режиме максимальной скорости на наборе высоты и при уходе со снижением самолеты Як-3 и Ла-7 догоняют Ме-410 В-2 и свободно атакуют его.

На маршруте длиной 25 км на высоте 1000–1500 метров при полете Ме-410 В-2 на максимальной скорости Як-3 смог произвести семь атак, Ла-7 произвел пять атак. Атаки были произведены из задней полусферы под ракурсами от 0/4 до 4/4.

4. Атаки самолета Ме-410 В-2, выполняемые истребителями из задней полусферы – снизу и с боков под углами до 50 градусов и сверху до 60 градусов, – отражаются стрелком Ме-410 В-2 из дистанционных бортовых пулеметов. При этом для отражения атак под углами в конусе более 40 градусов Ме-410 В-2 вынужден применять довороты самолетом по команде стрелка.

Отражение атак истребителей сзади под углами в конусе меньше 40 градусов обеспечивается углами обстрела задних бортовых пулеметов Ме-410 В-2 без его маневра по курсу.

В проведенных воздушных боях все атаки Як-3 и Ла-7, произведенные сзади под углами в конусе до 40 градусов к линии полета, были зафиксированы кинопулеметом, установленным на оружии стрелка Ме-410 В-2.

Атаки истребителей снизу сзади, особенно строго в хвост, стрелку самолета Ме-410 В-2 отражать затруднительно, и огонь в этих случаях чаще всего ведется не прицельный.

Атаки истребителей под углами в конусе более 60 градусов самолету Ме-410 В-2 практически невозможно отражать подвижным оружием – в силу недостаточности углов обстрела задних пулеметов и сравнительно недостаточной маневренности самолета Ме-410 В-2 по сравнению с истребителями Як-3 и Ла-7.

5. Наиболее безопасными и сравнительно несложными в выполнении являются атаки самолета Ме-410 В– 2 под углами более 40 градусов снизу сзади. В этом случае стрелок Ме-410 В-2 чаще всего не замечает атакующего истребителя. При проскакивании атакующего истребителя после атаки Ме-410 В-2 вперед выгоднее уходить с резким набором высоты и с разворотом в сторону, чтобы не попасть под огонь переднего оружия Ме-410 В-2.

После выхода из атаки целесообразно встать на параллельный курс и атаковать Ме-410 вновь сверху сбоку, под углом 50–60 градусов.

6. Воздушный наступательный бой против истребителей Як-3 и Ла-7 самолет Ме-410 В-2 практически вести не может. Горизонтальная и вертикальная маневренность Як-3 и Ла-7 значительно лучше. Это обеспечивает возможность всегда иметь необходимое превосходство в высоте, удерживать инициативу и производить атаки в мертвых конусах оборонительного оружия Ме-410 В-2. Этот факт подтверждается проведенными воздушными боями Як-3 и Ла-7 с Ме-410, когда последний ни разу не смог осуществить атаку истребителей.

Выводы:

1. Самолет Ме-410 В-2, имея мощное переднее вооружение, включающее 50-мм пушку с фугасно-осколочным снарядом, и превосходство над серийными бомбардировщиками типа Пе-2 и Ту-2 в летно-тактических данных, может успешно вести с ними воздушный бой, а также осуществлять атаки наземных целей.

2. Самолет Ме-410 В-2 против истребителей Як-3 и Ла-7 может вести только воздушный оборонительный бой. Вертикальная и горизонтальная маневренность истребителей Як-3 и Ла-7 обеспечивают им возможность иметь необходимое преимущество в высоте, удерживать инициативу боя и догонять Ме-410 В-2 на всех режимах его полета».

Летно-технические характеристики истребителя Ме-410А-1/U2

Длина,

М.....
12,50

Высота,

М.....
4,30

Размах

М..... крыла,
16,35

Площадь

М..... крыла, кв.
36,20

Вес,

кг: пустого
самолета..... 7525

нормальный

взлетный..... 9660

Тип двигателя..... 2 ПД Даймлер-Бенца
DB 603А

Мощность,

л.с.

.....	2 × 1750	
Максимальная	скорость,	км/ч:
у земли.....	505	
на		
высоте.....		
620		
Крейсерская	скорость,	км/
ч.....	585	
Практическая		дальность,
км.....	1700	
Максимальная	скороподъемность,	м/
мин.....	650	
Практический		потолок,
м.....	10 400	
Экипаж.....		
2		

Вооружение: две 20-мм пушки MG 151 с 350 снарядами на ствол в носовой части, две 20-мм пушки MG 151 в WB 151 с 250 снарядами на ствол, два 7,9-мм пулемета MG 17 с 1000 патронами на ствол и два 13-мм пулемета MG 131 с 500 патронами на ствол в дистанционно управляемых FDSL

Истребитель Хе-219 «Уху» («Филин»)

Полномасштабные работы над ночным истребителем Хе-219 начались в январе 1942 г. Его первый прототип поднялся в воздух 15 ноября 1942 г. и продемонстрировал исключительную управляемость и высокие летные характеристики. Единственно серьезной проблемой стала плохая устойчивость, которую улучшили на третьем самолете путем увеличения площади хвостового оперения и удлинения задней части фюзеляжа. Трехколесное шасси Хе-219 было исключительным нововведением для самолетов люфтваффе, и руководство Министерства авиации Германии называло его «ненужной американской инновацией». На практике сочетание одного носового колеса, которое вращалось при уборке назад, со сдвоенным главным шасси демонстрировало превосходные взлетно-посадочные характеристики.

На прототипах Хе-219, предсерийных Хе-219А-0 и серийных Хе-219А-2 устанавливался 12-цилиндровый инверторный V-образный

двигатель DB 603A жидкостного охлаждения мощностью 1750 л.с. Предполагалось, что на серийно выпускаемых самолетах его заменят DB 603G мощностью 1900 л.с. с увеличенной степенью сжатия и высокоскоростным нагнетателем, но непоставки привели к предложению использовать в качестве временной меры двигатель DB 603E с большиеразмерным нагнетателем и впрыскивателем закиси азота GM-1. Но он также оказался в дефиците, поэтому для Хе-219А-2 пришлось использовать все тот же DB603А. В конечном итоге DB 603G стали устанавливать на He 219А-7, который оказался наиболее выпускаемым вариантом, в то время как упрощенная модель He 219А-6, предназначенная для борьбы с «Москито», оснащалась двигателем DB 6703L мощностью 2100 л.с. с устройствами форсажа MW-50 и GM-1 и с двухступенчатым нагнетателем.

Первые серийные самолеты (двенадцать Хе-219А-2/Р1) оснащались радиолокатором FuG 212 «Лихтенштейн» С-1 с четырьмя небольшими антеннами на носу. Следующие самолеты А-2 имели одну антенну для С-1 и четыре большие антенны для нового радиолокатора FuG 220 «Лихтенштейн» SN-2. На некоторых А-5 радиолокатор С-1 не устанавливался, а антенны SN-2 часто монтировались в перевернутом положении для уменьшения помех. На А-7 к «Лихтенштейн» SN-2 добавлялся новый радиолокатор FuG 218 «Нептун».

Любопытно, что истребитель Хе-219 имел более двадцати вариантов вооружения. Состав вооружения часто зависел от тех авиационных пушек, которые на тот момент предоставляла промышленность. Например, пара пушек MG-151/20, или МК-103, или МК-108. В мае 1943 г. один Хе-219 получил четыре пушки МК-103, общим весом 830 кг, в нижнем обтекателе. Если пушки МК-108 имели короткие стволы, ограничивающие эффективную дальность стрельбы, но хорошо подходили для массового производства, то МК-103 имели длинные стволы, как следствие, высокую начальную скорость снаряда и хорошую настильность траектории. Однако МК-108 была на 40 % легче, чем МК-103. В результате предсерийные Хе-219А-0 оснащались пушками обоих типов. С МК-108 истребитель назывался Хе-219А-0/Р-1, а с МК-103 – Хе-219А-0/Р-2. На всех Хе-219 отводилось место под две 30-мм пушки МК-108 для стрельбы назад-вниз под углом 65° на установках «Шраге музик», но реально их ставили довольно редко.

Первые Хе-219А-2/Р1 поступили на вооружение I группы 1-й эскадры ночных истребителей в 1943 г. Она оставалась единственным подразделением, эксплуатировавшим самолеты данного типа вследствие

замедления поставок.

В ночь на 12 июня 1943 г. Хе-219А-0 под управлением майора Штрейба совершил свой первый боевой вылет. Во время этого вылета Штрейб сбил не меньше пяти британских бомбардировщиков. При возвращении в Венло Штрейб обнаружил, что закрылки не выпускаются. Самолет на большой скорости сошел с посадочной полосы и был разбит, хотя пилот и радиооператор, унтер-офицер Фишер не пострадали.

За следующие 10 дней после успеха Штрейба несколько Хе-219 из штабного звена I/NJG.1 в шести полетах сбили 20 британских бомбардировщиков, включая шесть «Москито», считавшихся до того неуязвимыми. 1 июля 1943 г. Штрейб стал полковником и командиром NJG.1. Штабное звено продолжало использовать несколько предсерийных Хе-219А-0, но, несмотря на требования Каммухбера присвоить самолету Хейнкеля наивысший приоритет, за последующие полгода удалось перевооружить только одну эскадрилью I/NJG.1, а остальные продолжали летать на Ме-110.

Поставки шли практически исключительно в I/NJG.1, ставшей единственной группой, вооруженной Хе-219. Хотя группа постоянно испытывала недостаток этих самолетов, результативность ее действий постоянно увеличивалась. 21 января 1944 г. погиб командир группы, капитан Манфред Мейерер, когда его Хе-219 столкнулся с «Ланкастером». Мейерер, имевший 65 побед, был одним из наиболее опытных пилотов-ночников. За ним следовал капитан Ганс Дитер Франк с 55 победами. Он погиб 27 сентября 1944 г. над Ганновером, когда его Хе-219 столкнулся с еще одним ночным истребителем. Но боевые потери были существенно меньше количества одержанных побед и не шли с ними ни в какое сравнение вплоть до появления над Германией ночных истребителей «Москито».

На службе в I/NJG.1 Хе-219А показал себя простым в техническом обслуживании, так как с самого начала был предусмотрен легкий доступ ко всем агрегатам. В частях технического обслуживания заменялись даже крупные узлы, а шесть истребителей вообще были собраны из запасных узлов обслуживающим персоналом. Хотя эти самолеты даже не получили заводских номеров и официально нигде не числились, они использовались в боях. С точки зрения пилотов Хе-219А выделялся отличной мощностью огня даже при установке пушек минимального калибра. Запас снарядов, 300 штук для 20-мм пушек и 100 для 30-мм, был вполне достаточен. Экипаж, двигатели и боезапас были хорошо бронированы. К тому же Хе-219 был первым боевым самолетом, получившим катапультируемые кресла, – в этой

области «Хейнкель» была пионером. Даже с полной нагрузкой Хе-219 имел избыток мощности, так что отказ мотора на взлете был неопасным. Реально зафиксированы случаи взлета на одном моторе.

1 октября 1944 г. группа потеряла своего третьего командира – разбился майор Форстер. Со 2 октября 1944 г. до конца войны группой командовал Вернер Бааке. К тому времени майор имел 41 победу. Некоторые пилоты на Хе-219 демонстрировали просто потрясающие успехи. Так, старший сержант Морлок в ночь на 3 ноября 1944 г. всего за 12 минут сбил шесть самолетов и еще один предположительно, но следующей ночью сам погиб от атаки «Москито».

Потери на исходе 1944 г. постоянно росли. С начала 1945 г. к ним добавились потери от штурмовых ударов по аэродромам. 10 января 1945 г. 1/NJG.1 имела 64 истребителя Хе-219А, из которых 45 были боеспособными. Штаб NJG.1 имел 20 самолетов Хе-219 и Ме-110, из которых 18 были боеспособными. Хотя 1/NJG.1 так и осталась единственной частью, использующей Хе-219, два или три экземпляра истребителя были в так называемой ночной истребительной эскадрильи «Норвегия» в V воздушном флоте.

Истребитель Хе-219 имел следующие модификации:

А-0/Р-1 – удлиненный фюзеляж со стандартным крылом; двигатели DB-603А; две МК-108 в подфюзеляжном обтекателе, две MG 151 в корне крыла, дополнительные наборы вооружения М1—М3; радар FuG 212 C-1.

А-0/Р-2 – такой же, как А-0/Р-1, но с усиленным шасси; четыре МК-103 в подфюзеляжном обтекателе; FuG-212C-1.

А-0/Р-3 – прототип для серии А-2; двигатели DB-603А; четыре МК-103 в подфюзеляжном обтекателе, две MG-151 в корне крыла; FuG-212C-2.

А-0/Р-6 – прототип для серии А-5; DB 603А; четыре МК-108 в подфюзеляжном обтекателе, две MG-151 в корне крыла, 2 наклонно установленные МК-108 в фюзеляже; FuG-212 и FuG-220.

А-1 – запланированная серийная версия А-0 с удлиненным фонарем; DB 603А/В.

А-2/Р-1 – улучшенный А-0; увеличенная дальность полета; DB 603А/В; две МК-103 в подфюзеляжном обтекателе, две MG-151 в корне крыла, две наклонно установленные МК 108; радар FuG-220.

А-2/Р-2– подобный А-2/Р-1, но с пламегасителями, с дополнительным 900-литровым топливным баком и сокращенным составом оборудования, двухместный, планировался, как бомбардировщик; DB-603, DB-603А/В/Е/Ф/Г; FuG-220.

А-4 – доработанный А-2 для выполнения «противомоскитной» и разведывательной роли; уменьшено бронирование и сокращено штатное вооружение; системы GM-1 и откачки выхлопа; двухместная кабина; DB 603A/B или Jumo-222; две МК-108 в корне крыла и две МК-103 в подфюзеляжном обтекателе.

А-5/R-1 – доработанный А-3, предшествующее обозначение А-О/R-6; DB-603A; две MG 151 в корнях крыла, две МК-108 в подфюзеляжном отсеке, две наклонно – установленных МК-108 в фюзеляже; FuG-212 и FuG-220.

А-5/R-2 – предшественник А-7/R-4; DB-603A; две MG-151 в корне крыла, две MG-151 в подфюзеляжном отсеке и пара наклонно установленных МК 108 в фюзеляже; FuG-220.

А-5/R-3 – серийный вариант, на основе Хе-219 V28; DB 603E; две MG-151 в корнях крыла, две МК-103 на подфюзеляжной платформе, две наклонно стреляющие МК-108 в фюзеляже; FuG-220.

А-5/R-4 – доработанный А-3 с трехместной кабиной, увеличенная дальность полета и оборонительное вооружение, как на Хе-219V34; DB-603E; две MG-151 в корнях крыла, две MG-151 в подфюзеляжном отсеке, две наклонно установленные МК-108 в фюзеляже, возможно, оборонительное вооружение, установленное в кабине; FuG-220.

А-6 – версия А-2 без вооружения; DB-603E; две MG-151 в корнях крыла, две MG-151 на подфюзеляжной платформе; FuG-220.

А-7/R-1 – улучшенный серийный вариант, базирующийся на Хе-219V26; DB-603G; две МК-108 в корнях крыла, по две MG-151 и МК-103 на подфюзеляжной платформе. Он отличался усиленным бронированием, гермокабиной, мощным вооружением и новым оборудованием. Пилот защищался 100-кг лобовой бронеплитой и бронестеклом. Оба члена экипажа имели катапультируемые кресла. Оборудование включало локаторы «Лихтенштейн» SN-2 и новый FuG-218 «Нептун», радиостанции FuG 10 и FuG-16ZY, ответчик FuG-25a, радиовысотомер FuG-101a и систему слепой посадки FuB-12F. Пилот имел прицел «Ревии» 16В для основного оружия и «Ревии» 16G для использования «Шраге музик».

А-7/R-2 – серийный вариант с наклонным вооружением, прототип: Хе-219V26; DB-603G; две МК-108 «Шраге музик»; FuG-220; в нижнем обтекателе две МК-103 и две МК-108.

А-7/R-3 – предсерийный вариант для планирующейся серии В-1, прототип. Хе-219V27; DB-603G; по две MG-151 в корнях крыла и на подфюзеляжной платформе и пара наклонно установленных МК-108 в фюзеляже; FuG-220.

А-7/R-4 – вариант с облегченным вооружением; DB-603G; две MG-151 в корнях крыла и две MG-151 в подфюзеляжном отсеке, FuG-220.

А-7/R-5 – охотник на «Москито» с системой MW-50; Jumo-213E; аналогичное А-7/R-4.

А-7/R-6 – летающий стенд для Jumo-222A, прототип; Хе-219V18; Jumo-222A; две MG-151 в корнях крыла, четыре МК-108 на подфюзеляжной платформе.

Тактико-технические данные истребителя Хе-219А-7/R1

Назначение..... ночной истребитель

Первый полет..... 15 ноября 1942 г.

Принят на вооружение..... октябрь 1943 г.

Всего построено, шт. 268

Производитель..... «Хейнкель»

Экипаж, чел. 2

Скорость, км/ч: крейсерская..... 535

Максимальная..... 665

Практический потолок, м..... 12 700

Скороподъемность, м/ мин..... 552

Размеры:
длина..... 15,55

высота..... 4,1

размах крыльев..... 18,5

Площадь крыльев, кв. м..... 44,5

Вес, кг: пустого..... 11

210

 максимальный
взлетный..... 15 300
 Двигатели..... 2 × Daimler-
Benz DB603G
 Мощность, л.с.
..... 2 × 1900
 Стрелково-пушечное вооружение: 2 – 30-мм МК-108 в корне крыла
(100 снарядов на ствол); 2 – 20-мм MG-151/20 (300 снарядов на ствол) и 2 –
30-мм МК-108 (100 снарядов на ствол) в подфюзеляжном обтекателе; 2 –
30-мм МК 108 в установке «Schrage Musik»

Глава 4

Реактивные истребители люфтваффе

Истребитель Me-262

Разработка истребителя Me-262 началась осенью 1938 г., когда Технический департамент заключил с фирмой «Мессершмитт» контракт на проектирование самолета под два турбореактивных двигателя, работы по которым шли на заводе «BMW». Ожидалось, что новые двигатели BMW P-3302 смогут развить тягу до 600 кг и будут готовы для установки на самолет к декабрю 1939 г. С самого начала работ конструкторы фирмы «Мессершмитт» рассматривали самолет в качестве перехватчика и именно в таком варианте 7 июня 1939 г. предложили свой «проект 1065» Техническому департаменту.

1 марта 1940 г. последовал контракт на детальную проработку и изготовление трех опытных самолетов для летных и статических испытаний. Самолет получил обозначение Me-262.

В 1943 г. новый самолет Вилли Мессершмитта был готов для серийного производства, однако Гитлер утвердил запуск самолета в серию, но только как скоростной бомбардировщик, хотя конструкторы пытались доказывать, что Me-262 важнее всего именно как истребитель. Командующий истребительной авиацией, генерал Галланд считал, что именно Me-262 позарез необходим для организации надежной ПВО рейха.

Через месяц после вступления в должность главы штаба люфтваффе генерал-лейтенант Вернер Крейпе сделал попытки довести до Гитлера важность усиления ПВО рейха за счет использования Me-262 и, следовательно, отмены приказа о первоочередном выпуске бомбардировочного варианта. 30 августа 1944 г. ему удалось добиться от Гитлера некоторых уступок – каждый двадцатый Me-262 было разрешено выпускать в качестве истребителя. 19 сентября Крейпе повторил свою просьбу, а 4 ноября наконец-то добился от Гитлера разрешения производства истребительного варианта Me-262, хотя все еще с одним условием – «каждый самолет при этом должен в случае необходимости нести минимум одну 250-кг бомбу». Это условие при производстве игнорировалось.

Первый серийный вариант истребителя Me-262A-1a, известный

неофициально как «Швальбе» («Ласточка»), поступил в испытательную команду «262» в Лекфельде в июле 1944 г. Практически он не отличался от предсерийных Me-262A-0. В конструкции использовались обычные сплавы. Она была практически вся клепаной, вес конструкции был сознательно завышен – все было сделано, чтобы достигнуть максимальной технологичности. Как показала практика, планер самолета Me-262 оказался довольно прочным. Одному из летчиков-испытателей фирмы «Месершмитт» удалось выйти из пикирования при скорости 850 км/ч на высоте 1500 м с перегрузкой, равной 8 g. Отсутствие каких-либо остаточных деформаций на его самолете явилось лучшим подтверждением прочности машины.

Двигатель Jumo 004B-1 (позже B-2 и B-3) оснащался небольшим двухтактным стартером «Риделя». В качестве топлива для стартера использовался запас бензина B4 – 17 литров. Кроме этого запаса, все топливо размещалось в фюзеляже. Для этого имелось два основных и два дополнительных бака. Емкость основных баков составляла 900 литров, переднего вспомогательного – 170 литров, заднего вспомогательного – 600 литров.

Одной из основных проблем при освоении пилотами Me-262 была высокая чувствительность мотора Jumo 004B к подаче топлива.

Me-262A-1 в управлении был значительно легче, чем Me-109G. Хотя радиус виража реактивного истребителя был больше, чем у истребителей с поршневыми двигателями, но зато он дольше удерживал высокую скорость разворота. Разгонные характеристики были значительно хуже, чем у винтовых самолетов, но зато Me-262 имел очень высокую скорость пикирования, даже приходилось соблюдать осторожность, чтобы не выйти за критическое число Маха (в ходе полетов на Me-262 летчик-испытатель фирмы «Месершмитт» Л. Гофман на высоте 7200–7000 м достигал скорости 980 км/ч, но для строевых пилотов был введен запрет на превышение скорости 900 км/ч). Элероны были эффективны во всем скоростном диапазоне. В то же время на скоростях выше допустимой самолет всегда начинал самопроизвольно совершать колебания относительно продольной оси (по крену). При этом угол крена достигал 10°, а период колебания равнялся примерно 2 секундам. При дальнейшем увеличении скорости самолет просто начинало крутить через крыло. На планировании предкрылки выпускались на скорости 300 км/ч. Штопорные характеристики были отличными. На больших углах атаки самолет был несколько неустойчив, и это оказывало влияние на стрельбу из пушек. Самолет совершал одно колебание в секунду, что, впрочем, легко

парировалось рулем направления. Потеря путевой устойчивости возникала и при увеличении скорости полета.

Интересно, что на первых экземплярах самолета с полотняной обшивкой руля направления путевая устойчивость была вполне удовлетворительной. Но из условий прочности полотняная обшивка была заменена на металлическую. Как ни странно, но при этом путевая устойчивость резко ухудшилась. Это объяснялось тем, что раньше при полете на больших скоростях полотняная обшивка руля направления вздувалась, создавая тем самым утолщение профиля. Конструкторы попытались парировать этот эффект установкой в хвостовой части фюзеляжа дополнительных гребней, но безрезультатно. Еще одним направлением работ стало утолщение профиля вертикального оперения при одновременном уменьшении его площади (Me-262 V056). Это дало определенные результаты при полете на больших скоростях, но резко ухудшило устойчивость и управляемость на взлетно-посадочных режимах. Кроме того, малая площадь вертикального оперения не давала пилоту возможности осуществлять полет на одном двигателе. Эту проблему пытались решить, изучая поведение самолета с дестабилизирующими поверхностями, на один из самолетов поставили гребень, идущий от фонаря до хвоста, что уменьшало статическую устойчивость, но впоследствии от него отказались.

Одной из проблем, с которой столкнулись как рядовые пилоты, так и летчики-испытатели, стало самопроизвольное затягивание самолета в пикирование на больших скоростях полета. При этом летчикам казалось, что нос самолета как бы «наливается свинцом», а руль высоты становится неэффективным. По этой причине произошло немало катастроф. К чести немецких инженеров, они, решая проблему повышения скорости полета, пришли к идее стреловидного крыла.

На Me-262 в носовой части устанавливались четыре 30-мм пушки МК-108 с боезапасом 100 патронов на ствол для верхних пушек и 80 – для нижних. Вооружение сократили до двух МК 108 на самолетах-разведчиках Me-262A-5a и Me-262A-1a/U3.

Более интересной была установка 50-мм пушки ВК-5, впервые испытанной на Me-262A-1a. При этом пушка выступала на 2 метра перед носом самолета. Установка ВК-5 привела к смещению центра тяжести, что заставило разместить в хвосте противовес. Носовую стойку переделали под уборку с поворотом, чтобы она занимала меньше внутреннего объема. Несколько неожиданно, но установка практически не сказалась на летных данных, зато 26–27 из 30 снарядов при опытных стрельбах укладывались в

прямоугольную цель шириной 30 м – размах крыла четырехмоторного бомбардировщика.

На Me-262 предполагалось также испытать управляемые ракеты X4 фирмы «Руршталь», весом 60 кг и длиной 1,8 м. Ракета управлялась по двум проводам и имела ударный и акустический взрыватели. Дальность пуска оценивалась в 300 м. Четыре ракеты X4 монтировались под крылом Me-262, но успели выполнить полеты только с макетами. Реальных испытаний так и не провели. В варианте перехватчика на самолете испытывалась и 110-кг ракета R100/BS с боеголовкой, имевшей 400 шрапнелей. Проводились аэродинамические испытания пусковых для вертикально стартующих ракет RZ 73.

Бронезащита пилота состояла из 90-мм лобового бронестекла и 15-мм передней и задней перегородок.

Несмотря на быстрое ухудшение в начале 1945 г. военной ситуации, проблемы с поставками комплектующих (стоек шасси, топливных насосов, инструментов и двигателей), а также на ожесточение, с которым союзники бомбили все известные заводы, выпускавшие реактивные самолеты, важность программы производства Me-262 была такова, что за первые четыре месяца года заводы сдали 865 Me-262. Сборка Me-262 осуществлялась на заводах в Лейпхейме, Лекфельде, Швабиш-Халле, Венцендорфе и Гибельштадте. Наиболее интересной особенностью производства было использование небольших строений, укрытых в лесах. Они снабжали узлами и комплектующими основные производства. Использование простых, деревянных строений в лесах оказалось наиболее эффективным способом рассредоточения производства.

«Мессершмитт» использовала «лесные» заводы для увеличения производства Me-262 в последние месяцы войны. Более дюжины таких заводов было построено под Лейпхеймом, Куно, Хогау, Швабиш-Халле, Гаутингом и в других местах. На некоторых заводах Me-262 изготовлялись целиком. Один из таких заводов в Горгау – в 10 км к западу от Аугсбурга по автобану – поставлял крылья, носовую и хвостовую секции Me-262 на другой «лесной» завод? неподалеку, который осуществлял окончательную сборку и поднимал готовые самолеты прямо с автобана. Крыша строений красилась в зеленый цвет, и, так как кроны деревьев сходились над ними, обнаружить такой завод с воздуха было почти невозможно. Хотя союзникам удалось засечь взлет Me-262 с автобана и разбомбить несколько неукрытых самолетов, расположение завода в лесу они смогли установить, только когда заняли его.

Всего до конца войны было выпущено 1433 самолета Me-262 разных

модификаций.

**Тактико-технические данные реактивного истребителя
Me-262A-1a**

Размеры,	м:
длина.....	10,6
высота.....	2,8
размах	
крыла.....	12,65
площадь крыла,	кв.
м.....	21,7
Вес,	кг:
пустого.....	3800
взлетный с	1800 л
топлива.....	6400
с	2565 л
топлива.....	7140
Максимальная скорость при весе 6475 кг, км/ч: у земли.....	822,5
на высоте	
3000 м.....	850
на высоте	
6000 м.....	865
на высоте	
8000 м.....	852
на высоте	10
000 м.....	815
Дальность полета с 1800 л, км: топлива у	
земли.....	475
на высоте	
6000 м.....	840
на высоте	
9000 м.....	1040
Скороподъемность,	м/с.:
у земли.....	20
на высоте	
6000 м.....	11
на высоте	

9000 м..... 5,5
Двигатели..... 2 × JumoB-1,
В-2 или В-3
Тяга,
кг.....
900
Вооружение (боекомплект): 4 – 30-мм пушки МК-108 (100 снарядов на
ствол для верхней пары и с 80 – для нижней

Истребитель Me-163

Самолет Me-163B-1 «Швальбе» («Ласточка»), представляющий собой одноместный истребитель, был первым успешно действовавшим боевым самолетом с жидкостно-реактивным двигателем. Самолет поступил на вооружение авиационных частей в конце 1944 г. Он был спроектирован конструктором Липпишем и имел обозначение: DFS 194. Первоначально в 1940 г. испытывался как планер и несколько позднее – с поршневым двигателем «Побджой», мощностью 85 л.с., установленным в носу фюзеляжа. Летные испытания Me-163—1 с реактивным двигателем были начаты в апреле 1941 г. 10 мая 1941 г. на нем была достигнута скорость горизонтального полета около 1000 км/ч.

Силовой установкой самолетов Me-163V-1 и Me-163V-2 являлся жидкостно-реактивный двигатель «Вальтер» HWKR 11—203, который предполагалось устанавливать также на серийном образце самолета Me-163A. Однако вследствие ненадежности этот двигатель был заменен двигателем HWK 109—509A, который работал при более высоких температурах. Вариант самолета Me-163, на котором был установлен новый двигатель, получил обозначение Me-163B. Построенные двенадцать самолетов Me-163A использовались как учебно-тренировочные планеры.

Самолет Me-163B-1 имел сбрасываемое после взлета двухколесное шасси и убирающуюся металлическую лыжу, используемую при посадке. Ракетный двигатель самолета мог развивать тягу в диапазоне 200—1700 кг на всех высотах. Максимальная скорость полета составляла 880 км/час на высотах от 3000 до 9000 м. Взлетный вес составлял 4300 кг, а вес пустого самолета – 1910 кг. Размеры: размах крыла 9,3 м, длина 5,7 м, площадь крыла 19,4 кв. м.

Всего было построено 364 истребителя Me-163B. Модифицированный вариант самолета под обозначением J8M1 или Ki-200 «Сюсуй» был

построен фирмой «Мицубиси» в Японии. На самолете Me-163V-6, представляющем собой опытный образец самолета Me-163 С и испытанном в 1944 г., был установлен двигатель HWK 109–509 С, имевший дополнительную крейсерскую камеру, которая позволяла увеличить продолжительность полета с работающим двигателем до 12 минут и общую тягу до 2000 кг.

Истребитель Хе-162 А-1 «Саламандра»

Известный под наименованием «Фольксегер» («Саламандра»), самолет Хе-162 был построен в течение 69 дней. Заказ на разработку конструкции был сделан 29 сентября 1944 г., а опытный образец, получивший обозначение Хе-162А-1, уже 6 декабря 1944 г. совершил первый полет. Самолет Хе-162 был создан как истребитель-перехватчик. Его конструкция была рассчитана на массовое производство с помощью неквалифицированной рабочей силы, с использованием недефицитных материалов. Самолет Хе-162 имел смешанную конструкцию, его силовая установка состояла из одного турбореактивного двигателя BMW 003А-1 с тягой 800 кг, установленного в гондоле над фюзеляжем позади кабины летчика. Было запланировано ежемесячно выпускать по несколько тысяч самолетов Хе-162А-1, но построено только 116.

Самолет Хе-162А-1 был вооружен двумя 30-мм пушками Mk.108. При взлетном весе 2500 кг самолет имел максимальную скорость 835 км/ч на высоте 6000 м и 785 км/ч у земли. Продолжительность полета у земли на режиме максимальной тяги составляла 20 минут, а на высоте 11 000 м – 57 минут. Дальность полета на высоте 11 000 м составляла 660 км. Скороподъемность у земли была равна 21,4 м/с. Самолет имел следующие размеры: длину – 9,1 м, размах крыла – 7,25 м, площадь крыла – 11,2 кв. м.

Было спроектировано несколько вариантов самолета Хе-162, в том числе: вариант с комбинированной силовой установкой BMW 003Р, состоящей из турбореактивного и жидкостно-реактивного двигателей (установка должна была увеличить максимальную скорость самолета у земли до 1000 км/ч), вариант с турбореактивным двигателем BMW 003Е-1 (должен был обладать максимальной скоростью у земли 880 км/ч) и вариант с турбореактивным двигателем «Юнкерс-Юмо» 004D или Е. Проектировались также вариант со стреловидным крылом и турбореактивным двигателем «Хейнкель» HeSOll и варианты с одним пульсирующим воздушно-реактивным двигателем «Аргус» As-044,

имеющим тягу 500 кг, и двумя пульсирующими воздушно-реактивными двигателями As-014, с тягой 355 кг каждый.

Производство самолета Хе-162 – «народного истребителя» – получило приоритет по отношению ко всем остальным программам выпуска вооружения. Предполагалось изготавливать его в количестве 1000–5000 экземпляров в месяц. Для этого заводы «Хейнкель» были скооперированы более чем с семьюстами предприятиями, которые должны были поставлять им и взаимно друг другу детали, узлы и отдельные основные агрегаты – крылья, оперение и т. д.

Каждое из предприятий получило жесткие задания по объему производства, поэтому стремилось упростить конструкцию изготавливаемых деталей и адаптировать их к технологии, принятой на данном предприятии. Так, на заводе фирмы «Гота Вагон Фабрик», которому было поручено изготавливать крыло самолета, было установлено, что существовавшая конструкция крыла самолета Хе-162 (деревянное однолонжеронное крыло обычной схемы) оказалась трудоемкой, а производственный цикл ее изготовления настолько длительным, что это препятствовало осуществлению указанной выше программы выпуска в кратчайшие сроки. Поэтому на заводе спроектировали и готовили новое крыло моноблочной конструкции. При налаженном производстве бригада из двенадцати рабочих могла выпускать комплект панелей для этого крыла через каждые 8 минут.

Для обеспечения выпуска истребителей Хе-162 в условиях непрекращающихся налетов авиации противника большинство предприятий располагалось под землей. Например, в заброшенных гипсовых шахтах в Медлинге, в районе Вены, союзниками был обнаружен сборочный завод, в цехах которого в разной стадии готовности находилось более тысячи истребителей Хе-162.

Серийное производство истребителей Хе-162 было начато в январе 1945 г., когда изготовили первые шесть серийных самолетов. Всего до конца войны частям люфтваффе было передано около 120 машин, и еще более 200 изготовленных самолетов проходили заводские испытания.

Глава 5

Зенитная артиллерия Рейха

Германская зенитная артиллерия начала войну с прибором управления огнем обр. 36, или, по немецкой терминологии, с командным прибором 36. Но уже в 1940 г. на вооружение был принят командный прибор 40 (KDo-Gerät 40), уже к 1944 г. полностью вытеснивший командный прибор 36.

По сравнению с последним командный прибор 40 имел ряд преимуществ. Главные из них: введен учет изменения курса и высоты цели; расширены пределы работы прибора: по высоте – до 11 800 м (вместо 8000 м в командном приборе 36), по горизонтальной дальности – до 14 500 м (против 13 000 м), по скорости цели – до 300 м/с (против 150 м/с). Также проведена более полная автоматизация работы прибора, в связи с чем количество обслуживающего персонала, включая дальномерщиков, сократилось до 5 человек (против 13 человек расчета для командного прибора 36).

Таким образом, командный прибор 40 явился более совершенным прибором, причем он был рассчитан на обслуживание орудий всех калибров тяжелой зенитной артиллерии. Переход на обслуживание орудия любого калибра осуществлялся заменой вводных данных баллистики.

Командный прибор 40, так же как и командный прибор 36, можно было выносить от огневой позиции на расстояние до 500 м.

Одно из неудобств командного прибора 40 заключалось в том, что для обслуживания его требовались 4-й и 5-й номера расчета, квалификация которых достигалась длительной учебой. В связи с этим вопрос о замене убыли при потерях личного состава усложнялся и требовалось постоянное наличие по крайней мере двух запасных, хорошо подготовленных номеров.

В качестве вспомогательного прибора использовали так называемый зенитный трансформатор «Мальзи» обр. 43. С помощью этого прибора (при выходе из строя основного командного прибора 40) представлялось возможным вести огонь по данным дальномеров или радиолокатора, а также заградительный огонь. Задача встречи решалась графически, данные на орудия передавались по телефону.

В боевой практике прибор «Мальзи» давал достаточно хорошие результаты, он обеспечивал ведение стрельбы лучше, чем ранее бывший на вооружении вспомогательный командный прибор 35 и некоторые трофейные образцы.

В годы войны немцы использовали три основных типа зенитных прожекторов. Для обеспечения работы легкой и средней зенитной артиллерии – прожектор диаметром 60 см; для тяжелой зенитной артиллерии – прожекторы 150– и 200-сантиметровые.

60-см прожектор на высотах 1500–2000 м обладал горизонтальной дальностью действия 4000 м, что достаточно обеспечивало работу орудий калибра 2 см и 3,7 см.

150-см прожектор с силой света 1,1 миллиарда свечей на высотах 4000–5000 м имел горизонтальную дальность действия 8000 м.

Чтобы обеспечить стрельбу зенитной артиллерии на еще больших высотах, немцы создали прожектор диаметром 200 см. Дальность действия его на высотах 7000–8000 м достигала 12 000 м.

Звукоулавливатель «Элласкоп» при благоприятных условиях имел дальность действия 11 000 м. Конус ошибок по движущейся цели $\pm 3^\circ$.

Германская ПВО для разведки воздушной обстановки использовала радиолокаторы «Вассерман», «Фрейя» и «Ягдшлосс». Этими локаторами были в достаточной мере обеспечены подразделения службы воздушного наблюдения ВВС и радиолокационные роты батальонов связи зенитных дивизий. Специальные радиолокаторы были сконструированы для обеспечения стрельбы зенитной артиллерии. Предполагалось каждую батарею тяжелой зенитной артиллерии обеспечить двумя зенитными радиолокаторами, работающими посменно, но до конца войны немцам этого полностью осуществить не удалось: в 1944–1945 годах по два радиолокатора имели только «гроссбатареи», одинарные же батареи зенитной артиллерии, оборонявшие объекты на территории Германии, обычно имели по одному радиолокатору.

Для обеспечения боевой работы зенитных прожекторов были использованы радиолокаторы тех же типов, что и для зенитной артиллерии. В прожекторной батарее (роте) было 1–2 радиолокатора. Кроме того, в каждой прожекторной батарее 1–2 прожектора были подключены к радиолокаторам зенитно-артиллерийских батарей.

Зенитно-артиллерийские радиолокаторы были невелики по габаритам, быстро разворачивались и обслуживались немногочисленным расчетом во главе с унтер-офицером.

Стрельба с радиолокатором была основным видом стрельбы батарей зенитной артиллерии по невидимым целям (на ПВО объектов Германии).

РЛС для управления стрельбой зенитной артиллерии начали выпускаться в 1939 году фирмой «Телефункен». Первая модель называлась FuMG 39T(A)¹. Последующие модели имели обозначение FuMG 39T(C),

FuMG 39T(D), FuMG 40T и FuMG 41T («Мангейм»).

К концу войны на вооружении немецкой зенитной артиллерии состояли РЛС двух последних образцов: FuMG 39T(D) и FuMG 41T. По внешнему виду они различались тем, что радиолокатор FuMG 41T имел закрытую кабину для расчета.

Радиолокатор предназначался для вооружения батарей зенитной артиллерии и служил для точного определения трех координат наблюдаемой воздушной цели. Эти координаты использовались в качестве входных данных для прибора управления огнем.

Основные тактико-технические данные этого типа радиолокатора:				
Дальность				обнаружения,
км.....			40	
Дальность	пеленга			днем,
км.....			15—20	
¹ FuMG – в переводе «радиоизмерительный прибор».				
Дальность	пеленга			ночью,
км.....			25—30	
Пределы	работы	по	азимуту,	град.
.....			360°	
Пределы	работы	по		углу
места.....			10°—90°	
Точность	по			дальности,
м.....			±35	
Точность	по			угловым
координатам.....			0,25°	
Мощность	в			импульсе,
кВт.....			3	
Число	импульсов			в
секунду.....			3750	
Раствор	антенной	характеристики,		град.
.....			24°	

Конструкция – открытая; платформа и антенная система – вращающиеся

Радиолокаторы этого типа работали на дециметровых волнах, причем радиолокатор 39T в целях отстройки от помех мог переключаться на четыре различных диапазона волн.

Стрельба зенитных батарей велась как с помощью одних РЛС, так и совместно с оптическими дальномерами (с базой 4,6 и 10 метров).

Второй способ стрельбы считался наиболее эффективным. Определение дальности радиолокатором, производимое независимо от угловых измерений, немцы считали более точным, чем определение ее дальномером. В то же время дальномер давал угловые измерения точнее радиолокатора. Поэтому сочетание работы этих двух приборов, по мнению командования ВВС, давало наиболее совершенные исходные данные для счетной работы командного прибора.

2-см зенитные пушки

В Германии 2-см автоматические пушки фирмы «Рейнметалл» были приняты на вооружение под наименованием 2-см Flak 30. В вермахт пушки стали поступать с 1934 г. Кроме того, 2-см Flak 30 фирма «Рейнметалл» экспортировала в Голландию и Китай.

По результатам боевого применения 2-см пушки Flak 30 в Испании фирма «Маузер» провела ее модернизацию. Модернизированный образец получил название 2-см Flak 38. Новая установка имела ту же баллистику и боеприпасы. Все изменения в устройстве были направлены на увеличение темпа стрельбы, который возрос с 245 выстр./мин до 420–480 выстр./мин.

Принцип действия механизмов автомата обр. 38 остался прежним – использование силы отдачи при коротком ходе ствола. Увеличение темпа было достигнуто за счет уменьшения веса подвижных частей и увеличения их скоростей движения, в связи с чем были введены специальные буферы-амортизаторы. Кроме того, введение копирного пространственного ускорителя позволило совместить отпирание затвора с передачей ему кинетической энергии.

Изменения в лафете были минимальные, в частности, была введена вторая скорость в ручных приводах наведения.

В войска 2-см Flak 38 начала поступать во второй половине 1940 г.

В 1940 г. была создана счетверенная установка 2-см Flak vier-ling 38, в составе которой было четыре автомата Flak 38.

Стоимость ординарной установки 2-см Flak 38 составляла 6500 RM, а счетверенной установки 2-см Flakvierling 38–20 000 RM.

Первые 15 счетверенных установок были отправлены в войска в мае 1940 г.

В качестве прицела немцы использовали Flakvisier 40 или 40A. К концу войны была создана система управления огнем с помощью РЛС. Расчет ее составлял 7 человек.

Одиночные и счетверенные автоматы 2-см Flak 30 и Flak 38 устанавливались на различных автомобильных и гусеничных шасси, а также на железнодорожных платформах.

В годы войны 2-см автоматические пушки Flak 30 и Flak 38 состояли на вооружении вермахта и люфтваффе.

Таблица 7

Поступление 2-см автоматов в вермахт

Установка	1939 г.	1940 г.	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.
Flak 30 и Flak 38	95	863	873	2502	3732	5041	739
Flakvier- ling 38	—	42	320	599	483	573	123

К 1 сентября 1939 г. в составе люфтваффе имелось 6072 установки Flak 30 и Flak 38.

Таблица 8

Поступление 2-см автоматов Flak 30 и Flak 38 в люфтваффе

Система	1939 г.	1940 г.	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.
Flak 30 и Flak 38	1160	6609	11 006	22 372	31 503	42 688	6339

В последней таблице указано только количество автоматов, на спаренную установку шло два автомата, на счетверенную – четыре.

В боевых действиях применялось и сравнительно небольшое число 2-см автоматических пушек «Эрликон» обр. 28 (2-см Flak 28). Автоматика пушек «Эрликон» основана на принципе использования энергии отдачи свободного затвора. Питание пушки магазинное. Патроны не имели взаимозаменяемости с другими германскими 2-см зенитными и танковыми пушками. Вес метательного заряда – 30,5 г.

В начале 1944 г. на итальянских заводах для вермахта была изготовлена 361 20-мм установка систем Бреда и Скотти. Обе системы в боевом положении устанавливались на грунте на лафете-треноге, а в походном положении перевозились на специальном двухколесном прицепе.

20-мм пушка Бреда была принята на вооружение итальянской армии в

1935 г. Ее первоначально предполагалось использовать в качестве зенитного и противотанкового орудия. Она имела уникальную систему заряжания. 12 патронов закладывались сбоку в металлическую обойму. После расстрела этих патронов пустая обойма выходила с другой стороны казенной части.

20-см пушка Скотти изготавливалась фирмой «Изотта Фраскани» в Турине. Патроны помещались в круглом магазине, расположенном над казенной частью ствола.

В ходе летней кампании 1940 года немцам удалось захватить 25-мм французские зенитные автоматические пушки системы Гочкиса обр. 1938 г. 25-мм ординарные зенитные установки у немцев получили название 2,5-см Flak 38/39(f). Кроме ординарных, немцы захватили и некоторое число 25-мм спаренных автоматов Гочкиса на тумбовых стационарных лафетах.

Устройство Flak 30

Автомат выполнен независимо от остальных частей пушки, что позволяло использовать его на разных лафетах. Автомат крепился на салазках люльки с помощью простых засовов с пружинными защелками, соединенных с противооткатными устройствами. При выстреле происходил откат всего автомата, чем достигалось уменьшение силы отдачи на лафет.

Люлька своими цапфами крепилась на верхнем станке лафета, составляющем вместе с автоматом качающуюся часть.

Действие автоматики основано на использовании энергии отдачи ствола и затвора при коротком откате ствола. Досылка патрона производилась затвором. Рычажно-кулачный ускоритель отбрасывал затвор в крайнее заднее положение.

Питание автомата производилось из коробчатого магазина, емкостью 20 патронов. При расходе в магазине всех патронов подвижные части автоматически, специальным механизмом взаимозамкнутости останавливались в положении заряжания, а магазин освобождался. При постановке нового магазина с патронами стрельба автоматически возобновлялась.

Ствол моноблок, легко отделялся от ствольной коробки. На замену ствола требовалось 11 секунд. На ствол навинчивался дульный тормоз, представляющий одно целое с пламегасителем.

Затвор представлял собой тело цилиндрической формы и служил для досылки очередного патрона, закрывания канала ствола, производства выстрела и выбрасывания стреляной гильзы.

Спусковой механизм позволял вести как одиночный, так и автоматический огонь. Спуск производился нажатием ножной педали.

Автомат имел пружинный накатник.

Магазин секторный коробчатый. На коробке магазина был цифровой индикатор, указывающий число оставшихся в магазине патронов.

Основанием лафета орудия служила треугольная платформа с тремя сошниками, на концах которых находились домкраты. В боевом положении установка опускалась на грунт, при этом колесная повозка откатывалась в сторону. Горизонтирование лафета на местности производилось с помощью трех домкратов.

Механизмы ВН и ГН имели только по одной скорости. В качестве прицела первоначально использовался Lineavisier, а с ноября 1944 г. – Schwebek reisvisier. Нормальный расчет установки – 5 человек.

В походном положении установка перевозилась на двухколесной подрессоренной повозке со скоростью до 60 км/час.

Достоинствами 2-см автомата Flak 30 являлись простота устройства, возможность быстрой разборки и сборки и сравнительно малый вес – 65 кг.

Недостатком автомата была высокая чувствительность к изменению угла возвышения, результатом чего стало большое число задержек из-за неполного отхода подвижных частей автомата в заднее положение при стрельбе под малыми углами возвышения. При больших углах возвышения гильза выбрасывалась с такой силой, что на ее заднем торце оставались накалины от отражателя. Дульца гильз мялись при ударе об автомат. Бывали случаи обрыва закраины гильзы.

Автомат был чувствителен к запылению, загрязнению и загустению смазки. Небольшие изменения сил сопротивления движению откатывающихся частей вызывали неполный откат и, как следствие, задержку.

При первом зарядании требовалось прикладывать большую силу для отката подвижной части автомата.

Отсутствие непрерывного питания значительно снижало скорострельность.

Данные Flak 30:

Калибр,

мм.....
20

Длина автомата, мм/
клб..... 2300/115

Длина ствола, мм/клб: с пламегасителем.....
1451/76,2

без

пламегасителя.....
 1300/65
 Угол ВН, град.
 -12°; +90°
 Угол ГН, град.
 360°
 Высота линии огня, мм: без
 хода..... 740
 с
 ходом.....
 1080
 Габариты системы в боевом положении, мм:
 длина..... 4800
 ширина.....
 1810
 высота.....
 1600
 Ширина хода,
 мм..... 1590
 Клиренс,
 мм.....
 430
 Вес ствола с пламегасителем,
 кг..... 18
 Вес автомата со стволом,
 кг..... 64,5
 Вес системы в боевом положении,
 кг..... 450
 Вес системы в походном положении,
 кг..... 770
 Вес магазина с 20 патронами,
 кг..... 9,5
 Скорострельность, выстр./мин: максимальная.....
 280—300
 практическая.....
 100—120
 Дальность стрельбы,
 м..... 4800
 Досягаемость по высоте,

М..... 3700

Таблица 9

Данные 2-см Flak 38 и Flakvierling 38

Зенитные автоматические пушки	Flak 38	Flakvierling 38
Калибр, мм	20	20
Длина ствола, мм/клб: с пламегасителем без пламегасителя	1451/72,6 1300/65	1451/72,6 1300/65
Угол ВН, град.	–20°; +90°	–10°; +100°
Угол ГН, град.	360°	360°
Скорость наведения (1-я/ 2-я), град./с: ВН ГН	4/12 10/30	4/12 7,5/22,5
Габариты установки в боевом положении, мм: длина ширина высота	4000 1810 1700	4330 2420 2166
Высота линии огня, мм: с грунта с колес	760 1120	1140 1480
Вес ствола с пламегасителем, кг	18,2	18,2

Зенитные автоматические пушки	Flak 38	Flakvierling 38
Вес установки, кг: в походном положении в боевом положении	750 420	2212 1514
Вес магазина с 20 патронами, кг	9,5	9,5
Дальность стрельбы, м	4800	4800
Досыгаемость по высоте, м	3700	3700
Скорострельность, выстр./мин.: циклическая практическая	480 220	1800 800

Боеприпасы 2-см зенитных автоматов

Зенитные автоматические пушки обр. 30 и 38, а также танковые пушки 2-см KwK 30, KwK 38 использовали одинаковые боеприпасы. Однако эти боеприпасы не взаимозаменяемы с боеприпасами 2-см зенитной пушки – Эрликон (2-см Flak 28).

Таблица 10

Снаряды:

Тип снаряда	Германское обозначение	Вес, г	Длина, мм	Вес ВВ, г	Взрыватель
Осколочно-трассирующая граната	2 cm Sprgr. L'spur	115	85,7	6,2	Головной мгновенного действия
Осколочно-трассирующая граната W	2 cm Sprgr. L'spur W	120	85,7	6,2	
Осколочно-зажигательно-трассирующая граната	2 cm Br. Sprgr. L'spur или 2 cm Br. Sprgr. L'spur W	120	85,7	6,5	

Осколочно-зажигательно-трассирующая граната с укороченной трассой	2 cm Br. Sprgr. vk. L'spur или 2 cm Br. Sprgr. vk. L'spur W	119	85,7	6,7	Головной мгновенного действия с самоликвидатором на принципе уменьшения скорости вращения гранаты
Осколочно-зажигательная граната	2 cm Br. Sprgr. o. L'spur	120	86,4	17,0	
Бронебойно-трассирующий снаряд	2 cm Pzgr. L'spur	143	80,0	нет	нет
Бронебойно-зажигательно-трассирующий снаряд	2 cm Pzgr. L'spur Ph	148	80,0	3 (фосфор)	нет
Бронебойно-трассирующий снаряд с самоликвидацией	2 cm Pzgr. L'spur Zerl. или 2 cm Pzgr. L'spur W. Zerl	146	80,0	нет	Пороховой столбик в качестве самоликвидатора, действующего от трассера
Бронебойно-трассирующий подкалиберный снаряд обр. 40	2 cm Pzgr. 40 L'spur	100	60,0	нет	нет

Таблица 11

Патроны:

Патрон:	Вес патрона, г	Длина патрона, мм	Вес заряда, г	Начальная скорость, м/с
с осколочно-трассирующей гранатой	300	202,5	40	900
с бронебойно-трассирующим снарядом	327	202,5	37	830

Патрон:	Вес патрона, г	Длина патрона, мм	Вес заряда, г	Начальная скорость, м/с
с бронебойно-зажигательно-трассирующим снарядом	327	205,5	37	830
с бронебойно-трассирующим подкалиберным снарядом обр. 40	285	186,5	48	1050

Гильза латунная или стальная – длиной 138,2 мм, диаметр фланца 26,9 мм.

Бронепробиваемость подкалиберным снарядом обр. 40 при начальной скорости 1050 м/с под углом 30° к нормали на дистанции 100 м – 39 мм, 500 м – 20 мм.

20-мм итальянские зенитные автоматические пушки

Таблица 12

Данные 20-мм итальянских зенитных автоматических пушек

Тип системы	Бреда	Скотти
Калибр, мм	20	20
Длина ствола, мм/клб	1300/75	1540/77
Угол ВН, град.	–10°; +80°	–10°; +80°
Угол ГН, град.	360°	360°
Вес системы в боевом положении, кг	307	220
Вес снаряда, кг	0,16	0,142
Начальная скорость снаряда, м/с	840	840
Темп стрельбы, выстр./мин.	230	240
Потолок, м	2600	2400

2,5-см французские автоматические зенитные пушки обр. 38/39 (2,5-см Flak 38/39(f))

Устройство 2,5-см Flak 38/39(f)

Ствол автомата состоял из трубы и кожуха. Автоматика работала за счет энергии газов, отводимых из канала ствола. Затвор продольно скользящий. Ствол относительно всего автомата неподвижен. Досылка патронов и экстракция стреляных гильз осуществлялись затвором.

Автомат был очень чувствителен к любому возрастанию сопротивления движущихся частей – загрязнение деталей автомата, затрудненная экстракция и т. д. И, как следствие этого, автомату присущи частые задержки, в том числе «неполный отход» частей в крайнее заднее положение.

Питание автомата во время стрельбы производилось из коробчатого магазина на 15 патронов. Вес наполненного магазина – 17 кг. При расходе в магазине всех патронов подвижные части автомата останавливались в заднем положении. На замену магазина требовалось от 3 до 4 секунд, что приводило к снижению практической скорострельности. Большой вес магазина с патронами создавал неудобства в обращении с ним.

Автомат отключался на люльке. Противооткатные устройства состояли из гидравлического тормоза отката и пружинного накатника.

В боевом положении пушка устанавливалась на трех станинах, имеющих на концах домкраты. Колеса в боевом положении снимались. В исключительных случаях стрельба велась с колес в направлении, противоположном движению. В этом случае две задние станины оставались сведенными вместе, образуя хобот с двумя сошниками, а передняя станина свободно покоилась на грунте. Ход лафета поддрессоренный, с независимой подвеской.

Кроме полевого лафета, 25-мм автомат Гочкиса устанавливался на стандартном тумбовом лафете. Этот лафет использовался в системе ПВО. Также автомат устанавливался на самоходных лафетах и кораблях.

На тумбе устанавливался и 25-мм спаренный автомат Гочкиса. Устройство этих автоматов ничем не отличалось от устройства автомата ординарной установки. Вес спаренной установки без магазина – 465 кг.

Данные 2,5-см Flak 38/39(f):

Калибр,	
мм.....	
25	
Длина	ствола, мм/
клб.....	1500/60
Длина	автомата,
мм.....	2220

Угол	ВН,	град.
		−6°; +85°
Угол	ГН,	град.
		360°
Скорость	ВН,	град./с.
		11
Скорость	ГН,	град./с.
		35
Длина		отката, мм.
		130—150
Габариты	в походном положении,	м:
длина	3,6	
ширина		
		2,15
высота		
		1,9
Вес		автомата, кг.
		114
Вес	системы в боевом положении,	кг.
		430
Вес	системы в походном положении,	кг.
		1180
Баллистические данные		
Вес		снаряда, кг.
		0,25
Вес		патрона, кг.
		0,68
Начальная	скорость	снаряда, м/с.
		900
Баллистическая		дальность, м.
		7000
Баллистический		потолок, м.
		5250
Темп	стрельбы,	выстр./мин:
		220
Скорострельность,		выстр./мин.
		160

3,7-см зенитные автоматические пушки

Первой серийной 3,7-см автоматической зенитной пушкой стала 3,7-см Flak 18. Прототипом ее была пушка ST-10, созданная фирмой «Рейнметалл» в конце 20-х годов. Автоматика пушки работала за счет энергии отдачи при коротком ходе ствола. Стрельба велась с тумбового лафета, опиравшегося с помощью крестообразного основания на грунт. В походном положении орудие устанавливалось на четырехколесную повозку.

В Германии же 3,7-см автоматическая пушка фирмы «Рейнметалл» поступила на вооружение в 1935 г. под названием 3,7-см Flak 18. Одним из существенных недостатков стала четырехколесная повозка. Такая повозка оказалась тяжелой и неповоротливой, поэтому на смену ей был разработан новый четырехстанинный лафет с отделяющимся двухколесным ходом.

3,7-см зенитная автоматическая пушка с новым двухколесным лафетом и рядом изменений в устройстве автомата получила название 3,7-см Flak 36. Стоимость такого автомата составляла 24 тысячи RM.

Иногда в литературе упоминается 3,7-см установка Flak 37 – это та же установка Flak 36, но с другим прицелом (Flakvisier 37 вместо Flakvisier 36).

Кроме штатных лафетов обр.1936 г., 3,7-см автоматы Flak 18 и Flak 36 устанавливались на железнодорожных платформах и различных автомобилях, как бронированных, так и не бронированных.

Уже в ходе войны на базе 3,7-см Flak 36 фирма «Рейнметалл» разработала новый 3,7-см автомат Flak 43.

Автомат обр. 43 имел принципиально новую схему автоматики, когда часть операций производилась за счет энергии отводимых газов, а часть – за счет энергии откатывающихся частей. Такая схема позволила увеличить темп стрельбы. Магазин Flak 43 вмещал 8 патронов, а у Flak 36 – 6 патронов.

3,7-см автоматы обр. 43 устанавливались как на одиночных, так и на двухорудийных установках. Так, в двухорудийной установке Flakzwillig 43 («Близнецы») два одинаковых автомата были установлены один над другим и соединены между собой с помощью тяги параллелограмма. Каждый автомат был расположен в своей люльке и образовывал качающуюся часть, вращающуюся относительно своих кольцевых цапф.

Вертикальное спаривание автоматов имело свои плюсы и минусы. Так, достоинством являлось вертикальное расположение автоматов, которое не давало при выстреле динамического момента вращения в горизонтальной

плоскости вращающейся части установки. Благодаря наличию индивидуальных для каждого автомата цапф отсутствовали динамические моменты, получавшиеся при одновременности выстрелов и действующие на качающуюся часть орудия, как это имело бы место, если бы были общие цапфы на два автомата. Это улучшало кучность стрельбы установки и условия наводки орудия, а также появлялась возможность вести огонь из одного автомата без нарушения нормального процесса наводки. Было также возможно использовать автоматы из ординарных установок без каких-либо переделок.

Недостатки такой схемы являются продолжением достоинств. Это увеличение габаритов всего орудия, высоты системы и высоты линии огня. Кроме того, так спариваться могут автоматы только с боковым питанием.

Имелся вариант 3,7-см Flakzwillig 43 с горизонтальным расположением стволов.

3,7-см автоматы Flak 18, 36 и 43 состояли на вооружении как люфтваффе, так и вермахта.

Орудия вермахта: 3,7-см установок Flak 36 получено в 1942 г. 27 штук, в 1943 г. – 592 и в 1944 г. – 559, в 1945 г. поставок не было. 3,7-см установок Flak 43 в 1944 г. получено 776 и в 1945 г. еще 152 установки. Спаренных установок Flakzwillig 43 в 1944 г. получено 142 и в 1945 г. 43.

Орудия люфтваффе: к 1 сентября 1939 г. в люфтваффе имелось 1030 установок 3,7-см Flak 18 и Flak 36.

Таблица 13

Число 3,7-см автоматов, поставленных люфтваффе

Автомат	1939 г.	1940 г.	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.
Flak 36	180	675	1188	2136	4077	3620	158
Flak 43	—	—	—	—	54	4684	1180

В таблице указано число автоматов, а не установок, так как для спаренных установок требовалось два автомата, для счетверенных – четыре.

Таблица 14

Данные 3,7-см зенитных автоматических пушек

Пушка	Flak 18	Flak 36	Flak 43
Калибр, мм	37	37	37
Длина автомата, мм: с пламегасителем без пламегасителя	3626 3301	3626 3301	3626 3301
Длина канала, мм/клб	2112/57	2112/57	2112/57

Пушка	Flak 18	Flak 36	Flak 43
Длина нарезной части, мм/клб	1826	1826	1826
Длина каморы, мм	230	215	215
Крутизна нарезов, клб/град.: в начале у дула	60/3° 36/5°	60/3° 36/5°	60/3° 36/5°
Число нарезов	20	20	20
Глубина нареза, мм	0,55	0,55	0,55
Ширина нареза, мм	3,8	3,8	3,8
Ширина поля, мм	2,0	2,0	2,0
Угол ВН, град.	—5°; +85°	—8°; +85°	—7,5°; +90°
Угол ГН, град.	360°	360°	360°
Скорость наведения (1-я/2-я), град./с: ВН ГН	1,5/3,5 3,5/6,5	4 4/10	— —
Длина отката, мм	178	178	127
Высота линии огня, мм: с грунта с колес	1135 1535	990 1220	— —
Габариты установки в боевом положении, мм: длина ширина высота	7150 2135 2210	5570 2420 2130	3493 1780 1619
Вес ствола без пламегасителя, кг	66,8	66,8	—
Вес пламегасителя, кг	4,5	4,5	4,5
Вес откатных частей, кг	137,7	—	—
Вес установки, кг: в походном положении в боевом положении	3560 1750	2400 1550	2000 1250
Дальность стрельбы, м	6500	6500	6500
Досыгаемость по высоте, м	4800	4800	4800
Темп стрельб, выстр./мин	160	160	180
Скорострельность, выстр./мин	80	120	150

Боеприпасы 3,7-см зенитных автоматических пушек

Боеприпасы 3,7-см зенитных автоматических пушек Flak 18, 36 и 43

были одинаковые.

Таблица 15

Снаряды:

Тип снаряда	Вес, г	Длина, мм	Вес ВВ, г	Взрыватель
Осколочно-трассирующая граната обр. 18	620	128	26	Головной мгновенного действия
Осколочно-зажигательно- трассирующая граната с укороченной трассой	645	129	нет	
Бронебойно-трассирующий снаряд	685	117	13	Донный

Таблица 16

Патроны:

Патрон:	Вес патрона, кг	Длина патрона, мм	Вес заряда, г	Начальная скорость, м/с
С осколочно-трассирующей гранатой обр. 18	1,51	369	0,19	820
С осколочно-зажигательно- трассирующей гранатой с укороченной трассой	1,53	369	0,2	...
С бронебойно- трассирующим снарядом	1,57	340	1,185	770

Гильза латунная или стальная, длиной 265 мм, диаметр фланца – 46,5 мм.

8,8-см зенитные пушки

В 1928 г. группа конструкторов фирмы Круппа начала в Швеции проектирование 8,8-см зенитного орудия. Затем разработанная документация была доставлена в Эссен, где изготовили первые опытные образцы орудий. Система получила название 8,8-см Flak 18. В 1933 г. пушки начали поступать в войска.

Пушка имела полуавтоматический затвор, что было само по себе достижением для того времени. Стрельба велась с тумбового лафета,

имевшего четыре станины, расположенные крестообразно. Станины своими домкратами опирались на грунт. В походном положении пушка устанавливалась на спецприцеп 201, то есть на четырехколесную поддрессоренную повозку. Фактически спецприцеп представлял собой два колесных хода, а середину повозки образовывали основание тумбы лафета и станины.

Боевое крещение 8,8-см пушка Flak 18 получила в Испании в составе легиона «Кондор». По результатам боевого применения часть пушек Flak 18 была снабжена броневым щитом для прикрытия расчета. В свою очередь, в частях были демонтированы зарядный лоток и неудовлетворительно действовавший механический досылатель.

В 1936 г. была принята на вооружение модернизированная 8,8-см пушка Flak 36. Внутреннее устройство стволов обеих пушек и баллистика были одинаковы. В качестве повозки был применен спецприцеп 202. Конструкция лафета была упрощена. Латунные детали заменены стальными, что привело к снижению стоимости установки. В 1939 г. стоимость 8,8-см Flak 36 составляла 33 600 RM.

В дальнейшем некоторые изменения были произведены в 1939 г. Новый образец был назван 8,8-см Flak 37.

Большинство узлов обр. 18, 36 и 37 были взаимозаменяемы, например, можно было часто видеть ствол Flak 18 на лафете Flak 37.

К 1 сентября 1939 г. в составе наземных частей люфтваффе состояло 2459 пушек 8,8-см Flak 18 и Flak 36.

Таблица 17

Производство 8,8-см пушек Flak 36 и 37 для люфтваффе

Год	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Произведено	183	1130	1872	2876	4416	5933	715

Вермахт впервые получил 8,8-см пушки в 1941 г. (126 пушек). В 1942 г. получено еще 176 пушек, в 1943 г. – 296, в 1944 г. – 549, и в 1945 г. – 23 установки.

В августе 1944 г. на службе вермахта и люфтваффе было 10 930 орудий Flak 18, 36 и 37, которые применялись на всех фронтах и в ПВО рейха. Некоторое количество этих пушек было у итальянцев под названием 88/56 С.А.

Несколько Flak 18 в 1940 год было установлено на 12-тонном полугусеничном, частично бронированном автомобиле Sd.Kfz.8.

В 1943 г. 14 орудий Flak 37 было установлено на полугусеничном автомобиле Sd.Kfz.9. Вес системы – 25 тонн. Экипаж – 9—10 человек. Кабина и мотор бронированы.

В ходе бомбежек городов Германии союзные самолеты старались летать как можно выше. В мае 1944 г. командование 1-й дивизии ПВО Берлина докладывало руководству: «При современной высоте налетов 7–8 км 8,8-см зенитные пушки обр. 36 и 37 исчерпали границы своей досягаемости». Поэтому срочно потребовались зенитные орудия, обладавшие большим потолком стрельбы.

В 1939 г. фирма «Рейнметалл» получила контракт на создание нового орудия с улучшенными баллистическими характеристиками. Первоначально орудие именовалось «Gerät 37». Это название было заменено в 1941 г. на 8,8-см Flak 41, когда был изготовлен первый опытный образец орудия. Первые серийные образцы (44 штуки) были направлены в армию Роммеля в августе 1942 г., причем половина их была потоплена в Средиземном море вместе с германским транспортом. Испытания оставшихся образцов выявили ряд трудноустраняемых конструктивных недостатков.

С 1943 г. эти орудия стали поступать на Восточный фронт и в ПВО рейха. В феврале 1944 г. в ПВО рейха было 279 орудий Flak 41.

Поскольку нужда в высотных зенитных орудиях была крайне велика, германские инженеры попытались наложить качающуюся часть 8,8-см Flak 41 на лафет пушки Flak 37. Новая система получила название 8,8-см зенитная пушка Flak 37/41. Так как отдача ствола у обр. 41 была существенно выше, чем у ствола обр. 37, на ствол был надет дульный тормоз и поднято давление в гидравлическом тормозе отката. При транспортировке ствол пушки Flak 37/41 оттягивался назад и фиксировался на люльке. К февралю 1941 г. удалось изготовить только шесть пушек Flak 37/41.

Немцы использовали несколько сотен трофейных советских 85-мм пушек 52К обр. 1939 г. Причем большая часть их стволов была перенарезана на калибр 88 мм. К апрелю 1945 г. в ПВО Берлина состояло двенадцать 88-мм русских пушек. Большинство же их использовалось на второстепенных участках.

Устройство 8,8-см зенитных пушек Flak 18, 36 и 37

Ствол 8,8-см пушки Flak 18 состоял из кожуха, свободной трубы и казенника. Крутизна нарезов переменная. Затвор полуавтоматический

горизонтальный клиновой.

Противооткатные устройства состояли из гидравлического тормоза отката веретенного типа и гидропневматического накатника. Длина отката переменная. Тормоз отката снабжен компенсатором.

Основание лафета представляло собой крестовину, у которой боковые станины при переходе в походное положение поднимались вверх, а основная (продольная) балка выполняла на походе роль повозки.

К основанию лафета присоединена тумба, на которой укреплен вертлюг (верхний станок). Нижний конец штыря вертлюга заделан в салазки горизонтирующего механизма. Подъемный и поворотный механизмы имели по две скорости наведения. Уравновешивающий механизм пружинный, тянущего типа. Цилиндры уравновешивающего механизма укреплены при горизонтальном положении на вертлюге.

Система перевозилась при помощи двух ходов, которые при переводе системы из походного положения в боевое отделялись.

Она имела установщик трубки и пневматический досылатель.

Данные 8,8-см пушек Flak 18, 36 и 37

Калибр,

мм.....				
88				
Длина	ствола,			мм/
клб.....		4930/56		
Длина	канала,			мм/
клб.....		4690/53,3		
Длина	нарезной			части,
мм.....		4093		
Длина				камеры,
мм.....				530
Вес	ствола	с		затвором,
кг.....			1445	
Лафет				
Угол	ВН,			град.
.....			-3°; +85°	
Угол	ГН,			град.
.....			360°	
Высота	линии	огня	при	0°,
мм.....			1600	
Габариты	в	боевом	положении,	мм:
длина.....		6810		

ширина.....
 4950
 высота (при $-3^{\circ}/ +85^{\circ}$).....
 2340/6850
 Габариты в походном положении, мм:
 длина..... 7700
 ширина.....
 2400
 высота.....
 2600
 Вес откатных частей,
 кг..... 1578
 Вес системы, кг: в боевом
 положении..... 5000
 в походном
 положении..... 7200
 Длина отката, мм: нормальная.....
 1050—700
 предельная.....
 1080
 Скорострельность, выстр./
 мин..... 15—20
 Расчет, чел.

 9

Боеприпасы и баллистика 8,8-см Flak 18, 36 и 37

Снаряды:

1) Осколочная граната с ввинтным дном (8,8-см Spzgr L/4,5). Вес – 9 кг, длина – 396/4,5 мм/клб, взрывчатое вещество – 0,698 кг тротила. Взрыватели дистанционные:

а) Тиль Круппа Zt.Z.S/30 или Zh.Z.S/30;

б) Юнганса Zt.Z.S/30, Fg*;

в) Головной ударный AZ 23/28*.

* Сфера поражения представляет собой цилиндр диаметром 60 м и высотой 12 м.

2) Осколочная граната цельнокорпусная, длина – 396/4,5 мм/клб, вес ВВ 0,9 кг. Взрыватели те же.

3) Бронебойный (8,8-см Pzgr). Вес – 9,5 кг, длина – 338 мм, взрывчатое

вещество – 0,148 кг тротила. Взрыватель донный Bd.Z.f 8,8-см Pzgr.

4) Бронебойный обр. 39 (8,8-см Pzgr 39). Вес – 10,2 кг, длина – 338 мм, взрывчатое вещество – 64 г гексогена. Взрыватель Bd.Z. 5127.

Таблица 18

Патроны:

Патрон:	Вес, кг	Длина, мм	Вес ВВ, кг
С осколочной гранатой в 4,5 клб	14,7	931	2,55—2,95
С бронебойным снарядом	15,3	873	2,5
С бронебойным снарядом обр. 39	16,0	873	2,5

Таблица 19

Таблица стрельбы 8,8-см пушки обр. 18, 36 и 37

Тип снаряда	Начальная скорость, м/с	Дальность, м	Угол, град.
Осколочно-фугасный	820	14800	40°4′
Бронебойный	810	4000	2°6′

Досыгаемость по высоте зенитной гранаты: баллистический потолок – 10 600 м, дальность действительного огня – 7675 м.

Устройство 8,8-см зенитной пушки Flak 41

Первоначально свободная труба ствола состояла из трех частей – каморной, средней и дульной. В конце 1944 г. перешли на трубу-моноблок. Свободная труба была заключена в кожух. Затвор горизонтальный клиновой, полуавтоматический. Досылка патрона производилась гидропневматическим валковым досылателем. Пушка имела электрогидравлические приводы вертикального и горизонтального наведения.

Лафет пушки имел четыре крестообразные станины, опиравшиеся в боевом положении на грунт. Для перевозки пушки подкатывались два колесных хода, образовавших повозку «типа 202».

Таблица 20

Данные 8,8-см пушек Flak 41 и Flak 37/41

Пушка	Flak 41	Flak 37/41
Калибр, мм	88	88
Длина ствола, мм/клб	6644/75,5	6644/75,5

Пушка	Flak 41	Flak 37/41
Длина канала, мм/клб	6293/71,5	6293/71,5
Длина нарезной части, мм	5411	5411
Длина каморы, мм	748	748
Крутизна нарезов, клб/град.: в начале у дула	45/4° 30/6°	45/4° 30/6°
Число нарезов	32	32
Глубина нареза, мм	1,05	1,05
Ширина нареза, мм	5,2	5,2
Ширина поля, мм	3,4	3,4
Угол ВН, град.	−3°; +90°	−3°; +85°
Угол ГН, град.	360°	360°
Длина отката нормальная, мм	1200—900	1200—900
Высота линии огня при 0°, мм	1250	1600
Габариты в боевом положении, мм: длина ширина высота	9658 2400 2360	7700 2400 2600
Вес установки, кг: в боевом положении в походном положении	7840 112 240	7111 9300
Скорострельность, выстр./мин	20—25	15—20

Боеприпасы и баллистика Flak 41 и 37/41

Заряжание унитарное. Взаимозаменяемости патронов с другими 8,8-см пушками не было.

Снаряды:

1) Осколочная граната 41 (8,8-см Sprgr.Flak 41) весом 9,4 кг, длиной

413/4,7 мм/клб, ВВ – 1,0 кг тротила. Взрыватель AZ.23/28 или Doop.Z.S/60Fl или Z.S/60V. Вес патрона – 19,2 кг.

2) Осколочная граната обр. 43 весом 9,4 кг, длиной 413/4,7 мм/клб, ВВ – 1,0 кг тротила. Взрыватель AZ.23/28 или Doop.Z.S/60Fl или Z.S/60V.

3) Бронебойный снаряд весом 9,4 кг. Вес патрона – 19,8 кг.

4) Бронебойный подкалиберный снаряд весом 7,3 кг, длиной 355 мм. Максимальная толщина пробиваемой брони – 270 мм.

5) Бронебойно-трассирующий снаряд весом 10,16 кг (8,8-см Pzfr.Flak 41), длиной 365/4,15 мм/клб. Вес ВВ – 0,64 кг. Взрыватель донный Bd.Z.5127.

Таблица 21

Таблица стрельбы Flak 41 и 37/41

Тип снаряда	Вес снаряда, кг	Начальная скорость, м/с	Дальность, м
Осколочно-фугасный	9,4	1000	19800
Бронебойный	10,2	980	4000
Бронебойный подкалиберный	7,3	1125	1500

Баллистический потолок стрельбы зенитной гранатой 15000 м, эффективный потолок – 10 500 м.

10,5-см зенитные пушки Flak 38 и Flak 39

В 1933 г. фирмам Круппа и «Рейнметалл» было предложено изготовить по два опытных образца 10,5-см зенитной пушки. Сравнительные испытания прошли в 1935 г., а в 1936 г. 10,5-см пушка фирмы «Рейнметалл» (изделие 38) была признана лучшей и запущена в серийное производство под наименованием 10,5-см Flak 38.

10,5-см пушка Flak 38 первоначально имела электрогидравлические приводы наведения (на постоянном токе), одинаковые с 8,8-см Flak 18 и 36, но в 1936 г. была введена система UTG 37 (на переменном токе промышленной частоты), использовавшаяся на 8,8-см Flak 37. Одновременно был введен ствол со свободной трубой. Модернизированная таким образом система получила наименование 10,5-см Flak 39.

Для увеличения эффективного потолка стрельбы 10,5-см зенитных пушек был создан 10,5-см осколочный активно-реактивный снаряд.

Дульная скорость его составляла 800 м/с, а затем реактивный двигатель разгонял его до 1150 м/с. Однако окончание войны не дало запустить активно-реактивные снаряды в массовое производство. Аналогичные активно-реактивные снаряды были созданы и для 12,8-см пушки Flak 40. Но и тут дело не пошло дальше выпуска опытной партии снарядов.

Говоря о технических новинках в устройстве зенитных снарядов, следует отметить и создание высокочастотных радиовзрывателей, действие которых основано на эффекте Доплера. Так, например, радиовзрывателями занимались фирмы «Донаулэндише Аппаратебау» в Вене (взрыватель «Какаду») и «Блаупункт-Верке» в Берлине (взрыватель «Трихтэр»). В момент пролета мимо цели такие взрыватели срабатывали, когда расстояние между снарядом и целью становилось минимальным. Радиовзрыватели использовались как в артиллерийских зенитных снарядах, так и в опытных образцах зенитных управляемых ракет. Поражение Германии не дало возможности запустить снаряды с радиовзрывателями в массовое производство.

10,5-см Flak 38 и 39 оставались в производстве всю войну, несмотря на то что по своим баллистическим характеристикам 8,8-см орудия Flak 41 почти сравнялась с ними.

10,5-см зенитные пушки Flak 38 и 39 состояли только на вооружении люфтваффе, а в вермахте их не было. К началу войны в люфтваффе имелось 64 пушки Flak 38.

Таблица 22

Поставки от промышленности 10,5-см зенитных пушек Flak 38 и Flak 39

Год	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
10,5-см пушек обр. 38 и 39	38	290	509	701	1220	1131	92

В августе 1944 г. 10,5-см пушек Flak 38 и 39 в люфтваффе состояло: 116 на железнодорожных установках; 877 на стационарных установках; 1025 на повозках типа 201.

Устройство Flak 38 и 39

Ствол 10,5-см Flak 39 имел свободную трубу, состоящую из трех частей: каморной, средней и дульной. Каморная и средняя части соединялись в переднем конце каморы, и стык между ними перекрывался

гильзой. Средняя и дульная части трубы соединялись в нарезной части канала, и стык между ними не перекрывался. Части свободной трубы собирались в оболочке или сборной трубе и поджимались гайками. Достоинством составной трубы являлась возможность замены одной только средней части, наиболее подверженной разгару.

Пушка имела полуавтоматический клиновой затвор. Полуавтоматика механического типа, взводилась при накате.

Гидравлический тормоз отката веретенного типа с постоянной длиной отката и гидропневматическим накатником. Уравновешивающий механизм пружинный, тянущего типа.

10,5-см орудия обр. 38 и 39 были полностью автоматическими. Механизмы наведения, подачи и установка взрывателя имели приводы от электромоторов. Четырехорудийная батарея 10,5-см пушек имела специальный бензиновый двигатель, приводивший в действие генератор постоянного тока напряжением 220 В и мощностью 24 кВт. Генератор подавал питание к электромоторам, установленным на пушках. На каждом орудии было 4 электромотора: вертикального наведения, горизонтального наведения, досылателя и автоматического установщика взрывателя.

В пушках Flak 39 электромоторы были переведены на переменный ток, чтобы иметь возможность подключения их к городской сети.

Нормальный расчет состоял из командира отделения и 9 человек прислуги, плюс 2 человека при зарядании вручную.

10,5-см пушки обр. 38 и 39 были первыми немецкими зенитными орудиями, к ПУАЗО которых подключили радиолокаторы SCR-584.

Как и все 8,8-см пушки, 10,5-см орудия вели огонь с грунта с крестообразного лафета, а при переходе в походное положение они устанавливались на два колесных хода.

Данные 10,5-см зенитной пушки обр. 38

Калибр,

мм.....
105

Длина	ствола,	мм/
клб.....	6648/63	

Длина	канала,	мм/
клб.....	6348/60,5	

Вес	ствола,
кг.....	
2425	

Угол	ВН,
------	-----

град.....	3°;
+85°	
Угол	ГН, град.
.....	360°
Высота	линии огня,
мм.....	1800
Длина	отката, мм:
предельная.....	900
минимальная.....	
780	
Длина системы, мм: в боевом положении (при угле 0°).....	
8850	
в	походном
положении.....	11 040
Ширина	системы, мм: в боевом
положении.....	6040
в	походном
положении.....	2470
Высота системы, мм: в боевом положении (при угле 0°).....	
2650	
в боевом положении (при угле +85°)	
.....	8250
в	походном
положении.....	2860
Ширина	хода,
мм.....	1920
Клиренс,	
мм.....	
375	
Вес	откатных частей,
кг.....	2537
Вес	установки в боевом положении,
кг.....	10 240
Вес	установки в походном положении,
кг.....	14 600
Скорострельность,	выстр./
мин.....	15—20
Время перехода из походного в боевое положение,	
мин.....	15

Боеприпасы 10,5-см зенитных пушек Flak 38 и 39
Заряжание унитарное, гильза латунная или стальная, длиной 769 мм, диаметр фланца – 138,5 мм.

Таблица 23

Снаряды:

Тип снаряда	Германское обозначение	Длина, мм/клб	Вес снаряда, кг	Вес ВВ, кг	Взрыватель
Осколочно-фугасная граната	10,5-см Sprgr. L/4,4	460/4,4	15,1	1,53	Механический дистанционный Zt.Z.S/30
Бронебойный снаряд без наконечника	10-см Pzgr.	294/2,8	14,0	0,244	Донный Bdzf 10-см

Тип снаряда	Германское обозначение	Длина, мм/клб	Вес снаряда, кг	Вес ВВ, кг	Взрыватель
Бронебойный снаряд с баллистическим наконечником	...	392/3,73	15,6	0,25	Донный Bdzf 10-см

Таблица 24

Патроны:

Патрон:	Длина патрона, мм	Вес патрона, кг	Заряд
С осколочно-фугасной гранатой	1162	26	5,0—6,0 в зависимости от марки пороха
С бронебойным снарядом без наконечника	995	24,5	
С бронебойным снарядом с наконечником	1124	26,1	

Таблица 25

Таблица стрельбы

Снаряд	Начальная скорость, м/с	Дальность, м	Эффективный потолок, м	Достижимость по высоте (баллистическая), м
Осколочный	880	17 700	9300	12 800
Бронебойный с наконечником	860	4000	—	—

12,8-см зенитная пушка Flak 40

Заказ на разработку 12,8-см зенитной пушки был выдан фирме «Рейнметалл» в 1936 г. Фирма представила опытные образцы изделия 40 для испытаний в 1938 г. В декабре 1938 г. был дан первый заказ на 100 установок. В конце 1941 г. в войска поступили первые батареи с 12,8-см зенитными орудиями Flak 40.

Первоначально предполагалось, что мобильные 12,8-см установки будут перевозиться на двух повозках, но позже было решено ограничиться одной четырехосной повозкой (спецприцеп 220). Но за время войны поступила на вооружение только одна мобильная батарея (6 орудий).

В августе 1944 г. на вооружении было: 6 мобильных установок; 242 стационарные установки; 201 железнодорожная установка (на четырех платформах).

К февралю 1945 г. число стационарных установок увеличилось до 362, число мобильных и железнодорожных установок не изменилось.

12,8-см Flak 40 была полностью автоматизированной установкой. Наведение, подача и досылка боеприпаса, а также установка взрывателя производились с помощью 4 асинхронных генераторов трехфазного тока, напряжением 115 В. Четырехорудийную батарею 12,8-см Flak 40 обслуживал один генератор, мощностью 60 кВт.

С 1942 г. была начата разработка новой 12,8-см пушки (изделие 45), но до конца войны она так и, была принята на вооружение. 12,8-см пушка 45 имела более длинный ствол, больший объем зарядной камеры и, соответственно, большую начальную скорость и баллистический потолок.

При создании 12,8-см двухорудийной стационарной установки было использовано основание от 15-см установки 50. Опытные образцы двухорудийной установки назывались «изделие 44». Серийные установки получили наименование: 12,8-см Flakzwilling 40.

Первая четырехорудийная батарея была установлена в Берлине весной 1942 г. (по другим сведениям, в августе 1942 г.). В августе 1944 г. на вооружении было 27 установок, а в феврале 1945 г. – 34 установки.

Изготавливались установки на заводе фирмы «Ганномаг» в Ганновере. Производительность: одна установка в месяц на начало 1944 г. В конце того же года – 12 установок в месяц.

Установки входили в состав ПВО крупных городов, в том числе Берлина, Гамбурга и Вены.

Таблица 26

Данные 12,8-см зенитных пушек обр. 40 (Flak 40 и Flakzwilling 40)

Данные установок	Ординарная	Спаренная
Ствол (одинаковый) Калибр, мм	128	128
Длина ствола, мм/клб	7835/61,3	7835/61,3
Длина канала, мм/клб	7490/58,5	7490/58,5
Угол ВН, град.	−3°; +87°	0°; +87°
Угол ГН, град.	360°	360°
Высота линии огня, мм	2325	—
Габариты в боевом положении, мм: длина ширина высота	— — —	9120 5045 2950
Габариты в походном положении мобильной установки, мм: длина ширина высота	15 000 2500 3550	— — —
Клиренс, мм	400	—
Вес в походном положении мобильной установки, кг	27 000	—
Вес в боевом положении мобильной установки, кг	18 000	—
Вес стационарной установки (боевой), кг	13 000	27 000
Скорострельность, выстр./мин.	10—12	20—24
Баллистический потолок, м	14 800	14 800
Эффективный потолок, м	9900	9900
Действие дистанционного взрывателя, м	до 12 800	до 12 800

Боеприпасы и баллистика Flak 40 и Flakzwillig 40
Заряжание унитарное. Гильза латунная или стальная. Длина гильзы – 962 мм, диаметр фланца – 167 мм.

Таблица 27

Снаряды и баллистические данные:

Тип снаряда	Германское обозначение	Вес снаряда, кг	Вес заряда, кг	Начальная скорость, м/с	Дальность табличная, м	Потолок баллистический, м	Давление в канале, кг/см ²
Осколочно-фугасный	12,8-см Sprgr. L/4,5m	26,0	10,0	880	20 950	14 800	2850
Бронебойный	12,8-см Pzgr.Flak 40	28,35	8,2	860	4000	—	—

Заключение

Согласно драконовским статьям Версальского договора, Германии было запрещено иметь не только авиацию, но даже систему гражданской обороны, то есть осуществлять пассивные меры по укрытию мирного населения в случае воздушных налетов. Лишь в 1926 г. державы-победительницы милостиво разрешили немцам заниматься пассивными мероприятиями противовоздушной обороны.

Однако, как писал генерал-майор пожарной охраны Ганс Румпф: «Практическое осуществление защитных мер проводилось Германией весьма нерешительно. После 1933 года об этом лишь много говорилось, но в действительности даже в настоящее время очень многое в этой области осталось недоделанным. Национал-социалистические руководители никак не желали учесть возможность войны на территории Германии. Решающим считалось ускоренное создание такой сильной собственной авиации, чтобы всякое воздушное нападение на германскую территорию стало бы для нападающего смертельным. Утверждение Геринга о том, что ни один самолет противника никогда не появится над Германией, было встречено с почти слепым доверием.

Это привело к тому, что гражданский сектор противовоздушной обороны страны был отодвинут на второе место. К этому прибавилось еще и то, что принятие законов по организации противовоздушной обороны оказалось крайне трудным, так как основные условия, необходимые для защиты населения, выходя далеко за пределы собственно военных, затрагивали частные и общественные интересы, а в некоторых случаях были им диаметрально противоположны. В погоне за властью имперский министр авиации взял на себя также и заботу о гражданской противовоздушной обороне. Было бы разумнее возложить эту неблагодарную задачу, как и во всех других странах, на административное управление, которое руководило бы и авиацией, входившей в систему ПВО страны. Города, об обороне которых, в конце концов, и шла речь, практически были исключены из этой системы, их оборона ограничивалась лишь тем, что они предоставляли в распоряжение органов ПВО различное оборудование.

Если бы воздушные налеты союзников, как это предсказывали некоторые пророки неограниченной воздушной войны, были предприняты в самом начале войны, то немецкие города оказались бы почти

беззащитными. К началу войны Германия построила лишь один фасад гражданской противовоздушной обороны. По-настоящему создание обороны, так же как и строительство всех вооруженных сил, началось уже в ходе войны и прекратилось в 1944 году»^[83].

Понять значение стратегических бомбардировок Германии вне общего контекста Второй мировой войны физически невозможно. А чтобы правильно понять ход войны, нужно знать ее причину и цели сторон – участников войны. Давным-давно пора отбросить миф о «Гитлере – поджигателе новой войны», который-де мечтал с помощью мировой войны захватить власть над всем человечеством.

Толкуя вкривь и вкось высказывания Гитлера и других вождей Третьего рейха, продажные «бойцы идеологического фронта» вроде бы доказывают вышесказанное. Но если так начать трактовать речи советских лидеров, от Ленина до Хрущева, то их также можно обвинить в намерении подчинить себе весь мир. Вспомним знаменитую фразу Хрущева, сказанную в 1959 г., в ходе визита в США: «Мы вас похороним». Не слишком грамотный Никита Сергеевич имел в виду, что социалистическая экономика окажется более эффективной, чем капиталистическая, и граждане США увидят все преимущества советского строя и пожелают оный учинить и у себя в Оклахоме и Небраске. Однако американская пропаганда оперативно убедила обывателей, что Хрущев желает похоронить США с помощью термоядерной бомбы.

А возьмем речь Черчилля в Фултоне в 1946 г. или речи американских президентов в 1991–2008 гг. Чем не претензии на мировое господство?!

На самом же деле мы обязаны Второй мировой войной не Гитлеру и Муссолини, а омерзительному Версальскому договору, который уже тогда наиболее дальновидные французские и британские политики и военные называли «перемирием», а Ленин сказал, что Версальский договор – это самый сильный удар, который могла нанести сама себе мировая буржуазия.

В 1918 г. западные союзники стали победителями не в результате военной победы, а в связи с революцией в России и Германии, приведшей к власти людей, которые в отличие от западных политиков не несли ответственности за развязывание мировой войны. Тем не менее Россия и Германия подверглись чудовищному наказанию. Западные политики в Версале делили мир по глобусу, полностью игнорируя волю народов, историю и экономику расчленяемых государств. Десятки миллионов русских и немцев оказались вне своей родины и подверглись насильственной ассимиляции поляками, чехами, прибалтами, румынами и т. п. Во сточная Пруссия не имела наземной связи с остальной Германией,

финские суда без разрешения могли плавать по Неве, с Балтики на Ладогу и обратно, прямо под окнами Эрмитажа, а единственная база Балтийского флота – Кронштадт – находилась под дулами финских орудий.

Любопытно, что при этом и созданные Антантой государства, как, например, Польша и Финляндия, считали себя обделенными и претендовали на территории, большие по размеру, чем сами эти государства.

Версаль сделал неизбежным силовой передел границ образца 1918–1922 годов в Восточной Европе. И такой передел наступил бы при любом раскладе политических сил в Германии и России. Возвратить Рейнскую область и восточные земли Германии рано или поздно потребовал бы не только Гитлер, но и любой иной лидер, например, центрист Франц фон Папен или коммунист Эрнст Тельман.

Неизбежное возвращение России Прибалтики, Западной Белоруссии, Западной Украины и Бессарабии предсказал в начале 1933 г. умирающий великий князь Александр Михайлович, внук императора Николая I. И, не было бы Сталина, это сделал бы генсек Сергей Киров или император Михаил II.

Осенью 1939 г. и Гитлер, и Сталин строили большой океанский флот. Причем первые линкоры и авианосцы должны были войти в строй в 1942–1943 гг., а последние – в 1945–1947 гг. Они что, тратили огромные суммы на строительство десятков линкоров, авианосцев и крейсеров, дабы обмануть общественное мнение? Нет. И Москва, и Берлин надеялись избавиться от оков Версаля с помощью переговоров или по крайней мере быстротекущих локальных войн.

В соответствии с этим Гитлер и Геринг создали флот двухмоторных бомбардировщиков и мало уделяли внимания ПВО рейха.

В свою очередь, политики Англии и Франции решили пуститься во все тяжкие, лишь бы не допустить восстановления «статус-кво» на 1914 год в Восточной Европе. Именно поэтому Париж и Лондон 3 сентября 1939 г. объявили войну Германии, начав тем самым мировую войну.

Ни французы, ни англичане не испытывали желания решить проблемы на поле боя, как это делалось ранее в истории человечества. Они надеялись выиграть войну с помощью экономической блокады на море, воздушных бомбардировок, а также используя против противника солдат третьих стран.

Люфтваффе ни на западе, ни востоке не планировали бомбардировки городов, то есть специальной войны против мирного населения. Основной целью авиации считалась поддержка частей вермахта. Другой вопрос, что

если перед наступавшими сухопутными частями оказывался город, занятый частями противника, то по нему наносился авиационный удар с целью ускорения его захвата. Так было с Варшавой, Роттердамом, Севастополем, Сталинградом и т. д.

11 мая 1940 г., в самом начале германского наступления на Западном фронте, британские ВВС впервые в ходе Второй мировой войны атаковали мирный город Фрейбург, расположенный вдали от фронта. Удар по Фрейбургу физически не мог повлиять на ход боев на сухопутном фронте. Зачем это было сделано?

Ответ можно найти в отчете заместителя министра британской авиации Джорджа М. Спейта: «Мы [англичане] начали бомбардировки объектов в Германии раньше, чем немцы стали бомбить объекты на Британских островах. Это исторический факт, который был признан публично... Но так как мы сомневались в психологическом влиянии, которое могло оказать пропагандистское искажение правды о том, что именно мы начали стратегическое наступление, то у нас не хватило духа предать гласности наше великое решение, принятое в мае 1940 года. Нам следовало огласить его, но мы, конечно, допустили ошибку. Это великолепное решение. Оно было таким же героическим самопожертвованием, как и решение русских применить тактику “выжженной земли”».

Люфтваффе было занято поддержкой сухопутных войск, и ответа не последовало. После падения Франции немцы не наносили по городам ударов, главной целью которых было уничтожение мирного населения. Немцы готовились к вторжению в Англию, но Гитлер еще надеялся заключить с ней мир.

Осенью 1940 г. вторжение в Англию стало невозможным по погодным условиям, и Гитлер 4 сентября на собрании по поводу начала «зимней кампании» заявил: «Я не отвечал в течение трех месяцев», – и пообещал нанести ответный удар по британским городам.

Ответные бомбардировки немцев дали повод британской пропаганде начать кампанию по обоснованию справедливости разрушения германских городов. В Англии повсеместно появились плакаты: «Вернем немцам их бомбы!»

Британские политики с самого начала войны понимали, что морская блокада и стратегические бомбардировки не могут привести к победе в войне. Гитлер располагал ресурсами всей Европы. Кроме того, огромный поток промышленных товаров и сырья шел через нейтральные страны – СССР (до 22 июня 1941 г.), Швецию, Испанию, Турцию и др. Так,

например, южноамериканские филиалы «Компани Стандарт Ойл» снабжали Германию нефтью через Испанию до середины 1944 г.

Разрушить при помощи существовавших тогда бомбардировщиков всю или большую часть германской военной промышленности было явно невозможно. Англичане считали, что военные заводы Германии размещены на территории в 130 кв. миль и подвергать их бомбардировкам даже в течение нескольких лет потребовало бы, возможно, такого астрономического количества самолетов, что все промышленные ресурсы Англии не позволили бы их построить.

В отчете американского Управления по изучению результатов стратегических бомбардировок в разделе «Европейская война» говорится: «Так как германская экономика на протяжении большей части войны находилась в состоянии далеко не полной мобилизации, то промышленность Германии без особого напряжения выдерживала воздушные налеты».

Опыт немцев показал, говорится в отчете, «что, какой бы ни была система объектов бомбардировки, ни одна важная отрасль промышленности не выводилась из строя единичным налетом. Требовались многочисленные налеты».

Кроме того, поскольку Германия и оккупированные ею страны превосходили Великобританию по площади в 12 раз, имевшихся у Великобритании в 1940–1942 гг. авиационных средств было недостаточно, чтобы добиться ощутимых результатов. Этот период был напрасной тратой сил, он был «неэкономичным» и не являлся периодом «стратегических» бомбардировок.

Второй период начался с прибытия в Европу воздушных сил США. Командование американской авиации считало, что «важные предприятия некоторых отраслей промышленности и хозяйства являются наиболее выгодными объектами нападения в экономике противника», и полагало, что «для точного поражения этих объектов налеты следует производить днем». Несмотря на это, как сообщается в отчете, «налеты», проводившиеся американскими воздушными силами «в течение 1942 г. и первой половины 1943 г., не дали значительных результатов».

В январе 1943 г., когда разворачивались эти бесплодные действия, на конференции в Касабланке перед англоамериканскими стратегическими воздушными силами были поставлены следующие цели: «Разрушение и расстройство германской военной, промышленной и экономической системы и подрыв морального духа германского народа до такой степени, когда его способность к вооруженному сопротивлению будет окончательно

ослаблена». В июне эти решения стали претворяться в жизнь; при этом вместо баз подводных лодок в качестве объектов были указаны заводы германской авиационной промышленности.

Первый налет был совершен на шарикоподшипниковые заводы в Швейнфурте. За ним последовала целая серия налетов, во время которых на эти заводы было сброшено 12 тысяч тонн бомб. Но при налете 14 октября американские потери были так высоки, что дальнейшие бомбардировки Швейнфурта были отложены на четыре месяца, в течение которых заводы были восстановлены настолько, что, как было сказано в отчете, не осталось «никаких признаков того, что налеты на предприятия шарикоподшипниковой промышленности заметно повлияли на эту важную отрасль военного производства».

После этого дневные налеты на дистанцию, превышавшую радиус действия истребителей сопровождения, были резко ограничены. Так было до прибытия в декабре самолетов Р-51 «Мустанг» – истребителей с большим радиусом действия. Тогда снова перешли к дневным налетам, и в последнюю неделю февраля 1944 г. начались самые сильные бомбардировки германских авиационных заводов. Тем не менее в отчете говорится:

«Надолго производство не сокращалось. Напротив, в течение всего 1944 г. германские воздушные силы, как сообщалось, получили 39 807 самолетов всех типов. В 1939 г. было произведено 8295 самолетов, а в 1942 г. – 15 596, при этом тогда заводы не подвергались никаким налетам... В марте, через месяц после самого сильного налета, поступление самолетов в части стало выше, нежели в январе, и продолжало возрастать... Восстановление происходило почти немедленно после того, как заводы подвергались разрушению».

О том, что наступления стратегической бомбардировочной авиации в течение трех лет оказались совершенно бесплодными, свидетельствует сенатор Килгор в своем «Отчете о состоянии германской промышленности», составленном на основании «Официального доклада германского Министерства вооружений и военной промышленности за 1944 г.».

Следующие немногие выдержки из отчета говорят сами за себя: «В документе графически показано, что, несмотря на бомбардировки союзников, Германия была в состоянии восстанавливать и расширять заводы и увеличивать выпуск военной продукции до окончательного разгрома германских армий. Германская промышленность никогда не теряла своей огромной способности к восстановлению».

«Доклад показывает, что в 1944 г. в истерзанной войной Германии было произведено в 3 раза больше броневых боевых машин, чем в 1942 г.».

«В 1944 г. выпуск бомбардировщиков-истребителей в Германии в 3 с лишним раза превысил уровень 1942 г.».

«В 1944 г. ночных истребителей было произведено в 8 раз больше, чем в 1942 г.».

«В 1944 г. в Германии военное производство выросло не только по сравнению с предыдущими годами; по некоторым видам продукции отмечалось увеличение выпуска в последнем квартале 1944 г. по сравнению с первым кварталом этого же года».

От наступления на экономику перейдем теперь к рассмотрению психологического наступления, целью которого было, как указывалось на конференции в Касабланке, «подорвать моральный дух германского народа». Официально это наступление началось в ночь на 29 марта 1942 г. сокрушительным налетом на Любек. Затем было объявлено, что в тактику бомбардировок внесено важное изменение и что в дальнейшем вместо «точного» бомбометания будет производиться бомбардировка «по площадям». Это означало, что если до сих пор силы, посылавшиеся из Англии, были не в состоянии по-настоящему «сокрушить» объект, то впредь они будут достаточными, чтобы делать это. Уже не было никакой надобности в прицельной бомбардировке того или иного военного объекта, ибо можно было так бомбить площадь, на которой он расположен, чтобы разрушить решительно все.

Следующей бомбардировке подвергся Росток. Центр города был обращен в развалины, хотя доки были едва задеты. Затем в ночь на 31 мая последовал налет на Кёльн; в налете участвовало 1130 самолетов, на город сбросили 2000 тонн бомб. После налета было объявлено о разрушении 250 заводов, но фотографии показывали, что главным объектом бомбардировки явился центр города, где были разрушены здания на площади около 5 тысяч акров и погибли, по немецким данным, от 11 до 14 тысяч человек.

Поэтому главной целью налета, очевидно, был удар не по промышленным предприятиям, которые опоясывают город, а по жилым кварталам. Это подтвердилось следующим налетом тысячи бомбардировщиков на Эссен, ибо Черчилль, выступая 2 июня в Палате общин, сказал: «Могу сообщить, что в этом году германские города, гавани и центры военной промышленности будут подвергаться такому огромному непрерывному и жестокому испытанию, которого не переживала ни одна страна».

За последнюю неделю июля 1943 г. жертвами бомбардировок в

Гамбурге стали от 60 до 100 тысяч мирных жителей. «Это ужасное истребление людей, которое опозорило бы самого Аттилу, оправдывалось ссылками на военную необходимость. Говорили, что нападению подверглись только военные объекты. В Англии эти налеты взял под свою защиту архиепископ Йоркский, исходя из того, что они могли “сократить войну и спасти тысячи жизней”. Эттли, заместитель премьер-министра, оправдывал их, говоря:

“Никаких бомбардировок без разбора нет (возгласы одобрения). В парламенте неоднократно говорилось, что бомбардировкам подвергаются объекты, чрезвычайно важные с военной точки зрения (возгласы одобрения)”.

Четыре дня спустя капитан Г. Бальфур, заместитель министра авиации, заявил:

“Мы будем совершать бомбардировочные налеты до тех пор, пока народы Германии и Италии будут терпеть у себя нацизм и фашизм”.

Это могло означать лишь то, что целью бомбардировок было заставить немцев и итальянцев поднять восстание.

А вот что говорится обо всем этом в отчете Управления по изучению результатов стратегических бомбардировок:

“Считалось, что налеты на города представляют собой средство для подрыва морального духа германских граждан. Считалось, что если удастся повлиять на моральное состояние промышленных рабочих, если удастся отвлечь их от работы на заводах и заняться другими делами, например попечением о семьях, ремонтом своих поврежденных домов... то германское военное производство потерпит ущерб”»^[84].

Англия и США сделали воздушные налеты на германские города главной задачей своих вооруженных сил. Однако Англии это наступление стоило того, что, согласно отчету, она была вынуждена «заставить свое военное производство на 40–50 % работать на одну авиацию». Значит, только 50–60 % приходилось на флот и сухопутные силы. Это подтверждается тем, что 2 марта 1944 г. военный министр Джеймс Григг, представляя парламенту проект бюджета армии, сказал: «Для выполнения плана английских воздушных сил уже занято больше рабочих, чем для выполнения плана вооружения армии, и я беру смелость сказать, что на изготовлении одних только тяжелых бомбардировщиков занято столько же рабочих, сколько на выполнении плана всей армии»^[85].

Вместо того чтобы затрачивать колоссальные средства на стратегическую авиацию, Англия и США могли вооружить

многомиллионную армию. В 1941 г. в США существовал план формирования 360–400 дивизий сухопутных войск, но фактически было сформировано в шесть раз меньше. Зачем умирать американским парням? Пусть воюют русские.

С 22 июня 1941 г. по осень 1943 г. англичане и американцы имели реальную возможность высадиться почти в любой точке Европы – в Норвегии, в Северной или Южной Франции, в Греции, на Балканах и т. д. Увы, они предпочли ограничиться бомбардировками городов Германии.

Американские летчики делали около тридцати вылетов на «Летающих крепостях» и получали за это более чем приличные деньги. Затем их отправляли в Штаты, где они могли продолжить службу за тысячи миль от войны. Взамен в Европу доставлялись новые пилоты.

Британские официальные историки ВВС Д. Ричардс и Х. Сондерс писали: «Из 70 253 человек офицерского, сержантского и рядового состава английских ВВС, убитых и пропавших без вести в боевых действиях за период с 3 сентября 1939 года по 14 августа 1945 года, 47 293 человека составляли экипажи Бомбардировочного командования. Сюда не входят многие тысячи летчиков и членов экипажей, выбросившиеся на парашютах над территорией противника и захваченные в плен, а также убитые и раненые в воздушных катастрофах. В славной когорте тех, кто отдал свою жизнь, спасая жизнь других, английские летчики, погибшие при бомбардировке Германии, по праву должны занять ведущее место»^[86].

Каковы же результаты бомбардировок союзников?

Таблица 28

Годовой тоннаж бомб, сброшенных Бомбардировочным командованием английских ВВС и 8-й воздушной армией США за 1939–1945 годы (в тоннах)

Годы	1939 (за 4 месяца)	1940	1941	1942	1943	1944	1945 (за 4 месяца)
Бомбардиро- вочное командо- вание	31,5	13 241	31 894	46 290	15 972	53 3926	182 830
8-я воздушная армия США	—	—	—	1588	44 899	39 3701	190 705

В ходе боевых действий в Европе 8-я и 9-я американские воздушные армии потеряли убитыми почти 45 тысяч летчиков. Всего американские ВВС потеряли 79 265 человек и 18 тысяч машин.

Бомбардировочное командование британских Королевских ВВС недосчиталось 47 293 членов экипажей, 15 750 человек наземного персонала и 7122 самолета. Всего же британские Королевские ВВС потеряли 79 281 человека и 22 тысячи самолетов.

83 % бомб, сброшенных на Германию, пришлось на два последних года войны.

Всего на Германию и оккупированную ею Европу союзниками было сброшено 1 996 036 тонн бомб. Германия же за всю войну сбросила на Англию 71 172 тонны бомб, включая боевые части ракет «Фау-1» и «Фау-2». 55,8 % всех бомб союзников пришлось на города и сооружения транспортной сети; 30,5 % – на военные цели, такие как базы подводных лодок, аэродромы, стартовые позиции «Фау-1» и «Фау-2»; 9,3 % на предприятия химической индустрии; 1,8 % – на предприятия авиационной промышленности и 2,6 % – на другие отрасли промышленности, как, например, шарикоподшипниковые заводы и верфи подводных лодок. До 1944 г. большинство из этих бомбардировок проводилось ковровым способом.

В последний год войны союзники сбросили на Германию 477 тысяч тонн бомб, а немцы на Англию – 761 тонну, включая боевые части ракет «Фау-1» и «Фау-2». По данным Федерального статистического ведомства (Висбаден), во время Второй мировой войны от бомбардировок на территории тогдашнего немецкого рейха погибли 593 тысяч человек; было разрушено 3337 тысяч квартир; 7,5 миллиона человек остались без крова.

По данным генерал-майора пожарной охраны Ганса Румпфа: «Подсчет числа убитых в результате воздушных налетов произведен с учетом возраста и пола; во всех возрастных группах потери среди женщин превышают потери среди мужчин приблизительно на 40 %. Что касается количества погибших детей, то оно очень высоко и составляет 20 % всех потерь. Большой процент (22 %) составляют потери среди населения старших и самых старших возрастов. Таким образом, упрек, сделанный нами союзникам, что их стратегические бомбардировки во время Второй мировой войны были направлены главным образом на уничтожение женщин, детей и стариков, является вполне справедливым.

Поведение немецкого городского населения в эти “беспощадные” годы, безусловно, заслуживает уважения и нуждается в более детальном

изучении.

Частичную оценку поведения немцев дает командующий английской бомбардировочной авиацией, когда он в своих воспоминаниях отмечает:

«Идея того, что наши налеты будут действовать в первую очередь на моральный дух противника, оказалась совершенно ошибочной. Когда мы разрушили почти все немецкие индустриальные центры, население не потеряло головы. Мы, конечно, не ожидали, что налеты окажут немедленное действие, но из опыта воздушных боев над Англией и бомбардировок городов Северной Италии мы знали, какое влияние имеет бомбардировка на население города».

«Как и всегда, решающим здесь является то, какую оценку даст этим событиям сама история, однако уже сегодня несомненно то, что поражение Германии надо рассматривать не как неспособность народа к сопротивлению, а как позорный результат совершенно неправильной политики. Количество жертв, вызванных воздушной войной, в Англии исчисляется в 60,5 тыс. человек (Черчилль), из них половина приходится на Лондон, включая и жертвы от действий реактивных снарядов. Потери Франции в воздушной войне составляют, по данным правительственной статистики, 59 тыс. убитыми и ранеными, причем большинство этих жертв связаны с воздушными налетами союзников.

Материальный ущерб от бомбардировок подсчитан относительно точно. Согласно статистике последствий войны, на территории Федеративной Республики Германии 1042 городам с населением более 3 тыс. человек воздушными налетами был причинен следующий материальный ущерб:

РАЗРУШЕНО ЗАСТРОЕННОЙ ПЛОЩАДИ

- 1—10 процентов – 696 городов
- 11—20 процентов – 95 городов
- 21—30 процентов – 85 городов
- 31—40 процентов – 62 городов
- 41—50 процентов – 42 городов
- 51—60 процентов – 18 городов
- 61—70 процентов – 23 городов
- 71—80 процентов – 15 городов
- 81—97 процентов – 6 городов

ПЕРЕЧЕНЬ ГОРОДОВ, В КОТОРЫХ ПЛОЩАДЬ РАЗРУШЕНИЙ СОСТАВЛЯЕТ 50 % И БОЛЕЕ ОБЩЕЙ ПЛОЩАДИ ПОСТРОЕК

50 % Людвигсгафен, Вормс.

51 % Бремен, Ганновер, Нюрнберг, Ремшейд, Бохум.

52 % Эссен, Дармштадт.
53 % Кохем.
54 % Гамбург, Майяц.
55 % Некарсульм, Зоэст.
56 % Ахен, Мюнстер, Хейльбронн.
60 % Эркеленц.
63 % Вильгельмсгафен, Кобленц.
64 % Бингербрюк, Кельн, Пфорцгейм.
65 % Дортмунд.
66 % Крайльсгейм.
67 % Гисен.
68 % Ханау, Кассель.
69 % Дюрен.
70 % Альтенкирхен, Брухзаль.
72 % Гейленкирхен.
74 % Донауверт.
75 % Ремаген, Вюрцбург.
78 % Эмден.
80 % Прюм, Везель.
85 % Ксантен, Цюльпих.
91 % Эммерих.
97 % Юлих.

Общий объем развалин составляет 400 млн куб. м. Наиболее грандиозные по площади развалины находятся в Берлине, Гамбурге, Кёльне, Дортмунде, Эссене, Франкфурте, Нюрнберге, Дюссельдорфе, Ганновере и Бремене.

При расчете объема развалин на душу населения на первом месте среди крупных городов стоят: Кёльн, Дортмунд, Кассель, Нюрнберг, Эссен, Ахен, Франкфурт, Гамбург; в числе средних: Гисен, Юрен, Даттельн, Вюрцбург, Дармштадт, Пфорцгейм, Клеве, Цвейбрюккен, Хамм.

Наибольшие разрушения жилищ отмечены в таких городах, как Берлин, Гамбург, Кёльн, Дортмунд, Эссен, Дюссельдорф, Дуйсбург, Мюнхен, Франкфурт и Ганновер. Еще лучше сопоставить общий объем развалин и площадь разрушенных и сожженных жилых домов. Тогда становится ясным, что самый большой ущерб был причинен не крупным, а средним городам.

Особенно болезненной для Германии оказалась потеря всевозможных памятников культуры и архитектурных сооружений, представляющих

большую ценность для истории искусства. Согласно сводке управления по охране исторических памятников, 495 архитектурных памятников совершенно уничтожены, а 620 повреждены настолько, что восстановление их либо невозможно, либо сомнительно. Многие из красивейших городских сооружений, церквей и бесчисленных архитектурных памятников эпохи бюргерства потеряны для нас навсегда. Многие города в результате разрушения центральной части совершенно потеряли свой облик, который они сохраняли со времен Средневековья. План этих городов представляет сейчас нечто вроде яйца с выеденной сердцевинкой и остатками скорлупы в виде окраин, не представляющих интереса в культурном отношении. Культурным сокровищам множества остальных городов также причинен громадный ущерб. Нет почти ни одного музея, ни одной галереи, ни одной библиотеки или архива, где когда-то были собраны уникальные творения европейской культуры, которые не были бы полностью или частично разрушены бомбардировкой. Всей европейской культуре, таким образом, причинен невозместимый ущерб, потому что большинство разрушенных памятников культуры, как и все великое в области искусства, имело огромное культурное значение для всей семьи западных народов.

Результаты бомбардировок объектов военной промышленности были сразу же после капитуляции исследованы на месте особыми комиссиями держав-победительниц и изложены в самых подробных отчетах. Однако до сих пор еще до конца не выяснен вопрос о том, каким образом военная промышленность, испытывая на себе все усиливавшиеся удары авиации противника, не только не снизила, но, наоборот, постоянно до мая 1944 года увеличивала выпуск продукции, а кульминационная точка производства самолетов пришлась даже на середину лета 1944 года. И только с этого момента продукция лишь некоторых ее отраслей стала идти на убыль, причем не столько в результате разрушения самих заводов, сколько в результате все более ухудшавшегося состояния транспорта. Одна из главных причин этого удивительного явления заключается в том, что города принимали на себя главную тяжесть воздушных налетов и тем самым служили во время общего авиационного наступления щитом для военных предприятий. Из общего количества в 955 044 тонн бомб, сброшенных английской авиацией на Германию, 430 747 т бомб упало на города и только 143 585 т бомб – на промышленные объекты (97 914 т – на нефтеперегонные заводы, 25 977 т – на самолетостроительные заводы и 19 694 т – на предприятия других ключевых отраслей промышленности).

Само собой понятно, что среди руководства союзников никто серьезно

не верил в то, что, бомбя центральные районы городов, можно нанести решающий урон немецкой военной промышленности. В лучшем случае, там можно было найти лишь мелкие и средние заводы пищевой промышленности, крупные же современные заводы находились за пределами городов, и причиненный им ущерб можно было, как правило, быстро компенсировать за счет увеличения производительности труда. Жизненный нерв военной индустрии был парализован только тогда, когда американцы перешли к концентрированным ударам по основным объектам ключевых отраслей промышленности, в частности, по 12 крупным заводам, производившим синтетическое горючее, и вывели из строя почти всю дорожную сеть Германии. Однако к этому моменту многие города были уже бесцельно уничтожены.

Согласно показаниям германского министра вооружений и боеприпасов Шпеера, сделанным им Международному военному трибуналу в Нюрнберге, в производственно-техническом и экономическом отношении война была проиграна еще в начале лета 1944 года, то есть производство было уже недостаточным, чтобы удовлетворить все потребности, связанные с войной. Хотя бомбардировке подвергалось все большее количество заводов, общая мощность промышленности была ослаблена гораздо меньше, чем противник мог предположить. Если разрушались здания заводов, станки продолжали работать под открытым небом. В то время как бой велся уже на отвалах, горняки в шахте еще продолжали работать. Машины останавливались только тогда, когда танки уже въезжали в заводские дворы. В этом отчаянном состязании между разрушением и восстановлением первенство вплоть до лета 1944 года принадлежало нашей промышленности»^[87].

Ричардс и Сондерс вынуждены признать: «Нет никаких оснований утверждать, что моральная стойкость населения Берлина в 1944 году была ниже, чем у жителей Лондона в 1941 году, хотя берлинцам приходилось испытывать значительно большие трудности, так как тоннаж бомб, сброшенных на них, во много раз превышал вес немецких бомб, разрушивших Сити и вызвавших крупные пожары в Ист-Энде»^[88].

С другой стороны, Ричардс и Сондерс преувеличивают роль налетов союзной авиации, утверждая, что «к концу 1943 года число немцев, занятых в системе противовоздушной обороны Германии, достигло двух миллионов человек, из них не менее 900 000 составлял личный состав зенитно-артиллерийских частей, разбросанных по всей территории Германии и вдоль побережья Франции, Дании и Норвегии. Даже для такого

сильного государства, каким была Германия, привлечение двух миллионов человек для нужд противовоздушной обороны страны создало для нее очень большие затруднения»^[89].

Вроде бы неотразимый аргумент: союзная авиация отвлекла два миллиона германских солдат, которые могли быть использованы на Восточном фронте. На самом же деле из этих двух миллионов не менее 90 % физически нельзя было послать воевать с русскими. Так, в конце 1944 г. в одних лишь городских отрядах пожарной охраны было 270 тысяч женщин и девушек в возрасте от 18 до 40 лет. Они были прекрасными помощницами и стойко переносили не привычные для них тяготы военной службы. Сотни тысяч германских девушек и мальчишек из гитлерюгенда были включены в состав расчетов ПВО и сил гражданской обороны.

То же самое можно сказать о сотнях тысяч военнопленных (в основном, советских) и иностранных рабочих. К сожалению, у историков в СССР да и в «демократической» России тема участия наших военнопленных в расчетах зенитных орудий и частях ПВО и гражданской обороны до сих пор не нашла вообще никакого отражения. Любопытно, что часть наших пленных вели огонь по союзной авиации из наших же 85-мм зенитных пушек образца 1939 г. как советскими боеприпасами, так и германскими (после замены или рассверливания труб в стволах).

После окончания войны США и Англия сделали стратегические бомбардировки главным средством ведения войны. Этому способствовали как преувеличенное значение результатов бомбардировок Германии и Японии, так и появление ядерного оружия. США приняли доктрину «массированного ядерного возмездия», то есть нанесения удара по СССР силами сотен стратегических бомбардировщиков с использованием как обычного, так и ядерного оружия.

Однако железная воля советского руководства и титанические усилия всего советского народа избавили нас и наших отцов от участи немцев и японцев. В СССР была создана первоклассная система ПВО, включавшая в себя сверхзвуковые истребители и высотные зенитные ракеты, а главное, были созданы ядерное оружие и средства доставки его в любую точку земного шара.

В связи с этим американское руководство не рискнуло доводить отношения с Советским Союзом до вооруженного конфликта, приняв доктрину «локальных войн», с помощью которых янки пытались достичь мировой гегемонии.

Важная роль в ведении локальных войн отводилась стратегической авиации, которая должна была не только поразить вражеские силы на поле

боя, но и разрушить промышленные объекты в тылу, и уничтожить население городов.

Увы, в ходе локальных войн в Корее (1950–1953 гг.) и Вьетнаме (1961–1975 гг.) миф о решающей роли авиации был развеян. Американцы потеряли в Корее около четырех тысяч самолетов, но война кончилась вничью. Притом, что корейцы и китайцы воевали вообще без поддержки авиации (немногочисленные советские и китайские летчики на МиГ-15 базировались только на территории КНР и действовали лишь в нескольких десятках километров от корейско-китайской границы).

С 1 января 1961 г. по 27 января 1973 г. США сбросили на Вьетнам 7,5 миллиона тонн бомб! ВВС янки во Вьетнаме бомбили не столько военные объекты, сколько целенаправленно уничтожали мирное население, создавая на огромных площадях безлюдные зоны. В этой войне было сбито 6–7 тысяч американских самолетов. Только в Северном Вьетнаме были взяты в плен 472 американских летчика. И это при том, что американцы принимали достаточно эффективные меры для спасения своих летчиков как на севере, так и на юге Вьетнама. Тем не менее вьетнамская война кончилась позорным поражением Америки.

Бомбардировки Югославии авиацией США и НАТО весьма красноречиво показали, против кого воюют западные миротворцы. Их авиация успешно разрушала жилые кварталы Белграда, включая здания посольств, электростанции, телецентры и т. п. Американские самолеты охотились за пассажирскими поездами. И действительно, «миротворцы», уничтожая мирных граждан и промышленные объекты, заставили Югославию капитулировать. По условиям капитуляции Югославия должна была вывести свои войска из Косова – территории, на которой столетиями жили исклю чительно сербы, а албанцы туда пришли после 1940 г.

Однако вывод югославских войск из Косово стал днем позора американских ВВС. Янки заявили об уничтожении почти всех югославских войск в Косово. Но вот через контрольно-пропускные пункты мимо Контрольной комиссии НАТО проследовали колонны югославской техники – танки, САУ, БТР, ракетные пусковые установки и т. д. – от 90 до 95 % всей находившейся там военной техники. В течение нескольких недель авиация НАТО бомбила ложные цели, а то и пустое место.

Американские военные сделали нужные выводы, и с каждым годом в боевых действия вооруженных сил США все больший приоритет принимает уничтожение мирного населения.

В этой связи нельзя не отметить потрясающую бездарность советских пропагандистов, которые десятилетиями талдычили нам о голодающих

рабочих, притеснениях негров в США и тому подобное, но, увы, о варварском уничтожении англо-американской авиацией в 1940–1945 гг. миллионов мирных граждан – немцев, итальянцев, французов, а также советских военнопленных – «совковая» пропаганда предпочитала помалкивать.

События 30—40-х годов XX века сейчас, в XXI веке, увы, не стали историей. Шельмование русского народа, начатое Западом в 1946 году, продолжается и даже приняло еще большие масштабы. В Вашингтоне и Лондоне действуют по рецепту Геббельса – «чем чудовищнее ложь, тем больше ей верят». Страшилками о «Гулаге», «пакте Молотова – Риббентропа», «ответственности Сталина в развязывании Второй мировой войны», «преступлениях советских солдат по отношению к германскому населению в 1945 г.» и т. п. нам пытаются привить комплекс коллективной вины. Согласно теории западных и наших либералов, теперь русские должны нести ответственность за деяния своих вождей, отдавать направо и налево земли, принадлежавшие России столетиями, и жить в нищете.

На взгляд автора, правда о Второй мировой войне, особенно о бомбардировках германских, итальянских и французских городов, станет серьезным аргументом в борьбе с американской пропагандой. Не пора ли рассказать жителям Европы о массовых убийствах их дедов и прадедов, совершенных англосаксами, и дать возможность им сопоставить события Второй мировой войны с тем, что происходит сейчас в Ираке, Афганистане и других регионах мира?

Список использованной литературы

Алябьев А.Н. Хроника воздушной войны: Стратегия и тактика. 1939–1945. М.: Центрополиграф, 2006.

Батлер Дж. Большая стратегия. Сентябрь 1939 – июнь 1941. М.: Издательство иностранной литературы, 1959.

Беккер К. Люфтваффе: рабочая высота 4000 м. Смоленск: Русич, 2004.

Бережков В.М. Страницы дипломатической истории. М.: Международные отношения, 1987.

Бунич И. Линкоры фюрера. М.: Яуза, Эксмо, 2004.

В-24 Liberator / Ред. – сост. С.В. Иванов. Война в воздухе. № 110, 2004.

Галланд А. Первый и последний. Немецкие истребители на Западном фронте 1941–1945. М.: ЦЕНТРПОЛИГРАФ, 2003.

Говард М. Большая стратегия. Август 1942 – сентябрь 1943. М.: Воениздат, 1980.

Джесксон Р. В-17 – летающая крепость. М.: Эксмо, 2007.

Зефиоров М.В. Асы люфтваффе: реактивные истребители. М.: АСТ, 2002.

Зефиоров М.В. Асы люфтваффе: ночные истребители. М.: АСТ, 2001.

Иванов П.Н. Крылья над морем. М.: Воениздат, 1972.

Ирвинг Д. Преступление века. Разрушение Дрездена. М.: Яуза, 2006.

Итоги Второй мировой войны. Сборник статей / Под ред. И.Н. Соболева. М.: Издательство иностранной литературы, 1957.

Кауфман Дж. Э., Кауфман Г.У. Фортификация Второй мировой войны 1939–1945. III рейх. Крепости, доты, бункеры, блиндажи, линии обороны. М.: Эксмо, 2006.

Котельников В. Тяжелые истребители Петлякова – 1001 / Пе-3 / Пе-3бис // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра. Выпуск 37.

Макнаб К. Парашютисты Третьего рейха. М.: Эксмо, 2005.

Противовоздушная оборона Берлина в период Второй мировой войны. М.: Воениздат, 1947.

Ригмант В. «Летающая крепость» ВВС Красной Армии // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра. Выпуск 81.

Ричардс Д., Сондерс Х. Военно-воздушные силы Великобритании во Второй мировой войне (1939–1945). М.: Военное издательство Министерства обороны Союза ССР, 1963.

Роскилл С. Флот и война. В 2 т. М.: Воениздат, 1967–1970.

Россия. XX век. Документы. 1941 год. В 2 кн. /Сост. Л.Е. Решин и др.; под ред. В.П. Наумова. М.: Международный фонд «Демократия», 1998.

Самолеты Второй мировой / Пер. с англ. С. Ангелова. М.: АСТ, 2000.

Трипп М. Воздушная война в небе Западной Европы. Воспоминания пилота бомбардировщика. 1944–1945. М.: ЦЕНТРПОЛИГРАФ, 2007.

Фуллер Дж. Ф.Ч. Вторая мировая война 1939–1945 гг. Стратегический и тактический обзор. М.: Иностранная литература, 1956.

Широкопад А.Б. Бог войны Третьего рейха. М.: АСТ, 2003.

Широкопад А.Б. История авиационного вооружения. Минск: Харвест, 1999.

Широкопад А.Б. Торпедоносцы в бою. Их звали «смертниками». М.: Яуза; Эксмо, 2006.

Шнеер А. Воспоминания. Смоленск: Русич, 1997.

Avro Lancaster / Ред. – сост. С.В. Иванов. Война в воздухе. № 106, 2004.

B-17 Flying Fortress / Ред. – сост. С.В. Иванов. Война в воздухе. № 119, 2004.

Hahn F. Waffen und Geheimwaffen des feutschem Heeres 1933–1945. Bonn: Bernard & Graefe Verlag, 1992.

Groehler O. Kampf um die Luftherrshaft. Berlin: Militarverlag der DDR, 1988.



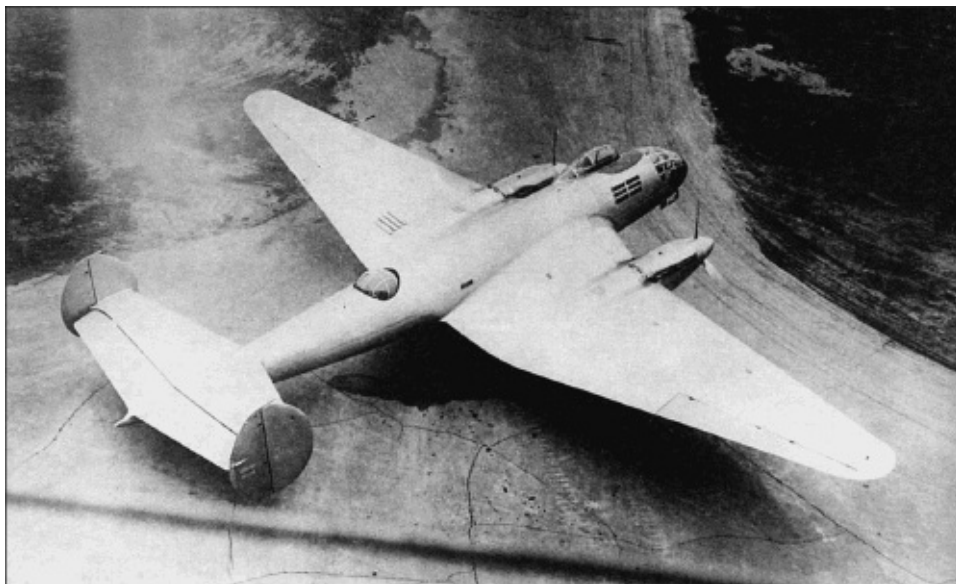
Подготовка бомбардировщика «Ланкастер» к вылету



Техники готовят 453-кг бомбы для подвески в «Ланкастер»



Советский дальний бомбардировщик ДБ-3 перед налетом на Берли



Советский бомбардировщик Ер-2 тоже бомбил Берлин



Немецкий ночной истребитель Ju-88G



Немецкий ночной истребитель He-219



*«Боинг» XB 15 – первый американский тяжелый бомбардировщик.
Первый полет совершил в 1937 г., в годы Второй мировой войны
использовался как транспортный самолет*



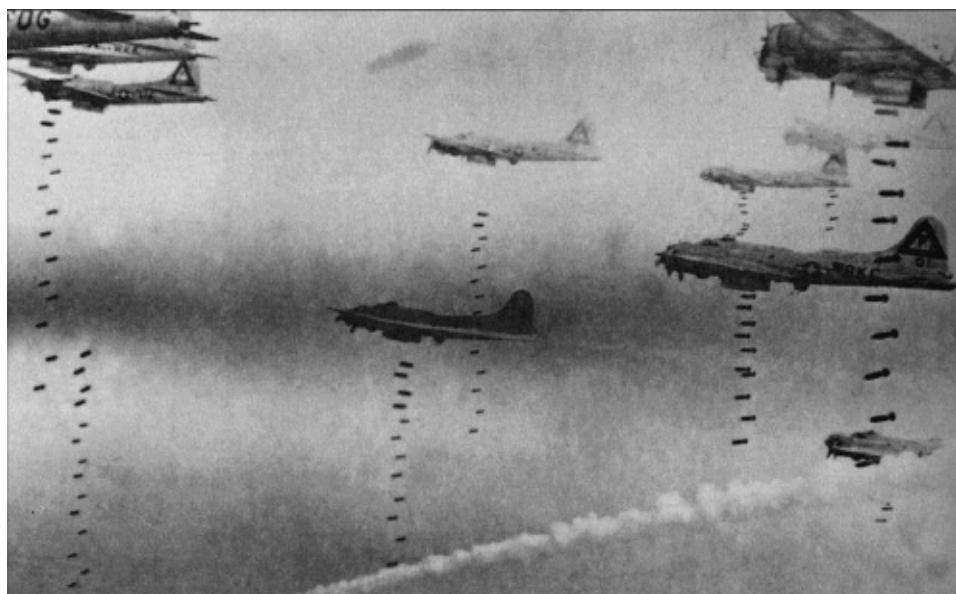
«Летающая крепость» в небе



«Ланкастер» в полете



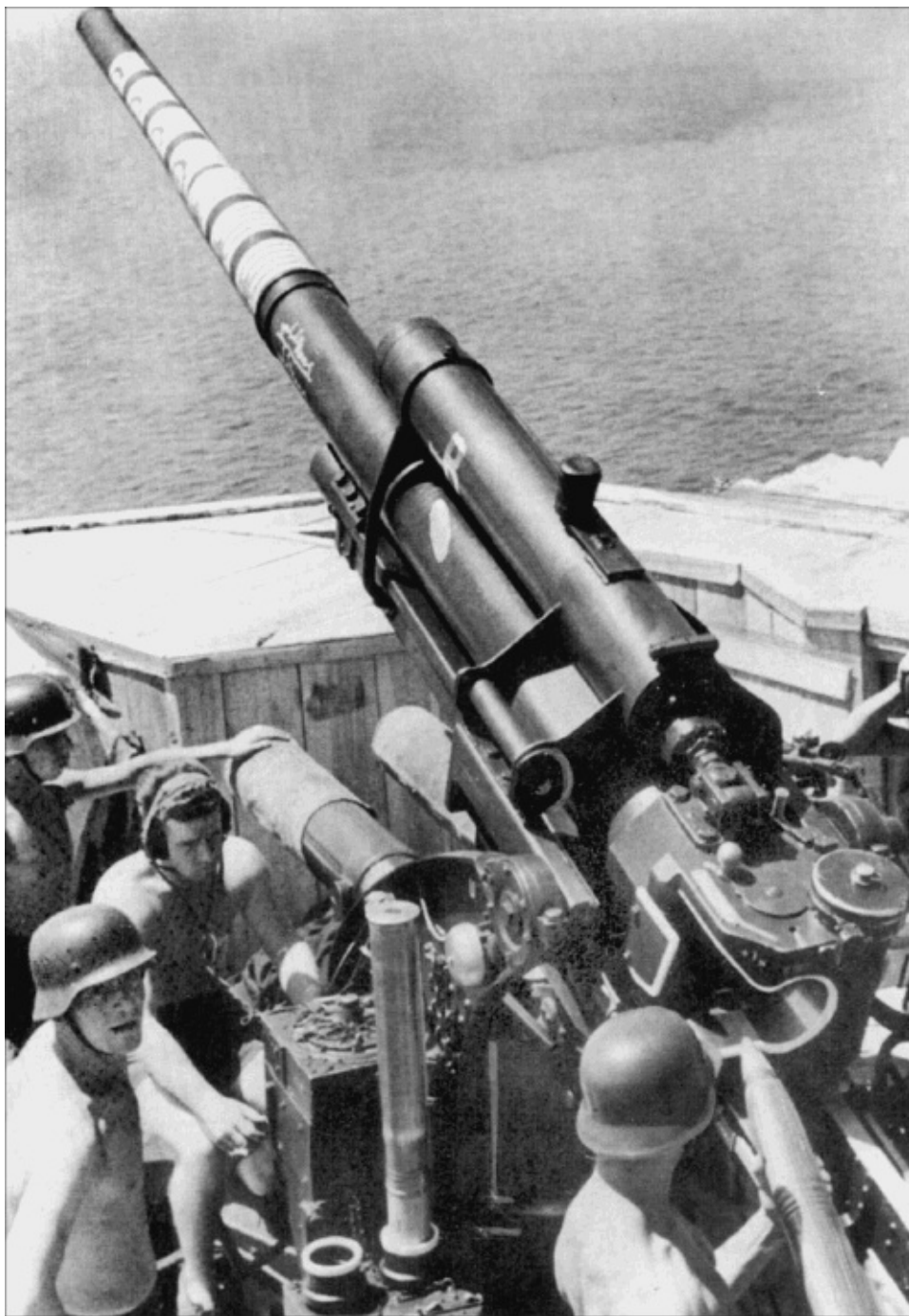
Экипаж бомбардировщика В-17 перед вылетом



Бомбы дождем сыплются из «Летающих крепостей»



Бортстрелки «Летающей крепости»



Первая линия обороны рейха. – «Атлантический вал». 8,8-см пушка Flak 18



12,8-см зенитное орудие Flak 40, установленное на платформе



Бомбардировщик В-17 перед вылетом



Так американская пропаганда представляла бой «Летающей крепости» с немецкими истребителями



Бомбардировщик В-17. Стрелок в верхней турели у 7,62-мм пулемета



Стрелок в подфюзеляжной турели «Летающей крепости»



Немцы в бомбоубежище



Как видим, американцы на британских островах, зная, что большая часть самолетов люфтваффе на Восточном фронте, совсем потеряли чувство опасности. Представим на секунду налет германских реактивных бомбардировщиков и последующий фейерверк



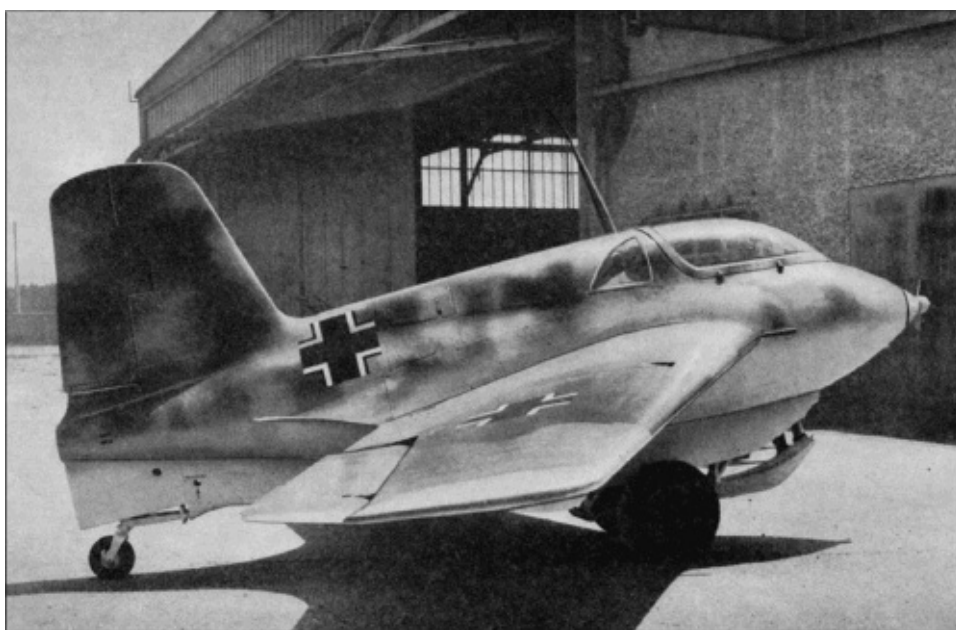
Бомбардировщик В-24 «Maulin' Mallard» совершил 115 боевых вылетов



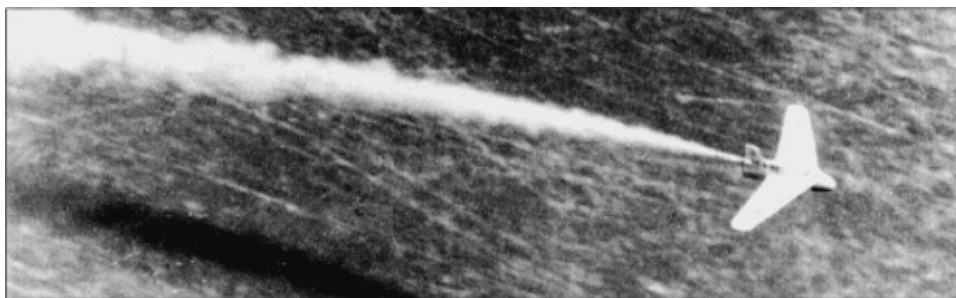
«Летающая крепость» английских ВВС



«Либереиторы» над Плоешти. 1 августа 1943 г.



Немецкий реактивный истребитель Me-163 «Комет»



Немецкий реактивный истребитель Me-163 в полете



Немецкий истребитель Me-410, захваченный советскими войсками весной 1945 г. в Восточной Пруссии



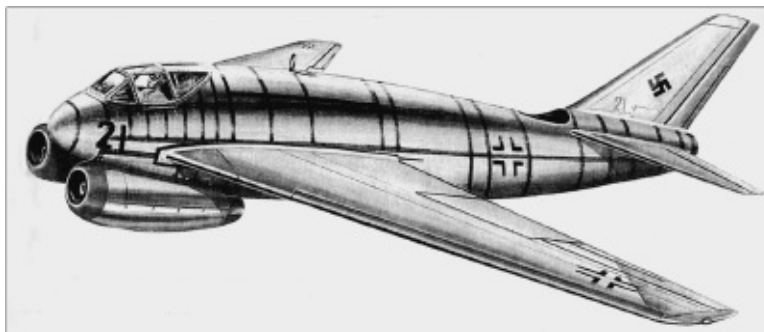
Трофейный истребитель Me-410 на испытаниях в НИИ ВВС. Фото из архива М. Маслова.



Управляемая ракета «воздух – воздух» Х4



Трофейный немецкий истребитель He-162 А-2 на испытаниях в СССР



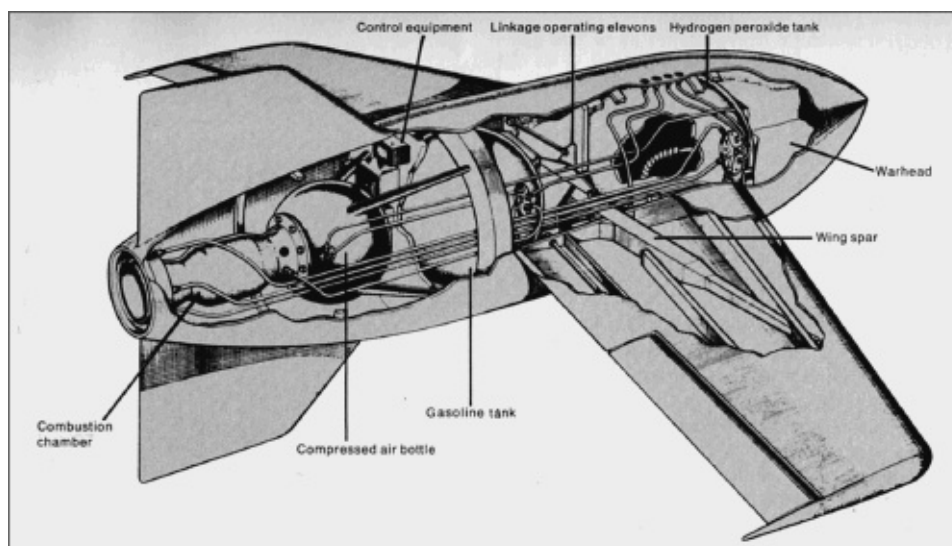
Проект тяжелого истребителя «Мессершмитт» P1102/105



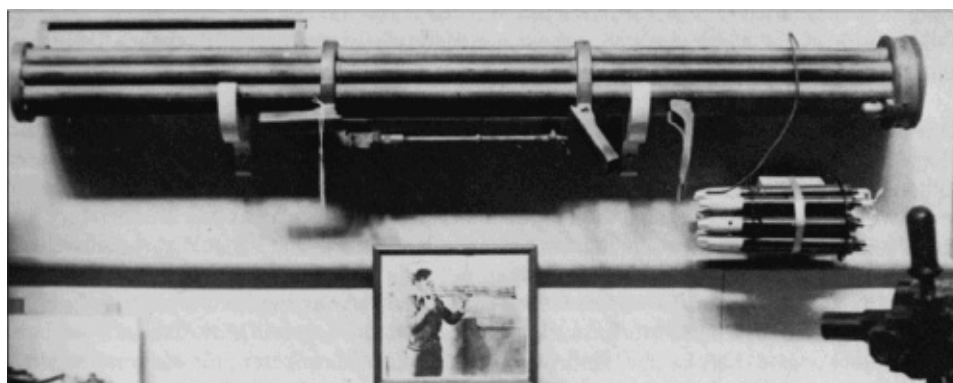
Внешний вид реактивного истребителя «Мессершмитт» P1101



Проект немецкого «народного истребителя» P209.02 фирмы «Блом и Фосс». В конструкции применено крыло обратной стреловидности. Взлетный вес 4094 кг. Максимальная скорость 988 км/ч. Вооружение: две 30-мм пушки МК-108



Немецкая зенитная управляемая ракета «Энцеан»



Прототип ПЗРК – пусковая установка «Люфтфауст»

notes

Примечания

Батлер Дж. Большая стратегия. Сентябрь 1939 – июнь 1941. М.: Издательство иностранной литературы, 1959. С. 72–73.

Там же. С. 517.

См. Ричардс Д., Сондерс Х. Военно-воздушные силы Великобритании во Второй мировой войне (1939–1945). М.: Военное издательство Министерства обороны Союза ССР, 1963. С. 90.

Цит. по: Алябьев А.Н. Хроника воздушной войны: Стратегия и тактика. 1939–1945. М.: Центролиграф, 2006. С. 44.

Цит. по: Степанов В. Кавказский вариант // Авиамастер № 1/2003. С. 32.

Там же.

Цит. по: Степанов В. Кавказский вариант // Авиамастер № 1/2003. С. 32.

Там же. С. 34.

Цит. по: Степанов В. Кавказский вариант // Авиамастер № 1/2003. С. 36.

Россия. XX век. Документы. 1941 год. В 2 кн. /Сост. Л.Е. Решин и др.; под ред. В.П. Наумова. М.: Международный фонд «Демократия», 1998. Кн. I. С. 307.

Авторы книги Денис Ричардс и Хилари Сондерс в годы Второй мировой войны работали в специальном отделе штаба английских ВВС, изучая и систематизируя материалы о боевой деятельности английской авиации. Работу над книгой они начали еще в 1940 г.

Ричардс Д., Сондерс Х. Военно-воздушные силы Великобритании во Второй мировой войне (1939–1945). С. 97.

Цит. по: Алябьев А.Н. Хроника воздушной войны: Стратегия и тактика. 1939–1945. С. 79–80.

Беккер К. Люфтваффе: рабочая высота 4000 м. Смоленск: Русич, 2004. С. 340–342.

Бережков В.М. Страницы дипломатической истории. М.: Международные отношения, 1987. С. 24–25.

Там же. С. 31–32.

Ричардс Д., Сондерс Х. Военно-воздушные силы Великобритании во Второй мировой войне (1939–1945). С. 166–167.

Ирвинг Д. Преступление века. Разрушение Дрездена. М.: Яуза, 2006.
С. 29–30.

Беккер К. Люфтваффе: рабочая высота 4000 м. С. 352.

Беккер К. Люфтваффе: рабочая высота 4000 м. С. 353–359.

Беккер К. Люфтваффе: рабочая высота 4000 м. С. 361–362.

Иванов П.Н. Крылья над морем. М.: Воениздат, 1972. С. 113, 114.

Материалы сайта <http://www.aviagrad.ru/>

Цит. по: Ричардс Д., Сондерс Х. Военно-воздушные силы Великобритании во Второй мировой войне (1939–1945). С. 242–242.

Там же. С. 242.

При проведении ночных воздушных налетов на Германию английские бомбардировщики действовали в боевых порядках «поток, самолетов». Для равномерного распределения самолетов в «потоке» идущих вне визуальной видимости друг друга, экипажам давались время прохождения уравнильных рубежей, высота полета и время выхода на цель. Научно-исследовательский отдел Бомбардировочного командования на основании математических расчетов и исследований своих потерь пришел к выводу, что высокая степень концентрации самолетов над целью сокращает общие потери бомбардировщиков, несмотря на риск столкновения своих самолетов и поражения их своими же бомбами с вышележащих самолетов. Такой метод концентрации самолетов над целью англичане называли «насыщением противовоздушной обороны противника».

В отрядах переподготовки летчики после окончания курса обучения в летных школах переучивались летать на боевых самолетах, на которых им предстояло совершать полеты в строевых частях.

Если учесть, что имелись три точки прицеливания, то концентрация прохождения самолетов над целью составляла в среднем 30 самолетов в минуту.

Цит. по: Зефилов М.В. Асы люфтваффе: ночные истребители. М.: АСТ, 2001. С. 260.

Ричардс Д., Сондерс Х. Военно-воздушные силы Великобритании во Второй мировой войне (1939–1945). С. 339, 340.

Глупая песенка, переделанная американцами из песни британских кавалеристов времен Карла I «Nankey Doodle». Вообще говоря, «Doodle» переводится как «болван».

Маркировочная бомба, применявшаяся англичанами для целеуказания, имела несколько сотен небольших зарядов, которые при падении на землю излучали яркие мерцающие огни красного или зеленого цвета. Взрыв бомбы производился над поверхностью земли с помощью анероидного взрывателя. Полоса огней, достигавшая размеров приблизительно 300 на 110 метров, отчетливо выделялась даже на фоне окружающих пожаров и служила точкой прицеливания для сбрасывания бомб. Эта бомба называлась «карпет».

Цит. по: Алябьев А.Н. Хроника воздушной войны: Стратегия и тактика. 1939–1945. С. 250–251.

Там же. С. 276–277.

Ирвинг Д. Преступление века. Разрушение Дрездена. С. 48.

Беккер К. Люфтваффе: рабочая высота 4000 м. С. 563–570.

Шпеер А. Воспоминания. Смоленск: Русич, 1997. С. 393–395.

Беккер К. Люфтваффе: рабочая высота 4000 м. С. 614.

Гау – административно-территориальная единица в Германии, управляемая гаулейтером.

Шпеер А. Воспоминания. С. 395–396.

Противовоздушная оборона Берлина в период Второй мировой войны.
М.: Воениздат, 1947. С. 295–296.

Там же. С. 296–297.

Там же. С. 298–299.

Там же. С. 300.

Там же. С. 301–302.

Там же. С. 310.

Шпеер А. Воспоминания. С. 396–398.

Материалы сайта <http://www.air-transport.ru>

Джаз и современный рэп противоречат культуре германского и русского народов. В августе 2007 г. я 22 дня ходил на теплоходе «Николай Бауман» из Москвы до Астрахани вместе с германскими туристами. Там были и малые, и старые. Немцы оказались очень веселыми людьми. Они пили пиво с водкой и пели песни, но только в барах, а на палубах и в общественных местах никто не орал и ни разу не заводилась музыка. Вставь в уши плеер, иди в бар, но не мешай другим. Если начинает бить по ушам музыка – бум-бум-бум, это означает, что к нам швартуется теплоход с русскими туристами, из которых 10 % балдеют от музыки, а 90 % от нее тошнит, но молчаливое большинство у нас не хочет связываться с крикливым меньшинством. В Третьем рейхе в отношении джаза руководство страны выразило мнение 90 % своего народа.

Основное вооружение Хе-219 состояло из четырех неподвижных 30-мм пушек МК-108 или МК-103 и одного оборонительного 13-мм пулемета MG-131.

Трипп М. Воздушная война в небе Западной Европы. Воспоминания пилота бомбардировщика. 1944–1945. М.: Центрполиграф, 2007. С. 49.

Галланд А. Первый и последний. Немецкие истребители на Западном фронте 1941–1945. М.: Центрполиграф, 2003. С. 319–321.

Ричардс Д., Сондерс Х. Военно-воздушные силы Великобритании во Второй мировой войне (1939–1945). С. 471–473.

Макнаб К. Парашютисты III рейха. М.: Эксмо, 2005. С. 117–119.

Карл Спаатс (1891–1974). В ноябре 1939 г. полковник американских ВВС Карл Спаатс был направлен в Англию в качестве военного наблюдателя. После вступления Америки в войну Спаатс, произведенный к этому времени в генералы, последовательно командовал 8-й и 12-й воздушными армиями. За операции в Северной Африке и Италии был награжден Сталиным орденом Суворова 2-й степени.

Первоначальной целью операции «Фрэнтик VI» был завод по выпуску ракетных истребителей Me-163. Операцию планировалось начать 10 августа, но пришлось отложить из-за плохой погоды.

Ричардс Д., Сондерс Х. Военно-воздушные силы Великобритании во Второй мировой войне (1939–1945). С. 559–560.

Далее я буду называть их башнями, тем более что их так именовали сами немцы.

Ирвинг Д. Преступление века. Разрушение Дрездена. С. 99—100.

Бакелит – синтетическая смола, применяющаяся для изготовления электроизоляционных материалов и пластмассовых изделий. Получила название в честь своего изобретателя – Л. Бакеланда.

Lack Morale Fibre – нехватка моральной устойчивости (англ.)

Трипп М. Воздушная война в небе Западной Европы. Воспоминания пилота бомбардировщика. 1944–1945. С. 52–56.

«Тащить вторую птичку» – отработка полета пары самолетов в плотном строю.

Поворот лопастей пропеллера, чтобы они не оказывали сопротивления воздуху при холостом ходе неработающего двигателя.

Имеется в виду бомбардировщик с бортовым кодом «НС-С». «Чарли» – условное название буквы «О» в английском фонетическом алфавите.

«Собачья схватка» – жаргонное выражение военных летчиков, обозначающее ближний маневренный воздушный бой между истребителями.

Трипп М. Воздушная война в небе Западной Европы. Воспоминания пилота бомбардировщика. 1944–1945. С. 62–67.

Цит. по: Зефилов М. В. Асы люфтваффе: реактивные истребители. М.: АСТ, 2002. С. 93–94.

Ирвинг Д. Преступление века. Разрушение Дрездена. С. 107–108.

Ирвинг Д. Преступление века. Разрушение Дрездена. С. 114–115.

Ирвинг Д. Преступление века. Разрушение Дрездена. С. 149.

Там же. С. 173.

Ирвинг Д. Преступление века. Разрушение Дрездена. С. 194–195.

Ирвинг Д. Преступление века. Разрушение Дрездена. С. 206–207.

Ирвинг Д. Преступление века. Разрушение Дрездена. С. 211–212.

Ирвинг Д. Преступление века. Разрушение Дрездена. С. 294.

Ирвинг Д. Преступление века. Разрушение Дрездена. С. 300.

Ирвинг Д. Преступление века. Разрушение Дрездена. С. 301–302.

Ирвинг Д. Преступление века. Разрушение Дрездена. С. 282.

Там же. С. 322.

Цит. по: Зефилов М.В. Асы люфтваффе: реактивные истребители. С. 131.

Ирвинг Д. Преступление века. Разрушение Дрездена. С. 335.

Румпф Г. Воздушная война в Германии // Итоги Второй мировой войны. Сборник статей / Под ред. И.Н. Соболева. М.: Издательство иностранной литературы, 1957. С. 216–217.

Фуллер Дж. Ф.Ч. Вторая мировая война 1939–1945 гг. Стратегический и тактический обзор. М.: Иностранная литература, 1956. С. 301–302.

Фуллер Дж. Ф.Ч. Вторая мировая война 1939–1945 гг. Стратегический и тактический обзор. М.: Иностранная литература, 1956. С. 304.

Ричардс Д., Сондерс Х. Военно-воздушные силы Великобритании во Второй мировой войне (1939–1945). С. 680.

Рупф Г. Воздушная война в Германии // Итоги Второй мировой войны. Сборник статей. С. 229–233.

Ричардс Д., Сондерс Х. Военно-воздушные силы Великобритании во Второй мировой войне (1939–1945). С. 677.

Ричардс Д., Сондерс Х. Военно-воздушные силы Великобритании во Второй мировой войне (1939–1945). С. 676.