

Д. РИЧАРДС, Х. СОНДЕРС

**ВОЕННО-ВОЗДУШНЫЕ
СИЛЫ
ВЕЛИКОБРИТАНИИ
ВО ВТОРОЙ
МИРОВОЙ ВОЙНЕ
(1939 - 1945)**



ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ
С О Ю З А С С Р

Gerza scan

DENIS RICHARDS AND HILARY SAUNDERS

ROYAL
AIR FORCE
1939—1945

Gerza scan

LONDON

Д. РИЧАРДС, Х. СОНДЕРС

ВОЕННО-ВОЗДУШНЫЕ СИЛЫ
ВЕЛИКОБРИТАНИИ
ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ
1939 — 1945 гг.

Сокращенный перевод с английского

Gerza scan

ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР
МОСКВА—1963

Д. Ричардс, Х. Сондерс

ВОЕННО-ВОЗДУШНЫЕ СИЛЫ ВЕЛИКОБРИТАНИИ
ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ 1939—1945 гг.

(Перевод с англ.)

В книге рассматриваются вопросы боевого использования ВВС Великобритании в ходе второй мировой войны. Показываются характерные особенности боевых действий различных видов и родов авиации. Подробно освещается роль ВВС в основных военных операциях вооруженных сил Великобритании на театрах военных действий в Европе, Африке и Азии. Авторы приводят материалы по действиям авиации против подводных лодок фашистской Германии. Достаточно полно освещаются действия союзной бомбардировочной авиации по объектам на территории Германии и оккупированных ею стран. Одна из глав книги посвящена описанию обстрела территории Англии немецкими самолетами-снарядами и ракетами дальнего действия и мерам борьбы с этими средствами.

Книга содержит большой цифровой и фактический материал об использовании авиации и потерях сторон в период второй мировой войны. В приложениях приводятся данные по организации ВВС Великобритании и тактико-технические характеристики боевых самолетов, состоявших на вооружении ВВС Великобритании, Германии, Италии и Японии.

Книга представляет интерес для офицеров, генералов и адмиралов Советских Вооруженных Сил, а также лиц, изучающих историю второй мировой войны.

В переводе книги принимали участие:

МАКСИМОВ, М. И., ДИВИЛЬКОВСКИЙ Э. М., СОКОЛОВ В. И.

Редактор — полковник в отставке

РУДОЙ Н. Д.

ПРЕДИСЛОВИЕ К РУССКОМУ ИЗДАНИЮ

В послевоенный период в Англии издано много книг, посвященных боевым действиям ВВС Великобритании в годы второй мировой войны. Однако в данном труде в отличие от других книг наиболее полно освещаются вопросы строительства, развития и боевого использования английских ВВС в период второй мировой войны.

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 данным трудом авторы начали в 1940 году.

Авторы подчеркивают в предисловии, что их труд нельзя считать официальной историей боевых действий английских ВВС во второй мировой войне. Вместе с тем они пишут, что для работы над ним получили свободный и неограниченный доступ ко всем архивным документам министерства авиации, Военного кабинета и Комитета начальников штабов вооруженных сил Англии. В просмотре книги перед выпуском ее в свет принимали участие главный маршал авиации Гаррод и маршал авиации Слессор. Все это показывает, что в содержании книги в известной мере отражены взгляды официальных кругов Англии.

Как и в других книгах, посвященных описанию событий второй мировой войны, написанных буржуазными авторами, читатель обнаружит в этой книге следующие основные тенденции, направленные на фальсификацию истории минувшей войны:

— извращенное освещение ряда событий, предшествовавших второй мировой войне, с целью оправдать политику «умиротворения» фашистских поджигателей войны, в основе которой было стремление направить агрессию стран оси против Советского Союза;

— оправдание политики правящих кругов Англии и США, неоднократно срывавших согласованные сроки открытия второго фронта в Европе;

— необоснованное преувеличение роли военно-воздушных сил Англии и США во второй мировой войне;

— стремление скрыть решающую роль СССР в победе над фашистской Германией и империалистической Японией.

Учитывая большие симпатии к героическому советскому народу среди многих английских читателей, в памяти которых живы воспоминания о совместной борьбе против фашистских захватчиков, авторы не осмелились открыто выражать враждебное отношение к Советскому Союзу. Искажение исторической правды в описании событий второй мировой войны они искусно маскируют выражениями сочувствия Советским Вооруженным Силам, вынесшим на своих плечах основную тяжесть борьбы против фашистской Германии и ее сателлитов. В косвенной форме Ричардс и Сондерс вынуждены признать, что именно на советско-германском фронте фашистская Германия потерпела поражение в войне, но пишут они об этом очень скупно. Читатель не найдет в книге хотя бы краткого описания событий на советско-германском фронте. Все упоминания о героической борьбе советского народа против общего врага они ограничивают отдельными фразами, брошенными как бы мимоходом. Цель такого повествования ясна — скрыть от читателей правду о бессмертных подвигах советского народа, который под вдохновенным руководством Коммунистической партии сыграл решающую роль в разгроме германского фашизма и японского милитаризма во второй мировой войне.

Книга состоит из трех частей, в каждой из них авторы пытались дать описание двухлетнего периода второй мировой войны. Научная периодизация хода войны в книге отсутствует.

В первой части авторы книги приводят краткий исторический обзор планов развития английских ВВС в период подготовки ко второй мировой войне. Далее даны беглые описания ее начального периода, военных кампаний в Норвегии, Франции, Бельгии и Голландии, битвы над Англией, а также вооруженной борьбы империалистических государств на Средиземном море и в Северной Африке. Последние главы первой части посвящены боевым действиям Берегового командования на коммуникациях в Атлантическом океане и подготовке Бомбардировочного командования к началу воздушных операций против Германии. Показательно, что авторы весьма лаконично упоминают о вооруженном нападении Германии на СССР, не утруждая себя оценкой этого события, положившего начало второму периоду второй мировой войны и решающим образом облегчившего подготовку и ведение боевых действий союзников на Западе.

Вторая часть начинается описанием начального периода войны между Японией с одной стороны и Англией и США — с другой. Четыре главы посвящены боевым действиям Бомбардировочного и Берегового командований, в которых показан рост ударной мощи английской авиации. В последующих главах рассматриваются боевые действия английских ВВС на Среднем Востоке и при высадке союзных войск в Северной Африке, на Сицилии и в Италии.

Третья часть охватывает период с середины 1943 года до окончания второй мировой войны. Она начинается с описания ударов англо-американской авиации по военной промышленности Германии и боевых действий английской авиации на Атлантике. Основное внимание авторы уделяют описанию подготовки и осуществления десантной операции в Нормандии и последующих операций в Западной Европе вплоть до окончания войны. Отдельные главы посвящены боевым действиям союзников в Италии и на Балканах. В одной из глав говорится о борьбе ПВО Великобритании с немецкими самолетами-снарядами и баллистическими ракетами летом и осенью 1944 года. Заканчивается книга описанием боевых действий против японских войск в Бирме и Малайе.

Книга содержит приложения, в которых достаточно полно раскрыта организационная структура английских ВВС в различные периоды войны, приводятся общая численность и тактико-технические данные самолетов воюющих сторон.

Известный интерес для советского читателя представляют главы, посвященные боевым действиям Бомбардировочного командования. В них показана эволюция способов боевых действий от первых малоэффективных бомбардировочных ударов до крупных ночных массированных налетов на немецкие города в боевых порядках из многих сотен самолетов. В общих чертах показаны тактика боевых действий бомбардировщиков, процесс совершенствования средств радионавигации, средств целеуказания, а также способы действий самолетов наведения. Тактика максимальной концентрации бомбардировщиков над целью с пролетом над общей точкой прицеливания до 20 и более самолетов в минуту освещается авторами как одно из средств уменьшения потерь.

Интересны также главы, рисующие боевые действия Берегового командования в борьбе с немецкими подводными лодками на морских коммуникациях. В них освещена организация патрулирования на обширных морских пространствах и применение экипажами английских самолетов радиосредств для обнаружения подводных лодок противника.

В книге достаточно полно показано развитие тактической авиации в ходе войны, совершенствование ее взаимодействия

с наземными войсками и участие авиации во всех основных кампаниях союзников на различных театрах военных действий.

Известный интерес для советского читателя представляет глава, посвященная описанию обороны Англии в ходе отражения ударов немецких самолетов-снарядов и баллистических ракет.

При чтении обзоров операций союзных войск военный читатель не всегда найдет сведения о планах сторон, соотношении сил, анализ хода операций и обоснованные выводы. Схемы, иллюстрирующие ход операций, зачастую примитивны.

Книга печатается в сокращенном переводе. В русском издании опущены описания отдельных мелких боевых эпизодов, а также некоторые подробности, не представляющие интереса для советского читателя. Отдельные главы книги объединены, поэтому нумерация их в ряде случаев не совпадает с английским оригиналом.

Книга написана простым, популярным языком. Она позволит советскому читателю расширить свои знания не только о военно-воздушных силах Великобритании периода второй мировой войны, но также и об особенностях и характерных чертах английского военного искусства.

* * *

Рассматривая подготовку империалистических держав к второй мировой войне, авторы всячески стремятся скрыть причины ее возникновения и оправдать политику правящих кругов Англии, несущих ответственность за гонку вооружений, попустительство агрессорам и развязывание войны.

Экономический кризис, разразившийся в странах капитала в 1929—1933 годах, резко обострил противоречия между крупнейшими капиталистическими державами. Англия, США и Франция стремились сохранить свое господство в зависимых странах, удержать в них рынки сбыта и тем самым упрочить свое положение в капиталистическом мире. Блок фашистских государств в составе Германии, Италии и Японии ставил своей целью передел рынков сбыта и завоевание мирового господства. Непримиримые экономические и политические противоречия привели к развязыванию второй мировой войны между двумя крупными группировками империалистических хищников.

Характерной особенностью периода подготовки к второй мировой войне явилось стремление правящих кругов Англии,

США и Франции разрешить противоречия между двумя империалистическими группировками путем направления агрессии стран фашистского блока против СССР.

Советский Союз, проводивший политику мира, резко осудил акты агрессии Германии в Центральной Европе и Италии в Абиссинии и был единственной страной, боровшейся против развязывания второй мировой войны. Однако все практические шаги, которые предпринимало Советское правительство для обуздания агрессоров, постоянно наталкивались на сопротивление со стороны правительств США, Англии, Франции и других капиталистических стран. Преступная политика их правительств — политика «умиротворения» агрессора, «изоляции», «нейтралитета» и «невмешательства» — имела конечной целью развязать руки фашистским государствам для нападения на СССР.

Авторы книги не пытались дать анализ политики попустительства агрессорам, которая привела к развязыванию второй мировой войны. Они прилагают немало усилий, чтобы оправдать политику правительства Англии при заключении в сентябре 1939 года Мюнхенского соглашения с фашистскими правительствами Германии и Италии, которое санкционировало захват Чехословакии. Зная, что широкие общественные круги с глубоким возмущением встретили этот акт предательства, авторы вынуждены признать «...отрицательные последствия морального, политического и военного характера франко-английской политики в мюнхенском вопросе» (стр. 54).

Политика англо-французских правящих кругов в ходе мюнхенского сговора, вопреки утверждениям авторов книги о пользе этих переговоров, только приблизила начало войны в Европе. Слова престарелого премьер-министра Великобритании Чемберлена при возвращении из Мюнхена о том, что «отныне мир обеспечен на целые поколения», прозвучали как злая ирония. Ровно через два года на Кройдонском аэродроме (южная окраина Лондона), где приземлился самолет, доставивший Чемберлена из Мюнхена, уже гремели разрывы немецких бомб, а еще раньше англичане пережили горечь беспешного бегства из Дюнкерка.

Только Советское правительство вело упорную, последовательную борьбу за создание системы коллективной безопасности в Европе и принятие действенных мер против агрессии.

6 августа 1939 года в Москве состоялись переговоры военных миссий СССР, Англии и Франции. Говоря о ходе этих переговоров, авторы пишут: «По причинам, которые лучше всего были известны самой Москве, но которые, конечно,

были связаны с нежеланием поляков разрешить пребывание русской армии на их земле, наши переговоры с Россией успеха не имели» (стр. 58).

Как показал ход этих переговоров, правительства Англии и Франции фактически не ставили своей задачей выработать план действий против агрессора с участием СССР. Они были согласны с буржуазным правительством Польши, которое отказывалось разрешить проход советских войск через территорию Польши. Правительство буржуазной Польши с одобрения Англии и Франции заявило о том, что оно не принимает военной помощи от СССР и не нуждается в ней.

Скрытым намерением руководящих кругов Англии и Франции на переговорах в Москве было стремление оказать давление на Гитлера и поторопить его с нападением на СССР. В июне 1939 года правительства Германии и Англии тайно сговорились разграничить сферы влияния на мировых рынках. «Гитлеровская Германия должна была гарантировать целостность и неприкосновенность Британской империи и ее сфер влияния, а Англия давала согласие на превращение Восточной Европы в сферу влияния Германии» *. Все это показывает, кто фактически был виновен в срыве англо-франко-советских переговоров в Москве в 1939 году.

Следуя клеветническим традициям буржуазной печати, авторы стремятся убедить читателя, что якобы СССР виновен в развязывании второй мировой войны. Делают они это осторожно и не решаются сказать об этом открыто. Читатель, по их мнению, сам придет к такому выводу, прочитав следующие строки: «21 августа (1939 г.— *Ред.*) было объявлено о готовящемся заключении русско-германского пакта. 22 августа Гитлер собрал в Оберзальцберге главнокомандующих видами вооруженных сил и командующих армиями, где сообщил им, что наступление немецких армий на Польшу начнется в ближайшую субботу — 26 августа» (стр. 58). Вот, оказывается, в чем дело! Гитлер, видите ли, начал наступление на Польшу в результате заключения пакта о ненападении между СССР и Германией (?!). Так хотят извратить суть этого пакта авторы книги. Они умалчивают о том, что если бы Советский Союз отклонил предложение Германии заключить пакт о ненападении, то это могло привести к вооруженному конфликту в невыгодных условиях полной изоляции СССР, что только сыграло бы на руку провокаторам войны и было бы чревато тяжелыми последствиями не только для советского народа, но и для самой Англии.

* Вторая мировая война 1939—1945 гг. Воениздат, М., 1958, стр. 153.

После того как Советское правительство увидело полную бессмысленность англо-франко-советских переговоров в Москве в первой половине августа 1939 года, ему ничего не оставалось, как заключить пакт о ненападении с Германией. Заключение этого пакта было крупной победой советской дипломатии, сорвавшей планы западных держав, толкавших Гитлера на войну с СССР еще в 1939 году, и способствовало укреплению обороноспособности нашей страны.

* *
* *

Авторы книги стремятся оправдать политику англо-американских правящих кругов, неоднократно срывавших сроки открытия второго фронта в Северной Франции.

Вскоре после нападения Германии на СССР Советское правительство настойчиво требовало от союзников открыть второй фронт, что соответствовало интересам народов всех стран антигитлеровской коалиции. В соответствии с этими требованиями 12 июня 1942 года были опубликованы англо-советское и американско-советское коммюнике, в которых правительства Англии и США торжественно объявили о том, что они откроют второй фронт в Европе в 1942 году. Однако прошло два года, пока Англия и США после неоднократных откладываний сроков открытия второго фронта выполнили свое обязательство. К этому времени Советский Союз привел фашистскую Германию на грань полного поражения и имел достаточно сил, чтобы разгромить ее без помощи союзников.

«И вот тут-то,— указывал Н. С. Хрущев в своей речи на девятой общегерманской рабочей конференции в Лейпциге,— когда весь ход второй мировой войны коренным образом изменился, когда события повернулись для западных стран так, что если бы они опоздали с открытием второго фронта, то советские войска могли оказаться не только в Берлине, но и в Париже, тогда наши союзники стали поспешно действовать. Тогда-то и был открыт второй фронт. Было похоже на то, что наши союзники спешили тогда с его открытием, чтобы не дать народам стран Западной Европы самим, с помощью Советской Армии разгромить войска оккупантов»*. В этих словах Н. С. Хрущева с предельной ясностью раскрыта сущность политики США и Англии по вопросу открытия второго фронта в Северной Франции.

* Н. С. Хрущев. Мир без оружия — мир без войн. Т. 1. Госполитиздат, М., 1960, стр. 165—166.

Как и многие другие буржуазные историки, авторы пытаются скрыть от читателей истинные причины саботажа открытия второго фронта и для оправдания такой политики выдвигают следующие мотивы:

- недостаток сил для вторжения;
- недостаток десантных судов;
- наличие оборонительных укреплений «Атлантического вала» на побережье Северной Франции.

Авторы всеми силами стремятся оправдать политику правящих кругов Англии и США, неоднократно переносивших сроки открытия второго фронта в Европе. Так, на стр. 352 они пишут: «Несмотря на горячее желание встретиться с противником на поле боя в Европе, английская армия все еще не была к этому подготовлена. Только благодаря героическому походу союзных войск через Африку появилась реальная возможность высадки союзных войск в Европе». И далее: «...вторжение в Европу с имевшимися в то время (январь 1943 г.— *Ред.*) наличными силами армии и флота или силами, которые можно было собрать в течение предстоящих двенадцати месяцев, казалось исключительно трудным и рискованным делом. Одно только недостаточное количество десантных судов должно было ограничить масштаб и мощь такой операции» (стр. 407).

Необоснованность подобных выводов опровергается фактами. В ноябре 1942 года вооруженные силы Англии и США провели крупную десантную операцию в Северной Африке, а в июле и сентябре 1943 года — в Сицилии и Италии. Проведение этих операций показало, что союзники и в 1942 и в 1943 годах располагали достаточными силами и средствами для высадки в Северной Франции.

Первоначальный план операции «Оверлорд» предусматривал «наличие в Англии двадцати девяти дивизий, из которых девять можно было бы использовать в период десантной операции»*. Каким же количеством дивизий располагали Англия и США? В 1941 году британская армия имела в своем составе 39 дивизий, из них 5 бронетанковых. В конце 1942 года в составе британской армии было уже 50 дивизий, а в армии США — 70 полностью боеспособных дивизий. В это время на советско-германском фронте находилось свыше 70 процентов сухопутных сил Германии. Общее количество дивизий, которое Англия и США могли использовать для высадки в Северной Франции, значительно превышало число расположенных там

* Ф. С. Погрю. Верховное командование. Воениздат, М., 1959, стр. 107,

немецких дивизий. Эти данные опровергают утверждения авторов о недостатке у союзников сил для открытия второго фронта.

Неубедительны также попытки авторов показать недостаток у США и Англии десантных судов для проведения высадки в Северной Франции в 1942 и 1943 годах. Достаточно упомянуть, что для высадки в Сицилии и последующей высадки в Италии летом 1943 года союзники без особых затруднений выделили более 14 дивизий, около 4000 боевых и 1500 транспортных самолетов, 3200 боевых, десантных и вспомогательных судов и кораблей*. Нет сомнения, что если бы союзники решили использовать все эти силы для высадки в Северной Франции, то их состав мог быть увеличен за счет резервов и авиации, находившихся на Британских островах.

Миф о существовании так называемого «Атлантического вала» подвергся уничтожающей критике даже в буржуазной печати. Тем не менее авторы пытаются возродить его на страницах своей книги. «Для штурма оборонительных сооружений,— пишут они,— проходивших вдоль западного побережья Европы и известных под названием «Атлантического вала», требовалось самое тесное взаимодействие всех трех видов вооруженных сил обоих союзников» (стр. 499). Это утверждение авторов также имеет целью оправдать задержки в открытии второго фронта. О том, что этот «вал» не существовал, с предельной ясностью упоминал бывший главнокомандующий немецкой группой армий «Запад» во Франции фельдмаршал Рундштедт. «Атлантический вал»,— писал он,— представлял собою иллюзию, созданную пропагандой для обмана немецкого народа, а также для обмана союзников. Читая сказки о неприступности его укреплений, я приходил в раздражение».

Политика англо-американских правящих кругов, неоднократно саботировавших сроки открытия второго фронта в Северной Франции, вытекала из их империалистических целей войны. Они рассчитывали, что в борьбе один на один СССР будет обескровлен, а Германия, также ослабленная, не представит для них опасности в борьбе за мировые рынки сбыта. Вот что лежало в основе срывов открытия второго фронта. США и Англия сохраняли силы для участия в завершающей фазе войны, чтобы диктовать свои условия мира в тот момент, когда, как они предполагали, СССР и Германия будут максимально ослаблены.

История опрокинула эти авантюристические расчеты им-

* Вторая мировая война 1939—1945 гг. Воениздат, М., 1958, стр. 521.

периалистических кругов Англии и США. Вопреки их ожиданиям СССР вышел из войны победителем, еще более окрепшим и могущественным.

* *
*

В угоду своим правящим кругам авторы пытаются скрыть и замаскировать реакционную политику английского правительства в ходе второй мировой войны, направленную на ослабление Советского Союза. На многих страницах книги можно встретить утверждения о том, что правительство Англии якобы делало все возможное, чтобы оказать военную помощь СССР. Так, например, комментируя отказ Комитета начальников штабов усилить английские ВВС на Дальнем Востоке летом 1941 года, авторы пишут: «...самым важным вопросом, по мнению комитета, было оказание любыми средствами максимально возможной помощи России, храбро сражавшейся с сильным врагом» (стр. 262). И в другом месте: «За несколько дней до нападения немцев на Россию командующие Бомбардировочным, Истребительным и Береговым командованиями получили указание разработать наиболее эффективные способы боевых действий авиации, которые вынудили бы противника держать на Западе значительную часть своих военно-воздушных сил» (стр. 225—226).

Как же были осуществлены эти благие намерения? Лицемерные заявления о помощи СССР опровергаются фактами, которые авторы не в состоянии скрыть от читателя. Характерной особенностью боевых действий английских ВВС после нападения Германии на СССР явилось резкое снижение их боевой деятельности. Осенью 1941 года и зимой 1941/42 года снизилось число боевых вылетов. Бомбардировочные удары наносились по тем объектам противника, разрушение которых не имело почти никакого влияния на ход войны на советско-германском фронте. Сами авторы подтверждают все вышесказанное. Так, на стр. 241, касаясь боевых действий английских ВВС зимой 1941/42 года, они пишут: «...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 года, 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 самолето-вылетов». Эти цифры показывают, что действия английской бомбардировочной авиации против Германии были фактически приостанов-

лены. На стр. 342 авторы пишут: «В марте 1942 года окончился период зимней «консервации» военно-воздушных сил».

С циничной откровенностью оценивает характер боевых действий английских ВВС зимой 1941 года бывший командующий Бомбардировочным командованием маршал авиации Харрис. В своей книге «Наступление бомбардировочной авиации» он пишет: «...в конце 1941 года налеты нашей бомбардировочной авиации приобретали большое политическое значение как способ уверить русских в том, что мы делаем все возможное, чтобы прийти к ним на помощь».

Даже те ограниченные бомбардировочные удары, которые проводили английские ВВС зимой 1941/42 года, направлялись в основном против баз немецких подводных лодок на побережье Бискайского залива и на линейные корабли в Брестском порту. Эти удары были бесполезной тратой сил английской авиации и не дали никаких результатов. Авторы вынуждены признать, что «...бомбардировка баз немецких подводных лодок в Бискайском заливе в последние месяцы 1941 года не была необходимой» (стр. 223).

Становится очевидным, что в самое трудное для СССР время борьбы против фашистского нашествия правящие круги США и Англии вовсе не торопились оказать помощь своему военному союзнику. Решение командования английских ВВС заставить немцев «...держат на Западе значительную часть своих военно-воздушных сил» (стр. 225—226), если оно вообще когда-либо существовало, осталось пустой декларацией на бумаге и никак не могло осуществиться при одновременном проведении «консервации» сил. Для оказания действительной помощи СССР нужно было наносить удары с воздуха по жизненно важным военным и промышленным объектам противника, а не ограничиваться задачей вынудить немцев «держат на Западе значительную часть своих военно-воздушных сил».

При чтении третьей части книги обращает на себя внимание еще один вид «военной помощи» СССР со стороны ВВС Великобритании и США. Речь идет о нанесении ударов англо-американской авиации по городам, промышленным объектам и железнодорожным узлам в Восточной Германии и странах Центральной Европы в 1944 и в 1945 годах. Освещая эти действия в начале 1945 года, авторы пишут: «Бомбардировщики стратегической авиации в это время наносили удары по коммуникациям противника для оказания помощи наступающей Красной Армии. В связи с плохой погодой в январе количество самолето-вылетов резко сократилось, но даже и в этом месяце более 2000 тонн бомб было сброшено на железнодорожные узлы, через которые шли эшелоны на Восточный

фронт, при этом более всего пострадали Вена и Линц. В феврале было произведено 70 налетов на коммуникации противника в Австрии, Германии, Восточной Венгрии и Северной Югославии, в ходе которых было сброшено свыше 11 000 тонн бомб. В дневных и ночных налетах на железнодорожные коммуникации Австрии, Северной Югославии, Венгрии и Баварии в марте было сброшено 18 000 тонн бомб» (стр. 593).

Крупным массированным налетам англо-американских бомбардировщиков подверглись также в этот период города Германии в зоне, намеченной для оккупации советскими войсками. Среди них были Дрезден, Лейпциг, Дессау, Хемниц, Потсдам и ряд других. В последние дни войны англо-американская авиация произвела налеты на промышленные объекты Чехословакии: заводы фирм Колбен-Данкен в Праге, Шкода в Пльзене, Батя в Злине и другие.

Чем же можно объяснить такое повышенное внимание англо-американского командования к ударам по указанным выше объектам и городам? В переписке между главами правительств СССР, США и Великобритании, которая была опубликована Министерством иностранных дел СССР в 1957 году *, нет никаких документов, указывающих на согласование упомянутых действий англо-американской авиации с Советским правительством. Эти действия англо-американской авиации преподносятся как проявление союзнического долга. На самом деле они диктовались совершенно иными соображениями. Главная цель, которую ставило перед собой англо-американское командование, состояла в том, чтобы затормозить темпы наступления советских войск, разрушить ряд городов и промышленных объектов в Восточной Германии и Австрии, а также в странах Центральной Европы — Чехословакии и Венгрии. Англо-американские правящие круги как огня боялись быстрого восстановления экономики этих стран, пострадавших в ходе войны, и стремились разрушить как можно больше промышленных объектов, пока к ним не подошли советские войска. Пользуясь отсутствием организованного сопротивления на Западном фронте, англо-американские войска в ряде мест перешли согласованную на Ялтинской конференции глав правительств СССР, США и Англии демаркационную линию. Вступив в советскую зону оккупации в Германии, союзники в спешном порядке начали вывозить промышленное оборудование. Так, например, с лихорадочной поспешностью было вывезено в июне 1945 года все оборудование крупнейшего

* Переписка Председателя Совета Министров СССР с Президентами США и Премьер-Министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Госполитиздат, М., 1957.

подземного завода по сборке самолетов-снарядов и баллистических ракет, расположенного близ Нордхаузена.

Таково существо англо-американской «помощи» СССР в последние месяцы войны в Европе, когда стало очевидно, что Советские Вооруженные Силы могут разгромить фашистскую Германию без участия союзников.

* * *

*

Красной нитью через всю книгу проходит стремление авторов чрезмерно раздуть и преувеличить роль английских ВВС в завоевании победы над странами фашистского блока. Такая оценка роли английской авиации не случайна. В угоду правящим кругам Англии авторы стремятся всячески принизить или затушевать решающую роль Советского Союза в победе над гитлеровской Германией и империалистической Японией.

Переоценка роли военно-воздушных сил во второй мировой войне имела в Англии глубокие исторические корни. Возникшая после первой мировой войны буржуазная теория «воздушной войны» нашла широкое распространение в английских военных кругах. Наряду с основоположником теории «воздушной войны» итальянским генералом Дуэ известны также сторонники этой теории лорд Тренчард в Англии и генерал Митчелл в США. Они считали, что главную и решающую роль в войне должна играть авиация. На долю сухопутных и военно-морских сил они оставляли решение вспомогательных задач — обеспечение действий и закрепление успехов авиации. В соответствии с этим предлагалось сосредоточить основное внимание на строительстве мощных военно-воздушных сил с преимущественным развитием бомбардировочной авиации. Главной задачей первой фазы воздушной войны считалось завоевание господства в воздухе. После этого должна была следовать фаза сокрушительных бомбардировочных ударов по основным военным и промышленным объектам противника. По мнению сторонников этой теории, подобные удары с воздуха должны изолировать войска на фронте от источников снабжения в тылу и привести войну к быстрому окончанию.

Теория «воздушной войны» оказала глубокое влияние на содержание английской авиационной доктрины, строительство английских ВВС перед второй мировой войной и на характер их боевого использования в ходе войны. Усердными защитниками этой теории являются и авторы данной книги.

Англия была первой капиталистической страной, где воен-

но-воздушные силы получили статус самостоятельного вида вооруженных сил. Основоположником английской авиационной доктрины был первый главнокомандующий английских ВВС лорд Тренчард, выдвинувший два положения:

— воздушное наступление является основой для завоевания победы в войне;

— состав военно-воздушных сил должен иметь ярко выраженный наступательный характер.

В соответствии с этими положениями первый план расширения английских ВВС, принятый в 1923 году, предусматривал, чтобы на две бомбардировочные эскадрильи приходилась одна истребительная эскадрилья. В последующие годы это требование сохраняло свое значение в планах строительства английских ВВС.

Описывая основы английской авиационной доктрины, авторы стремятся непомерно расхвалить ее. Так, на стр. 54 они пишут: «...наша авиационная доктрина была значительно лучше, полнее и яснее доктрины немецких ВВС, которые, несмотря на организационную самостоятельность, фактически являлись слугой сухопутных сил». Следует отметить, что немецкие ВВС в боях в Западной Европе в начале войны действовали в более тесном взаимодействии с наземными войсками, нежели английские ВВС. Видимо, по этой причине авторы и называют немецкую авиацию слугой сухопутных войск.

Как же были реализованы основные положения английской авиационной доктрины в ходе второй мировой войны?

Авторы книги вынуждены признать крупнейшие недостатки и промахи в организации, подготовке и боевом использовании английских ВВС, которые со всей остротой дали себя почувствовать в процессе войны.

Английские ВВС вступили во вторую мировую войну плохо подготовленными к взаимодействию с наземными войсками. Об этом красноречиво говорит сама их организационная структура. На 1 сентября 1939 года они имели в своем составе только одну (22-ю) авиагруппу, предназначенную для взаимодействия с наземными войсками. В составе этой авиагруппы насчитывалось 13 эскадрилий, из них 9 разведывательных и 4 истребительные. В то же время в составе Бомбардировочного командования имелось 39 эскадрилий и в Береговом командовании — 19 эскадрилий.

Когда англичане направили во Францию экспедиционный корпус в составе 10 дивизий, то, кроме 22-й авиагруппы, в состав экспедиционных ВВС во Франции была передана 1-я авиагруппа Бомбардировочного командования (10 эскад-

рилий). Эти эскадрильи не были подготовлены для взаимодействия с наземными войсками. Однако по первоначальному замыслу штаба ВВС даже эти 10 эскадрилий, вооруженные в основном устаревшими одномоторными бомбардировщиками «Бэттл», предназначались для «...нанесения эффективных ударов по объектам немецкой промышленности с небольших расстояний...» (стр. 89). Теория «воздушной войны» настолько сильно владела умами руководства английских ВВС, что оно собиралось оставить экспедиционный корпус вообще без поддержки с воздуха. Характерным примером этого явился следующий эпизод. За два дня до начала немецкого наступления во Франции, в апреле 1940 года, Бомбардировочному командованию была поставлена задача обеспечивать боевые действия союзных войск на северном крыле фронта. Возглавлявший это командование маршал авиации Портал заявил: «Я убежден, что нецелесообразно использовать бомбардировщики «Бленхейм», так как это может отрицательно повлиять на ход воздушной войны...» (стр. 89). Поддержка английских войск на поле боя была принесена в жертву «воздушной войне», которая не могла оказать существенного влияния на ход боевых действий.

Описывая боевые действия союзников во время немецкого наступления во Франции в мае 1940 года, Дж. Фуллер писал: «...командование военно-воздушных сил было настолько оторвано от армии, что лорд Горт (командующий английскими войсками. — *Ред.*) оказался во Франции в постыдном положении: он получал авиационную поддержку, обращаясь в Лондон в военное министерство»*.

Из этого видно, что самостоятельность английских ВВС вносила серьезные затруднения в организацию взаимодействия с наземными войсками и отнюдь не способствовала успешному ведению боевых действий.

Доктрина английских ВВС предусматривала нанесение массированных бомбардировочных ударов по военным и промышленным объектам в тылу противника. Для выполнения этих задач в первые годы войны английская бомбардировочная авиация была подготовлена недостаточно. Экипажи были обучены производить бомбометание только днем в простых метеоусловиях по видимым целям. Однако первые дневные вылеты без прикрытия истребителей сопровождалась большими потерями. Небольшой радиус действия английских истребителей не позволял применять их для сопровождения

* Дж. Фуллер. Вторая мировая война 1939—1945 гг. Издательство иностранной литературы, М., 1956, стр. 289.

бомбардировщиков при налетах на объекты в Германии. Все это заставило англичан перейти к использованию бомбардировочной авиации только в ночное время.

Подготовка экипажей для боевых действий ночью была слабой. Многие экипажи не могли обнаружить и поразить заданные цели. Только изредка в лунные ночи при хорошей видимости целей они могли производить бомбометание. Радионавигационные средства типа «Джи», «Гобой», обеспечивающие выход самолетов на цель, радиолокационные прицелы типа H2S для слепого бомбометания и самолетовождения, целеуказательные бомбы типа «Карпет», самолеты наведения бомбардировщиков на цель — все эти средства начали применяться только в 1942 и 1943 годах. До этого экипажи в большинстве случаев производили бомбометание по расчету времени, и результаты налетов были весьма низкими. Контрольные аэрофотоснимки и донесения агентуры с оценками результатов бомбометания показывали, что большинство бомб падало вне целей. Для контроля бомбометания по заданным целям с 1941 года англичане начали устанавливать на бомбардировщиках аэрофотоаппараты. Момент сбрасывания бомб фиксировался на снимке, что позволяло определить точку сбрасывания бомб на местности. При изучении этих контрольных аэрофотоснимков выяснилось, что большая часть английских бомбардировщиков вообще не выходила на заданные цели.

По этому поводу авторы признают: «Оказалось, что из трех самолетов, экипажи которых докладывали об успешном выполнении боевого задания, только один подходил к своей цели на расстояние ближе восьми километров, а при проведении налетов на объекты Рура только один из десяти самолетов приближался к своей цели на такое расстояние» (стр. 244). И далее: «Низкие результаты бомбометания породили деморализацию экипажей, что могло сорвать осуществление всего плана стратегического воздушного наступления, на которое возлагалось так много надежд» (стр. 170).

Это заставило командование английских ВВС отказаться от разрушения отдельных промышленных и военных объектов при проведении бомбардировочных налетов. Вместо ударов по избранным объектам бомбардировщикам ставилась задача производить бомбометание по площади крупных населенных пунктов Германии в ночное время. Этот способ бомбометания был более простым и не требовал высокого уровня подготовки экипажей и, несмотря на последующие совершенствования средств бомбометания и самолетовождения, применялся до конца войны,

Чтобы скрыть неспособность своей бомбардировочной авиации наносить удары по избранным объектам, командование английских ВВС объявило, что бомбардировки по площади населенных пунктов необходимы для подрыва морального духа немецкого народа и нанесения ущерба промышленным объектам. Директива штаба ВВС Бомбардировочному командованию от 9 июля 1941 года ставила основной задачей командования проведение «...массированных продолжительных бомбардировок по площади крупных промышленных центров, преимущественно заселенных рабочими» (стр. 240).

Авторы книги пытаются оправдать политику использования бомбардировочной авиации, направленную на уничтожение гражданского населения Германии, и в первую очередь рабочего класса. Однако и они признают, что «...при проведении налетов на города общей точкой прицеливания был не какой-нибудь отдельный завод, а наиболее густо заселенный городской район» (стр. 330). В 1943 году англо-американский Объединенный комитет по планированию операций потребовал наносить бомбардировочные удары по городам, где размещались жизненно важные объекты, а Харрис, стоявший тогда во главе Бомбардировочного командования, считал, что «...лучше всего эту задачу можно выполнить путем разрушения жилищ рабочих, занятых в немецкой промышленности» (стр. 472). Авторы приводят ряд других примеров мнимых разногласий по вопросу использования бомбардировочной авиации. Однако читателю нетрудно сделать вывод, что Харрис был не одинок в своих взглядах на выбор объектов для бомбардировочных ударов. Разрушение немецких городов, уничтожение мирного населения в течение значительного периода второй мировой войны было главной задачей Бомбардировочного командования. Об этом свидетельствуют следующие данные. В графике на стр. 674 показано распределение усилий Бомбардировочного командования за все годы войны. На городские объекты израсходовано около 44 процентов всех усилий, на прочие объекты — 28 процентов, на объекты транспорта — 14 процентов, заводы по производству ГСМ — 10 процентов и на объекты ВВС Германии — 4 процента. По-видимому, такие объекты, как военно-морские базы, были отнесены к категории прочих объектов. Если учесть, что при нанесении ударов с воздуха по этим базам страдали главным образом города и населенные пункты (Сен-Назер, Лорнан и другие), то станет очевидным, что фактически на городские объекты было затрачено около половины всех усилий Бомбардировочного командования. Из этого видно, что утверждения авторов книги о якобы имев-

шихся разногласиях в высших командных инстанциях по вопросу использования английской бомбардировочной авиации против немецких городов имеют целью скрыть пороки в политике ее боевого использования.

Сторонники теории «воздушной войны» имелись не только в руководстве английских ВВС, но и в Комитете начальников штабов. В докладе комитета, составленном в начале 1942 года для Комитета начальников штабов вооруженных сил США, мы находим следующие взгляды на ведение войны против Германии. Прежде всего англичане требовали от американцев оказать им помощь в создании мощной бомбардировочной авиации, с помощью которой якобы можно будет выиграть войну. Они предлагали довести численность Бомбардировочного командования до 4000 самолетов (стр. 326). «...Мы уверены,— указывалось в докладе,— что если нам удастся увеличить силы бомбардировочной авиации в соответствии с намеченной программой, то результат воздушного наступления будет потрясающим» (стр. 241). Какой же результат ожидали английские начальники штабов от выполнения этой программы? Ответ на это находим здесь же в их докладе: «...военно-экономический потенциал Германии будет уничтожен, моральный дух населения сломен, а боевая мощь немецких вооруженных сил, их боеспособность и мобильность будут снижены до такой степени, что мы сможем осуществить вторжение своих сил на территорию Германии... Может случиться так, что указанные выше меры воздействия на противника сами по себе будут достаточными для того, чтобы заставить Германию просить мира...» (стр. 241—242).

Английские начальники штабов настолько переоценили возможности воздушного наступления, что рассчитывали добиться победы над Германией с использованием только одной авиации. Однако ход войны доказал полную несостоятельность подобных авантюристических замыслов. При авиационном обеспечении прорыва у Сен-Ло и в боях за Канн союзники наносили одновременные удары по немецкой обороне силами около 2000 бомбардировщиков, однако немцы продолжали оказывать сопротивление наступающим войскам союзников. Достаточно упомянуть, что в июне 1944 года ВВС США имели в своем составе 20 506 бомбардировщиков, из них тяжелых 12 165*, однако и этого количества, не считая советских и английских бомбардировщиков, оказалось недостаточно, чтобы решить исход войны против Германии и Японии силами только одной авиации. Тем более несерьезно звучало

* The Aircraft Year Book for 1946, New York, 1946, p. 484.

утверждение Комитета начальников штабов вооруженных сил Англии «заставить Германию просить мира» с помощью 4000 бомбардировщиков.

Следуя подобным авантюристическим оценкам роли английских ВВС во второй мировой войне, авторы книги заявляют: «...если бы Германия не подверглась столь опустошительным ударам с воздуха, в результате которых была уничтожена значительная часть ее промышленности, то она должна была бы выиграть войну» (стр. 678). В этих словах наиболее ярко выражено стремление приписать союзной авиации «решающую роль» в разгроме гитлеровской Германии. Восхваляя действия английской авиации в ходе второй мировой войны, усердные защитники теории «воздушной войны» зашли настолько далеко, что готовы отрицать решающую роль Советских Вооруженных Сил в достижении победы над фашистской Германией.

Расхваливая результаты стратегических бомбардировок немецких городов, авторы ограничились утверждением о том, что «значительная часть» промышленности Германии была уничтожена, но, чтобы легче ввести в заблуждение читателя, они не приводят никаких статистических данных для обоснования такого довода.

Если обратиться к фактам, то результаты бомбардировок Германии союзной авиацией предстанут в совершенно ином свете. В какой степени удары с воздуха могли дезорганизовать военную экономику Германии? Ответ на этот вопрос мы можем найти даже в некоторых изданиях, авторов которых никак нельзя заподозрить в симпатиях к Советскому Союзу. Так, например, производство основных видов военной продукции в Германии вплоть до 1944 года не только не сокращалось, но даже увеличивалось. Это видно из следующей таблицы*:

Годы	Сброшено бомб на страны оси в тоннах	Выплавка стали в Германии и оккупированных ею странах в тыс. тонн	Производство авиационного бензина в тыс. тонн	Производство самолетов		Производство танков
				количество самолетов	вес конструкции самолетов в тыс. тонн	
1940	13 500	—	966	10 826	—	1459
1941	37 100	31 819	910	11 776	67 146	3245
1942	50 400	32 126	1472	15 576	95 774	4137
1943	206 200	34 644	1917	25 527	141 610	5996
1944	1 201 500	28 501	1105	39 807	174 938	8334

* The United States Strategic Bombing Survey. The Effects of Strategic Bombing on the German War Economy.

Снижение выплавки стали и сокращение производства авиационного бензина объясняется прежде всего потерей Германией оккупированных территорий Польши, Чехословакии, Венгрии, Румынии, Болгарии и Югославии, освобожденных Советскими Вооруженными Силами в результате летнего и осеннего наступления 1944 года. Интересное признание по этому вопросу мы находим у известного своей враждебностью к СССР английского военного историка Фуллера. Описывая летнюю кампанию 1944 года на южном крыле советско-германского фронта, он пишет: «Тем временем Малиновский продолжал наступать в южном направлении и 29 августа достиг нефтяного района Бузэу. 30 августа занял Плоешти и на другой день вступил в Бухарест. Так значительно эффективнее, чем можно было добиться какими угодно стратегическими бомбардировками, у Германии были отняты основной источник снабжения нефтью и вся румынская пшеница»*.

Экономисты из ФРГ, изучавшие состояние немецкой экономики в годы второй мировой войны, приводят следующие далеко не полные данные о результатах наступательных операций советских войск во второй половине 1944 года: «С мая 1944 по январь 1945 гг. (перед началом последнего большого наступления Советской Армии) противник захватил 15 процентов всех мощностей германской промышленности, причем даже без таких важных отраслей, как угольная, горнорудная, строительная. На занятые советскими войсками восточные провинции (Восточная Пруссия, Данциг, Западная Пруссия, Познань) в июле 1944 года приходилась почти $\frac{1}{7}$ всех промышленных рабочих Германии»**.

Немецкие экономисты умолчали здесь о потере Германией производственных мощностей в странах Центральной и Восточной Европы, освобожденных советскими войсками. С учетом этого общие потери производственных мощностей, использовавшихся для обеспечения германской военной машины, значительно превысят указанные выше 15 процентов.

Оценивая далее рост военной промышленности Германии в период с начала 1942 и до середины 1944 годов, эти же авторы пишут: «В этот период производство вооружения и военных материалов возросло в 3 раза»***.

Все эти данные буржуазной статистики требуют уточне-

* Дж. Фуллер. Вторая мировая война 1939—1945 гг. Издательство иностранной литературы, М., 1956, стр. 410.

** Промышленность Германии в период войны 1939—1945 гг. Издательство иностранной литературы, М., 1956, стр. 129.

*** Там же, стр. 177.

ний и критической оценки. Однако и они позволяют опровергнуть доводы авторов книги о том, что союзникам удалось достигнуть главной цели бомбардировочного наступления, а именно — разрушить военную промышленную и экономическую систему и подавить моральный дух населения Германии. Результаты этого наступления стали заметны только в последние месяцы войны, когда под ударами советских войск Германия понесла значительные потери территории и рабочей силы и тем самым неизбежность ее поражения была предопределена.

Оценивая значение стратегических бомбардировок Германии англо-американской авиацией, можно прийти к выводу, что они не оказали заметного влияния на ход войны в целом и не ускорили ее окончания. Более того, они оказались расточительным и малоэффективным мероприятием. Достаточно упомянуть, что от 40 до 50 процентов всей военной продукции Англии в годы войны затрачивалось на обеспечение потребностей военно-воздушных сил *. В то же время львиная доля всех усилий англо-американской авиации была израсходована на разрушение крупных немецких городов, что не ускорило окончания второй мировой войны.

Такое распределение военных усилий Англии и США соответствовало политическим целям войны правящих кругов этих стран и вытекало из их намерения затянуть ход войны.

Крупные поражения германских вооруженных сил на советско-германском фронте и потери Германией жизненно важных территорий, а не стратегические бомбардировки союзников привели фашистскую Германию к полному разгрому во второй мировой войне.

Попыткой преднамеренного преувеличения роли английских ВВС в войне с Германией является также тенденциозное описание боевых действий английской и немецкой авиации над Англией летом и осенью 1940 года. Авторы называют эти действия «основным поворотным пунктом войны» (стр. 679). После периода «сидячей» или «странной» войны, когда за четыре месяца 1939 года англичане сбросили на противника всего лишь 31,5 тонны бомб, так называемая «битва над Англией» казалась англичанам крупнейшим событием войны. Однако ни по результатам действий авиации обеих сторон, ни по размаху воздушных боев «битву над Англией» никак нельзя отнести к пресловутому «поворотному пункту войны».

* The Aircraft Year Book for 1946. New York, 1946, p. 126.

Направляя свою авиацию на Англию, гитлеровское командование пыталось оказать политическое давление на ее правительство и вывести страну из войны прежде, чем начать нападение на СССР. Вместе с этим гитлеровское командование стремилось до такой степени ослабить военно-воздушные силы Англии, чтобы они не представляли угрозу для возможной высадки немцев на Британских островах.

Далеко идущие цели гитлеровского командования в «битве над Англией» носили авантюристический характер. Англию нельзя было вывести из войны одними ударами немецких ВВС, без захвата метрополии сухопутными войсками. Разрушенные после налетов немецкой авиации промышленные объекты англичане быстро восстановили, и удары немецкой авиации не оказали заметного влияния на состояние военной промышленности Англии. Не удалось немцам серьезно ослабить и противовоздушную оборону Англии.

Английское командование ставило перед своей авиацией задачи по отражению воздушного нападения, но не имело сил для осуществления мощных ответных ударов с воздуха по Германии.

Если оценить итог «битвы над Англией» с точки зрения потерь, которые понесли обе стороны, то и здесь видно, что оказать влияние на ход войны они не могли. За период «битвы над Англией» с 7 июля по 31 октября немцы потеряли 1733 самолета *. По данным немецкого военного историка Греффрата в его обзоре «Война в воздухе», только за первые 27 дней боев на советско-германском фронте потери немецких ВВС составили 1284 самолета, фактически же они были значительно выше **.

Военно-воздушные силы Советской Армии, несмотря на тяжелые потери после внезапных налетов фашистской авиации на наши аэродромы в первые дни войны, оказали немецким ВВС решительное сопротивление. Интенсивность воздушных боев здесь была значительно выше, чем в «битве над Англией».

Термин «битва», присвоенный действиям авиации над Англией летом и осенью 1940 года, не является правомерным.

По нашим понятиям, битва представляет собой совокупность ряда решительных сражений главных стратегических группировок сторон, объединенных единством цели и замысла, могущих изменить соотношение сил и создать перелом

* Вторая мировая война 1939—1945 гг. Библиотека офицера, Воениздат, М., 1958, стр. 94.

** Газета «Советская авиация» от 24 марта 1960 г.

в ходе войны. Так, например, битва под Курском летом 1943 года окончательно определила поражение гитлеровской военной машины, привела к захвату Советскими Вооруженными Силами стратегической инициативы и к окончательному завоеванию господства в воздухе.

Ничего подобного мы не можем увидеть в итогах «битвы над Англией». Следует отметить, что распространенный в нашей печати перевод «The Battle of Britain» как «битва за Англию» неприемлем. Рассчитывать на завоевание Англии ударами одной авиации могли только гитлеровские авантюристы, обуреваемые идеями молниеносной войны. По указанным выше соображениям, в данной книге условно принят термин «битва над Англией».

Что же заставило авторов книги извращать историю второй мировой войны чрезмерным преувеличением роли в ней военно-воздушных сил Англии и США? Основой этого явилось стремление преуменьшить роль СССР в завоевании победы над фашистской Германией и империалистической Японией в угоду правящим кругам Англии и США. Искажение исторической правды потребовалось авторам также для того, чтобы показать в преувеличенном виде боеспособность вооруженных сил Англии и США. Такая пропаганда преследует цель морально подготовить население капиталистических стран к якобы неизбежной войне против СССР и стран социалистического лагеря, о которой мечтают империалистические хищники США и Англии и их реваншистские приспешники из Западной Германии и Японии.

Подобные попытки авторов обречены на провал. Народы всего мира достойно оценили выдающуюся и решающую роль СССР в борьбе антигитлеровской коалиции против стран оси Берлин — Рим — Токио. Именно советский народ, возглавляемый Коммунистической партией Советского Союза, вынес на себе главную тяжесть борьбы с фашистскими захватчиками в ходе второй мировой войны.

Общеизвестно, что советско-германский фронт постоянно приковывал от 60 до 80 процентов всех сухопутных сил Германии и большую часть немецкой авиации. Именно на этом фронте были разгромлены главные силы гитлеровской Германии. Общие потери Германии убитыми, ранеными и пропавшими без вести за время боевых действий на советско-германском фронте составили более 8 миллионов человек*; здесь были разгромлены 1024 дивизии фашистской Германии и ее союзников**.

* «Военно-исторический журнал» № 1, 1960 г., стр. 23.

** Вторая мировая война 1939—1945 гг. Воениздат, М., 1958, стр. 837, 840.

За первые 17 месяцев войны на советско-германском фронте немцы потеряли 62 000 самолетов. За этот же период их потери на других театрах военных действий составили 37 500 самолетов, из них в Западной Европе — 8000, на Средиземном море — около 9000, на Балканах — несколько более 7000, в системе ПВО Германии — около 13 500*. Эти цифры убедительно показывают, что наибольшие потери немецкой авиации нанесли ВВС Советской Армии.

Не менее показательны факты о решающей роли СССР в разгроме милитаристской Японии. В ходе войны у границ СССР в Северо-Восточном Китае Япония держала около $\frac{1}{3}$ всех сухопутных сил, которые не могли быть использованы против США и Англии на других театрах военных действий. После вступления СССР в войну с Японией эта мощная группировка японских войск подверглась полному разгрому и пленению советскими войсками, что привело Японию к поражению в войне.

Эти факты известны народам всего мира. Никакие фальсификаторы истории второй мировой войны не смогут их опровергнуть.

Советский читатель обнаружит в книге ряд других пороков, свойственных трудам буржуазных историков второй мировой войны. Не имея возможности остановиться подробно на всех недостатках книги, напомним о некоторых из них.

Известно, что в ходе второй мировой войны между Англией и США имелись острые разногласия в отношении способов ведения войны, в выборе времени и места открытия второго фронта, использовании стратегической авиации и многие другие. Авторы книги стремятся всячески сгладить эти разногласия, а в ряде случаев просто избегают их рассматривать. Они стараются создать впечатление, что коалиционная стратегия диктовалась якобы едиными политическими целями войны и отражала интересы США и Англии.

В искаженном виде представлено в книге национально-освободительное движение в странах, подвергшихся оккупации немецкими и японскими захватчиками. Авторы сознательно преуменьшают роль этого движения в общем ходе войны и извращают его цели и задачи.

«Гитлеровская агрессия против Советского Союза, — писал Морис Торез, — дала сильный толчок нашему движению Сопротивления, особенно организации вооруженной борьбы. Все патриоты поняли, что создалось новое соотношение сил

* «Военно-исторический журнал» № 1, 1960 г., стр. 22.

и что теперь победа сторонников свободы и независимости народов обеспечена»*.

Политические цели войны правящих кругов Англии и США находились в противоречии с политическими целями национально-освободительного движения. Этим и объясняется нежелание авторов освещать в книге значение национально-освободительного движения в ходе второй мировой войны.

Несмотря на отмеченные недостатки, книга интересна для советских читателей тем, что она содержит обширный материал, освещающий практику боевого использования английской авиации в ходе второй мировой войны.

* * *

*

Разгром гитлеровской Германии и империалистической Японии не послужил уроком для провокаторов новой войны. Реакционные круги США, ФРГ, Англии и Франции, а также их союзники по агрессивным военным блокам НАТО, СЕАТО и СЕНТО усиливают гонку вооружений, ведут подготовку к развязыванию войны. Они непрерывно увеличивают военные бюджеты и численность вооруженных сил, срывают мирные предложения Советского правительства о всеобщем и полном разоружении и запрещении испытаний ядерного оружия.

Современное соотношение сил между мировой социалистической системой и странами капитала, входящими в агрессивные военные блоки, складывается далеко не в пользу последних. В военном, политическом и экономическом отношениях лагерь социализма несравненно могущественнее лагеря империализма.

Одного нашего ракетно-ядерного удара, как отмечал Министр обороны СССР Маршал Советского Союза Р. Я. Малиновский, достаточно, чтобы уничтожить не только любые объекты в США, но и все страны, на территории которых расположены американские военные базы**.

Ослепленные классовой ненавистью империалистические круги не хотят реально оценить современное соотношение сил на мировой арене.

В отчете Центрального Комитета КПСС XXII съезду партии Н. С. Хрущев указывал: «Реакция помышляет найти выход на путях агрессии против стран социализма. В довоенный

* М. Торез. Сын народа. Издательство иностранной литературы. М., 1950, стр. 148.

** Ответы Министра обороны Маршала Советского Союза Р. Я. Малиновского на вопросы корреспондента «Правды» по поводу выступления министра обороны США Р. Макнамара. «Правда» от 24 января 1962 года.

период она возлагала особые надежды на гитлеровскую Германию. Сегодня в роли основного агрессивного ядра выступают Соединенные Штаты Америки, ставшие центром мировой реакции. Империалисты США выступают в союзе с западногерманскими милитаристами и реваншистами, угрожая миру и безопасности народов. Но в наше время для империалистов стало уже опасно искать выход из противоречий с помощью военной отдушины»*.

Империалистическим кругам нельзя забывать о том, что боеготовность Советских Вооруженных Сил опирается на новейшие виды оружия. Для обеспечения безопасности СССР и стран социализма созданы межконтинентальные и глобальные ракеты, ядерное оружие мощностью 50, 100 и больше мегатонн.

Ярким свидетельством могущества СССР явился первый в мире, беспремерный по своей сложности и продолжительности, групповой полет в космос двух советских летчиков-космонавтов героев Советского Союза майора А. Г. Николаева и подполковника П. Р. Поповича, совершенный ими в период с 12 по 15 августа 1962 года.

Попытки империалистических агрессоров найти выход из противоречий с помощью военных авантур равносильны самоубийству. Если агрессоры развяжут войну против СССР и других стран лагеря социализма, то они неминуемо сами сгорят в ее пламени.

Н. Рудой

* Н. С. Хрущев. Отчет Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза XXII съезду партии. М., Госполитиздат, 1961 г., стр. 21—22.

О Т А В Т О Р О В

Настоящий труд, посвященный английским военно-воздушным силам, является в основном историей их боевых действий в период второй мировой войны.

Следует подчеркнуть, что, хотя книга написана исключительно на основании официальных документов, ее ни в коем случае нельзя считать официальной историей боевых действий английских ВВС во второй мировой войне.

Мы полностью сознаем, что не уделили должного внимания описанию скромного, но неоценимого труда авиатехнического состава, связистов и других категорий личного состава английских ВВС, без которого проведение боевых действий авиации было бы невозможным. Этот недостаток настоящей книги объясняется прежде всего ограниченностью ее объема и тем, что некоторые специальные вопросы, как, например, медицинская служба английских ВВС, будут рассмотрены в других работах.

Поскольку боевые действия английских ВВС составляют лишь одну сторону многогранной деятельности всех вооруженных сил Британской империи во второй мировой войне, мы считаем, что поступили правильно, нарисовав там, где это нужно, военно-морской, военный, политический и дипломатический фон. Это было необходимо для правильного рассмотрения вопросов предвоенного строительства английских ВВС, планирования и проведения боевых действий в период второй мировой войны.

При написании этого труда в наше распоряжение были предоставлены все материалы, касающиеся боевой деятельности английских ВВС в период второй мировой войны, включая решения Военного кабинета и Комитета начальников штабов вооруженных сил Англии, приказы и директивы; телеграфная переписка между министерством авиации и штабом английских ВВС; доклады и донесения командующих авиационными командованиями и соединениями; оперативные документы и журналы боевых действий командований.

авиагрупп, авиастанций* и эскадрилий, а также боевые донесения экипажей самолетов. В качестве вспомогательных источников при изучении и описании некоторых событий были использованы материалы, подготовленные военно-историческим отделом штаба английских ВВС. Из немецких материалов в распоряжении авторов оказалось ценное, но, видимо, неполное собрание документов немецких ВВС, захваченных нашими войсками в 1945 году. Очень мало было у авторов итальянских официальных документов и еще меньше японских.

Ко всем вышеуказанным материалам министерство авиации предоставило нам свободный и неограниченный доступ. Однако в связи с тем, что данный исторический труд носит общий характер и что большинство официальных документов недоступно для свободного изучения, мы не считали обязательным помещать в нашем труде ссылки на эти источники.

В заключение нам хочется выразить нашу глубокую признательность всем тем, кто помог нам в составлении настоящего труда.

Д. Ричардс, Х. Сондерс.

* ВВС Англии разделялись на две группы командований: командование метрополи и командование заморских ВВС. Основную часть составляли ВВС метрополи, разделенные на командования по родам авиации: Бомбардировочное, Истребительное, Береговое — и на командования по подготовке кадров и материально-технического обеспечения.

Командования делились на авиагруппы — оперативно-тактические соединения переменного состава типа авиадивизии или авиакорпуса.

В состав авиагрупп входили авиастанции, объединявшие все боевые подразделения (переменные) и все подразделения обслуживания (постоянные), базировавшиеся на один, реже на несколько аэродромов. — *Прим. ред.*

Часть I

Н Е Р А В Н А Я Б О Р Ь Б А

В оригинале книги эта страница белая
(без текста, без изображений).
In the original book, this page is white
(no text, without images).

Gerza scan

ПРОЛОГ

23 июля 1934 года в английской палате лордов состоялись прения — обычное явление в политической жизни нашей страны и поэтому не привлекавшее особого внимания англичан, которые в эти дни проявляли значительно больший интерес к проводившимся ежегодным соревнованиям в крикет между Англией и Австралией. Тем не менее это были очень важные прения, так как от результата их зависело будущее английских ВВС, а поэтому и будущее страны.

За четыре дня до этого правительство Англии объявило о своем намерении увеличить численность своих военно-воздушных сил на 41 эскадрилью в течение последующих пяти лет. В обеих палатах английского парламента сразу же были внесены предложения об отклонении этого проекта. «Какова цель столь огромного увеличения наших ВВС? — спрашивал один из противников проекта. — В чем заключается надвигающаяся на нашу страну угроза?.. Я считаю, что народы никогда не были так заняты вопросами своей внутренней политики, как теперь».

«В чем причина? — спрашивал другой оппонент проекта. — Что за война? Я не говорю о Франции, но если речь идет о Германии, то справедливости ради следует сказать, что именно она была единственным государством в Европе, предложившим навсегда запретить войну в воздухе».

Хотя противники проекта, возможно, и имели какие-то основания считать, что в Германии на первом плане в то время стояли вопросы внутренней политики и реконструкции страны, однако на большинство членов палаты лордов их аргументы не произвели должного впечатления, и проект был одобрен большинством голосов (54 голоса против 9).

30 июля к обсуждению проекта правительства приступила палата общин. Председательствующий — премьер-министр Великобритании Болдуин поддержал проект и обвинил его противников, указывавших, что английское правительство начало проводить «необоснованную политику перевооружения, которая не вызывается необходимостью и не способствует упорочению безопасности нации». Болдуин утверждал, что

барометр политической жизни никогда не бывает стабильным. За границей царит дух беспокойства, наша система обороны является очень слабой, и мы не имеем права сидеть сложа руки в то время, когда другие державы реорганизуют и увеличивают свои военно-воздушные силы. Франция, Италия, Бельгия, США и Россия уже сделали определенные шаги в этом направлении. Что же касается Германии, то внутреннее положение этой страны определить трудно, но несомненно то, что в этой стране вопросу развития авиации уделяется исключительно большое внимание.

В своей речи Болдуин старался не называть потенциального агрессора, однако в конце выступления он заявил, что «со дня возникновения эры авиации прежние государственные границы перестали существовать. Когда мы думаем об обороне Англии, мы больше не думаем о меловых скалах Дувра — мы думаем о Рейне. Вот где,— сказал в заключение Болдуин,— проходит наша граница».

Эта фраза Болдуина вскоре облетела весь мир. По существу она отразила выводы, к которым английское правительство пришло несколькими днями раньше, о том, что события, происходившие в Германии, оправдывали не только увеличение английских ВВС, но и создание английских экспедиционных сил, предназначенных главным образом для несения службы на европейском континенте.

Черчилль, член парламента, в своем выступлении указывал, что Англия является чрезвычайно уязвимой с воздуха страной, а ее «огромная столица представляет крупнейшую мишень в мире». Особую угрозу для Англии представляет Германия. Во-первых, Германия, в нарушение Версальского договора, обладает военно-воздушными силами, численность которых составляет почти две трети численности наших ВВС. Во-вторых, при современных темпах строительства ВВС, если даже парламент и одобрит предложение правительства об увеличении численности английских ВВС, то все равно немецкие ВВС к концу 1935 года не будут уступать нашим ВВС в количественном и качественном отношении и будут значительно превосходить их в 1936 году. Наконец, если немцы захватят инициативу в строительстве ВВС, то мы никогда не сможем догнать их. В выпуске гражданских самолетов, которые всегда можно использовать в военных целях, и в подготовке летчиков Германия уже опередила Англию. В конце выступления Черчилль призвал членов палаты общин не только одобрить предложение правительства об увеличении численности английских ВВС, но и потребовать от соответствующих министерств более быстрых и решительных действий в вопросах расширения английских ВВС.

В 11 часов вечера в палате общин состоялось голосование. Большинство голосов, 404 против 60, было принято предложение правительства об увеличении численности английских ВВС на 41 эскадрилью.

Англия пробуждалась ото сна*.

* *
*

Хотя Германии по условиям Версальского договора было запрещено иметь военно-воздушные силы и военно-морскую авиацию, а развитие ее гражданской авиации вначале строго контролировалось, немцы тем не менее настойчиво проявляли большой интерес к авиации. Даже в условиях строгого контроля со стороны союзников в Германии под видом спорта широко практиковались полеты на планерах и легких самолетах, а опытные военные летчики заняли армейские должности в военном министерстве. Немецкие авиационные промышленники и многие конструкторы работали в то время в Швеции, Турции, Швейцарии и Италии. Но после того как парижским соглашением 1926 года были отменены ограничения в строительстве гражданских самолетов в Германии, а в 1927 году была распущена межсоюзная контрольная комиссия, путь для немцев оказался открытым. Дорнье, Хейнкель и другие авиационные конструкторы возвратились в Германию и энергично приступили к созданию немецкого воздушного флота.

Ввиду того что Германия все еще не имела права производить и иметь в наличии военные самолеты, немецкие авиационные фирмы в течение некоторого времени выпускали исключительно гражданские самолеты. Однако эти самолеты можно было легко использовать и в военных целях. Например, транспортный самолет «Юнкерс-52» применялся в граж-

* В ноте от 20 февраля 1935 года Советское правительство предостерегало правительства Великобритании и Франции об опасности отказа от принципа коллективной безопасности. Однако реакционные круги этих стран остались глухи к советским предложениям. Они стали на путь гонки вооружений и продолжали направлять гитлеровскую агрессию против СССР.

Ободренное такой политикой Англии и Франции, правительство Германии 13 марта 1935 года заявило, что оно считает себя свободным от обязательств, запрещавших создание военной авиации, а через три дня с помпой опубликовало декрет о введении в Германии всеобщей воинской повинности. Так политика «невмешательства», проводимая правительствами Англии и Франции, ускорила развязывание второй мировой войны. — *Прим. ред.*

данской войне в Испании в качестве бомбардировщика, а десятиместный пассажирский самолет «Хейнкель-III», выпущенный в 1932 году, также оказался вполне пригодным для использования в военных целях.

С приходом в январе 1933 года Гитлера к власти немецкие ВВС стали развиваться бурными темпами. Через три месяца немцы во всеуслышание объявили о создании министерства авиации, которое номинально должно было руководить гражданским воздушным флотом. На должность министра был назначен Герман Геринг. Наряду с организационным оформлением и ростом немецкой авиации стала расти и немецкая авиационная промышленность. К 1934 году в Германии уже было налажено массовое производство военных самолетов. В соответствии с правительственной программой, рассчитанной на период с января 1934 года по сентябрь 1935 года, предусматривалось выпустить свыше 4000 самолетов, в том числе 1863 боевых и 1760 тренировочных (для первоначального обучения). Строительство столь большого количества учебных самолетов в этот период объясняется усиленной подготовкой летных кадров для быстро растущих военно-воздушных сил Германии.

В течение всего 1934 года средний уровень выпуска самолетов составлял 160 единиц в месяц. В марте 1935 года Гитлер стал канцлером Германии. К этому же времени успешно прошел плебисцит в Сааре*. Внимание всех держав было приковано к событиям в Абиссинии. В такой обстановке немцы решили, что наступило подходящее время открыто объявить миру о существовании возрожденных военно-воздушных сил Германии.

Таким образом, в июле 1934 года, когда Черчилль выступил со своим заявлением в палате общин, в Германии уже существовали военно-воздушные силы. Мотивом, побудившим английское правительство начать расширенное строительство своих ВВС, было как раз знание того факта, что немецкие ВВС существуют и быстро развиваются. В распоряжении правительственного комитета по разоружению имелись данные, что немецкие ВВС состоят из территориальных командований, учебно-тренировочного командования и по меньшей мере одного чисто боевого командования. Кроме того, немцы

* Авторы умалчивают о том, что английская дипломатия возражала против сохранения в Сааре управления Лиги наций и тем способствовала росту реваншистских настроений в гитлеровской Германии. После «успешного плебисцита», проведенного под нажимом гитлеровской агентуры, газета «Мюнхенер Цейтунг» открыто угрожала: «Теперь мы отобрали Саарскую область; мы отберем и Эльзас-Лотарингию и Данцигский коридор, Мемельскую область, и немецкую Чехию». — *Прим. ред.*

планировали создать военно-морскую авиацию и авиационные соединения, предназначенные для взаимодействия с наземными войсками. Что касается численности немецкой авиации, то полагали, что в Германии имеется около 400 военных самолетов, около 250 самолетов, которые можно без затруднений переделать в военные, и около 1450 гражданских и учебно-тренировочных самолетов. Авиационная промышленность Германии могла выпускать минимум 100 самолетов в месяц. Еще большую тревогу вызывала программа дальнейшего расширения немецких ВВС. Английское министерство авиации считало, что к октябрю 1935 года немцы смогут увеличить численность самолетного парка боевой авиации до 1000 с лишним самолетов.

Эти данные были достаточно точными. Теперь нам известно, что в декабре 1934 года численность немецких ВВС составляла 1888 самолетов, из которых 584 были боевыми, а остальные — учебно-тренировочными. Это ненамного расходится с нашей оценкой того времени, когда мы считали, что у немцев в октябре 1934 года было 550 военных самолетов.

Каково же было соотношение немецких и английских ВВС в то время? В 1918 году численность самолетного парка английских ВВС составляла 3300 самолетов. После окончания войны эта цифра неуклонно падала и в 1922 году составляла всего лишь 330 самолетов, объединенных в восемь эскадрилий. В 1923 году правительство утвердило план расширения военно-воздушных сил Англии к 1928 году до 52 эскадрилий, из которых две трети должны быть бомбардировочными и одна треть истребительными. В соответствии с этим планом выделялись ассигнования на расширение наших ВВС до 1925 года. Но к этому времени состоявшаяся в Локарно конференция породила надежды на прочный мир, и английское правительство перенесло дату создания военно-воздушных сил метрополии численностью в 52 эскадрильи с 1928 на 1936 год.

К июлю 1934 года численность Командования противовоздушной обороны Англии составляла 42 эскадрильи, насчитывавшие 488 самолетов первой линии*. Когда английскому правительству стало известно о развитии немецких ВВС, оно приняло энергичные шаги, направленные на дальнейшее расширение своих ВВС.

Кроме 42 эскадрилий, входивших в состав Командования противовоздушной обороны Англии, английские ВВС метро-

* В первую линию включалось штатное количество действующих самолетов без непосредственного резерва самолетов при каждой эскадрилье. Непосредственный резерв в эскадрилье составлял от четырех до пяти самолетов.— *Прим. ред.*

полии имели четыре эскадрильи летающих лодок, предназначенные для взаимодействия с военно-морским флотом, и пять разведывательных эскадрилий для взаимодействия с армией. В состав заморских ВВС* входили 24 эскадрильи, из которых шесть базировались в Египте, Судане и Палестине, восемь в Индии, пять в Ираке, три на Дальнем Востоке, одна в Адене и одна на острове Мальта. Заморские ВВС вполне могли обеспечить интересы империи и внутреннюю безопасность этих колоний в случае чисто местных конфликтов, однако они были явно непригодны для действий на обширной территории в большой войне. Еще в меньшей степени их можно было использовать в случае необходимости для усиления противовоздушной обороны метрополии. Таким образом, их нельзя было брать в расчет для борьбы с немецкими ВВС. Это положение относилось также и к нашей военно-морской авиации, состоявшей из 12 эскадрилий и 6 отрядов, которая в то время в организационном отношении еще являлась составной частью английских ВВС, но предназначалась для выполнения многочисленных задач флота. Учитывая все это, для отражения налетов немецкой авиации на Англию мы могли рассчитывать только на военно-воздушные силы метрополии. Но и такие расчеты были условными, так как противовоздушная оборона Англии являлась главной, но не единственной задачей, стоявшей перед военно-воздушными силами метрополии. В случае непредвиденных обстоятельств они в любое время могли быть отправлены на заморские театры военных действий, особенно для поддержки экспедиционных сил или обеспечения обороны Индии.

Черчилль совершенно правильно, сравнивая численность немецких ВВС с численностью нашей авиации, не брал в расчет заморские ВВС и военно-морскую авиацию. Количество боевых самолетов Германии к июлю 1934 года составляло не менее двух третей от числа боевых самолетов противовоздушной обороны Англии. Тем не менее это не означало, что немцы, как утверждал Черчилль, имели военно-воздушные силы, равные по боеспособности почти двум третям наших ВВС, так как они находились в стадии формирования.

Таким образом, положение Англии в июле 1934 года было опасным, но не безвыходным. Английские ВВС все еще были значительно сильнее немецких ВВС. Английское правительство, учитывая угрозу перевооружения Германии, начало уделять серьезное внимание мероприятиям по обороне страны.

* Заморские ВВС включали в свой состав командования, находившиеся в колониях Британской империи. Командования имели в своем составе по несколько эскадрилий, предназначенных для подавления местного населения.— *Прим. ред.*

Теперь все зависело от энергий, с какой будут осуществляться эти мероприятия. Сумеем ли мы сохранить и упрочить ведущее положение наших вооруженных сил, и особенно военно-воздушных сил, или утратим его? Окончательно ли мы пробудились ото сна или будем еще дремать?

Ближайшие пять лет должны были дать ответы на эти вопросы.

Глава 1

РАЗВИТИЕ АНГЛИЙСКИХ ВВС с 1934 по 1939 год

Первое крупное расширение английских ВВС, предпринятое летом 1934 года, было прежде всего рассчитано на то, чтобы каким-то образом оказать давление на Германию.

Однако на Гитлера это расширение оказало прямо противоположное действие. Он не только не снизил темпов перевооружения Германии после июля 1934 года, а, наоборот, резко повысил их. К осени 1934 года непрерывный рост немецких ВВС стал настолько очевидным, что английское правительство было вынуждено вынести этот вопрос на обсуждение парламента. 28 ноября Болдуин заявил в палате общин, что Германия имеет минимум 600 военных самолетов. Для сравнения Болдуин указал, что численность самолетов первой линии военно-воздушных сил метрополии и в заморских ВВС составляет 880 единиц; кроме того, Англия располагает значительным количеством самолетов, находящихся в резерве и в учебно-тренировочных частях.

Говоря о соотношении сил между английскими и немецкими ВВС, Болдуин заявил: «Приблизительно через год, если немцы не ускорят темпов выполнения программы развития авиации и если мы будем продолжать расширение своих ВВС согласно одобренной парламентом в июле программе, мы будем опережать немцев по численности наших ВВС в Европе почти на 50 процентов».

В заключение Болдуин еще раз подчеркнул, что английское правительство никогда не уступит Германии своего превосходства в развитии авиации и при всех условиях будет стремиться сохранить его.

В марте 1935 года в Берлин для обсуждения вопросов, связанных со строительством военно-воздушных сил, прибыли министр иностранных дел Англии Саймон и лорд хранитель печати Иден. Во время переговоров Гитлер прямо заявил, что немецкие ВВС, официально существующие всего лишь две недели, уже не уступают английским ВВС и что он поставил

своей целью увеличить численность немецких ВВС и довести их до уровня французских ВВС.

К сожалению, правдивость первого заявления Гитлера нельзя проверить, так как ни в каких немецких документах, имеющихся теперь в Англии или США, об этом не имеется сведений. Насколько нам известно, данные о численности немецких ВВС за период декабрь 1934 года — август 1938 года нигде не были опубликованы. Но, учитывая, что в составе немецких ВВС в декабре 1934 года (о чем нам хорошо известно) было всего 584 боевых самолета, а также тот факт, что немецкая авиационная промышленность тогда выпускала не более 200 боевых, учебно-тренировочных и гражданских самолетов в месяц, трудно поверить, чтобы Германия в марте 1935 года имела свыше 1000 боевых самолетов. В составе же английских ВВС в то время было (включая резервные самолеты) не менее 3000 боевых самолетов.

Сообщение о переговорах Саймона с Гитлером вызвало замешательство в Кабинете министров Англии. В это же время стали поступать сведения о том, что немецкая авиационная промышленность развивается гораздо быстрее, чем мы предполагали. Таким образом, наступило время для принятия необходимых мер, направленных на расширение наших ВВС. Однако в этом вопросе возникли разногласия между политическими деятелями и командованием военно-воздушных сил Англии. Штаб ВВС придерживался мнения, что английские ВВС по-прежнему значительно сильнее немецких ВВС, а Кабинет министров предпочитал верить Гитлеру. Иначе говоря, Кабинет министров требовал принятия более решительных мер в вопросе расширения английских ВВС. 22 мая 1935 года была принята новая программа строительства военно-воздушных сил Англии.

В связи с заявлением Гитлера о том, что Германия по численности своей авиации собирается догнать Францию (а Франция намеревалась иметь 1500 боевых самолетов), численность английских ВВС метрополии к марту 1937 года планировалось довести до 123 эскадрилий, насчитывающих 1512 самолетов первой линии.

Как могло случиться, что Англия, значительно превосходившая по численности самолетов Германию в 1935 году, утратила это преимущество за каких-нибудь два года? Причин было много. Наша экономика только что начинала освобождаться от связывающих ее пут. В стране существовали серьезные разногласия по вопросу о вооружении, правительство считало аполитичным высказываться слишком откровенно о Германии; и даже штаб ВВС, являясь твердым сторонником расширения военно-воздушных сил, решительно

возражал против бурного роста военно-воздушных сил, который якобы мог привести к снижению боеспособности авиации из-за накопления резерва устаревших самолетов и растворения квалифицированного летного персонала среди массы молодого пополнения. Основная же причина состояла в том, что угроза миру в Европе со стороны Германии, хотя ее вообще и опасались, не была еще признана реальной. Английское правительство, правильно отражая общественное мнение страны, было готово принять только такие меры для расширения своих военно-воздушных сил, какие не помешали бы мирному развитию нашей промышленности и торговли. Германия же смогла так быстро расширить свои военно-воздушные силы и авиационную промышленность благодаря тому, что ее правительство руководствовалось совершенно другим принципом — «пушки вместо масла».

Английское правительство и штаб ВВС прекрасно знали слабые стороны плана строительства военно-воздушных сил, принятого в мае 1935 года. Тем не менее этот план был принят, так как мы все еще надеялись «удержать» Германию от перевооружения и считали, что количество самолетов, предусмотренное этим планом, было максимальным, которое наша авиационная промышленность мирного времени могла выпустить к марту 1937 года. Но когда к бурному, никем не сдерживаемому росту немецких ВВС добавился конфликт с Италией из-за Абиссинии и непрерывное давление Японии на Дальнем Востоке, Кабинет министров Англии был вынужден вновь заняться рассмотрением вопроса об увеличении численности своих военно-воздушных сил. В феврале 1936 года был принят новый план расширения английских ВВС, в соответствии с которым численность военно-воздушных сил метрополии к марту 1939 года 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 нашей авиации в результате замены легких бомбардировщиков средними бомбардировщиками. В связи с тем что авиационные фирмы не могли выпускать необходимое количество самолетов для резерва, численность которого согласно новому плану должна была составлять 225 процентов от количества самолетов, находящихся в строю, незадолго перед началом войны вступили в строй законсервированные ранее авиационные заводы,

Кроме создания резервного самолетного парка, для расширяющихся военно-воздушных сил Англии нужны были и людские резервы. Численность личного состава регулярных ВВС, составлявшая в 1934 году 30 000 человек, возросла за счет личного состава частей регулярного резерва. Но этого было мало, необходимо было готовить резервы. С этой целью была создана организация Добровольный резерв английских ВВС. Она пополнялась за счет населения промышленных районов и выпускников средних школ. Основной задачей этой организации был набор в летные школы, которые должны были выпускать 800 летчиков в год. С этой задачей Добровольный резерв успешно справился, и к началу войны 5000 молодых летчиков Добровольного резерва прошли или проходили летную подготовку. Кроме того, Добровольный резерв готовил авиатехнический, медицинский и административный составы, специалистов по вооружению и т. д. Так был создан и работал исключительно ценный орган подготовки и обучения резервов для английских ВВС.

В июне 1939 года был создан женский вспомогательный корпус ВВС Англии, численность которого уже через три месяца составляла около 8000 офицеров и рядовых.

Программа расширения английских ВВС, принятая в феврале 1936 года, была рассчитана на три года. Но в связи с бурным ростом немецких ВВС предпринимались все усилия, чтобы выполнить этот план досрочно и догнать Германию по выпуску самолетов. Было развернуто строительство аэродромов и увеличены штаты летного и технического состава для регулярных ВВС Англии сверх количества, намеченного планом 1936 года.

После захвата Австрии Германией производство самолетов в Англии стало неуклонно расти. Если в апреле 1938 года мы выпустили 158 самолетов, то к началу войны авиационная промышленность производила около 800 самолетов в месяц, то есть столько же, сколько выпускалось в Германии.

С вступлением Англии в войну была принята новая программа дальнейшего строительства военно-воздушных сил, рассчитанная до 1942 года. Основное внимание в этой программе уделялось увеличению выпуска истребителей и тяжелых бомбардировщиков. Однако никакие успехи, достигнутые за последние 18 месяцев перед войной, не могли компенсировать отставание предыдущих лет. К сентябрю 1939 года, за пять предвоенных лет, численность самолетного парка военно-воздушных сил метрополии увеличилась с 564 до 1476 самолетов, а численность заморских ВВС — с 168 до 435 самолетов. Численность личного состава английских ВВС за этот же период возросла с 30 000 кадровых военнослужа-

щих и 11 000 резервистов до 118 000 кадровых военнослужащих и 68 000 резервистов. За эти же пять лет немцы превратили свои слабые военно-воздушные силы, насчитывавшие в 1934 году 400 самолетов, в полностью боееспособные ВВС, имевшие 3609 боевых и 552 транспортных самолета. Численность личного состава немецких ВВС в 1935 году составляла 20 000 человек, а в 1939 году уже свыше полумиллиона; около миллиона человек было в войсках противовоздушной обороны. За пять предвоенных лет английские ВВС увеличились в 3—4 раза, а немецкие ВВС за этот же период увеличились минимум в 10 раз. Таким образом, к сентябрю 1939 года немецкие ВВС обогнали наши военно-воздушные силы в количественном отношении. В качественном отношении им этого достигнуть не удалось.

* *
*

В течение нескольких лет после окончания первой мировой войны на вооружении английских ВВС состояли самолеты, выпущенные во время войны. До 1923 года нам не удалось выпустить ни одного нового бомбардировщика, до 1924 года — ни одного нового истребителя. Надежда на разоружение и экономия средств ограничивали технический прогресс не только в английских ВВС, но и в английской авиационной промышленности. Штаб ВВС и авиационные фирмы не уделяли должного внимания научно-исследовательской работе. С момента проектирования нового типа самолета и поступления его на вооружение строевых частей проходило очень много времени. Например, для среднего бомбардировщика нормальным считался период в семь лет, а для тяжелого — восемь лет. Новые типы самолетов не поступали на вооружение в строевые части до тех пор, пока они не проходили заводских и войсковых испытаний, а к тому времени они, как правило, устаревали. Если к этому добавить, что министерство авиации предъявляло высокие требования к авиационной промышленности, то станет понятным, почему к 1934 году самолеты, состоявшие на вооружении военно-воздушных сил Англии, не отвечали требованиям того времени. Они еще не уступали по своим летно-тактическим данным военным самолетам других стран, но уступали в скорости и грузоподъемности металлическим монопланам американской и немецкой гражданской авиации*.

* Металлические монопланы были не только в американской и немецкой гражданской авиации. Значительно ранее 1934 года на вооружение ВВС Красной Армии были приняты металлические монопланы ТБ-1, а затем ТБ-3, превосходившие по своим данным в то время бомбардировщики других стран.— *Прим. ред.*

Поэтому после того как парламент одобрил план расширения английских ВВС, штаб ВВС, во главе которого тогда стоял главный маршал авиации * Эллингтон, считал своей задачей не только увеличить численность английских ВВС, но и перевооружить их на новые самолеты. Это решение неизбежно сказалось на темпах производства самолетов, так как выпуск большого количества самолетов, уже состоящих на вооружении, мог быть организован в значительно более короткие сроки, чем освоение и выпуск новых, более современных самолетов.

За пять лет, с 1934 по 1939 год, самолетный парк английских ВВС в основном был оснащен современными самолетами. В 1934 году на вооружении наших военно-воздушных сил находились лишь деревянные бипланы. В 1939 году большинство английских самолетов являлось монопланами металлической конструкции.

Самый лучший английский истребитель 1934 года «Фьюри-II» был вооружен двумя пулеметами и имел максимальную скорость 360 км/час на высоте 5000 метров; «Спитфайр-1» выпуска 1939 года был вооружен восемью пулеметами и мог развить скорость 570 км/час на высоте 6300 метров. Самый совершенный английский бомбардировщик 1934 года «Хейфорд-III» был вооружен тремя пулеметами, его бомбовая нагрузка составляла 700 килограммов, максимальная скорость 220 км/час, а дальность полета 1200 километров. Бомбардировщик выпуска 1939 года «Веллингтон-IA» был вооружен шестью пулеметами, установленными на трех турелях, имел скорость 380 км/час, дальность полета его составляла 1930 километров с бомбовой нагрузкой 2000 килограммов или 4000 километров с бомбовой нагрузкой 450 килограммов. Значительная разница в тактико-технических дан-

* Следует иметь в виду следующее сопоставление генеральских и маршальских званий:

ВВС Англии	ВВС Советской Армии
Маршал королевских ВВС Главный маршал авиации Маршал авиации Вице-маршал авиации Коммодор авиации	Маршал авиации Генерал-полковник авиации Генерал-лейтенант авиации Генерал-майор авиации Промежуточное звание между генерал-майором авиации и полковником

Прим. ред.

ных самолетов выпуска 1934 и 1939 годов объясняется в основном тем, что на вооружение английских ВВС стали поступать металлические самолеты-монопланы с убирающимся шасси, с изменяемым в полете шагом винта и более мощными авиационными двигателями.

Среди мероприятий, проведенных в области перевооружения английских ВВС, особенно большое значение имело усиление вооружения истребителей и повышение их скорости, благодаря чему наши истребители «Спитфайр» и «Харрикейн» выиграли битву над Англией и спасли страну в 1940 году. Важное значение имело также поступление на вооружение военно-воздушных сил метрополии тяжелых бомбардировщиков, которые позднее нанесли мощный удар по промышленности Германии.

* *
*

Создание и массовый выпуск новых типов самолетов представляли собой лишь одну сторону вопроса расширения английских ВВС. Кроме этого, необходимо было построить большое количество аэродромов, складов, ремонтных мастерских, летных и авиатехнических училищ. Это была трудная задача. К лету 1939 года ежегодные расходы только на строительные работы более чем в три раза превышали средства, ассигнованные на военно-воздушные силы Англии в 1934 году.

Строительство аэродромов было сопряжено с многочисленными затруднениями. Особенно их было много в сельской местности, где землевладельцы зачастую протестовали против строительства аэродромов, отстаивая свои права на землю. Немалые затруднения вызывало строительство авиационных полигонов. Даже в тех случаях когда удавалось выбрать место, пригодное для полигона и совершенно не заселенное людьми, почти всегда раздавались голоса в защиту обитающей в этом районе дичи.

Но, несмотря на все затруднения, строительство аэродромов продолжалось, и к концу 1939 года в Англии насчитывалось уже 138 аэродромов, в то время как пять лет назад в стране имелось всего 52 аэродрома. При этом на новых аэродромах было установлено высококачественное отечественное оборудование, хотя бетонированные взлетно-посадочные полосы все еще были редким явлением.

В период расширения английских ВВС исключительно большое внимание уделялось вопросу противовоздушной обороны страны. Бомбардировочная авиация противника могла нанести удар в любое время по любому объекту и с любого направления. Следует иметь в виду, что от побережья до лю-

бого пункта Англии можно было долететь не более чем за 20 минут. Как в таких условиях могли наши истребители, которым требовалось 10 минут на набор боевой высоты, перехватить бомбардировщики противника раньше, чем те сбросят бомбы? Это удавалось только в том случае, если истребители в момент объявления воздушной тревоги находились в воздухе, осуществляя непрерывное патрулирование в определенном районе. А этого можно было добиться лишь при наличии в стране огромных сил истребительной авиации, что в свою очередь привело бы к тому, что для производства орудий, танков и кораблей осталось бы очень мало средств, а для строительства бомбардировщиков вообще ничего бы не осталось.

Такая особенность противовоздушной обороны Англии породила в штабе ВВС убеждение, что все средства ПВО: истребители, зенитная артиллерия, прожекторы, аэростаты заграждения, звукоулавливатели и наблюдательные посты службы ВНОС — могут быть только частью, причем не главной, нашей защиты от воздушного нападения противника. Действительное разрешение этой проблемы, по мнению штаба ВВС, заключалось в проведении наступательных форм борьбы, в снижении эффективности налетов авиации противника путем ее уничтожения на земле и в воздухе. Следствием этого должно было явиться завоевание нашей авиацией господства в воздухе над территорией противника, что значительно облегчило бы задачу уничтожения его военного потенциала. Сущность хорошо организованной воздушной войны заключается в наступлении, а не в обороне. Таким образом, авиационная доктрина английских ВВС имела ярко выраженный наступательный характер. Практическое проявление наступательного характера нашей авиационной доктрины в мирное время выражалось в том, что при формировании новых частей английских ВВС в период их расширения на каждую истребительную эскадрилью приходилось минимум две бомбардировочные эскадрильи.

Однако вера в преимущества наступательных форм воздушной войны вовсе не означала, что мы должны были уделять меньше внимания вопросам противовоздушной обороны страны. Министерство авиации неустанно искало и разрабатывало новые, более совершенные средства для современного обнаружения самолетов противника, ибо акустические средства обнаружения уже стали непригодными в связи с непрерывно возрастающей скоростью полета самолетов.

Для проведения научно-исследовательских работ и создания эффективных средств обнаружения самолетов противника в Англии в конце 1934 года был создан специальный ко-

митет, членами которого являлись несколько известных ученых и начальник управления управления научно-исследовательских работ министерства авиации. Этот комитет в течение небольшого отрезка времени проделал большую плодотворную работу, и уже 26 февраля 1935 года в авиационном научно-исследовательском центре начались практические испытания радиолокатора — устройства для обнаружения самолетов в воздухе с помощью отраженных радиоволн.

Последующие изыскания вскоре показали, что радиолокация может найти применение во многих областях военного дела, в частности для управления огнем зенитной артиллерии и для обнаружения кораблей в море. Кроме того, возможности радиолокации не ограничивались использованием радиолокационных средств на земле; с таким же успехом можно было сконструировать радиолокационные установки для использования их на самолетах и военных кораблях. Однако в то время наибольшую важность представляла аппаратура для обнаружения самолетов в воздухе и непрерывного наблюдения за ними на больших расстояниях. В связи с этим в сентябре 1935 года Воздушный совет Англии рекомендовал начать создание цепи наземных радиолокационных станций от Саутгемптона до реки Тайн.

К началу войны на территории Англии имелось 20 радиолокационных станций, три станции были установлены в заморских территориях Англии. Технические возможности наших радиолокационных станций того времени позволяли обнаруживать самолеты, летавшие на средних высотах на удалении до 160 километров от берегов Англии. Были разработаны и сданы в производство специальный радиолокатор для обнаружения низколетящих самолетов и прибор для опознавания принадлежности самолетов, позволявший отличать в воздухе свои самолеты от самолетов противника.

Необходимо отметить, что радиолокационные станции обнаружения вошли в общую систему нашей противовоздушной обороны, в связи с чем была создана новая система службы ВНОС, успешно прошедшая испытания на учениях противовоздушной обороны. Наши истребители могли теперь находиться на аэродромах до подачи сигнала на вылет при обнаружении самолетов противника, и тем не менее в большинстве случаев у них было достаточно времени, чтобы перехватить вражеские самолеты.

* * *

Расширение и оснащение английских ВВС новой техникой в свою очередь выдвинуло необходимость реорганизации военно-воздушных сил. Программа расширения ВВС, приня-

тая в 1935 году, предусматривала увеличение численности военно-воздушных сил метрополии в два раза. Поэтому было ясно, что прежняя организационная структура не годится. В 1936 году была отменена старая структура военно-воздушных сил и противовоздушной обороны, а вместо нее принята новая структура, в основе которой лежал принцип разделения и целевого предназначения различных родов авиации, то есть были созданы существующие сейчас Бомбардировочное командование, Истребительное командование, Береговое командование, Учебно-тренировочное командование и группа обслуживания и обеспечения (переименованная позднее в Командование обслуживания и обеспечения). В 1938 году было создано Командование аэростатов заграждения. До войны было создано также Резервное командование, в состав которого вошли учебные части Добровольного резерва и гражданские школы первоначальной летной подготовки. Однако в 1940 году это командование было слито с Учебно-тренировочным командованием, на базе которого позднее были созданы Командование по подготовке летного состава и Командование по подготовке авиатехнического состава. Кроме того, в декабре 1940 года было создано Командование по взаимодействию с наземными войсками, в 1943 году — Транспортное авиакандование; в ходе войны создавались специальные контингенты английских ВВС для обеспечения высадки союзных войск на европейский континент. Такая организационная структура военно-воздушных сил метрополии сохранялась до конца войны.

В заморских территориях, где находились меньшие силы авиации, к началу войны были созданы следующие авиационные командования: Средневосточное, Палестино-Трансиорданское, Иракское, Индийское, Средиземноморское (на острове Мальта), Аденское и Дальневосточное. В состав каждого из этих командований входили как боевые, так и обслуживающие части.

Организационная структура английских ВВС, принятая в 1936 году, не подвергалась существенным изменениям и успешно выдержала все испытания войны. Принципиальная схема этой организации выглядела следующим образом. Кабинет министров, в состав которого входил и министр авиации, с помощью Комитета начальников штабов вооруженных сил Англии определял общие основы военной стратегии и соответственно этому распределял национальные ресурсы. Ответственность за осуществление выработанной Кабинетом министров политики в вопросах увеличения численности и развития английских ВВС возлагалась на Воздушный совет. Общее руководство военно-воздушными силами страны в

соответствии со стратегией, разработанной Кабинетом министров, и указаниями Воздушного совета осуществлялось начальником штаба ВВС*, являвшимся членом Воздушного совета. Через свой штаб он издавал директивы для командований различных родов авиации и осуществлял широкий контроль в вопросах боевого использования военно-воздушных сил. Командующие авиационными командованиями, выполняя задачи в порядке их важности, определенном министерством авиации, имели широкую инициативу в вопросах подготовки и боевого использования подчиненных им авиационных соединений и частей. В состав каждого командования входило несколько боевых авиагрупп. Авиагруппа состояла из нескольких авиастанций, в состав которых входили боевые эскадрильи однородного состава.

* *
*

Осуществление мероприятий по расширению английских ВВС в период между 1934 годом и началом войны не обошлось без промахов и ошибок. В общем же, достигнутые успехи окупили допущенные ошибки.

Одной из крупных ошибок было то, что к увеличению численности своих военно-воздушных сил Англия приступила по меньшей мере на год позже, чем этого требовала обстановка. Английское правительство слишком поздно осознало угрозу, какую представлял Гитлер. В результате этого английские ВВС, которые в 1934 году были намного сильнее немецких ВВС, в 1939 году стали значительно уступать им в численности самолетов и личного состава.

Кроме того, в английских ВВС имелись и другие недостатки, особенно проявившие себя вскоре после начала войны. К этим недостаткам в первую очередь следует отнести неудовлетворительную организацию ремонта и недостаточный уровень боевой подготовки личного состава. В авиационных частях, за исключением разведывательных эскадрилий Берегового командования и нескольких ночных бомбардировочных эскадрилий, мало уделялось внимания таким вопросам, как отработка самолетовождения при полетах на большие расстояния, бомбометание и техника пилотирования по приборам.

Боеспособность авиации определяется не только количе-

* Должности главнокомандующего ВВС в Англии нет, его обязанности выполняет начальник штаба ВВС.— *Прим. ред.*

ством самолетов, но и их качеством. В сентябре 1939 года наша авиация уступала по численности немецкой авиации, ее было явно недостаточно, чтобы выполнять все возложенные на нее задачи. Но этот недостаток отчасти компенсировался тем, что большинство наших самолетов, за исключением таких устаревших самолетов, как «Бэттл», по своим летно-тактическим данным были значительно лучше и более современны, чем немецкие самолеты, а уже утвержденный проект нового четырехмоторного тяжелого бомбардировщика давал основание надеяться, что это преимущество английских ВВС, хотя и небольшое, но жизненно важное, будет ими сохранено. Кроме того, в такой чрезвычайно важной области, как радиолокация, от которой в значительной степени зависел весь ход воздушной войны в Европе, мы намного опередили противника.

Обладая значительным техническим превосходством над немецкими ВВС, особенно в вопросах использования авиации в целях противовоздушной обороны, английские ВВС в 1939 году имели преимущества и в организационном отношении. Прежде всего они обладали статутом самостоятельности наравне с армией и флотом. В период расширения на военно-воздушные силы возобновились нападки со стороны других видов вооруженных сил Англии, и, хотя двадцатилетняя борьба за военно-морскую авиацию закончилась в 1937 году тем, что она перешла в подчинение Адмиралтейства, береговая авиация, предназначенная для проведения боевых действий над морем, осталась в составе военно-воздушных сил, а требования армейского командования создать свою собственную армейскую авиацию (эти требования были настолько большие, что они поглотили бы все средства для производства самолетов) были отклонены. Таким образом, за исключением военно-морской авиации, в Англии было сохранено единое, централизованное управление военно-воздушными силами страны. Такое управление позволило успешно разрешить многочисленные вопросы, связанные с развертыванием и усилением военно-воздушных сил страны. Только при такой организационной структуре можно было добиться наибольшего эффекта боевого применения военно-воздушных сил, направляя ударные силы нашей авиации на подавление самолетов противника, или его военно-морского флота, или его сухопутных сил или на разрушение промышленных объектов в соответствии с общей стратегией и требованиями данного момента. Принцип создания объединенных военно-воздушных сил восторжествовал, благодаря чему новая организация английских ВВС (создание командований по родам авиации) оставалась без изменения до конца войны,

обеспечивая экономию сил и средств при проведении весьма эффективной воздушной войны*.

Кроме принципа организационной самостоятельности и объединения всех сил авиации, доктрина английских ВВС включала и такие важнейшие положения: необходимость завоевания и последующего удержания господства в воздухе; важность сохранения технической и тактической инициативы; возможность проведения боевых операций не только во взаимодействии с наземными войсками и морским флотом, но и самостоятельно, особенно при нанесении ударов по военным и промышленным объектам противника. Все это говорит о том, что наша авиационная доктрина была значительно лучше, полнее и яснее доктрины немецких ВВС, которые, несмотря на организационную самостоятельность, фактически являлись слугой сухопутных сил.

Современное вооружение и оборудование, хорошо продуманная организация и правильные принципы боевого использования военно-воздушных сил имеют чрезвычайно важное значение в ведении войны. В конечном же счете главную роль играют люди, а про английские ВВС можно с уверенностью сказать, что они имели отличные кадры способных руководителей.

* * *

*

Не останавливаясь на отрицательных последствиях морального, политического и военного характера франко-английской политики в мюнхенском вопросе, можно сказать, что благодаря Мюнхенскому соглашению французские и английские ВВС получили годовую передышку, которую они использовали для дальнейшего роста и технического перевооружения своих военно-воздушных сил. Значение этой передышки для английских ВВС можно показать на следующих фактах. В сентябре 1938 года для борьбы с немецкой бомбардировочной авиацией, насчитывавшей 1200 новых бомбардировщиков, Истребительное командование английских ВВС могло выставить лишь 93 новых истребителя, вооруженных восемью пулеметами. Остальные 666 истребителей были устаревшими бипланами. Год спустя, когда началась война, английские ВВС уже имели в строю свыше 500 современных истребителей.

Годовую передышку нужно было использовать не только для дальнейшего перевооружения наших военно-воздушных сил, но и для приведения в боевую готовность и детальной

* Фраза о «весьма эффективной воздушной войне» звучит как незаслуженная похвала английских ВВС. Сами авторы в последующих главах труда вынуждены косвенно признать несостоятельность теории воздушной войны.— *Прим. ред.*

доработки планов их боевого использования. Что касается последнего вопроса, то мы начали эту работу с запозданием, но тем не менее сумели многого добиться. К февралю 1937 года Комитету начальников штабов была вполне ясна роль каждого из трех видов вооруженных сил в войне с Германией, и он отдал распоряжение о разработке детальных оперативных планов. К этому времени министерство авиации провело большую работу по разработке мобилизационных и оперативных планов.

Оперативные планы подразделялись на три категории: планы взаимодействия с военно-морским флотом, планы взаимодействия с наземными войсками и планы, предусматривающие проведение самостоятельных воздушных операций. Сюда входили планы по нанесению мощных ударов нашей авиации по основным аэродромам, военным складам и промышленным объектам противника.

В ходе дальнейшей разработки оперативных планов основное внимание уделялось действиям против аэродромов и объектов системы материально-технического обеспечения немецких ВВС, поскольку это непосредственным образом могло снизить масштабы нападения немецких ВВС на нашу страну.

После заключения Мюнхенского соглашения планы взаимодействия военно-воздушных сил с военно-морским флотом и планы самостоятельных воздушных операций с целью нанесения ударов по немецким промышленным объектам были доведены до конца. Значительно больше трудностей возникло при составлении планов взаимодействия военно-воздушных сил с наземными войсками, так как никто в сентябре 1938 года не знал, где наша армия будет вести сражение. К этому времени были разработаны планы переброски во Францию двух английских пехотных дивизий и одной авиагруппы. Вопросы, касающиеся приема, размещения, обеспечения и охраны этих контингентов, были обсуждены с французами, но никакого соглашения по поводу их боевого использования заключено не было. Авиагруппу предполагалось направить во Францию для того, чтобы наши бомбардировщики, имеющие небольшой радиус действия, смогли нанести удары по немецким промышленным объектам с перелетов аэродромов*. Для выработки общей стратегии необхо-

* Здесь со всей наглядностью проявился разрыв между сухопутными войсками и военно-воздушными силами Англии, порожденный самостоятельностью последних. Даже упомянутое небольшое количество бомбардировщиков предназначалось не для взаимодействия со своими войсками, а для действий по промышленным объектам, что составляло основу английской доктрины воздушной войны.— *Прим. ред.*

димо было провести переговоры между представителями генеральных штабов Англии и Франции.

А время для таких переговоров действительно назрело. Германия угрожала не только миру в Европе, она способствовала возникновению военных конфликтов во всем мире. На каком-то этапе Германия подстрекала Японию напасть на наши владения на Дальнем Востоке. Еще более серьезные неприятности для нас могли возникнуть на Средиземном море и на Среднем Востоке. В таких условиях в феврале 1939 года английское правительство одобрило точку зрения Комитета начальников штабов, предлагавшего согласовать наши оперативные планы с Францией и, если возможно, с Бельгией и Голландией на случай войны со странами оси.

За две недели до англо-французских переговоров Германия оккупировала Прагу. Даже те, кто в сентябре прошлого года сомневались в истинных намерениях Гитлера, теперь убедились, что за страстью фанатика скрывается облик гангстера. Мириться с дальнейшей агрессией Германии было нельзя. Поэтому англо-французские гарантии в спешном порядке были даны вероятным потенциальным жертвам Германии*, а английское правительство, пришедшее к тому времени к решению, что на континент необходимо послать более двух дивизий, решило удвоить численность территориальной армии и ввело обязательную воинскую повинность.

Переговоры представителей генеральных штабов Англии и Франции, начавшиеся в Лондоне 29 марта 1939 года, продолжались до тех пор, пока не началась война. С самого начала эти переговоры выявили единство взглядов по основным вопросам. Германия и Италия, обладавшие вначале превосходством как в сухопутных, так и в военно-воздушных силах, не могли увеличить свой военный потенциал в ходе войны в такой степени, как Англия и Франция, и поэтому делали ставку на молниеносную войну. Перед демократическими странами стояли следующие задачи: выиграть время и собрать силы, необходимые для защиты своей промышленности от воздушного нападения; создать запасы вооружения; обеспечить «благожелательный нейтралитет или активную помощь со стороны других стран, особенно США»; оказывать на противника экономическое давление и затруднять его тор-

* Авторы, по-видимому, имеют в виду ряд двусторонних соглашений Англии с Польшей, Румынией и Грецией, заключенных весной 1939 года, в которых Польше, Румынии и Греции была обещана поддержка в случае агрессии со стороны фашистских государств. Заключение этих соглашений свидетельствовало о нежелании английского правительства участвовать в системе коллективной безопасности, которую предлагало Советское правительство.— *Прим. ред.*

говлю, но не начинать крупного наступления ни на земле, ни в воздухе. Для союзников было предпочтительнее ожидать наступления немцев, и если те предпримут его через Голландию, Бельгию или Швейцарию, то остановить его как можно скорее. Когда же наступление немцев будет остановлено, союзники смогут приступить к захвату итальянских колоний, покончить с Италией и в надлежащее время разгромить Германию, хотя пока еще нельзя было точно установить ни даты, ни возможного плана действий для достижения этой окончательной цели. Что касается исхода войны, то, если Япония нападет на нас, вероятнее всего, мы сможем достигнуть победы лишь с помощью дополнительных союзников. Если же Япония останется нейтральной — мы получим полную возможность развернуть боевую мощь Британской империи и Франции и достигнуть победы в войне.

Такая оценка была сделана еще до предоставления Польше англо-французских гарантий. Когда эти гарантии были даны, возникла необходимость детального рассмотрения последствий союза с Польшей. Мы считали, что небольшие военно-воздушные силы Польши вынудят Германию держать на Востоке одну пятую часть ее истребительной авиации и зенитной артиллерии, что значительно снизило бы способность Германии отражать налеты союзной авиации на Западном фронте. Что же касается наземных сил, то вклад, который могла внести Польша, имел еще большее значение. Несомненно, Германия могла разгромить Польшу, сконцентрировав против нее огромные силы, но для поддержания оккупационного режима в Польше и для защиты ее от возможного нападения со стороны России Германии необходимо было держать в Польше значительное количество своих дивизий. Следовало иметь в виду, что поляки все равно не смогли бы долго продержаться без помощи России. В случае вторжения немцев в Польшу Англия и Франция не могли оказать ей прямой помощи ни на суше, ни на море, ни в воздухе.

Таким образом, Россия являлась единственно реальной силой, способной оказать сопротивление немцам на Восточном фронте. Признавая жизненно важное значение наличия на востоке нейтральной и дружественной России, мы придавали не меньшее, а, возможно, даже большее значение тем выгодам, которые сулил нам союз с Турцией.

Таково было положение вещей, и такого хода событий, по мнению союзников, следовало ожидать в будущем. Польша стала бы полезным, но далеко не решающим делом союзником; ее можно восстановить на карте Европы после нашей победы, но пока ее нельзя было спасти. Наша основная стратегия оставалась без изменения и заключалась в том, чтобы

собрать силы, приобрести союзников, сдерживать наступление немцев, захватить итальянские колонии, разгромить Италию и, наконец, обрушиться на Германию.

С обострением международной обстановки Англия и Франция удвоили усилия, направленные на приобретение союзников. Однако наше предложение провести переговоры между представителями генеральных штабов Англии, Франции и Бельгии было отклонено бельгийским королем, питавшим надежду на нейтралитет; а раз бельгийцы отказались от сотрудничества, то, по-видимому, не было смысла добиваться по этому вопросу контактов с голландцами. Что касается наших отношений с Турцией, то к июню 1939 года с ней было заключено политическое соглашение и начаты военные переговоры. В то же время все наши усилия заключить соглашение с Россией, которое имело для нас большое значение, окончились неудачей. По причинам, которые лучше всего были известны самой Москве, но которые, конечно, были связаны с нежеланием поляков разрешить пребывание русской армии на их земле, наши переговоры с Россией успеха не имели.

21 августа было объявлено о готовящемся заключении русско-германского пакта*. 22 августа Гитлер собрал в Оберзальцберге главнокомандующих видами вооруженных сил и командующих армиями и сообщил им, что наступление немецких армий на Польшу начнется в ближайшую субботу — 26 августа.

23 августа английское правительство приняло решение ввести в действие секретные мероприятия, запланированные на случай войны. Вечером этого же дня командование английских ВВС получило приказ провести укомплектование всех частей согласно штатам военного времени. 25 августа английские гарантии Польше были скреплены заключением союза между Англией и Польшей. Таким образом, было абсолютно ясно даже для Риббентропа, что нападение Германии на Польшу будет означать начало всеобщей войны в Европе. Гитлер понимал, что в такой войне он не может рассчитывать на получение помощи от такого плохо подготовленного союзника, каким была Италия. Поэтому начало военных действий против Польши было отсрочено на несколько дней, в течение которых Гитлер стремился добиться победы, не прибегая к оружию. Все его попытки окончились неудачей, и

* Советско-германский договор о ненападении был заключен 23 августа 1939 года с целью самообороны и срыва планов империалистических кругов Англии и Франции столкнуть СССР с Германией.— *Прим. ред.*

31 августа он отдал приказ начать наступление на Польшу утром 1 сентября.

Поскольку нам был выгоден нейтралитет Италии, командованию английских вооруженных сил в заморских владениях Англии было приказано избегать всяких действий, которые могли бы вызвать конфликт с Италией. Командование английских ВВС получило указания наносить бомбардировочные удары только по военным объектам. Кроме того, было решено выступить с совместной англо-французской декларацией о том, что союзники намерены выполнять правила международных конвенций о запрещении применения отравляющих веществ и использования подводных лодок и авиации для нанесения ударов по торговому судоходству. Это исходило не только из нашего искреннего желания избежать всех ужасов войны, но и решения ограничиться проведением оборонительных действий до тех пор, пока мы не накопим достаточных сил для перехода в наступление.

1 сентября немецкие войска вторглись в Польшу, и в Англии немедленно была объявлена всеобщая мобилизация. Мобилизация английских ВВС к этому времени была, по существу, завершена. Соединения и части как в военно-воздушных силах метрополии, так и в заморских ВВС были приведены в боевую готовность. Были укомплектованы и приведены в боевую готовность части противовоздушной обороны. Самолеты Берегового командования непрерывно патрулировали в Северном море. Днем 2 сентября десять боевых эскадрилий английских ВВС перелетели из Англии во Францию. Когда на следующее утро английский премьер-министр объявил, что Англия находится в состоянии войны с Германией, то английские ВВС, хотя они и не успели полностью подготовиться к войне, находились в боевой готовности и жаждали вступить в бой с врагом.

Глава 2

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ АНГЛИЙСКИХ ВВС НА НАЧАЛЬНОМ ЭТАПЕ ВОЙНЫ

Бомбардировочное командование английских ВВС начало боевые действия 4 сентября налетом бомбардировщиков «Бленхейм» и «Веллингтон» на немецкие военные корабли, находившиеся в Северном море.

Характерными особенностями боевых действий частей Бомбардировочного командования в начальный период войны являются: некоторая переоценка наших возможностей в достижении успеха; стремление не наносить ущерба немецкому гражданскому населению; недостаточная навигационная подготовка экипажей самолетов и неэффективность бомбардировок.

Численность Бомбардировочного командования, крупнейшего объединения боевой авиации английских ВВС, была на первом этапе войны недостаточной, и действия его были ограничены.

Перед вступлением Англии в войну Бомбардировочное командование насчитывало 55 эскадрилий, из которых 33, считывавшие 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. 23 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 нашими

самыми скоростными 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 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». Таковы были силы, которые имел в своем распоряжении командующий бомбардировочной авиацией английских ВВС главный маршал авиации Ладлоу-Хьюитт и с которыми он приступил к проведению наступательных воздушных операций.

Против 33 боевых эскадрилий, имевшихся в составе Бомбардировочного командования и английских передовых ударных ВВС во Франции, немцы могли выставить 1500 самолетов с большим радиусом действия*. Если к этому добавить, что Франция не имела хороших бомбардировщиков, то станет понятным, почему решительные действия авиации нельзя было предпринимать по крайней мере до тех пор, пока не было достигнуто благоприятное соотношение сил. Став защитниками гуманности, союзники решили проводить лишь ограниченные действия бомбардировочной авиации. В соответствии с этим решением английское правительство 1 сентября одобрило план боевого использования бомбардировочной авиации в первоначальный период войны. Боевые действия нашей авиации, согласно этому плану, зависели от того, насколько агрессивно будет действовать авиация противника. Если Германия начнет неограниченную воздушную войну, то Бомбардировочное командование английских ВВС будет наносить удары по жизненно важным объектам противника, таким, например, как его нефтеперерабатывающие заводы, несмотря на то что при проведении этих налетов

* Авторы, по-видимому, относят к этой категории немецкие бомбардировщики «Хейнкель-111», «Юнкерс-88» и «Дорнье-215», имевшие дальность полета 2000—2400 километров.— *Прим. ред.*

может пострадать и гражданское население. Если же немецкие самолеты ограничатся налетами на чисто военные объекты, то наша бомбардировочная авиация тоже ограничится налетами на немецкие корабли в Вильгельмсхафене и в море, а также сбрасыванием листовок над Германией.

Прошли первые дни войны, а немецкая авиация, сосредоточив все свои усилия для поддержки наступления на Востоке, не проводила никаких серьезных воздушных операций на Западе. В связи с этим Бомбардировочное командование английских ВВС получило возможность сохранить и расширить свои силы для последующих боевых действий. Ввиду того что нападение на немецкий флот в Вильгельмсхафене обошлось нам слишком дорого, деятельность Бомбардировочного командования сводилась теперь к проведению налетов на военные корабли противника в море и сбрасыванию пропагандистских листовок.

До 19 сентября одиночные самолеты Бомбардировочного и Берегового командований произвели семь разведывательных полетов в район Гельголандской бухты. В шести случаях были обнаружены немецкие военные корабли, но они находились слишком близко от своих баз и успели бы укрыться в них до подхода наших бомбардировщиков. Поэтому было решено прибегнуть к разведке боем. В район Гельголандской бухты высылалось девять или больше бомбардировщиков, которые должны были вести поиск и бомбардировать все обнаруженные военные корабли и подводные лодки противника. При этом экипажам самолетов было строго приказано не атаковать немецкий флот в базах, не нарушать датские и голландские территориальные воды и не производить атак на немецкие военные корабли, сопровождавшие торговые суда, если была хоть малейшая опасность повреждения последних. Однако и разведка боем не дала положительных результатов.

Ясно, что столь ограниченные наступательные действия нашей бомбардировочной авиации, хотя и соответствовали нашему общему стратегическому плану, не способствовали успешному ведению войны на море. Поэтому не удивительно, что военно-морской министр Англии проявил признаки серьезного беспокойства после инцидента 17 ноября. В этот день наш самолет, производивший разведку в районе Вильгельмсхафена, обнаружил в открытом море несколько немецких кораблей и сообщил по радио их координаты, однако нами не были высланы бомбардировщики для атаки этих кораблей, и они благополучно возвратились в свой порт.

Как выяснилось впоследствии, командующий Береговым командованием, получив донесение самолета-разведчика, ре-

шил не высылать бомбардировщиков для атаки этих кораблей по следующим, совершенно обоснованным причинам: немецкие корабли направлялись в сильно защищенный порт Вильгельмсхафен, куда было запрещено высылать наши самолеты; кроме того, если бы наши бомбардировщики и были высланы, то они не смогли бы достичь цели до наступления темноты. Тем не менее этот вопрос всесторонне обсуждался на заседании Военного кабинета. На этом заседании было решено, что обстановка на море, учитывая успехи противника в минной и подводной войне, требовала принятия более решительных мер. В соответствии с этим министерство авиации получило разрешение атаковать немецкие военные корабли, однако наши потери не должны были сильно превышать потери противника. Это решение означало, что, хотя политика сохранения сил бомбардировочной авиации оставалась прежней, теперь не запрещалось атаковать цели, надежно прикрытые средствами противовоздушной обороны противника. Таким образом, впервые после начала войны нашей бомбардировочной авиации было разрешено при наличии благоприятных обстоятельств проводить налеты на немецкие боевые корабли, находившиеся в непосредственной близости от своих баз.

Эти операции по-прежнему было решено проводить, применяя разведку боем. В тех случаях когда условия погоды позволяли летать на большой высоте в районе Вильгельмсхафена или Гельголанд, высылалось не менее 24 самолетов для поиска и атаки кораблей противника. Но, как и раньше, экипажи должны были «принимать все меры», чтобы не вызвать потерь среди гражданского населения противника. Поэтому запрещалось бомбардировать корабли, находившиеся в доках или у причалов.

Результаты налетов самолетов Бомбардировочного командования на корабли противника в течение многих месяцев были неэффективными. Самолеты командования произвели 861 самолето-вылет, сбросив всего 61 тонну бомб. Небольшие повреждения получили легкий крейсер «Эмден» и броненосец «Адмирал Шеер», была потоплена одна подводная лодка и один тральщик; в воздушных боях были уничтожены десять истребителей противника. Такие результаты не оправдывали потерю 41 бомбардировщика. Однако уроки, извлеченные из этих незначительных по своим результатам операций, были исключительно ценными для наших военно-воздушных сил. Были улучшены тактические приемы наших бомбардировщиков, установлены на самолетах протектированные бензобаки, бомбардировщики стали использоваться только в ночное время. Мы приобрели этот опыт своевре-

менно, так как впереди предстояли тяжелые испытания. Если бы наша бомбардировочная авиация не получила в самом начале войны этого опыта, то в тяжелые майские дни 1940 года она понесла бы такие потери, которые значительно ослабили бы ее мощь в самый ответственный для нас момент.

В начале 1940 года самолеты Бомбардировочного командования сбрасывали листовки в глубоком тылу противника. В период с 20 января по 17 февраля самолеты командования почти не производили боевых вылетов из-за плохой погоды, стоявшей над Европой. После этого операции по сбрасыванию листовок возобновились. В них стали принимать участие самолеты английских ВВС, базировавшиеся во Франции. Однако основной задачей всех авиагрупп Бомбардировочного командования являлась разведка различных районов Германии для подготовки крупной операции по минированию водных магистралей Германии. Во время этих разведывательных полетов сбрасывание листовок производилось с целью не вызвать подозрений противника о готовившейся операции, к которой Бомбардировочное командование приступило 6 апреля.

За период с 3 сентября 1939 года по 6 апреля 1940 года потери Бомбардировочного командования при проведении боевых операций были слишком большими и не оправдывали достигнутых результатов. Но и эти результаты имели для нас важное значение: мы собрали много ценной информации о противнике и проверили в боевых условиях тактику действий наших самолетов. В то время как самолеты Бомбардировочного командования сбрасывали листовки над Германией или производили поиск немецких военных кораблей, самолеты Берегового командования выполняли задачи по патрулированию над морем и сопровождению конвоев. Наша стратегия в то время представляла собой сочетание обороны с экономической блокадой противника, в которой (до тех пор пока немецкая армия и немецкие ВВС не проявляли активности) основную роль играл военно-морской флот Англии.

В противоположность общепринятому мнению связь Берегового командования с военно-морским флотом была с самого начала прочной и эффективной. При штабе Берегового командования был создан небольшой военно-морской отдел, а все три авиагруппы командования (15, 16, 18-я) проводили боевую деятельность под руководством объединенного штаба района, в котором военно-морской и военно-воздушный отделы размещались совместно.

Численность самолетного парка Берегового командования к началу войны была небольшой по сравнению с самолетным парком Бомбардировочного и Истребительного командова-

ний. На вооружении состояли в основном устаревшие самолеты, хотя были заказаны и новые типы морских самолетов. Десять из одиннадцати разведывательных эскадрилий командования были вооружены самолетами «Ансон». Это были надежные в пилотировании машины, но они имели небольшую скорость полета (288 км/час) и ограниченный радиус действия (при нормальных условиях полета около 400 километров). Одна разведывательная эскадрилья имела на вооружении американские самолеты «Хадсон» с радиусом действия в два раза большим, чем у самолета «Ансон», а также с значительно большими скоростью полета и бомбовой нагрузкой. Из шести эскадрилий дальнего действия только две были вооружены самолетами «Сандерленд» (имевшими семь пулеметов), средний радиус действия которых составлял 1370 километров, а бомбовая нагрузка — 900 килограммов. Остальные четыре эскадрильи были вооружены самолетами «Лондон» и «Стренрир», которые имели низкие лётно-тактические данные.

Одна из основных задач Берегового командования состояла в проведении воздушной разведки над Северным морем. По официальному заключению Адмиралтейства, опубликованному до войны, наибольшую опасность для нашего судоходства в этом море представляли не подводные лодки, а надводные корабли противника.

Другой не менее важной задачей Берегового командования являлся 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 года шесть самолетов «Веллингтон», выделенные для борьбы с магнитными минами, уничтожили свыше 12 процентов от общего количества мин, вытраленных или подорванных с ноября 1939 по май 1940 года.

Угроза со стороны магнитных мин была быстро ликвидирована. Труднее обстояло дело с немецкими подводными лодками, по-прежнему представлявшими большую опасность для нашего судоходства. Уже к концу сентября общий тоннаж английских судов, потопленных немецкими подводными лодками, достиг 150 000 тонн.

В этот трудный для нас начальный период, когда в море находилось большое количество наших одиночных судов, возвращавшихся в Англию, а корабли охранения не заходили далее 13 градусов западной долготы, когда мы только налаживали конвоирование судов (в предмобилизационный период оно вообще не предусматривалось), Береговое командование английских ВВС прилагало все усилия к тому,

чтобы обеспечить наши суда, находившиеся в прибрежных водах, надежным воздушным прикрытием. Однако это прикрытие на расстояние свыше 160 километров от островов Силли проводилось редко, так как большинство самолетов дальнего действия использовалось для выполнения главной задачи — воздушной разведки над Северным морем. Кроме того, необходимо было держать в резерве часть сил Берегового командования, так как из района юго-западных подходов к Англии поступал непрерывный поток донесений о наличии подводных лодок противника в этом районе. Приходится с горечью признать, что в вопросах обеспечения наших транспортов воздушным прикрытием у нас были большие недостатки. Когда же Адмиралтейство решило применить для прикрытия наших транспортов с воздуха авианосную авиацию, то мы едва не лишились авианосца «Арк Ройял», а после гибели авианосца «Корейджес» Адмиралтейство отказалось от применения авианосной авиации.

К октябрю было налажено прикрытие с воздуха и эскортирование наших торговых судов, и, хотя случаи потопления наших судов были далеко не единичны, все же их число заметно уменьшилось. В ноябре потери нашего торгового флота от немецких подводных лодок еще снизились. Это можно объяснить тем, что в этом месяце немецкие подводные лодки стали нести потери от английских боевых кораблей, а также тем, что противник стал уделять больше внимания постановке магнитных мин. К этому времени самолеты Берегового командования начали проводить дневные полеты с разведывательными целями в район Северного моря и обеспечивать наши конвои в Атлантике воздушным прикрытием на удаление до 300 километров от берегов Англии. Если бы мы имели аэродромы в Северной Ирландии, то, естественно, воздушное прикрытие можно было бы осуществлять на значительно большее расстояние. В то же время самолеты Берегового командования, которые вели борьбу с надводными кораблями противника в Северном море, настолько успешно справлялись с дополнительно возложенной на них задачей по обнаружению немецких подводных лодок в этом районе, что нам удалось установить маршруты следования немецких подводных лодок в водах, омывающих северную часть Шотландии. Были выделены специальные самолеты для борьбы с немецкими подводными лодками, и к середине ноября обнаружение подводных лодок противника в море было признано такой же важной задачей, как и обнаружение надводных кораблей противника.

Использование авиации для борьбы с подводными лодками вполне себя оправдало. Чтобы не быть обнаруженными

с воздуха, подводные лодки теперь бóльшую часть маршрута следовали в погруженном состоянии. Самолеты береговой авиации не раз выводили морских охотников, снабженных противолодочными бомбами, на удобную позицию для атаки подводных лодок. Однако непосредственно на боевом счету самолетов еще не было ни одной потопленной подводной лодки. Это можно объяснить тем, что на вооружении самолетов в то время не было подходящих противолодочных бомб, 45-кг противолодочные бомбы, состоявшие на вооружении самолетов «Ансон», не причиняли ущерба подводной лодке даже в случае прямого попадания, а 113-кг противолодочные бомбы, которыми были вооружены летающие лодки, могли причинить серьезный ущерб, если взрыв происходил не дальше двух метров от корпуса подводной лодки.

Непригодность наших противолодочных бомб не была для нас неожиданностью. Еще до войны высказывались серьезные опасения о недостаточной эффективности этих бомб. Прошло всего несколько дней войны, как эти опасения полностью подтвердились. 5 сентября 1939 года две наши подводные лодки были ошибочно атакованы самолетами «Ансон». Обе лодки не получили никаких повреждений. Аналогичный инцидент, происшедший 3 декабря, явился еще одним доказательством непригодности наших противолодочных бомб. В этот день 45-кг противолодочная бомба попала в основание боевой рубки нашей подводной лодки «Снэппер». Единственное повреждение, причиненное лодке, заключалось в том, что в боевой рубке были разбиты четыре электрические лампочки.

Через неделю Адмиралтейство отдало распоряжение о разработке и производстве противолодочных бомб. А пока таких бомб не было, самолеты Берегового командования совершали беспокоящие налеты на немецкие подводные лодки.

Несмотря на возобновление активности немецких подводных лодок в январе — феврале 1940 года, преимущество в войне на море было на стороне союзников. Поиск и обнаружение подводных лодок, проводившиеся на дальних подступах к Англии, давали хорошие результаты: за надводными рейдерами противника велось надежное наблюдение, успешно ликвидировалась угроза со стороны немецких магнитных мин, а подводные лодки противника, которые представляли для нас бóльшую опасность, чем мы предполагали до войны, наносили нашему судоходству значительно меньше потерь, чем в 1917 году. Заслуга во всем этом принадлежала в первую очередь военно-морским силам Англии. Однако и Береговое командование внесло весьма существенный вклад в каждое из этих достижений. Но, вероятно, самым значительным до-

стижением первоначального периода войны было то, что Береговое командование, предназначавшееся в основном для ведения воздушной разведки в интересах военно-морского флота, приступило к ведению наступательной борьбы с подводными лодками противника.

* *
*

На Истребительное командование возлагалась организация и осуществление противовоздушной обороны Англии, что, несомненно, в то время являлось важнейшей задачей английских ВВС.

Для того чтобы наша истребительная авиация могла оказать успешное противодействие немецкой бомбардировочной авиации (насчитывавшей, по нашим предположениям, около 2000 самолетов) *, нам необходимо было иметь, как было подсчитано, 46 истребительных эскадрилий для общего прикрытия страны с воздуха, четыре эскадрильи для прикрытия конвоев, следовавших у восточного побережья Англии, две эскадрильи для прикрытия военно-морской базы Скапа-Флоу и одну для прикрытия Северной Ирландии.

Таким образом, для обеспечения противовоздушной обороны метрополии командующему Истребительным командованием главному маршалу авиации Даунингу требовались минимум 53 истребительные эскадрильи. Фактически в его распоряжении к началу войны было не больше 35 эскадрилий. Даунинг настойчиво добивался формирования недостающих 18 истребительных эскадрилий раньше намеченного срока, а также требовал, чтобы имеющаяся в его распоряжении истребительная авиация не отвлекалась для выполнения других задач даже в тот период, когда немецкие самолеты не производили налетов на Англию.

В первые же дни войны Даунинг потребовал от министерства авиации немедленного формирования 12 истребительных эскадрилий в дополнение к имевшимся 35 эскадрильям. Однако ему было отказано, так как авиационная промышленность Англии выпускала в то время не более 100 истребителей «Харрикейн» и «Спитфайр» в месяц, что было недостаточ-

* К началу второй мировой войны в составе немецких ВВС насчитывалось всего около 2000 бомбардировщиков, которые не могли быть полностью использованы против Англии. Авторы сознательно преувеличили силы противника, чтобы усилить впечатление о затруднениях Англии на начальном этапе войны.— *Прим. ред.*

ным для покрытия предполагаемых потерь истребительных эскадрилий, не говоря уже о создании новых эскадрилий.

Штаб ВВС, естественно, не рассматривал этот вопрос столь упрощенно, как Даудинг, и поэтому не мог согласиться с требованиями последнего о первоочередности расширения сил Истребительного командования. Английские наземные войска и военно-воздушные силы во Франции, да и сами французы непрерывно требовали отправки на континент истребительных эскадрилий. Основной же задачей министерства авиации являлось создание в первую очередь мощных сил бомбардировочной авиации. Нет сомнения, что невозможно было удовлетворить все требования. Но очевидно было и то, что количество истребительных эскадрилий необходимо было увеличить. И эта необходимость становилась все более настоятельной в связи с тем, что немецкие ВВС, начав свои операции на Западном фронте, выбрали в качестве целей те самые объекты на территории Англии, для обороны которых предназначались дополнительные истребительные эскадрильи; формирование их было одобрено еще перед войной.

В конце концов, благодаря поддержке начальника штаба английских ВВС Ньюолла, Даудинг добился того, что численность Истребительного командования была увеличена на 18 эскадрилий, которые были сформированы к декабрю 1939 года.

Большинство этих эскадрилий имели на вооружении самолеты «Бленхейм», а часть их была вооружена устаревшими самолетами «Бэтл». Весной 1940 года английская авиационная промышленность увеличила выпуск новых одномоторных истребителей, и к маю девять из восемнадцати эскадрилий были вооружены современными истребителями «Харрикейн» и «Спитфайр». В связи с тем что четыре эскадрильи, вооруженные самолетами «Бленхейм», были переданы Береговому командованию для прикрытия наших кораблей с воздуха, а две истребительные эскадрильи были переброшены во Францию, Истребительное командование в конечном итоге увеличилось на 12 эскадрилий. Таким образом, численность Истребительного командования, выделенного для выполнения задач по противовоздушной обороне метрополии, увеличилась с 35 эскадрилий (из них 22 эскадрильи были вооружены самолетами «Харрикейн» и «Спитфайр»), имевшихся в сентябре 1939 года, до 47 эскадрилий к маю 1940 года (из них 38 имели на вооружении современные самолеты «Харрикейн» и «Спитфайр»). С другой стороны, значительное расширение Истребительного командования неизбежно замедляло и без того медленное развитие бомбардировочной авиации. Расширение Истребительного командования опрокинуло все преж-

ние представления о правильном соотношении между наступательными и оборонительными видами воздушного оружия, так как к маю 1940 года общее количество истребительных эскадрилий в Англии и Франции превосходило общее количество бомбардировочных эскадрилий.

В период с октября 1939 по май 1940 года основной задачей Истребительного командования являлось прикрытие наших кораблей и судов у восточного побережья Англии и военно-морских баз. Даунинг с нежеланием приступил к выполнению этой задачи. Имевшиеся в то время радиолокационные станции были бессильны против низколетающих самолетов, летчики-истребители не имели навыков полета над морем, а аэродромов на побережье было очень мало. Все эти обстоятельства затрудняли выполнение боевых задач, поставленных перед нашей истребительной авиацией. В конце концов Даунинг согласился оборонять прибрежную полосу на удаление 8 километров от берега. Вначале истребительные эскадрильи не имели успеха, но, когда им разрешили действовать с аэродромов Берегового командования, потери наших кораблей и судов значительно уменьшились. В заключение можно добавить, что с начала войны и до начала кампании в Норвегии наши истребители уничтожили около 40 немецких самолетов из числа 400 с лишним самолетов, которые были обнаружены над побережьем Англии или поблизости от него.

Защита с воздуха нашей главной военно-морской базы Скапа-Флоу осенью 1939 года была не менее важной задачей, чем прикрытие с воздуха кораблей и судов. Защита Розита больших затруднений не представляла, так как прикрытие с воздуха этой базы могло быть осуществлено двумя эскадрильями шотландских вспомогательных ВВС, базировавшихся в Дреме и Торнхаузе. Но прикрытие военно-морской базы Скапа-Флоу на Оркнейских островах, находившихся вне радиуса действия самолетов Истребительного командования, представляло значительную трудность. И когда началась война, то эта важная военно-морская база оказалась без истребительного прикрытия. Для защиты Скапа-Флоу было срочно переброшено из Лондона некоторое количество аэростатов заграждения, а Адмиралтейство выделило из состава авиации военно-морских сил две истребительные эскадрильи, базировавшиеся на гражданский аэродром Хатстон.

* *
*

Оккупировав Польшу, Гитлер устремил свои взоры на Запад. 14 октября 1939 года немецкая подводная лодка беспрепятственно проникла в Скапа-Флоу и двумя точными зад-

памя потопила английский линейный корабль «Ройял Оук». В связи с неудовлетворительным состоянием обороны Скапа-Флоу командующий военно-морским флотом метрополии решил в течение ближайшей недели перебросить основные силы флота из Скапа-Флоу в Розит. Однако и здесь наш флот не был в безопасности. 16 октября около 12 немецких бомбардировщиков совершили налет на Розит, в котором находились корабли. В результате прямых попаданий бомб был потоплен крейсер «Саутгэмптон» и поврежден крейсер «Эдинбург». Несмотря на то что две истребительные эскадрильи, базировавшиеся в Шотландии, не были своевременно предупреждены о подходе немецких самолетов к Розиту, так как вышел из строя радиолокатор, они взлетели, вступили с противником в бой и сбили два бомбардировщика «Хейнкель-111». Это были первые немецкие самолеты, сбитые над Англией.

На следующий день небольшая группа немецких бомбардировщиков произвела налет на Скапа-Флоу, однако большинство наших кораблей в это время уже находились в море.

Встревоженное потерей линейного корабля «Ройял Оук» и налетом немецкой авиации на Розит, Адмиралтейство до окончания постройки аэродромов в Шотландии решило перебросить корабли на западное побережье Англии — в устье реки Клайд. Отсюда кораблям было трудно, если не невозможно, своевременно перехватывать немецкие надводные рейдеры, прорывавшиеся в Атлантический океан, корабли и подводные лодки, угрожавшие нашему судоходству у восточного побережья Англии.

Двумя или тремя удачно нанесенными ударами по морским базам Розит и Скапа-Флоу с общей потерей четырех самолетов немецкие ВВС и подводные лодки достигли выдающегося успеха, вынудив англичан перебросить корабли с восточного на западное побережье, преимущества которого немецкий военно-морской флот не использовал.

Тем временем были предприняты серьезные меры для усиления противовоздушной обороны Скапа-Флоу. В феврале 1940 года на аэродром Уик (северная Шотландия) были переброшены три истребительные эскадрильи (43, 111 и 605-я), вооруженные самолетами «Харрикейн». Здесь был создан центр службы ВНОС и управления истребителями в воздухе. В районе Скапа-Флоу строился новый аэродром, поблизости устанавливалось несколько радиолокационных станций, а вдоль побережья устанавливались аэростаты заграждения. В начале марта 1940 года английские корабли возвратились в Скапа-Флоу. 16 марта в результате налета немецких самолетов на Скапа-Флоу были повреждены крейсер «Норфолк» и учебный корабль «Айрон Дьюк». Пытаясь уничтожить или

вывести из строя как можно больше наших кораблей перед тем как оккупировать Норвегию, немецкая авиация произвела в апреле еще три налета на Скапа-Флоу, однако наши истребители «Харрикейн» успешно отразили эти налеты.

К марту 1940 года система противовоздушной обороны, включавшая 11, 12 и 13-ю истребительные авиагруппы, которые прикрывали районы южного и восточного побережья страны, от Портсмута и до залива Фёрт-оф-Форт, была дополнена на севере отдельным сектором противовоздушной обороны для прикрытия Скапа-Флоу. Неся значительные потери у юго-восточного и восточного побережья Англии, противник перенес усилия своей авиации по нашему торговому флоту в район между заливом Фёрт-оф-Форт и Оркнейскими островами.

В это время в Германии готовились к выпуску самолеты с большим радиусом действия, способные совершать налеты не только на наши корабли на юго-западных подходах Англии, но и на всю территорию страны к западу от Портсмута. Против этой угрозы у нас был пока единственный сектор противовоздушной обороны в Филтоне, предназначенный для прикрытия Бристоля и авиационных заводов, расположенных в районе города. Даудинг снова обратился в министерство авиации с просьбой увеличить численность истребительной авиации с целью прикрытия северо-восточного и юго-западного районов Великобритании.

Следует отметить, что для прикрытия территории страны между Портсмутом и Филтоном уже было намечено формирование новой, 10-й истребительной авиагруппы. На севере Даудинг планировал сформировать 14-ю авиагруппу, ответственную за все операции между заливом Фёрт-оф-Тей и Шетландскими островами. Штаб ВВС, рассматривая проблему расширения Истребительного командования, пришел к заключению о необходимости увеличить общую численность истребительной авиации метрополии к 1 апреля 1941 года до 80 эскадрилий.

К началу немецкого наступления на Западном фронте новые авиагруппы не были сформированы. Но то, что создание их было предусмотрено и уже шло полным ходом, являлось заслугой как Даудинга, так и штаба ВВС, проявивших необходимую предусмотрительность. Если в марте 1940 года увеличение численности истребительной авиации было, безусловно, желательным, то спустя несколько месяцев, когда немецкие самолеты базировались на аэродромы Норвегии и Франции, оно представлялось крайне необходимым.

Тем временем война продолжалась. Правда, она носила пассивный характер. Не было крупных сражений на земле и в воздухе. Союзники накапливали силы для дальнейших

битв, немцы же собирались перейти в решительное наступление в следующем раунде. Но какой бы ограниченный характер ни носила война в воздухе, нашим летчикам приходилось совершать ночные полеты над территорией Германии, часами всматриваться в пустынные просторы океана или вылетать на перехват немецких самолетов, пытавшихся атаковать наши торговые суда.

Пассивный характер войны был выгоден союзникам, накапливавшим силы для последующих ее этапов. Восемимесячную передышку они использовали с большой пользой для себя. Несмотря на ограниченный масштаб боевых операций на этом этапе войны, союзники извлекли ценный опыт. Были пересмотрены и улучшены планы боевых действий в Бельгии и Голландии, усовершенствованы новые виды оружия и боевой техники. В этот период появился специальный вариант облегченного невооруженного истребителя «Спитфайр» для ведения высотной аэрофоторазведки. Были созданы наземные радиолокационные станции для обнаружения низколетящих самолетов, усовершенствовано управление истребителями в воздухе с помощью новых радиостанций управления и наведения истребителей. На вооружение военно-воздушных сил начали поступать новые типы самолетов, в декабре 1939 года был сдан первый заказ на самолеты «Москит», имевшие для того времени хорошие летно-тактические данные. Но самое важное значение эта передышка имела для подготовки летно-технических кадров. За период с сентября 1939 года по май 1940 года количество авиатехнических училищ увеличилось более чем в два раза. Гораздо труднее было разрешить проблему подготовки летных кадров, но и она была успешно решена к весне 1940 года. Для сколачивания экипажей и освоения ими боевых самолетов в боевых командованиях были созданы учебно-тренировочные части. Так как Британские острова с их небольшой территорией и значительной плотностью населения были в военное время явно неподходящим местом для подготовки огромного количества летного состава, то большое количество школ первоначальной и основной летной подготовки было открыто в доминионах и колониях Британской империи. В Канаде, Австралии, Новой Зеландии и Южной Родезии было открыто 25 школ первоначальной летной подготовки, 25 школ основной летной подготовки, 14 школ подготовки летчиков-наблюдателей, 14 школ подготовки бомбардиров и воздушных стрелков и 2 школы штурманов. Начиная с середины 1942 года эти школы должны были выпускать 11 000 летчиков и 17 000 других членов летных экипажей в год.

Глава 3

СКАНДИНАВСКАЯ НЕУДАЧА

Союзники уже давно стремились лишить Германию возможности получать высококачественную железную руду из Швеции. Количество железной руды, завозившейся в Германию из Швеции и Норвегии в первые месяцы войны, составляло две трети от общего количества, необходимого для Германии.

Когда в ноябре 1939 года началась русско-финская война, стало ясно, что вмешательство союзников в этот конфликт с введением своих вооруженных сил в Скандинавию может разрешить эту проблему. Такую удачную возможность лишения Германии шведской железной руды нельзя было упускать. Самые скромные подсчеты показывали, что без шведской железной руды немецкая военная машина развалится в течение одного года.

Позиция Военного кабинета в этом вопросе была весьма неуверенной. Эту задачу можно было успешно разрешить путем непосредственной оккупации месторождений руды и коммуникаций, по которым она перевезлась. Но это могло привести к конфликту со всеми скандинавскими странами. Таким образом, операцию под предлогом оказания помощи финнам нужно было проводить осторожно и только в случае согласия Норвегии и Швеции.

В декабре 1939 года Черчилль, занимавший тогда пост военно-морского министра, предложил блокировать коммуникации между Нарвиком и Германией, проходящие в норвежских территориальных водах. Чтобы не вызвать недовольства в скандинавских странах, Военный кабинет отклонил предложение Черчилля и решил предварительно выяснить позицию норвежского и шведского правительств в этом вопросе. Однако ответ, полученный от этих стран, был неутешительным.

К февралю 1940 года стало очевидно, что без существенной помощи со стороны Финляндия сможет продержаться

лишь несколько недель. В начале марта английское правительство решило снова запросить разрешение Норвегии и Швеции о проходе союзных войск в Финляндию через территорию этих стран. И на этот раз ответ Швеции и Норвегии был отрицательным.

К этому времени у немцев возникли подозрения о наших намерениях в Скандинавии. 4 марта Гитлер отдал приказ о приведении в боевую готовность немецких вооруженных сил.

Боевые действия между Россией и Финляндией прекратились 12 марта 1940 года. На следующий день Военный кабинет рассмотрел предложение Черчилля о подготовке и посылке вооруженной экспедиции в скандинавские страны с целью овладеть месторождениями шведской руды, а также предупредить возможное продвижение русских к Атлантике. И снова Военный кабинет отклонил это предложение из-за отсутствия согласия правительств Норвегии и Швеции на ввод наших войск в эти страны*.

После подписания мирного договора между Россией и Финляндией немцы почувствовали, что подготовка Англии к интервенции в Норвегию несколько ослабла, но тем не менее Гитлер назначил на 26 марта начало операции по захвату Норвегии и Дании, носившей условное наименование «учение Везер»**. Союзники не хотели отказываться от своих намерений в Скандинавии и 28 марта направили новые ноты правительствам Норвегии и Швеции, предупреждая их о том, что политика нейтралитета, которой они придерживаются, наносит ущерб английским интересам. В нотах говорилось, что Норвегия и Швеция не должны препятствовать Англии, если она будет оказывать помощь Финляндии и что мы оставляем за собой право принять необходимые меры, чтобы помешать немцам вывозить из Скандинавии важное стратегическое сырье.

* Бездействуя в Западной Европе, правящие круги Англии и Франции готовились принять активное участие в войне с СССР на стороне финнов. Для этой цели готовился 150-тысячный экспедиционный корпус, разрабатывались планы нанесения ударов с воздуха по нефтяным районам Баку, а также оказывалась помощь Финляндии военным снабжением. Одновременно во Франции была развернута борьба с прогрессивными силами, выступавшими за сближение с СССР, была объявлена вне закона Коммунистическая партия Франции.— *Прим. ред.*

** Для участия в этой операции немецкое командование выделило семь пехотных дивизий, усиленных отдельными танковыми, моторизованными и пулеметными батальонами, и одну моторизованную бригаду. Для обеспечения действий наземных войск были привлечены 5-й воздушный флот в составе около 1300 самолетов и главные силы военно-морского флота.— *Прим. ред.*

5 апреля 1940 года, через два дня после того как первые транспорты со снабжением для немецких экспедиционных сил отправились в Норвегию, ноты были вручены правительствам Норвегии и Швеции. Шведское правительство сразу же ответило отказом, обвиняя англичан в том, что они «втягивают их в войну». От Норвегии ответ еще не поступил, однако дальнейшее развитие событий сделало его уже ненужным.

Через несколько часов после вручения нот правительствам Норвегии и Швеции наши корабли, выделенные для минирования норвежских территориальных вод, вышли из Скапа-Флоу. Намечалось выставить одно минное поле в Вест-Фьорде — непосредственно на подходе к Нарвику, а другое — значительно южнее Нарвика. Пока эти корабли двигались к берегам Норвегии, английские войска грузились на транспорты и крейсера, находившиеся в готовности к отплытию.

К 8 апреля стали поступать многочисленные донесения о сосредоточении немецких военных кораблей в Северном море. 6 апреля наша воздушная разведка обнаружила большое количество немецких военных кораблей, включая линейные корабли «Шарнхорст» и «Гнейзенау», стоявших на рейде у Вильгельмсхафена. К вечеру этого дня немецкая эскадра снялась с якоря и вышла в море. Днем 7 апреля 12 бомбардировщиков «Бленхейм» из состава 107-й эскадрильи Бомбардировочного командования вылетели для атаки кораблей эскадры, находившихся в Северном море. К сожалению, ни одна из бомб, сброшенных с самолетов, не попала в цель. По донесениям экипажей, эскадра состояла из линейного корабля, «карманного линкора», двух или трех крейсеров и большого количества эскортных миноносцев. Эти данные не совсем точны, так как фактически в составе эскадры находились линейные корабли «Шарнхорст» и «Гнейзенау», тяжелый крейсер «Хиппер» и эскорт миноносцев, направлявшихся для захвата Тронхейма и Нарвика. Во второй половине дня две эскадрильи бомбардировщиков «Веллингтон» произвели повторный налет на эскадру, но из-за плохой видимости атака опять была неудачной.

Поскольку немецкая эскадра продолжала следовать к северу, а атаки наших самолетов успеха не имели, командующий флотом метрополии решил выслать в Северное море флот для перехвата кораблей противника. Отряду, занимавшемуся постановкой мин южнее Нарвика, было приказано возвратиться на свою базу. 8 апреля командующий флотом приказал выгрузить с крейсеров, находившихся в заливе Фёрт-оф-Форт, войска, предназначенные для высадки в Нор-

вегии, а крейсерам следовать в Северное море для соединения с главными силами английского флота.

На рассвете 8 апреля один отряд английских кораблей заканчивал постановку мин у Нарвика, а другой, не выполнив своей задачи, возвращался домой. Один из наших самолетов, производивших поиск немецкой эскадры, обнаружил ее и доложил, что она идет курсом 270 градусов. Эта информация оказалась неправильной. Отряд кораблей, обнаруженных экипажем самолета, составлял лишь часть немецкой эскадры и состоял из тяжелого крейсера «Хиппер» и четырех эскадренных миноносцев и двигался не в сторону Западной Атлантики, а на северо-восток в направлении Тронхейма. Командующий английской эскадрой, дезориентированный этим сообщением, направил свои корабли для перехвата немецкой эскадры, якобы двигавшейся на запад. Фактически английские корабли оказались значительно западнее немецкой эскадры. Тем временем остальные немецкие корабли с войсками вышли из Гельголандской бухты и, не замеченные нашей воздушной разведкой, направились к северу для захвата Бергена, Эггерсунда, Кристиансанда, Арендаля и Осло. Поздно вечером немецкие корабли вошли в норвежские территориальные воды. Недалеко от порта Осло норвежский минный заградитель «Олав Трюггвесон» нанес повреждения легкому крейсеру «Эмден»; в районе острова Оскарсборг норвежские корабли оказали упорное сопротивление тяжелому крейсеру «Блюхер», не подпустив его к крепости. В остальных портах Норвегии немцы успешно справились со своей задачей, несмотря на сопротивление, оказанное им кораблями норвежского флота. Героизм, проявленный норвежскими моряками в Нарвике, был сведен на нет предательством начальника гарнизона сухопутных войск (сообщника Квислинга), который сдал гарнизон немцам без всякого сопротивления.

На рассвете 9 апреля немецкий посол в Осло прибыл в министерство иностранных дел Норвегии и потребовал немедленной капитуляции страны. А через три часа над Норвегией появились первые самолеты немецких ВВС.

Для захвата Норвегии немецкое командование выделило около 600 боевых и свыше 600 транспортных самолетов. Немецкие двухмоторные истребители атаковали аэродромы Сола и Форнебу. Численность их значительно превосходила число базировавшихся там норвежских самолетов. Через некоторое время на эти аэродромы были сброшены парашютисты и приземлились самолеты с пехотой. К середине дня немцы полностью овладели аэродромами Сола и Форнебу, на которые начали непрерывно прибывать транспортные самолеты с войсками и снабжением. Боевые самолеты, действовавшие с этих

аэродромов, оказывали поддержку своим наземным войскам. К вечеру 9 апреля немецкие войска овладели столицей Норвегии Осло и основными железнодорожными станциями и портами страны. Одновременно с этим немецкие войска почти без всякого сопротивления оккупировали Данию, обеспечив тем самым для Германии удобный плацдарм для переброски войск в Норвегию.

* * *

В Англии вначале недооценивали успех, которого достигли немцы в Норвегии. Многие считали, что господство Англии на море, которое считалось бесспорным, обеспечит полный перехват немецких судов и кораблей, направлявшихся в Норвегию. К сожалению, наши предположения оказались ошибочными. Горькая истина заключалась в том, что морские пути из Германии и Дании в Южную Норвегию контролировались не английским флотом, а германским флотом и ВВС, все аэродромы и порты Норвегии находились в руках немцев. Немецкие самолеты, базируясь на аэродромы Норвегии и Дании, могли совершать регулярные боевые вылеты с этих аэродромов. Союзники же должны были действовать на морских коммуникациях протяженностью от 600 до 1000 миль.

Пока союзники согласовывали свои военные планы, английские ВВС и военно-морской флот прилагали огромные усилия, направленные на поиск и уничтожение немецких кораблей, доставлявших войска и снабжение в Норвегию. С 9 по 12 апреля самолеты Берегового командования производили интенсивные поиски немецких кораблей в Северном море и норвежских портах. В результате этих поисков было установлено, что в Бергене находятся легкий крейсер «Кёльн» и тяжелый крейсер «Кёнигсберг», в Кристиансанде тяжелый крейсер «Карлсруэ» и в Тронхейме тяжелый крейсер «Хиппер». Для налета на крейсера в Бергене 9 апреля были высланы 12 самолетов «Веллингтон» из состава 9-й и 115-й эскадрилий Бомбардировочного командования. Атака была неудачной, и «Кёльн» в этот же вечер благополучно покинул Берген. «Кёнигсберг», получивший ранее повреждения от норвежской береговой артиллерии, остался в Бергене, на следующее утро он был снова атакован и потоплен нашей авиацией. Тяжелый крейсер «Карлсруэ», вышедший вечером 9 апреля из Кристиансанда, был потоплен английской подводной лодкой. В период с 10 по 13 апреля английские корабли потопили несколько эскадренных миноносцев, доставлявших в Нарвик немецкие войска. Все остальные немецкие военные

корабли благополучно возвратились в Германию. 12 апреля у юго-западного побережья Норвегии были обнаружены линейные корабли «Шарнхорст» и «Гнейзенау» и тяжелый крейсер «Хиппер». Для атаки этих кораблей в этот же день были направлены 92 бомбардировщика из состава Бомбардировочного командования, но из-за плохой погоды им пришлось возвратиться на свою базу.

Так закончилась первая фаза вторжения в Норвегию. Немецкий военно-морской флот успешно переправил в Норвегию достаточное количество войск и предметов снабжения для захвата всех ключевых пунктов страны. Правда, если учесть небольшую численность немецкого флота, то он понес значительные потери, но они целиком и полностью окупили себя в результате успешного выполнения поставленных перед ним задач.

Попытки нашей авиации атаковать немецкие корабли при их возвращении в Германию не увенчались успехом. Теперь действия английских ВВС были направлены против немецких аэродромов в Норвегии, из которых наиболее важными были аэродромы Форнебю в районе Осло, Вернес в районе Тронхейма и Сола в районе Ставангера. Аэродромы Вернес и Форнебю находились вне радиуса действия нашей дневной бомбардировочной авиации, поэтому командование решило наносить удары по аэродрому Сола. Первый налет на этот аэродром был проведен в ночь на 12 апреля. 14 апреля, в день высадки английских войск в Норвегии, по аэродрому Сола был проведен повторный налет, в котором участвовали крупные силы авиации. В дальнейшем аэродром Сола регулярно подвергался ударам бомбардировочной авиации.

Ключом для овладения Норвегией был Тронхейм. Если бы мы смогли захватить этот третий по величине порт и центр коммуникаций Норвегии с близко расположенным от него аэродромом Вернес, мы смогли бы контролировать всю северную часть Норвегии и, накопив достаточные силы, в дальнейшем наступать в южном направлении. Учитывая, что численность немецких войск в Тронхейме не превышала 2000 человек, норвежское правительство обратилось к союзникам с просьбой предпринять немедленный захват Тронхейма с моря. Проведение такой операции, несомненно, было сопряжено с потерей значительного количества наших кораблей, поэтому было принято решение захватить Тронхейм с суши, наступая одновременно с двух направлений. Одна группа союзных войск должна была высадиться в небольшой гавани Намсус, находившейся в 140 километрах севернее Тронхейма, а другая в гавани Ондальснес в 160 километрах южнее Тронхейма. И, наконец, третья группа, действовавшая независимо от

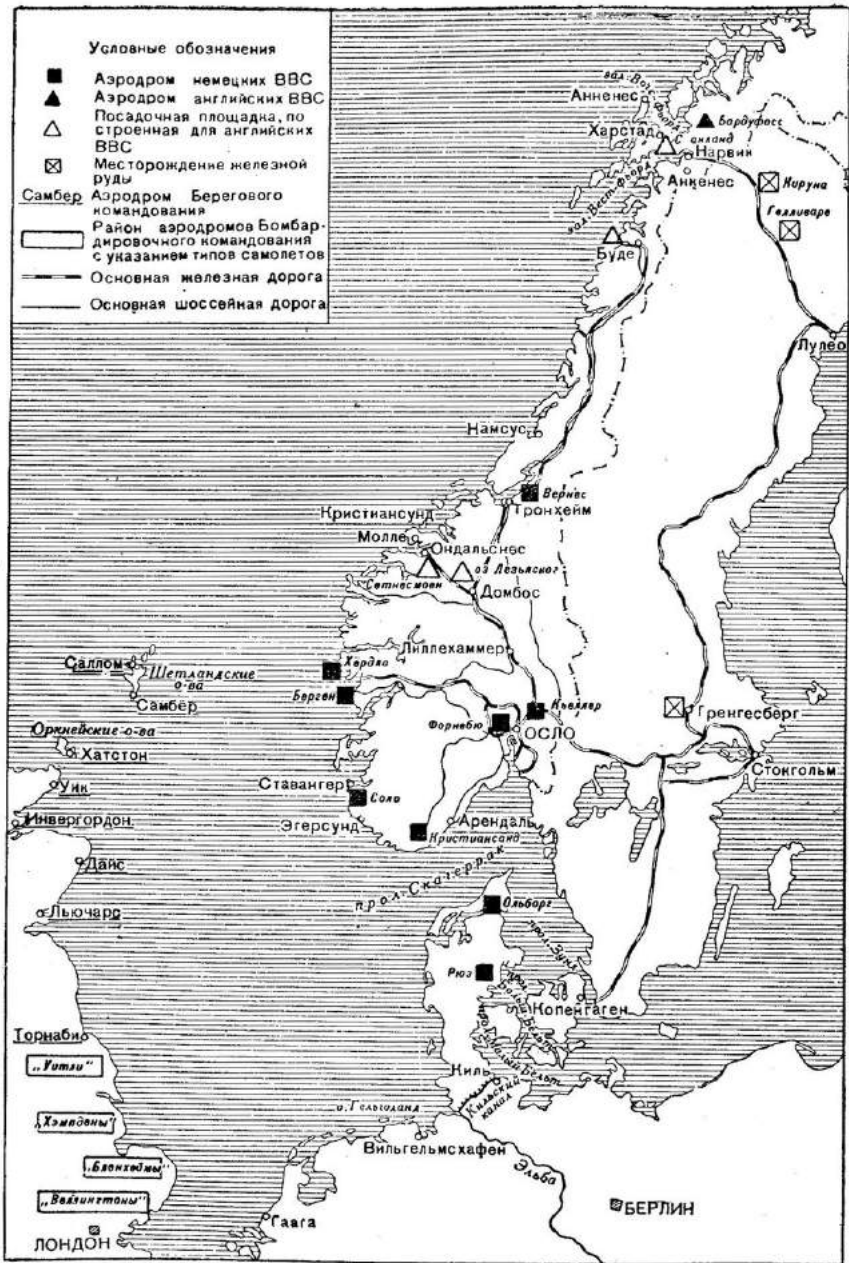


Схема 1. Кампания в Норвегии (1940 г.)

первых двух, должна была высадиться на севере Норвегии и захватить Нарвик.

14 апреля английские войска высадились в Намсусе. В этот же день началась высадка английских войск на севере Норвегии в районе Харстада. 17 апреля передовой отряд высадился в Ондальснесе*. Высадка наших войск во всех трех пунктах прошла успешно, без всякого противодействия со стороны противника, поэтому было окончательно решено захватить Тронхейм с суши. 19 апреля в Намсусе высадился отряд французов. Но в этот день начали активно действовать немецкие самолеты, которые произвели ряд мощных налетов на Намсус. Через два дня на фланге союзных войск, следовавших из Намсуса в направлении Тронхейма, появились немецкие войска, прибывшие из Тронхейма, и наступление союзников на Тронхейм с севера было приостановлено.

Наступление на Тронхейм с юга, из района Ондальснеса, также не имело успеха. Отряд англичан численностью 1600 человек, высадившийся в Ондальснесе, получил приказ продвигаться не на север для захвата Тронхейма, а на юг с задачей овладеть важным железнодорожным узлом Домбос, чтобы не допустить продвижения на север немецких войск из Осло. Воспользовавшись хорошей погодой, редкой в Норвегии в такое время года, немецкая авиация непрерывно производила налеты на наши войска, которые безуспешно пытались сдержать наступление немецких войск с юга.

Пока наземные войска союзников пытались закрепиться на захваченных плацдармах в Центральной Норвегии, английская авиация продолжала наносить удары по немецким аэродромам в Норвегии и Дании. В период с 14 по 21 апреля английские самолеты произвели 200 самолето-вылетов по аэродромам противника, однако им не удалось снизить активность действий немецких самолетов в Норвегии. Немецкие аэродромы находились на большом удалении от наших аэродромов, погода над Северным морем очень часто была неблагоприятной для полетов, противовоздушная оборона аэродромов противника была очень сильной, и нашей авиации приходилось действовать по ним или ночью, или под прикрытием облачности.

Начиная с 14 апреля наши самолеты занимались постановкой магнитных мин в проливах Большой и Малый Бельт, Зунд, Кильском канале, устье реки Эльбы и в других районах, куда не заходили наши корабли. В период с 15 апреля

* В период с 11 по 21 апреля в районе Намсуса были высажены одна французская дивизия альпийских стрелков и одна английская бригада и в районе Ондальснеса две английские дивизии. — *Прим. ред.*

по 15 июня 1940 года немцы потеряли на морских коммуникациях, ведущих в Норвегию, всего лишь восемь или девять процентов от общего тоннажа своего торгового флота и только около 1000 человек из числа 100 000, переброшенных в Норвегию.

Операции по постановке мин с воздуха и налеты нашей авиации на аэродромы противника в Норвегии хотя и были необходимы, однако не облегчили положения наших войск, сражавшихся в этой стране. Войска имели недостаточное количество зенитных средств и совсем не имели истребительного прикрытия. Не были выделены самолеты для обеспечения боевых действий наземных войск в Центральной Норвегии. Все известные нам аэродромы в Норвегии уже были захвачены немцами, а построить в короткий срок посадочные площадки в гористой стране со снежным покровом толщиной в несколько футов едва ли было возможно.

Для оказания воздушной поддержки союзным войскам, высадившимся в Намсусе и Ондальнесе, в норвежские воды 23 апреля были переброшены из Средиземного моря авианосцы «Глориес» и «Арк Ройял». На борту «Глориеса» находилась 263-я истребительная эскадрилья, вооруженная устаревшими бипланами «Гладиатор», которые могли действовать с небольших взлетно-посадочных площадок.

Для базирования этих самолетов была сооружена посадочная площадка на льду озера Лезьяског, на которую к вечеру 24 апреля с авианосца «Глориес» перелетели 18 самолетов «Гладиатор». Однако на следующий день самолеты противника уничтожили эту взлетно-посадочную площадку и десять находившихся на ней самолетов. Оставшиеся восемь самолетов 26 апреля были переброшены на небольшую взлетно-посадочную площадку Сетнесмоен в районе Ондальнеса. В течение двух дней они прикрывали наши войска с воздуха, проводили воздушную разведку и вели бои с немецкими бомбардировщиками, совершавшими налеты на Ондальнес. Вскоре в эскадрилье остался лишь один исправный самолет, но и для него не было горючего, и личный состав 263-й эскадрильи был переброшен в Англию.

Несмотря на смелые действия летчиков морских истребителей с авианосцев «Глориес» и «Арк Ройял», превосходство в воздухе в Норвегии по-прежнему было на стороне немцев. 28 апреля Комитет начальников штабов вооруженных сил Англии отдал приказ об эвакуации союзных экспедиционных сил из Центральной Норвегии.

Морские истребители, базировавшиеся на авианосцы «Глориес» и «Арк Ройял», прикрывали отход наших войск из района Намсуса. Однако в результате непрерывных налетов не-

мецких самолетов на эти авианосцы их пришлось вскоре отправить в Англию. Эвакуация наших войск из Намсуса фактически проводилась без прикрытия с воздуха.

Успешнее проходила эвакуация наших войск из Ондальнеса, которая была закончена в ночь на 2 мая. Все корабли благополучно прибыли в Англию. Конвой с войсками, вышедший из Намсуса, подвергся на маршруте многократным атакам немецкой авиации, в результате которых были потоплены два наших крейсера.

* * *

Высадка союзников в Северной Норвегии проходила гораздо успешнее, чем высадка союзных войск в центральной части страны, так как Нарвик находился вне радиуса действия немецкой авиации.

12 апреля из Англии в район Нарвика вышел конвой с английскими экспедиционными войсками в составе одной бригады. Хотя численность немецких войск в Нарвике была небольшой, британские войска высадились в небольшом порту Харстад, расположенном в 60 километрах от Нарвика. Согласно плану операции наши войска, высадившиеся в Харстаде, должны были захватить плацдармы севернее и южнее Нарвика, подождать прибытия подкреплений и после этого захватить Нарвик.

27 апреля в Харстад начали прибывать подкрепления с французскими и польскими частями. Одновременно с наземными войсками в Харстад прибыл подполковник Этчерли, который имел задачу обследовать имеющиеся в районе Нарвика посадочные площадки или места, пригодные для их сооружения. Наиболее подходящими оказались посадочные площадки в районах аэродромов Бардуфосс, Банак и Скандланд, где условия местности позволяли строительство полевых аэродромов. Строительство аэродромов началось 4 мая, и через три недели все три аэродрома были готовы для использования.

11 мая в Харстад со своим штабом прибыл генерал-лейтенант Окинлек, назначенный на должность командующего союзными экспедиционными войсками в Норвегии. На эти войска возлагались следующие задачи: удержание Северной Норвегии, прекращение перевозок шведской железной руды в Германию через Нарвик и создание препятствий в перевозке руды из порта Лулео.

Однако 10 мая, за сутки до прибытия Окинлека в Норвегию, началось вторжение немцев в Бельгию, Голландию и Францию, серьезно затруднившее выполнение планов союзни-

ков. Численность сил, необходимых для удержания Северной Норвегии, по расчетам Окинлека, составляла 17 пехотных батальонов, 104 тяжелых и 96 легких зенитных орудий и четыре эскадрильи. Такое количество сил нельзя было сразу выделить в распоряжение Окинлека, так как союзные армии несли большие потери в Бельгии и Франции. Союзникам пришлось даже отказаться от налетов бомбардировочной авиации на немецкие аэродромы в Норвегии и Дании, так как все силы авиации пришлось направить на выполнение других, более важных задач. 21 мая Комитет начальников штабов вооруженных сил Англии констатировал, что «безопасность Франции и Англии является исключительно важным вопросом, а удержание Северной Норвегии не является больше необходимостью», и соответственно рекомендовал Военному кабинету, чтобы союзные войска захватили Нарвик, взорвали порт и все его сооружения и после этого покинули Норвегию.

Тем временем 263-я истребительная эскадрилья, снова укомплектованная самолетами «Гладиатор», была отправлена на авианосце «Фьюриес» в Норвегию и 22 мая перелетела на аэродром Бардуфосс.

К этому времени в Северной Норвегии было сосредоточено достаточное количество союзных войск, чтобы предпринять наступление на Нарвик. Частые налеты немецких самолетов, действовавших с аэродрома Вернес, причинили немало беспокойств нашим кораблям, но не помешали сосредоточению наших войск в Северной Норвегии. Наступление на Нарвик намечалось провести с прибытием в Норвегию 46-й истребительной эскадрильи, вооруженной самолетами «Харрикейн».

Эта эскадрилья прибыла в Норвегию 26 мая на авианосце «Глориес». На взлетно-посадочной полосе аэродрома Сканланд, где должна была базироваться эскадрилья, к этому времени начал таять снег, и первые три самолета при посадке скапотировали, в связи с чем остальные самолеты пришлось посадить на аэродром Бардуфосс. Условия базирования истребителей на этот аэродром были очень тяжелыми. Аэродром находился в гористой местности на удалении 80 километров от Нарвика. Постоянные туманы, стоявшие в это время года, сильно затрудняли действия истребителей.

27 мая союзные войска закончили сосредоточение для наступления на Нарвик. 263-й и 46-й истребительным эскадрильям было приказано непрерывно патрулировать и прикрывать с воздуха войска в районе боевых действий.

Вечером и ночью 27 мая, когда союзные войска высаживались с кораблей в исходных для наступления районах,

авиация противника не появлялась. Утром 28 мая над аэродромом Бардуфосс навис густой туман, что задержало на некоторое время вылет наших истребителей. Воспользовавшись этим, немецкие пикирующие бомбардировщики «Юнкерс-87» нанесли повреждения флагманскому кораблю союзников, находившемуся в районе Нарвика. После этого из-за плохой погоды, и главным образом, патрулирования наших истребителей в воздухе немецкие бомбардировщики больше не появлялись. К вечеру 28 мая союзные войска при поддержке авиации овладели Нарвиком.

К 3 июня наши войска полностью разрушили порт Нарвик. Таким образом, немцы не могли больше использовать Нарвик для вывоза железной руды в Германию вплоть до января 1941 года.

С 2 по 7 июня английские истребители прикрывали отход союзных войск из Северной Норвегии. Истребители «Гладиатор» после завершения эвакуации должны были перелететь на авианосец «Глориес», а оставшиеся в наличии десять истребителей «Харрикейн» из состава 46-й эскадрильи предполагалось уничтожить на аэродроме, так как попытки совершить посадку на палубу авианосца при отправке в Норвегию закончились неудачей. Командир 46-й эскадрильи запросил разрешения у командования снова попытаться произвести посадку на авианосец. В ясную полярную ночь 7 июня истребители «Харрикейн» взлетели с аэродрома Бардуфосс и успешно произвели посадку на авианосец «Глориес».

Но судьба зло насмеялась над смелостью и искусством английских летчиков. Немецкие линейные корабли «Шарнхорст» и «Гнейзенау», направлявшиеся в район Нарвика, перехватили радиogramмы с авианосцев «Арк Ройял» и «Глориес», находившихся в Северном море, и пошли на перехват их. Во второй половине дня 7 июня немецкие корабли обнаружили «Глориес» и сопровождавшие его два эскадренных миноносца. Первыми же залпами немецкие корабли поразили авианосец. Через два часа, объятый пламенем, «Глориес» перевернулся и затонул. Вместе с ним погибли почти все летчики истребителей «Харрикейн».

* *
*

Характер боевых действий наших войск в Центральной и Северной Норвегии имел существенные различия. Боевые действия в Центральной Норвегии проводились при наличии плохих баз, слабо развитых коммуникаций, в пределах досягаемости крупных сил немецкой авиации и вне пределов

практического радиуса действия английских самолетов. Не удивительно, что наши войска быстро потерпели неудачу. Боевые действия наших войск в Северной Норвегии проводились в условиях противодействия лишь незначительных сил авиации противника. Вот почему северная группа союзных войск добилась определенных успехов к тому времени, когда тяжелая обстановка на Западном фронте потребовала переброски наших вооруженных сил из Норвегии.

В Норвежской кампании впервые полностью проявилась решающая роль воздушного оружия. Английские ВВС, слишком малочисленные и значительно удаленные от районов боевых действий, не могли оказать эффективной помощи нашим войскам в Норвегии. И хотя поражение наших войск в Центральной Норвегии было вызвано рядом факторов чисто военного характера*, оно усугублялось наличием у противника в Норвегии мощных воздушных сил, которые насчитывали не менее 615 бомбардировщиков, истребителей и разведывательных самолетов и 650 транспортных самолетов.

Английское министерство авиации еще до Норвежской кампании подчеркивало исключительную важность использования в войне военно-воздушных сил. Однако если ранее это признавалось теоретически, то теперь это стало очевидным фактом, по крайней мере для военных кругов. Наш военно-морской флот благодаря своим умелым действиям понес во время Норвежской кампании относительно небольшие потери, но даже самые испытанные «морские волки» почувствовали ту грозную мощь, какую таили в себе военно-воздушные силы.

* Одной из причин поражения союзников в Норвегии следует считать весьма нерешительные и несогласованные действия англо-французского командования. Военно-морской флот союзников не сумел использовать свое огромное численное превосходство и действовал с излишней осторожностью. Немалую роль в успехах гитлеровцев сыграла также подрывная деятельность Квислинга и его фашистской партии «Национальное единство». — *Прим. ред.*

Глава 4

КАТАСТРОФА НА ЗАПАДЕ

На рассвете 10 мая 1940 года немецкие войска перешли границы нейтральных государств: Голландии, Бельгии и Люксембурга. Обеспечивая действия наземных войск, немецкие ВВС произвели налеты на 70 французских, бельгийских и голландских аэродромов. Одновременно с этим немецкие воздушнодесантные войска захватили четыре наиболее важных опорных пункта в системе обороны Бельгии и проникли в глубь Голландии. Начался третий, наиболее внушительный этап немецкого «блицкрига».

У союзников было достаточно времени, чтобы подготовиться к немецкому наступлению. Предположение союзников, что немцы будут наносить главный удар через Голландию, Бельгию и Люксембург в обход укрепленной линии Мажино, полностью подтвердилось. В предвидении этого были тщательно разработаны оперативные планы и почти с началом немецкого наступления отданы необходимые распоряжения о проведении в жизнь этих планов.

При наличии благоприятной обстановки союзные армии должны были нанести противнику ответный удар в соответствии с заранее разработанным планом «Д» (план «Диль»). Согласно этому плану союзные войска, расположенные в Лотарингии и Эльзасе, находились в готовности для отражения любой атаки противника на линию Мажино, а войска, расположенные севернее, вдоль франко-бельгийской границы, должны были выдвинуться к рубежу Намюр, Антверпен. Главные усилия союзных армий намечалось сосредоточить на левом фланге. 2-я французская армия, являвшаяся основной ударной силой союзных войск на правом фланге, имела задачу удерживать позиции на южных подступах к Арденнам. 9-я армия должна была выдвинуться вперед к реке Маас на участке от Мезьера до Намюра. 1-й французской армии была поставлена задача занять позиции между рекой Маас у Намюра и рекой Диль у Вавра. Британские экспедиционные силы должны были выйти к реке Диль на участке от

Вавра до Лувена, а 7-я армия, находившаяся на левом фланге, стремительным маршем выходила к Антверпену и голландским островам в устье реки Шельды. Как видно, между британскими экспедиционными силами и 7-й армией получался разрыв протяженностью от Лувена до Антверпена. Этот разрыв должны были заполнить отступавшие бельгийские войска, сопротивление которых на главной линии обороны Бельгии вдоль канала Альберта, по нашим предположениям, могло продлиться не более трех — четырех дней.

Совместно с французским командованием был разработан план боевого использования английских ВВС при осуществлении плана «Диль» и в последующих операциях. Авиационную поддержку наземным войскам должны были оказывать английские самолеты, базировавшиеся во Франции и находившиеся под командованием маршала авиации Баррата. Эти ВВС состояли из двух авиационных соединений: английских экспедиционных ВВС и английских передовых ударных ВВС во Франции.

Английские экспедиционные ВВС, возглавляемые вице-маршалом авиации Блаунтом, состояли из пяти эскадрилий, вооруженных разведчиками «Лизандер» и предназначенных для проведения тактической воздушной разведки и аэрофото съемки на фронте английских экспедиционных войск, четырех эскадрилий бомбардировщиков «Бленхейм» — для ведения оперативной воздушной разведки за линией фронта английских и бельгийских войск до рубежа реки Рейн и четырех эскадрилий истребителей «Харрикейн», предназначенных для прикрытия с воздуха английских войск и аэродромов на территории Франции, а также для сопровождения своих самолетов-разведчиков.

Английские передовые ударные ВВС во Франции под командованием вице-маршала авиации Плейфера имели более широкие задачи. Вследствие того что у французов было менее 100 бомбардировщиков, из которых только 25 являлись современными самолетами, перед английскими передовыми ударными ВВС была поставлена задача обеспечивать потребности всего фронта союзников. В состав этих ВВС входили десять бомбардировочных эскадрилий, вооруженных самолетами «Бэттл» и «Бленхейм», которые должны были наносить удары по наступающим войскам противника, преимущественно там, где движение войск замедлялось, например на мостах и узлах дорог, и две эскадрильи истребителей «Харрикейн» (с началом немецкого наступления планировалось увеличить число истребительных эскадрилий до четырех), предназначенных для взаимодействия со своими бомбардировщиками и прикрытия с воздуха аэродромов в районе Реймса,

где базировались английские передовые ударные ВВС. Таким образом, первоначальная цель переброски английских передовых ударных ВВС во Францию для нанесения эффективных ударов по объектам немецкой промышленности с небольших расстояний не была достигнута. Это можно объяснить необходимостью использования всех сил авиации для поддержки союзных армий в начале немецкого наступления, а также полной неспособностью бомбардировщиков «Бэттл» вести борьбу с немецкими истребителями над территорией Германии.

Хотя английские передовые ударные ВВС могли действовать на всем Западном фронте, их предполагалось использовать в основном для оказания авиационной поддержки нашим войскам на южном секторе фронта. По противнику, наступавшему на северных участках фронта, должны были наносить удары бомбардировщики «Бленхейм», базировавшиеся в метрополии и входившие в состав Бомбардировочного командования. Кроме того, две эскадрильи бомбардировщиков «Уитли», также базировавшиеся в метрополии, должны были наносить удары ночью по шоссе и железным дорогам противника в районах западнее реки Рейн.

Решение привлечь бомбардировщики с аэродромов метрополии для оказания поддержки союзным наземным войскам вызвало опасения у штаба английских ВВС. Еще большие опасения возникли у штаба Бомбардировочного командования.

За два дня до начала немецкого наступления командующий Бомбардировочным командованием маршал авиации Портал, сменивший в апреле Ладлоу-Хьюитта, заявил: «Я убежден, что нецелесообразно использовать бомбардировщики «Бленхейм», так как это может отрицательно повлиять на ход воздушной войны... Район боевых действий, выбранный противником, будет насыщен истребителями противника». Портал выразил сомнение, что 50 бомбардировщиков «Бленхейм» смогут в значительной степени повлиять на ход войны и оправдать большие потери, которые мы можем понести.

Возражения Портала против подобного использования бомбардировочной авиации метрополии, высказанные им перед самым началом боевых действий, не были лишены здравого смысла. Действительно, больше половины личного состава английской бомбардировочной авиации должно было впервые участвовать в совершенно новом для него виде боевых действий — отражать наступление армии противника, хорошо обеспеченной всеми средствами противовоздушной обороны и имеющей крупные силы истребительной авиации. С другой стороны, штаб ВВС не мог отказаться от использо-

вания бомбардировочной авиации метрополии в интересах войск, в то время когда союзные армии безусловно нуждались в ее помощи. Поэтому ей была поставлена задача оказывать поддержку наземным войскам.

Что касается использования тяжелых бомбардировщиков, то в этом вопросе были еще более серьезные разногласия. В составе Бомбардировочного командования было 16 эскадрилий, вооруженных бомбардировщиками «Веллингтон», «Хэмпден» и «Уитли». Как показал опыт боевых действий, в мае 1940 года невозможно было использовать тяжелые бомбардировщики днем, в условиях сильного противодействия истребителей противника. Однако штаб ВВС мог использовать их в ночное время.

Штаб английских ВВС неоднократно указывал, что оккупация немцами Голландии должна явиться сигналом к началу бомбардировки Рура английской тяжелобомбардировочной авиацией. По мнению штаба ВВС, тяжелые бомбардировщики не следовало использовать против объектов, находящихся в тактической зоне. В Рурском бассейне было сосредоточено большое количество промышленных предприятий, составлявших около 60 процентов всей военной промышленности Германии. Нанося удары по объектам Рура, мы могли бы одновременно сбрасывать бомбы и на коммуникации противника, что в значительной степени затруднило бы продвижение немецких армий в Голландию. Это в свою очередь вынудило бы немцев перебросить свою истребительную авиацию и зенитную артиллерию с фронта для защиты самой Германии, что могло облегчить действия наших средних бомбардировщиков, наносящих удары по наступающим армиям противника.

У французов не было убедительной воздушной доктрины, с помощью которой они могли бы выдвинуть обоснованные возражения против аргументов англичан. Они признавали необходимость бомбардировки объектов немецкой промышленности, однако были не согласны с тем, что самым подходящим временем для начала такой бомбардировки является момент развертывания крупного сухопутного сражения. Тяжелые бомбардировщики, по мнению французов, должны были действовать по объектам, находившимся недалеко от линии фронта. Французское командование считало, что утверждения англичан о том, что бомбардировка Рура существенно помешает продвижению войск противника, являются нереальными. Фактически за этими доводами скрывался страх перед немецкими ВВС; неудовлетворительное состояние противовоздушной обороны Франции, конечно, было немаловажной причиной для таких опасений. В связи с этим

французы возражали против любых действий союзной авиации, которые могли бы повлечь за собой налеты немецкой авиации на французские города.

В конце концов французы согласились с нашей точкой зрения, и на заседании Высшего военного совета 22—23 апреля 1940 года было решено, что «в случае немецкой агрессии против Голландии или Бельгии или одновременно против обеих стран английским ВВС, без предварительной консультации между союзными правительствами или верховным командованием, будет разрешено наносить удары по железнодорожным узлам и нефтеперерабатывающим заводам Рура».

8 мая английскому министерству авиации было разрешено в случае нападения немцев на Бельгию или Голландию провести ряд ночных атак на немецкие железнодорожные узлы. Что касается нанесения сильных ударов по нефтеперерабатывающим заводам и электростанциям Рура, то на эти объекты все еще нельзя было производить налеты без специального разрешения Военного кабинета.

* *
*

С началом немецкого наступления 10 мая девять аэродромов, на которые базировались английские самолеты во Франции, подверглись ударам с воздуха; наши потери составили всего несколько самолетов. 10 и 11 мая из Англии на французские аэродромы прибыли четыре эскадрильи, вооруженные истребителями «Харрикейн». Таким образом, общее количество эскадрилий английской истребительной авиации во Франции было доведено до десяти.

В то время как истребители «Харрикейн», базировавшиеся во Франции, успешно отражали налеты немецкой авиации и обеспечивали с воздуха продвижение английских экспедиционных войск, истребители дальнего действия*, базировавшиеся в Англии, прикрывали левый фланг 7-й армии, выходящий на побережье Северного моря. Бомбардировщики «Бленхейм» вели разведку на основных направлениях наступления немецких войск, 10 мая Баррат приказал командующему английскими передовыми ударными ВВС Плейфелу выслать группу бомбардировщиков «Бэттл» для проведения атак по колоннам немецких войск, двигавшимся через

* Авторы, вероятно, имеют в виду двухмоторные истребители «Бофайтер» и «Бленхейм-IVФ», которые были перевооружены с бомбардировщиков на истребители дальнего действия. — *Прим. ред.*

Люксембург. Однако при проведении этих налетов наши самолеты понесли большие потери от ружейно-пулеметного огня противника, так как летчики, опасаясь атак истребителей, производили атаки с высоты 75 метров. Из 32 самолетов, высланных в этот день для атаки немецких войск, 13 самолетов были сбиты, остальные получили повреждения.

Хотя налицо уже имелись явные признаки того, что основные силы противника наступают на Люксембург и Бельгию, наиболее тяжелая обстановка в первый день немецкого наступления сложилась в Голландии. Голландцы не были захвачены врасплох и оказали упорное сопротивление немецким воздушнодесантным войскам, пытавшимся захватить Гаагу. Однако немцам удалось овладеть несколькими важными аэродромами страны, включая Ваальхавен близ Роттердама и Ипенбург около Гааги. Голландцы запросили помощи у английского правительства. Опасаясь, что бомбардировка этих аэродромов может повлечь за собой жертвы среди гражданского населения Голландии, Военный кабинет разрешил произвести налет истребителей на аэродром Ваальхавен. Шесть истребителей «Бленхейм-IVФ», вылетевших для атаки аэродрома, были встречены двенадцатью немецкими истребителями «Мессершмитт-110», которые сбили пять наших самолетов. Более успешно произвели налет на этот аэродром бомбардировщики «Бленхейм».

В ночь на 11 мая 36 бомбардировщиков «Веллингтон» из состава Бомбардировочного командования произвели налет на аэродром Ваальхавен, в то время как Портал предпочел бы использовать свои самолеты для бомбардировки нефтеперерабатывающих заводов и железнодорожных узлов Рура. Немецкие самолеты действовали пока только по военным объектам, и Военный кабинет Англии не решался санкционировать проведение бомбардировочных налетов на железнодорожные узлы и промышленные объекты, что могло бы повлечь за собой жертвы среди гражданского населения Германии.

К 11 мая стал яснее вырисовываться стратегический замысел противника. Кроме наступления на Голландию, где обстановка для голландцев ухудшалась с каждым часом, немцы наступали в двух направлениях: на Арденны и через Маастрихт на Брюссель. Несомненно, наибольшую опасность представляло наступление немцев в Бельгии, где они с помощью воздушнодесантных войск захватили все мосты западнее Маастрихта в исправном состоянии и форсировали канал Альберта. Поэтому возникло серьезное опасение, что бельгийцы не смогут задержать наступление противника до выхода союзных войск на рубеж реки Диль.

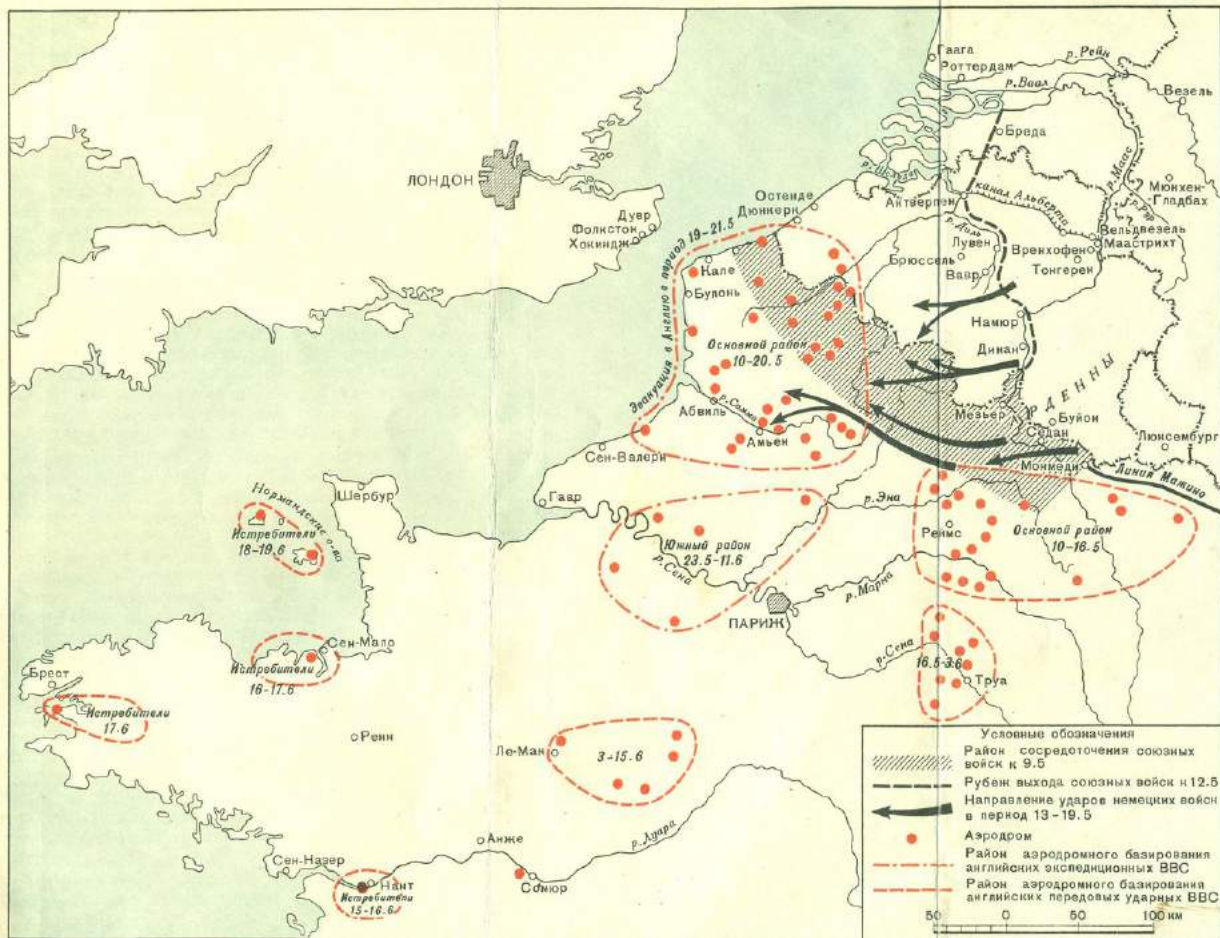


Схема 2. Наступление немецких войск на Голландию, Бельгию и Францию (май — июнь 1940 г.)

11 мая 21-я и 110-я эскадрильи Бомбардировочного командования, вооруженные бомбардировщиками «Бленхейм», действовали по коммуникациям наступающих войск противника, форсировавших канал Альберта. Большинство самолетов были повреждены зенитным огнем.

На южном участке фронта восемь бомбардировщиков «Бэттл» атаковали с малой высоты колонну немецких войск, двигавшихся к границе Люксембурга; с задания вернулся только один самолет. С наступлением ночи 36 бомбардировщиков из состава Бомбардировочного командования сбросили бомбы на дороги, выходящие из Мюнхен-Гладбаха.

К 12 мая большая часть французских и английских войск вышла на намеченные рубежи. Поскольку продвижение немцев через Маастрихт представляло серьезную угрозу для северного фронта союзников, по просьбе генерала Джорджа — командующего этим фронтом — на это направление были направлены все усилия английских передовых ударных ВВС. На рассвете 12 мая девять бомбардировщиков «Бленхейм» из состава 139-й эскадрильи произвели налет на немецкую колонну, двигавшуюся по дороге из Маастрихта в Тонгерен. Потеряв в воздушном бою семь самолетов, эта эскадрилья перестала существовать как боевая единица.

С рассвета 10 мая бельгийские войска пытались вывести из строя мосты через канал Альберта, которые были захвачены немцами. Однако ни контратаки наземных войск, ни артиллерийский обстрел этих мостов не увенчались успехом. Тогда бельгийцы обратились за помощью к союзникам. 12 мая Баррат приказал Плейферу выделить шесть бомбардировщиков «Бэттл» для разрушения этих мостов. В район действия бомбардировщиков были высланы истребители «Харрикейн», однако непосредственного сопровождения бомбардировщиков истребителями организовано не было. Три самолета были выделены для бомбардировки металлического моста в трех километрах севернее Вельдвезеля. Потеряв пять самолетов, мы вывели из строя лишь металлический мост. Железобетонный мост остался невредим: несмотря на прямое попадание 120-кг бомбы, ему был причинен лишь незначительный ущерб.

Одновременно с этим 24 бомбардировщика произвели налет на мосты через реку Маас в самом Маастрихте. В результате этого налета десять наших самолетов не вернулись с боевого задания, мосты же не получили серьезных повреждений.

Продвижение противника, наступавшего через Маастрихт, несколько замедлилось, однако его давление в Арденнах не-

прерывно нарастало. Вечером 12 мая 15 бомбардировщиков из состава английских передовых ударных ВВС произвели налет на немецкие войска, двигавшиеся вблизи Буйон в Арденнах. Атака была успешной, но свои потери опять были очень большими: с боевого задания не вернулись шесть самолетов. Французское верховное командование высоко оценило действия английских бомбардировщиков, заявив, что они спасли положение в этом районе. Однако это было далеко не так. Известно, что бомбардировки мостов и атаки колонн войск могут дать желаемые результаты лишь в том случае, если за ними последует наступление наземных войск или если эти налеты совершаются непрерывно. Союзные наземные войска не смогли провести успешных атак, что же касается наших бомбардировщиков «Бэттл», то они не могли проводить непрерывные налеты на мосты и наземные войска противника вследствие больших потерь, которые они понесли во время предыдущих налетов.

На 10 мая в составе английских передовых ударных ВВС во Франции имелось 135 исправных бомбардировщиков, а к исходу дня 12 мая это количество сократилось до 72 самолетов.

13 мая армия фон Клейста без особых затруднений провела линию обороны французов на реке Маас. Учитывая сложность быстрой переброски через Арденны большого количества артиллерии, противник решил форсировать реку и подавить оборонявшие ее французские войска при помощи крупных сил авиации. Для этой цели фон Клейст привлек 200 пикирующих бомбардировщиков «Юнкерс-87». 9-я французская армия, только что занявшая оборону на рубеже реки Маас, укомплектованная плохо обученными войсками и имевшая незначительное количество истребителей и зенитной артиллерии, представляла прекрасную цель для пикирующих бомбардировщиков, которые успешно справились с поставленной перед ними задачей. Через несколько часов после налета авиации немецкие войска форсировали реку.

Чтобы исправить положение на северном участке фронта, французы должны были бросить в бой все резервы, состоявшие из нескольких плохо оснащенных дивизий. Поэтому крайне важно было немедленно перебросить на северный участок фронта часть войск с линии Мажино, где противник действовал менее активно. Но в то время в дивизиях почти не было автотранспорта. Войска можно было перебросить на север лишь по железным дорогам. Противник учел это обстоятельство и бросил большую часть из своих 2000 бомбардировщиков для налета на коммуникации, главным образом

железные дороги, соединяющие Восточную и Северную Францию. И когда французы наконец решили перебросить свои войска с линии Мажино на север, то они оказались не в состоянии этого сделать, так как все железные и шоссейные дороги, ведущие на север, были выведены из строя.

Ход событий 14 мая определил как дальнейшую судьбу английских передовых ударных ВВС во Франции, так и исход всей кампании. Ранним утром десять бомбардировщиков «Бэтл» из состава 103-й и 150-й эскадрилий успешно атаковали немецкие понтонные переправы у Седана, не потеряв при этом ни одного самолета. Во второй половине дня по просьбе французского верховного командования был произведен налет на переправы и скопления немецких войск на береговом плацдарме у Седана. На эту цель Баррат направил все наличные бомбардировщики. В ходе атак зенитным огнем и истребителями противника было сбито 40 из 71 самолета, участвовавшего в налете. Вечером 14 мая по этим же целям совершили налет 28 бомбардировщиков «Бленхейм» из состава Бомбардировочного командования. Так как эта группа самолетов имела более сильное истребительное прикрытие, чем самолеты, действовавшие днем, их потери были соответственно меньше, тем не менее они составили семь самолетов. По показаниям немецких пленных, бомбардировка нашей авиации причинила немало беспокойств немецким войскам; французское верховное командование считало, что действия нашей авиации в сочетании с контратакой 2-й армии улучшили на некоторое время положение французских войск у Седана.

К 13 мая обстановка в Голландии резко ухудшилась. Голландцы всегда отказывались согласовывать свои планы с союзниками. Мы же никогда не рассчитывали, что сопротивление голландских войск может продлиться более четырех или пяти дней. Наши предположения полностью подтвердились. К вечеру 13 мая положение в стране было исключительно тяжелым: голландские ВВС были фактически уничтожены, а королева Вильгельмина была вывезена из Голландии на английском корабле.

Во второй половине дня 14 мая, в то время когда велись переговоры о капитуляции Голландии, около 40 немецких пикирующих бомбардировщиков «Юнкерс-87» произвели мощный налет на Роттердам, не встретив при этом никакого противодействия. Возникшие пожары опустошили наиболее населенную часть города. В городе было уничтожено 20 000 жилых зданий и убито около 1000 человек. Утром 15 мая голландские войска, за исключением частей в области Зееланд, сложили оружие.

Налет немецкой авиации на Роттердам и разрушение города помогли нам разрешить вопрос дальнейшего использования нашей тяжелобомбардировочной авиации. 15 мая Военный кабинет, рассмотрев снова вопрос о целесообразности бомбардировки промышленных объектов Рура, разрешил наконец штабу ВВС приступить к таким операциям. Принимая такое решение, Военный кабинет считал, что бомбардировка Рура облегчит положение французских войск, парализованных превосходством немецкой авиации. Предполагалось, что с началом бомбардировки английской авиацией Рура немецкие ВВС в порядке возмездия предпримут бомбардировку Лондона и в связи с этим часть немецкой бомбардировочной авиации будет переключена с действий по французским наземным войскам на налеты на Лондон.

Дальнейшее развитие событий вынудило французское правительство снова поднять вопрос о переброске дополнительных десяти эскадрилий английской истребительной авиации во Францию.

Командующий истребительной авиацией Даунинг возражал против этого, считая, что дальнейшая переброска истребителей во Францию серьезно ослабит противовоздушную оборону страны. Доводы Даунинга оказались убедительными, и Военный кабинет принял решение пока не посылать английских истребителей во Францию. Это решение тем более себя оправдывало, что мы планировали в ближайшее время начать наступление английской бомбардировочной авиации на Рур и не могли ослаблять противовоздушную оборону Англии в связи с возможными ответными ударами немецкой авиации по Лондону. Однако 16 мая Военный кабинет пересмотрел свое решение и отдал распоряжение штабу английских ВВС послать во Францию четыре истребительные эскадрильи. Прибывший в этот же день в Париж Черчилль телеграфировал в Лондон о немедленной отправке во Францию еще шести истребительных эскадрилий. Военный кабинет решил полностью удовлетворить требование французов, однако в связи с недостатком аэродромов в Северной Франции было решено высылать туда каждое утро три истребительные эскадрильи, а во второй половине дня заменять их тремя свежими эскадрильями.

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.

16 мая находившийся в Париже Черчилль ознакомился с обстановкой и согласился с точкой зрения французского

командования, что усилия английской тяжелобомбардировочной авиации необходимо теперь сосредоточить по переправам через реку Маас. Начиная с этого дня наши тяжелые бомбардировщики действовали по промышленным объектам, находящимся восточнее реки Рейн, как этого добивался штаб английских ВВС, и по объектам, расположенным ближе к полю боя, как этого просили французы.

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.

К 16 мая наступление немецких войск с северо-востока поставило под угрозу аэродромы, расположенные по обоим берегам реки Эна, на которые базировались английские передовые ударные ВВС. К счастью, еще до начала немецкого наступления во Франции было построено несколько грунтовых аэродромов и посадочных площадок, в том числе аэродромы в Южной Шампани и в районе Труа. Едва английские самолеты перебазировались на эти аэродромы, как возникла угроза захвата немцами аэродромов английских экспедиционных ВВС. 17 мая их передовые части были вынуждены перебазироваться к побережью. 19 мая было решено, что экспедиционные ВВС могут так же эффективно и с большей безопасностью действовать с аэродромов Южной Англии, и к вечеру 21 мая экспедиционные ВВС, за исключением нескольких самолетов-разведчиков, перебазировались в Южную Англию.

Перебазирование авиации проводилось в такой спешке, что большая часть оборудования, имущества и запасных частей досталась противнику в исправном состоянии. Особое сожаление вызывает тот факт, что противнику досталось большое количество неисправных истребителей «Харрикейн». В составе английских экспедиционных ВВС во Франции было 13 истребительных эскадрилий, насчитывавших 261 истребитель «Харрикейн». Из этого количества 75 самолетов были уничтожены в боях, 66 перебазировались в Англию, а остальные

120 самолетов были повреждены и попали в руки противника. Таким образом, за десять дней боев в Северной Франции английские ВВС потеряли 195 истребителей «Харрикейн», то есть около четвертой части всех своих истребителей.

В это время бомбардировщики «Бэттл» из состава английских передовых ударных ВВС продолжали наносить удары по коммуникациям противника с аэродромов Франции. Но теперь они действовали главным образом ночью и несли незначительные потери. В период интенсивных боевых действий в дневное время с 10 по 14 мая потери составляли один самолет на каждые два самолето-вылета, тогда как в ночных вылетах в период с 20 мая по 4 июня они составили один самолет на 200 самолето-вылетов.

Опыт использования бомбардировщиков в дневное время показал, что они несли большие потери от истребителей противника. В то время мы не имели истребителей для сопровождения бомбардировщиков. Следовательно, удары по объектам в тылу противника нужно было наносить либо в ночное время, либо не производить их вообще.

Однако эта политика перехода к ночным действиям сопровождалась снижением точности поражения целей. Многие экипажи бомбардировщиков «Бэттл» сбрасывали бомбы по расчету времени, без точного опознавания цели. Это вынудило Баррата запретить данный способ бомбометания. Из докладов экипажей о вылетах термин «по расчету времени» исчез, но применение этого способа бомбометания продолжалось.

21 мая немецкие танковые части, двигаясь по правому берегу рек Эна и Сомма, подошли к Абвилю* и, повернув на север, стали наступать вдоль побережья Ла-Манша. Таким образом, союзные войска на севере Франции оказались полностью изолированными. Несомненно, создавшаяся обстановка требовала принятия решительных мер, чтобы закрыть брешь между двумя группами союзных армий. Или северная группировка союзных войск должна была пробиваться с боями на юг, или южная группировка — наступать на север, или, наконец, обе группировки — двигаться навстречу друг другу. 19 мая Военный кабинет принял следующее решение: английским экспедиционным войскам, входившим в состав северной группировки, наступать в южном направлении на Амьен, атаковать все встреченные на пути группировки противника и занять рубеж на левом фланге французской армии. Однако этот замысел, принятый на Дау-

* Авторы допускают неточность. Абвиль был занят немецкими войсками 20 мая, на побережье Ла-Манша они вышли 21 мая, расчленив стратегический фронт союзников.— *Прим. ред.*

нинг-стрит*, теперь уже не мог изменить положения дел на фронте. Противник, стремительно продвигаясь вперед вдоль побережья к северу, занял Булонь и окружил Кале. 1-я французская армия, входившая в состав северной группировки, вместо того чтобы наступать на юг, стала отступать к северу. Слабо вооруженные французские армии, расположенные южнее рек Эна и Сомма, не предприняли никаких попыток атаковать противника, находившегося между двумя группировками союзных армий. 26 мая английские экспедиционные войска получили приказ немедленно отступить вместе с французскими и бельгийскими войсками к побережью Па-де-Кале**. С этого момента надежды двухсоттысячной союзной армии и всей нации были сосредоточены на Дюнкерке.

В эти тревожные дни штаб английских ВВС пересмотрел один из основных принципов боевого использования истребительной авиации, считавшийся незыблемым в течение двадцати лет. Начиная с первой мировой войны командование английских ВВС считало, что истребительная авиация при проведении наступательных операций наземных войск должна применяться не для непосредственного сопровождения и прикрытия бомбардировщиков, а для «выметания» воздушного пространства от неприятельской авиации путем патрулирования истребителей в зонах действий нашей бомбардировочной авиации. Однако теперь, в условиях огромного численного превосходства авиации противника, такой принцип боевого использования истребительной авиации оказался совершенно непригодным. И когда в районе Дюнкерка возникла серьезная угроза уничтожения английских экспедиционных войск и средние бомбардировщики опять были вынуждены действовать преимущественно в дневное время, то во избежание больших потерь их, как правило, стали сопровождать истребители. Поскольку бомбардировочная авиация действовала теперь с английских аэродромов, а ее цели находились в радиусе действия самолетов Истребительного командования, истребители стали привлекаться для сопровождения бомбардировщиков.

Кроме непосредственного прикрытия и сопровождения бомбардировщиков, истребители продолжали патрулировать в районе боевых действий. Начиная с 22 мая истребители, базировавшиеся в Англии, совершали в среднем около 200 самолето-вылетов в день. «Сопrotивление истребительной авиации противника,— как отмечалось в журнале боевых

* На Даунинг-стрит в Лондоне расположена резиденция премьер-министра Великобритании.— *Прим. ред.*

** Бельгийская армия капитулировала 28 мая 1940 года.— *Прим. ред.*

действий 19-го немецкого корпуса,— стало настолько сильным, что проведение воздушной разведки стало практически невозможным делом».

Тем временем давление противника в Северной Франции нарастало. Сюда прибыли основные силы немецких танковых войск, и скоро все ресурсы Истребительного командования английских ВВС стали использоваться в сражении, развернувшемся в Северной Франции. Питая надежду на наилучший исход событий на фронте, английское командование в то же время разрабатывало план на случай неудачного исхода боевых действий. Уже 19 мая военное министерство и Адмиралтейство приступили к рассмотрению «возможной, но маловероятной эвакуации крупных контингентов английских вооруженных сил с европейского континента в случае создания там опасной обстановки». Было решено, что в случае необходимости такая операция, получившая условное наименование операция «Динамо», будет проведена под руководством вице-адмирала Рамсея. Необходимые средства для проведения этой операции сосредоточивались в Дувре. В течение 23 и 24 мая был успешно эвакуирован гарнизон Булони. Героический гарнизон Кале также можно было спасти, если бы английское правительство не решило, что в величайших интересах союзных армий, сражавшихся в районе Дюнкерка, английские войска в Кале должны стоять насмерть. Проведение операции «Динамо» было начато в 18.57 26 мая.

Эвакуация союзных войск из Дюнкерка, осуществлявшаяся в период с 26 мая по 4 июня 1940 года, была проведена успешно не только благодаря искусству и преданности своему долгу личного состава военно-морского и торгового флота Англии, но и благодаря огромным усилиям и активным действиям английских ВВС.

Как и во всех предыдущих операциях, в ходе эвакуации союзных войск из Дюнкерка участвовали все рода авиации английских ВВС. Основная тяжесть ложилась на истребительную авиацию, самолеты которой прикрывали береговой плацдарм в районе Дюнкерка и морские коммуникации. Не нужно забывать о том вкладе, который внесла наша разведывательная авиация, добывавшая необходимые сведения о дислокации противника и непрерывно следившая за его подводными лодками и торпедными катерами. Немалые усилия приложили наши бомбардировщики, наносившие удары по войскам и коммуникациям противника.

Боевыми действиями частей английских ВВС, обеспечивавших эвакуацию союзных войск из Дюнкерка, руководил командующий экспедиционными ВВС вице-маршал авиации Блаунт из тылового эшелона штаба в Хаукиндже. Штаб экс-

педиционных войск и военное министерство предъявляли большие запросы на оказание авиационной поддержки наземным войскам. В то же время они давали Блаунту самую незначительную информацию о положении своих войск и войск противника. При выполнении многочисленных боевых задач, за исключением воздушной разведки, Блаунт зависел целиком и полностью от всех боевых командований английских ВВС, выделявших по его просьбе необходимое количество самолетов для выполнения этих задач. К счастью, Портал, Даудинг и Боухилл отлично понимали всю серьезность создавшейся для союзных войск обстановки в Дюнкерке. У наших солдат и матросов, благополучно возвратившихся домой после всех испытаний и ужасов Дюнкерка, на устах был лишь один вопрос: «А где же были наши военно-воздушные силы?» Недовольство и критика наших военно-воздушных сил личным составом армии и флота приняли столь большие размеры, что вновь назначенный начальник Имперского генерального штаба Дилл в какой-то степени поддался таким настроениям и не указал командующим родами войск английских вооруженных сил, что военно-воздушные силы в ходе эвакуации наших войск из Дюнкерка действовали успешно. Недовольство действиями нашей авиации со стороны личного состава армии и флота было необоснованным, но тем не менее вполне понятным. Солдаты английских экспедиционных войск, естественно, не были в курсе всей оперативной и стратегической обстановки, сложившейся в Европе, и, несомненно, находились под впечатлением исключительно тяжелого морального и физического потрясения, вызванного тем фактом, что они оказались выброшенными из Франции всего лишь через три недели после начала кампании. Сознывая, что они хорошо дрались и ни в чем не уступали войскам противника, наши солдаты во всем винили малодушных французов и наши военно-воздушные силы. Солдаты не учитывали того факта, что немецкие ВВС были значительно сильнее наших ВВС и поэтому наземные войска неизбежно подвергались бомбардировкам со стороны неприятельской авиации.

Была еще одна причина, почему наши солдаты и матросы выражали недовольство действиями военно-воздушных сил. В 1940 году большинство личного состава не могло отличить в воздухе свои самолеты от самолетов противника. Подвергаясь частым налетам авиации противника, наши солдаты и матросы считали, что все самолеты, находящиеся в воздухе, являются немецкими. Особенно плохо разбирались в этом моряки. Артиллерийские расчеты кораблей открывали огонь по самолетам, часто даже не установив их принадлежности. В этой связи стоит упомянуть, что даже в 1944 году, спустя

четыре года после событий в Дюнкерке, когда немецкие самолеты очень редко осмеливались появляться в воздухе и когда сотни наших самолетов с крупными опознавательными полосами черного и белого цвета, нанесенными на фюзеляж и плоскости, летели к побережью Нормандии во время высадки союзных войск, часто наши корабли открывали по ним зенитный огонь.

Значительно труднее понять недовольство боевыми действиями военно-воздушных сил со стороны некоторых высокоответственных лиц, и в частности адмирала Рамсея, руководившего эвакуацией войск из Дюнкерка. В своих донесениях Адмиралтейству Рамсей указывал, что английские ВВС в ходе эвакуации часто действовали не там, где это было необходимо, или не в то время, или же выделяли недостаточное количество сил для борьбы с авиацией противника.

Отрицая подобные заявления, командование английских ВВС указывало, что наша истребительная авиация добилась больших успехов в борьбе с бомбардировочной авиацией противника в ходе эвакуации союзных войск из Дюнкерка. Высокую оценку нашей авиации при проведении операции «Динамо» дал премьер-министр Великобритании. Кроме прикрытия войск с воздуха в районе Дюнкерка, значительное количество вылетов истребителей было произведено для сопровождения бомбардировщиков. Около 30 самолето-вылетов в день производилось в целях ведения воздушной разведки. Большие усилия английские ВВС прилагали для оказания непосредственной и косвенной поддержки войскам в период их эвакуации из Дюнкерка. Ежедневно выделялось не менее 50 бомбардировщиков «Бленхейм» для действий по немецким войскам, наступавшим на Дюнкерк. Такое же количество тяжелых бомбардировщиков из состава Бомбардировочного командования выделялось каждую ночь для действий по коммуникациям, ведущим в район Дюнкерка, и значительно большее количество бомбардировщиков направлялось для нанесения ударов по тыловым коммуникациям противника.

Во время эвакуации союзных войск из Дюнкерка численное превосходство в истребителях почти все время было на стороне противника. Вице-маршал авиации Парк, командир 11-й истребительной авиагруппы, на которую была возложена задача по прикрытию наших войск с воздуха, имел в своем распоряжении в среднем около 200 исправных самолетов. С таким количеством самолетов он должен был разстроить силы и сорвать планы немецкой авиации, значительно превосходившей по численности наши военно-воздушные силы. А ведь именно немецким ВВС, а не немецкой армией Гитлер поставил задачу сорвать эвакуацию союзных войск

из Дюнкерка *. Недостаток сил был, однако, не единственным затруднением в боевой работе наших истребителей. Район, выделенный для прикрытия, находился на удалении 85—100 километров от наших ближайших аэродромов. Действуя вне радиуса действия средств прогнвовоздушной обороны, расположенных в метрополии, и не получая достаточной информации о противнике, наши истребители были вынуждены применять метод непрерывного патрулирования в воздухе, характеризующийся большим расходом сил.

Вечер 26 мая, когда началась эвакуация, прошел спокойно. Однако на следующий день наземные войска и авиация противника развили исключительно высокую активность и нанесли нам большой ущерб, грозивший сорвать всю операцию по эвакуации. Рано утром французские войска, находившиеся западнее Дюнкерка, под натиском противника были вынуждены отойти на рубеж, расположенный всего в 8 километрах от Дюнкерка. Вследствие того что город и подходы с моря в порт оказались теперь под обстрелом немецкой артиллерии, наши корабли вынуждены были подходить к Дюнкерку окружным, более длинным путем с востока, в связи с чем соответственно сократилось количество рейсов, которые могли сделать эти корабли. Теперь немецкое командование сосредоточило основной удар своей авиации и артиллерии по городу и порту, в результате чего английские войска пришлось вывести из города, а эвакуацию было приказано проводить только с побережья.

Конечно, английские ВВС не могли воспрепятствовать разрушению Дюнкерка, поскольку превосходство в силах и инициатива были на стороне немцев. Кроме того, задача английских истребителей была осложнена требованиями военного министерства организовать воздушное прикрытие и сбрасывать предметы снабжения героическим защитникам Кале, так как тогда еще не знали, что гарнизон Кале капитулировал накануне вечером. Адмиралтейство тем временем требовало от военно-воздушных сил организации непрерывного прикрытия Дюнкерка в течение всего светлого времени. Имея в своем распоряжении только 16 истребительных эскадрилий,

* Авторы скрыли от читателей тот факт, что наступление немецких танковых войск на Дюнкерк было остановлено по личному приказу Гитлера. Полный разгром английских войск в Дюнкерке не входил в расчеты гитлеровской клики, чтобы не осложнять предстоящие переговоры с Англией о мире. Известно, что 19 июня 1940 года гитлеровское правительство обратилось к Англии с предложением о мире через дипломатические каналы в Швеции, Ватикане и США. В лице Англии Гитлер пытался приобрести союзника для развертывания войны против СССР, однако эта попытка потерпела неудачу. 22 июня английское правительство официально отклонило германские предложения. — *Прим. ред.*

Парк мог добиться непрерывности прикрытия только за счет уменьшения наряда самолетов. Даже когда он узнал о капитуляции Кале, он все равно не мог одновременно высылать для непрерывного прикрытия Дюнкерка более одной истребительной эскадрильи. Поэтому 27 мая, несмотря на то что наши истребители непрерывно находились над Дюнкерком, в воздухе было больше немецких истребителей.

Следующий день принес надежды на более успешное продолжение эвакуации. Эти надежды появились благодаря ухудшившейся погоде и завесе черного дыма от горевших нефтехранилищ, затянувшей весь город. Наибольшая угроза для операции в этот день заключалась не в налетах немецкой авиации, а в беспорядках, царивших на побережье, где производилась эвакуация. Военные корабли и транспорты не могли подойти к берегу, а небольших судов, на которых производилась переброска войск с побережья на корабли, было слишком мало. Хотя район, подлежащий прикрытию с воздуха, теперь несколько сократился, командование не могло еще выделять для непрерывного патрулирования в воздухе более двух истребительных эскадрилий. Утром 28 мая немецкая авиация произвела на район Дюнкерка несколько массированных налетов. Во второй половине дня погода окончательно испортилась, и немецкие самолеты больше не появлялись. Несмотря на то что в этот день было потоплено шесть наших кораблей, эвакуация проводилась несколько организованнее.

Начиная с 29 мая над районом Дюнкерка в течение одиннадцати часов светлого времени в воздухе одновременно находилось до четырех наших истребительных эскадрилий, а в течение остальных шести часов светлого времени несколько патрульных самолетов из состава Берегового командования. Во второй половине дня немецкая авиация произвела пять массированных налетов на наши корабли. Нашим истребителям удалось отразить три налета авиации противника; в двух случаях немецкие самолеты произвели налеты в тот момент, когда в воздухе не было истребителей. Ущерб, причиненный бомбардировкой, опять был весьма значительным. Были потоплены восемь кораблей, порт вновь оказался блокированным. Что касается войск, находившихся на побережье, то в этот день они понесли небольшие потери, так как были хорошо прикрыты своей авиацией.

Решающим фактором, способствовавшим успешной эвакуации в течение 30 мая, несомненно, была погода. Из перехваченных радиogramм противника нам было известно, что 300 немецких бомбардировщиков и значительное количество истребителей находились в готовности для налета на наши

корабли в районе Дюнкерка. Сплошная низкая облачность, стоявшая в течение первой половины дня, сорвала этот массированный налет немецкой авиации. Во второй половине дня погода несколько улучшилась, но небольшие по силе периодические налеты немецкой авиации лишь незначительно помешали эвакуации. Ускорить эвакуацию в этот день помогло прибытие небольших судов и лодок, предназначенных для переброски войск с побережья на корабли.

31 мая стояла безоблачная погода, и самолеты противника произвели несколько мощных налетов на наши корабли, но почти все атаки вражеской авиации были отбиты нашими истребителями. В этот день был потоплен только один корабль. Эвакуация шла успешно, но для завершения ее требовалось еще несколько дней, так как было принято дополнительное решение об эвакуации французских войск.

Утром 1 июня в условиях хорошей погоды около 40 немецких бомбардировщиков «Юнкерс-87» произвели налет на наши корабли. В этот момент патрулировавшие истребители, израсходовав горючее, взяли курс на свой аэродром, а сменявшая их группа истребителей еще не появилась над Дюнкерком. Вскоре другая группа немецких бомбардировщиков произвела повторный налет на наши корабли, опять используя тот момент, когда происходила смена наших истребителей. Во время этих двух налетов немецкая авиация потопила 10 кораблей, в том числе три эскадренных миноносца, и нанесла серьезные повреждения еще нескольким кораблям. Теперь артиллерия противника могла обстреливать все подходы с моря к Дюнкерку, и вице-адмирал Рамсей приказал проводить эвакуацию только в ночное время. С одной стороны, это решение отодвигало срок окончания эвакуации, но с другой — давало возможность сосредоточить большие силы нашей истребительной авиации над районом эвакуации в течение двух наиболее критических периодов суток: во время вечерних сумерек и на рассвете, когда корабли прибывали и уходили из Дюнкерка. Около 8 часов утра, когда корабли с войсками уже отошли от Дюнкерка, появилось приблизительно 120 немецких самолетов. Наши истребители вступили с ними в бой и, несмотря на численное превосходство противника, нанесли ему большие потери. В этот день мы не потеряли ни одного корабля, и к полуночи все английские войска были эвакуированы из Дюнкерка. В течение последующих двух ночей продолжалась эвакуация французских войск. Утром 4 июня в районе Дюнкерка оставалось 20 000—30 000 человек, однако французские войска не имели боеприпасов, противник же на всем фронте подходил к морю и угрожал захватить Дюнкерк. Отправив утренние конвои, французское командо-

вание признало дальнейшее сопротивление бесполезным, и во второй половине дня 4 июня операция «Динамо» была прекращена.

Некоторые современные историки отрицают активное участие английских ВВС в ходе эвакуации союзных войск из Дюнкерка. Однако следует признать, что в этой операции наша авиация действовала исключительно активно. Об этом можно судить хотя бы по тому факту, что за девять дней эвакуации английские бомбардировщики произвели 651 самолето-вылет, разведчики 171 и истребители 2739 самолето-вылетов, непосредственно связанных с эвакуацией из Дюнкерка, не говоря уже о боевых вылетах, которые они совершили в эти дни, выполняя другие задачи.

26 мая 1940 года около 340 000 англичан и французов, сосредоточенных в районе Дюнкерка, почти не имели никаких шансов на спасение, но благодаря колоссальному напряжению и смелости английских моряков и летчиков они были спасены*.

* *

*

После эвакуации союзных войск из Дюнкерка началась битва за Францию. Хотя едва ли слово «битва» соответствует действительности. Если в начале кампании 134 союзные дивизии не могли остановить противника, то оставшиеся 63 дивизии едва ли смогли добиться успеха. В период короткой передышки, наступившей после сражения у Дюнкерка, немцы произвели перегруппировку сил для дальнейшего наступления в южном направлении. Французское командование в спешном порядке отвело в тыл все части с линии Мажино. Цель этого маневра заключалась не только в том, чтобы сдержать противника на рубеже, проходящем вдоль рек Эна и Сомма, но и в том, чтобы создать, правда с некоторым опозданием, крупную ударную группировку. Однако несмотря на это, французские войска, расположенные на рубеже рек Эна и Сомма, не представляли для противника серьезной преграды из-за малочисленности и большой рассредоточенности по фронту.

Поэтому, когда 5 июня немцы начали новое наступление, они без особого труда прорвали линию обороны французов на всех участках фронта. К вечеру 5 июня правый фланг не-

* Авторы допускают неточность. Из Дюнкерка были эвакуированы войска численностью 239 500 человек, остальные 98 500 человек эвакуированы с других участков побережья. По официальным данным, англичане оставили в Дюнкерке 2400 орудий, 700 танков, 130 000 автомашин. При этом немцы потопили 226 английских и 17 французских кораблей и судов. — *Прим. ред.*

мецких войск находился на реке Сомма, а на левом фланге к 7 июня немцы форсировали реку Эна. 10 июня немецкие войска форсировали реки Марна и Сена. 11 июня во Французских Альпах появились итальянские войска*. 14 июня немецкие части, форсировавшие Марну, повернули на восток с целью овладеть линией Мажино с тыла. 15 июня немцы прорвали с фронта линию Мажино, разъединив французские армии, в результате чего организованное сопротивление французов фактически прекратилось.

После эвакуации английских войск из Дюнкерка английские тяжелые бомбардировщики возобновили налеты на нефтеперерабатывающие заводы Германии. С 8 июня основные усилия тяжелобомбардировочной авиации были снова сосредоточены по коммуникациям противника в Северной Франции. Средние бомбардировщики «Бленхейм» продолжали наносить удары по немецким войскам, особенно по группировке, продвигающейся к реке Сена; бомбардировщики «Бэттл» из состава английских передовых ударных ВВС днем действовали по наступающим войскам, а ночью по коммуникациям противника. Самолеты Истребительного командования в течение нескольких дней прикрывали английские войска, оставшиеся на побережье Франции, включая 51-ю дивизию, стойко сражавшуюся у Сен-Валери. Одновременно прикрывалась с воздуха эвакуация английских войск из Гавра.

В эти тяжелые дни английские ВВС прилагали все усилия, чтобы предотвратить надвигающуюся на Францию катастрофу. Только в одной просьбе французского командования Военный кабинет вынужден был отказать — направить во Францию дополнительное количество английских истребителей. За три с половиной недели, с 10 мая и по последний день эвакуации союзных войск из Дюнкерка, мы потеряли 432 истребителя «Харрикейн» и «Спитфайр». Несомненно, столь быстрое уменьшение численности самолетного парка нашей истребительной авиации не могло дальше продолжаться. Наши истребители еще могли проводить боевые полеты над Францией; что же касается перебазирования истребительных эскадрилий во Францию, то об этом не могло быть и речи.

13 июня находившийся во Франции Черчилль узнал, что генерал Вейган добивается заключения перемирия с немцами и что даже Рейно, который в свое время заверял, что никогда не пойдет на этот шаг, собирался начать сепаратные переговоры с Гитлером. 16 июня на пост премьер-министра был на-

* Италия объявила войну Англии и Франции 10 июня 1940 года.—
Прим. ред.

значен Петен, который сразу же начал вести с немцами переговоры о капитуляции Франции.

В этих условиях ничего другого не оставалось, как перебазировать наши самолеты во Франции к западному побережью на аэродромы в районах Анже, Сомюра, Ренна и Нанта. Эти аэродромы были сильно перегружены, так как по мере продвижения противника все дальше на запад Франции в распоряжении французских ВВС осталось лишь небольшое количество аэродромов. Базирование на таких аэродромах было связано с постоянной угрозой уничтожения самолетов на земле. Учитывая, что наши бомбардировщики могли теперь с одинаковым успехом действовать и с аэродромов метрополи, Баррат 15 июня отдал приказ о перебазировании подчиненных ему бомбардировочных эскадрилий в Англию. Во второй половине дня уцелевшие бомбардировщики «Бэттл» приземлились на английском аэродроме Абингдон.

Несмотря на недостаточно плотное прикрытие с воздуха, эвакуация английских войск в целом прошла успешно. Немецкая авиация днем производила бомбардировочные налеты, а ночью занималась постановкой мин. 17 июня самолеты противника потопили судно «Ланкастрия», находившееся на внешнем рейде Сен-Назера. На борту судна находилось 5000 английских солдат и офицеров.

К полудню 18 июня эвакуация английских войск была полностью завершена, и истребители, большинство из которых накануне сделали по шести самолето-вылетов, также перебазировались в Англию.

* * *

Боевые действия английских ВВС не смогли оказать существенное влияние на ход немецкого наступления во Франции. Лучших результатов английская авиация добилась под Дюнкерком, где крупные силы самолетов были сосредоточены в ограниченном районе. В первые дни кампании наши бомбардировщики «Бэттл» и «Бленхейм» несколько замедлили темпы продвижения наземных войск противника, но это было достигнуто ценой больших потерь. Бомбардировщики «Веллингтон», «Хэмпден» и «Уитли», действовавшие ночью, не достигли успеха из-за неправильного боевого использования тяжелобомбардировочной авиации. Эти самолеты совершали лишь беспокоящие налеты и не могли сдерживать продвижение немцев. Ценная информация была получена от разведывательных самолетов, особенно от высотных развед-

чиков «Спитфайр» *. Эффективнее всех действовала наша истребительная авиация. Всего в этой кампании противник потерял 1284 самолета. Какое количество сбитых немецких самолетов приходится на долю английских ВВС и сколько приходится на долю ВВС и ПВО наших союзников, выяснить не удалось. Однако несомненно, что значительное количество немецких самолетов было сбито самолетами английских ВВС и особенно истребителями экспедиционных ВВС.

Количество английских самолетов, участвовавших в первом большом сражении в Европе, было незначительным по сравнению с тем количеством нашей авиации, которая позднее наносила удары по противнику в Африке, Италии, Франции, Германии — везде, где бы он ни появлялся.

В этой кампании мы не допустили грубых ошибок в вопросах боевого применения наших ВВС, вернее, если такие ошибки и были, мы сразу же их исправляли. Например, через несколько дней после начала войны мы запретили бомбардировщикам «Бэттл» проведение атак с малой высоты, так как они несли большие потери, а полеты бомбардировщиков «Бленхейм» стали проводиться под прикрытием значительного числа истребителей. Своевременно были устранены недостатки в организационной структуре наших ВВС. Мы поступили совершенно правильно, используя нашу основную стратегическую ударную силу — тяжелобомбардировочную авиацию только в ночных полетах, благодаря чему ее потери были весьма незначительными — не более двух процентов от общего количества самолето-вылетов. Несмотря на настойчивые требования наших союзников перебросить дополнительное количество истребительных эскадрилий на европейский континент, нам удалось удержать в метрополии основные силы Истребительного командования, которому приходилось выполнять исключительно сложные задачи.

За май и июнь 1940 года английские ВВС потеряли 959 самолетов, в том числе 477 истребителей. Английские передовые ударные ВВС во Франции потеряли 229 самолетов, английские экспедиционные ВВС — 279, Истребительное командование — 219, Бомбардировочное командование — 166 и Береговое командование — 66 самолетов. Однако, несмотря на огромные жертвы и героизм экипажей английских ВВС, нам не удалось предотвратить катастрофу во Франции. И все же жертвы и усилия были не напрасными. Наши ВВС причи-

* Для ведения разведки с высот 10 000—12 000 метров англичане с 1940 года использовали самолеты «Спитфайр», на которых устанавливались длиннофокусные фотоаппараты, а все вооружение было снято.—
Прим. ред.

нили противнику тяжелый урон, обеспечили успешную эвакуацию английских экспедиционных сил из Европы и, пройдя суровую школу в многочисленных боях, накопили большой боевой опыт. Английские ВВС успешно выдержали первое боевое испытание и вышли из него достаточно сильными для того, чтобы бороться и победить в решающем сражении войны.

Глава 5

БИТВА НАД АНГЛИЕЙ

«Сражение, которое генерал Вейган назвал битвой за Францию, закончилось. Теперь должна начаться битва за Англию... Противник вскоре должен обрушить на нас всю мощь своего оружия. Гитлер знает, что ему придется либо разгромить нас на Британских островах, либо проиграть войну. Если мы сумеем выстоять в этой борьбе, вся Европа может стать свободной, и тогда во всем мире наступят радостные, солнечные дни. Но если мы не сумеем выстоять, тогда весь мир, включая Соединенные Штаты, окажется погруженным во мрак. Поэтому давайте приложим все наши усилия и постараемся так выполнить свой долг перед людьми, чтобы они через тысячу лет, если столько времени просуществует Британская империя и ее содружество наций, сказали: «Это был их самый высший подвиг».

Призыв премьер-министра Англии нашел широкий отклик среди населения страны. Он вдохновил всех занятых в военной промышленности. Утомленные рабочие и служащие после работы находили время заниматься военной подготовкой в добровольных частях местной противовоздушной обороны. Все южное побережье Англии покрылось бетонными надолбами и рядами колючей проволоки. Зеленые склоны древних холмов были изрезаны многочисленными траншеями. Дороги блокировались наспех сооруженными заграждениями.

Оккупация немцами Франции и Бельгии выдвинула перед командованием английских ВВС ряд новых проблем. Помимо сильно возросшей угрозы нападения на наши морские конвои и нависшей опасности вторжения немцев на Британские острова, приходилось учитывать и тот неприятный факт, что самые крупные в мире военно-воздушные силы могли теперь за

один час долететь до самой крупной в мире цели *. Кроме того, авиация противника могла легко обойти фланги нашей противовоздушной обороны. Радиолокационное прикрытие вдоль побережья Англии было создано с учетом вероятных налетов авиации противника с аэродромов, расположенных в Германии и Нидерландах. Конечно, такое прикрытие было недостаточным из-за возможности налетов авиации противника с любой точки европейского побережья от Арктики до Пиренеев.

Прежде всего необходимо было разрешить две чрезвычайно важные задачи: охватить системой ПВО слабо защищенные северную и южную части страны и максимально увеличить численность самолетного парка Истребительного командования. К счастью, планы противовоздушной обороны северных и южных районов страны уже были утверждены и претворялись в жизнь. В начале июня западнее Мидл-Уоллопа базировалась только одна истребительная эскадрилья, а через два месяца в этом районе базировались уже семь эскадрилий. Во время эвакуации английских войск из Дюнкерка в Англии имелись только три истребительные авиагруппы (11, 12 и 13-я), а к началу битвы над Англией, кроме этих авиагрупп, была создана и находилась в полной боевой готовности 10-я авиагруппа, базировавшаяся на аэродромы, расположенные в Юго-Западной Англии и Северной Шотландии. Увеличение истребительных эскадрилий сопровождалось увеличением количества радиолокационных станций и наблюдательных постов служб ВНОС.

Проблема увеличения численности самолетного парка английских ВВС была в то время самой важной. Скорейшее ее разрешение требовало проведения в жизнь некоторых организационных мероприятий, в частности создания министерства авиационной промышленности.

14 мая 1940 года научно-исследовательское и производственное управления министерства авиации отделились от него и образовали министерство авиационной промышленности, во главе которого стал лорд Бивербрук.

Чтобы оценить работу, проделанную этим министерством, можно в качестве примера привести данные запланированного и фактического выпуска самолетов в Англии за три месяца до создания министерства авиационной промышленности и за три месяца после создания этого министерства.

Превосходные результаты, достигнутые в июне, июле и августе, несомненно, являлись заслугой всех работников авиа-

* Авторы имеют в виду Лондон, имевший в 1938 году население 8 700 000 человек, включая пригороды.— *Прим. ред.*

1940 год, месяц	Запланированное количество вы- пуска всех типов самолетов	Фактический выпуск само- летов	Запланированное количество вы- пуска истреби- телей	Фактический выпуск истреби- телей
Февраль . .	1001	719	171	141
Март . . .	1137	860	203	177
Апрель . .	1256	1081	231	256
Май	1244	1279	261	325
Июнь . . .	1320	1591	292	446
Июль . . .	1481	1665	329	496
Август . .	1310	1601	282	476

ционной промышленности. Следует отметить, что Бивербрук проявил исключительные организаторские способности и решительность. Смертельная опасность, нависшая над Англией в мае 1940 года, требовала принятия самых безотлагательных мер. Учитывая эту опасность, Бивербрук сумел добиться безусловной первоочередности производства самолетов по сравнению с производством всех других видов вооружения. Следует сказать, что Бивербруку помог «дюнкерский дух» — огромное самопожертвование, которое охватило рабочих авиационной промышленности, не жалевших сил для выполнения намеченной программы выпуска самолетов.

Кроме того, английским ВВС и министерству авиационной промышленности в некотором отношении явно повезло. Хотя Гитлер, безусловно, мог бросить значительную часть, если не всю свою бомбардировочную авиацию против Англии сразу же после падения Франции, он предпочел переждать с воздушным наступлением на Англию не только до того времени, когда немецкие ВВС перебазировались на французские, бельгийские и датские аэродромы, с которых они смогли бы нанести наиболее эффективный удар, но и до того момента, когда англичане после нескольких недель передышки придут к заключению о необходимости сложить оружие. Время шло, однако англичане не выражали никакого желания капитулировать. Неужели упрямые британцы рассчитывали на вмешательство в войну Америки или даже России? Гитлер не знал, что вопрос продолжать войну или капитулировать был по существу уже решен в самое тяжелое для нас время, когда казалось, что за поражением Франции неизбежно последует гибель всех английских экспедиционных войск. 25 мая Комитет

начальников штабов английских вооруженных сил, разрабатывая план действий на случай капитуляции Франции, на основании информации, полученной от министерства экономической войны, пришел к заключению, что при условии тесного экономического и финансового сотрудничества с панамериканскими странами у нас имеются все возможности вызвать расстройство германской экономики в середине 1941 года.

Гитлер, естественно, не знал об этом и до середины июля серьезно не ставил вопроса о вторжении в Англию, хотя в качестве меры предосторожности он несколько раньше приказал начать подготовку к вторжению в Англию. Когда Англия отклонила официальное предложение Германии от 19 июля о заключении перемирия, то Гитлеру стало ясно, что англичане не намерены сдаваться без борьбы. За три дня до этого он отдал приказ о вторжении в Англию. Однако, учитывая уровень подготовки немецких вооруженных сил, эта операция вряд ли могла начаться раньше середины сентября.

По замыслу Гитлера операция вторжения, получившая условное наименование «Морской лев», была тесно связана с активными действиями немецкой авиации. За шесть недель до вторжения немецкие ВВС должны были начать крупное воздушное наступление на Англию, в первую очередь против английских ВВС. Первые две недели этого наступления должны были определить, можно ли практически осуществить переброску немецкой армии через Ла-Манш. Планировалось, что до конца первой недели августа немецкая авиация будет заниматься разведкой и «зондированием прочности» нашей обороны, расстройством нашего судоходства и накоплением сил для нанесения решающего удара. Немцы были полностью уверены в успешном исходе операции. 11 июля генерал Штапф докладывал начальнику генерального штаба сухопутных войск генерал-полковнику Гальдеру: «Военно-воздушные силы противника будут наголову разбиты за две или четыре недели».

Решение немцев отложить на конец лета проведение крупных воздушных операций против английских ВВС было исключительно выгодно для Бивербрука и других лиц, работавших над устранением недостатков в системе нашей обороны. Со времени Дюнкерка и до начала битвы над Англией мы получили драгоценную двухмесячную передышку, в течение которой нам удалось избежать напрасной потери большого количества истребителей, которые все это время не прекращали выполнять боевые задачи. За эти два месяца мы смогли восполнить тяжелые потери, понесенные нашими военно-воздушными силами в битве за Францию, и создать до-

вольно большой резерв самолетов для предстоящих напряженных боев.

При определенных обстоятельствах можно значительно ускорить производство самолетов. Гораздо труднее ускорить подготовку квалифицированного летного состава. Суровая зима 1939/40 года оказалась исключительно неблагоприятной для проведения летной подготовки. Строевые авиационные части были вынуждены пополняться летным составом за счет учебно-тренировочных частей; кроме того, в ходе боев во Франции и Нидерландах мы потеряли около 300 летчиков-истребителей. Несмотря на то что в истребительную авиацию были своевременно переведены 58 летчиков из состава военно-морской авиации, мы все же не могли в одно и то же время полностью укомплектовать летным составом уже имевшиеся истребительные эскадрильи и сформировать новые. Со временем нам удалось это сделать, но с конца июля и до конца сентября Истребительному командованию было передано дополнительно только пять истребительных эскадрилий.

К середине августа, когда началась битва над Англией, общее количество эскадрилий Истребительного командования лишь немногим превышало количество эскадрилий, которое у нас было к концу эвакуации английских войск из Дюнкерка. Однако качественное состояние самолетного парка Истребительного командования за этот период значительно улучшилось. Если на 4 июня в составе Истребительного командования было 446 исправных самолетов, из которых 331 составляли «харрикейны» и «спитфайры», то на 11 августа в составе командования было уже 704 исправных самолета, из них 620 истребителей «Харрикейн» и «Спитфайр». Численность самолетного парка фронтовых соединений за эти два месяца увеличилась почти вдвое. Значительно возрос резервный самолетный парк Истребительного командования. На 4 июня в резервных складах ВВС было только 36 истребителей «Харрикейн» и «Спитфайр», а на 11 августа уже 289 истребителей.

Таким образом, силы нашей истребительной авиации за эти два месяца были восстановлены, укреплены и значительно расширены. Когда командование английских ВВС проанализировало причины нашего поражения во Франции, оно пришло к выводу, что численность Истребительного командования английских ВВС, насчитывавшего в то время 60 эскадрилий, должна быть увеличена по крайней мере вдвое. В связи с тем что такую численность или даже близкую к ней в ближайшем будущем создать было невозможно, вывод штаба ВВС имел лишь теоретическое значение. Еще более серьезную тревогу вызывало недостаточное количество как тяжелых, так и легких зенитных орудий. Еще до войны Комитет начальников

штабов вооруженных сил Англии рекомендовал довести численность зенитной артиллерии до 4000 орудий. По более поздним расчетам потребность в зенитной артиллерии исчислялась в количестве свыше 8000 орудий. Фактически же на вооружении зенитно-артиллерийских частей командования противовоздушной обороны к началу августа 1940 года состояло менее 2000 орудий разных калибров. Учитывая же незначительный выпуск этого вида оружия (на протяжении всей второй половины 1940 года на вооружение войск противовоздушной обороны страны поступало в среднем только по 40 тяжелых орудий в месяц), мы не могли рассчитывать на быстрое разрешение этой проблемы. Наличное количество прожекторов и аэростатов заграждения было близко к запланированному, однако и оно еще далеко не соответствовало нашим потребностям.

В связи с тем что в ближайшем будущем нельзя было ожидать существенного увеличения численности зенитной артиллерии, Даунингу* приходилось искать другие пути, чтобы разрешить проблему зенитно-артиллерийского прикрытия Англии. Вместе с генералом Пайлом, командующим войсками противовоздушной обороны, который в оперативном отношении подчинялся Даунингу как командующему всей системой противовоздушной обороны Англии, он пересмотрел распределение имевшихся в наличии наземных средств активной и пассивной противовоздушной обороны. Во многих районах страны, включая Лондон, было уменьшено число орудий зенитно-артиллерийского прикрытия и не менее четверти всех тяжелых зенитных орудий сосредоточено для обороны объектов авиационной промышленности, от которой теперь, как никогда ранее, зависела наша способность к сопротивлению. Одновременно, насколько позволяли средства, Даунинг усилил оборону многих авиационных заводов за счет аэростатов заграждения.

Наконец, в отдельных случаях для обороны некоторых авиационных заводов были использованы парашютно-тросовые заграждения. Принцип работы этих установок заключался в следующем: к легким стальным тросам, снабженным парашютами, прикреплялись ракеты; при приближении самолетов противника ракеты запускались в воздух на высоту до 200 метров, парашюты раскрывались, и свисавшие с них тросы образовывали узкую, но смертельную полосу препятствий для самолетов.

* Главный маршал авиации Хью Даунинг был командующим Истребительным командованием с 14 июля 1936 года по 25 ноября 1940 года. — *Прим. ред.*

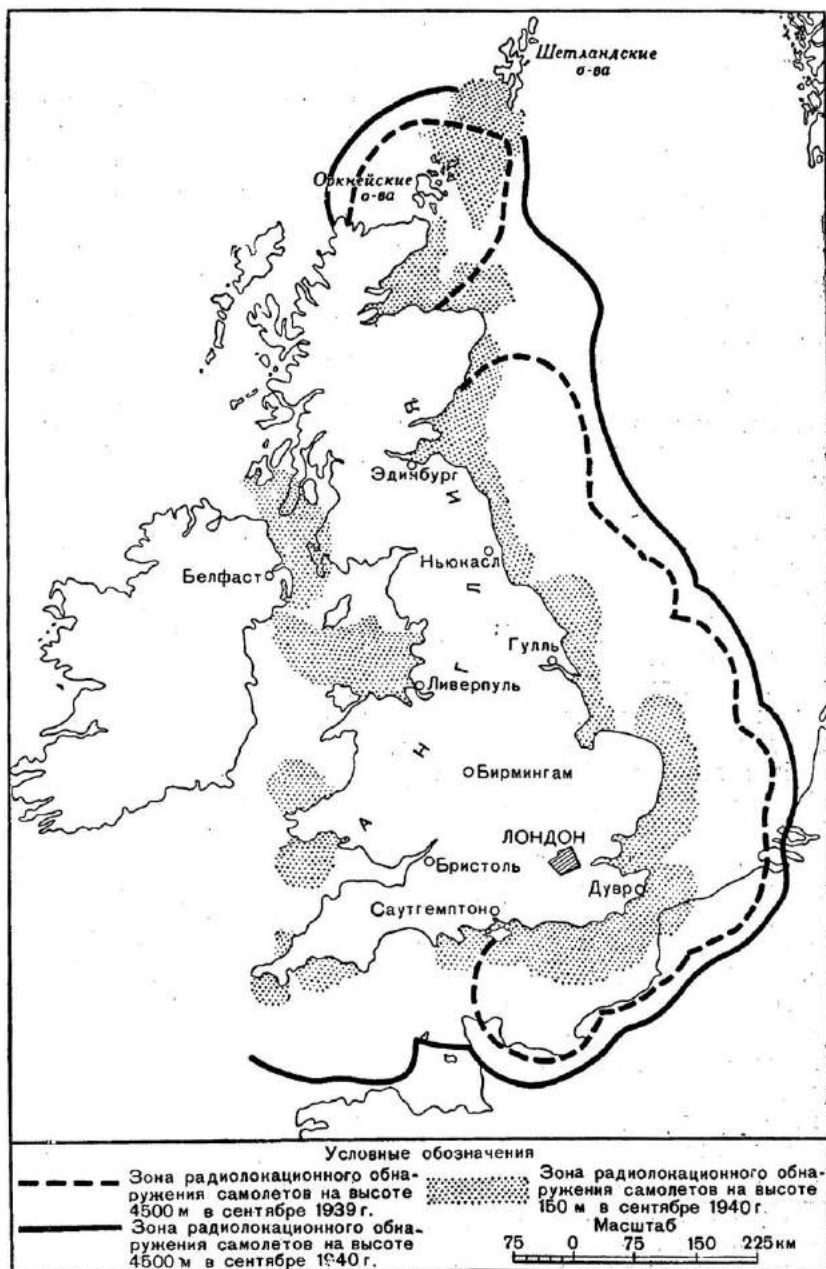


Схема 3. Зоны радиолокационного обнаружения (сентябрь 1939 г. и сентябрь 1940 г.)

* * *

Тем временем и немецкие ВВС готовились к решительным боевым действиям. В воздушном наступлении на Британские острова должны были принять участие три немецких воздушных флота. 2-й воздушный флот под командованием Кессельринга базировался на аэродромы в Голландии, Бельгии и Северо-Восточной Франции; 3-й воздушный флот под командованием Шперрле был сосредоточен в Северной и Северо-Западной Франции; 5-й воздушный флот, которым командовал Штумпф, базировался на аэродромы в Норвегии и Дании. Общая численность самолетного парка всех трех воздушных флотов составляла около 3500 самолетов. Если даже допустить, что только 75 процентов из них были в исправном состоянии, и то немцы могли выставить к началу наступления не менее 250 пикирующих бомбардировщиков, 1000 бомбардировщиков дальнего действия и 1000 истребителей.

В течение последней недели июля оперативный отдел штаба немецких ВВС и оперативные отделы штабов воздушных флотов занимались разработкой и уточнением планов операции «Адлерангриф»*. Согласно замыслу этой операции английские ВВС должны быть уничтожены после нанесения по ним ряда массированных ударов. 2 августа командующие воздушными флотами получили последние указания. В случае благоприятной погоды воздушное наступление немецкой авиации должно было начаться 10 августа.

В период разработки планов и подготовки к операции «Адлерангриф» немцы выделили от пяти до десяти процентов боевого состава своих военно-воздушных сил для ведения боевых действий против Англии. Главными задачами немецкой авиации в подготовительный период операции была разведка наших аэродромов, пробные полеты над побережьем Англии, ночные тренировочные полеты и атаки наших кораблей и судов, находящихся в Ла-Манше.

Первые налеты немецкой авиации на Англию были произведены в ночь на 6 июня, когда около 30 самолетов атаковали аэродромы и другие объекты, расположенные на восточном побережье Англии. На следующую ночь такое же количество самолетов произвело повторный налет, затем до 17 июня наступило затишье. В это время Франция начала переговоры о перемирии. Но с момента капитуляции Франции** и до на-

* Условное наименование воздушного наступления немецких ВВС на Англию. — *Прим. ред.*

** Акт о капитуляции Франции был подписан представителями правительства Петена в Компьенском лесу 22 июня 1940 года. Два дня спустя было заключено перемирие между Италией и Францией. — *Прим. ред.*

чала дневного воздушного наступления немецкая авиация производила налеты на Англию почти каждую ночь. В этих налетах принимали участие не более 60—70 бомбардировщиков, причем потери редко превышали один—два самолета.

Вначале эти налеты причиняли большое беспокойство, даже несколько снизили выпуск продукции промышленных предприятий. Это происходило не в результате непосредственного ущерба, причиненного бомбардировками, а в результате частых и продолжительных воздушных тревог. Но по мере того как мы свыкались с вероятностью падения бомб и все реже и реже объявлялись воздушные тревоги, ночные налеты немецкой авиации не оправдывали надежд, возлагаемых на них немецким командованием.

Действия противника над Ла-Маншем также не принесли ему большого успеха, но доставили много затруднений Истребительному командованию. Несмотря на то что большинство наших океанских конвоев к этому времени уже использовали маршруты западнее Ирландии, для немецких самолетов не было недостатка в целях в Ла-Манше, так как некоторые конвои все еще проходили через пролив. Тоннаж кораблей, потопленных немецкой авиацией в дневных налетах за один месяц до битвы над Англией, составил около 40 000 тонн. В эти дни самолеты Истребительного командования производили до 600 самолетов-вылетов в день. В связи с тем что наши корабли эскортировались лишь небольшим количеством истребителей, а дополнительные силы, как правило, не успевали своевременно прийти на помощь конвоям до начала атак авиации противника, то в большинстве воздушных боев наши летчики оказывались в очень невыгодном положении. Очень часто наблюдалась такая картина: нескольким нашим истребителям «Спитфайр» и «Харрикейн» приходилось вести бои с сотней, а иногда и более многочисленной группой немецких самолетов. Об искусстве и доблести наших летчиков-истребителей, сражавшихся в таких трудных условиях, красноречиво свидетельствует тот факт, что с 10 июля по 10 августа они сбили 227 самолетов противника, в то время как свои потери составили 96 самолетов.

Воздушные бои над Ла-Маншем становились все напряженнее, и наши конвои стали применять поплавковые аэростаты заграждения. Были выставлены аэростаты и в Дувре. Немецкие летчики с увлечением начали заниматься «спортом» — сбиванием аэростатов — и несли при этом столь большие потери, что Геринг поспешил отдать приказ о прекращении таких полетов.

Английские военно-воздушные силы, помимо чисто оборонительных действий, проводили и наступательные действия.

Но для того чтобы действия нашей авиации были успешными, необходимо было выяснить намерения и планы противника. С этой задачей наша авиация успешно справилась. На вооружении наших разведывательных эскадрилий, входивших в состав Берегового командования, находились самолеты нового типа «Хадсон» и «Спитфайр», имевшие лучшие тактико-технические данные. Наши самолеты-разведчики производили регулярные полеты от Норвегии до Испании и фотографировали порты, захваченные противником на побережье Европы. Из всех опасных районов, где, возможно, проводилась подготовка к вторжению, только пункты в районе Балтийского моря были все еще вне досягаемости наших самолетов-разведчиков. Сначала в донесениях нашей воздушной разведки не было никаких данных, указывающих на подготовку противника к вторжению, но во второй неделе августа на фотоснимках можно было ясно различить небольшие скопления барж, что, несомненно, указывало на подготовку к вторжению.

В этот период активно действовали самолеты Бомбардировочного командования. Вначале главной задачей нашей бомбардировочной авиации являлось снижение потенциальной мощи налетов немецких самолетов на Англию. С этой целью бомбардировщики наносили ночные удары по объектам авиационной промышленности Германии, днем действовали по аэродромам противника на оккупированной им территории, по портам, нефтеперерабатывающим заводам и коммуникациям.

Штаб ВВС в то время не испытывал большого желания использовать бомбардировочную авиацию для действий по аэродромам противника. Немецкая авиация, наносившая удары по Англии, действовала более чем с 400 аэродромов. Мы не могли себе позволить совершать интенсивные налеты на аэродромы противника, так как несли большие потери от немецких истребителей, которые действовали в то время весьма эффективно. Тем не менее обстановка требовала нанесения ударов по аэродромам, и наши бомбардировщики делали все возможное, чтобы выполнить эту задачу. Иногда такие налеты нашей авиации были успешными, но чаще всего эти усилия не оправдывали себя.

По мере приближения дня начала операции «Адлерангриф» немецкие ВВС стали активизировать свои действия в районе Ла-Манша. Нанося удары по коммуникациям в Ла-Манше и по портам, расположенным на юге Англии, противник стремился ослабить военно-морской флот и измотать силы истребительной авиации. 8 августа немецкие самолеты совершили серию налетов на наши конвои в районе Дувра и остро-

ва Уайт, в результате чего мы потеряли 20, а противник 28 самолетов. Не удивительно, что такая активность авиации противника показалась нам тогда началом битвы над Англией. На самом деле Геринг еще не начал авиационного наступления. К тому же плохая погода не позволила немцам начать операцию 10 августа. 11 августа немецкая авиация произвела налеты на Дувр, Портленд и на два конвоя. В упорных воздушных боях мы потеряли 32 самолета, противник потерял 35 самолетов. Однако только 12 августа немецкие ВВС начали воздушное наступление.

Сами немцы считают, что они начали битву над Англией 13 августа. Но налеты 13 августа существенно не отличались от атак предыдущего дня, поэтому днем начала битвы над Англией следует считать 12 августа, так как именно с этого дня авиация противника, не прекращая ударов по нашим коммуникациям и портам в районе Ла-Манша, начала систематически действовать по нашим аэродромам и радиолокационным станциям.

Боевые действия в течение 12 августа имели ряд особенностей, характерных и для последующих дней операции: во-первых, немецкие бомбардировщики прикрывались большим количеством истребителей; во-вторых, в этот день было проведено пять — шесть крупных налетов, в которых участвовало несколько сотен самолетов; и в-третьих, налеты немецкой авиации в одном районе, как правило, сопровождалась атаками или просто демонстративными полетами в другом районе, находящемся на значительном удалении от первого района. 12 августа были повреждены все пять радиолокационных станций, расположенных на побережье, выведен из строя аэродром Манстон и частично повреждены аэродромы Лимпне и Хоукиндж, однако на боеспособности английской системы противовоздушной обороны в целом это отразилось лишь в незначительной степени.

В результате напряженной работы личного состава поврежденные радиолокационные станции, за исключением станции на острове Уайт, к утру следующего дня снова могли выполнять боевые задачи. Более того, если несколькими небольшими группам самолетов противника и удалось незаметно проникнуть к объектам, то все крупные группы немецких самолетов были обнаружены и перехвачены нашей истребительной авиацией. Несмотря на численное превосходство противника, наши истребители сбили в этот день 36 самолетов противника, потеряв 22 своих самолета.

На следующий день немецкая авиация произвела три массированных налета на наши аэродромы, расположенные на

юге и юго-востоке страны. Немцы пытались найти слабое место в нашей противовоздушной обороне и убедиться, способна ли истребительная авиация вести бои над Кентом и Эссексом, не ослабляя своего сопротивления над Сассексом и Хемпширом. В течение большей половины дня стояла облачная погода, благоприятствовавшая скорее противнику, чем нам. Немцы глубоко ошиблись, считая, что налетом 12 августа они сильно ослабили систему воздушного наблюдения, оповещения и связи. Наши радиолокаторы по-прежнему своевременно оповещали о приближении авиации противника к английским берегам, а наблюдательные посты корпуса воздушных наблюдателей внимательно следили за продвижением самолетов противника в глубь страны. Рассеянные нашими истребителями, немецкие бомбардировщики сбросили несколько бомб на семь английских аэродромов. Серьезный ущерб был причинен лишь двум аэродромам Берегового командования в Истчёрче и Детлинге. Три основные цели, которые должна была поразить немецкая авиация: аэродромы Одихем, Фарнборо и Рочфорд — совершенно не пострадали. И в этот день соотношение потерь было в нашу пользу: противник потерял 47, мы — 13 самолетов. Сообщая о результатах налетов немецкой авиации на английские аэродромы в период с 8 по 13 августа, Штапф доложил Гальдеру, что из числа основных английских аэродромов восемь были разрушены, а соотношение потерь немецкой и английской авиации составило один к трем для самолетов всех типов и один к пяти для истребителей в пользу немцев.

Преследуя главную цель — подорвать воздушную мощь Англии, немецкие ВВС с 13 августа стали проводить ночные налеты на авиационные заводы. В период с 14 по 23 августа немецкие бомбардировщики произвели восемь ночных налетов на авиационные заводы «Бристоль» в Филтоне, но лишь во время двух налетов бомбы попали в цель. За этот же период немецкие самолеты девять раз пытались бомбардировать авиационные заводы фирм Вестланд, Роллс-Ройс и Глостер, однако только два раза им удалось сбросить бомбы в радиусе до 8 километров от цели.

После ожесточенных воздушных боев 13 августа следующий день был более или менее спокойным. Утром 14 августа девять истребителей «Мессершмитт-110», имевших бомбовую нагрузку, совершили налет на аэродром Манстон, что было явным признаком того, что Геринг начал сомневаться в способности бомбардировщиков «Юнкерс-87» устоять против английских истребителей «Харрикейн» и «Спитфайр». В полдень и вечером этого же дня небольшие группы и отдельные самолеты противника произвели налеты на наши аэродромы, рас-

положенные на западном и северо-западном побережье Англии. Однако эти налеты не снизили активности действий нашей истребительной авиации. Противник потерял в этот день 19 самолетов, мы — 8 самолетов.

Ночь на 15 августа прошла сравнительно спокойно. Но это было лишь затишье перед бурей. 15 августа разразилось самое ожесточенное воздушное сражение во всей битве над Англией. Немцы давно ожидали благоприятной погоды, чтобы обрушить на Англию объединенные усилия своих трех воздушных флотов. Согласно намеченному плану части и соединения 2-го воздушного флота в этот день должны были атаковать избранные цели в Юго-Восточной Англии; самолеты 3-го воздушного флота должны были действовать по целям, находящимся в южной части страны, а 5-й воздушный флот должен был наносить удары по целям в Северо-Восточной Англии. Таким образом, вся английская истребительная авиация оказалась бы втянутой в сражение. Если бы Даудинг решил снять часть истребителей с севера для усиления обороны на юге страны, то от этого, несомненно, могли пострадать район графства Нортумберленд и аэродромы бомбардировочной авиации в Йоркшире.

Первый удар противник нанес по аэродромам в Юго-Восточной Англии. В 11.29 две группы немецких самолетов, насчитывавших в общей сложности около 60 пикирующих бомбардировщиков «Юнкерс-87», летевшие в сопровождении 50 истребителей «Мессершмитт-109», пересекли побережье Англии между Дувром и Данджнессом; третья группа, в которую входили только истребители, была рассеяна и отогнана еще до того, как она достигла берегов Англии. Для отражения первого налета немецкой авиации в воздух были подняты 54-я и 501-я истребительные эскадрильи, которые своевременно успели перехватить самолеты противника. Из нескольких аэродромов, подвергшихся налетам, большие разрушения были причинены лишь малоиспользуемому аэродрому в Лимпне.

В то время как над Ла-Маншем шли воздушные бои, противник наносил удары по объектам в северо-восточной части страны. Появление новой группы самолетов противника было зафиксировано в штабе 13-й авиагруппы в 12.08, когда самолеты находились в 160 километрах от берегов Англии, то есть почти за час до того, как они пересекли побережье между Блайтом и Аклингтоном. В воздух были подняты пять истребительных эскадрилий 13-й авиагруппы. 72-я эскадрилья перехватила самолеты противника в 50 километрах за Фаркнейскими островами. Командир эскадрильи доложил, что силы противника насчитывали не около 30 самолетов, как указы-

валось в донесении радиолокационного поста, а около 100 бомбардировщиков «Хейнкель-111» и 70 истребителей «Мессершмитт-110». Несмотря на численное превосходство, эскадрилья, застигнув противника врасплох, вступила с ним в бой и, нанеся ему большие потери, расколола боевой порядок бомбардировщиков на две группы. Одна из этих групп, еще не долетев до побережья Англии, была сильно потрепана нашей 79-й истребительной эскадрильей. Истребители «Мессершмитт-110», дойдя до побережья, повернули обратно, так как им не хватало горючего и они не рискнули вступить в бой с нашими истребителями «Харрикейн» и «Спитфайр». И все же большинству немецких бомбардировщиков «Хейнкель-111» удалось пересечь побережье, и они вступили в бой с самолетами 41, 605 и 607-й истребительных эскадрилий; по немецким самолетам был открыт сильный огонь зенитной артиллерии. Налет немецкой авиации был сорван. Не пострадал ни один завод, ни один аэродром. Все, чем могли похвастаться экипажи немецких бомбардировщиков,— это разрушение 24 жилых домов в Сандерленде.

Тем временем еще одна группа немецких самолетов вылетела из Норвегии и взяла курс на Скарборо. Для отражения этой группы в воздух поднялись четыре истребительные эскадрильи. Несмотря на атаки наших истребителей, сбивших несколько самолетов противника, основным силам этой группы, насчитывавшим около 50 бомбардировщиков «Юнкерс-88», удалось пересечь побережье. Часть из них повернула на север, чтобы присоединиться к своим самолетам, действовавшим в районе реки Тиса и графства Нортумберленд, а остальные повернули на юг. Этой группе немецких бомбардировщиков удалось поразить лишь два военных объекта: склад боеприпасов около Бридлингтона и аэродром Дриффилд, на котором было уничтожено десять самолетов и причинены большие повреждения аэродромным зданиям и ангарам.

Бомбардировка аэродрома Дриффилд была единственным успехом, которого добился 5-й воздушный флот, а потери его оказались настолько тяжелыми, что в течение последующих недель битвы над Англией части и соединения этого флота больше не производили дневных налетов на северо-восточные районы Англии. Английская авиация при этом не потеряла ни одного самолета. Это является наглядной демонстрацией полного бессилия немецких бомбардировщиков перед системой английской противовоздушной обороны, когда им приходилось действовать днем без сопровождения своих истребителей.

К 14.20 воздушное сражение над северными районами страны закончилось. В это время противник начал наносить

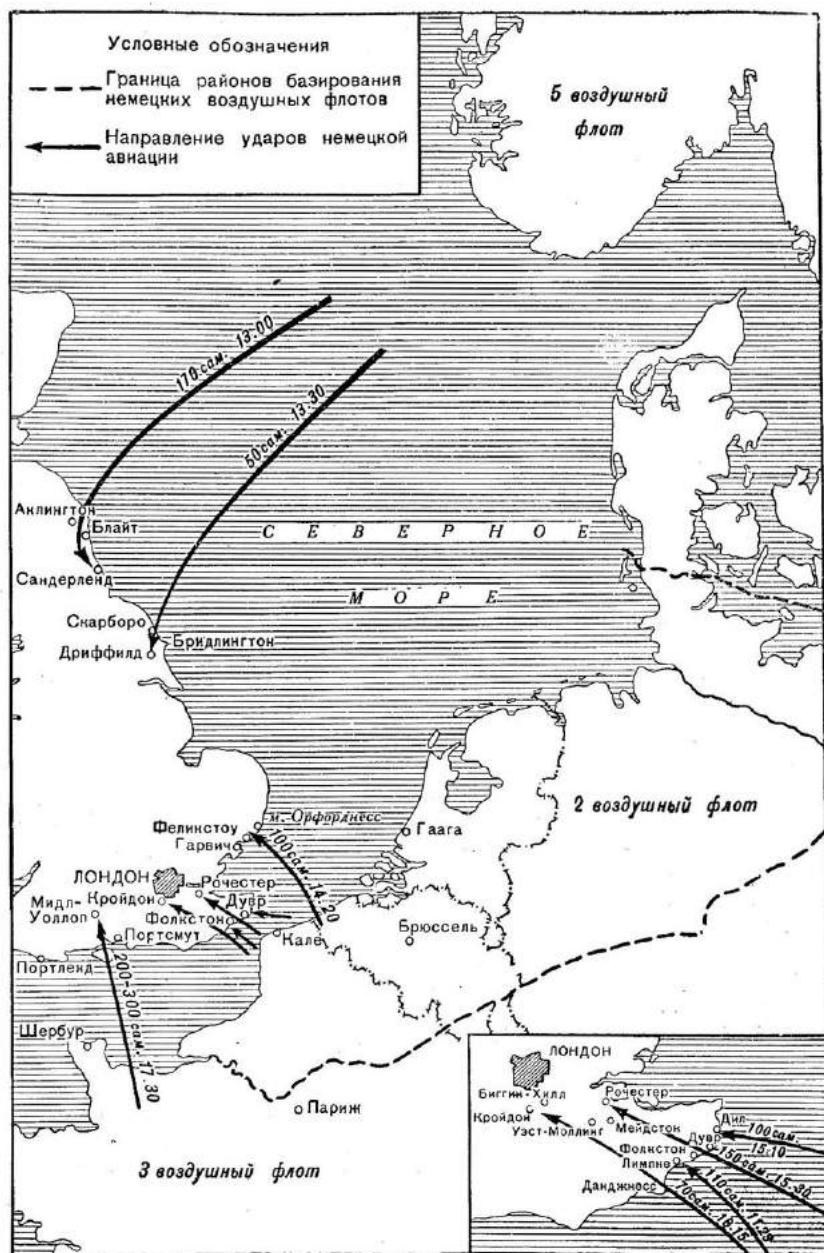


Схема 5. Направления ударов немецкой авиации (15 августа 1940 г.)

удары по Юго-Восточной Англии. После ряда отвлекающих маневров большая группа немецких самолетов пересекла побережье в районе Феликстоу, Гарвича и мыса Орфорднесс. В воздух были подняты шесть истребительных эскадрилий, однако они действовали менее успешно и смогли перехватить лишь небольшое количество самолетов противника. Между тем береговые радиолокаторы в 15.10 засекали над проливом еще одну группу немецкой авиации, насчитывавшую около ста самолетов. Наши истребители атаковали и рассеяли обе эти группы в районе графств Кент и Эссекс и, несмотря на значительное численное превосходство самолетов противника, не дали им возможности причинить нашим аэродромам сколько-нибудь существенный ущерб. 20 минут спустя над районом Фолкстона появилась еще одна группа, насчитывавшая около 150 самолетов. Этой группе самолетов удалось сбросить бомбы на авиационные заводы в Рочестере. Два завода получили серьезные повреждения и вынуждены были приостановить выпуск продукции на несколько недель.

Через 2 часа авиация противника нанесла удар еще в одном месте. Между 17.00 и 17.20 радиолокаторы, расположенные на южном побережье Англии, обнаружили в воздухе не менее семи групп немецких самолетов, насчитывавших в общей сложности от 200 до 300 самолетов, которые следовали к берегам графств Хемпшир и Дорсетшир. До того как немецкие самолеты успели пересечь Ла-Манш, в воздух были подняты восемь истребительных эскадрилий. В общей сложности во время этого налета в воздухе находилось около 150 истребителей «Спитфайр» и «Харрикейн» — самое большое количество, какое Истребительному командованию приходилось до этого высылать для отражения налета авиации противника. В районах Портсмута и Портленда разгорелись ожесточенные воздушные бои, в результате которых многие немецкие самолеты были отогнаны раньше, чем они подошли к побережью. Длительные, упорные бои велись над территорией всех южных графств. Превосходство наших самолетов было очевидным. Количество бомбардировщиков противника, принимавших участие в этом налете, было небольшим, и ущерб, причиненный ими, оказался незначительным.

Едва закончился этот налет, как в районе Кале в 18.15 была отмечена группа в составе около 70 немецких самолетов, следовавших к английскому побережью в направлении между Дувром и Данджнессом. В воздух были немедленно подняты четыре эскадрильи наших истребителей. Позже, когда самолеты противника углубились в воздушное пространство Англии, в воздух были подняты еще шесть истребительных эскадрилий. Часть немецких самолетов была перехвачена над

Фолкстоном, а остальные повернули обратно, не долетев до Мейдстона. Одна группа истребителей «Мессершмитт-110», загруженных бомбами и прикрываемых истребителями «Мессершмитт-109», прорвалась к Кройдону, где была атакована самолетами 32-й и 111-й истребительных эскадрилий. Несколько вражеских самолетов было сбито, однако немецкие самолеты сбросили бомбы на аэродромы Кройдон и Уэст-Моллинг и на авиационные заводы фирм Ролласон и Редуинг, причинив им значительный ущерб. В этот вечер лондонцы впервые почувствовали, что грандиозная воздушная война надвигается и на них.

Так закончился беспокойный день 15 августа. В этот день авиация противника совершила пять крупных налетов на такие далеко расположенные друг от друга районы, как Портленд и устье реки Тайн, причем несколько налетов проводилось почти одновременно. Самолетам удалось добиться успеха при налетах на объекты Дриффилда, Рочестера и Кройдона. Однако, если принять во внимание, что против Англии в этот день было брошено не менее 1790 самолетов (520 бомбардировщиков и 1270 истребителей), причиненный ущерб был ничтожным*. Английская истребительная авиация оказала серьезное противодействие самолетам противника. Немецкой авиации не удалось найти ни одной бреши в противовоздушной обороне Англии. И если главной целью налетов в этот день являлось прежде всего изматывание английской истребительной авиации, а не уничтожение наземных объектов, то какого бы успеха немецкая авиация ни добилась при выполнении этой цели, он достался ей слишком дорогой ценой: мы потеряли в этот день 34 самолета, а противник, как указывали немецкие документы, обнаруженные в архивах после войны, 76. По данным, опубликованным в печати, мы оценивали потери противника в этот день в 182 сбитых самолета и предположительно еще 53 уничтоженных самолета.

В то время как три немецких воздушных флота наносили массированный удар по Англии, их командующие находились в гостях у Геринга в его прусском поместье. На этот раз у гостей было более важное дело, чем осмотр призовых жеребцов хозяина дома. Они были вызваны на совещание по вопросу хода воздушных операций против Англии. После непродолжительных дебатов Геринг вручил директиву по дальнейшему боевому использованию немецких ВВС в воздушном на-

* Большинство немецких бомбардировщиков в этот день вернулось на свои аэродромы с бомбами, не выполнив поставленной задачи. Встретив сплошную облачность над целями, экипажи не могли обнаружить их. — *Прим. ред.*

ступлении против Англии. Геринг напомнил своим подчиненным, что целью этого наступления является сокрушение английских военно-воздушных сил. «Впредь до получения дальнейших указаний, — гласила директива, — военно-воздушные силы должны действовать исключительно против военно-воздушных сил противника, включая объекты его авиационной промышленности. Суда противника, в особенности его крупные военные корабли, следует атаковать только при наличии особо благоприятных обстоятельств. Остальными целями в данный момент следует пренебречь... Ночные налеты авиации должны быть направлены на то, чтобы не давать передышки противовоздушной обороне противника и его гражданскому населению, однако и ночью необходимо действовать по возможности против объектов военно-воздушных сил противника...» Далее Геринг указывал, что в прошлом было много налетов на второстепенные объекты, не имевшие никакого отношения к упомянутой выше стратегической цели. Впредь второстепенные объекты должны выбираться в зависимости от того, насколько их уничтожение могло бы ускорить победу над английскими военно-воздушными силами.

Последнее указание Геринга было правильным. Но в другом вопросе его мнение, несомненно отражавшее общее настроение участников совещания, было глубоко ошибочным. Девятый пункт директивы гласил: «Сомнительно, существует ли какой-либо смысл в нанесении дальнейших ударов по радиолокационным станциям противника, учитывая то обстоятельство, что ни одну из этих станций нам не удалось до сих пор вывести из строя». На самом же деле налеты на радиолокационные станции причинили нам значительно больший вред, чем предполагал противник. Например, радиолокационная станция на острове Уайт была фактически уничтожена в первый день воздушного наступления — 12 августа. Однако девятый пункт директивы был воспринят как приказ, и после этого на радиолокационные станции было совершено еще только два налета.

Таким образом, день 15 августа был не только днем наиболее напряженных усилий авиации противника, предпринятых ею в соответствии с намеченным планом, но и знаменовал собой роковой, губительный для противника поворот в вопросах дальнейшего использования военно-воздушных сил. В этот же день, 15 августа, спустя всего два—три дня после начала битвы над Англией, Геринг отдал приказ — впредь в составе каждого экипажа самолета, действующего над Англией, иметь не более одного офицера. Таким образом, уже в первые дни боев страх перед тяжелыми потерями давил на сознание командующего немецкими военно-воздушными силами.

* * *

После ожесточенных дневных боев ночь прошла сравнительно спокойно. Днем 16 августа над Англией снова появились крупные силы немецкой авиации. В этот день противник произвел три массированных налета, в которых участвовало 1720 самолетов, из них 400 бомбардировщиков и 1320 истребителей. Соотношение потерь опять было в нашу пользу: немцы потеряли 45 самолетов, наши потери составили 21 самолет. Небо было закрыто облаками, и самолетам противника удалось проникнуть довольно далеко в глубь воздушного пространства Англии. Два бомбардировщика «Юнкерс-88», производившие налет на аэродром Брайз-Нортон, уничтожили не менее 46 самолетов, находившихся в ангарах. Кроме Брайз-Нортон, в этот день немецкая авиация атаковала еще семь аэродромов, в том числе Манстон и Фарнборо.

Крупные налеты немецкой авиации 15 и 16 августа, очевидно, вызвали некоторое перенапряжение ее сил, и 17 августа, несмотря на благоприятную погоду, побережье Англии пересекли только 77 самолетов противника. 18 августа авиация противника вновь стала действовать активно и совершила 750 самолето-вылетов. Соотношение потерь в этот день было в нашу пользу: противник потерял 71 самолет, мы — 27 самолетов.

Несмотря на численное превосходство немецкой авиации, итог воздушных боев до сих пор складывался в нашу пользу. Поскольку немецкая авиация действовала преимущественно по целям, расположенным вблизи побережья Англии, то после получения сигнала о появлении самолетов противника у нас было слишком мало времени, чтобы успеть до налета немецких самолетов собрать несколько истребительных эскадрилий и затем уже атаковать противника. Поэтому эскадрильи наших истребителей «Харрикейн» и «Спитфайр» вводились в бой поодиночке, одна за другой, и в каждом воздушном бою численное превосходство противника могло доходить и обычно доходило до 20 самолетов против одного нашего самолета. И даже в таких тяжелых для наших летчиков условиях на каждый сбитый наш самолет приходилось по два сбитых самолета противника.

Численного превосходства противника нужно было ожидать и в дальнейшем, поэтому оно действовало на нервы наших летчиков меньше, чем преимущество немецких самолетов в высоте полета. Последнее обстоятельство объяснялось тем, что данные о высоте полета самолетов противника, получаемые от наших радиолокационных станций, были неточ-

ными. Операторам пунктов управления истребителями приходилось держать некоторое количество истребителей ниже облачности для обороны своих аэродромов, а истребители «Спитфайр» и «Харрикейн» в 1940 году не могли набрать высоту 8000 метров быстрее чем за 20 минут; кроме того, на высоте более 6000 метров летные качества истребителя «Харрикейн» были несколько хуже, чем у немецкого истребителя «Мессerschmitt-109».

Но, несмотря на все эти неблагоприятные обстоятельства, английские летчики-истребители пока успешно справлялись со своими задачами. При проведении первых налетов немецкой авиации на Англию немецкие бомбардировщики находились обычно в нижних эшелонах общего боевого порядка, а прикрывавшие их истребители находились высоко над ними. Тактика действий наших истребителей заключалась в следующем: идя на перехват противника, эскадрилья разделялась на два отряда, один отряд завязывал бой и отвлекал на себя истребителей противника, другой отряд атаковал бомбардировщиков. Такая тактика действий оказалась настолько эффективной, что начиная с 16 августа немецкая авиация стала придерживаться более тесного построения боевых порядков, и истребители противника располагались теперь не только сверху своих бомбардировщиков, но и впереди и на флангах на одной с ними высоте.

Английские летчики оказались более чем достойными своих противников. Налеты немецкой авиации на наши аэродромы закончились тем, что лишь один аэродром Уэст-Моллинг был выведен из строя более чем на сутки. Все указывало на то, что в конце концов должно измениться общее превосходство противника в авиационных ресурсах. За период с 8 по 18 августа немцы потеряли 367 самолетов, а Истребительное командование за этот же период потеряло 213 истребителей, из них 183 были сбиты в воздухе и 30 самолетов уничтожены на земле. Но восполнить такие потери за счет текущего выпуска новых самолетов мы не могли, так как общий выпуск истребителей «Харрикейн» и «Спитфайр» авиационной промышленностью составлял немногим более 100 самолетов в неделю. Следовательно, чтобы восполнить эти потери, нам приходилось расходовать свои скудные резервы. Если бы наступление немецких ВВС продолжалось в течение многих недель и мы продолжали бы нести такие же большие потери, то поражение наших военно-воздушных сил было бы неизбежным.

Как ни трудно было разрешить вопрос возмещения потерь самолетного парка, недостаточное количество хорошо обученных летчиков-истребителей представляло для нас

большую трудность, чем нехватка самолетов. В период с 8 по 18 августа в английской истребительной авиации было убито, тяжело ранено и пропало без вести 154 летчика. Число летчиков-истребителей, подготовленных за этот же период, составило всего 63 человека. Кроме того, эти новички, хотя и не уступали своим старшим товарищам в храбрости, обладали лишь десятой долей их боевого мастерства. Для того чтобы ускорить подготовку летчиков-истребителей, были организованы специальные ускоренные курсы. Эти курсы комплектовались летчиками самолетов «Лизандер» и «Бэттл», летчиками военно-воздушных сил союзных стран и выпускниками летных школ Бомбардировочного и Берегового командований. Однако такие поспешные мероприятия могли лишь уменьшить брешь, но не закрыть ее.

* *
*

С 19 по 23 августа стояла облачная погода и немцы не решались наносить удары крупными силами. Но и в эти дни они провели ряд налетов небольшими группами самолетов. При проведении ночных налетов противнику снова удалось нанести некоторый ущерб авиационным заводам «Бристоль» в Филтоне и промышленным объектам в Касл-Бромвиче. В целом результаты, достигнутые немцами в этот период, были незначительными. Удовлетворение, которое мы испытывали в связи с неудачными ночными налетами немецкой авиации, несколько омрачалось, однако, тем фактом, что наша противовоздушная оборона действовала ночью неудовлетворительно. Ни один из трех немецких самолетов, якобы сбитых над Англией нашей зенитной артиллерией в течение этих пяти ночей, не был найден на земле, а 160 самолето-вылетов ночных истребителей были произведены напрасно, так как только одному пилоту удалось обнаружить самолеты противника.

24 августа немецкая авиация возобновила дневные массированные налеты. Начиная с этого дня и до 6 сентября включительно немецкая авиация производила на Англию в среднем около 1000 самолето-вылетов в день, а 30 и 31 августа было совершено по 1600 самолето-вылетов. И все же на долю бомбардировщиков из этого количества приходилось не более 400 самолето-вылетов, чаще всего оно немногим превышало 250 самолето-вылетов.

Главной задачей авиации противника по-прежнему оставалось уничтожение английских военно-воздушных сил, в первую очередь истребительной авиации. На совещании руководящего состава немецких военно-воздушных сил, состояв-

шемся 19 августа, Геринг снова подчеркнул важность этой задачи. «Мы достигли,—заявил он,—решающего периода в воздушной войне против Англии. Основная наша цель состоит в том, чтобы направить все средства, имеющиеся в нашем распоряжении, на уничтожение военно-воздушных сил противника. Прежде всего мы должны уничтожить вражеские истребители. Если они не будут больше появляться в воздухе, мы будем атаковать их на земле или вынудим их вступать в бой с нами, нанося бомбовые удары по объектам противника в радиусе действия наших истребителей. В то же время мы должны продолжать боевые действия в еще возрастающем масштабе по аэродромам бомбардировочной авиации противника. Внезапные налеты на объекты авиационной промышленности противника должны проводиться днем и ночью. Как только мы уничтожим военно-воздушные силы противника, удары нашей авиации будут направлены против других жизненно важных объектов».

Если основные стратегические задачи противника оставались прежними, то он стремился изменить тактику действий своих военно-воздушных сил. Первая неделя воздушного наступления показала, что налеты немецкой авиации на аэродромы и другие объекты, расположенные на побережье Англии, не ослабили сколько-нибудь серьезно английскую истребительную авиацию. Одновременные налеты немецкой авиации на объекты, находившиеся на большом удалении друг от друга, лишней раз доказали, что наша противовоздушная оборона была прочной в любом месте. В поисках новых путей для решения основной задачи немцы решили сконцентрировать все усилия своей авиации для проведения дневных налетов на наши аэродромы, расположенные в Юго-Восточной Англии. Таким образом, всю мощь своей авиации они обрушили на 11-ю истребительную авиагруппу и особенно на ее наиболее удаленные от побережья аэродромы, ибо только проникнув в глубь страны, противник мог добраться до жизненно важных секторных аэродромов, с которых осуществлялось управление нашими истребительными эскадрильями*. Немецкое командование надеялось, что именно таким путем ему удастся втянуть в бой возможно большее количество английских истребителей. Если бы немцам удалось уничтожить

* Для облегчения управления истребителями зоны истребительных авиагрупп разбивались на несколько секторов. В 11-й авиагруппе их было восемь. В каждом секторе на одном из истребительных аэродромов находился пункт управления, имевший средства связи с радиолокационными станциями, постами ВНОС, аэродромами и с самолетами в воздухе, который руководил наведением и действиями своих истребителей при отражении атак авиации противника.— *Прим. ред.*

большинство наших истребителей «Харрикейн» и «Спитфайр» и парализовать систему управления английской истребительной авиации, то Лондон и участки английского побережья оказались бы открытыми для высадки немецких войск.

И именно в этот момент, когда под натиском немецкой авиации противовоздушная оборона Англии была напряжена до предела, Гитлер, как и под Дюнкерком, еще раз оказал нам большую услугу, перенеся удары своей авиации на Лондон. Однако изменения, следовавшие в оперативных планах боевого использования авиации противника, нельзя отнести исключительно за счет решения Гитлера. На его решение в этом вопросе большое воздействие оказала английская бомбардировочная авиация.

До конца августа дневные налеты английской бомбардировочной авиации были направлены почти исключительно против аэродромов противника на оккупированной им территории; тяжелобомбардировочная авиация продолжала проводить ночные налеты на объекты самой Германии. Бомбардировке подверглись авиационные и нефтеперерабатывающие заводы, порты, корабли и коммуникации противника. Несомненно, было бы несколько оптимистично ожидать больших результатов от 50 самолетов, выделявшихся каждую ночь для выполнения этих задач. Большинство бомб, сброшенных этими самолетами, ложилось вне целей, однако временами ночные налеты наших бомбардировщиков были успешными, и это, естественно, бесило Гитлера. Раздражало его также и то, что, как бы ни был мал ущерб, причиненный промышленным объектам, бомбы падали на немецкие города, в том числе на Берлин, находившийся в 1000 километрах от английских аэродромов.

В ночь на 26 августа 81 английский бомбардировщик произвел налет на германскую столицу в порядке возмездия за те несколько бомб, которые предыдущей ночью были сброшены на Лондон. В течение последующих ночей английские бомбардировщики произвели еще несколько налетов на Берлин. Конечно, неправильно было бы считать, что налеты нашей авиации на Берлин были единственной причиной, побудившей Гитлера изменить задачи своей авиации, но они, несомненно, способствовали этому.

4 сентября Гитлер заявил, что его терпение истощилось. «Английская авиация, — кликушествовал фюрер, — 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». Три дня спустя, 7 сентября, немецкая авиация

прекратила налеты на аэродромы нашей истребительной авиации и начала наступление на Лондон.

Первая половина субботы 7 сентября прошла спокойно. Но после полудня наши радиолокационные станции обнаружили несколько групп немецких самолетов, направлявшихся в направлении графств Кент и Сассекс. В воздух были подняты три эскадрильи истребителей для прикрытия основных аэродромов, расположенных в этих районах. Однако на этот раз противник преследовал другую цель. Одна группа немецких бомбардировщиков прорвалась вверх от устья реки Темза и сбросила бомбы на Вуличский арсенал и другие промышленные объекты Вулича. Вторая группа самолетов сбросила бомбы на Темзхэвен и третья группа — на доки в Вест-Хэме. В то время как эти группы бомбардировщиков с боями пробивались на свои базы, в воздухе появились три новые группы немецких самолетов, следовавших в направлении Дувра. Истребительное прикрытие немецких бомбардировщиков было очень сильным, и им удалось прорвать оборону наших истребителей.

В течение полутора часов немецкая авиация наносила сосредоточенные удары по Лондону. В воздух были подняты 23 истребительные эскадрильи, из них 21 эскадрилья перехватила противника и вступила с ним в бой. Противник потерял 40 самолетов, мы — 28. Почти все сбитые немецкие самолеты были истребители. По сравнению с колоссальным ущербом, причиненным нам этими налетами, Геринг считал эти потери довольно дешевой ценой. Впрочем, не настолько дешевой, чтобы часто позволять себе подобную расточительность.

С наступлением темноты немецкая авиация произвела повторный налет на Лондон. Задача бомбардировщиков противника облегчалась тем, что часть города была хорошо освещена заревом пожаров в районе доков, вызванных дневным налетом.

С 8 часов вечера и до 7 часов утра 250 немецких бомбардировщиков непрерывно бомбардировали Лондон, сбросив на него около 300 тонн фугасных и 13 000 зажигательных бомб — значительно больше, чем было сброшено в дневном налете. Нашей зенитной артиллерии было запрещено вести заградительный огонь, значительное количество орудий было переброшено для прикрытия авиационных заводов. В эту ночь лондонцы слышали лишь несколько коротких жалких хлопков своих зениток, потонувших в шуме моторов самолетов и несмолкаемых разрывах бомб. На следующее утро, измученные и невыспавшиеся, жители Лондона узнали, что

наши истребители и зенитная артиллерия сбили в эту ночь лишь один самолет противника.

Теперь немецкая авиация действовала не только против английских военно-воздушных сил, но и сбрасывала бомбы на жилые кварталы. Лучше всех выдержали налеты жители Ист-Энда *, на который противник обрушил свой первый жестокий удар. Несмотря на то что немецкие самолеты теперь каждую ночь бомбардировали Лондон и количество человеческих жертв и разрушений в городе непрерывно увеличивалось, не было ни малейшего признака того, что нервы у людей сдали, что Лондон не выдержит это тяжелое испытание.

Немецкое командование прекрасно сознавало, что если к ущербу, нанесенному ночными налетами на Лондон, добавить разрушение важных объектов города, проводя дневные налеты, то задача, стоявшая перед немецкой армией при высадке в Англии, в конце концов оказалась бы не такой уж сложной. Для обеспечения безопасности Лондона англичане, естественно, бросят все силы своей истребительной авиации, и именно тогда можно будет раз и навсегда покончить с упорным сопротивлением английской истребительной авиации. Основная мощь воздушного удара обрушится на Лондон в ночное время, когда потери своей авиации будут сравнительно низкими; днем же крупные силы истребителей, прикрывающих небольшое количество бомбардировщиков, будут прорываться к столице, уничтожая в воздухе остатки самолетов Истребительного командования. Таковы были замыслы немцев.

Введенное в заблуждение хвастливыми донесениями своих летчиков, немецкое командование было убеждено, что силы Истребительного командования сильно истощены и насчитывают последнюю сотню самолетов. Еще несколько дневных массированных налетов на Лондон — и с системой противовоздушной обороны Англии будет покончено. Однако противник скоро горько разочаровался в своих надеждах. Попытка 100 немецких самолетов повторить налет, проведенный на доки 8 сентября, окончилась полным провалом. 9 сентября налет немецкой авиации на Лондон был также неудачным. 10 сентября полеты немецких самолетов были отменены из-за плохой погоды. 11 сентября нескольким немецким бомбардировщикам удалось прорваться к английской столице, но концентрированной атаки не получилось. 12 и 13 сентября над Южной Англией нависла густая облачность, и в эти дни противник не предпринимал налетов крупными силами авиации,

* Ист-Энд — восточная окраина Лондона, заселенная преимущественно рабочими. — *Прим. ред.*

однако одиночным самолетам удалось пробиться к Лондону. Повреждения были нанесены Адмиралтейству, военному министерству и Букингэмскому дворцу. В ночь на 15 сентября немцы выслали на Лондон свыше 1000 самолетов. В эту ночь над Лондоном разыгралось крупное сражение. Наши истребители и зенитная артиллерия оказали такое упорное сопротивление немецкой авиации, что ущерб, причиненный городу, оказался, по сравнению с налетом 7 сентября, незначительным. Противник потерял 56 самолетов, мы лишились 20 самолетов. С 15 до 23 сентября преобладала облачная погода, и авиация противника была вынуждена ограничить свои действия беспокоящими налетами и атаками прибрежных целей.

В течение двух недель, с 7 по 21 сентября, немецкие самолеты, по мнению командования немецких ВВС, наносили по Англии мощные сокрушительные удары. Фактически же немецкие ВВС потерпели полную неудачу. Ночные налеты, несмотря на большие разрушения в Лондоне, не оказали никакого воздействия на моральное состояние англичан. Дневные налеты немецкой авиации не причинили значительного ущерба наиболее важным объектам Лондона и не нанесли решающих потерь Истребительному командованию. Когда немцы все усилия своей авиации сосредоточили по Лондону, Истребительное командование, потерявшее к этому времени значительное количество самолетов, снова начало наращивать силы. Мы это могли сделать не только потому, что бомбардировочная авиация противника прекратила в это время налеты на основные аэродромы Истребительного командования, но и потому, что нанесение ударов немецких самолетов по целям, расположенным в глубине страны, позволяло английским истребителям действовать парами и осуществлять перехват немецких бомбардировщиков прежде, чем успевали сбросить бомбы. Причем эскадрильи, вооруженные истребителями «Харрикейн», атаковали немецкие бомбардировщики, а эскадрильи истребителей «Спитфайр», которые эффективнее действовали на больших высотах, отвлекали на себя истребителей противника. Такая тактика оказалась успешной. Немецкие бомбардировщики, преследуемые нашими истребителями, нуждались в непосредственном прикрытии. Немецкие истребители оказались в конце концов настолько связанными в своих действиях, что не могли эффективно прикрывать свои бомбардировщики. О результатах такой тактики действий нашей истребительной авиации можно судить по потерям, понесенным той и другой стороной. С 23 августа по 7 сентября, когда немецкая авиация действовала по аэродромам Истребительного командования, мы потеряли 277 истре-

бителей, за этот же период немцы потеряли 378 самолетов, то есть на каждые пять сбитых английских истребителей приходилось семь немецких самолетов. В период с 7 по 21 сентября, когда немцы в основном наносили удары по Лондону, Истребительное командование потеряло 144 самолета, а немецкая авиация потеряла 262 самолета, то есть на каждые пять сбитых английских самолетов приходилось по девяти самолетов противника.

В середине сентября подготовка противника к вторжению в Англию достигла наивысшего размаха. 15 сентября в Булони находились 102 десантные баржи, 17 сентября — 150, 13 сентября в Кале было сосредоточено 136 барж, а 17 сентября уже 266 барж. К 18 сентября противник сосредоточил в портах Ла-Манша более 1000 таких судов и около 600 барж находилось в порту Антверпен. Каждую ночь английская тяжелобомбардировочная авиация производила удары по скоплениям десантных судов. За две недели английские бомбардировщики вывели из строя 12 процентов судов, выделенных для вторжения.

11 сентября немецкое верховное командование еще раз перенесло день вторжения, на этот раз с 21 на 27 сентября. 14 сентября Гитлер созвал совещание командующих всеми видами вооруженных сил Германии. На обсуждении стоял один вопрос — вторжение немецких войск в Англию. В предшествовавшие совещанию дни английские корабли обстреляли четыре порта, расположенных на побережье. Английские самолеты потопили 80 барж, находившихся в Остенде. Поэтому адмирал Редер предложил отложить принятие решения до октября, обосновывая это тем, что существующее в настоящее время соотношение сил авиации не может обеспечить успешное проведение операции вторжения.

Несмотря на предостережения, высказанные на совещании, Гитлер настоял на том, чтобы 17 сентября еще раз обсудить обстановку.

Следующие три дня не принесли никаких изменений, за исключением того, что на дно Ла-Манша было отправлено еще несколько немецких судов. Даже мощный налет немецкой авиации на территорию Англии 15 сентября оказался малоэффективным вследствие исключительно активных действий английской истребительной авиации. В журнале боевых операций штаба верховного командования немецких вооруженных сил от 17 сентября говорится: «Военно-воздушные силы противника еще не разгромлены. Наоборот, активность их действий непрерывно возрастает. В связи с этим Гитлер принял решение отложить проведение операции «Морской лев» на неопределенное время».

Данные нашей фоторазведки к 23 сентября показали, что непосредственная угроза вторжения миновала. Количество барж в портах между островом Вальхерен и Булонью сократилось на одну треть.

Во второй половине сентября немецкие самолеты продолжали наносить удары по авиационным заводам, расположенным на юге и юго-западе Англии, а также возобновили попытки пробиться крупными силами к Лондону. Но как ни старался противник изменить тактику действий путем усиления истребительного прикрытия, привлечения для налетов истребителей-бомбардировщиков, а также производства демонстративных налетов крупными силами истребителей по другим объектам, наша истребительная авиация продолжала оказывать сильное противодействие. 27 сентября немцы совершили три крупных налета на Лондон и на авиационный завод «Бристоль» в Филтоне. Заводу был причинен незначительный ущерб, к столице же удалось пробиться лишь несколькими бомбардировщиками. В этот день противник потерял 45 самолетов, мы — 28 самолетов. Неудачными оказались и дневные налеты немецкой авиации, проведенные 30 сентября. В этот день немцы трижды высылали свою авиацию на Лондон, производя ряд отвлекающих ударов по другим объектам. Соотношение потерь опять было в нашу пользу: противник потерял 47 самолетов, мы — 20 самолетов. После этого немецкое командование отказалось от проведения дневных налетов по территории Англии. Но борьбу с английской истребительной авиацией нужно было продолжать и в дневное время. Для этой цели лучше всего подходили истребители «Мессершмитт-109 и 110». С начала октября немецкая бомбардировочная авиация производила налеты в ночное время, для борьбы с английскими истребителями днем привлекались истребители и истребители-бомбардировщики.

Октябрь подходил к концу, и немецкому командованию стало ясно, что английские ВВС были так же далеки от поражения, как и прежде. 12 октября Гитлер отложил проведение операции «Морской лев» до весны 1941 года. При этом предполагалось, что ночные бомбардировочные операции немецких ВВС зимой 1941 года в сочетании с действиями подводных лодок должны серьезно ослабить сопротивление англичан.

* * *

Битва над Англией характерна многочисленными заблуждениями и противоречиями. Англичане заблуждались относительно действительного размера потерь немецких ВВС. Еще

больше заблуждались немцы относительно истинного размера потерь, понесенных английскими ВВС*.

После окончания битвы над Англией многие говорили о том, что мы ощущали острую нехватку истребителей. Необходимо отметить, что никогда численность резервного парка Истребительного командования не доходила до десяти эскадрилий. Кульминационным периодом битвы над Англией для нашей авиации были те две недели, с 24 августа по 6 сентября, когда основные усилия немецкой авиации были направлены против аэродромов Юго-Восточной Англии, особенно против основных аэродромов 11-й авиагруппы. В течение этих двух недель противник причинил значительный ущерб нашим аэродромам, потери в истребителях за этот период настолько превысили текущий их выпуск, что, если бы немецкие ВВС смогли продолжить наступление с такой же интенсивностью еще в течение трех недель, мы бы полностью израсходовали все резервы своих истребителей. Как известно, 7 сентября противник переключил усилия своей авиации на Лондон. С этого времени численность самолетного парка Истребительного командования вновь стала расти. Уже за неделю, с 7 по 14 сентября, общее число потерь истребителей «Харрикейн» и «Спитфайр» было меньше количества самолетов, которую выпустила за это время авиационная промышленность, и такое благоприятное соотношение оставалось до конца битвы над Англией. Таким было положение с резервом истребителей 7 сентября, но и в этот день мы имели в резерве 125 истребителей «Спитфайр» и «Харрикейн», не учитывая поступления новых самолетов, выпускавшихся нашей промышленностью. Как указывалось ранее, наиболее трудная проблема заключалась не в самолетах, а в нехватке летного состава. В начале сентября эскадрильи Истребительного командования имели в среднем только по 16 летчиков вместо 26, положенных по штату**.

Таким образом, в Истребительном командовании к 7 сентября положение с самолетами и в особенности с летным составом было действительно тяжелым. К счастью, не лучше обстояло дело и в немецких военно-воздушных силах. Несмо-

* В период с 10 июля по 31 октября 1941 года немцы, по нашим подсчетам, потеряли 2698 самолетов, фактически же они потеряли 1733 самолета. За этот же период, по подсчетам немцев, их авиация уничтожила 3058 английских самолетов, в действительности мы потеряли только 915 самолетов.— *Прим. авторов.*

** В истребительных эскадрильях английских ВВС при наличии 26 летчиков и 18 самолетов, положенных по штату, в боевых вылетах участвовал только боевой расчет в составе не более 12 экипажей. Это позволяло быстро восстанавливать потери, чередовать действия экипажей в две смены и постоянно поддерживать боеспособность эскадрилий.— *Прим. ред.*

тря на то что численность самолетного парка строевых частей немецких ВВС значительно превосходила численность самолетного парка английских ВВС, немцы к тому времени уступали нам в производстве и выпуске самолетов. Поэтому им было нелегко восполнить тяжелые и непрекращающиеся потери своей авиации. Кроме того, немцы не смогли разрешить проблему надежного сопровождения своих бомбардировщиков истребителями, а без такого сопровождения их бомбардировщики были бессильны. Проведение немцами дневных налетов на Лондон было тактической ошибкой. Отказ немцев от дневной бомбардировки и переход к бомбардировочным налетам в ночное время следует рассматривать как несомненный успех Истребительного командования английских военно-воздушных сил.

Решение Даунинга сосредоточить только половину сил Истребительного командования в наиболее угрожаемых районах не встретило всеобщего одобрения. Противники этого решения считали, что большую часть эскадрилий нужно передать в состав 11-й истребительной авиагруппы и прилежащих к ее району секторов, чтобы встретить противника над Юго-Восточной Англией с более выгодным соотношением сил. Тем не менее Даунинг имел веские основания считать, что большая концентрация эскадрилий на ограниченном числе аэродромов создаст большие затруднения и противник использует ослабление воздушной обороны других районов, чтобы перенести туда удары своих бомбардировщиков.

Огромное численное превосходство немецкой авиации послужило причиной для критики не только плана боевого использования Истребительного командования, но и тактики действий 11-й истребительной авиагруппы, которой командовал Парк. Особенно резко критиковал Парка командир 12-й истребительной авиагруппы вице-маршал авиации Ли-Мэллори. Когда ему было приказано оказать помощь 11-й авиагруппе, он стал вводить в бой не по одной эскадрилье, как это делал Парк, а сразу по несколько эскадрилий — обычно по три, четыре или пять; однажды были подняты в воздух одновременно семь эскадрилий. Они действовали в боевых порядках авиакрыла или более крупной группы*. Тактика массированного применения истребителей вполне себя оправдала. Растущие разногласия между командирами 11-й и 12-й авиагрупп достигли наконец такого положения, что штаб английских ВВС вынужден был произвести расследование основного тактического разногласия между ними — вопроса о преимуществах боевого применения эскадрильи и авиакрыла.

* В английских ВВС боевой порядок авиакрыла обычно включал две или три эскадрильи. — *Прим. ред.*

12-я авиагруппа была расположена севернее 11-й авиагруппы, и поэтому Ли-Мэллори имел в своем распоряжении достаточно времени, чтобы поднять в воздух сразу несколько эскадрилий, иногда авиакрыло, для отражения налетов немецких самолетов. 11-я авиагруппа, расположенная в юго-восточной части Англии, имела обычно значительно меньше времени на подготовку к вылету самолетов, и поэтому Парку удавалось одновременно поднять в воздух не более двух эскадрилий.

Как бы то ни было, тактические концепции Ли-Мэллори получили одобрение, и в ноябре он был назначен вместо Парка командиром 11-й истребительной авиагруппы, выполнявшей исключительно важную задачу по обороне Англии. Одновременно с этим заместитель начальника штаба английских ВВС маршал авиации Дуглас был назначен командующим Истребительным командованием. Немецкая авиация теперь проводила боевые действия преимущественно ночью, и штаб английских ВВС решил перейти к наступлению и перенести дневные действия английской истребительной авиации на другую сторону Ла-Манша.

Битву над Англией часто сравнивают с битвой на Марне. Но между ними есть существенная разница. На Марне сражались армии противников, не уступавшие друг другу в численности. На протяжении всей битвы над Англией немецкая авиация обладала минимум двойным превосходством над английскими военно-воздушными силами, а в отдельных воздушных боях численное превосходство немецкой авиации составляло 20—30 самолетов на один английский самолет. Численность летного состава нашей бомбардировочной и разведывательной авиации составляла около 6000 человек, а численность летчиков-истребителей, принимавших на себя главные удары неприятеля, не более 1000 человек.

Битва над Англией была выиграна не только в воздухе. Она была выиграна на заводах, в авиаремонтных мастерских, в частях аэродромного обслуживания, в летных школах, на радиолокационных станциях, в пунктах управления авиацией и во многих других местах, включая министерство авиации. Битву над Англией вели экипажи не только истребительной, но и бомбардировочной и разведывательной авиации, однако боевые действия Бомбардировочного и Берегового командований, хотя и важные сами по себе, явились второстепенными по сравнению с боевыми действиями Истребительного командования. И несомненно, летчики-истребители английских ВВС внесли основной вклад в дело победы в битве над Англией.

* * *

По донесениям наших агентов, показаниям пленных немецких летчиков и данным, полученным из других источников, отдел научной разведки министерства авиации пришел к заключению, что в Германии создана система радиомаяков направленного действия, которую можно использовать при слепой бомбардировке объектов в Англии.

Чтобы проверить, насколько правильно это заключение, 21 июня 1940 года были проведены полеты бомбардировщика «Ансон», имевшего на борту специальный радиоприемник для приема сигналов немецких радиомаяков направленного действия. Экипажу удалось обнаружить радиопеленг немецкого радиомаяка на частоте 30 мегагерц. Таким образом, полностью подтвердились выводы нашей разведки.

Радиопеленг, обнаруженный экипажем, излучался радиомаяком немецкой радионавигационной системы, известной под названием «Кникебейн». Принцип действия этой системы заключался в следующем. Летчик вел свой самолет по радиопеленгу до тех пор, пока его не пересекал другой радиопеленг; когда эти радиопеленги пересекались, в наушниках появлялся сигнал другого тона, и именно в этот момент штурман сбрасывал бомбы. Чтобы самолет мог избежать сильного зенитного огня противника в определенном районе, радиопеленги могли пересекаться на небольшом удалении от цели. В этом случае экипаж вел самолет по определенному курсу от точки пересечения радиопеленгов и затем уже сбрасывал бомбы по расчету времени. Точность бомбометания с использованием этой системы составляла примерно одну квадратную милю, и поэтому она могла с успехом использоваться при бомбардировке городов в ночное время.

Тот факт, что работа немецких радиомаяков направленного действия была обнаружена еще 21 июня, за несколько недель до того, как немцы начали широко проводить ночную бомбардировку, наглядно показывает, что английское министерство авиации обращало большое внимание на организацию противовоздушной обороны страны в ночное время.

Как только был выявлен принцип работы системы «Кникебейн», сразу же была создана сеть пунктов подслушивания, а также установлены подвижные и стационарные станции для подавления сигналов немецких радиомаяков. Кроме того, была создана более совершенная аппаратура для создания помех. Например, некоторые из английских радиомаяков были приспособлены для приема сигналов противника и ретрансляции их. При помощи такого радиомаяка можно было

расширить радиопеленг, по которому немецкий летчик вел свой самолет, что приводило к значительным отклонениям от заданного курса, или же можно было направить свой пересекающий радиопеленг перед точкой пересечения, запланированной противником. И в том и в другом случае бомбы должны были упасть в стороне от избранной противником цели. Таким образом, к тому времени, когда немецкая авиация приступила к проведению ночных операций, мы были готовы во всеоружии встретить нововведение противника.

Однако система «Кникебейн» была в то время не единственной радионавигационной системой, которую применял противник. Экипажи немецких самолетов, принимавших участие в налетах на Англию, широко использовали свои радиомаяки, работавшие зоной в средневолновом диапазоне, цепь которых протянулась от Германии до берегов Ла-Манша. Получая пеленги с любых двух таких радиомаяков, местонахождение которых было известно, штурманы немецких самолетов могли периодически определять свое местонахождение в воздухе. К счастью, инженеры английского министерства связи своевременно разработали систему создания помех немецким радиомаякам. Сигналы их принимались и ретранслировались с достаточной мощностью, чтобы заглушить звук первоначального сигнала в наушниках немецких штурманов, которые, не зная о действительном происхождении этих сигналов, неправильно определяли свои координаты.

Кроме нарушения работы радионавигационных средств противника, у нас были и другие средства для введения в заблуждение немецких экипажей, совершавших налеты на Англию. Еще опыт войны 1914—1918 годов со всей очевидностью показал ценность маскировки во всем ее многообразии. Вскоре после начала второй мировой войны разработка и проведение всех мероприятий по маскировке в английских ВВС была поручена начальнику строительного управления английского министерства авиации полковнику Тэрнеру, который успешно справился со своей задачей. К тому времени, когда немцы захватили Францию, в Англии уже было создано около 70 ложных аэродромов; большинство из них было оборудовано посадочными и другими сигнальными огнями, зажигающимися при приближении немецких самолетов. Внимание авиации противника было привлечено к этим аэродромам с самого начала ночных операций над Англией, и в течение только июня 1940 года немецкая авиация произвела на них не менее 36 налетов.

Дезориентирование немецких ночных бомбардировщиков оказалось весьма необходимым, поскольку наши истребители и зенитная артиллерия не могли эффективно действовать в

ночных условиях. Основная причина этого состояла в том, что средства нашей противовоздушной обороны не могли точно проследить за полетом немецких самолетов в ночное время после того, как они пересекали побережье Англии. Днем наблюдатели постов ВНОС при благоприятной погоде определяли количество самолетов противника в воздухе и их высоту полета значительно точнее, чем радиолокаторы. Однако ночью или в условиях плотной облачности отсутствие эффективно действующих радиолокаторов в глубине территории Англии сильно затрудняло работу системы нашей ПВО. В этом случае наблюдателям постов ВНОС приходилось ориентироваться по звуку самолетов, и, хотя данные наблюдения были весьма ценными для оповещения о налетах авиации противника, все же они были недостаточно точными, чтобы организовать надежный перехват целей истребителями или обстрелять их зенитной артиллерией.

Таким образом, в середине 1940 года ни зенитная артиллерия, ни прожектора, снабженные звукоулавливателями для наведения на цель, не могли успешно действовать при отражении ночных налетов авиации противника. Возросшие скорости и высоты полетов самолетов сделали звукоулавливатели непригодными для использования. Прожекторные установки, количество которых в Англии в июле 1940 года составляло около 4000, не могли держать самолет в луче в течение необходимого времени, не могли пробить облачность, а также обеспечить эффективное освещение цели на высоте более 4000 метров.

Наша зенитная артиллерия также оставляла желать много лучшего как по своему количеству, так и по своим тактико-техническим данным. В июле 1940 года во всем Соединенном королевстве имелось всего 1200 тяжелых и 549 легких зенитных орудий. Из числа тяжелых орудий около 200 были устаревшего образца калибра 3 дюйма; остальные — калибра 3,7 и 4,5 дюйма с теоретической досягаемостью по высоте свыше 10 000 метров, которая практически была 8000 метров, вследствие того, что применявшийся в то время прибор управления артиллерийским зенитным огнем не был рассчитан на большие высоты. Легкие орудия, около половины которых составляли орудия системы «Бофорс», вели борьбу с самолетами на высотах до 2000 метров.

От недостатков нашей системы ВНОС в одинаковой степени страдали как зенитная артиллерия, так и истребительная авиация. В сентябре 1940 года, когда немецкая авиация приступила к ночным налетам на Англию, у нас фактически было восемь истребительных эскадрилий, предназначенных для ведения боевых действий в ночное время, однако ни в

одной из них не было специальных ночных истребителей. Из них две эскадрильи были вооружены устаревшими истребителями «Дефиант», непригодными для ведения боя в дневное время, и шесть эскадрилий — двухмоторными истребителями «Бленхейм», которые имели недостаточную скорость, но значительную продолжительность полета. Часть из них были снабжены радиолокационными прицелами А.І.

Еще на заре радиолокации английские ученые предвидели возможность создания бортовой радиолокационной установки, которая могла бы использоваться для поиска как самолетов в воздухе, так и кораблей в море. Однако выполнение этой задачи было связано с огромными техническими трудностями, и поэтому основное внимание в научно-исследовательской и конструкторской работе в области радиолокации отводилось вопросу создания на побережье наземных радиолокационных станций.

Дальность действия наших наземных радиолокационных станций к лету 1940 года составляла над водой около 160 километров, в то время как дальность действия самолетного радиолокационного прицела А.І составляла от 240 метров до 3 километров. В середине августа этого же года были успешно проведены первые летные испытания новой модели бортового радиолокационного прицела А.І (модель IV), максимальная дальность действия которого составляла около 6,5 километра, а минимальная дальность была сокращена до 180 метров.

Примерно в это время на вооружение английских ВВС начал поступать специальный ночной истребитель «Бофайтер», созданный на базе бомбардировщика «Бофорт» и обладавший повышенным запасом прочности и большей скоростью полета. На новых истребителях устанавливали радиолокационные прицелы А.І последней модели. Но в сентябре 1940 года таких самолетов было еще слишком мало.

Для боевых действий в ночное время выделялись эскадрильи, вооруженные истребителями «Харрикейн» и «Спитфайр». Эти самолеты не были приспособлены для ночных полетов, а их экипажи не имели достаточной подготовки. Аэродромы также не имели оборудования для обеспечения ночных полетов.

В целом в сентябре 1940 года английская противовоздушная оборона не была подготовлена к отражению ночных налетов немецкой авиации. И хотя на вооружение английских ВВС стали поступать специальные ночные истребители с очень хорошими летно-тактическими данными, снабженные бортовым радиолокационным прицелом А.І, основная тяжесть

борьбы с немецкой авиацией ночью по-прежнему лежала на дневных истребительных эскадрильях.

* *
*

Таким образом, когда немецкая авиация приступила к первым налетам на Лондон, ей приходилось прежде всего бороться с нашей зенитной артиллерией. Во время первого массированного налета на Лондон в ночь на 8 сентября английскую столицу прикрывали всего лишь 92 тяжелых зенитных орудия, действия которых были малоэффективными.

В течение 48 часов после первого ночного налета немецкой авиации количество тяжелых зенитных средств в системе ПВО Лондона было увеличено в два с лишним раза. Существовавшие в то время методы управления огнем зенитной артиллерии не могли обеспечить надлежащего противодействия налетам авиации противника. Поэтому при налете немецкой авиации в ночь на 11 сентября расчетам многих орудий была предоставлена полная свобода действий. Боеприпасы расходовались исключительно щедро, но ни один немецкий самолет в эту ночь не был сбит. Тем не менее экипажи немецких самолетов, почувствовав возросшую активность огня нашей зенитной артиллерии, изменили тактику действий. Теперь самолеты противника летели на большей высоте, а некоторые из них, не достигнув цели, поворачивали обратно. В эту ночь ущерб, причиненный центральной части Лондона, был значительно меньше, чем в предыдущую.

Ночные налеты немецкой авиации на Лондон продолжались без перерыва с 7 сентября по 13 ноября. Все налеты (за исключением налетов в течение десяти ночей) проводились значительными силами, и в каждом из них на столицу Англии сбрасывалось не менее 100 тонн фугасных бомб. Иногда активность действий авиации противника снижалась из-за плохой погоды. Обычно налет, продолжавшийся в течение нескольких часов, осуществлялся силами от 150 до 300 бомбардировщиков.

К середине ноября немецкие самолеты сбросили на Лондон свыше 13 000 тонн фугасных и около 1 000 000 штук зажигательных бомб. Кроме того, над значительной частью страны ночью одиночные самолеты совершали беспокоящие налеты; ряд мощных отвлекающих ударов был произведен по Бирмингаму, Ковентри и Ливерпулю. Основными объектами немецкой авиации в Лондоне были доки и коммуникации. Большой ущерб был также нанесен железнодорожной сети вне пределов Лондона. В сентябре в 667 местах были

разрушены железнодорожные линии. Одно время в результате применения немцами бомб замедленного действия простаивали 5000—6000 вагонов. Только в сентябре и октябре в результате бомбардировок было убито свыше 13 000 жителей Лондона и около 20 000 ранено. Однако лондонцы с удивительным спокойствием переносили налеты вражеской авиации.

В период с 7 сентября по 13 ноября немецкая авиация произвела на Лондон свыше 12 000 самолето-вылетов. За этот период был уничтожен только 81 немецкий самолет.

Если даже предположить, что противник снизил потери своей авиации примерно на одну треть, то и в этом случае коэффициент потерь немецких ВВС был низким и составлял менее одного процента от общего количества самолетов, участвовавших в налетах. Так как в строевых частях было свыше 1400 бомбардировщиков дальнего действия и каждый месяц с заводов поступало около 300 самолетов, противник не должен был испытывать затруднений в проведении ночных налетов в течение продолжительного времени.

Для усовершенствования противовоздушной обороны были использованы все имевшиеся в наличии средства. Были сделаны попытки испытать так называемые воздушные мины. В одном варианте их предлагали сбрасывать с самолетов на маршрутах полетов немецких самолетов. Небольшой заряд взрывчатого вещества подвешивался на проволоке длиной 600 метров, прикрепленной к небольшому парашюту. Вторым вариантом предусматривалось создание завесы из подобных воздушных мин, которые подвешивали к тросам свободных аэростатов, запускаемых вдоль маршрутов полета самолетов противника.

Однако оба эти варианта себя не оправдали, так как открытые пространства для самолетов противника оставались очень большими.

В это же время испытывался прожектор, установленный на самолете, снабженном радиолокационным прицелом. Идея этого изобретения сводилась к тому, чтобы осветить цель для другого атакующего самолета. Однако из-за трудности взаимодействия двух самолетов в ночном бою и технических дефектов в конструкции прожектор не оправдал возлагаемых на него надежд.

Большое внимание уделялось разработке новых видов и усовершенствованию существующих образцов радиолокационной аппаратуры. Было создано несколько типов приборов управления артиллерийским зенитным огнем с радиолокатором, однако они имели ряд дефектов и нуждались в дополнительном усовершенствовании. С октября 1940 года,

когда была разработана приставка к радиолокатору для расчета высоты цели, такие приборы управления артиллерийским зенитным огнем стали применяться в зенитных батареях в системе обороны Лондона. Это позволяло вести заградительный огонь достаточной точности по невидимым целям. Радиолокационные установки приспособлялись и для управления прожекторами.

Большие перспективы применения радиолокации открывались перед истребительной авиацией. К лету 1940 года ученые научно-исследовательского центра министерства авиации при активной помощи инженеров и технологов радиопромышленности разработали радиолокационную станцию управления истребителями в воздухе при перехвате самолетов противника над территорией Англии. Как только были закончены испытания этой станции, немедленно последовал срочный заказ на производство 12 таких станций. В середине октября в Шорхеме начала действовать первая такая радиолокационная станция с радиусом действия около 70 километров. Оператор ее мог одновременно наблюдать за самолетами противника и следовавшими на их перехват своими истребителями. Передавая указания по радио, оператор мог подвести свой истребитель к бомбардировщику противника на расстояние до 900 метров. После этого летчик-истребитель наблюдал за самолетом противника при помощи бортового радиолокационного прицела А.1. Применение наземной радиолокационной станции для управления своими истребителями в воздухе в сочетании с бортовым радиолокационным прицелом А.1 должно было произвести революцию в нашей противовоздушной обороне. Однако эта радиолокационная станция имела серьезный недостаток: ее можно было одновременно использовать для перехвата только одной, максимум двух целей противника.

По существу успех противовоздушной обороны страны в ночное время теперь зависел от скорости поступления на вооружение ВВС ночных истребителей «Бофайтер» и новой наземной радиолокационной установки. Кроме того, необходимо было улучшить использование истребительной авиации в системе противовоздушной обороны в ночное время. Для изучения этого вопроса был создан специальный комитет под председательством маршала авиации Салмонда. В него входили такие известные маршалы авиации, как Фримэн, Джуберт, Теддер и Дуглас. Этот комитет рекомендовал всем летчикам, отбираемым в ночную истребительную авиацию, пройти испытания ночного зрения и сдать экзамены по специальному курсу летной подготовки на ночном истребителе: Истребительному командованию рекомендовалось создать

при штабе специальный отдел по руководству и контролю боевыми действиями истребительной авиации в ночное время; оснастить ночные истребители новым аэронавигационным оборудованием. Все эти рекомендации были проведены в жизнь в течение нескольких месяцев.

* * *

После 12 октября 1940 года, когда вторжение в Англию было отложено до будущей весны, немецкому командованию стало ясно, что воздушное наступление на Англию своей основной цели не достигло. Теперь основные усилия авиации немецкое командование решило направить не на подрыв морального духа населения Лондона, а на уничтожение военной промышленности и торгового флота Англии.

Наша разведка своевременно выявила намерения противника. 12 ноября английскому командованию стало известно, что в ближайшем будущем немецкая авиация намеревается провести массированные налеты на Ковентри, Бирмингам и Вулверхемптон. В связи с этим командование английских ВВС осуществило ряд мощных ударов по аэродромам бомбардировочной авиации противника и некоторым немецким городам. Несмотря на это, Ковентри и Бирмингам подверглись нападению и были основательно разрушены. Вулверхемптон избежал этой участи, так как противнику, по-видимому, стало известно об усилении противовоздушной обороны этого города.

Новая фаза воздушного наступления противника началась налетом на Ковентри в ночь на 15 ноября. Полная луна и хорошая видимость благоприятствовали проведению налета, который проходил в соответствии с намеченным планом. В 18.17 около 12 немецких бомбардировщиков «Хейнкель-111» из состава 100-й авиагруппы появились над заливом Лайм и пересекли побережье Англии. Самолеты этой авиагруппы, оборудованные сложной радионавигационной аппаратурой «X-Gerät»*, уже добились в прошлом немалых успехов в налетах на мосты в Варшаве и на английские авиационные заводы. На этот раз самолеты этой авиагруппы выполняли роль самолетов наведения. Их задача состояла в том, чтобы обнаружить цель и сбросить на нее зажигательные

* Самолет летел по точно направленному на цель узкому радиопеленгу в центре более широкого радиопеленга. Он перехватывался тремя радиопеленгами близ цели: первый был как общее предупреждение, второй — предварительный сигнал, третий — главный сигнал. От этой третьей точки перехвата оставалась короткая расчетная дистанция до цели. После прохода третьей точки бомбы сбрасывались автоматически. — *Прим. автора.*

бомбы. После них должен был появиться эшелон основных сил бомбардировщиков и сбросить бомбы на огни возникших пожаров. Всего в налете на Ковентри участвовало 437 немецких самолетов, сбросивших на город 56 тонн зажигательных бомб, 394 тонны фугасных бомб и 127 парашютных мин. Налет продолжался до 6 часов утра.

В результате налета получили повреждения двенадцать авиационных и девять других крупных заводов, расположенных в городе. Была выведена из строя газовая система и водоснабжение, вследствие чего в течение некоторого времени в городе ощущался недостаток воды и газа. Большие повреждения были причинены железнодорожному транспорту. Последствия налета были бы еще более тяжелыми, если бы не исключительно хорошая работа местной противовоздушной обороны. Зенитная артиллерия поддерживала сильное огневое заграждение, вынуждавшее самолеты противника держаться на большой высоте.

В течение следующих двух ночей авиация противника возобновила налеты на Лондон. В ночь на 18 ноября немецкие самолеты нанесли удар по Саутгемптону, затем подряд в течение трех ночей последовали массированные налеты на Бирмингам. В течение последней недели ноября немецкая авиация совершила крупные налеты на Саутгемптон, Лондон, Ливерпуль, Бристоль и Плимут. Варварские налеты авиации противника продолжались и в декабре, и к списку городов, подвергшихся налетам, прибавились Манчестер и Шеффилд.

Геринг придерживался своей политики периодического воздействия немецкой авиации по трем основным группам целей вплоть до второй половины февраля 1941 года. Из 31 крупного налета, проведенного немецкой авиацией в период с середины ноября 1940 года до середины февраля 1941 года, 14 налетов были проведены на порты, 9 на промышленные города в глубине Англии и 8 налетов на Лондон. Помимо многочисленных беспокоящих налетов, авиация противника каждую ночь концентрировала свои усилия на каком-либо одном промышленном центре, причем на один и тот же город проводилось два — три бомбардировочных налета через короткие промежутки времени, чтобы помешать его восстановлению. В январе из-за плохой погоды немецкая авиация сократила число налетов, но и в этом месяце ночным массированным налетам впервые подверглись три промышленных центра — Кардифф, Портсмут и Авонмут. В феврале активность действий немецкой авиации снизилась. В этом месяце было произведено только 1200 самолето-вылетов, тогда как в декабре и ноябре — соответственно 6000 и 4000 самолето-вылетов.

За четыре месяца, с начала ноября и до конца февраля, немецкая авиация произвела на территорию Англии около 12 000 самолето-вылетов, однако общее количество самолетов противника, уничтоженных средствами нашей противовоздушной обороны, было небольшим и, по нашим данным, не превышало 75 самолетов. Из этого количества примерно две трети приходились на долю зенитной артиллерии и одна треть на долю истребителей.

Если у нас плохо обстояло дело с уничтожением самолетов противника в воздухе, то мы добились значительных успехов в отвлечении авиации противника на ложные цели и создании помех его радионавигационным системам.

В ноябре 1940 года у нас не было средств для подавления немецкой радионавигационной системы «X-Gerät», но вскоре такая аппаратура была создана. В начале 1941 года радионавигационные системы противника подавлялись нашими средствами радиопротиводействия настолько сильно, что немцы перестали направлять радиопеленги на объекты заранее, после полудня, а ждали, пока их самолеты пересекут побережье Англии. Исключением были отдельные случаи, когда противник вводил в заблуждение наши истребители, направляя радиопеленг на ложную цель.

В общем, несмотря на многочисленные недостатки, работа нашей противовоздушной обороны активизировалась. В истребительные эскадрильи начали прибывать летчики, подготовленные для полетов в ночных условиях. Совершенствовались бортовые навигационные приборы и аэродромное оборудование для ночных полетов. С поразительной быстротой завершилось создание первой очереди радиолокационных станций для наведения и управления истребителями в воздухе. Эффективнее стали действовать наши зенитчики. Вместо 20 000 снарядов, расходовавшихся в сентябре на каждый сбитый самолет противника, в феврале затрачивалось менее 3000 снарядов; и, наконец, на вооружение нашей противовоздушной обороны начали поступать батареи невращающихся реактивных снарядов.

Результаты этих мероприятий должны были сказаться в течение следующей, последней фазы немецкого воздушного наступления.



В феврале 1941 года германское верховное командование решило пересмотреть план боевого использования своих военно-воздушных сил. Критика Кейтеля и Йодля боевого использования авиации получила поддержку со стороны Редера,

который 4 февраля на совещании у Гитлера заявил, что немецким ВВС не удалось расстроить английскую промышленность и поколебать моральный дух англичан. Уязвимыми местами Англии, утверждал Редер, являются ее зависимость от импорта и недостаток тоннажа торгового флота. С учетом использования этих слабых мест Англии, по мнению Редера, и должна быть построена стратегия немецких военно-воздушных сил.

Действия по портам, судостроительной промышленности и судоходству Англии с самого начала были составной частью немецкого плана ведения войны. Отныне этим задачам отводилась главенствующая роль. Поскольку немецкая армия в соответствии со стратегическим планом с мая 1941 года будет действовать на Восточном фронте, Англию надлежало поставить на колени путем блокады, осуществляемой совместными усилиями немецкого военно-морского флота и военно-воздушных сил. В то время как немецкие подводные лодки будут топить английские корабли и суда в море, немецкая бомбардировочная авиация должна наносить удары по судостроительным верфям и портам Англии. В то же время нужно было связать действия английских ВВС, совершая время от времени налеты на объекты английской авиационной промышленности. Эти положения были изложены в официальной директиве Гитлера от 6 февраля 1941 года.

В соответствии с этой директивой, как только улучшилась погода, крупные силы немецкой авиации обрушились на английские порты, особенно те, которые больше всего использовались для судоходства на жизненно важном для Англии направлении — через Атлантический океан. В период с 20 февраля по 12 мая немецкие самолеты произвели на Англию 61 массированный налет, в каждом из которых участвовало более 50 самолетов. Семь налетов были проведены на Лондон, пять на Бирмингем, два на Ковентри и один на Ноттингем. Остальные 46 налетов были совершены на порты Портсмут, Плимут, Бристоль, Авонмут, Суонси, Белфаст и порты, расположенные в устье рек Мерсей и Клайд. На восточном побережье Англии интенсивным атакам подвергся Гуль. Кроме того, за этот же период производились налеты небольшими группами и отдельными самолетами на английские суда, непрерывно осуществлялась постановка мин с воздуха.

Несомненно, при выполнении этих задач авиация противника добилась определенных успехов, но теперь эти успехи доставались ей не так легко и дешево, как прежде. К марту 1941 года шесть эскадрилий Истребительного командования были оснащены радиолокационным прицелом нового типа

А.І-ІV, причем пять эскадрилий были вооружены новыми ночными истребителями «Бофайтер». К апрелю уже действовали 11 наземных радиолокационных станций наведения и управления истребителями в воздухе. Восемь эскадрилий, вооруженных истребителями «Харрикейн» и «Дефиант» и предназначенных исключительно для ночных действий, накапливали боевой опыт. Чтобы помешать проведению ночных налетов немецкой авиации, 23-я истребительная эскадрилья* с декабря 1940 года начала совершать ночные налеты на немецкие аэродромы. Как только стало известно о новых планах противника, все эти средства были умело распределены для обеспечения максимально возможной защиты наших портов.

В январе наши ночные истребители сбили только 3, а зенитная артиллерия 12 немецких самолетов. В феврале истребители сбили 4, а зенитная артиллерия 8 самолетов. Но начиная с марта потери противника стали расти, причем на долю истребителей теперь приходилось большее количество сбитых самолетов, чем на долю зенитной артиллерии. В марте нашими истребителями в ночное время были сбиты 22 немецких самолета, зенитной артиллерией — 17 самолетов. В апреле истребители сбили 48, зенитная артиллерия 39 самолетов противника. Несмотря на то что к концу мая активность действий немецкой авиации значительно ослабла, в этом месяце было сбито максимальное количество — 138 самолетов, из них 96 истребителями, 32 зенитной артиллерией и 10 самолетов были уничтожены другими средствами противовоздушной обороны.

Количество сбитых в мае самолетов противника составляло не более 3,5 процента от общего количества самолето-вылетов, произведенных немецкой авиацией за этот месяц. Однако и эти потери значительно превышали потери немецкой авиации осенью 1940 года. Количество немецких самолетов, сбитых английской истребительной авиацией, распределялось почти поровну между обычными истребителями и истребителями, оснащенными бортовыми радиолокационными прицелами, действовавшими в системе радиолокационных станций управления истребителями в воздухе. Однако было отмечено, что начиная с января истребители, оснащенные бортовыми радио-

* 23-я истребительная эскадрилья, вооруженная двухмоторными истребителями «Бленхейм», вела блокирование аэродромов противника ночью. Патрулируя в районе вражеского аэродрома, эти истребители атаковали взлетающие или заходящие на посадку самолеты противника и наносили бомбовые удары по самолетам на старте. — *Прим. ред.*

локационными прицелами, осуществили перехват почти вдвое большего числа самолетов противника, чем обычные истребители, хотя и произвели более чем в два раза меньше самолетовывлетов. Таким образом, будущее принадлежало бортовому радиолокационному прицелу и наземным радиолокационным станциям управления и наведения истребителей.



В тот период, когда Германия сосредоточивала свои армии на Востоке и обеспечивала свой правый фланг в Греции и Югославии, немецкие ВВС с удвоенной яростью обрушились на Англию. Несомненно, основной целью этого воздушного наступления являлось стремление нанести нам возможно больший ущерб за оставшийся небольшой отрезок времени*. Во второй половине апреля немецкая авиация совершила два массированных налета на Лондон, сбросив на город максимальное количество фугасных бомб по сравнению со всеми предшествовавшими налетами. В ночь на 17 апреля было сброшено 876 тонн и в ночь на 20 апреля 1010 тонн бомб. В промежутках между этими налетами были проведены мощные налеты на Портсмут и Плимут. В начале мая крупным налетам немецкой авиации подверглись порты, расположенные в устье рек Мерсей и Клайд. В заключение в ночь на 11 мая был произведен налет на Лондон — на город было сброшено 700 тонн бомб.

Начиная со второй половины мая немецкая авиация начала передислоцироваться на новые театры военных действий, и в мае и июне на цели, расположенные в Англии, было совершено всего лишь четыре налета, причем во время каждого налета сбрасывалось немногим более 100 тонн бомб.

* Главной причиной активизации действий немецкой авиации против Англии весной 1941 года была вторичная попытка гитлеровского руководства вывести Англию из войны до начала нападения на Советский Союз. Известно, что 10 мая 1941 года в Англию прибыл заместитель Гитлера Гесс с предложением заключить мир. Английское правительство было вынуждено, однако, считаться с желанием широких слоев населения вести войну с фашистской Германией до полной победы. Рост этих настроений английского народа был усилен варварскими налетами немецкой авиации на города Англии. Учитывая это, а также опасаясь усиления Германии как главного конкурента, английское правительство отклонило предложения Гесса о заключении мира.— *Прим. ред.*

К концу июня две трети немецких ВВС были переброшены на Восточный и Южный фронты*.

С чисто экономической точки зрения немецкое воздушное наступление на Англию, несомненно, достигло определенных успехов. Производство самолетов в Англии значительно снизилось как в результате прямого ущерба, нанесенного промышленности, так и вследствие вынужденного рассредоточения заводов. Только в феврале 1941 года выпуск самолетов достиг уровня августа предыдущего года. От налетов немецкой авиации пострадали сталелитейная и судостроительная промышленность, сети коммуникаций, сократилось производство электроэнергии, было уничтожено некоторое количество запасов нефти, продовольственных и других резервов. Нам приходилось держать более 600 000 человек в системе противовоздушной обороны. В результате воздушных налетов было убито около 40 000 жителей и 46 000 ранено, разрушено более миллиона жилых домов. Таких результатов немецкая авиация достигла ценой потери 600 самолетов, что составляло не более 1,5 процента от общего количества самолето-вылетов, произведенных на Англию. В результате налета немецкой авиации на Ковентри выпуск самолетов на непродолжительное время сократился на 20 процентов, потери немцев в этом налете составили всего один самолет.

И все же результаты воздушного наступления были весьма далеки от того, чтобы их можно было считать большой стратегической победой противника. Каким бы значительным ни был ущерб, причиненный этим наступлением, его влияние на общее промышленное производство Англии не имело решающего значения. За пять месяцев интенсивных воздушных налетов на доки и порты Англии в 1941 году было уничтожено только около 70 000 тонн продовольственных резервов и лишь полпроцента наших нефтяных запасов. Разрушения, причиненные линиям коммуникаций, были быстро ликвидированы. Повсюду, за исключением авиационной промышленности, уменьшение выпуска продукции было весьма незначительным и серьезно не повлияло на обороноспособность страны.

Частично это объясняется тем, что при проведении как ночных, так и дневных налетов немецкой авиации в период

* В связи с переброской подавляющей части вооруженных сил Германии на восток для вооруженного нападения на СССР миновала угроза немецкого вторжения в Англию. Действия немецкой авиации против Англии в последующем носили эпизодический характер и велись небольшими силами. Если в 1940 году немецкие бомбардировщики сбросили на Англию 36 844 тонны бомб, то в 1942 году было сброшено только 3260 тонн бомб. Англия была окончательно избавлена от дальнейших массированных налетов немецкой авиации.— *Прим. ред.*

битвы над Англией командование немецких ВВС допустило ряд серьезных ошибок в вопросе боевого использования своей авиации. Хороший комплекс целей представляли собой крупные электростанции Англии, авиационные заводы, порты и судостроительные верфи. Однако немецкое командование колебалось в выборе объектов действий и использовало свою авиацию для нанесения ударов сразу по всем трем комплексам целей. А так как большинство бомб, сброшенных немецкими самолетами, упало далеко от этих целей, что в значительной степени следует отнести к заслугам нашей противовоздушной обороны, то большую часть своих усилий немцы израсходовали впустую. Воздушное наступление обошлось им довольно дешево, и свои потери в самолетах и экипажах они полностью оправдали достигнутыми результатами. В период немецкого воздушного наступления мы были вынуждены держать внутри метрополии большое количество истребителей и зенитных средств, в которых в это время так остро нуждались наши войска на Среднем Востоке. Это было основным достижением, которого добились немцы своим воздушным наступлением на Англию.

Глава 6

НЕМЕЦКАЯ БЛОКАДА. БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ АНГЛИЙСКОЙ БОМБАРДИРОВОЧНОЙ АВИАЦИИ

Воздушное наступление на Англию было одним из наиболее ярко выраженных усилий Гитлера завоевать Англию, пока она была в одиночестве. Но в течение долгих месяцев воздушного наступления противник применял другой, более коварный способ борьбы, действие которого проявлялось не так быстро, но который был не менее опасным. Таким способом была немецкая блокада на море.

До весны 1940 года преимущества войны на море были на стороне Англии. Мы привели к застою заморскую торговлю Германии, воспретили действия рейдеров на наших морских коммуникациях, в значительной степени нейтрализовали действия подводных лодок и успешно боролись с магнитными минами. Даже в трагическом для нас эпизоде — высадке немцев в Норвегии — нам удалось добиться того, что боевые действия в Норвегии стоили немецкому военно-морскому флоту одной трети его крейсеров и почти половины эскадренных миноносцев.

Однако оккупация немцами Норвегии была лишь началом цепи важных событий, которые вскоре привели к падению Франции и Голландии и вступлению в войну Италии. Теперь подводные лодки, торпедные катера и самолеты противника приобрели новую смертоносную силу. Действуя с баз, расположенных на западном побережье Франции, немецкие подводные лодки и самолеты начали охотиться за нашими кораблями на западных подступах к Англии и стали появляться далеко в водах, куда они раньше не заходили. Действуя с норвежских баз, немецкий флот и авиация расстраивали наше судоходство у восточных берегов Англии и вели борьбу с нашими разведывательными самолетами над Северным морем. Из Сардинии и Сицилии, Южной Италии и с островов Додеканес итальянские корабли и самолеты угрожали перерезать коммуникации, связывавшие нас с Египтом, и выну-

доть нас добираться туда длинным окружным путем вокруг мыса Доброй Надежды.

В этих условиях военно-морской флот Англии испытывал острый недостаток в эскадренных кораблях. Перед Береговым командованием английских ВВС в этот период стояли следующие задачи: проведение воздушного патрулирования над Северным морем и Ла-Маншем с целью предупреждения вторжения противника в метрополию; прикрытие истребителями дальнего действия западных подходов к Англии; разведка вражеского побережья.

Эскортирование конвоев и патрульные полеты с целью поиска и уничтожения немецких подводных лодок нашим самолетам приходилось теперь проводить на очень большие расстояния. Для выполнения этих задач Береговое командование в июне 1940 года имело только 500 самолетов, из них лишь 34 летающие лодки «Сандерленд» могли действовать на удалении свыше 800 километров от своих аэродромов.

Вначале немецкие самолеты и подводные лодки добились значительных успехов на юго-западных подходах к Англии. В связи с этим наши конвои стали подходить к Англии с северо-запада. Вскоре противнику стало известно об этом, и борьба переместилась в район севернее и западнее Ирландии. Это обстоятельство привело к еще большему напряжению сил Берегового командования, так как оно не имело подходящих аэродромов и гидроаэродромов в этом районе. Обстановка для нашего судоходства ухудшилась еще и в связи с тем, что начиная с августа 1940 года немецкие подводные лодки стали применять новую тактику действий. В течение светлого времени они находились на поверхности и держались на значительном расстоянии от наших конвоев и сопровождавших их самолетов, производя сближение и атаку в надводном положении лишь с наступлением темноты.

Против такой тактики действий противника Береговое командование пока не выработало необходимых контрмер. Оборудование аэродромов Берегового командования для ночных полетов в северо-западной части Англии было весьма примитивным, и обычные самолеты могли обнаружить подводные лодки только в лунные ночи. Таким образом, в темные ночи при поиске кораблей и подводных лодок в море вся надежда возлагалась на бортовые радиолокаторы, которыми были оборудованы около 15 процентов самолетов Берегового командования.

К сожалению, эта аппаратура в то время была далеко не совершенной и обладала слабой чувствительностью и небольшой дальностью действия. Например, бортовой радиолокатор

мог обнаружить подводную лодку лишь на расстоянии не более пяти километров при условии, что она находится на поверхности воды. И даже обнаружив с помощью такого радиолокатора подводную лодку, наши самолеты не имели средств для ее освещения.

По этой причине и главным образом вследствие нехватки самолетов и кораблей для организации надежного воздушного и надводного эскортирования морских конвоев наше судоходство несло чрезвычайно большие потери. Тоннаж союзных и нейтральных торговых судов, потопленных противником в период с начала июня и до конца 1940 года, составил свыше 3 миллионов тонн, или в среднем около 450 000 тонн в месяц. 59 процентов этого тоннажа составляли суда, потопленные немецкими подводными лодками, 12 процентов — авиацией противника и 29 процентов — надводными кораблями (сюда входят суда, подорванные на минах). За этот период потери в тоннаже нашего торгового флота превысили его пополнение более чем на 2 500 000 тонн, а объем нашего импорта сократился на 20 процентов.

На этом этапе мы испытывали острую нужду в эскадренных миноносцах, самолетах с большим радиусом действия, в более совершенных бортовых радиолокаторах, противолодочных бомбах, бортовых прожекторах и светящих авиационных бомбах.

В этот напряженный для нас период министр авиационной промышленности лорд Бивербрук предложил передать Береговое командование в распоряжение Адмиралтейства. Адмиралтейство же не решалось взять на себя столь большую ответственность, и было принято решение, которое в известной степени шло навстречу пожеланиям военно-морского флота. Согласно этому решению численность самолетного парка Берегового командования к 1 июня 1941 года должна была увеличиться на 18 эскадрилий. Береговое командование по-прежнему должно было входить в состав английских ВВС как в административном отношении, так и в вопросах технического обеспечения и подготовки кадров; однако эскадрильи, входившие в состав командования, не могли отвлекаться для выполнения задач, не связанных с ведением войны на море, без санкции Адмиралтейства. Начиная же с апреля 1941 года Береговое командование переходило под оперативный контроль Адмиралтейства, который должен был осуществляться через командующего Береговым командованием. За исключением некоторого улучшения связи между Береговым командованием и Адмиралтейством, это решение фактически не внесло каких-либо существенных изменений. Как и ранее, Адмиралтейство ставило общие боевые задачи

Береговому командованию, которое в свою очередь решало, как и какими средствами должны быть удовлетворены запросы Адмиралтейства.

В январе 1941 года было принято важное решение — использовать Исландию для базирования самолетов Берегового командования. К середине лета 1941 года туда были переброшены три эскадрильи, входившие в состав 15-й авиагруппы.

Штормовая погода, стоявшая в начале 1941 года, сильно затрудняла действия немецких подводных лодок. 24 февраля Гитлер объявил, что война на море будет закончена через два месяца. В марте и апреле усилия противника в войне на море достигли апогея. В борьбу на море противник бросил новые подводные лодки, самолеты «Хейнкель-111» и «Фокке-Вульф-200», линейные корабли «Шарнхорст» и «Гнейзенау», броненосец «Адмирал Шеер» и тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер». В марте потери союзного торгового флота составили 532 000 тонн, в апреле — 644 000 тонн, из которых не менее 296 000 тонн было потоплено авиацией противника. Обеспокоенное столь большими потерями торгового флота, английское правительство 6 марта издало директиву о «битве за Атлантику». Согласно этой директиве был создан специальный комитет для контроля и руководства боевыми действиями в Атлантике и проведен ряд практических мероприятий, связанных с войной на море. Бомбардировочное командование передало Береговому командованию несколько самолетов «Бленхейм» для ведения разведки над Северным морем, а выполнявшие эту задачу эскадрильи Берегового командования были переброшены в наиболее угрожаемые районы в северо-западной части страны. К сожалению, мы не могли разместить нашу авиацию на такой удобной территории, как Эйре, однако нам удалось быстро построить аэродромы в Северной Ирландии, на Гебридских островах и в Исландии. На торговых судах было установлено дополнительное вооружение, включены в состав конвоев суда с катапультным устройством для истребителей. Береговое командование имело теперь достаточно сил, чтобы проводить не только оборонительные, но и наступательные действия. Самолеты командования начали проводить поиск немецких подводных лодок на значительном удалении от своих конвоев.

Проведение этих мероприятий и повышение активности действий Берегового командования дали положительные результаты. Немецкие подводные лодки, вынужденные ежедневно по несколько часов находиться на поверхности моря для зарядки аккумуляторов, очень скоро почувствовали силу ударов нашей авиации и стали отступать все дальше и даль-

ше от берегов Англии: К маю 1941 года воздушное прикрытие конвоев и противолодочные операции проводились на удалении уже до 650 километров от берегов Англии и Исландии. Немецкие подводные лодки вынуждены были действовать преимущественно у берегов Западной Африки или в центральных районах Атлантики. Борьбу с подводными лодками противника, действовавшими у побережья Западной Африки, осуществляли летающие лодки «Сандерленд» и бомбардировщики «Хадсон», переброшенные на вновь созданные аэродромы в районе Фритауна. Центральная часть Атлантики оставалась пока вне досягаемости как самолетов Берегового командования, так и немецких самолетов «Фокке-Вульф-200», без помощи которых немецкие подводные лодки не могли действовать успешно. В то же самое время такие мероприятия, как усиление противовоздушной обороны наших конвоев и сформирование в составе Берегового командования первой эскадрильи (252-й) истребителей дальнего действия «Бофайтер», также способствовали успеху борьбы с самолетами «Фокке-Вульф-200». В мае 1941 года потери союзников и нейтральных стран были уже менее 500 000 тонн, в июне они еще сократились, в июле и августе потери в среднем не превышали 125 000 тонн.

Таким образом, была устранена смертельная угроза, которая нависла над союзным судоходством. Переломным моментом в этой борьбе, несомненно, было потопление в марте пяти немецких подводных лодок. Однако окончательный удар по надеждам Гитлера достигнуть быстрой победы на море был нанесен в результате вывода из строя линейного корабля «Гнейзенау» и потопления линейного корабля «Бисмарк».

Согласно первоначальным намерениям немцев «Бисмарк», только что построенный линейный корабль огромной мощности, должен был действовать в Северной Атлантике совместно с линейными кораблями «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Тоннаж союзных судов, потопленных этими двумя кораблями за один рейд, закончившийся в Бресте 22 марта 1941 года, составил около 116 000 тонн, но они не могли противостоять нашим линейным кораблям, привлекавшимся для эскортирования конвоев. Появление в Атлантике «Бисмарка», который, как считалось, не имел равного себе корабля, должно было устранить эту слабость. Теперь, по планам немецкого командования, три линейных корабля, действуя совместно, должны были парализовать наши морские коммуникации.

Однако намерения противника были сорваны. Согласно директиве премьер-министра от 6 марта 1941 года военно-воздушным силам было приказано направить основные уси-

лия против объектов противника, которые оказывали непосредственное влияние на битву за Атлантику. 28 марта наша воздушная разведка подтвердила присутствие в Бресте двух немецких линейных кораблей. В течение последующих нескольких ночей погода была неблагоприятной для полетов, и, хотя в налетах участвовало около 200 бомбардировщиков, немецкие корабли уничтожить не удалось. Однако усилия авиации не пропали даром. Одна попавшая в «Гнейзенау» и неразорвавшаяся 100-кг бомба вынудила немцев вывести 5 апреля корабль из дока на внешний рейд, где он сразу же был обнаружен самолетом «Спитфайр». На следующий день для бомбардировки «Гнейзенау» командование направило группу бомбардировщиков-торпедоносцев из состава Берегового командования. На рассвете 6 апреля для атаки линейного корабля были высланы четыре самолета «Бофорт». одному из них удалось в тумане обнаружить «Гнейзенау», стоявший у причала внутренней гавани, которую прикрывали 270 зенитных орудий, расположенных на прилегающих к гавани высотах. Три корабля ПВО, стоявшие на якоре на внешнем рейде, и грозное вооружение самого линейного корабля еще более усиливали противовоздушную оборону порта Брест. Летчик проскочил между двумя кораблями ПВО и сбросил торпеду с расстояния 450 метров. По самолету был немедленно открыт мощный зенитный огонь, и он был сразу же сбит. Торпеда, сброшенная с самолета, пробила корму «Гнейзенау» ниже ватерлинии, повредив правый гребной вал. В ночь на 11 апреля самолеты Бомбардировочного командования произвели повторный налет на «Гнейзенау», находившийся уже в доке, и четырьмя прямыми попаданиями нанесли ему новые повреждения. На ремонт корабля потребовалось около восьми месяцев. «Шарнхорст» в этом налете не был поврежден, но его ремонт затянулся в связи с повреждениями в доке.

Таким образом, замысел противника прорваться тремя линейными кораблями на наши коммуникации в Атлантике был сорван. Теперь эту задачу предстояло выполнить «Бисмарку», следовавшему в сопровождении тяжелого крейсера «Принц Ойген». 20 мая «Принц Ойген» и «Бисмарк», проходящие через пролив Каттегат, были впервые обнаружены, хотя и не опознаны шведским военным кораблем. Через несколько часов английский военноморской атташе в Стокгольме доложил об этом Адмиралтейству. На следующий день оба корабля были обнаружены недалеко от Бергена. Плохая погода в районе Бергена не допускала использования авиации. 22 мая в условиях очень низкой облачности самолет «Мэриленд» из состава военно-морской авиации на небольшой высоте пробил

к Бергену и, возвратившись, доложил, что немецкие корабли покинули Берген. Вскоре «Бисмарк» и «Принц Ойген» были обнаружены в Датском проливе между Исландией и Гренландией, когда они пытались прорваться в Атлантику. Самолеты Берегового командования и морские самолеты совместно с кораблями английского флота приступили к преследованию противника. 24 мая между нашими и немецкими кораблями завязалось сражение, в ходе которого был потоплен линейный крейсер «Худ». Линейный корабль «Принц Уэлс» повредил топливные цистерны «Бисмарка», снизив тем самым скорость его хода. Командир «Бисмарка» принял решение повернуть в Брест. 26 мая самолет «Каталина» из состава 240-й эскадрильи Берегового командования обнаружил «Бисмарка», который следовал в направлении Бреста. К этому времени стало ясно, что наши корабли не успеют сблизиться с «Бисмарком», прежде чем тот достигнет Бреста. К тому же с каждой милей они подвергались бы все большей опасности нападения со стороны немецких бомбардировщиков, базировавшихся во Франции. Теперь все зависело от наших авианосных самолетов. Наведенные на цель следовавшим за «Бисмарком» нашим крейсером, который они атаковали по ошибке, самолеты «Свордфиш» с авианосца «Арк Ройял» произвели удачную атаку немецкого линейного корабля. Прямым попаданием торпеды было выведено из строя рулевое управление «Бисмарка», и вскоре он был потоплен нашими кораблями.

* *
*

«Один военно-морской флот не может выиграть войну, одержать победу можно только с помощью военно-воздушных сил. Поэтому наши основные усилия должны быть направлены на завоевание господства в воздухе. Истребительная авиация может защитить нас, но обеспечить победу может лишь бомбардировочная авиация. Следовательно, мы должны развить именно тот вид авиации, который способен уничтожить промышленность Германии и научные учреждения, от которых зависит военный потенциал противника. Это вынудит его держаться на почтительном расстоянии от нашего острова. Никакого другого пути для ликвидации колоссальной военной мощи Германии в настоящее время нет...»

С этими словами Черчилль обратился к Военному кабинету в день первой годовщины войны. Командование английских ВВС было полностью согласно с такой установкой и

лишь сожалело, что еще не началась интенсивная бомбардировка объектов немецкой промышленности.

После падения Франции боевые действия Бомбардировочного командования носили преимущественно оборонительный характер и имели своей целью сначала ослабить угрозу со стороны немецкой авиации, а затем сорвать подготовку противника к вторжению. В связи с этим проведению наступательных операций по таким объектам противника, как нефтеперерабатывающие заводы, английская бомбардировочная авиация уделяла незначительное внимание. Это происходило не по вине командования английских ВВС, которое всегда настаивало на проведении наступательных воздушных операций с целью разрушения стратегических объектов противника. Преимущественное использование бомбардировочной авиации в оборонительных целях было вызвано общей военной обстановкой, сложившейся в то время. Почти целый год после капитуляции Франции немцы, не связанные боевыми действиями на других театрах военных действий, направляли все свои усилия против Англии. Битва над Англией, морская блокада — таковы последовательные этапы наступления противника. Обладая огромным численным превосходством на земле и в воздухе и имея мощный надводный и подводный флоты, немцы прочно удерживали инициативу до тех пор, пока мы не отразили их натиск, использовав для этого все виды оружия, имевшиеся в нашем распоряжении.

В сентябре 1940 года, когда противник был вынужден отказаться от проведения дневных массированных налетов и рассредоточить флотилии судов, собранных для вторжения в Англию, для нас миновал первый и самый серьезный кризис. Убедительным фактом, свидетельствующим о приверженности штаба английских ВВС к концепции стратегического воздушного наступления, является то, что даже в самый мрачный период для нашей страны Бомбардировочное командование не ограничивалось действиями чисто оборонительного характера. В июле и августе 1940 года 24 процента всех усилий нашей бомбардировочной авиации было направлено против немецких нефтеперерабатывающих заводов; и только в сентябре, когда больше половины всех усилий было направлено на уничтожение десантных кораблей и судов противника, лишь четыре процента общего количества самолетовылетов бомбардировочной авиации было направлено против нефтеперерабатывающих заводов Германии.

В своем намерении возобновить наступательные воздушные операции против стратегических объектов противника командование английских ВВС нашло полную поддержку со

стороны премьер-министра. Но мнения военных и политических руководителей страны относительно наступательных операций нашей авиации были далеко не едиными. Во время интенсивных налетов немецкой авиации на Лондон английские политические деятели требовали прежде всего нанесения ответных ударов с воздуха по Берлину. Однако штаб военно-воздушных сил, прекрасно сознавая, что для нанесения удара по Берлину нашим самолетам придется преодолеть расстояние, в пять раз большее, чем немецким самолетам до Лондона, настаивал на проведении налетов на более близкие объекты противника. Существо же этих разногласий было значительно глубже, чем выбор между бомбардировкой Берлина и бомбардировкой Рура. Наши политические деятели, выведенные из себя немецкими бомбардировками и учтивавшие настроение лондонцев, хотели не просто налета на Берлин, а беспощадной бомбардировки немецкой столицы. С этой целью Военный кабинет на заседании 19 сентября рекомендовал применять парашютные бомбы. Штаб английских ВВС был против такого использования нашей бомбардировочной авиации.

Спор закончился компромиссом. Командование английских ВВС согласилось включить Берлин в список целей, предусмотренных директивой по проведению бомбардировочного наступления в качестве одного из основных объектов бомбардировки, но при этом настаивало, чтобы удар наносился не вообще по городу, а по вполне определенным объектам: электростанциям, газовым заводам и заводам электротехнической промышленности. Что же касается беспощадной бомбардировки населения, то до появления атомной бомбы она была самым расточительным из всех видов нападения. Командование английских ВВС было заинтересовано в подрыве морального духа немецкого населения не меньше, чем политические деятели, но считало, что успешнее всего этого можно достичь путем уничтожения жизненно важных промышленных объектов противника. Что же касается жертв среди гражданского населения, то их будет достаточно и от бомб, которые не попадут на те или иные заводы.

В соответствии с директивой от 21 сентября 1940 года для действий по Берлину была выделена одна бомбардировочная авиагруппа, при этом основное внимание уделялось бомбардировке берлинских электростанций. Объектами бомбардировки на территории Германии были нефтеперерабатывающие, авиационные и алюминиевые заводы, железные дороги, каналы и верфи, на которых строились подводные лодки. В ночь на 24 сентября группа в составе 119 бомбардировщиков «Уитли», «Веллингтон» и «Хэмпден» произвела первый

ответный удар по Берлину. Погода затрудняла действия бомбардировщиков, и только 84 из них достигли Берлина. Главным объектом 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 было убито 22 человека, то есть на 10 человек больше, чем мы потеряли летного состава в этом налете.

Хотя результаты этого налета были неудовлетворительными, нельзя сказать, что он не воздействовал на противника. Жители Берлина ожидали теперь налетов английской авиации с не меньшей тревогой, чем лондонцы ждали налетов немецких самолетов. Кроме ущерба промышленным объектам и городскому коммунальному хозяйству, налеты такого рода нарушали работу транспорта, вели к сокращению производства. Они показали немецкому народу, что война — это не одни лишь непрерывные победы.

6 октября было принято решение возобновить налеты бомбардировочной авиации на объекты в Италии. До этого по объектам в Италии было произведено около 100 самолето-вылетов, причем большая часть из них не дала положительных результатов. Нейтральная Швейцария не возражала против пролета наших самолетов над ее территорией. Однако намерения бомбардировать объекты в Италии не осуществились, так как по требованию Адмиралтейства около одной трети всех вылетов бомбардировщиков в октябре было направлено против немецких кораблей «Шарнхорст» и «Гнейзенау», стоявших в Киле, и против других морских объектов.

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.

12 декабря Военный кабинет принял решение провести массированные бомбардировочные налеты на немецкие города по типу удара немецких ВВС по Ковентри. В ночь на 17 декабря было решено осуществить операцию «Абигайл» с привлечением 235 бомбардировщиков, которые должны были нанести максимально возможные разрушения одному из немецких городов: Бремену, Дюссельдорфу или Мангейму. Окончательное решение о выборе целей принималось незадолго до вылета самолетов в зависимости от прогноза погоды. В связи с ухудшением погоды было решено произвести налет на Мангейм; в налете участвовало 134 бомбардировщика.

Во второй половине декабря, по требованию Адмиралтейства, основные усилия Бомбардировочного командования были направлены против баз немецких подводных лодок в Лориане и Бордо и против других морских объектов.

Следующим городом, по которому была произведена бомбардировка по площади в начале января 1941 года, был Бремен. Вскоре на основании доклада комитета Ллойда о состоянии немецкой нефтяной промышленности взгляды по вопросу выбора целей в Германии резко разделились. В докладе подчеркивалось, что страны оси будут испытывать острый недостаток нефти, если Германия не увеличит производства синтетического горючего внутри страны и не преодолет затруднений в транспортировке нефти из Румынии. Комитет считал, что критический период с жидким топливом в Германии наступит в первой половине 1941 года. В течение этого времени всякое значительное сокращение производства синтетического горючего в Германии (по мнению комитета, в результате бомбардировок нашей авиации оно уже сократилось на 15 процентов) будет иметь чрезвычайно важное значение. Если бы удалось уничтожить 9 самых крупных (из 17) заводов синтетического горючего в Германии, то его производство уменьшилось бы на 80 процентов. 15 января Бомбардировочному командованию была направлена директива, в которой указывалось, что основной целью бомбардировочных налетов на Германию до получения дальнейших указаний является уничтожение немецких заводов синтетического горючего. Запасными целями, если погода окажется неблагоприятной для нанесения ударов по этим объектам, должны быть промышленные центры и коммуникации Германии.

Эта повторная попытка сконцентрировать усилия нашей бомбардировочной авиации для действий по заводам синтетического горючего Германии не была осуществлена, так как возникла угроза нашему судоходству. Прошло лишь несколько дней после издания директивы, как Бомбардировочному командованию была поставлена задача по постановке минных заграждений. Затем командование получило приказ произвести бомбардировку тяжелого крейсера «Адмирал Хиппер», находившегося в Бресте, и аэродромов противника в Бордо и Ставангере, на которые базировались бомбардировщики «Фокке-Вульф-200». После этого самолеты Бомбардировочного командования в течение двух месяцев участвовали в налетах с целью задержать строительство линейного корабля «Тирпиц» в Вильгельмсхафене; наконец, самолеты «Бленхейм» привлекались для патрулирования в Северном море. Выполнение всех этих задач, а также неблагоприятная погода привели к тому, что в январе и феврале 1941 года 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 девятнадцати 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 дня бомбардировки одного города.

Все это происходило до 6 марта 1941 года, когда премьер-министр 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 самолето-вылетов 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 нашей 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 линейные корабли «Шарнхорст» и «Гнейзенау», находившиеся в Бресте, самолеты Бомбардировочного командова-

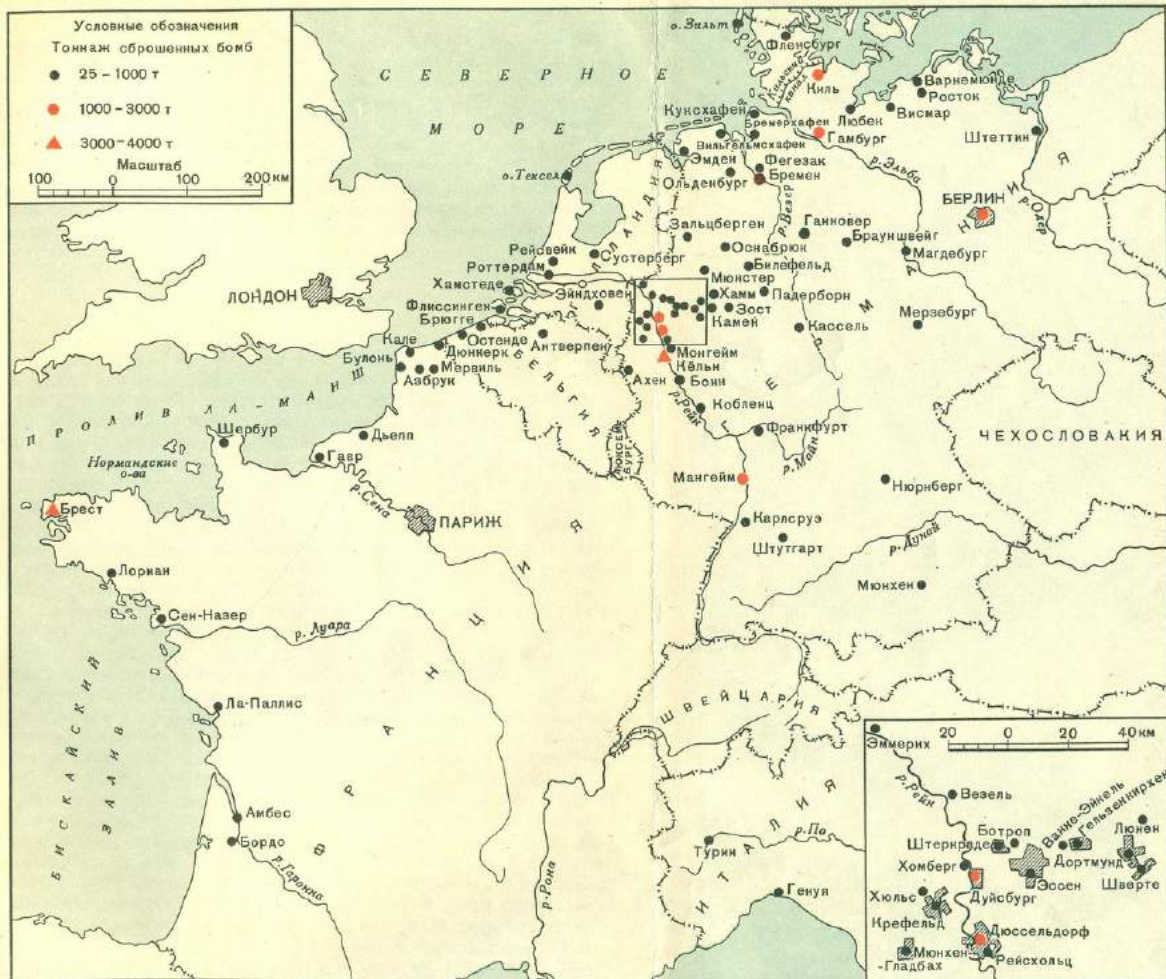


Схема б. Основные объекты действий Бомбардировочного командования (3 августа 1939 г. — 31 декабря 1941 г.)

ния произвели в течение восьми недель 1161 самолето-вылет, 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 года 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 нашей авиации на Киль. Главная база немецкого военно-морского флота и один из крупнейших центров судостроительной промышленности Германии Киль постоянно привлекал к себе внимание нашего командования. В первые два месяца 1941 года Киль не подвергался сильным налетам, поскольку Адмиралтейство отдавало предпочтение Вильгельмсхафену, где заканчивалось строительство «Тирпица». Но с середины марта и до конца мая Бомбардировочное командование произвело на Киль не менее 900 самолето-вылетов — 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. 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: «Дейче Верке», «Крупп Германия Верфт» и «Крисмариневеверфт», которые, согласно немецким данным, временно сократили производство соответственно на 60, 25 и 100 процентов.

К июлю 1941 года, когда миновал наиболее трудный период в битве за Атлантику, Бомбардировочное командование могло проводить наступательные операции. Тактика ночных бомбардировок, к которой мы были вынуждены прибегать из-за сильного противодействия немецкой противовоздушной обороны, показала, что существовавшие средства и методы самолетовождения не обеспечивали успеха действий бомбардировочной авиации в условиях применения противником светомаскировки, при неблагоприятной погоде или в безлунные ночи. При налетах на объекты, находившиеся на довольно близком расстоянии от наших 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 затянута́м дымом Руре, бо́льшая часть уси-

лий нашей бомбардировочной авиации была затрачена впустую. Известно, что не менее 49 процентов бомб, сброшенных на объекты Юго-Западной Германии в период с мая 1940 года по май 1941 года, упали вне целей. И все же Бомбардировочное командование стойко выдержало самые грудные испытания. Низкие результаты бомбометания породили деморализацию экипажей, что могло сорвать осуществление всего плана стратегического воздушного наступления, на которое возлагалось так много надежд. Наши ученые создали первые образцы надежных радионавигационных средств для бомбардировщиков даже несколько раньше, чем в них возникла острая необходимость. К августу 1941 года была разработана и успешно прошла испытания новая радионавигационная система «Джи», но потребовалось еще несколько месяцев, прежде чем эта аппаратура была произведена в нужном количестве.

Основными недостатками в боевой работе частей Бомбардировочного командования являлись неточное самолетовождение и бомбометание, снижавшие успех воздушного наступления. Штаб английских ВВС беспокоило то обстоятельство, что боевые возможности бомбардировочной авиации в целом были очень низкими. Экипажи бомбардировщиков приходилось отправлять на переучивание в учебно-тренировочные части, на Средний Восток, передавать Береговому командованию, а также использовать для перегонки самолетов «Бленхейм» и «Веллингтон» в Египет. В довершение всего большая часть наличных сил Бомбардировочного командования использовалась против морских и береговых объектов Германии. По тем или иным причинам в течение зимы 1941 года почти половина всех экипажей Бомбардировочного командования не могла принять участие в боевых действиях. Поэтому нет ничего удивительного в том, что немецкая промышленность мало пострадала от нашего воздушного наступления.

И все же, несмотря на все затруднения и многочисленные ошибки, Бомбардировочное командование проделало большую, полезную работу. Оно сыграло значительную роль в срыве немецких планов вторжения в Англию, внесло большой вклад в ликвидацию немецкой блокады на море и вынудило противника держать свыше миллиона человек в системе противовоздушной обороны. Даже в тот период, когда Бомбардировочное командование было слабым, оно было единственным из всех компонентов английских вооруженных сил, которое донесло войну до сердца Германии. Теперь командование стало грозной силой. В мае 1941 года, когда улучшилась погода и приступила к боевым действиям вновь сформирова-

рованная 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 конце мая на Эмден были сброшены первые бомбы весом в 1800 килограммов. На вооружение командования начали поступать новые типы тяжелых бомбардировщиков — «Манчестер», «Стирлинг» и «Галифакс».

Таким образом, с наступлением лета 1941 года перед английскими ВВС открылись широкие перспективы. Воздушное наступление против Англии кануло в прошлое, потери английских кораблей и торговых судов значительно уменьшились, стратегическая инициатива постепенно переходила в наши руки. Наша истребительная авиация, не связанная больше необходимостью сосредоточивать свои усилия на обороне, завоевывала превосходство в воздухе по другую сторону Ла-Манша. Правда, наспех организованный и плохо обеспеченный фронт на Балканах быстро развалился, но «черный ход» в Египет через Ирак удерживался нами так же прочно, как и «парадный» подъезд со стороны Ливийской пустыни. Будущее всюду казалось более обещающим. 22 июня, когда нацистские орды двинулись на Россию, стало очевидным, что благодаря безрассудству Гитлера и нашим собственным усилиям мы получили передышку*. Воздушное наступление противника на Англию, натолкнувшееся на столь продолжительное и стойкое сопротивление нашей авиации, захлебнулось. И, наоборот, мы наконец могли наращивать силы для воздушного наступления на Германию, которое на многие месяцы стало основной задачей Бомбардировочного командования английских ВВС.

* Англия была спасена от фашистского вторжения в результате героической борьбы народов СССР, внесших главный вклад в полный разгром гитлеровской Германии.— *Прим. ред.*

Глава 7

СРЕДНИЙ ВОСТОК

ПЕРВЫЕ СРАЖЕНИЯ

Начиная войну на стороне Германии, Муссолини, как оказалось впоследствии, не оправдал традиционной итальянской способности угадывать победителя и принимать его сторону.

По соглашению с Гитлером Муссолини готовился начать войну против Англии и Франции в 1942 году, поэтому к лету 1940 года численность итальянских вооруженных сил не достигла еще нужного уровня. Но когда немецкие войска неудержимым потоком хлынули через реку Маас, только быстрые действия могли обеспечить Италии ее долю в военной добыче, и 10 июня 1940 года Италия объявила о вступлении в войну против Англии и Франции.

На рассвете 11 июня 202-я авиагруппа английских ВВС, базировавшаяся в западной части Египта, начала боевые действия на Среднем Востоке налетом на Эль-Адем — основной аэродром итальянцев в Киренаике.

К началу боевых действий на Среднем Востоке (во время войны к Среднему Востоку относились все территории, находившиеся в сфере действия ВВС Среднего Востока) численность наших самолетов на этом театре военных действий была очень незначительной. 11 июня командующий английскими ВВС на Среднем Востоке главный маршал авиации Лонгмор получил официальное определение границ сферы действий подчиненных ему военно-воздушных сил. Ему надлежало командовать «всеми английскими ВВС, базирующимися или действующими в Египте, Судане, Палестине и Транс-Иордании, Восточной Африке, Адене и Сомали, Ираке и прилегающих к нему территориях, на Кипре, в Турции и на Балканах (Югославии, Румынии, Болгарии, Греции), в Средиземном море, Красном море и Персидском заливе», то есть в районе площадью около четырех с половиной миллионов квадратных миль. Лонгмор имел в своем распоряжении

только 29 эскадрилий, насчитывавших около 300 самолетов первой линии. Кроме этого, резерв по основным типам самолетов составлял 100 процентов от числа самолетов первой линии. Около половины этого количества самолетов базировалось в Египте, а остальные находились в Палестине, Судане, Кении, Адене и Гибралтаре. Эскадрильи, базировавшиеся в Египте, где, по нашим предположениям, должны были развернуться основные бои, были вооружены современными самолетами, на второстепенных участках Средневосточного театра военных действий базировались эскадрильи, вооруженные устаревшими самолетами. Девять из четырнадцати бомбардировочных эскадрилий были вооружены самолетами «Бленхейм», но все пять истребительных эскадрилий имели на вооружении устаревшие бипланы «Гладиатор».

Таким скудным силам итальянцы могли противопоставить 282 самолета, сосредоточенных в Ливии, 150 — в Итальянской Восточной Африке, 47 — на Додеканесских островах и значительное количество из числа 1200 самолетов, находившихся в самой Италии, которые можно было в любое время сконцентрировать в Южной Италии и Сицилии или перебросить в Африку. По своим летно-тактическим данным самолеты обеих сторон мало чем отличались друг от друга, однако, что касается численности и возможностей пополнения, преимущество было, бесспорно, на стороне итальянских ВВС.

В первые дни войны итальянцам не удалось добиться успеха, так как французские и английские военно-морские силы господствовали в Средиземном море; кроме того, в Тунисе и Сирии находилось некоторое количество наших войск. Но с подписанием франко-итальянского перемирия 24 июня соотношение сил на Средиземном море резко изменилось в пользу противника. К июлю, после нерешительных действий французского флота у Орана и Мерс-эль-Кебира*, неудачных действий наших военно-морских сил под Дакаром и признания правительства Виши почти всеми французскими колониями, стало ясно, что нельзя больше рассчитывать на сопротивление французов в их заморских владениях. Общая стратегическая

* 3 июля 1940 года английская эскадра, вышедшая из Гибралтара, подошла к бухте Мерс-эль-Кебир, в которой находились корабли военно-морских сил Франции. Ультиматум, переданный английским командованием, требовал от французов передачи (или затопления, или интернирования) кораблей для продолжения войны против Германии и Италии. Ультиматум был отклонен. Англичане открыли артиллерийский огонь и нанесли тяжелые повреждения французским кораблям, в том числе линейным кораблям «Прованс» и «Бретань» (последний затонул).

Неудачная попытка захватить порт Дакар во Французской Западной Африке имела место не в июле, как утверждают авторы, а 24 сентября 1940 года. — *Прим. ред.*

обстановка в Средиземноморском районе изменилась так же быстро, как и в Европе.

Не успев принять активное участие в боях во Франции и сдерживаемый гитлеровской политикой соблюдения условий перемирия с правительством Виши, Муссолини потерял надежду поживиться за счет Франции и ее колоний. Однако с согласия немцев у Муссолини еще оставалась возможность поживиться за счет заморских владений Англии, но и за эту добычу еще нужно было вести борьбу. Во всяком случае, Египет, находившийся на пересечении путей к древним сокровищам Индии и природным богатствам Ирака и Ирана, стоил того, чтобы за него драться. И с наступлением июля, когда миновала опасность нападения французов из Туниса, итальянские армии под командованием маршала Грациани начали сосредотачиваться в Восточной Киренаике.

Для концентрации итальянских войск в Киренаике требовалось время. Грациани мог подготовиться к крупному наступлению не раньше середины сентября. Тем временем самолеты 202-й авиагруппы продолжали действовать по итальянским портам и аэродромам в Киренаике, линиям коммуникаций между Дерной и западной границей Египта и по сосредоточениям войск противника, которые могли представить для нас серьезную угрозу.

Среди сколько-нибудь значительных событий начального периода войны на Среднем Востоке следует отметить налет нашей авиации на Тобрук в ночь на 12 июня, в результате которого был поврежден старый итальянский крейсер «Сан Джорджио». Крейсер выбросился на берег, и еще долгое время итальянцы использовали его в качестве зенитной батареи, несмотря на неоднократные атаки его нашей авиацией*.

Из числа операций, предпринятых в то время 202-й авиагруппой для оказания поддержки наземным войскам, заслуживает внимания налет 1 августа на крупный склад боеприпасов в Бардии. Все хранившиеся на складе боеприпасы были уничтожены.

Следует упомянуть о некоторых примерах хорошего взаимодействия нашей авиации с Средиземноморским флотом. 17 августа наши истребители «Гладиатор» прикрывали свои корабли, обстреливающие Бардию, и сбили в воздушном бою восемь итальянских бомбардировщиков S-79, не потеряв при этом ни одного самолета. В начале сентября при переброске

* По другим иностранным данным, броненосец береговой обороны «Сан Джорджио» был потоплен при налете английской авиации на Тобрук. — *Прим. ред.*

подкреплений из Мальты в Александрию авиация вела воздушную разведку над морем, прикрывала конвои и действовала по аэродромам противника. Неплохо было организовано взаимодействие с военно-морской авиацией. 6 июля наши истребители и морские самолеты «Свордфиш» произвели успешный налет на Тобрук и потопили эскадренный миноносец и три торговых судна противника.

Самым большим достижением 202-й авиагруппы в первые дни кампании является то, что она вынудила авиацию противника применять оборонительный характер действий. Небольшие группы итальянских бомбардировщиков пытались произвести несколько налетов на Александрию с Додеканесских островов, но были отогнаны истребителями 252-го авиакрыла и зенитной артиллерией наших кораблей. Удивительно, что итальянская бомбардировочная авиация не обращала почти никакого внимания на наше крупное авиаремонтное депо в Абукире и его подразделения в Абу-Сойере и Фуке, уничтожение которых подорвало бы боеспособность всех наших военно-воздушных сил на Среднем Востоке. Единственной успешной операцией итальянской авиации в июле является налет на Хайфу, во время которого были сожжены три нефтехранилища.

Вследствие небольшой численности авиации на Среднем Востоке в начальный период войны там приходилось проводить строжайшую экономию сил при проведении боевых полетов. Разведывательные полеты были сокращены до минимума. Для бомбардировки скоплений войск противника разрешалось одновременно высылать не более одной эскадрильи. Вследствие больших затруднений, связанных с получением авиационных пополнений из метрополии, командующему английскими ВВС на Среднем Востоке приходилось уделять большое внимание вопросу снижения потерь своей авиации, ибо, пока не миновала угроза немецкого вторжения в Англию, нечего было рассчитывать на значительные пополнения. Что же касается самолетов, которые отправлялись из метрополии, то они прибывали в Египет с большим опозданием.

До июня 1940 года наш самолетный парк на Среднем Востоке пополнялся за счет самолетов, перебрасываемых либо морем по короткому средиземноморскому маршруту, либо по воздуху через Южную Францию, Французскую Северную Африку, Мальту и Ливийскую пустыню. Но теперь отправка конвоев через Средиземное море была равносильна проведению крупной военно-морской операции, а после перехода правительства Виши на сторону противника перебрасывать по воздуху можно было лишь самолеты дальнего действия. Но и в этом случае экипажам (укомплектованным в основном

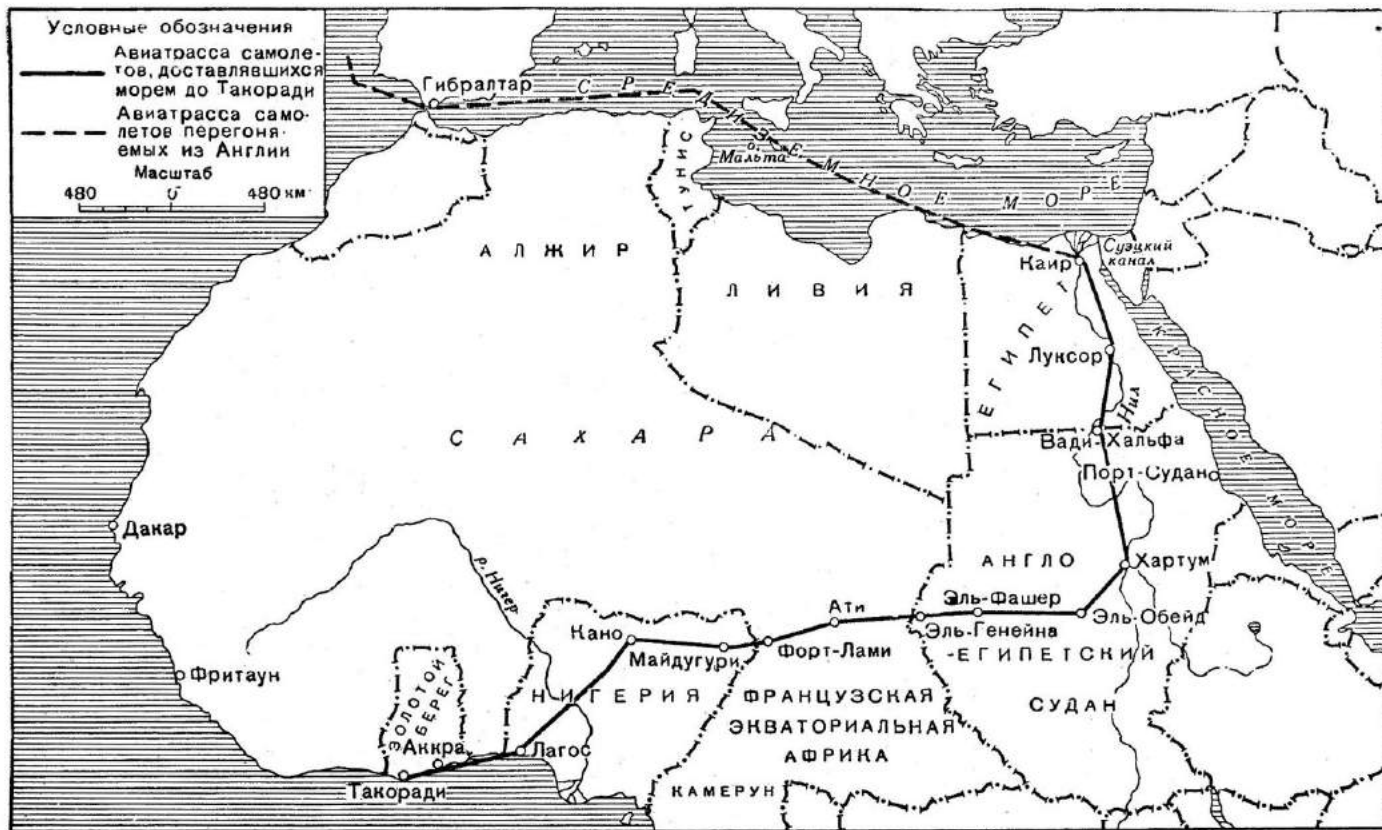


Схема 7. Авиатрассы перегонки самолетов из Англии на Средний Восток (1941 г.)

новичками, только что окончившими летные училища) приходилось сталкиваться с большими трудностями: ночной перелет через Бискайский залив, короткая взлетно-посадочная полоса в Гибралтаре, ночная посадка и взлет с Мальты. Самолеты ближнего действия можно было доставлять лишь морем вокруг мыса Доброй Надежды, что было сопряжено с большой потерей времени.

Драгоценное время и большие средства можно было сэкономить, если бы оказалось возможным перебрасывать самолеты по воздуху хотя бы на одном отрезке пути. К счастью, это оказалось возможным, так как воздушное сообщение между Египтом и западным побережьем Африки было освоено еще до войны. В 1936 году английская авиационная компания «Империал Эйруэйз» организовала воздушное сообщение между Лагосом в Нигерии и Хартумом.

Как только Италия вступила в войну, английское министерство авиации решило использовать эту воздушную трассу для переброски авиационных подкреплений на Средний Восток. Такоради (Золотой Берег) располагал более удобным аэродромом и лучшими портовыми сооружениями по сравнению с Лагосом. Таким образом, Такоради стал конечным пунктом нового морского пути. Самолеты выгружали с кораблей, и они должны были покрыть расстояние более 6000 километров по воздуху.

Для выгрузки, сборки и подготовки самолетов к перелету 24 августа в Такоради прибыли из Англии 350 человек технического персонала и 25 летчиков для перегонки самолетов через Африку. 5 сентября в Такоради были выгружены первые шесть бомбардировщиков «Бленхейм-IV» и шесть истребителей «Харрикейн» в разобранном виде. На следующий день на авианосце «Аргус» прибыло около 30 истребителей «Харрикейн». 19 сентября первая группа самолетов в составе одного бомбардировщика «Бленхейм» и шести истребителей «Харрикейн» вылетела из Такоради и 26 сентября благополучно приземлилась на аэродроме Абу-Сойер.

* * *

Авиатрассы Гибралтар—Мальта и Такоради—Хартум могли быть использованы лишь для перегонки самолетов, что же касается имущества и снабжения, необходимого для английских ВВС и наземных войск, то их приходилось перебрасывать на Средний Восток морем вокруг мыса Доброй Надежды. Причем мы никогда не были уверены, что они благополучно дойдут до Египта. Помимо угрозы со стороны не-

мецких подводных лодок, наши конвои должны были пройти опасный участок маршрута, находившийся в зоне действия итальянской авиации и подводных лодок, действовавших из Сомали и Эритреи. Для того чтобы обеспечить благополучную доставку подкреплений и снабжения в Египет, необходимо было установить строгий контроль над Аденским заливом и Красным морем, что в случае успеха, несомненно, привело бы к окончательному изгнанию итальянцев из Восточной Африки. Изгнание итальянцев из Восточной Африки высвободило бы немногочисленные, но крайне необходимые контингенты английских вооруженных сил в Кении, Судане и Адене для использования их в решающем сражении в Ливийской пустыне.

Однако достигнуть этого было далеко не просто. К концу июня численность итальянских вооруженных сил в Эритрее, Итальянском Сомали и Абиссинии составляла свыше 200 000 человек и 150 самолетов, против которых Уэйвелл * и Лонгмор могли выставить немногим большее количество самолетов и всего лишь 19 000 человек. Таким образом, хотя итальянцы и имели подавляющее численное превосходство в наземных войсках, в воздухе им противостояли почти равные силы. Кроме того, в Восточной Африке противник был отрезан от своих баз и не имел возможности доставлять пополнения как морским, так и сухопутным путем.

Английские эскадрильи, базировавшиеся в Судане, Кении и в Адене, оказывали активную поддержку своим наземным войскам, находившимся в тяжелом положении. В результате активных действий нашей авиации и кораблей военно-морского флота мы были хозяевами положения в Красном море и на подступах к нему. В период с июня по декабрь наши самолеты, базировавшиеся в Адене и Судане, принимали участие в прикрытии и эскортировании 54 конвоев, которые пересекли Красное море; лишь один транспорт был потоплен и один поврежден бомбардировщиками противника. Но незначительные потери нашего торгового флота в этом районе объясняются не непосредственным эскортированием конвоев, а непрерывными налетами нашей авиации на итальянские аэродромы, порты и боевые корабли. Наши самолеты наносили удары по двум основным портам Эритреи: Ассаб и Массауа. С первых же дней войны с Италией эскадрильи, базировавшиеся в Судане, непрерывно совершали налеты на нефтехранилища, административные учреждения, казармы, аэродром, портовые сооружения, корабли и подводные лодки, находившиеся в Массауа.

* Генерал Арчибальд Уэйвелл в 1940 году был командующим вооруженными силами Великобритании в Африке и на Среднем Востоке. — *Прим. ред.*



28 октября 1940 года Муссолини, стремившийся во что бы то ни стало укрепить положение Италии на Балканах, направил свои вооруженные силы против Греции.

Лонгмор прекрасно понимал, что в стратегическом отношении безопасность Египта была для Англии гораздо важнее, чем безопасность Греции. Тем не менее соображения политического и, разумеется, военного характера требовали от него немедленной отправки в Грецию для защиты Афин 30-й смешанной эскадрильи, вооруженной истребителями и бомбардировщиками «Бленхейм».

Через четыре дня Лонгмор получил от Комитета начальников штабов телеграмму следующего содержания: «Принято решение как можно скорее оказать Греции материальную и моральную поддержку. Оказание Греции своевременной помощи из Англии невозможно. Поэтому единственный выход состоит в том, чтобы направить в Грецию часть сил и средств из Египта с последующим возмещением их из метрополии. Полностью сознаем, что на какой-то период это ослабит оборону Египта. Предпринимается все необходимое, чтобы по возможности сократить этот период». Кроме 30-й эскадрильи, в Грецию из Египта в ноябре были направлены еще три эскадрильи (84-я и 211-я, вооруженные бомбардировщиками «Бленхейм», и 80-я эскадрилья истребителей «Гладиатор»). Для охраны аэродромов было переброшено несколько пехотных подразделений. В начале декабря 112-я эскадрилья, подлежащая перевооружению, передала свои истребители «Гладиатор» ВВС Греции. Бомбардировщики «Бленхейм» расположились на постоянных аэродромах Элеузис и Татой (позднее переименован в Мениди) в районе Афин, а истребители «Гладиатор» — на аэродромах Ларисса и Янина. В то время как противник имел значительный численный перевес и действовал со стационарных аэродромов, небольшой контингент английской авиации в Греции испытывал всевозможные затруднения, связанные с неудовлетворительным обслуживанием и неудачным расположением своих аэродромов. С середины ноября и до конца декабря две с половиной эскадрильи бомбардировщиков «Бленхейм» и несколько бомбардировщиков «Веллингтон», действовавших только в лунные ночи, фактически произвели не более 235 самолето-вылетов, что составляло в среднем один вылет в неделю на каждый экипаж. Причем из этого количества почти одна треть самолетов возвратилась с маршрута из-за неблагоприятной погоды. Греческое командование неоднократно выра-

жаловалось недовольство столь слабой активностью английской авиации, но до тех пор пока греки не построили два аэродрома в западной части страны, с которых наши самолеты могли действовать в любую погоду, командующий английскими ВВС в Греции вице-маршал авиации Д'Альбиак был бессилён улучшить тяжёлое положение, в котором находились наши наземные войска.

Что было достигнуто в результате столь ограниченных действий нашей бомбардировочной авиации в Греции — сказать трудно. Две трети вылетов нашей бомбардировочной авиации были направлены против аэродромов, портов снабжения и коммуникаций в Албании и одна треть — против объектов на поле боя и коммуникаций во фронтовой полосе. Значительное внимание наши бомбардировщики уделяли двум портам снабжения противника — Дурресу и Влоре. Первый, находившийся на пределе радиуса действия самолетов «Бленхейм», пострадал меньше, чем второй, на который до конца года было произведено 17 налетов.

Успешнее действовали истребители. 30-я эскадрилья, вооруженная истребителями «Бленхейм», значительно усилила систему противовоздушной обороны Афин, и после ее прибытия количество налетов итальянских самолетов на столицу Греции заметно сократилось. Еще более эффективно действовали истребители «Гладиатор» в районах непосредственных боевых действий. Истребители 80-й эскадрильи, патрулируя над районом боевых действий и прикрывая свои бомбардировщики, до конца года сбили 42 самолета противника, потеряв при этом только 6 самолетов.

* *
*

В ночь на 29 октября, всего через несколько часов после вторжения итальянских войск в Грецию, Военный кабинет одобрил план использования бомбардировщиков «Веллингтон», базирующихся на острове Мальта, для нанесения ударов по портам снабжения в Южной Италии.

Остров Мальта, расположенный примерно в 100 километрах к югу от Сицилии и контролирующий морские коммуникации из Гибралтара в Александрию и из Неаполя в Триполи, имел огромное стратегическое значение. Остров находился в нескольких минутах полета от вражеской территории. Принимая во внимание невозможность создания надежной противовоздушной обороны и обеспечения Мальты продовольствием, боеприпасами и горючим, нельзя было рассчитывать на удержание в своих руках этого острова. С ростом военнo-

воздушных сил Италии перед Англией со всей очевидностью встал вопрос о необходимости создания какой-то другой базы для своего флота на побережье Средиземного моря. Поэтому к началу боевых действий английский Средиземноморский флот был сосредоточен в Александрии.

Но, несмотря на то что Мальта уже не могла быть использована в качестве основной военно-морской базы на Средиземном море, английское командование все же считало возможным использовать остров для других целей. Например, Мальту можно было использовать в качестве базы для разведывательной авиации, аварийно-ремонтной базы или военно-морской базы легких сил английского флота. Поэтому летом 1939 года Комитет имперской обороны одобрил долгосрочную программу создания противовоздушной обороны Мальты, в соответствии с которой на остров планировалось направить четыре эскадрильи истребителей и 172 зенитных орудия. Однако министерство авиации высказывало вполне понятные опасения: сможет ли Мальта продержаться, находясь в радиусе действия итальянских самолетов? Когда Италия вступила в войну, на Мальте не оказалось запланированных четырех эскадрилий, хотя аэродромы для них были давно построены, а радиолокационная станция на острове действовала с марта 1939 года*. К началу войны с Италией на Мальте были построены три аэродрома и гидроаэродром для летающих лодок, на которые базировались всего пять самолетов «Свордфиш» и четыре морских истребителя «Гладиатор».

Проведение воздушной разведки столь ограниченными силами ни в коей мере не могло удовлетворить адмирала Каннингхэма**. Тем не менее было рискованно перебрасывать на Мальту необходимое количество разведывательных самолетов, до того как будет усилена оборона острова. Учитывая это, министерство авиации приняло решение ускорить осуществление ранее одобренной программы и отправить на Мальту четыре истребительные эскадрильи. 2 августа с авианосца «Аргус» на Мальту благополучно перелетели 12 истребителей «Харрикейн». Авиатехнический состав и необходимое имущество были доставлены на остров на подводных лодках, и в скором времени из этих самолетов была сформирована 261-я истребительная эскадрилья. В сентябре на Мальту из метрополии прибыли три летающие лодки «Мэриленд», а че-

* К началу войны в заморских владениях Англии были еще только две радиолокационные станции: одна в Алене и другая в Александрии.— *Прим. авторов.*

** Адмирал Эндрю Каннингхэм был в то время командующим английским Средиземноморским флотом.— *Прим. ред.*

рез несколько дней после нападения Италии на Грецию на Мальту из Александрии прибыла в полном составе 228-я эскадрилья летающих лодок «Сандерленд».

17 ноября с авианосца «Аргус» на Мальту вылетели еще 12 истребителей «Харрикейн», но до острова добрались только четыре истребителя, остальные восемь из-за недостатка горючего не долетели до острова и погибли.

Тем временем бомбардировщики «Веллингтон», базировавшиеся на Мальте, начали наносить удары по портам Южной Италии, в частности в ночь на 31 октября был проведен налет на Неаполь. В связи с этим необходимость проведения более широкой воздушной разведки стала еще очевидней. Насколько был важен кропотливый труд экипажей самолетов-разведчиков, показал налет самолетов английской военно-морской авиации на итальянскую военно-морскую базу Таранто. В течение нескольких дней до этого налета экипажи летающих лодок «Мэриленд» и «Сандерленд», базировавшихся на Мальте, вели непрерывное наблюдение за этой базой и за подступами к ней. 10 ноября экипаж летающей лодки «Мэриленд», возвратившись с задания, доложил, что в гавани Таранто находятся пять линейных кораблей, 14 крейсеров и 27 эскадренных миноносцев. С авианосца «Илластриес», действовавшего в водах Мальты, немедленно был поднят самолет, который уточнил диспозицию итальянских кораблей и расположение противоторпедных сетей и аэростатов воздушного ограждения. Получив эти сведения, экипажи самолетов «Свордфиш» приступили к разработке плана налета. 11 ноября после проведения двух разведывательных полетов было установлено, что в Таранто прибыл еще один линейный корабль. В ту же ночь авианосные самолеты произвели исключительно успешный налет на Таранто, который по своей эффективности можно сравнить лишь с внезапным нападением японцев на Пирл-Харбор.

На следующее утро летающая лодка «Мэриленд» снова вылетела на разведку гавани Таранто. Фотоснимки показали, что три из шести итальянских линейных кораблей получили серьезные повреждения. Одиннадцать авиационных торпед, сброшенные нашими самолетами на корабли в Таранто, изменили соотношение сил в центральной части Средиземного моря, причем это соотношение теперь было не в пользу Италии.

* *
*

Во второй половине сентября, с прибытием в Египет бронетанковой бригады, Уэйвелл получил наконец возможность предпринять в Ливийской пустыне наступательную операцию

ограниченного масштаба. Это наступление было решено начать в конце первой недели декабря, с наступлением лунных ночей, чтобы обеспечить участие большого количества самолетов для поддержки наступления наземных войск.

Вскоре из Англии в Египет прибыли три эскадрильи (37-я и 38-я, вооруженные бомбардировщиками «Веллингтон», и 73-я эскадрилья, вооруженная истребителями «Харрикейн»). К 8 декабря численность английских ВВС в Египте составляла 16 эскадрилий, то есть только на две эскадрильи больше, чем в июне, но зато теперь на вооружении эскадрилий состояли истребители, по своим летно-тактическим данным значительно превосходившие итальянские истребители.

В то время как английская армия готовилась начать наступление в Ливийской пустыне, намеченное на 9 декабря, самолеты 202-й авиагруппы и бомбардировщики дальнего действия, базировавшиеся в зоне Суэцкого канала и на Мальте, совершали налеты на порты снабжения, линии коммуникаций, аэродромы и военные лагеря противника. Из-за недостатка самолетов на задания очень часто направлялись одиночные бомбардировщики. И все же 202-я авиагруппа по-прежнему вынуждала противника придерживаться оборонительной тактики. А когда итальянские самолеты пытались нанести ответный удар, то результаты были поразительно ничтожными. 31 октября 15 итальянских бомбардировщиков «Савойя-Маркетти-79», следуя под прикрытием 18 истребителей «Фиат-42», предприняли попытку бомбардировать наши войска в прифронтной полосе. Наши истребители перехватили итальянские самолеты и завязали с ними бой. Потеряв не менее восьми самолетов, противник повернул обратно.

Замысел командующего английскими ВВС на Среднем Востоке в связи с предстоящим наступлением наземных войск в Ливийской пустыне сводился к тому, чтобы заставить итальянское командование рассредоточить свои истребители и вынудить их придерживаться оборонительной тактики действий. 4 декабря английские самолеты приступили к интенсивным действиям против аэродромов противника в Африке. Бомбардировщики «Бленхейм» из состава 202-й авиагруппы произвели в этот день успешный налет на основной аэродром противника в Киренаике — Эль-Адем. Спустя три ночи бомбардировщики «Веллингтон», базирующиеся на Мальте, произвели еще более успешный налет на основной аэродром итальянцев в Триполи — Кагель-Бенито, уничтожив большое количество итальянских самолетов на земле. В эту же ночь бомбардировщики «Бленхейм» 202-й авиагруппы нанесли удар по аэродрому Бенина в районе Бенгази.

* *
*

В ночь на 8 декабря английские войска, находившиеся примерно в 110 километрах от позиций итальянских войск, начали продвигаться на запад.

К утру 9 декабря наши войска, не обнаруженные разведкой противника, вышли на исходные рубежи для наступления.

В первый день наступления перед английскими ВВС были поставлены следующие задачи: прикрытия своих войск с воздуха, ведение воздушной разведки и нанесение ударов по аэродромам и колоннам итальянских войск. Истребители «Харрикейн» использовались для нанесения ударов по аэродромам противника. Совершая в день по четыре вылета, наши летчики непрерывно атаковали транспортные средства и войска противника, а также давали ценную информацию о его передвижениях. Командование итальянских ВВС, вместо того чтобы бросить свою авиацию против наших аэродромов, пыталось прикрыть с воздуха свои войска. Вскоре итальянские летчики настолько выдохлись, что были не в состоянии удовлетворить непрерывно поступающие запросы командиров наземных войск на прикрытия их с воздуха.

В ночь на 10 декабря вторичной бомбардировке авиации подвергся Сиди-Баррани, который во второй половине дня был захвачен нашими войсками. После полудня поднялась сильная буря, и авиация не могла оказывать поддержку своим наземным войскам; воспользовавшись этим, противник вывел свои части из района Софафи. 11 декабря погода улучшилась и наши истребители нанесли ряд мощных ударов по отступавшим колоннам итальянских войск. В последующие дни наши войска успешно продвигались вперед и заняли основные укрепленные пункты противника. После этого 4-я индийская дивизия была переброшена в Судан, а 7-я танковая дивизия, поддерживаемая авиацией, продолжала преследовать противника. К 16 декабря последние остатки итальянских войск были оттеснены за западную границу Египта. Бардия оказалась окруженной нашими войсками и подверглась непрерывной бомбардировке с воздуха и с моря. В период с 9 по 16 декабря в плен было захвачено 38 000 итальянских солдат и офицеров. Наши потери за этот период составили 600 человек убитыми, ранеными и пропавшими без вести.

Английское командование стало готовиться к захвату Бардии. Пока прибывали пехотные части и 6-я австралийская дивизия сменяла 4-ю индийскую дивизию, наши самолеты не

могли вести активных действий, так как за время последних боев многие самолеты были повреждены. К концу декабря две бомбардировочные эскадрильи насчитывали всего семь исправных самолетов «Бленхейм». Итальянские самолеты стали действовать более активно и произвели налеты на наши войска и гавань Саллум. 202-й авиагруппе было приказано произвести ряд налетов на аэродромы противника, однако основные усилия авиагруппы по-прежнему были направлены на Бардию и находившиеся в этом районе сосредоточения войск и склады снабжения противника. Тем временем бомбардировщики «Веллингтон», базировавшиеся в зоне Суэцкого канала, производили налеты на порты и аэродромы Тобрук и Бенгази, а самолеты «Веллингтон» и «Свордфиш», базировавшиеся на Мальте, наносили мощные удары по Триполи и Кастьель-Бенито.

3 января, после ночной авиационной и артиллерийской подготовки, английские войска возобновили наступление на Бардию. Наши истребители наносили удары по войскам противника, прикрывали свои войска и корабли. Бомбардировщики «Бленхейм» возобновили налеты на аэродромы противника. К исходу дня две трети обороняемого противником района оказались в наших руках. 5 января Бардия капитулировала. В плен было захвачено 45 000 человек. Пленные показали, что бомбардировка вызвала полнейшую панику и дезорганизацию противника.

По случаю захвата Бардии 7 января Черчилль направил телеграмму командующему английскими ВВС на Среднем Востоке: «Восхищен той блестящей поддержкой, которую Вы оказали армии в проведении операций... В скором времени, возможно, придется направить четыре или пять Ваших эскадрилий в Грецию. Тем не менее наступление в Ливии должно продолжаться...» 11 января Комитет начальников штабов информировал английское командование на Среднем Востоке о неизбежном продвижении немцев через Болгарию. «Как только мы захватим Тобрук,— указывалось в директиве,— первоочередной задачей командования английских вооруженных сил на Среднем Востоке будет оказание помощи Греции. Однако это не должно мешать наступлению наших войск на Бенгази».

Лонгмор направил в Грецию две наполовину укомплектованные эскадрильи (11-ю и 112-ю). Однако он делал все возможное, чтобы не выполнить распоряжения начальника штаба английских ВВС о переброске в Грецию двух или трех эскадрилий истребителей «Харрикейн». Вскоре Лонгмор получил телеграмму от Черчилля, написанную в весьма резком тоне. «Ничто не должно мешать захвату Тобрука. После

захвата Тобрука Ваша задача состоит в оказании максимально возможной помощи Греции... Мы ожидаем и требуем от Вас своевременного исполнения принимаемых нами решений, за которые мы несем полную ответственность».

Лонгмор отдал приказ о переброске в Грецию 33-й истребительной эскадрильи, вооруженной самолетами «Харрикейн». Вскоре возникли трудности там, где их меньше всего ожидали. Во время пребывания в Афинах в середине января 1941 года Уэйвелл и Лонгмор обнаружили, что генеральный штаб Греции придерживается той точки зрения, что англичане неправильно произвели оценку общей обстановки. По мнению греков, если Германия и нападет на Грецию, то она это сделает не раньше второй половины марта. Предложение английского командования о немедленной отправке в Грецию двух английских пехотных полков было вежливо отклонено. Греческое правительство заявило, что если Англия не сможет быстро и в обстановке полной секретности переправить в Грецию по меньшей мере девять дивизий, то Греция предпочитает, чтобы военная помощь, оказываемая Англией, ограничилась лишь поставками вооружения и снаряжения. Только в том случае если Германия введет свои войска в Болгарию, присутствие даже незначительного количества английских войск в Греции могло бы иметь смысл. С другой стороны, Греция была готова принять любую помощь, которую могли предоставить английские военно-воздушные силы. Однако и в этом случае наша помощь ограничивалась из-за нехватки в Греции подходящих аэродромов.

* *
*

Пока шли переговоры с греками об оказании им помощи, Гитлер, не надеясь на способность Муссолини закрыть Средиземное море для прохода английских кораблей и судов, а также обеспечить безопасность итальянских коммуникаций в Африке, решил направить на Средиземноморский театр военных действий 10-й авиационный корпус. Во второй половине декабря 1940 года части этого корпуса начали прибывать в Сицилию.

К 9 января 1941 года корпус имел в своем составе 138 бомбардировщиков, 22 двухмоторных истребителя и 12 дальних разведчиков, кроме этого, могли быть использованы 75 итальянских самолетов. Мы имели на Мальте две бомбардировочные эскадрильи, одну истребительную и одну разведывательную, насчитывавшие всего около 60 самолетов.

Прибытие немецких авиационных частей в Сицилию и отказ Греции принять от Англии военную помощь вынудили нас снова обратить самое серьезное внимание на Киренаику. В этой новой обстановке 16 января Лонгмору было приказано воздержаться от посылки 33-й истребительной эскадрильи в Грецию. 21 января командование английских вооруженных сил на Среднем Востоке получило директиву, в которой говорилось, что первоочередной задачей наших войск теперь является захват Бенгази. Кроме этого, был поставлен ряд задач второстепенного характера. В числе этих задач наибольшую важность представлял захват Додеканесских островов, создание стратегического резерва для использования его в Греции, разработка детальных планов операции вторжения наших вооруженных сил в Сицилию и ряд других задач.

В этой неясной для нас обстановке наши войска получили приказ захватить Тобрук. Плохая погода и сильные пыльные бури затрудняли действия наших самолетов, тем не менее они произвели несколько налетов на порты Дерна и Бенгази и аэродромы в районе этих портов. С 16 января основные усилия нашей авиации были направлены на разрушение оборонительных сооружений и позиций войск противника в районе Тобрука. До начала наступления наша воздушная разведка добыла фотоснимки позиций и минных полей противника в этом районе. Комбинированная бомбардировка Тобрука авиацией и кораблями, проводившаяся в течение двух ночей перед штурмом, в значительной степени ослабила оборону города.

На рассвете 21 января английские танки и австралийская пехота двинулись на штурм Тобрука. Наши бомбардировщики и истребители действовали впереди наступающих войск, не давая противнику возможности подбрасывать подкрепления в наиболее угрожаемые районы. Быстро преодолев внешнее кольцо обороны, наземные войска устремились в прорыв и при непрерывной поддержке авиации заняли позиции в глубине обороны противника. Об интенсивности действий нашей авиации можно судить хотя бы по тому факту, что 45-я эскадрилья, насчитывавшая всего восемь исправных самолетов, в этот день произвела 32 самолето-вылета. К исходу дня австралийские войска захватили высоты, господствующие над гаванью Тобрука, в которой находилось 19 поврежденных судов, служивших бесспорным доказательством хорошей работы нашей бомбардировочной авиации и артиллерии. Утром следующего дня австралийские войска вошли в Тобрук и подавили в нем последние очаги сопротивления противника. В этой операции было захвачено в плен 30 000 человек. Наши потери составили менее 500 человек. За эти два дня произо-

шел только один воздушный бой. Полностью деморализованные итальянские ВВС не оказали почти никакого сопротивления нашей авиации, которая имела безраздельное господство в воздухе.

30 января австралийские войска после трехдневных боев заняли Дерну, а 7-я английская бронетанковая дивизия вошла в Эль-Мекили, где остановилась на две недели для пополнения и ремонта материальной части. Тем временем наши самолеты продолжали наносить удары по отступавшим войскам противника.

3 февраля воздушная разведка донесла, что итальянские войска намереваются покинуть Киренаику. Случай был слишком соблазнительным, чтобы его не использовать. Командир 7-й бронетанковой дивизии генерал-лейтенант О'Коннор отказался от предоставленной его дивизии передышки и предложил бросить дивизию в юго-западном направлении, снабдив ганки всего лишь двухдневным запасом горючего и боеприпасов. Задача дивизии была исключительно трудной, возможно даже неосуществимой, и все-таки стоило рискнуть, чтобы попытаться срезать киренаикский «горб» и выйти на прибрежную дорогу раньше противника, отходившего из Бенгази.

С этой задачей 7-я бронетанковая дивизия успешно справилась. 5 февраля, после тяжелого перехода через пустыню, передовые части 7-й бронетанковой дивизии вышли на прибрежную дорогу в двух местах в тылу Бенгази. Через несколько часов отступавшие итальянские войска натолкнулись на основные силы бронетанковой дивизии под Беда-Фоммом. Весь следующий день итальянцы пытались пробиться через танковый заслон. Рано утром 7 февраля остатки итальянских войск сложили оружие. Тем временем австралийские войска, наступая вдоль побережья, вступили без боя в Бенгази.

Позднее на этом театре военных действий нам пришлось испытать горькие разочарования. Все, что с трудом было завоевано в Киренаике, пришлось оставить ради бесполезной попытки поддержать Грецию. Английские войска, численность которых никогда не превышала двух дивизий*, при поддержке в среднем 200 самолетов в течение двух месяцев полностью разгромили девять итальянских дивизий и уничтожили 400 самолетов противника. Пройдя с боями около 1000 кило-

* Авторы преуменьшают численность английских войск. Например, в боях под Сиди-Баррани 10 декабря 7-я английская бронетанковая и 4-я индийская пехотная дивизии были усилены двумя пехотными бригадами и одним бронетанковым полком. Общая численность английских войск, действовавших в Киренаике, была не менее пяти дивизий.—
Прим. ред.

метров по местности, считавшейся непроходимой, наши войска захватили 130 000 военнопленных, 1290 орудий и 400 танков. Свои потери в этой операции составили менее 3000 человек. Огромный вклад в эту операцию внесли английские ВВС. Об успешных действиях авиации можно судить хотя бы по тому факту, что на протяжении всего наступления наши наземные войска ни разу не подверглись серьезному налету авиации противника.

ПОТЕРЯ КИРЕНАИКИ И ГРЕЦИИ

Предложение английского правительства направить в Грецию английские войска встретило там, по словам Уэйвелла, «вежливый, но вполне определенный отказ». Действительно, прибытие в Грецию двух английских полков с перспективой последующего формирования на их основе двух — трех дивизий могло вызвать немедленное наступление немецких армий на Грецию. Вскоре обстановка изменилась. В связи с тем что нападение немцев на Грецию было почти решенным делом, греческое правительство сознавало, что любая помощь, пусть даже незначительная, все же лучше, чем полное отсутствие этой помощи. 18 января 1941 года греческое правительство изменило свое первоначальное решение и заявило о своем согласии на ввод в Грецию английских экспедиционных войск любой численности, как только Гитлер введет свои войска в Болгарию.

10 февраля Имперский комитет обороны принял решение прекратить наступление английских войск в Африке. Одновременно генерал Уэйвелл получил приказ подготовить силы, какие он может выделить, для переброски в Грецию.

22 февраля Иден, Дилл, Уэйвелл, Лонгмор и Д'Альбиак встретились с политическими и военными руководителями Греции в Татое (район Афин). Общее количество наличных сил, которые можно было использовать для оказания сопротивления немцам в случае наступления их через Болгарию и Югославию, составляло шесть греческих и четыре английские дивизии, не считая греческих войск, действовавших в Албании. Такими силами, конечно, нельзя было удерживать Восточную Македонию и Западную Фракию. На совещании было решено, не оказывая немцам серьезного сопротивления на северо-восточных границах Греции, отвести греческие войска из удаленных районов в Центральную Македонию, где они должны занять оборону. Правый фланг оборонительного рубежа проходил по реке Алиакмон*, а левый фланг упирался в югославскую границу.

* Река Вистрица. — Прим. ред.

Сознавая нависшую над Грецией угрозу вторжения немцев, греческое командование решило захватить албанский порт Валона. По просьбе греческого командования Д'Альбиак выделил две эскадрильи для оказания непосредственной авиационной поддержки греческим войскам. Только в течение 13 и 14 февраля наши самолеты произвели 50 самолетовылетов для оказания поддержки греческим войскам, которые продвинулись почти до самого Тепелене. Вскоре в Грецию прибыла 112-я эскадрилья самолетов «Харрикейн». 28 февраля 28 истребителей «Гладиатор» и «Харрикейн» перехватили в воздухе 50 самолетов противника и в воздушном бою сбили 27 самолетов; свои потери составили всего один самолет.

1 марта немецкие войска вступили в Болгарию. Через несколько часов после получения этого сообщения Иден, Дилл и Уэйвелл прибыли в Афины. Главнокомандующий греческой армией генерал Папагос, по-видимому, не был проинформирован о результатах последних переговоров англичан и поэтому оставил свои войска на занимаемых ими передовых позициях. Обсудив создавшуюся обстановку, руководители Англии и Греции пришли к компромиссному решению о том, что греческие войска будут удерживать Восточную Македонию, но отойдут из Западной Фракии. Это позволит освободить одну дивизию, которая вместе с двумя дивизиями, находившимися в резерве, должна удерживать линию Алиакмон до прибытия английских войск. Если Югославия выступит против немцев, то тогда войска будут переброшены с линии Алиакмон в Восточную Македонию; если же Югославия останется нейтральной, то греческие войска будут вести в Восточной Македонии сдерживающие бои с последующим отходом на линию Алиакмон.

7 марта 1941 года английские экспедиционные войска начали высаживаться в Греции. К этому времени Лонгмор в соответствии с ранее полученной из Лондона директивой перебросил в Грецию из Африки еще три истребительные эскадрильи (11, 112 и 33-ю). В марте в Грецию прибыла еще одна (113-я) эскадрилья и в пути находилась 208-я эскадрилья. Перед Д'Альбиаком, командующим английскими ВВС в Греции, стояла задача найти подходящие аэродромы для этих пяти эскадрилий. Имевшиеся в его распоряжении эскадрильи должны были прикрывать с воздуха высадку наших экспедиционных войск, обеспечивать переброску их в Центральную Грецию и поддерживать наступление греческих войск в Албании.

Вскоре итальянские самолеты заметно активизировали свои действия. Поэтому Д'Альбиак, несмотря на протесты

греческого командования, вынужден был переключить свои эскадрильи для нанесения ударов по аэродромам и портам снабжения противника. Наступление греческих войск в связи с ухудшившейся погодой и возросшим сопротивлением итальянских войск замедлилось и окончательно было приостановлено в нескольких километрах к северу от Тепелене. В скором времени итальянские войска перешли в контрнаступление, но были остановлены. Конца войны в Албании по-прежнему не было видно. А на южных и западных границах Болгарии сосредоточились готовые к наступлению дивизии Гитлера.

* *
*

После отправки в Грецию четырех дивизий и пяти эскадрилий численность английских вооруженных сил в Киренаике значительно уменьшилась. Наземные войска, находившиеся под командованием генерал-майора Нима, состояли всего из одной бронетанковой бригады и одной не полностью обученной австралийской пехотной дивизии. Военно-воздушные силы в Киренаике, которыми командовал теперь полковник Браун, насчитывали только четыре эскадрильи: две истребительные (79-я и 3-я австралийская), 55-я разведывательно-бомбардировочная эскадрилья и 6-я эскадрилья тактической разведки. Причем две эскадрильи были укомплектованы менее чем наполовину.

Согласившись в конце концов, как и Лонгмор, с мнением Военного кабинета о необходимости проведения наступления в Греции, Уэйвелл принял решение снять часть войск из Северной Африки. Он знал, что после отправки наших экспедиционных сил в Грецию в Киренаике останется очень мало наземных войск; но и итальянские войска, находившиеся в Ливии, были настолько потрепаны, что, по всем данным, не могли предпринять решительного контрнаступления. Однако генерал Уэйвелл, к сожалению, не учел, что в Африке могут внезапно появиться немцы.

11 января 1941 года Гитлер подписал директиву, согласно которой в Африку перебрасывалась 5-я легкопехотная дивизия, в состав которой входил один бронетанковый полк. Командующим немецкими войсками в Африке был назначен Эрвин Роммель. На него была возложена задача не допустить захвата Триполитании английскими войсками. 6 февраля Гитлер приказал командиру 10-го авиационного корпуса действовать не только с аэродромов Сицилии и Додеканесских островов, но и с аэродромов Северной Африки, куда вскоре немцы планировали перебросить свои самолеты. При-

мерно в это же время первые контингенты немецких войск высадились в Триполи *. 12 февраля в Африку прибыл Роммель. 18 февраля Гитлер присвоил войскам Роммеля наименование «Немецкий африканский корпус». Этот корпус был усилен танковой дивизией.

Все эти мероприятия не были известны английскому правительству, когда 24 февраля оно согласилось послать английские войска в Грецию. Но уже 28 февраля, еще до того как первые суда отплыли из Египта, в Лондоне стало известно, что немецкий африканский корпус и входившая в его состав 5-я легкопехотная дивизия находятся в Триполи. Прибытие немецких войск в Африку отмечалось воздушной разведкой. Однако в штабе главнокомандующего союзными войсками в Египте не верили в возможность появления крупных сил немцев в Африке. 2 марта, когда было точно установлено, что одна танковая бригада немцев уже находится в Африке и немецкие подкрепления продолжают прибывать, генерал Уэйвелл докладывал Военному кабинету, что, учитывая огромное расстояние, отделяющее Триполи от Бенгази, а также недостаток у противника транспортных средств и приближение жарких месяцев, он считает маловероятным крупное наступление немецких войск в Африке до конца лета.

В марте генерал Ним и командир австралийской дивизии, обеспокоенные частыми сообщениями о появлении немецких войск перед фронтом своих войск, неоднократно докладывали об этом в Каир. В конце марта, снова оценив обстановку, Уэйвелл остался при своем мнении. Он рассчитывал, что успешные действия наших войск в Восточной Африке позволят высвободить одну из двух занятых там индийских дивизий и перебросить ее в Киренаику. Полковник Браун считал достоверными донесения воздушной разведки, в которых говорилось о появлении авиации противника на новых полевых аэродромах и об использовании немцами небольших пристаней на побережье. Поэтому, насколько позволяли небольшие ресурсы, самолеты Брауна совершали налеты на основные аэродромы противника и на Триполи. Четыре эскадрильи бомбардировщиков «Веллингтон» (37, 38, 70 и 148-я), базировавшиеся на Мальте и в зоне Суэцкого канала, также наносили удары по этим целям. Несмотря на то что противнику был причинен значительный ущерб, усилия нашей авиации были недостаточными, чтобы помешать немцам концентрировать в Африке свои силы.

Кроме 5-й немецкой легкопехотной дивизии, в течение

* Передовые части 5-й немецкой легкопехотной дивизии были высажены в Триполи 14 февраля 1941 года.— *Прим. ред.*

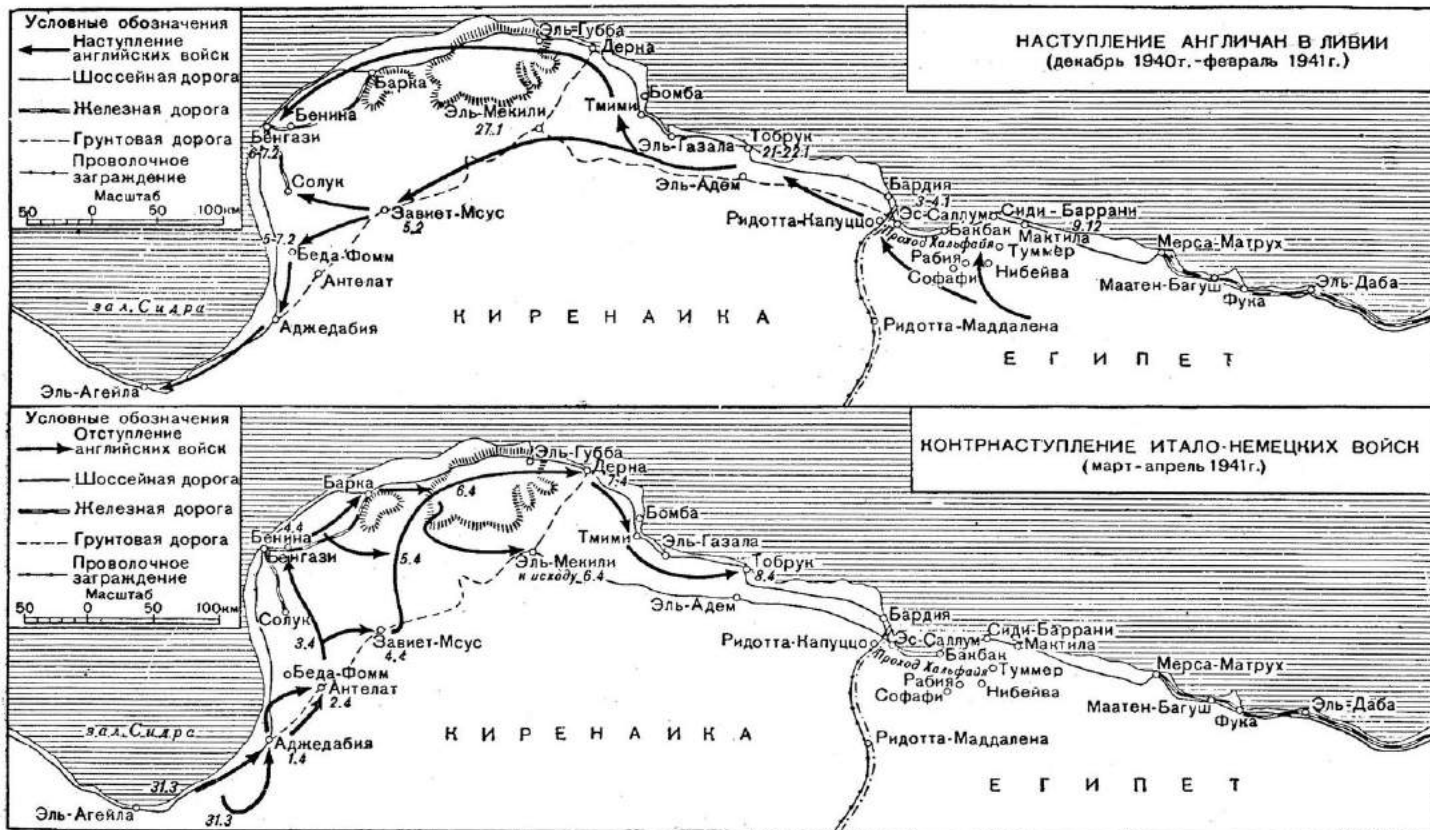


Схема 8. Боевые действия в Северной Африке (декабрь 1940 г.—апрель 1941 г.)

января и февраля в Триполитанию прибыли две итальянские дивизии, в том числе одна танковая. В этот же период в Триполитанию прибыло около 110 немецких самолетов, в основном «Юнкерс-87» и «Мессершмитт-110», из состава 10-го авиационного корпуса. 10 марта наши летчики обнаружили крупные сосредоточения войск противника западнее Эль-Агейлы. 24 марта немецкие и итальянские войска подошли вплотную к Эль-Агейле и вскоре заняли этот город. 22 марта полковник Браун приказал командирам эскадрилий подготовиться к перебазированию в тыл. Генерал Ним на совещании 27—29 марта утверждал, что в Триполитании нет никаких немецких войск, за исключением нескольких технических экспертов. 30 марта он отдал приказ, в котором говорилось, что, хотя войска противника и заняли Эль-Агейлу, они до сего времени ничем не обнаружили своего намерения продвигаться дальше. Приказ заканчивался словами: «Нет никаких оснований считать, что противник намеревается предпринять крупное наступление сейчас или в ближайшем будущем». На следующий день — 31 марта, вероятно в тот же час, когда эта оценка обстановки доводилась до командиров подчиненных частей, противник предпринял наступление тремя танковыми и одной пехотной дивизиями.

Через несколько часов после начала наступления немецких войск наши передовые части стали отходить через Аждабабию. До 2 апреля, когда наши танки отошли к Антелату, отступление шло согласно намеченному плану. Но начиная с этого момента войска отходили в беспорядке. К вечеру 2 апреля стало ясно, что Бенгази и аэродром Бенина нам удержать не удастся.

В течение этого времени авиация действовала по аэродромам и скоплениям транспорта противника, прикрывала Бенгази с воздуха, оказывала поддержку наземным войскам. Противник обладал полным превосходством в воздухе, и сил нашей авиации было явно недостаточно, чтобы изменить обстановку на земле. Обстановка на фронте для наших войск непрерывно ухудшалась.

К 7 апреля английские войска отошли на рубеж Дерна, Эль-Мекили. В связи с возрастающей угрозой Египту из Судана в спешном порядке перебрасывались индийские войска; 7-я австралийская пехотная дивизия, предназначенная к отправке в Грецию, была задержана; из Англии в Египет срочно перебрасывались истребители «Харрикейн» и бомбардировщики «Веллингтон».

8 апреля немецкие войска заняли Эль-Мекили. Австралийская пехотная дивизия отступила из Дерна и получила приказ занять оборону в районе Тобрука; 3-я танковая

бригада 2-й танковой дивизии была отрезана от Дерны и большей частью уничтожена.

К этому времени Уэйвелл принял решение сосредоточить все силы для обороны Тобрука. Для усиления обороны Тобрука по морю из Египта была переброшена бригада 7-й австралийской пехотной дивизии. Тобрук обороняли 6-я и 73-я истребительные эскадрильи; 3-я (австралийская) и 55-я эскадрильи были переброшены в Египет.

Прошло всего три дня после падения Эль-Мекили, а противник уже находился недалеко от Эль-Адема и Тобрука. Лишившись аэродромов подскока в этом районе, эскадрильи бомбардировщиков «Веллингтон», базировавшиеся в зоне Суэцкого канала, теперь уже не могли совершать налеты на Триполи. 12 апреля немецкие танки предприняли наступление на Тобрук, однако были обнаружены нашими самолетами-разведчиками и подверглись налету бомбардировщиков, базировавшихся в Египте. Не сумев захватить Тобрук с ходу, немецкие и итальянские войска двинулись на Бардию и Эс-Саллум и 13 апреля заняли их *. Но к этому времени, испытывая все возрастающие трудности в снабжении, а также неся большие потери, противник замедлил темп наступления. Дойдя до египетской границы, немецкие и итальянские войска остановились.

6 апреля, когда наши войска оставляли с большим трудом завоеванные позиции в Киренаике, немецкие войска обрушились на Грецию.

* *
*

К началу апреля противник, сосредоточившись у границ Югославии и Греции, насчитывал 27 немецких дивизий (в том числе семь танковых) и несколько итальянских, венгерских и болгарских дивизий **. Для боевых действий против Югославии и Греции противник сосредоточил 4-й воздушный флот, насчитывавший в строю около 1200 немецких и свыше 300 итальянских самолетов. Против этих сил Греция могла выставить только шесть дивизий, Англия могла выставить

* К 15 апреля итало-немецкие войска вышли на рубеж Сиди-Омар, Эс-Саллум, проход Хальфайя, оазис Джарабуб. На этом рубеже наступление противника было остановлено. В высылке подкреплений Роммелю было отказано в связи с сосредоточением немецких войск у границ Советского Союза. — *Прим. ред.*

** Авторы приводят явно преуменьшенные данные о численности войск, сосредоточенных для нападения на Югославию и Грецию. Известно, что они включали 46 немецких и 25 итальянских дивизий, а также 12 венгерских бригад. — *Прим. ред.*

в Греции до трех дивизий*, находившихся под командованием генерала Вильсона, и Югославия — 24 дивизии (большинство югославских дивизий были пехотными). Греция и Югославия насчитывали вместе не более 100 самолетов. Английские ВВС в Греции, находившиеся под командованием Д'Альбиака, были представлены девятью эскадрильями и двумя отрядами бомбардировщиков «Веллингтон», насчитывавшими менее 200 самолетов, из которых к началу апреля только 80 были в исправном состоянии.

Утром 6 апреля немецкая бомбардировочная авиация нанесла удары по основным городам Югославии, и немецкие войска перешли в наступление. Танки в нескольких местах глубоко вклинились на территорию Югославии. Немецкие истребители обстреливали медленно двигавшиеся колонны югославских войск. Югославская армия была разбита, прежде чем она успела дойти до поля боя.

Все это, конечно, предопределило ход событий в Греции. Поскольку между греческими войсками на Албанском фронте и англо-греческими войсками в Восточной Македонии был большой разрыв, оборона Греции зависела от обстановки на центральном участке фронта, который граничил с южной частью Югославии. Югославские войска в этом районе были разбиты в первый же день наступления, и через два дня немцы форсировали реку Вардар. К 9 апреля противник, наступая вдоль реки в направлении на Салоники, отрезал передовые части греческих войск в Восточной Македонии и вынудил их капитулировать. Другая группа немецких войск, развивая наступление в южном направлении через Монастырский проход, вышла на фактически необороняемую территорию. С этого момента конечный результат немецкого наступления не вызывал никаких сомнений, ибо союзная армия в Центральной Македонии и греческая армия в Эпире не могли соединиться и образовать единый фронт.

В эти тяжелые дни английские самолеты в Греции принимали все усилия, чтобы задержать продвижение противника. Истребители прикрывали греческие войска в Восточной Македонии, бомбардировщики наносили удары по коммуникациям в Болгарии, а по мере развертывания немецкого наступления действовали по колоннам войск на юго-востоке Югославии.

14 апреля Гитлер решил оккупировать остальную часть Греции. В этот день немецкие истребители и пикирующие бом-

* К моменту нападения немцев на Грецию там находились 1-я танковая бригада и новозеландская пехотная дивизия, 6-я австралийская дивизия все еще была в пути.— *Прим. авторов.*

бардировщики, действовавшие с передовых аэродромов, подвергли ожесточенной бомбардировке позиции английского экспедиционного корпуса. Утром 15 апреля немецкие истребители «Мессершмитт-109» произвели четыре налета на аэродром базирования 113-й эскадрильи в Ниамаде и уничтожили или серьезно повредили все самолеты «Бленхейм», состоявшие на вооружении эскадрильи. Днем 20 истребителей «Мессершмитт-109» произвели налет на аэродром Ларисса как раз в тот момент, когда звено «харрикейнов» из состава 33-й эскадрильи поднималось в воздух. Два истребителя были сразу же сбиты, третий сумел взлететь и даже сбил один «Мессершмитт-109». В этот же день 33-я эскадрилья была перебазирована из Лариссы в район Афин. 16 апреля перебазируются остальные эскадрильи из состава восточного крыла.

К 15 апреля в распоряжении Д'Альбиака оставалось всего 46 исправных самолетов, не считая бомбардировщиков «Веллингтон» из состава 37-й эскадрильи. «Даже если армия закрепится на новом рубеже,— докладывал Д'Альбиак в своем донесении Лонгмору,— я не смогу обеспечить ее необходимой поддержкой с воздуха из-за недостатка аэродромов». Положение нашей авиации в Греции было действительно тяжелым. Если наши истребители останутся на единственном аэродроме, расположенном непосредственно за линией фронта в районе горного прохода Фермопилы, то они, несомненно, будут уничтожены противником. Если же они перебазируются в Афины, то окажутся слишком далеко от фронта и не смогут оказать эффективной поддержки ни наземным войскам, ни бомбардировщикам. Более того, если вся английская авиация будет сосредоточена на двух или трех аэродромах в районе Афин, то при отсутствии надежной зенитной артиллерийской обороны она будет представлять собой весьма соблазнительную цель для немецких самолетов.

Продвижение немецких войск в Грецию из Югославии создало угрозу левому флангу английского экспедиционного корпуса, и генерал Вильсон отдал приказ на отступление. Греческие дивизии, не имея автотранспорта, отстали от английских дивизий. К 16 апреля греческому командованию стало ясно, что дальнейшее сопротивление бесполезно. И когда Вильсон предложил план отступления по горному проходу Фермопилы, Папагос не только согласился с этим, но и предложил полностью эвакуировать войска.

17 апреля Д'Альбиак в связи с ухудшавшейся обстановкой внутри страны отдал приказ о перебазировании в Египет эскадрилий, вооруженных бомбардировщиками «Веллингтон», и остальных эскадрилий в район Афин. 19 апреля наши истре-

бители трижды атаковали большие группы самолетов противника и сбили восемь самолетов; три наших истребителя «Харрикейн» получили повреждения. На следующий день группа немецких истребителей «Мессершмитт-110» произвела налет на аэродром Мениди и уничтожила и повредила 12 самолетов «Бленхейм». Последующие три налета самолетов противника на наши аэродромы и позиции наземных войск были отражены нашими истребителями. Во второй половине дня около 100 немецких бомбардировщиков «Юнкерс-88» и истребителей «Мессершмитт-109 и 110» произвели налет на Пирей. В воздух были подняты оставшиеся 15 исправных истребителей «Харрикейн» из состава 35-й и 80-й эскадрилий. В воздушном бою было сбито 14 немецких самолетов, свои потери составили 5 самолетов.

21 апреля греческие войска в Эпире сложили оружие *. Теперь, когда в Янине стояла моторизованная дивизия СС «Адольф Гитлер», возникла реальная угроза приближения противника к Афинам с запада раньше, чем английские войска успеют отступить к побережью. Английские войска могла спасти только немедленная эвакуация. И хотя подготовка к эвакуации была далеко не закончена, было решено начать эвакуацию войск в ночь с 24 на 25 апреля.

20 апреля все уцелевшие бомбардировщики «Бленхейм» были переключены на переброску летно-технического состава на остров Крит. С 23 апреля прикрытие эвакуируемых войск осуществляли только 18 истребителей «Харрикейн» из состава 33, 80 и 208-й эскадрилий, которые вскоре перелетели на учебный аэродром Аргос.

23 апреля немецкая авиация произвела два налета на аэродром Аргос и уничтожила 13 самолетов, находившихся на земле; один самолет был сбит в воздухе; кроме того, были уничтожены почти все греческие учебно-тренировочные самолеты. На следующий день противник произвел еще два крупных налета на этот аэродром и уничтожил оставшиеся на нем самолеты «Харрикейн».

Вопрос о том, как отразилось пребывание английских вооруженных сил на событиях в Греции, все еще является предметом споров. Что же касается периода, предшествовавшего нападению Германии на Грецию, то английские ВВС проделали большую и полезную работу. По нашим подсчетам,

* В это время войска 2-й греческой армии отступили к портам Пелопонесского полуострова, откуда были частично эвакуированы вместе с частями английского экспедиционного корпуса в Северную Африку и на остров Крит. 1 июня 1941 года войска Германии и Италии полностью овладели территорией Греции.— *Прим. ред.*

за это время в Греции было уничтожено около 200 итальянских самолетов, свои потери составили всего 47 самолетов. Наша авиация оказывала непрерывную поддержку греческим войскам. Даже после вступления немцев в Грецию соотношение потерь в самолетах было приблизительно равным. В период с 6 по 30 апреля мы потеряли 151 самолет, а наши истребители сбили большинство из 164 немецких самолетов, уничтоженных в ходе операции «Марита»*. Однако эти утешительные цифры никак не могут скрыть тот факт, что отправка в Грецию английских экспедиционных войск и большей части военно-воздушных сил Среднего Востока, хотя и оправдывалась соображениями политического характера, с чисто военной точки зрения была ошибкой. Местность в Греции благоприятствовала успешной обороне, но союзных войск было явно недостаточно, чтобы оказать серьезное сопротивление агрессору. Недостаток аэродромов и зенитной артиллерии в Греции с самого начала представлял серьезное затруднение для действий нашей авиации. Следует сказать, что немцам в скором времени удалось использовать многие аэродромы Греции, в том числе аэродром в районе Салоник.

Итак, с чисто военной точки зрения наше решение выступить против немцев в Греции было ошибочным. Положительным результатом этой кампании было то, что сопротивление Югославии задержало вторжение немцев в Россию на целый месяц**. В какой степени это обстоятельство отразилось на ходе войны — об этом можно только гадать. Неоспоримым фактом является то, что в этой кампании мы потеряли Киренаику, а с ней всякую надежду на скорый конец войны в Ливийской пустыне,

* * *

Тяжелое положение, создавшееся для наших вооруженных сил на Среднем Востоке, требовало принятия решительных мер. Одной из этих мер явилось решение английского командования отправить специальный конвой с вооружением через Средиземное море. На транспортах конвоя находилось 306 танков и 50 истребителей «Харрикейн». Облачная погода благоприятствовала следованию конвоя, двигавшемуся в зоне действия немецкой бомбардировочной авиации, базировав-

* Условное наименование операции германских вооруженных сил по захвату Югославии и Греции. — *Прим. ред.*

** Сопротивление югославских войск продолжалось с 6 по 18 апреля 1941 года. С авторами нельзя согласиться, что сопротивление Югославии задержало нападение фашистской Германии на СССР на «целый месяц». — *Прим. ред.*

шейся в Сицилии. 12 мая конвой, потеряв одно судно, подорвавшееся на mine, прибыл в Александрию. Одновременно на Мальту благополучно прибыл еще один наш конвой.

К этому времени была полностью освоена переброска самолетов в Египет через Такоради. «В период с ноября по 15 апреля,— писал Черчилль Лонгмору,— Вам отправлено 370 самолетов, 528 самолетов в настоящее время следуют в Египет, до конца мая будет отправлено еще 880 самолетов». Эти энергичные меры английского правительства в значительной степени способствовали заполнению брешей, образовавшихся в результате катастроф в Киренаике и Греции. Английское командование в Каире делало все возможное для усиления наших вооруженных сил: каждый солдат и каждая машина, которые можно было высвободить в Восточной Африке, немедленно перебрасывались в Египет; авиационные части пополнялись новыми самолетами, прибывшими из метрополии. На базе 202-й авиагруппы была создана новая (204-я) авиагруппа. Пока Роммель с нетерпением ожидал прибытия в Африку 15-й танковой дивизии и необходимого снабжения, наши войска в Египте непрерывно пополнялись и угроза, нависшая над ними с запада, постепенно отдалялась.

Фактически передовые части 15-й немецкой танковой дивизии высадились в Триполи еще 31 марта. В середине апреля они начали прибывать к линии фронта, однако генерал Паулюс, прибывший в это время в Африку по заданию германского верховного командования, посоветовал нетерпеливому Роммелю подождать с наступлением, пока не придут остальные части дивизии. 15 апреля Кейтель направил Роммелю директиву, в которой говорилось о необходимости сделать паузу для накопления сил, пополнения авиационных частей и прежде всего «для прекращения налетов английской авиации на наши коммуникации». 16 апреля английские эскадренные миноносцы, базирующиеся на Мальте, перехватили и потопили все суда конвоя противника на подходе к Сфаксу. На судах конвоя находились 115-й пехотный полк и 33-й артиллерийский полк 15-й танковой дивизии.

Не имея разрешения наступать на Египет, Роммель все чаще устремлял свой взор на Тобрук. Тобрук, находившийся в тылу немцев, в 130 километрах за линией фронта, доставлял им немало беспокойства. Город и аэродромы, находившиеся на окраине города, подвергались непрерывной бомбардировке с воздуха и артиллерийскому обстрелу. Через несколько дней после окружения Тобрука самолеты «Лизандер» из состава 6-й эскадрильи были эвакуированы в тыл, и истребителям «Харрикейн» пришлось вести неравную

борьбу с превосходящими силами противника. 23 апреля семь наших истребителей из состава 73-й эскадрильи перехватили в воздухе и вступили в бой с 60 немецкими пикирующими бомбардировщиками и истребителями. Противник потерял шесть самолетов, мы потеряли один. В конце этого дня немецкие самолеты произвели повторный налет на Тобрук. К наступлению ночи в составе 73-й эскадрильи осталось всего лишь четыре исправных самолета. 25 апреля остатки 73-й эскадрильи были переброшены в Египет. Начиная с 8 мая осажденные войска Тобрука не имели никакого прикрытия с воздуха, если не считать кратковременного патрулирования самолетов, базировавшихся в Сиди-Баррани, на удалении 200 километров от Тобрука.

* *
*

В начале апреля в целях усиления противовоздушной обороны Мальты на остров прибыли истребители «Харрикейн-II», обладавшие лучшими летно-тактическими данными, чем самолеты «Харрикейн-I», которые не выдерживали боя с немецким истребителем «Мессершмитт-109» на высотах свыше 5000 метров. Теперь немецкие самолеты действовали осторожнее, и ущерб, причиненный острову, был не таким большим. К середине апреля бомбардировщики «Веллингтон», перебазировавшиеся в марте в Египет, возвратились на Мальту и приступили к налетам на Триполи.

27 апреля на остров с авианосца «Арк Ройял» благополучно перелетела группа истребителей «Харрикейн», и вскоре на Мальте была сформирована еще одна (185-я) истребительная эскадрилья, которая сразу же приступила к выполнению задач по противовоздушной обороне острова.

Кроме истребителей «Харрикейн», на Мальту в апреле было переброшено несколько летающих лодок «Мэриленд». Это позволило на базе 431-го разведывательного отряда сформировать 69-ю разведывательную эскадрилью. В начале мая бомбардировщики «Веллингтон» перелетели с Мальты в метрополию, вместо них на остров прибыл отряд бомбардировщиков «Бленхейм» из состава 2-й авиагруппы Бомбардировочного командования. Экипажи этих самолетов имели опыт ведения воздушных атак на немецкие суда в водах Ла-Манша и Северного моря. С прибытием этих самолетов перед бомбардировочной авиацией, базирующейся на Мальте, была поставлена задача, помимо бомбардировки портов, уничтожать корабли и суда противника в море. Для прикрытия с воздуха морских конвоев, прибывающих в Египет,

в мае из Англии на Средний Восток прибыла эскадрилья истребителей «Бофайтер».

В этот период немецкое командование приняло решение перебазировать свою авиацию с Средиземноморского театра военных действий. В мае 10-й авиационный корпус начал перебазироваться из Сицилии на Балканы, а оттуда на восток, чтобы принять участие в очередной крупной авантюре Гитлера. В скором времени вооруженные силы Мальты, против которых теперь действовали только итальянская авиация и флот, получили свободу в выборе времени и места для нанесения ударов по противнику.

* * *

В апреле успешно закончилось предпринятое в январе 1941 года наступление двух группировок наших войск в Восточной Африке.

Наступавшие из Судана войска генерала Платта, поддерживаемые эскадрильями коммодора Слеттера (командира 203-й авиагруппы), вошли в Эритрею, захватили сильно укрепленный район Керен и начали стремительно продвигаться к Асмаре и Массауа. В это время находившиеся в Массауа шесть итальянских эскадренных миноносцев вышли в море. На перехват кораблей противника вылетели наши самолеты, которые потопили четыре итальянских эскадренных миноносца, пятый корабль выбросился на берег, а шестой был потоплен своей командой. К середине апреля войска Платта вступили в Абиссинию, что сделало возможным перебросить 4-ю индийскую дивизию и большинство самолетов, участвовавших в этой операции (четыре из шести с половиной эскадрилий), в Египет, над которым нависла угроза вторжения немецких войск.

Тем временем вторая группировка наших войск в составе трех дивизий под командованием генерала Каннингхэма, наступавшая с юга из Кении при поддержке южноафриканских ВВС, успешно продвигалась в Абиссинии. 25 февраля войска Каннингхэма захватили порт Могадисхо в Итальянском Сомали и в середине марта захватили порт Бербера в Британском Сомали. 6 апреля, через несколько часов после того как немцы предприняли наступление на Балканах, войска Каннингхэма вступили в Аддис-Абебу. В конце апреля началась переброска в Египет трех эскадрилий из Кении и Адена. Кампания в Восточной Африке была успешно окончена, чему в немалой степени способствовало полное подавление авиации противника.

Однако наши успехи в одном районе сопровождалась

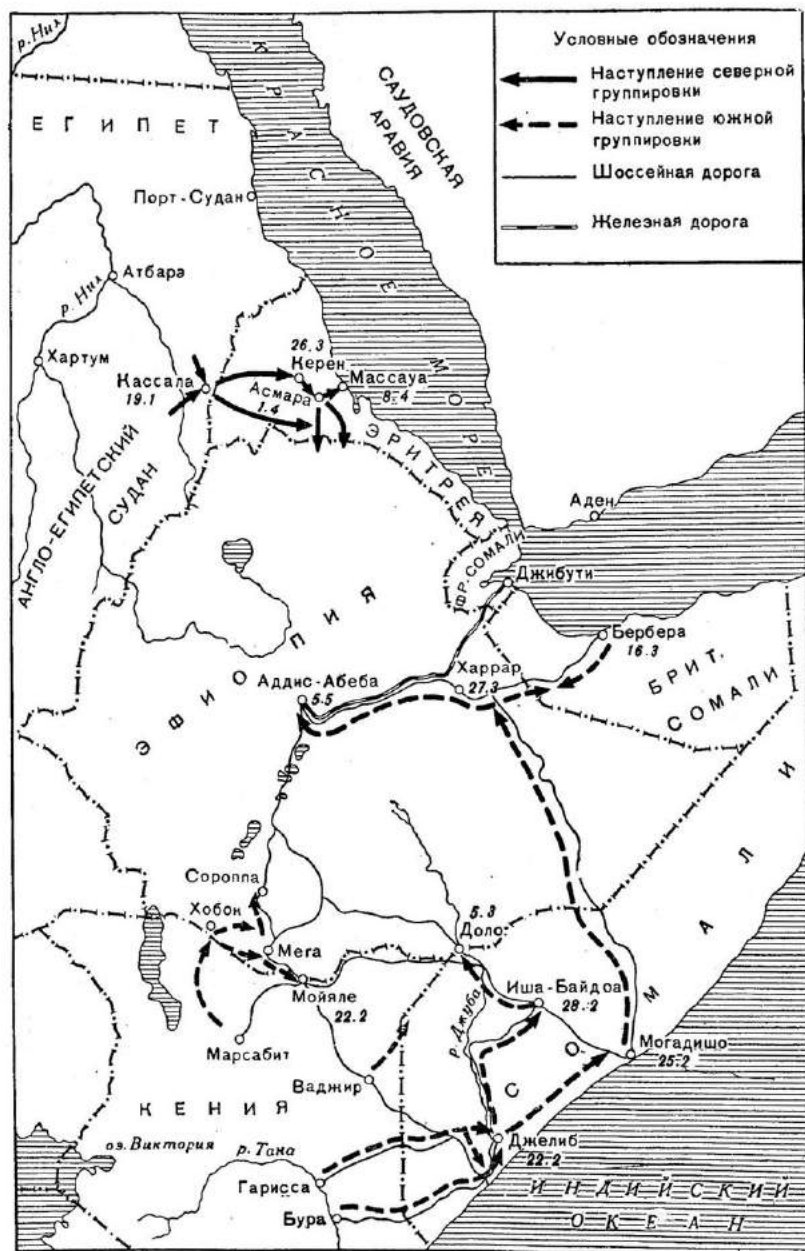


Схема 9. Наступление английских войск в Восточной Африке (январь—апрель 1941 г.)

неудачами в другом. В то время как над Мальтой и в Восточной Африке небо полностью очистилось, над Ираком начали собираться зловещие грозовые тучи.

ИРАК, КРИТ, СИРИЯ

3 апреля, поддерживаемый реакционными генералами, политический авантюрист, платный агент немцев Рашид Али захватил власть в Багдаде. Чувствуя надвигавшуюся опасность, регент Абдулла Иллах, защищавший интересы англичан в Ираке, за день до этого бежал на английский военный аэродром Хаббания, расположенный в 80 километрах западнее Багдада. Вскоре его переправили на самолете сначала в Басру, где он укрывался на английском корабле, а затем в Трансиорданию.

Англия не могла оставаться равнодушной к событиям в Ираке. Необходимо было принять самые решительные меры, ибо мы могли лишиться иракской нефти, потерять легкий доступ к нефти в Иране и оказаться перед таким фактом, когда страны оси предпримут наступление на Египет с совершенно нового направления.

Но на этот раз «британский лев» не дремал. 16 апреля Рашид Али был поставлен в известность о том, что Англия намерена в соответствии с англо-иракским договором от 1930 года воспользоваться своим правом использования иракских коммуникаций для переброски английских войск. 18 апреля отряд английских и индийских войск, предназначенных первоначально для отправки в Малайю, высадился в Басре. Одновременно из Карачи в Шуайбу самолетами было переброшено 400 английских солдат. 28 апреля в Басру прибыли еще два английских транспорта с войсками.

Политическая атмосфера в Багдаде к этому времени накалилась до предела. Действия Рашида Али стали настолько угрожающими, что нам пришлось эвакуировать из Багдада на аэродром Хаббания английских женщин и детей. К утру 30 апреля войска Рашида Али численностью около 9000 человек подошли к аэродрому Хаббания.

На аэродроме не было боевых авиационных частей и размещалась лишь 4-я летно-тренировочная школа. С 5 апреля курсанты школы начали устанавливать пулеметы и бомбодержатели на учебные самолеты. К концу месяца около 70 учебных самолетов были приспособлены для ведения огня. Кроме того, в этом месяце из Египта в Хаббанию прибыли шесть истребителей «Гладиатор».

С большим трудом нам удалось сформировать четыре бомбардировочные эскадрильи и отряд истребителей «Глад-

диатор», вошедших в состав так называемой авиагруппы «Хаббания». Командиром этой авиагруппы был назначен начальник летно-тренировочной школы полковник Севиль.

Поскольку в Хаббании не было обученных английских солдат, за исключением 1-й броневозможительной роты охраны аэродрома, то в течение нескольких дней, начиная с 24 апреля, в Хаббанию из Басры было переброшено на самолетах 400 человек из состава королевского пехотного полка; с ними прибыл начальник оперативного отдела штаба сухопутных войск в Басре полковник Робертс, который возглавил наземную оборону аэродрома Хаббания. Положение было тяжелым. Аэродром имел лишь двенадцатидневный запас продовольствия и, открытый для нападения с двух сторон и хорошо просматриваемый с плато, на котором расположилась артиллерия противника, казалось, целиком зависел от милости Рашида Али. Стрелкового оружия не хватало, а артиллерии совсем не было, если не считать нескольких минометов.

Утром 1 мая командующий английскими ВВС в Ираке вице-маршал авиации Смарт получил из Лондона директиву, в которой указывалось, что Хаббанию необходимо удержать любой ценой и сделать все возможное, чтобы вынудить войска Рашида Али отойти от базы. Вечером этого дня Смарт пришел к выводу, что если противник первым нанесет удар, то это может оказаться роковым для защитников Хаббании. Поэтому было решено опередить действия противника и самим перейти в наступление. Посол Англии в Багдаде поддержал решение Смарта. К этому времени Лонгмор перебросил в Шуайбу из Египта десять бомбардировщиков «Веллингтон» из состава 70-й эскадрильи.

В 5.00 2 мая бомбардировщики «Веллингтон» произвели налет на позиции иракских войск, после них совершили налеты 35 самолетов летно-тренировочной школы. Противник в свою очередь открыл артиллерийский огонь по военному городку и аэродрому Хаббания.

В результате налетов нашей авиации к 10.00 удалось подавить огонь вражеской артиллерии. Тем временем над полем боя появились самолеты Рашида Али, не уступавшие по своей численности ударной авиагруппе Хаббания.

Во второй половине дня 2 мая в Шуайбу прибыл из Египта еще один отряд бомбардировщиков «Веллингтон» (из состава 37-й эскадрильи), который сразу же был брошен для атаки иракских войск, осаждавших Хаббанию. К этому времени начались боевые действия в Южном Ираке. К счастью, положение там было не таким тяжелым, как в Хаббании, и базирующаяся в Шуайбе 224-я эскадрилья поддержки

наземных войск, позднее усиленная самолетами «Свордфиш» с авианосца «Хермес», сумела оказать большую помощь нашим наземным войскам.

Вечером 2 мая летчики с аэродрома Хаббания совершили 193 боевых вылета; два наших самолета были сбиты в воздухе и три уничтожены на земле. Около 20 самолетов были выведены из строя, однако ремонтным командам ночью удалось отремонтировать большинство поврежденных самолетов.

3 мая бомбардировщики «Веллингтон» и учебные самолеты осуществляли непрерывное патрулирование над позициями противника, в результате чего артиллерия противника бездействовала. В этот день в Ирак прибыли истребители «Бленхейм» из состава 203-й эскадрильи.

На рассвете 4 мая, третьего дня осады, противник принял артиллерийский обстрел аэродрома Хаббания, который сразу же прекратился, как только в воздухе появились наши самолеты. После налета нашей авиации на аэродромы противника его самолеты не появлялись в воздухе. Но назревала другая опасность. Английское командование получило сообщение о том, что немцы направляют в Ирак свои боевые самолеты*.

5 мая наши самолеты совершили налеты на артиллерийские позиции и аэродромы противника. Обстановка в районе Хаббания значительно улучшилась. Теперь противник не мог беспрепятственно подвозить из Багдада войска и снабжение по единственному мосту через Евфрат в районе Эль-Фаллуджи. Кроме того, непрерывная бомбардировка позиций противника стала сказываться на боевом духе иракских войск. В ночь на 6 мая иракские войска прекратили осаду и отступили от Хаббании. Днем 6 мая наша воздушная разведка обнаружила колонну мотопехоты и артиллерии противника, двигавшуюся от Эль-Фаллуджи. 40 наших самолетов атаковали и полностью уничтожили эту колонну. К этому времени в Ирак из Египта прибыло еще несколько истребителей «Гладиатор» из состава 94-й эскадрильи и несколько бомбардировщиков «Бленхейм» из состава 84-й эскадрильи. Бомбардировщики «Веллингтон» были отозваны из Шуайбы в Египет для действий по портам в Ливии и немецким аэродромам. Теперь перед нами стояла задача изгнать Рашида Али из Ирака и восстановить в правах законного регента. Казалось, задачу можно легко выполнить, наступая круп-

* 2 мая 1941 года Рашид Али обратился к германскому правительству с просьбой оказать ему военную помощь для борьбы с англичанами. — *Прим. ред.*

ными силами из района Басры. Но реки между Басрой и Багдадом вышли из берегов, и мятежникам удалось перехватить наши коммуникации. Эта задача фактически была выполнена частями, находившимися в Хаббании, совместно с небольшим отрядом, прибывшим из Трансиордании.

Наличие немецкой авиации в Ираке впервые было установлено 13 мая, когда один из наших самолетов «Бленхейм», вылетевший на разведку Мосула, был атакован немецким истребителем «Мессершмитт-110».

Чтобы ликвидировать угрозу со стороны немецкой авиации, мы активизировали налеты на аэродромы противника в Северном Ираке, уничтожили ангары на аэродроме Рашид и бомбардировали железную дорогу на участке Халеб— Мосул. Несмотря на это, 16 мая три немецких бомбардировщика «Хейнкель-111» произвели налет на аэродром Хаббания и нанесли большие повреждения авиационному складу. Из Египта в Ирак срочно было переброшено еще несколько бомбардировщиков «Бленхейм», истребителей «Харрикейн» и «Гладиатор». Однако немцам 20 мая удалось провести еще один успешный налет на Хаббанию.

18 мая английские войска при поддержке авиации начали наступление на Багдад. В ночь на 28 мая Рашид Али бежал из Багдада. 31 мая мэр города подписал условия перемирия, а на следующий день в Багдад возвратился регент.

Так закончился иракский эпизод, оказавший большое влияние на ход военной кампании на Среднем Востоке.

* *
*

20 мая, когда исход борьбы в Ираке еще не был решен, немецкие воздушнодесантные войска высадились на острове Крит. План операции был подготовлен командующим немецкими воздушнодесантными войсками генералом Штудентом. 15 апреля он доложил о своем плане Герингу. На детальную разработку и осуществление плана операции потребовалось немногим более одного месяца. Нападение немцев на Крит могло явиться неожиданностью для защитников острова. Однако это было не так. Еще 26 апреля английской разведке было известно о намерении противника высадить на остров воздушный десант, а к 6 мая в руках англичан находилось большинство немецких приказов, касающихся проведения этой операции; была также известна приблизительная дата высадки немецких войск. Ни об одной из предшествующих операций противника мы не были так хорошо осведомлены, как об этой. К несчастью, это большое преимущество не могло

компенсировать те затруднения, которые мы испытывали в сложившейся обстановке.

С ноября 1940 года английские войска несли гарнизонную службу в различных частях Крита. Однако вплоть до апреля 1941 года на острове не было ни одной постоянно базирующейся эскадрильи английских ВВС. В течение этого периода проводились работы по укреплению обороноспособности острова: строились аэродромы, устанавливались радиолокационные станции, создавались запасы горючего, бомб и боеприпасов. К сожалению, эти работы продвигались очень медленно.

К началу апреля на Крите были готовы к использованию только два аэродрома: Малеме и Гераклион — и посадочная площадка Ретимнон, которые находились на северном побережье острова. К этому времени Крит приобрел важное стратегическое значение: британские вооруженные силы находились в Греции, и Крит стал не только запасным пунктом, но и основной базой английского военно-морского флота. В связи с тем что фронт союзных войск в Македонии рушился под ударами немцев, пребывание английских войск на Крите приобретало совершенно иной смысл. Вместо того чтобы отражать, как первоначально предполагалось, налеты противника на якорную стоянку флота, английские войска теперь должны были оборонять от намечавшегося вторжения немцев весь остров, длина которого составляет около 300 километров.

17 апреля командующим военно-воздушными силами Крита был назначен полковник Бимиш. Перед ним в первую очередь стояла задача обеспечить прием и размещение 30-й и 203-й эскадрилий, вооруженных самолетами «Бленхейм», которые перебрасывались на Крит из Египта, и истребителей, прибывавших из Греции. Последние должны были обеспечить прикрытие войск, эвакуировавшихся из Греции. С этой задачей Бимиш успешно справился.

В период с 1 по 20 мая из Египта на Крит было отправлено около 27 000 тонн различных грузов, однако в результате активных действий немецкой авиации большинство наших транспортов не сумело дойти до Крита и возвратилось в Египет. На Крит была доставлена только одна десятая часть этих грузов.

Теперь после завершения эвакуации английских войск из Греции гарнизон Крита насчитывал 28 500 человек, усталых и плохо вооруженных. Для авиационной поддержки мы имели только остатки трех потрепанных в боях в Греции эскадрилий (33, 80 и 112-й) и одну эскадрилью морской авиации. К середине мая общая численность самолетного

парка этих эскадрилий составляла 24 самолета, из них только 12 были исправными. 30-я и 203-я эскадрильи были к тому времени передислоцированы обратно в Египет. Немцы же имели для проведения операции около 15 000 отлично подготовленных солдат и офицеров воздушнодесантных войск. Кроме того, 7000 человек должны были высадиться с кораблей.

В численном и тактическом отношении защитники Крита были сильнее своего противника. Но это преимущество отступало на задний план по сравнению с безраздельным господством, которого могли добиться немцы в воздухе. Противник имел в своем распоряжении 8-й авиационный корпус для прикрытия сил вторжения и 11-й авиационный корпус для осуществления вторжения. Немецкие авиационные корпуса в общей сложности насчитывали не менее 650 боевых самолетов (в том числе 430 бомбардировщиков и 180 истребителей), 700 транспортных самолетов и 80 планеров. После потери Греции Крит оказался вне радиуса действия английских самолетов, базировавшихся в восточной части Средиземного моря*. Противник же, располагая большим количеством аэродромов на Пелопонесском полуострове, на островах Греческого архипелага и Додеканесских островах, мог свободно совершать налеты на Крит.

На Крите, как уже упоминалось, имелись всего два аэродрома и одна посадочная площадка, на которых можно было разместить не более пяти эскадрилий истребителей «Харрикейн». В начале мая такого количества истребителей не было в составе ВВС Среднего Востока. Даже в том случае если бы мы освободили две или три эскадрильи от выполнения других задач — что практически было невозможно, так как Мальта подвергалась непрерывным налетам вражеской авиации, а войска Роммеля стояли на границе Египта, — эти эскадрильи не смогли бы противостоять подавляющим силам противника. Переброска же на Крит дополнительного количества эскадрилий в условиях такого неравного соотношения сил привела бы, по мнению Теддера, который теперь занимал пост Лонгмора, убитшего в Лондон, лишь к дополнительным потерям и утрате Египта. Поэтому Теддер принял решение оставить на Крите имевшиеся там 12 истребителей, чтобы противник не мог осуществлять беспрепятственные налеты

* Здесь авторы допускают неточность. На следующих страницах они сами упоминают о действиях бомбардировщиков «Веллингтон» по объектам на острове Крит из зоны Суэцкого канала. Самолеты «Веллингтон-II» имели практический радиус действия с неполной бомбовой нагрузкой 1650 километров, тогда как расстояние от зоны Суэцкого канала до Крита составляет около 800 километров. — *Прим. ред.*

на остров. Выделять же для этой цели большее количество самолетов он не хотел, так как они могли быть уничтожены на аэродромах. Решение Теддера было полностью одобрено Лондоном.

До середины мая самолеты 8-го авиационного корпуса, на который была возложена задача проведения подготовительных действий, связанных с захватом Крита, совершали налеты на наши корабли, находившиеся в бухте Суда и на подступах к острову. И хотя наши истребители «Гладиатор» и «Харрикейн» вылетали на перехват самолетов противника и неплохо справлялись с этой задачей, английский военноморской флот все же понес тяжелые потери. 14 мая немецкая авиация переключила свои действия на аэродромы острова. Самолеты наносили удары с таким расчетом, чтобы, уничтожив наземное оборудование и подавив зенитную артиллерию, прикрывавшую аэродромы, оставить невредимым летные поля, которые немцы намеревались использовать в связи с предстоящей высадкой воздушного десанта. К исходу 18 мая у нас осталось только 7 боеспособных истребителей. По предложению полковника Бимиша, одобренному Теддером, эти самолеты 19 мая перелетели в Египет.

Подавив сопротивление английской истребительной авиации, утром 20 мая немцы начали высадку воздушного десанта на острове Крит. Общий замысел операции был весьма прост. Немецкие воздушнодесантные войска должны были высадиться в районах: аэродром Малеме, Кания, бухта Суда, Ретимнон и Гераклион. Они имели задачу захватить расположенные в этих районах аэродромы и участки побережья, затем, наступая вдоль побережья, все группы должны были соединиться и захватить весь прибрежный район. После этого на этот плацдарм высаживались подкрепления, перебрасываемые на самолетах и кораблях, в том числе отряд итальянских войск с Додеканесских островов. Собрав достаточное количество сил на прибрежном плацдарме, противник рассчитывал перейти отсюда в наступление и захватить весь остров. План захвата аэродрома Малеме состоял в следующем: утром в течение часа немецкая авиация производит интенсивную бомбардировку огневых позиций зенитной артиллерии, прикрывающей аэродром, затем высаживаются планерно-десантные войска и занимают позиции в непосредственной близости от аэродрома. После этого производится выброска парашютистов. Объединенными усилиями планерно-десантных войск и парашютистов захватывается аэродром, на котором должны немедленно приземлиться транспортные самолеты с войсками. Одновременно с этим выбрасывается воздушный десант в районе Кании. В Гераклионе и Ретим-

ноне первый эшелон воздушного десанта, состоявший исключительно из парашютистов, должен был высадиться в полдень.

Фактически большая часть намеченного плана немцев потерпела неудачу. Атаки парашютистов, сброшенных в районах Гераклиона и Ретимнона, были отбиты. Немецким войскам, высадившимся на планерах в районе Кании, пришлось вести тяжелые бои. Транспортные, на которых перебрасывался морской десант, были потоплены или отогнаны английскими кораблями. Однако немцы прекрасно использовали то положение, которое создалось в районе Малеме, где и была решена судьба сражения за Крит. Немцы высадили с самолетов десантные войска на побережье и в высохшем русле реки Тавронитис как раз в то время, когда их самолеты совершали налет на позиции английских войск и последние не смогли оказать им сопротивления. К наступлению ночи 20 мая немцы овладели аэродромом Малеме. Утром 21 мая на аэродроме приземлились несколько отрядов парашютистов. Начиная с полудня на аэродром стали непрерывно прибывать транспортные самолеты «Юнкерс-52» с войсками. Все контратаки наших войск, проводившиеся в течение двух следующих дней с целью восстановления положения на Крите, успеха не имели. К 27 мая немцы перебросили на Крит от 20 до 30 тысяч человек. Наши гарнизоны в Гераклионе и Ретимноне оказались полностью окруженными войсками противника. Непрерывные налеты немецкой авиации в сочетании с сильным натиском наземных войск сломали волю защитников острова к дальнейшему сопротивлению.

На протяжении этой тяжелой недели английская авиация прилагала все усилия, чтобы повернуть ход сражения в свою пользу. Несмотря на темные ночи, бомбардировщики «Веллингтон», базировавшиеся в зоне Суэцкого канала, производили налеты на немецкие аэродромы в Греции и на Додеканесских островах и сбрасывали снабжение осажденным гарнизонам Гераклиона и Ретимнона. Английские эскадрильи, базировавшиеся в Ливийской пустыне, на вооружении которых находились самолеты «Бленхейм», «Мэриленд» и «Бофайтер», производили налеты на войска противника в районе Малеме. Теперь английское командование приняло решение, противоположное тому, которое было принято перед нападением немцев на Крит,— попытаться использовать для защиты Крита истребительную авиацию, базирующуюся на самом острове. В районе Гераклиона подготовили посадочную площадку, на которую из Египта были переброшены 12 истребителей «Харрикейн». При этом два самолета были сбиты 14*

огнем своей корабельной артиллерии и четыре получили повреждения при посадке на разрушенную взлетно-посадочную полосу или выведены из строя во время налета немецкой авиации. Несмотря на то что значительное количество немецких самолетов было уничтожено во время налетов нашей авиации на аэродром Малеме, Теддер был не в состоянии изменить ход сражения в воздухе. Немецкая авиация ежедневно совершала на Крит несколько сот самолетов-вылетов; английская же авиация производила в среднем менее 20 самолетов-вылетов в день.

К счастью, эвакуация английских войск с острова проходила более или менее благополучно, за исключением частей, находившихся в Ретимноне, которые были полностью окружены, уничтожены или взяты в плен. Эвакуация производилась в ночное время. Немецкая авиация еще раз показала свою неспособность помешать эвакуации наших войск.

Из 28 000 английских войск, находившихся на Крите, было эвакуировано около 14 500 человек. Потери английской авиации за период с 17 мая до конца кампании составили 38 самолетов, потери немецкой авиации — 220 самолетов, в том числе 119 транспортных; кроме того, 148 самолетов противника были повреждены. Потери английского военно-морского флота были очень большими: потоплены три крейсера и шесть эскадренных миноносцев; получили повреждения один линейный корабль, один авианосец, одно вспомогательное судно, шесть крейсеров и восемь эскадренных миноносцев. Такой ценой заплатил Средиземноморский флот Великобритании за срыв операции противника по высадке морского десанта и за спасение своей армии.

Потеря Крита, вслед за потерей Киренаики и Греции, вызвала в военных кругах резкую критику в адрес наших военно-воздушных сил*. Такая критика в целом была справедливой. В Каире многие ответственные лица, включая английского посла в Египте и лорда Маунтбэттена, обвиняли Теддера в недостаточной поддержке с воздуха английской армии и флота.

Смысл всех этих обвинений заключался в том, что военно-воздушные силы якобы подвели армию. В свою очередь военно-воздушные силы выдвинули контробвинение армии, что она не сумела должным образом противостоять налетам авиации противника и что, не удержав наших аэродромов,

* Захват Балканского полуострова и острова Крит войсками Германии и Италии значительно укрепил их положение и создал прямую угрозу английским морским коммуникациям на Средиземном море. Вместе с этим гитлеровское командование обеспечило правое крыло Восточного фронта для нападения на СССР. — *Прим. ред.*

она тем самым подвела и себя и военно-воздушные силы. То обстоятельство, что победа немцев на Крите «висела на волоске», породило сотни недоуменных вопросов. Можно ли было удержать Крит, если бы мы там имели большее количество аэродромов или большее количество истребителей? А нельзя ли было выделить для обороны Малеме войска, которые не были измотаны боями в Греции? Что было бы, если бы расчеты нашей зенитной артиллерии были лучше укрыты и смогли обслуживать свои орудия во время налетов немецкой авиации? И если ничего этого нельзя было сделать, то стоило ли нам вообще пытаться удерживать Крит? Мы не ставим своей целью анализировать здесь все эти вопросы, уже отошедшие в область истории. Во всяком случае, немцы захватили Крит, но в дальнейшем они больше ни разу не отважились провести подобную крупную авиадесантную операцию.

* *
*

Проблема Сирии беспокоила Военный кабинет с июня 1940 года, когда Франция изменила своему союзническому долгу. До тех пор пока Сирия признавала правительство Виши, для немцев не было серьезных препятствий в осуществлении своих планов на Среднем Востоке. Они в любое время могли уговорить или запугать французов, если им было необходимо получить разрешение на использование сирийских аэродромов. Получив эти аэродромы в свое распоряжение, немецкая авиация могла бы угрожать Палестине, Кипру и нашим источникам нефти в Ираке и Иране, а также наносить мощные удары по Суэцкому каналу. 6 мая 1941 года, когда первые немецкие самолеты, направляемые на помощь Рашиду Али, приземлились в Сирии, эта опасность из потенциальной переросла в реальную.

8 мая английское министерство иностранных дел получило подробный доклад о посадке и заправке немецких самолетов в Дамаске. 14 мая наша воздушная разведка обнаружила в Сирии на аэродроме Пальмира несколько немецких самолетов. В этот же день английская авиация произвела налет на этот аэродром.

В последующие дни наши самолеты совершили большое количество налетов на сирийские аэродромы, включая аэродромы в Раяке и Дамаске, а в первых числах июня произвели налет на склад авиационного бензина в Бейруте. Однако одними воздушными налетами нельзя было ликвидировать угрозу немецкой агрессии в Сирии. Необходима была по меньшей мере оккупация страны английской армией. 19 мая

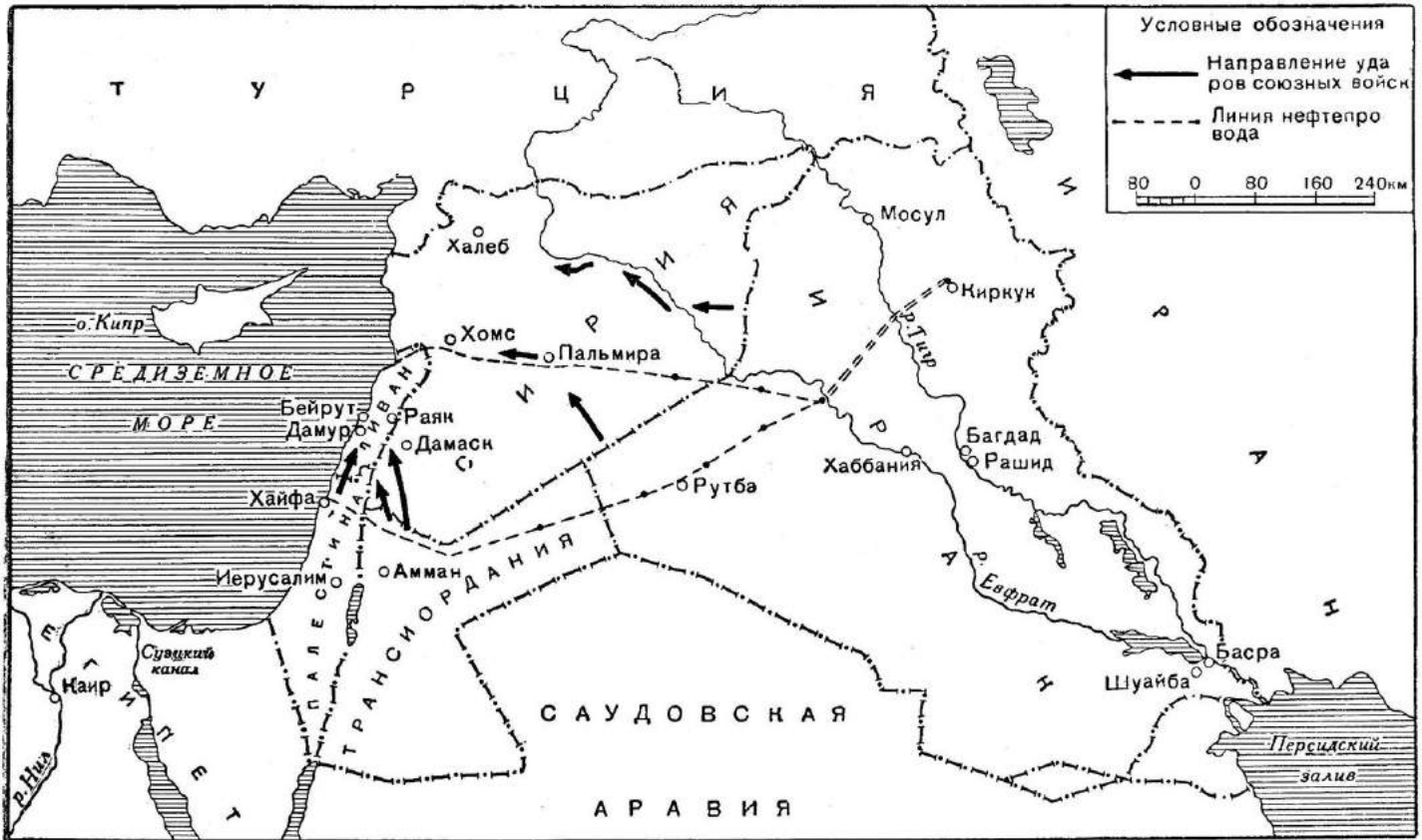


Схема 10. Оккупация Сирии английскими войсками (май—июль 1941 г.)

Комитет начальников штабов приказал командующему английскими вооруженными силами на Среднем Востоке быть в готовности к вторжению в Сирию по первому же сигналу. Для выполнения этой задачи необходимо было выделить достаточные силы, не ставя при этом под угрозу успех проведения операций в Ливийской пустыне.

25 мая наконец были выделены необходимые силы для отправки в Сирию. Они включали 7-ю австралийскую дивизию, шесть французских батальонов «Свободная Франция», индийскую пехотную бригаду и части 1-й кавалерийской дивизии. В операции также должны были участвовать отряд крейсеров и две эскадрильи морской авиации. Отряд военно-воздушных сил под общим командованием коммодора авиации Брауна вначале состоял из двух с половиной эскадрилий истребителей, двух бомбардировочных эскадрилий (включая одну эскадрилью, действовавшую из Ирака) и отряда тактической разведки. Общая численность авиации составляла 60 самолетов, против которых противник мог выставить около 100 самолетов.

Наступление английских войск началось 8 июня. Австралийская дивизия продвигалась из Палестины вдоль побережья в направлении Бейрута, французские батальоны и индийская пехотная бригада наступали из Трансиордании в направлении на Дамаск. Вначале наступление наших войск развивалось успешно. Наши бомбардировщики и истребители непрерывно производили налеты на аэродромы противника и быстро завоевали господство в воздухе.

В нескольких километрах к югу от Бейрута и Дамаска противник оказал ожесточенное сопротивление нашим войскам, и лишь ценой больших усилий французским батальонам и индийской пехоте удалось 21 июня захватить Дамаск. После этого наступление наших войск фактически прекратилось.

Но в это время внезапный провал и прекращение операции «Бэтл-Экс»* позволили Уэйвеллу и Теддеру перебросить часть сил из Египта в Сирию, благодаря чему обстановка здесь вскоре изменилась в нашу пользу. Между тем авиация в Сирии, усиленная двумя эскадрильями (45-й и 260-й), продолжала производить систематические налеты на аэродромы, казармы и другие военные объекты противника. Кроме того, наша авиация не давала ему возможности перебрасывать подкрепления морем: самолеты вели воздушную

* Условное наименование операции, предпринятой английским командованием на Среднем Востоке в июне 1941 года с целью освобождения Тобрука. — *Прим. ред.*

разведку над морем, прикрывали корабли своей эскадры, производили налеты на сирийские порты, главным образом на Бейрут, и атаковали корабли и торговые суда противника.

3 июля наши войска, наступавшие из Ирака, захватив аэродром Пальмира, начали быстро продвигаться к Хомсу. 9 июля 7-я австралийская дивизия при поддержке корабельной артиллерии и бомбардировочной авиации наконец прорвала оборону противника под Дамуром, южнее Бейрута. Одновременно другая группа войск, прибывшая из Ирака, начала наступать на север вдоль реки Евфрат. Под натиском комбинированного наступления наших войск, а также вследствие фактического уничтожения авиации и невозможности прорвать нашу морскую и воздушную блокаду, которая не позволяла противнику доставлять подкрепления морем, французский верховный комиссар в Сирии генерал Денц был вынужден принять наши условия. Приказ о прекращении огня вступил в силу 12 июля, а 14 июля было подписано соглашение о перемирии.

После заключения перемирия состоялся разбор боевых действий авиации обеих сторон, на котором присутствовал французский командующий авиацией в Сирии генерал Жаннекен и командующий нашей авиацией в Сирии коммодор Браун. На разборе Браун заявил, что главная причина поражения французов в Сирии заключалась в активных действиях английской истребительной авиации, которая основной удар наносила по французским аэродромам. В результате этого на земле были уничтожены и серьезно повреждены 55 французских самолетов; при проведении этих налетов мы потеряли только три самолета. В воздушных боях мы потеряли 10 истребителей, а противник около 30. Кроме того, налеты английской авиации на аэродромы вынудили французов размещать самолеты далеко в тылу своих войск, так что к концу кампании остатки французских ВВС в Сирии действовали из района Алеппо. По мнению Жаннекена, на решение Денца капитулировать в значительной степени повлияло еще и то обстоятельство, что аэродром в Алеппо находился хотя и на пределе, но все еще в радиусе действия английских истребителей, после того как они перебазировались в Дамаск.

* *
*

22 июня немцы нанесли давно подготавливаемый ими удар по России. За неделю до этого Стаффорд Криппс информировал Военный кабинет, что, по мнению иностранных дипломатических представителей в Москве, русские смогут продер-

жаться всего три — четыре недели. Дипломаты заблуждались так же глубоко, как и гитлеровские генералы. По мере того как проходили месяцы и кровавая волна германского нашествия разбивалась о несокрушимую стену сопротивления русских, становилось очевидно, что в положении на Среднем Востоке появился новый стабилизирующий фактор. Хотя немецкие ВВС все еще сохраняли некоторую свободу действий, основные силы противника теперь были безвозвратно прикованы к Русскому фронту. Каковы бы ни были силы, которые немцы могли собрать и использовать в Африке, — а они отнюдь не намеревались добровольно отказаться от Ливии, — они не могли, не сокрушив Россию или по крайней мере не прорвавшись через Кавказ, создать такое же превосходство в соотношении сил, с которым нам пришлось столкнуться в Греции. Что же касается итальянских войск, то мы теперь знали, что, какова бы ни была их численность, большого сопротивления они нам не окажут.

Таким образом, кризис, начавшийся в апреле 1941 года, закончился. Киренаику, Грецию и Крит мы потеряли; однако нам удалось спасти Египет и Ирак, а Сирия и почти вся восточная часть Африки перешли в наши руки. Противнику не удалось овладеть Средним Востоком, и все наши силы могли теперь быть направлены на борьбу за господство на Средиземном море. С сознанием того, что путь вперед, каким бы тяжелым он ни был, все же возможен, Теддер принялся за всестороннее изучение многогранного боевого опыта предшествовавших операций военно-воздушных сил, тщательную отработку и усовершенствование взаимодействия авиации с наземными войсками, продолжая в то же время вести решительную борьбу за превосходство в воздухе и проводить наступательные действия против морских коммуникаций противника.

Глава 8

БОРЬБА НА МОРЕ

«Во время восточной кампании основной задачей немецкого военно-морского флота по-прежнему остаются боевые действия против Англии». Так говорилось в директиве главнокомандующего военно-морскими силами Германии адмирала Редера от 6 марта 1941 года, в которой уточнялось участие флота в выполнении плана «Барбаросса». Таким образом, какие бы новые задачи ни ставил Гитлер своей армии и военно-воздушным силам, задача, поставленная военно-морским силам, оставалась прежней.

Поэтому значительное сокращение потерь английских кораблей и судов, последовавшее вслед за роковым нападением Германии на Россию 22 июня, объясняется отнюдь не недостаточной активностью немецкого военно-морского флота. В июне, когда по сравнению с маем и апрелем потери нашего судоходства значительно снизились, общий тоннаж английских, союзных и нейтральных судов, потопленных флотом и авиацией Германии и Италии, все же составил 400 000 тонн. Но уже в июле потери снизились до 120 000 тонн. В августе потери несколько возросли, однако на долю подводных лодок приходилось меньшее количество потопленных кораблей и судов союзников. Одно время даже казалось, что мы можем рассчитывать на успех в битве за Атлантику.

Улучшение обстановки на море можно объяснить рядом факторов. Во-первых, в результате успешных действий флота и авиации было уничтожено, повреждено или блокировано в портах большинство немецких крупных кораблей. Во-вторых, наши конвои сопровождались теперь более мощным надводным эскортом и на значительно большие расстояния. Изменение маршрутов конвоев дезориентировало противника и давало хорошие результаты. В-третьих, в мае погибли или были захвачены в плен наиболее опытные экипажи немецких подводных лодок. И, конечно, далеко не последнюю роль сыграло расширение и усиление воздушного патрулирования над морем.

До марта 1941 года самые большие потери наш торговый флот нес на западных подступах к Англии. В марте Береговому командованию были переданы 107-я и 114-я бомбардировочные эскадрильи (из состава Бомбардировочного командования) для ведения боевых действий в районе Северного моря, а на северо-западе Англии активную деятельность развернула 15-я авиагруппа Берегового командования. Результаты этих мероприятий сказались незамедлительно. Уже в апреле немецкие подводные лодки начали переносить районы своих действий от берегов Англии в центральную часть Атлантики, и к июню 90 процентов наших кораблей и судов, потопленных немецкими подводными лодками, находились вне радиуса действия нашей авиации.

Улучшилась обстановка и на морских коммуникациях в районе западноафриканского побережья, что также объясняется в основном значительно возросшей активностью нашей авиации в этом районе. С марта по сентябрь 1941 года в английские порты Батерст и Фритаун прибыли три эскадрильи Берегового командования (95, 200 и 204-я), вооруженные летающими лодками «Сандерленд» и морскими разведчиками «Хадсон». За период июнь — сентябрь 1941 года количество самолето-вылетов с целью поиска и уничтожения подводных лодок противника в этом районе увеличилось в четыре раза. Соответственно уменьшились и потери нашего судоходства. В июне подводные лодки противника потопили в этом районе пять наших транспортов на удалении до 1000 километров от побережья, в июле и августе по одному судну, а в сентябре ни одного. Обескураженный неудачами, Дениц вскоре отозвал свои подводные лодки из западноафриканских вод.

Если в июне и августе 1941 года положение в войне на море было вполне удовлетворительным, то в сентябре обстановка для нас несколько ухудшилась. Общий тоннаж наших судов, потопленных подводными лодками противника, составил в этом месяце 267 000 тонн. Но из числа 53 судов, торпедированных немецкими подводными лодками, только три были потоплены в радиусе ближе 600 километров от наших аэродромов. За вторую неделю сентября в английские порты было доставлено нашими конвоями самое большое количество грузов по сравнению с любой неделей, начиная с августа 1939 года. Другим утешительным фактом явились успешные действия нашей корабельной авиации. Уже в августе наши палубные катапультные истребители начали сбивать немецкие самолеты «Кондор».

Важным событием в политической обстановке в сентябре 1941 года, значительно повлиявшим на ход войны на море,

явилось благоприятное толкование позиции нейтралитета Со-единенными Штатами. В начале 1941 года американцы реши-ли, что посылать грузы через Атлантический океан беспо-лезно, если эти грузы не прибывают к месту назначения. На-чиная с конца апреля американские военно-морские и во-енно-воздушные силы начали осуществлять поиск кораблей стран оси на значительном удалении от своих берегов. Обна-ружив подводную лодку или корабль противника в море, они открытым текстом сообщали об этом на свои базы. Эти со-общения принимали наши корабли и суда, находившиеся в море, которые принимали необходимые меры защиты про-тив возможных атак противника. В июле этого года амери-канские военно-морские и военно-воздушные силы присоеди-нились к английским силам в Исландии, а в начале сентября американское правительство объявило о своем намерении не только производить поиск, но и уничтожать любой рейдер или подводную лодку, которые будут обнаружены на марш-рутах союзных конвоев между Северной Америкой и Ислан-дией. «Военно-морской флот и авиация США не будут боль-ше ждать,— заявил Рузвельт 11 сентября,— пока подводные лодки и рейдеры стран оси первыми нанесут нам смертельный удар... Отныне появление любого боевого корабля Германии или Италии в водах, охрана которых необходима для обо-роны нашей страны, будет на его собственный страх и риск...» Начиная с середины сентября корабли военно-морского флота США стали сопровождать конвой на протяжении двух третей их маршрута в Англию. Одновременно конгресс США утвердил поправки к закону о нейтралитете, смысл которых заключался в том, что американским судам теперь раз-решалось доставлять военные грузы на английские террито-рии на Ближнем Востоке, Дальнем Востоке и в Западном полушарии.

В связи с изменением обстановки на море и новой пози-цией США в вопросе о нейтралитете адмирал Дениц 17 сентя-бря доложил Гитлеру об «огромных затруднениях, причиня-емых немецкому подводному флоту чрезвычайно сильными английским и американским флотами и большим количе-ством патрульных самолетов противника». Одновременно Дениц доложил Гитлеру, что немецкий подводный флот мо-жет достичь таких же результатов, как в прошлом году, если увеличить его численность в три — четыре раза. Предложение Деница не было лишено оснований. Несмотря на то что к это-му времени число действующих в море немецких подводных лодок в среднем составляло около 40 единиц, результаты их действий были более низкими, чем в 1940 году, когда число действующих подводных лодок не превышало 9 единиц.

О росте численности подводных лодок германского военноморского флота можно судить по следующим цифрам:

Количество подводных лодок	Сентябрь 1939 г.	Июнь 1940 г.	Март 1941 г.	Декабрь 1941 г.
Боевых	42	26	30	86
Учебных	11	18	43	58
Новых подводных лодок и подводных лодок, действовавших в Балтийском море	4	8	34	92
Всего	57	52	107	236

К этому времени мы стали применять для борьбы с подводными лодками противника бомбардировщики «Уитли» и «Хадсон» и летающие лодки «Сандерленд» и «Каталина».

До конца сентября 1941 года самолеты Берегового командования 245 раз атаковали подводные лодки противника. В результате этих атак была потоплена только одна подводная лодка, одна сдалась в плен, три лодки были уничтожены во взаимодействии с надводными кораблями, около десяти получили серьезные повреждения. Английские самолеты обнаруживали подводные лодки противника, сообщали их местонахождение своим кораблям, атаковали и иногда повреждали их. Но английская авиация еще не могла наносить смертельные удары по немецким подводным лодкам. Использование противолодочных бомб вместо обычных авиабомб еще не было освоено. Джуберта, вновь назначенного командующим Берегового командованием, не удовлетворяли существовавшие в то время образцы авиационного вооружения, и он настойчиво требовал создания и выпуска противолодочных бомб более крупного калибра, создания прицелов для бомбометания с малых высот и взрывателей, обеспечивающих взрыв авиабомб на глубине менее 15 метров. Джуберт приказал отделу по изучению боевого опыта при штабе Берегового командования изучить материалы о борьбе нашей авиации с подводными лодками противника с самого начала войны и на основе этого опыта разработать стандартные тактические приемы борьбы с подводными лодками противника. Большое внимание Джуберт уделял совершенствованию существовавших в то время бортовых радиолокаторов и ускорению разработки более совершенной радиолокационной аппаратуры, работающей на волне 10 сантиметров. Большое внимание уделялось и другим вопросам, связанным с обнаружением и атакой подводных лодок в условиях плохой видимости или ночью.

Возросшие в сентябре 1941 года потери нашего торгового флота снова выдвинули вопрос об использовании английской

бомбардировочной авиации в войне на море. В июне 1941 года штаб английских ВВС с одобрения Военного кабинета освободил Бомбардировочное командование от чисто оборонительных задач и приступил к проведению непрерывного авиационного наступления с целью дезорганизации системы перевозок и подрыва морального духа населения Германии. Следует указать, что до этого четвертая часть всех усилий английской бомбардировочной авиации была направлена против объектов немецких военно-морских сил.

21 октября Адмиралтейство попросило усилить удары английской авиации по базам и верфям немецких подводных лодок. К концу года требования Адмиралтейства к нашей бомбардировочной авиации еще более возросли. Не в состоянии удовлетворить все запросы Адмиралтейства, штаб английских ВВС предложил компромиссное решение: военно-воздушные силы усилят налеты на немецкие верфи подводных лодок, так как эту задачу можно было совместить с планом проводившегося английской авиацией наступления на Германию, но не будут больше действовать по базам немецких подводных лодок, расположенных на побережье Бискайского залива. В соответствии с этим решением министерство авиации направило Бомбардировочному командованию директиву, которая обязывала его наносить удары по верфям подводных лодок в Гамбурге, Киле, Бремене и Вильгельмсхафене при проведении массированных налетов бомбардировочной авиации по объектам, расположенным в северо-западной части Германии. В случае неблагоприятной погоды над Германией Бомбардировочное командование должно было наносить удары по базам немецких подводных лодок в Лориане.

В ночь на 24 ноября 53 бомбардировщика «Хэмпден» и «Манчестер» произвели малоуспешный налет на Лориан. В декабре 1941 года Бомбардировочное командование провело шесть или семь налетов на Брест, но объектами этих налетов были не верфи подводных лодок противника, а находившиеся в этом порту линейные корабли «Шарнхорст», «Гнейзенау» и тяжелый крейсер «Принц Ойген».

Как показали последующие события, мы, по-видимому, допустили серьезную ошибку, совершив во второй половине 1941 года свыше 1000 самолето-вылетов на эти три немецких корабля, в то время как по базам немецких подводных лодок было совершено немногим более 100 самолето-вылетов. Последствия этого сказались через год, когда вновь сильно возросли потери нашего судоходства. Лишь через год наша тяжелобомбардировочная авиация приступила к нанесению массированных ударов по Лориану и Сен-Назеру. В результате этих налетов большинство объектов в этих портах получили

серьезные повреждения, однако укрытия для подводных лодок практически не пострадали.

Следует заметить, что бомбардировка баз немецких подводных лодок в Бискайском заливе в последние месяцы 1941 года не была необходимой. Потери нашего судоходства, значительно возросшие в сентябре, снизились в октябре до 210 000 тонн, а в ноябре общие потери были еще ниже 100 000 тонн, из которых только 62 000 были потоплены подводными лодками. К сожалению, это снижение потерь нашего торгового флота в основном произошло не в результате принятых нами мер борьбы с подводными лодками противника, а вследствие осенней непогоды в Атлантическом океане и событий на других театрах войны.

Гитлер, обеспокоенный растущими успехами английских военно-морских и военно-воздушных сил на средиземноморских коммуникациях, 26 августа направил шесть подводных лодок в Средиземное море, куда они прибыли в конце сентября. До конца года в район Средиземного моря было направлено еще несколько немецких подводных лодок. Пять из них были потоплены во время перехода, шесть получили настолько тяжелые повреждения, что вынуждены были возвратиться на свои базы. Находившиеся в бассейне Средиземного моря 18 немецких подводных лодок в ноябре потопили линейный корабль «Бархэм» и авианосец «Арк Ройял». С другой стороны, переброска подводных лодок в Средиземное море имела для немцев отрицательные последствия, так как в Атлантическом океане в ноябре потери нашего торгового флота значительно снизились.

Повышенный интерес, который проявляли немцы к Средиземному морю, требовал от нас усиления авиационных частей в Гибралтаре. На базе 200-й авиагруппы, базировавшейся в Гибралтаре, были созданы военно-воздушные силы Гибралтара под командованием коммодора авиации Симпсона. Вскоре сюда была перебросена из метрополии 233-я эскадрилья, вооруженная самолетами «Хадсон».

Перед военно-воздушными силами Гибралтара была поставлена задача обеспечивать воздушным прикрытием наши конвои. 14 декабря конвой в составе 32 транспортов, следовавших в охранении сторожевых кораблей, вышел в море. Немецкие подводные лодки сразу же обнаружили конвой и пошли на перехват его. Вылетевшие из Гибралтара самолеты отогнали немецкие подводные лодки. Утром 17 декабря, когда конвой находился вне радиуса действия нашей авиации, базировавшейся в Гибралтаре, девять подводных лодок противника атаковали его. Корабли охранения конвоя и самолеты с авианосца оказали упорное сопротивление противнику.

уничтожив четыре немецкие подводные лодки и два самолета «Кондор». Мы потеряли два транспорта, один эскадренный миноносец и эскортный авианосец «Одэсити». 23 декабря конвой вошел в воды, находившиеся в радиусе действия английских самолетов, базировавшихся на аэродромы метрополии.

Тем временем военные действия на море вступили в новую, решающую фазу. 7 декабря японцы нанесли удар по Пирл-Харбору и Сингапуру. Декабрь оказался для союзников черным месяцем: японцы потопили линейный корабль «Принс-оф-Уэлс» и линейный крейсер «Рипалс», а также большое количество кораблей американского Тихоокеанского флота; английские линейные корабли «Куин Элизабет» и «Вэлиант» получили тяжелые повреждения, потери торгового флота союзников возросли в этом месяце до громадной цифры — 486 000 тонн. В Атлантическом океане наши дела шли пока хорошо, но и там обстановка вскоре должна была измениться. Объявив войну Соединенным Штатам Америки, Германия теперь могла отбросить в сторону всякие ограничения в подводной войне. Вдоль восточного побережья Северной и Центральной Америки курсировало множество беззащитных судов союзников, и в начале 1942 года Дениц послал туда шесть кораблей.

Битва за Атлантику продолжалась.



Кроме активизации оборонительных действий против немецких подводных лодок в 1941 году, английские самолеты проводили наступательные операции против торгового судоходства противника.

С самого начала войны Англия тщательно соблюдала международные правила ведения морской войны, и наша авиация не нападала на торговые суда противника. Однако положение изменилось, когда в апреле 1940 года немцы напали на Норвегию и Данию. Теперь торговые суда противника являлись участниками той агрессии, которую проводила Германия против миролюбивых нейтральных государств. Поэтому значительно снизилось уважение, которое мы питали к соблюдению правил ведения морской войны, и наши летчики все чаще стали нападать на торговые суда противника.

В период июль — сентябрь 1940 года основные усилия нашей авиации были направлены на уничтожение десантных судов, барж и кораблей, сосредоточенных в контролируемых немцами портах по другую сторону Ла-Манша, которые они могли использовать для вторжения в Англию. Поэтому суда, находившиеся в море, представляли для нас в то время второстепенные цели.

К октябрю 1940 года английское правительство сочло возможным полностью отказаться от соблюдения правил ведения морской войны и приказало топить без предупреждения торговые суда противника, появляющиеся в районах Северного моря, Ла-Манша и Бискайского залива. Специально для этой цели в распоряжение Берегового командования была наконец выделена 22-я эскадрилья самолетов «Бофорт».

В период конец февраля — середина июня 1941 года самолеты Бомбардировочного командования произвели двенадцать, а самолеты Берегового командования шесть крупных налетов на суда противника. Кроме того, значительное количество налетов, но меньшими силами, было проведено на суда противника, находившиеся вне радиуса действия нашей истребительной авиации.

К июню 1941 года борьба с судоходством противника приняла широкий размах. Самолеты Берегового командования совершали регулярные разведывательные полеты вдоль побережья противника от Стадландета до Лориана. Высотные самолеты-разведчики «Спитфайр» производили полеты с целью фотографирования основных портов, расположенных на побережье, а бомбардировщики «Бленхейм» из состава 2-й авиагруппы под прикрытием истребителей совершали налеты на корабли противника в море.

Борьба с судоходством противника вскоре принесла определенные результаты. Немецкие конвои стали ходить в сопровождении более сильного надводного эскорта, под защитой специальных кораблей ПВО и обязательно под прикрытием истребителей. Одновременно с этим немцы увеличили средства на судостроение за счет средств, ассигнованных на другие цели. Но с увеличением потерь торговых судов противника стали расти и потери нашей авиации. Чтобы поразить цель, нашим самолетам приходилось производить бомбометание с малых высот, на которых их можно было поразить зенитным огнем корабельной артиллерии. В период с 1 апреля по 30 июня 1941 года самолеты «Бленхейм» из состава 2-й авиагруппы произвели свыше 1000 самолето-вылетов, из них 297 сопровождалась атаками торговых судов противника в море. Мы потеряли 36 самолетов. За этот период самолеты Берегового командования 143 раза атаковали суда противника; свои потери составили 52 самолета.

Вторжение немецких войск в Россию явилось поворотным пунктом в развитии войны на Западе. За несколько дней до нападения немцев на Россию командующие Бомбардировочным, Истребительным и Береговым командованиями получили указание разработать наиболее эффективные способы боевых действий авиации, которые вынудили бы противника держать

на Западе значительную часть своих военно-воздушных сил. Командующие объединениями предложили использовать самолеты «Бленхейм» из состава Бомбардировочного командования во взаимодействии с истребителями для нанесения массированных ударов по промышленному району Бетюн-Ланс и самолеты Берегового командования для проведения дневных налетов на корабли и суда противника в Ла-Манше. Предполагалось, что эти действия в сочетании с ночными налетами самолетов Бомбардировочного командования на коммуникации противника в Руре должны серьезно расстроить систему перевозок противника и не дать ему возможности перебросить свою истребительную авиацию с Западного на Восточный фронт.

Эти предложения были приняты, и 27 июня 16-я авиагруппа Берегового командования в составе 22-й (самолеты «Бофорт») и 59-й (самолеты «Бленхейм») эскадрилий приступила к проведению налетов на корабли и суда противника в Ла-Манше. Однако 15 июля было принято новое решение, в соответствии с которым Бомбардировочное командование должно было действовать против судоходства противника в районах между Шербуром и островом Тексел, а Береговое командование — в остальных морских районах, прилегающих к Британским островам. Если объект атаки требовал использования больших сил, чем те, какими располагало соответствующее командование, другое командование должно было выделить дополнительные силы. На Истребительное командование возлагалась задача по прикрытию бомбардировщиков.

С 18 июля до конца 1941 года 18-я авиагруппа Берегового командования совершила налеты на 160 немецких транспортов в северной части Северного моря. Многие из этих транспортов, несомненно, были загружены норвежской и шведской железной рудой — сырьем, имевшим громадное стратегическое значение для военной промышленности Германии. По нашим подсчетам, за этот период наша авиация потопила 15 транспортов противника общим тоннажем 34 702 тонны, кроме того, большое количество судов получили повреждения. Наши потери составили 33 самолета. За этот же период 2-я авиагруппа Бомбардировочного командования, 16-я авиагруппа Берегового командования и самолеты Истребительного командования, действуя между Вильгельмсхафеном и Шербуром, совершили налеты на 499 торговых судов противника. Из них, по нашим данным, было потоплено 42 судна общим тоннажем 89 429 тонн; потери нашей авиации составили 82 самолета. К западу от Шербура и в районе Бискайского залива 19-я авиагруппа Берегового командования атаковала 36 транспортов



Схема 11. Районы боевых действий авиагрупп Берегового командования

противника, потеряв 8 самолетов. В целом в период с 1 июля по 31 декабря 1941 года самолеты совершили налеты на 698 транспортов противника, из них, по нашим данным, 59 транспортов были потоплены. Теперь точно установлено, что противник за этот период потерял 41 транспорт. Общие потери нашей авиации составили 123 самолета.

Успехи нашей авиации в борьбе на море в различных кругах расценивались по-разному. Адмиралтейство считало полезным проводить такие операции, в то время как министерство авиации, обеспокоенное все возрастающими потерями самолетов, относилось к ним с меньшим энтузиазмом. Точку зрения министерства авиации полностью разделял командующий Бомбардировочным командованием Пирс, который в ноябре просил освободить вверенное ему командование от проведения налетов на торговые суда противника, так как, по его мнению, бомбардировщики «Бленхейм» не годились для выполнения этой задачи. К счастью, просьба Пирса совпала с решением Военного кабинета отправить бомбардировщики «Бленхейм» на Средний Восток, и 25 ноября Бомбардировочное командование было освобождено от проведения налетов на торговые суда противника. Начиная с этого момента главная ответственность за проведение налетов на торговые суда противника возлагалась на Береговое командование.

* * *

В конце лета 1941 года «прославленная» интуиция Гитлера подсказывала ему о нашем намерении вторгнуться в Норвегию. Такое мероприятие, которое сразу лишило бы Германию скандинавской железной руды и одновременно обезопасило бы прохождение англо-американских конвоев в Россию, должно было, по мнению Гитлера, привлечь внимание противника.

Поэтому 17 сентября, когда адмирал Редер докладывал Гитлеру свои соображения по использованию немецких линейных кораблей в Атлантическом океане, последний предложил свой план. Согласно этому плану основные силы немецкого военно-морского флота должны быть размещены в норвежских фиордах, где они, обороняя Норвегию, находились бы в гораздо большей безопасности, чем в Бресте. Эта идея показалась Редеру малопривлекательной, и он в течение некоторого времени отстаивал свою точку зрения.

Однако через несколько недель адмирал Редер вынужден был согласиться с предложением Гитлера направить линейный корабль «Тирпиц», как только будет закончено его строительство, из Германии в Тронхейм. 13 ноября Редер обсуждал с Гитлером вопрос о возможности использования

линейных кораблей «Шарнхорст», «Гнейзенау» и тяжелого крейсера «Принц Ойген» не у Атлантического побережья Франции, а в немецких и норвежских водах.

27 декабря английские вооруженные силы провели «комбинированную операцию» против острова Вогсё, расположенного между Тронхеймом и Бергеном. Одновременно английские самолеты произвели отвлекающий налет на Лофотенские острова. Наша авиация бомбардировала оборонительные сооружения острова и прикрывала высадку морского десанта. В это время бомбардировщики «Бленхейм» нанесли удар по аэродрому Хёрдла, расположенному в 140 километрах южнее острова Вогсё. Операция в целом была проведена успешно, наша авиация полностью выполнила поставленную перед ней задачу, свои потери составили 10 самолетов. Высадившиеся десантники взорвали промышленные предприятия и опорные пункты острова, захватили в плен много немецких солдат и местных квислинговцев и вывезли норвежских добровольцев, изъявивших желание принять участие в борьбе на стороне союзников.

Этот успешный рейд союзников подкрепил уверенность Гитлера в том, что мы готовим вторжение в Норвегию. 29 декабря он снова созвал совещание командного состава военно-морского флота, на котором предложил перебросить из Бреста в Норвегию через Ла-Манш линейные корабли «Шарнхорст», «Гнейзенау» и тяжелый крейсер «Принц Ойген».

12 января 1942 года Гитлер принял решение вывести корабли из Бреста, чтобы не подвергать их ежедневной опасности уничтожения английской авиацией. Кроме того, по мнению Гитлера, Северная Норвегия могла стать ареной крупного наступления русских; в связи с этим необходимо было сосредоточить немецкий флот для обороны Норвегии*.

Командующий немецкой эскадрой в Бресте вице-адмирал Силиакс доложил совещанию возможный план переброски кораблей через Ла-Манш. Корабли должны были выйти из Бреста ночью и пройти через Дуврский пролив днем, с тем чтобы можно было максимально использовать их прикрытие с воздуха, которое должно осуществляться крупными силами истребителей. Прорыв немецких кораблей через Ла-Манш, по мнению Силиакса, был единственным решением, сулившим

* Англичане, обнаружив переход немецких кораблей только в 11 часов утра 12 февраля, не смогли воспрепятствовать проходу немецких кораблей через Ла-Манш.

Организуя операцию по выводу кораблей из Бреста, гитлеровское командование рассчитывало использовать их на севере для борьбы на коммуникации, связывавшей СССР с союзными странами, и для прикрытия приморского фланга своих армий на советско-германском фронте.— *Прим. ред.*

успех выполнению задачи. Северный путь исключался из-за слабой обученности экипажей немецких кораблей, недостаточного прикрытия их с воздуха и удачной диспозиции английских кораблей.

Гитлер утвердил план, предложенный Силиаксом. При этом он заявил, что, судя по опыту прошлого, англичане не способны быстро принять и осуществить решение и что им не удастся сосредоточить свою бомбардировочную и истребительную авиацию в Юго-Восточной Англии за то короткое время, которое они будут иметь в своем распоряжении.

В каком же состоянии находились корабли, которые должны были бросить вызов могуществу англичан на море и в воздухе?

Как указывалось, самолеты Бомбардировочного и Берегового командований в апреле 1941 года вывели «Гнейзенау» на несколько месяцев из строя. «Шарнхорст» в то время не получил прямых повреждений, однако оборудование судоверфи, где он находился, было разрушено, и это задерживало его ремонт. Тяжелый крейсер «Принц Ойген» возвратился в Брест из Атлантики после гибели «Бисмарка». При налете нашей авиации на Брест в ночь на 2 июля одна из бомб попала в «Принц Ойген», причинив ему серьезные повреждения, и он на некоторое время вышел из строя. 21 июля «Шарнхорст», закончив ремонт, отправился на юг к Ла-Паллису для проведения испытаний. 23 июля наши самолеты-разведчики обнаружили его. Вечером и ночью самолеты Бомбардировочного и Берегового командований произвели несколько налетов на «Шарнхорст», однако корабль не получил ни одного повреждения. Тогда командование английских ВВС решило совершить налет на линейный корабль в дневное время. 24 июля 15 бомбардировщиков «Галифакс» из состава Бомбардировочного командования, следуя под прикрытием истребителей, произвели налет на «Шарнхорст» и нанесли ему пять прямых попаданий, вынудивших корабль возвратиться в Брест (в отсеки линейного корабля попало 3000 тонн воды). В этой операции мы потеряли пять бомбардировщиков. Теперь все три немецких корабля были выведены из строя, и их ремонт, по подсчетам немцев, вряд ли мог быть завершен к концу года. К сожалению, мы не знали действительного размера ущерба, причиненного этим кораблям, и в последующие месяцы затратили много ненужных усилий, следя за тем, чтобы корабли не покинули Брест.

За исключением двух массированных налетов в сентябре, налеты нашей авиации на эти три корабля в конце лета и осенью 1941 года были неэффективными. В начале декабря, когда все три корабля, судя по аэрофотоснимкам, все еще на-

ходились в сухом доке, командование английских ВВС приняло решение нанести по ним мощный удар. Вступление Японии в войну и последовавшие за этим наши потери на Тихоокеанском театре военных действий в совокупности с тяжелыми потерями, которые мы до этого понесли на Средиземном море, значительно сократили превосходство английского военно-морского флота над немецким в крупных кораблях. Кроме того, к этому времени нами была получена информация о том, что ремонт всех трех немецких кораблей в Бресте почти закончен. Начиная с 11 декабря налеты английской авиации на этот порт и постановка мин у выходов из него стали проводиться каждую ночь. 16 декабря воздушная разведка донесла, что «Принц Ойген» вышел из сухого дока, и в следующую же ночь на Брест был совершен массированный налет, в котором участвовал 101 самолет. 18 декабря последовал дневной налет, в котором участвовал 41 бомбардировщик («Манчестер», «Галифакс» и «Стирлинг») в сопровождении истребителей. Во время этого налета, потеряв шесть драгоценных тяжелых бомбардировщиков, мы повредили броню «Гнейзенау» и так основательно разрушили шлюзные ворота дока, в котором находился «Шарнхорст», что корабль не мог выйти из него в течение месяца. После этого наши самолеты произвели несколько мощных налетов на Брестский порт. В один из них, вечером 6 января 1942 года, «Гнейзенау» снова получил незначительные повреждения.

В конце января наша воздушная разведка обнаружила в Брестском порту несколько немецких торпедных катеров и минных тральщиков, а в первых числах февраля — эскадренные миноносцы. Прибытие столь значительного количества кораблей, заканчивавшийся ремонт линейных кораблей, а также перебазирование «Тирпица» к тому времени в Тронхейм — все это говорило о том, что немецкие корабли в ближайшее время попытаются прорваться из Бреста через Ла-Манш в Норвегию.

* * *

У нас уже давно был разработан план под условным наименованием операция «Фуллер», предусматривавший проведение необходимых контрмер в случае выхода немецких линейных кораблей из Бреста. 2 февраля Адмиралтейство в своей директиве указывало на возможность выхода немецких линейных кораблей из Бреста в ближайшем будущем. Адмиралтейство правильно определило, что немецкие корабли направляются в Норвегию кратчайшим путем — через Ла-Манш, однако полагало, что они будут находиться в пути в дневное время (или находиться в пути ночью и стоять под Шербуром в течение следующего дня), с тем чтобы пройти через Дувр-

ский пролив ночью. Такое предположение Адмиралтейства было прямой противоположностью плану немецкого командования. 3 февраля военно-морскому флоту и военно-воздушным силам Англии был отдан приказ приступить к осуществлению операции «Фуллер». Английское командование не располагало крупными боевыми кораблями, которые могли бы вступить в бой с противником в Ла-Манше. Были усилены дозоры английских подводных лодок на подходах к Бресту, а легкие корабли в районе Дувра и в устье Темзы были приведены в состояние полной боевой готовности. Военно-воздушные силы также провели ряд подготовительных мероприятий. Береговое командование организовало усиленное патрулирование у берегов Англии и между Гавром и Булонью; небольшие группы бомбардировщиков-торпедоносцев, базировавшихся на аэродромы Сант-Эваль, Манстон и Торни-Айленд, находились в готовности к вылету; самолеты, базировавшиеся на аэродром Льючарс, ожидали появления «Тирпица». Все имевшиеся в наличии самолеты Бомбардировочного командования были загружены бомбами и приведены в состояние двухчасовой готовности к вылету. Были отданы необходимые распоряжения для обеспечения истребительного прикрытия над Ла-Маншем и для постановки мин на пути следования кораблей противника, если последним удастся выйти за пределы радиуса действия наших легких военно-морских сил.

Плохая погода, стоявшая с 4 по 7 февраля, мешала проведению воздушной разведки Бреста. 8 февраля было обнаружено, что немецкие корабли все еще находятся в порту, а «Гнейзенау» даже вошел обратно в сухой док. 9 февраля «Гнейзенау» вышел из сухого дока в гавань; на следующий день проведение воздушной разведки снова оказалось невозможным. Джуберту было очень трудно осуществлять непрерывное ночное патрулирование в районе Бреста и над Ла-Маншем в условиях сильного противодействия истребительной авиации противника, плохой погоды и частых неполадок с бортовой радиолокационной аппаратурой, так как он располагал для этой цели всего лишь двумя эскадрильями самолетов «Хадсон». Пейрс же, разумеется, не мог все время держать экипажи всех самолетов в состоянии двухчасовой боеготовности, когда они не могли ни заниматься боевой подготовкой, ни производить налеты на другие цели и даже не имели возможности как следует отдохнуть. В связи с этим командующий Бомбардировочным командованием 10 февраля перевел 100 своих экипажей на состояние четырехчасовой готовности, а остальным приказал дать отбой.

Вице-адмирал Силиакс тщательно разработал план проведения операции. Он проложил по карте маршрут движения

кораблей с таким расчетом, чтобы, следуя глубоким фарватером, корабли одновременно избежали по мере возможности обнаружения английскими береговыми радиолокационными станциями. Он приказал протралить фарватер и поставить предупредительные знаки у английских минных полей. Время выхода эскадры было выбрано за четыре ночи до новолуния, что обеспечивало возможность использования прилива и длительного промежутка темного времени. Были приняты все меры для обеспечения кораблей истребительным прикрытием на протяжении всего следующего дня, включая постоянное барражирование 16 самолетов от 06.30 до 17.00. Одновременно Силиакс обратился к верховному командованию с просьбой провести ряд отвлекающих воздушных налетов на порты и аэродромы Южной Англии и создать радиопомехи английским береговым радиолокационным станциям. Противник принял все меры для обеспечения полного успеха операции. И хотя налет нашей авиации 11 февраля помешал немецкой эскадре сняться с якоря точно в назначенное время, она незаметно для нас в 22.45 11 февраля вышла из Бреста. В этот момент самолет «Хадсон» из состава 224-й эскадрильи Берегового командования патрулировал в воздухе, имея задачу наблюдать за выходом кораблей из Бреста с наступлением темноты. Ночь была темной, и визуально обнаружить корабли противника было невозможно. На самолете была радиолокационная установка, и при нормальной высоте патрулирования (450—600 метров) можно было обнаружить крупный корабль на расстоянии до 20 километров. Однако получилось так, что самолет в момент выхода эскадры из Бреста удалялся от нее в сторону юго-западной границы своего района патрулирования. Сменивший его другой «Хадсон» в течение последних восьми минут патрулирования находился на таком удалении от немецких кораблей, что их можно было обнаружить только с помощью бортового радиолокатора. Однако оператор радиолокационной установки не заметил на экране ничего, что можно было бы принять за военный корабль. Аппаратура была в полной исправности, и до сих пор остается невыясненным, почему в те решающие восемь минут корабли противника не были обнаружены.

Немецкие корабли проскочили незамеченными через основной район патрулирования самолетов Берегового командования. Но на их маршруте располагалась еще одна полоса воздушного патрулирования — «юго-восточная линия», предусмотренная планом операции «Фуллер». Эта полоса проходила северо-западнее острова Уэссан по направлению к острову Джерси, и наши летчики должны были обнаружить любой корабль, поворачивающий из Бреста в Ла-Манш. При-

мерно в 00.50 12 февраля немецкая эскадра пересекла и эту полосу патрулирования. В этот момент наших самолетов в этой полосе не оказалось. Радиолокационная установка на дежурном самолете «Хадсон», который нес патрулирование, вышла из строя, и экипаж получил приказ возвратиться на свою базу. Джуберт не выслал в этот район патрулирования второй самолет для замены, во-первых, потому, что у него не хватало самолетов, а во-вторых, потому, что с первого рубежа патрулирования никаких донесений о выходе немецкой эскадры в море не поступило.

Таким образом, и второй рубеж ночного патрулирования, созданный Береговым командованием на маршруте следования эскадры противника, так же как и первый, не оправдал своего назначения. Но оставался еще третий, последний, район патрулирования — полоса «Хабо», контролировавшая участок от Шербурга почти до Булони. Патрулирование в этой полосе 12 февраля, как обычно, проводилось рано утром. К несчастью, в это время над аэродромами Южной Англии ожидалось появление тумана, и мы вынуждены были отозвать патрульный самолет в 06.30 — несколько раньше положенного времени. Вскоре немецкие корабли незамеченными прошли и эту полосу.

Таким образом, немецкие корабли проникли через тройную полосу воздушного патрулирования в Ла-Манше. Немецкой эскадре удалось добиться осуществления главной цели — избежать обнаружения в ночное время. Казалось, противник будет продвигаться незамеченным еще в течение нескольких часов светлого времени, так как полеты других наших патрульных самолетов в районе Ла-Манша в это время не были запланированы, за исключением регулярных разведывательных полетов самолетов Истребительного командования, причем эти самолеты заходили на запад не далее устья реки Сомма. Однако с 08.30 на экранах английских радиолокационных станций стали появляться отражения немецких истребителей, прикрывавших эскадру. В штабе 11-й авиагруппы Истребительного командования сначала приняли их как отражения самолетов аварийно-спасательной службы, и только в 10.20, когда стало ясно, что самолеты движутся по своеобразной орбите, перемещавшейся вверх по Ла-Маншу со скоростью 20—25 узлов, командование английских ВВС выслало для контрольной разведки с аэродрома Хоукиндж два самолета «Спитфайр». К этому времени видимость резко ухудшилась, и, хотя летчики этих самолетов обнаружили в районе мыса Туке большое количество сторожевых кораблей, эскадренных миноносцев и торпедных катеров противника, державших курс на северо-восток, линейных кораблей «Шарнхорст»

и «Гнейзенау» и тяжелого крейсера «Принц Ойген» они не заметили.

В это время английские радиолокационные станции обнаружили юго-западнее Булони две цели. На таком большом расстоянии можно было обнаружить лишь очень крупные корабли. Учитывая это и принимая во внимание, что некоторые радиолокационные станции, размещенные на территории графства Кент, периодически подавлялись противником примерно в течение часа, командование 11-й авиагруппы решило выслать на разведку еще один самолет. Но еще до того как этот самолет возвратился на базу, была получена ценная информация.

В 10.10 полковник Бимиш, командир авиастанции в Кинли, и подполковник Бойд поднялись в воздух с целью разведки северного побережья Франции. Встретив над Ла-Маншем два истребителя «Мессершмитт-109», они начали преследовать их и внезапно оказались над немецкой эскадрой. Летчики опознали два линейных корабля, следовавших под escortом самолетов и эскадренных миноносцев. В это время Бимиша и Бойда атаковала эскадрилья немецких истребителей. Успешно выйдя из боя, они на максимальной скорости взяли курс на Англию и в 11.10 произвели посадку на своем аэродроме, после чего немедленно доложили о результатах наблюдений. В 11.25 командование военно-воздушных и военно-морских сил Англии уже знало, что немецкая эскадра приближается к Дуврскому проливу.

Видимость к этому времени продолжала ухудшаться. Сумеет ли мы нанести удар по немецкой эскадре до того, как низкая облачность и клубящиеся туманы Северного моря вместе с надвигавшимся сумраком февральского вечера сделают эту задачу невозможной?

Напомним, что силы, предназначавшиеся для проведения операции «Фуллер», состояли из 100 самолетов Бомбардировочного командования, которые находились в четырехчасовой готовности. Ни одного самолета из этого количества не было на аэродромах Юго-Восточной Англии. Бомбардировочное командование могло выделить еще 150 самолетов, но опять-таки не раньше чем через четыре часа. Таким образом, ни одна из бомбардировочных эскадрилий не могла нанести удар по эскадре противника ранее 15.00. Кроме того, не было никакой уверенности в том, что действия бомбардировщиков будут успешными. Многие экипажи не имели специальной подготовки для борьбы с кораблями противника в море и, несомненно, испытывали бы значительные трудности в обнаружении целей, а при такой плотной и низкой облачности они вряд ли могли бы с необходимой высотой точно сбросить

бомбы. Английские бомбардировщики могли, конечно, причинить повреждения немецким кораблям и отвлечь внимание противника от других средств нападения. Однако при данных метеорологических условиях Пейрс не мог рассчитывать на немедленное уничтожение немецких кораблей.

Поскольку самыми мощными кораблями, которыми мы располагали в этом районе боевых действий, были эскадренные миноносцы, то основные надежды мы возлагали на бомбардировщики-торпедоносцы, количество которых было незначительным. Атаки этих самолетов были безуспешными, и ни одна сброшенная ими торпеда не попала в цель.

Самолеты Бомбардировочного командования действовали также неудачно. Для бомбардировки немецких кораблей в этот день в период с 14.55 до 18.15 вылетели три группы с общим количеством 242 самолета, из них только 39 обнаружили цели и сбросили на них бомбы, однако прямых попаданий немецкие корабли не получили. Свои потери составили 15 сбитых и 20 поврежденных самолетов, причем большинство потерь было от огня зенитной артиллерии немецких кораблей.

Немецкая эскадра скрылась в наступившей темноте, но мы все еще не теряли надежд нанести ей удар. Несмотря на противодействие со стороны истребителей противника, одиночные самолеты Берегового командования делали попытки преследовать немецкие корабли. Они дважды обнаружили их визуально до наступления темноты и два или три раза ночью с помощью бортовых радиолокаторов. Последнее донесение поступило в 01.55 13 февраля. В своих донесениях летчики правильно указывали, что немецкая эскадра разделилась на две группы, однако их сообщения были запоздалыми и потому никакой ценности не имели. В ночь на 13 февраля командование английских ВВС выслало 20 бомбардировщиков «Хэмпден» и «Манчестер» для постановки мин в устье Эльбы, однако ни одна из этих мин не причинила ущерба немецким кораблям. Но, вопреки нашим ожиданиям, оба немецких линейных корабля подорвались на минах, выставленных ранее английскими самолетами. Линейный корабль «Гнейзенау», получив незначительные повреждения, шел вместе с тяжелым крейсером «Принц Ойген» и 13 февраля в 07.00 достиг устья Эльбы. Линейный корабль «Шарнхорст» получил повреждения, в результате которых его скорость хода снизилась до 12 узлов, однако и ему удалось дойти своим ходом до Вильгельмсхафена.

Известие о прорыве немецкой эскадры через Ла-Манш было встречено в Англии с чувством огромного негодования и возмущения. Английское правительство назначило специ-

альную следственную комиссию для расследования событий 12 февраля.

После тщательного опроса многочисленных свидетелей следственной комиссии удалось воссоздать ясную картину минувших событий. Действия английских вооруженных сил были подвергнуты умеренной критике, полностью учитывавшей все трудности обстановки, в которой им приходилось выполнять свою боевую задачу. В числе других замечаний комиссия указала, что, после того как немецкая эскадра проскочила незамеченной через две наши зоны воздушного патрулирования, командованию английских ВВС следовало бы в дневное время направить истребители с целью разведки западной части Ла-Манша. Также было необходимо выслать замену самолету, совершавшему патрульный полет вдоль «юго-восточной линии», когда у него отказала радиолокационная установка. Кроме того, данные наблюдения наших радиолокаторов о полетах самолетов противника над Ла-Маншем можно было бы изучить несколько раньше, если бы командование 11-й авиagrуппы «более внимательно отнеслось к тому обстоятельству, что немецкие корабли могли появиться примерно в это же время». С другой стороны, связь и взаимодействие между родами войск и между авиационными командованиями были, по мнению следственной комиссии, «в целом удовлетворительными». То обстоятельство, что первые налеты нашей авиации на немецкие корабли были несогласованными, было, по мнению комиссии, неизбежным следствием слишком позднего обнаружения немецких кораблей. Пребывание частей Бомбардировочного командования в состоянии четырехчасовой боеготовности, что явилось предметом серьезной критики определенных кругов, было, по заключению комиссии, при данных обстоятельствах вполне оправданным. Однако командующему Бомбардировочным командованием следовало бы сообщить в Адмиралтейство о своем решении перевести экипажи из состояния двухчасовой в четырехчасовую готовность.

В целом следственная комиссия пришла к выводу, что, если оставить в стороне неблагоприятные метеорологические условия и общие недостатки английских вооруженных сил, «главная причина неудачных действий против немецких кораблей заключалась в том, что последние не были своевременно обнаружены, а это в свою очередь объяснялось неудовлетворительным проведением ночных патрульных полетов и отсутствием утренней воздушной разведки над Ла-Маншем».

Нет необходимости оспаривать замечания и выводы следственной комиссии, но, учитывая данные, какими мы располагаем по этому вопросу в настоящее время, каждый, кто

занимается изучением событий того времени, не может не поразиться некоторым обстоятельствам. В действительности взаимодействие между нашей истребительной и бомбардировочной авиацией было неудовлетворительным; полностью отсутствовала связь между всеми заинтересованными лицами и частями вплоть до мелких подразделений. Большая часть командиров авиастанций и командиров эскадрилий знали только то, что им было уже известно в течение многих месяцев, а именно: немецкие корабли будут пытаться выйти в море. Но никто из них даже не предполагал, что это может произойти между 10 и 15 февраля. Некоторые экипажи самолетов «Бофорт» получили задание производить поиск предположительно торговых судов противника, а два офицера, которые первыми обнаружили немецкую эскадру, вышли на нее по чистой случайности.

Что касается действий нашей авиации, то прорыв немецкой эскадры явился результатом более или менее случайного стечения обстоятельств. Погода была явно против нас, поэтому с самого начала все складывалось неудачно. Если бы не мастерство и отвага, проявленные экипажами самолетов «Бофорт» при обнаружении целей в сложных метеорологических условиях, действия авиации можно было бы расценивать не иначе как печальную страницу в нашей истории. Однако настойчивость наших вооруженных сил в достижении своих целей вскоре сбила спесь с ликующих немцев. 23 февраля направлявшийся в Тронхейм тяжелый крейсер «Принц Ойген» был торпедирован английской подводной лодкой «Тридент». В ночь на 28 февраля линейный корабль «Гнейзенау», стоявший в Киле, получил два прямых попадания и потерял 90 человек экипажа в результате налета, произведенного самолетами Бомбардировочного командования. Все три немецких корабля надолго вышли из строя. Покинув Брест, откуда немецкие корабли могли держать под непрерывной угрозой наши атлантические коммуникации, противник не достиг поставленной цели. Как заявил Редер, немецкий военно-морской флот, «одержав тактическую победу, потерпел стратегическое поражение».

Глава 9

ПЕРЕХОД В НАСТУПЛЕНИЕ

«До получения дальнейших указаний Вы должны направлять основные усилия бомбардировочной авиации на дезорганизацию системы коммуникаций и подрыв морального духа населения Германии в целом, и рабочего класса в особенности». Так говорилось в директиве штаба английских ВВС от 9 июля 1941 года, направленной командующему Бомбардировочным командованием маршалу авиации Пейрсу, в которой ему предписывалось начать новую фазу воздушного наступления против Германии.

До этого английская бомбардировочная авиация, выполняя боевые задачи, встречала много затруднений. Основным из них было неумение значительной части экипажей обнаруживать и поражать избранные цели. Эффективному проведению воздушного наступления на Германию серьезно мешали медленный рост самолетного парка Бомбардировочного командования и отвлечение части его сил для участия в битве за Атлантику.

Факт выбора системы коммуникаций Германии в качестве основной цели для действий нашей бомбардировочной авиации свидетельствует о том, что она не справилась с ранее поставленными перед ней задачами. Дневные бомбардировочные налеты на Германию успеха не имели, а удары, наносимые ночью по небольшим рассредоточенным или хорошо защищенным целям, например по нефтеперерабатывающим и авиационным заводам, как оказалось, почти не причинили им серьезного ущерба. Командование английских ВВС пришло к выводу, что экипажи английских бомбардировщиков должны научиться безошибочно опознавать в лунные ночи по меньшей мере девять крупных железнодорожных узлов в Западной Германии. Оно также пришло к убеждению, правда недостаточно обоснованному, что если по этим целям нанести всеми имеющимися в наличии средствами мощный концентрированный удар, то Рейнско-Рурский промышленный район мо-

жно изолировать от других промышленных районов Германии. Если бы нам удалось осуществить это, результаты немедленно были бы ощутимы как на Восточном фронте, где русские развертывали свои силы для первой схватки с немцами, так и для нашей армии в Африке. Однако ясные лунные ночи длятся только одну неделю в месяц. В темные же ночи английские бомбардировщики должны были выбирать вместо железнодорожных узлов другие объекты (имеющие более крупные размеры), которые можно было обнаружить и поразить в темное время суток. Вывод напрашивался сам собой: действуя в темные ночи, наша бомбардировочная авиация могла добиться успеха только путем проведения, как указывалось в директиве, «массированных продолжительных бомбардировок по площади крупных промышленных центров, преимущественно заселенных рабочими». С ростом численности нашей бомбардировочной авиации и возрастанием бомбового тоннажа, который она могла сбрасывать на города противника, командование английских ВВС приняло решение уменьшить количество налетов на железные дороги Германии и сосредоточить все усилия бомбардировочной авиации на подрыве морального духа немецкого населения, конечно, не преднамеренным уничтожением гражданского населения, а путем разрушения жилых домов и промышленных объектов в крупных индустриальных центрах страны. Кроме ночных налетов, командование английских ВВС планировало выполнять эту задачу, проводя прицельное бомбометание по избранным объектам в дневное время с использованием новых типов тяжелых бомбардировщиков.

Для выполнения этой задачи, а также вспомогательных задач, например таких, как постановка мин с воздуха и нанесение ударов по немецкому судоходству, маршал авиации Пейрс в июле 1941 года имел в своем распоряжении 49 бомбардировочных эскадрилий, насчитывавших около 1000 самолетов. Однако из общего числа 49 эскадрилий восемь были вооружены самолетами «Бленхейм», переведенными к тому времени в разряд легких бомбардировщиков и пригодными лишь для налетов на объекты, расположенные на побережье. И хотя в распоряжении 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, слабоподготовленных экипажей. Поэтому большинство боевых эскадрилий каждую третью ночь проводило тренировочные полеты. Кроме того, суровая продолжительная зима 1941/42 года затрудняла использование авиации. 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 года 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 нужно было поставить в известность американцев относительно наших намерений. 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 сломить 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...»

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 года штабу ВВС. Будучи сторонником воздушного наступления, особенно когда дело касалось массивной 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».

И Пейрс в течение всей второй половины 1941 года 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 Билефельд. Усиленной бомбардировке подряд в течение четырех ночей подвергся Мюнстер. Серьезные повреждения были причинены жилым районам и железнодорожным объектам Ахена и Касселя.

Общий эффект бомбардировочных налетов нашей авиации в то время лучше всего можно показать на примере бомбардировки Кёльна. Этот город находился недалеко от наших аэродромов, и его легко было обнаружить с воздуха, поэтому налеты нашей авиации на Кёльн были более успешными по сравнению с налетами на другие города Рура. В период с 1 июня 1941 года по 28 февраля 1942 года на Кёльн было произведено 33 налета с общим количеством 2000 самолетовылетов, причем дважды наша авиация бомбардировала его по пяти ночей подряд. По донесениям экипажей, на город в общей сложности было сброшено около 6600 тонн фугасных и 147 000 штук зажигательных бомб. По немецким данным, на город упало 1100 тонн фугасных и 12 000 штук зажигательных бомб. В Кёльне было разрушено 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 было убито 138 человек, 277 ранено и около 13 000 человек временно лишились крова. Свои потери во время этих налетов составили 55 самолетов.

Результаты нашего воздушного наступления, проводившегося во второй половине 1941 года с целью дезорганизации системы коммуникаций и подрыва морального духа населения Германии, оказались менее значительными, чем мы ожидали. Однако действия нашей авиации вынудили противника привлечь большое количество людей в систему противовоздушной обороны Германии, непрерывно формировать новые батареи зенитной артиллерии, количественно и качественно усилить

ночную истребительную авиацию. Именно это, а не нанесение немцам какого-либо ущерба и явилось основным достижением нашего воздушного наступления.

Несомненно, развитие и совершенствование противовоздушной обороны противника привело к увеличению боевых потерь нашей авиации. Во время ночных налетов на Германию в 1940 году потери нашей авиации составляли 1,6 процента от общего количества самолето-вылетов. К августу 1941 года потери возросли до 3,5 процента и в ноябре этого же года достигли 4,8 процента. Столь большие боевые потери в совокупности с большими небоевыми потерями представляли серьезную угрозу срыва планов расширения Бомбардировочного командования. В связи с этим в ноябре 1941 года воздушное наступление на Германию фактически было приостановлено. И если бы не возникла необходимость нанесения ударов по немецким линейным кораблям «Шарнхорст» и «Гнейзенау», наша бомбардировочная авиация сохранила бы свои силы для налетов весной 1942 года. К этому времени намечалось значительную часть наших бомбардировщиков оборудовать приборами для использования радионавигационной системы «Джи», что, как ожидалось, должно было совершить переворот в самолетовождении и прицельном бомбометании вне видимости объектов на земле.

Такие перспективы на лучшее будущее были утешительными, так как результаты ночных бомбардировок нашей авиации в 1941 году, хотя о них знали лишь немногие, были весьма плачевными. В сентябре 1941 года командование английских ВВС произвело подробную оценку этих результатов на основании аэрофотоснимков, сделанных во время ста последних ночных налетов нашей бомбардировочной авиации. Оказалось, что из трех самолетов, экипажи которых докладывали об успешном выполнении боевого задания, только один подходил к своей цели на расстояние ближе восьми километров, а при проведении налетов на объекты Рура только один из десяти самолетов приближался к своей цели на такое расстояние. В самом деле, более разительный контраст трудно себе представить: с одной стороны, восторженные донесения экипажей бомбардировщиков или показания лиц, прибывших из Германии, об успешных результатах наших воздушных налетов, и с другой стороны — беспристрастные снимки, сделанные нашими высотными разведчиками «Спит-файр», на которых были обозначены лишь слегка разрушенные города. Штаб английских ВВС разобрался с неприятными, но вполне достоверными фактами и, не теряя времени, приступил к созданию более активных средств нападения бомбардировочной авиации.

* * *

В то время как ночные бомбардировщики производили налеты на объекты Германии, истребительная авиация и дневные бомбардировщики наносили удары по объектам противника в Северной Франции. После того как осенью 1940 года немецкая авиация прекратила массированные дневные налеты на Англию, большое количество наших истребительных эскадрилий перенесло свои боевые действия по другую сторону Ла-Манша. Поэтому первое, с чего начал главный маршал авиации Дуглас, заступивший вместо Даунинга в конце ноября 1940 года на пост командующего английской истребительной авиацией, было проведение в жизнь, с одобрения штаба английских ВВС, наступательных действий по объектам противника, расположенным во Франции.

Таким образом, начиная с декабря 1940 года английская истребительная авиация начала проводить систематические налеты на территорию противника. Действуя самостоятельно небольшими силами по плану операции «Рубабс» или значительными силами при сопровождении нескольких бомбардировщиков по плану операции «Сёркес», наши истребители не давали противнику покоя. Задачи, которые ставились перед истребителями, были разнообразными: уничтожение самолетов в воздухе и на земле, обстрел и бомбардировка аэродромных сооружений, портов и других объектов. Основная цель этих действий заключалась в том, чтобы вынудить немцев сохранить на Западе сильную противовоздушную оборону. Если бы нам удалось заставить противника увеличить численность истребительной авиации, количество зенитных батарей и радиолокационных станций во Франции и Бельгии за счет сокращения сил в Юго-Восточной Европе, то, как мы надеялись, это могло бы спасти Грецию и Югославию от захвата Гитлером. В то же время это сулило огромные моральные преимущества, так как наши летчики привыкали навязывать противнику свою инициативу.

Вплоть до июня 1941 года наступление английской истребительной авиации носило ограниченный характер. В период с 20 декабря 1940 года по 13 июня 1941 года наши истребители произвели только 104 самолето-вылета по плану операции «Рубабс» и провели 18 воздушных боев с истребителями противника, в ходе которых немцы потеряли семь, а мы восемь самолетов. В течение этого же периода наша авиация произвела 11 налетов по плану операции «Сёркес», в самом крупном налете участвовало 30 бомбардировщиков и около 300 истребителей. В ходе этих налетов мы потеряли 25, противник — 16 самолетов.

Нападение гитлеровской Германии на СССР требовало усиления наступательных действий нашей истребительной авиации. Если в свое время было необходимо вынуждать противника удерживать свою авиацию на Западном фронте с тем, чтобы предотвратить ее использование против греков, то теперь еще важнее было не допустить использования немецкой авиации против русских. Поэтому мы активизировали действия нашей авиации по другую сторону Ла-Манша*. В период с середины июня до конца июля 1941 года Истребительное командование, прикрывая действия 374 бомбардировщиков, произвело около 8000 самолето-вылетов. По нашим подсчетам, было уничтожено 322 самолета противника, мы потеряли 123 самолета. Это было уже большим достижением. Численность дневной истребительной авиации противника в Северной Франции составляла около 200 самолетов, поэтому потери немцев должны были означать либо полное уничтожение авиации в этом районе, либо стопроцентное обновление ее самолетного парка. К сожалению, очень часто наблюдалось большое несоответствие между донесениями экипажей о количестве сбитых самолетов противника и числом фактически сбитых самолетов. Теперь известно, что немцы в этот период потеряли только 81 самолет, то есть примерно в четыре раза меньше, чем мы предполагали. И все же численность самолетов 2-й и 26-й немецких истребительных эскадр на Западном фронте снизилась с 200 самолетов в июне до 140 самолетов в августе, а количество исправных самолетов соответственно снизилось с 75 до 60 процентов. Кроме того, немцы вынуждены были отозвать на Запад значительное количество опытных летчиков с Восточного фронта.

Хотя наша разведка была введена в заблуждение относительно действительного количества сбитых самолетов противника, она располагала достоверными данными о дислокации и всех перемещениях немецких военно-воздушных сил. Рост потерь бомбардировочной авиации вскоре вынудил нас сократить масштабы воздушного наступления по объектам на территории противника. Это решение было принято в августе, то есть как раз в тот момент, когда боевые действия истребительной авиации начали приносить определенные результаты.

* Активизация действий английской авиации, о которой упоминают авторы, носила фиктивный характер. Достаточно вспомнить, что за полтора месяца до конца июля 1941 года потери немецких ВВС в Западной Европе равнялись средним потерям на советско-германском фронте за один день. Не соответствует также истине утверждение авторов о том, что активизация действий английской авиации вынудила немцев перебрасывать с советско-германского фронта на Запад опытных летчиков.—
Прим. ред.

В ходе этого наступления в 1941 году, по нашим данным, сбито около 800 истребителей противника, в то время как наши потери составили 462 истребителя. Теперь известно, что немцы потеряли только 183 самолета. Таким образом, мы потерпели неудачу как в соотношении потерь своих самолетов и самолетов противника, так и в попытке отвлечь истребители противника с Восточного на Западный фронт.

* * *

В то время как английские ВВС оказывали нажим на противника в Европе, на Дальнем Востоке появился новый противник — сильный, решительный и коварный. 7 декабря 1941 года японцы нанесли свой ошеломляющий удар. Какой-то момент казалось, что все, с таким трудом достигнутое нами с 1940 года, поставлено под угрозу. И все же, несмотря на те мрачные дни, когда за поражением наших вооруженных сил в Киренаике последовали катастрофы в Малае и Бирме, Англия могла искать утешение в том, что в 1940 году она стояла перед еще большей угрозой и все-таки выжила. То, что она смогла устоять против превосходящих сил противника и бороться в одиночестве до присоединения к ней двух великих союзников, объясняется рядом причин, причем боевая деятельность наших военно-воздушных сил является далеко не последней. А тот факт, что английские ВВС спасли Англию в 1940 году* и затем перенесли войну на территорию Германии, в свою очередь объясняется многими обстоятельствами, из которых основными являются следующие: здоровый подход к новым идеям людей, ответственных за развитие авиации, которые, несмотря на ограниченные материальные ресурсы и неблагоприятное общественное мнение, за короткий промежуток времени в двадцать лет сумели создать к 1939 году боеспособные военно-воздушные силы; великолепная выучка и высокие боевые качества летного состава английских ВВС, ибо общеизвестно, что исход войны в воздухе больше, чем в войне на суше или на море, в конечном итоге зависит от индивидуальных качеств бойца. В этом отношении английские ВВС периода 1939—1941 годов могли найти себе равных, но ни в коем случае не могли оказаться превзойденными.

* Спасение Англии от фашистского вторжения было результатом героической борьбы народов СССР на советско-германском фронте. Действия английской и немецкой авиации над Англией летом и осенью 1940 года не только не могли решить исход второй мировой войны, но и не оказали заметного влияния на ее ход. Известно также, что уже в июле 1940 года Гитлер планировал начать войну против СССР весной 1941 года.—
Прим. ред.

В оригинале книги эта страница белая
(без текста, без изображений).
In the original book, this page is white
(no text, without images).

Gerza scan

Часть II

**БОРЬБА С ПЕРЕМЕННЫМ
УСПЕХОМ**

В оригинале книги эта страница белая
(без текста, без изображений).
In the original book, this page is white
(no text, without images).

Gerza scan

Глава 1

ЯПОНИЯ НАНОСИТ УДАР

В одно прекрасное солнечное утро в мае 1925 года в Лондоне состоялось совещание главнокомандующих тремя видами вооруженных сил Британской империи. Предметом этого совещания являлось рассмотрение вопросов обороны небольшого острова Сингапур, расположенного у входа в восточную часть Малаккского пролива и находящегося на удалении более 13 000 километров от берегов Англии. На южном берегу этого острова лежит большой город, а на северном расположена военно-морская база Сингапур, считавшаяся в течение многих лет «Гибралтаром Дальнего Востока». После окончания осенью 1939 года строительства этой базы, обошедшегося в 60 миллионов фунтов стерлингов, она была снабжена и оборудована всем необходимым, начиная от ленточки для фуражки морского офицера и кончая 15-дюймовыми орудиями береговой артиллерии; а у гранитных и железобетонных причалов базы находился плавучий сухой док длиной 300 метров и шириной 40 метров, в котором мог разместиться самый крупный линейный корабль. После 15-дневной осады под натиском сотысячной японской армии 70 000 защитников острова капитулировали и были захвачены в плен. Более половины из них погибли из-за исключительно тяжелых условий жизни в плену. Падение Сингапура было одной из самых больших военных катастроф в истории английских вооруженных сил.

Эта катастрофа произошла через 17 лет после того памятного майского утра, когда три военных руководителя занимались в Лондоне рассмотрением вопросов обороны Сингапура.

В 1921 году было решено перенести главную военно-морскую базу Англии на Дальнем Востоке из удаленного и открытого для нападения противника Гонконга в другое, более безопасное место. В течение двух лет Имперский комитет обороны тщательно изучал вопросы, связанные с непрерывно растущей мощью японского военно-морского флота. Для английской военно-морской базы на Дальнем Востоке необхо-

димо было найти менее удаленное и более безопасное место на случай военных действий между Англией и Японией. Комитет считал, что таким местом является остров Сингапур; такого же мнения придерживалась имперская конференция, состоявшаяся в 1923 году. После этой конференции прошло два года, а эксперты не прекращали работу в поисках наилучших методов обороны этого острова. На майском совещании 1925 года предметом дискуссии явился вопрос выработки наилучших методов защиты медленно строящихся доков и арсеналов новой военно-морской базы. Начальник штаба военно-морских сил Англии и начальник Имперского генерального штаба одобряли такую форму обороны Сингапура, которая могла бы обеспечить его защиту при помощи стационарных 15-дюймовых орудий в сочетании с орудиями мелких калибров. Такой вид обороны был хорошо проверен и в том или другом варианте выдержал испытания многих войн. Тренчард, начальник штаба английских ВВС, предпочитал иметь более подвижную систему обороны с наличием в ней оружия, обладающего большей дальностью поражения. По мнению Тренчарда, к артиллерии, подводным лодкам и легким надводным кораблям, выделенным для защиты Сингапура, следовало добавить эскадрилью истребителей, две эскадрильи бомбардировщиков-торпедоносцев и отряд гидросамолетов.

Тренчард считал ошибочным рассматривать артиллерию как единственный или главный вид оружия в системе обороны Сингапура. Почему бы не использовать военно-воздушные силы для нанесения удара по противнику задолго до того, как он окажется в радиусе действия береговой артиллерии? Бомбардировщики-торпедоносцы могут наносить такие удары далеко в море, на удалении 250—300 километров от Сингапура и его мощной артиллерии. Предложения Тренчарда вызвали на совещании оживленную дискуссию. В конце концов было принято компромиссное решение, заключавшееся в том, что внутренний пояс обороны крепости должен быть обеспечен тремя 15-дюймовыми орудиями и орудиями меньших калибров, а для внешнего пояса обороны крепости предусматривалось использование бомбардировщиков-торпедоносцев.

В течение десяти лет, начиная с 1927 года, маятник беспокойно колебался между артиллерией и авиацией, между экономией и расточительностью. К 1929 году было закончено строительство плавучего дока, система обороны Сингапура была усилена еще несколькими орудиями, а на аэродроме Селетар — поблизости от морской базы, строительство которой еще не было закончено, — расположилась 205-я эскадрилья, вооруженная летающими лодками «Саутгемптон», а позднее — «Сингапур». В 1930 году 205-я эскадрилья была

усилена 36-й эскадрилей бомбардировщиков-торпедоносцев. Однако выполнение плана обороны Сингапура в целом было отложено еще на пять лет. Начавшаяся в 1931 году война между Китаем и Японией явилась причиной того, что английское командование стало уделять усиленное внимание Дальневосточному театру военных действий. В 1933 году в Сингапур была направлена еще одна эскадрилья бомбардировщиков-торпедоносцев (№ 100) и было начато строительство двух аэродромов, которое, однако, продвигалось очень медленно. В то время, вероятно, лишь в штабе английских ВВС считали, что противник может атаковать Сингапур не только с моря, но и с воздуха. Предполагалось, что военно-морской флот потенциального противника — а для всех было очевидно, что таким противником была Япония, — атакует Сингапур при поддержке своих авианосных самолетов. Для оказания противодействия противнику на острове необходимо было иметь разведывательные эскадрильи и эскадрильи, способные вести длительные наступательные действия против кораблей и судов противника.

В то время специально для обороны Сингапура были выпущены бомбардировщики-торпедоносцы двойного назначения, которые могли быть использованы как в боевых действиях на суше, так и для действий по морским объектам. Эскадрильи, вооруженные такими самолетами, в мирное время могли базироваться на аэродромы в Ираке и в Северо-Западной Индии, а в случае возникновения опасного положения на Тихом океане их можно было быстро перебросить на Дальний Восток по стратегической воздушной трассе, связывающей Багдад с Сингапуром.

Так в течение 17 лет начальники штабов вооруженных сил Англии проводили в жизнь планы обороны Сингапура. Полагали, что этого времени будет вполне достаточно для обеспечения безопасности этой очень важной военно-морской базы Англии на Дальнем Востоке. К осени 1939 года общее количество орудий крепости составляло 23 ствола, из них три 15-дюймовых орудия (их число намечалось вскоре довести до пяти), шесть орудий калибра 9,2 дюйма и четырнадцать 6-дюймовых орудий. Секторы обстрела этих орудий охватывали широкое пространство к юго-востоку, югу и юго-западу от острова. Кроме того, на Сингапуре в это время базировались четыре бомбардировочные эскадрильи английских ВВС (в числе которых были две эскадрильи бомбардировщиков-торпедоносцев) и две эскадрильи летающих лодок, находившихся в полной боевой готовности для осуществления в случае необходимости плана гибкой и дальней внешней обороны Сингапура, которого так долго и настойчиво добивался Тренчард.

Так обстояло дело в течение первых месяцев второй мировой войны. Однако последовавшая в конце июня 1940 года капитуляция Франции вызвала ускорение событий, развивавшихся в неблагоприятном направлении для Англии и стран Британской империи, которые вели войну без помощи со стороны, с предельным напряжением сил. В условиях такой мрачной обстановки в июле 1940 года состоялось совещание Комитета начальников штаба вооруженных сил Англии. Совещание пришло к выводу, что оборона Сингапура должна из-за отсутствия военных кораблей, столь необходимых для других театров военных действий, полагаться главным образом на военно-воздушные силы.

Германия контролировала все европейские порты и морские базы от Нарвика до Бордо. С вступлением Италии в войну обстановка на Средиземном море резко ухудшилась, силы английского военно-морского флота, хотя и были большими, были напряжены почти до предела. Военно-морская база Сингапур находилась далеко от непосредственного района боевых действий и предназначалась для того, чтобы выстоять против врага, который еще не объявил открыто о своих намерениях. Чтобы сделать Сингапур надежной базой, обеспечивающей действия военно-морских сил, необходимо было разместить на острове максимально возможное количество самолетов. Комитет начальников штабов вынес решение, в соответствии с которым общую численность английских ВВС на Дальнем Востоке к концу 1941 года планировалось довести до 336 современных самолетов первой линии, имеющих достаточное количество резервов, а также обслуживающие и административные части. Такое количество авиации должно было обеспечить защиту наших интересов на Дальнем Востоке.

Командование вооруженных сил на Дальневосточном театре военных действий, произведя оценку боеспособности английской авиации, признало ее недостаточной. На совещании командующих всеми видами вооруженных сил Англии на Дальнем Востоке, состоявшемся 16 октября 1940 года, было принято решение увеличить численность английских ВВС на Дальнем Востоке с 336 до 566 самолетов первой линии. Участники совещания пришли к единодушному выводу, что такое количество боевых самолетов было минимальным для удовлетворения наших нужд на Дальнем Востоке. С увеличением численности наших военно-воздушных сил в Малайе было признано необходимым соответственно увеличить численность и наземных войск, главным образом для обеспечения обороны многих новых аэродромов, строительство которых намечалось в этом районе.

Но одно дело составить план на бумаге и совершенно другое — добиться претворения его в жизнь. Так получилось и с этим планом. К 8 декабря 1941 года — дню начала войны с Японией — общая численность самолетного парка английских ВВС на Дальнем Востоке составляла 362 самолета, из них только 233 самолета были боеготовыми.

Слабость нашей авиации на Дальнем Востоке, которую в целом можно объяснить недооценкой развития английских ВВС в мирное время, была, вероятно, основной причиной того, почему японцам удалось достигнуть полной победы в кампании, длившейся всего 70 дней. В течение этого короткого отрезка времени не имевшие на вооружении современных самолетов эскадрильи английских и австралийских ВВС, которым была поручена оборона Малайи, не оказали должного противодействия японской авиации и не смогли серьезно воздействовать на морские и сухопутные силы противника. Такова была горькая правда.

Может показаться странным, что оборона столь важного бастиона империи на Дальнем Востоке, каким являлся Сингапур, осуществлялась при помощи устаревшего оружия с применением старых способов борьбы против врага, прекрасно понимавшего принципы ведения современной войны и стремившегося применить эти принципы на практике. Тот факт, что Сингапур оказался в таком тяжелом положении, в конечном счете объясняется не тем, что в Лондоне не смогли оценить важность воздушного оружия, а скорее вследствие неумолимого развития событий. Командование считало, что в случае нападения противника на Сингапур оборона базы с воздуха будет обеспечена посредством гибкого использования авиации. С этой целью была построена цепь аэродромов, простиравшаяся от Англии до Дальнего Востока и проходившая через страны Ближнего Востока и Индию. По этой авиатрассе истребители и бомбардировщики могли быть перебросены в Сингапур буквально в течение нескольких дней. Никто не мог предположить, что эта трасса может быть перехвачена противником, а военно-воздушные силы придется использовать на других театрах военных действий. Решение о создании такой цепи аэродромов, которые давали возможность в нужный момент перебросить по этой авиатрассе необходимое количество самолетов, было совершенно правильным. Однако, когда разразился кризис, самолетов оказалось явно недостаточно, и потеря Сингапура явилась лишь частью той цены, которую заплатили англичане за снижение в мирное время численности своих вооруженных сил значительно ниже минимального уровня, необходимого для обеспечения безопасности империи.

Это было вполне ясно и Даффу Куперу, посланному премьер-министром вместе с другими лицами в Сингапур и другие районы Дальнего Востока за три месяца до начала войны с Японией. Ему было поручено представить доклад об общей обстановке в тех частях Британской и Голландской империй, которые могли быть атакованы Японией, если она вступит в войну на стороне Германии.

В результате тщательного расследования Куперу удалось выявить недостатки в системе нашей обороны на Дальнем Востоке и те затруднения, с которыми встречались командующие всеми видами вооруженных сил на Дальневосточном театре военных действий. Купер предпринял все зависящие от него меры, вплоть до настойчивых обращений непосредственно к премьер-министру, чтобы исправить положение, которое фактически было уже непоправимым.

18 ноября 1940 года главнокомандующим английскими вооруженными силами на Дальнем Востоке был назначен ветеран первой мировой войны главный маршал авиации Роберт Брук-Попхэм. Он получил вполне определенные указания. Во-первых, принять все зависящие от него меры, чтобы не допустить войны с Японией. «Избежание войны с Японией является основой нашей политики на Дальнем Востоке, поэтому необходимо всячески избегать возможных провокаций», — телеграфировал Брук-Попхэму Комитет начальников штабов английских вооруженных сил в марте 1941 года, повторив это же указание в сентябре. Во-вторых, осуществляя оборону стран Британской империи на Дальнем Востоке, полагаться «главным образом на военно-воздушные силы».

Краткое изучение Дальневосточного театра военных действий, включавшего Гонконг, Борнео, Малайю, Бирму, Цейлон и часть Индийского океана до Дурбана и Момбасы, убедило Брук-Попхэма в том, что этот театр был в основном морским театром. Хотя армия и военно-воздушные силы и могли совместными усилиями оборонять многие важные базы и отразить вторжение противника, однако его окончательный разгром мог быть осуществлен лишь при условии обеспечения непрерывного контроля морских коммуникаций. Для этого необходимо было добиться господства в воздухе над прибрежными водами. Но недостаточное количество самолетов осложняло эту проблему. Брук-Попхэм должен был разрешить и другие проблемы, такие, как организация взаимодействия между родами войск, ведение разведки, строительство аэродромов, совершенствование службы ВНОС, а также координирование многих вопросов с голландскими властями на Суматре и Яве. Меньшую, но отнюдь не маловажную роль имело разрешение таких вопросов, как удаленность штаба на-

земных войск на 8 километров от штаба военно-воздушных сил и штаба военно-морских сил на расстояние свыше 55 километров от Сингапура.

Брук-Попхэм решительно взялся за разрешение этих проблем. Ему потребовалось немного времени, чтобы установить, что взаимоотношения между командованием наземных войск и командованием военно-воздушных сил далеко не идеальные. Этот вопрос был решен лишь после того, как было обновлено руководство армии и военно-воздушных сил, а для отработки взаимодействия в их штабах — созданы отделы совместных операций. Взаимоотношения между командующими военно-воздушных и военно-морских сил были хорошими.

Главкомандующий столкнулся с почти полным отсутствием разведывательной информации, необходимой для наземных войск и военно-воздушных сил. Дальневосточное объединенное разведывательное бюро, созданное в ноябре 1940 года для обеспечения разведывательной информацией всех трех видов вооруженных сил, находилось в подчинении командования флота и размещалось при штабе военно-морских сил. Естественно, что разведывательная информация, добываемая этим органом, касалась преимущественно военно-морских сил противника.

Командование военно-воздушных сил постоянно сталкивалось с затруднениями в строительстве и содержании аэродромов. Одной из основных причин этих затруднений была сильно пересеченная местность Малайи. Малайский полуостров пересекает покрытый лесами массивный горный хребет, отделяющий восточное побережье Малайи от западного и заканчивающийся в провинции Джохор против острова Сингапур. Прибрежные зоны полуострова пересекают многочисленные холмистые гряды, равнины между ними покрыты каучуковыми плантациями и рисовыми полями. В течение всего года в Малайе идут сильные дожди, и над центральным горным хребтом постоянно задерживаются облака, затрудняющие перелет самолетов из одной части Малайи в другую. Много аэродромов пришлось построить на открытой местности восточного побережья. Несколько аэродромов располагались в таких местах, где для обороны их возникало множество затруднений. Например, аэродромы в Кота-Бару и Куантане находились рядом с морскими пляжами. Кстати, японцы впоследствии использовали их для высадки своих десантов.

Несмотря на большую работу, проделанную командованием, строительство новых аэродромов в Малайе шло очень медленно. В административном отношении территория Ма-

лайи была разделена на одиннадцать провинций, возглавлявшихся местными властями, с которыми приходилось согласовывать вопросы, связанные с приобретением земельных участков под аэродромы. Эти затруднения прекратились только тогда, когда в стране было введено чрезвычайное положение. Другим, более серьезным затруднением являлась нехватка технического оборудования и специалистов для обслуживания немногих имевшихся в распоряжении машин, а также острый недостаток чернорабочих. Для устранения противоречий между военными и правительственными организациями в вопросах найма и использования рабочей силы существовал постоянный трудовой комитет. Но полномочия этого органа не распространялись на частные гражданские организации и предприятия, которые платили своим рабочим более высокую заработную плату и не имели никакого желания сотрудничать с правительством в вопросах обороны своей страны.

Не удивительно, что при таком положении дел командование военно-воздушных сил встретилось при строительстве аэродромов со столь многочисленными и серьезными затруднениями. Тем не менее к началу войны в северо-западной части Малайи было построено девять аэродромов, три аэродрома — в северо-восточной, один — в восточной, три — в центральной и шесть аэродромов — в южной части Малайи. Кроме 22 аэродромов, расположенных на Малайском полуострове, имелось еще четыре аэродрома на острове Сингапур. Основным из них был аэродром Селетар, находившийся в близости от военно-морской базы. Строительство аэродрома Тенга было закончено в день объявления войны личным составом местного гарнизона, который в течение 24 часов уложил 360 метров металлического покрытия на взлетно-посадочной полосе.

На пятнадцати вновь построенных аэродромах было лишь травяное покрытие, бетонных взлетно-посадочных полос не было. Частые и обильные тропические дожди затрудняли эксплуатацию этих аэродромов. Кроме того, имелось несколько аэродромов, например в районе Алор-Стар, где постройки примыкали вплотную к взлетно-посадочной полосе, а места стоянок самолетов были ограничены. Лишь немногие аэродромы имели маскировочные средства. Наземная и противовоздушная оборона их была слабой или вообще отсутствовала. Главнокомандующий английскими вооруженными силами на Дальнем Востоке издал приказ, согласно которому каждый аэродром должен был получить восемь тяжелых и восемь легких зенитных орудий. Однако с началом войны ни один из них не имел этого количества зенитной артиллерии,

так как к этому времени в Малайю прибыло только 17 процентов штатного количества зенитных средств. Наилучшая противовоздушная оборона была на аэродроме Селетар, где было установлено восемь зенитных орудий системы Бофорс. Хуже всего обстояло дело на аэродромах Центральной и Южной Малайи, а также в отдельных районах в северной части полуострова, где вообще не имелось средств противовоздушной обороны. На всех аэродромах не хватало оборудования для обслуживания и ремонта самолетов.

Радиолокационные станции для обнаружения самолетов и кораблей противника также не отвечали предъявляемым к ним требованиям. На восточном побережье Малайи, где противник высадил первый десант, действовали только две радиолокационные станции: одна в Мерсинге и другая в Букит-Чунанге; пять радиолокационных станций находились еще в стадии строительства и освоения. На западном побережье действовала одна радиолокационная станция и заканчивалась установка еще двух. Только на самом острове Сингапур все три станции были в рабочем состоянии. Несомненно, столь незначительное количество радиолокационных станций не могло обеспечить надежного и своевременного оповещения о появлении противника в воздухе и на море.

Не лучше обстояло дело и с проводной связью. Штаб ВВС имел телетайпную связь только с аэродромами, расположенными на острове Сингапур, и три линии телефонной связи с аэродромами на Малайском полуострове, которые, кроме того, обслуживали наземные войска и гражданскую администрацию.

Однако самые большие затруднения вызывала постоянная нехватка самолетов, а также их низкие тактико-технические характеристики. Наиболее современными, точнее говоря наименее устаревшими, были самолеты «Бленхейм», состоявшие на вооружении 27-й истребительной и 34, 60 и 62-й бомбардировочных эскадрилий, и самолеты «Хадсон» 1-й и 8-й австралийских эскадрилий. На вооружении 36-й и 100-й эскадрилий находились самолеты «Уайлдбист». Таковы были силы бомбардировочной и разведывательной авиации, имевшейся в распоряжении командующего военно-воздушными силами в Малайе вице-маршала авиации Пулфорда, к которым следует добавить три самолета «Каталина» из состава 205-й эскадрильи, базировавшейся на аэродром Селетар. 230-я эскадрилья летающих лодок в мае 1940 года была переброшена из Сингапура на Средний Восток. Таким образом, наличных сил бомбардировочной авиации было явно недостаточно даже в случае использования их исключительно в оборонительных

целях. Не лучше обстояло дело и с истребителями. 243-я и 488-я новозеландские эскадрильи, а также 21-я и 453-я австралийские эскадрильи составляли наличные силы истребительной авиации, предназначенной для обороны Малайи. Эти эскадрильи были вооружены истребителями «Брюстер Буффало», которые имели очень низкие летно-тактические характеристики.

Резервный парк насчитывал 88 самолетов, в том числе 52 «Брюстер Буффало» (из которых 21 самолет был неисправен), 7 самолетов «Хадсон» и 15 самолетов «Бленхейм».

Не хватало не только самолетов, но и квалифицированных летчиков. Большинство летчиков, служивших в Малайе, прибыло из летных школ, находившихся в Австралии и Новой Зеландии. Многие из них никогда не летали на современных самолетах и не имели опыта вождения самолетов с убирающимся шасси, изменяемым в полете шагом винта и закрылками. Эскадрильи, вооруженные самолетами «Брюстер Буффало», были сформированы всего за несколько месяцев до нападения японцев, причем половина из них была небоеспособной.

Против таких сил еще до начала боевых действий на Дальнем Востоке японцы сосредоточили во Французском Индокитае свыше 300 современных самолетов, не считая самолетов с авианосцев. Для проведения бомбардировочных налетов и воздушной разведки они применяли двухмоторные армейские самолеты «97» и «99». В качестве бомбардировщика-торпедоносца японцы использовали морской самолет «96». Истребительная авиация состояла из армейских самолетов «1» и «97» и морского истребителя «0», который показал себя с наилучшей стороны. Самолет имел максимальную скорость 560 км/час, обладал хорошей маневренностью и был вооружен двумя 20-мм пушками и двумя пулеметами калибра 7,7 миллиметра. Радиус действия самолета был увеличен путем установки на нем дополнительного сбрасываемого в полете бензобака. Такой истребитель превосходил по своим летным качествам наши истребители «Брюстер Буффало» и «Харрикейн-II». Впервые этот истребитель японцы применили в Китае весной 1940 года. Некоторые данные о летно-тактических характеристиках самолета были опубликованы в прессе американскими корреспондентами, которые находились в то время в Чунцине и наблюдали его в боевых действиях. В том же году министерство авиации Англии получило из Чунцина дополнительные сведения об истребителе «0». Кроме того, в июле в Сингапур поступило подробное описание самолета на китайском языке. 2 сентября 1941 года информация об этом самолете была направлена в Дальневосточное объеди-



Схема 12. Дислокация английских ВВС на 8 декабря 1941 г.

ненное разведывательное бюро для передачи ее штабу, который, однако, так и не получил этих данных. Куда исчезли эти материалы, до сих пор остается предметом догадок, так как все документы были уничтожены. Но кажется весьма вероятным, что важные материалы о новом японском истребителе находились в делах разведывательного отдела, созданного в октябре 1941 года при штабе ВВС Дальнего Востока. Когда началась война, офицерам этого отдела было не до приведения в порядок дел, и этот документ так и остался навсегда похороненным. Из-за отсутствия информации об истребителе «0» мы понесли большие потери. Наши летчики, уверенные, что истребитель «Брюстер Буффало» по своим летно-тактическим данным превосходит любой японский истребитель, что ни один истребитель противника не может достичь высоты 6500 метров, использовали не соответствующие обстановке тактические приемы и несли при этом большие потери.

30 июня, 18 и 20 августа 1941 года Брук-Попхэм направил в Лондон ряд срочных донесений с описанием состояния английских ВВС на Дальнем Востоке и просил усилить их. Нельзя сказать, чтобы в Лондоне отнеслись равнодушно к просьбам Брук-Попхэма, но Комитет начальников штабов был не в состоянии оказать ему в то время какую-либо помощь. Комитет констатировал, что производство самолетов еще недостаточно, что устаревшие самолеты «Уайлдбист» необходимо заменить самолетами австралийского производства «Бюфорт», которые были тогда в стадии конструирования. Комитет также указывал, что в первую очередь необходимо усилить военно-воздушные силы Среднего Востока ввиду ожидавшегося здесь весной 1942 года наступления немцев. И, наконец, самым важным вопросом, по мнению комитета, было оказание любыми средствами максимально возможной помощи России, храбро сражавшейся с сильным врагом. В конце 1941 года каждый фронт испытывал нужду буквально во всем, начиная от обученных людей и кончая современным вооружением.

Таково было общее состояние английских ВВС в Малайе накануне войны с Японией. Эти военно-воздушные силы вместе с небольшим контингентом голландских ВВС, насчитывавших на этом театре 22 бомбардировщика «Глен Мартин» и 9 истребителей «Брюстер Буффало», должны были обеспечить воздушное прикрытие и поддержку наземных войск и военно-морского флота. 2 декабря 1941 года английский военно-морской флот на этом театре военных действий был усилен новым линейным кораблем «Принс оф Уэльс» и линейным крейсером «Рипалс» более старой постройки. Численность наших наземных войск и имевшаяся в их распоряжении

боевая техника были явно недостаточны для ведения успешной обороны. К 8 декабря 1941 года общая численность наземных войск составляла около 87 000 человек, из которых очень немногие были обучены ведению боевых действий в джунглях. Армия не имела танков и располагала лишь небольшим количеством противотанкового оружия.

Для ведения успешных военных действий очень важно доброжелательное отношение гражданского населения к войне и армии, поскольку оно оказывает неизбежное влияние на моральное состояние сражающихся войск. Приходится с сожалением отметить, что любые действия главнокомандующего английскими вооруженными силами на Дальнем Востоке и подчиненных ему командиров встречали на каждом шагу если не препятствия, то по меньшей мере отсутствие поддержки со стороны местного населения, особенно в Сингапуре. «Гражданское население этого города,— доносил главнокомандующий,— проявляет в целом явное недовольство присутствием войск, нарушающих ритм их жизни».

Население Сингапура, так же как и население малайских городов, было очень плохо подготовлено к воздушным налетам противника. Особенно трудно было соблюдать светомаскировку, так как полное затемнение могло привести к прекращению вентиляции, что в условиях жаркого и влажного малайского климата было крайне нежелательно; поэтому была введена частичная светомаскировка. Большие трудности возникли при строительстве бомбоубежищ. В Сингапуре, где уровень грунтовых вод находится близко к поверхности земли, рытье узких траншей и щелей являлось не только бесполезным, но даже опасным делом, так как эти щели быстро заполнялись водой и становились рассадниками москитов. Сооружение наземных бомбоубежищ встречало сопротивление со стороны медицинских работников, утверждавших, что такие сооружения могут явиться причиной эпидемических заболеваний. Эта точка зрения была теоретически правильной, но когда в 1941 и 1942 годах противник произвел на Сингапур ряд мощных воздушных налетов, количество убитых и раненых среди городского населения из-за недостатка бомбоубежищ было неоправданно высоким.

Не прошло и двух месяцев после назначения Брук-Попхэма на пост главнокомандующего английскими вооруженными силами на Дальнем Востоке, как японцы вторглись в Камбоджу и Кохинхину. Однако в то время и в течение нескольких последующих месяцев трудно было определить, с какой целью японцы предприняли этот шаг: решил ли противник расчистить себе путь для последующего вторжения

в Сиам (Таиланд) или он намеревался оккупировать Малайю. К ноябрю 1941 года обозначились первые признаки нападения японцев на одну из этих стран. В Южно-Китайском море появились четыре японских крейсера и несколько эскадренных миноносцев. Хорошо обученная для проведения десантных операций 5-я пехотная дивизия японцев была переброшена в Южный Индокитай. За один месяц численность японской авиации в этом районе увеличилась с 74 до 300 самолетов. Японские самолеты, действовавшие с захваченных или вновь построенных аэродромов, все чаще и чаще стали совершать разведывательные полеты над Малайей. Английские самолеты также проводили аналогичные полеты, но главная военно-морская база противника Кам-Рань находилась вне радиуса их действия. Неоднократные обращения Брук-Попхэма к командующему американскими войсками на Филиппинах генералу Макартуру с просьбой выслать для аэрофотосъемки гавани самолеты «Летающая крепость», обладавшие большими радиусом действия и потолком, успеха не имели. Приказ Вашингтона, заявил Макартур, не дает ему возможности выполнить эту просьбу. Кажется, в то время США, как и Англия, делали все возможное, чтобы избежать конфликта с Японией.

28 ноября из Сайгона было получено сообщение о том, что Япония намеревается 1 декабря высадить свои войска в Южном Сиаме. Этому сообщению не придали серьезного значения, однако в качестве меры предосторожности штабу было приказано ежедневно проводить разведывательные полеты над морем в восточном направлении. Одновременно, в соответствии со строгими указаниями Комитета начальников штабов английских вооруженных сил, было объявлено, что «боевым кораблям и самолетам не будет отдан приказ на атаку кораблей и судов противника, даже если последние и будут обнаружены». Самолеты продолжали совершать ежедневные полеты в указанном направлении, но на широких морских просторах ничего не обнаружили до 3 декабря. В тот день летчики заметили два больших грузовых судна.

В этой напряженной обстановке, когда над Сиамом нависла угроза вторжения японцев, Брук-Попхэму предстояло решить вопрос, не является ли данная обстановка подходящим моментом для проведения операции «Матадор», план которой был давно разработан? Согласно этому плану на перешейке Кра, соединяющем Северную Малайю с Сиамом, предусматривалось провести наступательную операцию с целью захвата и удержания рубежа севернее железнодорожного узла Угапао в районе рейда Сингора. С военной точки зрения осуществление этой операции не представляло большой

сложности. Если бы мы захватили этот плацдарм, то смогли бы атаковать японцев в момент их высадки на побережье. Кроме того, увеличилось бы количество имевшихся в нашем распоряжении аэродромов, на которые могли базироваться наши эскадрильи. Последние смогли бы оказывать более эффективную поддержку с воздуха своим наземным войскам. Наземные же войска смогли бы организовать оборону аэродромов.

Однако при проведении этой операции следовало учитывать одно обстоятельство политического характера. Перешеек Кра являлся частью территории нейтрального Сиама. Осуществление операции «Матадор» привело бы к нарушению нейтралитета Сиама, что в свою очередь привело бы к немедленной войне с Японией и могло испортить наши отношения с США. А главнокомандующий английскими вооруженными силами имел строжайший приказ предпринимать все возможные меры, чтобы избежать войны с Японией.

Брук-Попхэм действовал очень осторожно. Были разработаны детальные планы проведения операции «Матадор», которые в течение нескольких недель держались в строгом секрете, так как ее можно было провести только с разрешения Военного кабинета. Однако за два дня до нападения японцев из Лондона сообщили, что главнокомандующий английскими вооруженными силами на Дальнем Востоке может, если он убежден, что японцы намерены высадиться на перешейке Кра, или если они уже высадись в любом другом месте территории Сиама, начать осуществление операции «Матадор».

Штаб английских ВВС Дальнего Востока сформировал специальную авиагруппу «Норгрупп», которая должна была взаимодействовать с 3-м индийским корпусом. В состав этой группы вошли 34-я и 62-я бомбардировочные эскадрильи, вооруженные самолетами «Бленхейм», 21-я австралийская истребительная эскадрилья, вооруженная самолетами «Брюстер Буффало», и 27-я ночная истребительная эскадрилья, вооруженная самолетами «Бленхейм». 22 ноября, когда был отдан предварительный приказ на проведение операции «Матадор», 21-я и 27-я истребительные эскадрильи базировались на аэродром Сунгей-Патани, 62-я бомбардировочная эскадрилья базировалась на аэродром Алор-Стар, а 34-я эскадрилья — на аэродром Тенга.

С каждым днем обстановка на Дальнем Востоке накалялась. Непрерывные сообщения о продвижении японцев вскоре убедили Брук-Попхэма, что операцию «Матадор» нельзя больше откладывать. 6 декабря самолеты «Хадсон» из состава 1-й австралийской эскадрильи, базировавшейся на аэро-

дром Кота-Бару, обнаружили два японских конвоя, находившихся в 130 километрах юго-восточнее южной оконечности Индокитая и двигавшихся в западном направлении. Один конвой в составе 22 торговых судов со средним тоннажем 10 000 тонн каждое следовал в сопровождении линейного корабля, предположительно типа «Конго», пяти крейсеров и семи эскадренных миноносцев. Другой конвой насчитывал 21 торговое судно и шел в охранении двух крейсеров и десяти эскадренных миноносцев. Западнее были обнаружены еще три японских торговых судна, двигавшихся в северо-западном направлении в сопровождении крейсера.

Главкомандующий английскими вооруженными силами на Дальнем Востоке, выполняя данные ему указания, принял решение не атаковать конвои до тех пор, пока не будет ясно, что они двигаются для захвата перешейка Кра, или, как указывалось в директиве, «пока противник не нарушит границу в любом другом месте Сиама». Одновременно главнокомандующий обсудил этот вопрос с вице-адмиралом Джеффри Лейтоном и с тем, кто прибывшими в Сингапур на линейном корабле «Принс оф Уэлс» адмиралом Томом Филлипсом и его начальником штаба контр-адмиралом Поллисером. Адмиралы высказали сомнение в отношении курса следования японских конвоев. Будут ли они продолжать идти прежним курсом в направлении перешейка Кра или повернут и станут ночью на якорь где-нибудь у западного побережья Индокитая? После оживленных дебатов по этому вопросу совещание пришло к заключению, что второе предположение более вероятно. Брук-Попхэм и его морские коллеги считали, что японские конвои войдут в сиамские воды, чтобы спровоцировать атаку англичан, и, таким образом, Япония найдет благовидный предлог для объявления войны. Поэтому Брук-Попхэм решил не проводить операцию «Матадор» до тех пор, пока не поступят дополнительные данные воздушной разведки, устраняющие всякие сомнения относительно курса следования японских конвоев. Однако в это время резко ухудшилась погода.

Самолеты «Хадсон», обнаружившие японские конвои, находились в тот момент на пределе радиуса действия и поэтому не могли следовать за ними. Для дальнейшего наблюдения за конвоями ночью была выслана летающая лодка «Каталина» из состава 205-й эскадрильи. С момента ее вылета прошло несколько часов, а никаких донесений от экипажа не поступало. Тогда была направлена вторая летающая лодка, с которой также не поступило никаких сигналов. Наконец первый самолет возвратился, и экипаж его доложил, что противник не обнаружен. Вторая «Каталина» была

сбита японскими самолетами, прикрывавшими свои конвои с воздуха. Эти самолеты базировались на западном побережье Камбоджи на аэродром Фу-Кок, построенный меньше месяца назад. На рассвете 7 декабря в воздух поднялись три самолета «Хадсон» с задачей обнаружить японские конвои и не терять их из виду. Одновременно все части английских ВВС были приведены в готовность № 1. Вскоре, однако, два самолета возвратились на аэродром из-за плохой погоды. Третий самолет пролетел через Сиамский залив, но ничего не обнаружил вследствие низкой облачности и непрерывного дождя. Теперь вся надежда возлагалась на самолеты «Каталина» из состава 205-й эскадрильи. Но и им не удалось обнаружить японские конвои, которые незамеченными подошли к Сингоре. Большая часть японских транспортов направлялась в этот порт, идя несколько зигзагообразным курсом. В Кота-Бару следовали только восемь транспортов и один крейсер. Вероятно, это была часть японских сил, обнаруженных к исходу дня самолетом «Хадсон», по которому японский крейсер открыл огонь.

Однако обо всем этом Брук-Попхэм пока еще не знал, и окончательное решение относительно проведения операции «Матадор» не было принято. Начинать эту операцию слишком поздно было бесполезно, так как наши войска должны были находиться на перешейке Кра по меньшей мере за 24 часа до появления там японцев, а это было невозможно, если конвои шли в направлении Сингоры и не повернули к северо-западу. Перед главнокомандующим стояла очень сложная проблема. Чтобы не потерять всякую надежду захватить инициативу, если начнется война, нужно было немедленно бросить войска и авиацию для захвата перешейка Кра. С другой стороны, вступление наших войск в Сиам раньше противника означало бы, что мы спровоцировали войну. В этот критический момент Брук-Попхэм получил от британского посланника в Сиаме Жосиа Кросби истерическую телеграмму. «Ради бога, — телеграфировал посланник, — не занимайте ни дюйма территории Сиама, пока японцы первыми не вступят в эту страну». Посланник сообщал, что нападение японцев на Сиам было намечено на 3 декабря, затем было отложено и произойдет в ближайшем будущем. Фактически японцы высадились в Сиаме в момент получения этой телеграммы. Главнокомандующий принял решение не проводить операцию «Матадор». Впоследствии он объяснял, что отменил эту операцию по политическим и стратегическим соображениям. Если бы наши заключения, составленные на основании неподтвержденных данных воздушной разведки, оказались неверными, то Англия явилась бы стороной, первой

нарушившей нейтралитет Сиам. А это было как раз то, чего добивались японцы. Если же наши заключения оказались бы правильными и японцы высаживались в порту Сингора, то английские войска все равно не успели бы захватить намеченный рубеж Малайского перешейка.

В воскресенье 7 декабря японцы произвели налет на Пирл-Харбор. Об этом налете в Сингапуре стало известно только на следующее утро. Теперь Брук-Попхэм и командующие всеми видами английских вооруженных сил на Дальнем Востоке все больше убеждались, что японцы, войдя в Сиамский залив, делали все возможное, чтобы спровоцировать инцидент, дающий им повод развязать войну, которой они так добивались. В 9 часов вечера, после того как летчик самолета «Хадсон» доложил, что три небольших японских корабля идут мимо Сингора, держа курс на юг, было принято окончательное решение отказаться от проведения операции «Матадор». Через четыре с половиной часа японские корабли начали обстрел Кота-Бару, а спустя полтора часа раздались оглушительные взрывы бомб на улицах Сингапура, раз и навсегда развеявшие состояние неопределенности. Япония нанесла удар. В Малайе началась война. Противник захватил инициативу.

Глава 2

ПАДЕНИЕ СИНГАПУРА

Первым, кому пришлось вступить в бой с японцами утром 7 декабря 1941 года, были военно-воздушные силы. Против нас действовал искусный и решительный противник, обладавший большим боевым опытом, приобретенным в войне с Китаем, и имевший самолеты, значительно превосходившие по своим летно-тактическим данным наши самолеты. В то время японским ВВС была предоставлена широкая свобода в выборе способов боевых действий, но они не обладали статусом самостоятельности и были подчинены японской армии и флоту. Вследствие этого в японских вооруженных силах была армейская авиация и военно-морская авиация. Армейская авиация предназначалась для нанесения внезапных ударов по противнику с целью оказания непосредственной поддержки наземным войскам на поле боя. Задачами военно-морской авиации являлись: атака кораблей противника, бомбардировка военно-морских объектов и прикрытие с воздуха своих кораблей. Иначе говоря, японские ВВС не обладали полной самостоятельностью и предназначались для выполнения только тактических задач, и их главной обязанностью было обеспечение боевых действий своей армии и флота. Такая концепция применения военно-воздушных сил таила в себе скрытый дефект. Армейская и военно-морская авиация Японии были отделены друг от друга, выполняли различные задачи и не были взаимозаменяемы; между ними почти не было взаимодействия.

Армейская авиация Японии включала пять авиационных дивизий. Для атаки аэродромов Кота-Бару, Алор-Стар и других аэродромов Северной Малайи были привлечены части 3-й и 5-й авиационных дивизий. 1-я авиационная дивизия всю войну находилась в Японии, а 2-я и 4-я покинули Японию только в начале лета 1944 года. Каждая авиационная дивизия состояла из двух авиабригад и двух авиаучастков. В бригаду входило несколько авиаотрядов, имевших по три эскадрильи;

каждая эскадрилья насчитывала 16 самолетов. Авиаучасток состоял в среднем из десяти батальонов, предназначенных для обслуживания боевых авиационных частей и строительства аэродромов. Такова была в то время организация армейской авиации Японии, сходная в основном с организацией немецких ВВС. Она обладала достаточной гибкостью, обеспечивавшей использование военно-воздушных сил в сложных условиях боевой обстановки.

Между флотом и морской авиацией, задача которых заключалась в обеспечении господства на море и в воздухе, существовало тесное взаимодействие. Оценка боевой деятельности военно-морской авиации, приведенная в одном из японских документов, показывает, что японцы были твердо убеждены в том, что «главная роль в завоевании господства на море перешла от надводного флота к военно-воздушным силам. Воздушные сражения, которые прежде рассматривались как предварительные бои до решающего сражения флотов, сами стали решающими сражениями... Вследствие того что овладение господством в воздухе предшествует завоеванию господства на море, теперь невозможно добиться преимуществ на море только путем уничтожения надводного флота противника в решающем сражении... Военно-воздушные силы будут теперь главной опорой флота... Необходимо отказаться от устаревшей теории, согласно которой исход сражения решал флот...»

Военно-морская авиация Японии насчитывала около 90 авиагрупп, не считая частей обслуживания и обеспечения. Численность боевого состава авиагрупп была различной. Самая крупная имела 84 самолета и насчитывала около 2000 человек офицерского и рядового состава. Авиагруппы организационно сводились в воздушные флотилии и флоты. Воздушный флот насчитывал от 40 до 50 боевых авиагрупп. 11-й воздушный флот в составе 22-й и 23-й воздушных флотилий действовал в составе тех частей японского флота, которым была поставлена задача захватить Французский Индокитай, Малайю и Голландскую Восточную Индию.

Вооружение как армейской, так и военно-морской авиации было более или менее однотипным. Калибр авиационных бомб составлял от 15 до 1000 килограммов. Авиации не ставились задачи по постановке мин с воздуха. Во время бомбардировочных налетов обычно применялось залповое бомбометание по сигналу с ведущего самолета. Во время атаки союзных истребителей японские бомбардировщики принимали сомкнутый боевой порядок и обычно увеличивали скорость, но никогда не теряли высоты полета. Очевидно, летчики японских бомбардировщиков тщательно изучили опыт боевых действий

в Европе и могли успешно обороняться при обычных способах атаки истребителей противника *. Однако спустя месяц или два после начала войны в Малайе английские летчики обнаружили, что изменение тактики действий и применение неожиданных для противника приемов привели экипажи японских бомбардировщиков в замешательство, первым признаком которого были громкие переговоры по радио, после чего отдельные подразделения выходили из общего строя и их нетрудно было уничтожать по частям.

В тех случаях когда соединения японской бомбардировочной авиации следовали в сопровождении истребителей, последние обычно летели тремя группами, из них две находились на высоте 1000 метров ниже бомбардировщиков: одна справа, другая слева; третья группа летела с превышением в 1000 метров и несколько позади строя бомбардировщиков. Наилучшим соотношением количества истребителей сопровождения и бомбардировщиков считалось 3:1.

В начале войны стандартный боевой порядок группы японских бомбардировщиков насчитывал 36 самолетов. Скоро это количество сократилось до 24 самолетов, затем до 18 и в конце концов до 3 самолетов. Боевой порядок бомбардировщиков «ромб» считался лучшим для защиты от атак истребителей противника, а противозенитный маневр японские бомбардировщики применяли редко. В ходе войны японское командование прибегло к широкому использованию летчиков-смертников, набираемых на добровольной основе. В армейской авиации эти летчики назывались «токкотай», а в морской — «камикадзэ». Эти летчики таранили цель на специальных самолетах с зарядом взрывчатого вещества, жертвуя при этом своей жизнью.

В случае вторжения войск Маунтбэттена в Японию японское командование предусматривало использовать около 1000 летчиков-смертников в районе Токио и около 3000 таких летчиков на острове Кюсю. Таков был грозный противник, с которым союзным военно-воздушным силам пришлось вступить в бой.

Боевые действия начались с попытки самолетов «Хадсон» 1-й австралийской эскадрильи воспрепятствовать высадке японцев в Кота-Бару. Около полуночи 7 декабря погода над этим аэродромом прояснилась, но в результате прошедших сильных дождей летное поле аэродрома сильно размокло.

* Весной 1941 года специальная военно-морская миссия Японии во главе с вице-адмиралом Номура посетила Германию и Италию с целью изучения опыта войны в Европе. Особый интерес эта миссия проявила к изучению удара английской авиации по итальянской военно-морской базе Таранто в ноябре 1940 года. — *Прим. ред.*

В час ночи японский крейсер начал обстрел побережья. В это же самое время в море были обнаружены восемь — десять японских транспортов, стоявших на якорях, и десантные суда, двигавшиеся в направлении побережья. Эти транспорты входили в состав главного конвоя, направлявшегося в Сингору. По политическим соображениям, приведенным выше, мы позволили этому конвою беспрепятственно продолжить движение, и командир базы Кота-Бару, не имея права атаковать корабли и суда противника без специального на то разрешения, вынужден был ждать в течение 40 минут, пока не был получен новый приказ, разрешающий атаковать японские конвои. Этой ночью самолеты «Хадсон» произвели 17 самолето-вылетов, уничтожив один и серьезно повредив два транспорта противника. По расчетным данным, японцы потеряли около 3000 человек. Свои потери составили два самолета. Самолеты «Уайлдбист» из состава 36-й эскадрильи, базировавшейся на аэродром Гонг-Кеда, произвели на рассвете, в условиях проливного дождя, неудачную торпедную атаку японского крейсера. В это время мы еще были хозяевами положения в Кота-Бару, так как отряд японских кораблей, выполнив поставленную перед ним задачу, отходил на свою базу с тем чтобы вскоре вернуться с подкреплением. Для японцев налет на Кота-Бару был второстепенной задачей, однако нам пришлось сосредоточить в этом районе все эскадрильи специальной авиагруппы «Норгрупп», кроме одной, что в дальнейшем привело к тяжелым для нас последствиям.

Тем временем главные силы японцев беспрепятственно высадились в порту Сингора на территории Сиама, правительство которого немедленно капитулировало. Летчик самолета «Бофорт», получившего в воздухе серьезные повреждения, совершил посадку на аэродроме Кота-Бару и доложил командованию о сосредоточении большого количества японских судов, с которых производилась высадка войск в Сингоре и Патани. Еще более грозным фактом оказалось подтвержденное фотоснимками наличие на аэродроме Сингора около 60 японских самолетов, главным образом истребителей. Противнику удалось достичь тактической внезапности при проведении этой операции.

В то время как в Кота-Бару шли ожесточенные и небезуспешные бои, население Сингапура постепенно приходило в себя после первого воздушного налета японцев. Этот налет был проведен 8 декабря в 04.00. Бомбы, сброшенные японскими самолетами, упали недалеко от аэродромов и порта и причинили незначительный ущерб военным объектам, однако взрывами бомб, главным образом из числа гражданского населения, был убит 61 человек и 133 человека ранены.

Радиолокационные станции и наблюдательные посты своевременно предупредили командование противовоздушной обороны города о налете японской авиации. Хотя три самолета «Брюстер Буффало» из состава 453-й австралийской эскадрильи, базировавшейся на аэродром Сембаванг, были готовы к взлету, разрешение на взлет им не было дано. Командующий военно-воздушными силами отдал приказ зенитной артиллерии открыть огонь по японским бомбардировщикам. Возможно, это решение и принесло бы какие-то результаты, если бы недостаточно укомплектованные посты службы ВНОС Сингапура не работали из рук вон плохо. На неоднократные запросы по телефону открыть огонь ответа часто не поступало. Воздушная тревога в городе не была объявлена до тех пор, пока командование военно-воздушных сил не обратилось по этому вопросу к губернатору Сингапура. И даже после объявления тревоги улицы по-прежнему были ярко освещены.

К 16.00 9 декабря высадившиеся японские войска подошли к аэродрому Кота-Бару. Наши войска, оборонявшие побережье, под натиском сильно превосходящего противника вынуждены были отступить. После этого поступило приказание покинуть аэродром. Пять самолетов «Хадсон» и семь «Уайлдбист» благополучно перелетели из Кота-Бару на аэродром Куантан. Успешная эвакуация этих самолетов была обеспечена в результате стойкого сопротивления остатков частей 11-й индийской дивизии и персонала подразделений аэродромного обслуживания. Они удерживали аэродром до следующего дня и в конце концов отошли к Куала-Липис, а оттуда по железной дороге добрались до Сингапура.

Прежде чем английские бомбардировщики начали производить налеты на основные объекты противника в Сингоре и Патани, японские бомбардировщики в сопровождении истребителей нанесли ряд мощных ударов по нашим аэродромам, расположенным в Северной Малайе. 8 декабря японские бомбардировщики, действовавшие группами от 27 до 60 самолетов в каждой, совершили налеты на аэродромы Сунгей-Патани, Алор-Стар и Баттеруэрт и на аэродром на острове Пенанг. Рассчитывая в ближайшее время захватить эти аэродромы в исправном состоянии, японцы сбрасывали осколочные бомбы, причинившие большой ущерб самолетам и личному составу, но совершенно не повредившие летное поле аэродромов. В большинстве случаев японцы производили налеты на аэродромы в момент взлета или посадки наших самолетов. Вскоре было установлено, что они откуда-то получали подробную информацию о базировании наших самолетов. Наиболее мощный из этих налетов был проведен

27 японскими бомбардировщиками на аэродром Алор-Стар, на котором были уничтожены, кроме двух, все самолеты «Бленхейм» 62-й эскадрильи. В 21-й и 27-й эскадрильях, базировавшихся на этот аэродром, осталось только по четыре исправных самолета. Из 110 самолетов, имевшихся утром 8 декабря в распоряжении английского командования в Северной Малайе, к вечеру осталось только 50 исправных самолетов.

Было вполне очевидно, что отказ от проведения операции «Матадор» имел печальные последствия для английских ВВС в Северной Малайе. Аэродромы в Сингоре и Патани оказались в руках противника. Чтобы не допустить дальнейшего ухудшения обстановки, необходимо было немедленно нанести удар по этим аэродромам. 9 декабря 34-я и 62-я бомбардировочные эскадрильи, имевшие далеко не полный боевой состав, но усиленные эскадрилей самолетов «Бленхейм», базировавшейся на аэродром Куантан, произвели успешный налет на аэродром Сингора, на котором в это время находилось много японских самолетов. Свои потери в этом налете составили всего пять самолетов. Налет на аэродром Патани осуществить не удалось, так как во время подготовки к вылету наших самолетов с аэродрома Баттеруэрт японские бомбардировщики сбросили на него бомбы и затем обстреляли цели из пулеметов. В результате этого налета были повреждены все наши самолеты, за исключением одного.

Наши потери в бомбардировщиках в первые дни войны в Малайе были настолько тяжелы, что Пулфорд вынужден был запретить проведение бомбардировочных налетов в дневное время. Уже через два дня после начала войны обстановка для английских ВВС в Северной Малайе и для всей страны в целом ухудшилась.

Следует вспомнить, что наш новый линейный корабль «Принс оф Уэлс» водоизмещением в 35 000 тонн, имевший десять 14-дюймовых орудий, 2 декабря прибыл в Сингапур вместе с линейным крейсером «Рипалс» водоизмещением в 32 000 тонн, недавно модернизированным и вооруженным шестью 15-дюймовыми орудиями. Эти два мощных корабля были направлены в Сингапур для усиления нашей обороны на Дальнем Востоке. Теперь нельзя сказать, что Сингапур был военно-морской базой без флота. Два крупнейших линейных корабля в сопровождении четырех эскадренных миноносцев под командованием адмирала Филлипса прибыли в Сингапур за шесть дней до начала войны на Дальнем Востоке. Едва первые японские снаряды упали на Кота-Бару, как английские корабли вышли в море с задачей, двигаясь на север-запад, дойти до восточных берегов Малайи и нанести

сокрушительный удар по японским кораблям, производившим высадку десанта в районе Сингоры. Филлипс прекрасно понимал, что, хотя он и имел в своем распоряжении два мощных корабля, любой из которых мог справиться с японскими кораблями охранения, такая операция была опасной, ибо необходимо было принимать во внимание японские самолеты. В Сингапуре почти ничего не было известно о численности, расположении и боевой эффективности японской авиации. Адмирал Филлипс знал, что как английские, так и итальянские ВВС имели в своем составе самолеты-торпедоносцы с теоретической дальностью полета около 800 километров. Ему было известно, что эти самолеты не могут производить налеты на объекты противника, находящиеся на расстоянии далее 300 километров от своих аэродромов. На основании информации, какой он располагал, Филлипс пришел к заключению, что японские военно-воздушные силы ни в чем не превосходили итальянские и значительно уступали немецким военно-воздушным силам. Он считал, что, если наши корабли не будут проходить ближе чем в 320 километрах от японских аэродромов, они избегнут атак самолетов-торпедоносцев и пикирующих бомбардировщиков. Бомбардировка же с горизонтального полета с большой высоты, которую, как он ожидал, может применить противник, его не беспокоила, так как его корабли могли двигаться с большой скоростью.

Для обеспечения своей эскадры (известной как эскадра «Z») авиационной поддержкой Филлипс обратился к Пулфорду со следующей просьбой: во-первых, начиная с рассвета 9 декабря вести воздушную разведку на 100 миль к северу от местонахождения его кораблей; во-вторых, начиная с рассвета 10 декабря вести воздушную разведку порта Сингора и его прибрежных вод на удалении 10 миль от берега; и в-третьих, организовать истребительное прикрытие его эскадры в районе Сингоры. На совещании с командирами кораблей, проведенном во второй половине дня 8 декабря, адмирал Филлипс заявил, что если ему удастся достичь внезапности и если эскадра будет надежно прикрыта с воздуха истребителями, то будет создана благоприятная обстановка для уничтожения японских кораблей, участвующих в десантной операции. Филлипс далее объявил, что он намерен атаковать японский флот 10 декабря вскоре после наступления рассвета. 8 декабря в 17.35 эскадра «Z» вышла в море.

Но Пулфорд не мог гарантировать, о чем он прямо заявил, выполнение самого важного требования Филлипса — обеспечить наш флот истребительным прикрытием. Самолеты осуществили разведку 9 декабря в районе севернее местонахождения эскадры «Z» и 10 декабря в районе Сингоры. Однако

истребительное прикрытие эскадры в районе Сингоры могло быть обеспечено только самолетами, базирующимися на аэродромы, расположенные в Северной Малайе. 8 декабря, когда адмирал Филлипс впервые обратился к Пулфорду по вопросу авиационного обеспечения эскадры, Пулфорд еще не имел точных данных об обстановке в Северной Малайе, хотя ему было известно, что обстановка там была очень тяжелой. Согласно донесениям из Кота-Бару, этот пункт подвергался сильному воздействию противника с моря, суши и воздуха. В донесениях из Сунгей-Патани, Баттеруэрта и Алор-Стара говорилось, что противник произвел на эти аэродромы мощные бомбардировочные налеты и причинил большие разрушения. Поэтому наши истребители, находившиеся на этих аэродромах, вряд ли могли их использовать. Истребительные эскадрильи, базировавшиеся на аэродромы Центральной и Южной Малайи, были вооружены самолетами «Брюстер Буффало», которые не могли обеспечить прикрытие эскадры «Z» в районе Сингоры, так как имели небольшой радиус действия.

К исходу дня 8 декабря Пулфорду стало известно, что все наши аэродромы, расположенные в Северной Малайе, были выведены из строя, а ближайший аэродром, который еще можно было использовать, находился в Куантане, то есть на удалении около 500 километров от Сингоры. Таким образом, наш флот не мог быть прикрыт истребителями в районе Сингоры.

О создавшемся положении Пулфорд информировал начальника штаба эскадры Филлипса контр-адмирала Поллисера, оставшегося в Сингапуре для поддержания связи с главнокомандующим английскими вооруженными силами на Дальнем Востоке. К тому времени, когда Поллисер получил от Пулфорда информацию об обстановке в Северной Малайе, эскадра уже вышла в море. Поллисер немедленно послал Филлипсу радиограмму, в которой указывалось, что истребительного прикрытия 10 декабря не будет. Радиограмма была принята в 01.25 9 декабря. Имеются данные, что губернатор Сингапура настаивал на сосредоточении всех сил истребительной авиации для защиты порта и острова и что его точку зрения поддержало командование Сингапура. 9 декабря Поллисер послал Филлипсу новую радиограмму, в которой говорилось о ходе борьбы в Северной Малайе и о сосредоточении японских бомбардировщиков в Южном Индокитае. В радиограмме, полученной в 23.02, указывалось, что главнокомандующий английскими вооруженными силами на Дальнем Востоке предполагает сконцентрировать все усилия своей авиации для обороны Сингапура. Однако еще задолго до того, как была

получена вторая радиограмма, Филлипс принял решение идти навстречу противнику.

Рано утром 10 декабря в Сингапуре была получена радиограмма, в которой говорилось, что эскадра, возможно, возвратится ранее намеченного срока. В 12.19 было получено донесение о том, что «Рипалс» и «Принс оф Уэлс» подверглись налетам японской авиации в районе 90 километров восточнее Куантана. Через шесть минут после получения этого сообщения 11 самолетов «Брюстер Буффало» из состава 453-й эскадрильи, специально выделенной для прикрытия эскадры «Z», вылетели к месту нахождения эскадры и прибыли в тот момент, когда окутанный дымом линейный корабль «Принс оф Уэлс» погружался в покрытое пятнами нефти море, на поверхности которого плавали оставшиеся в живых члены команды. Линейный крейсер «Рипалс» обнаружить не удалось. Вот что здесь произошло.

Выйдя в открытое море, эскадра «Z» вначале направилась к островам Анамбас, а затем, пройдя их, повернула к северу. В течение следующего дня, 9 декабря, условия погоды благоприятствовали скрытному продвижению эскадры. Шел дождь, тяжелые облака низко нависли над волнами. Однако после полудня внезапно подувший бриз разогнал облака. К 17.00 облачность окончательно рассеялась, и вскоре с линейного корабля «Принс оф Уэлс» заметили приближение трех японских гидросамолетов. Командир линейного корабля, находившийся с адмиралом Филлипсом на мостике, не сомневался, что это самолеты-разведчики. Пробыв в течение некоторого времени вблизи от английской эскадры, самолеты удалились. Вполне естественно, что экипажи этих самолетов могли сообщить своему командованию о том, что английская эскадра находится в море, и, таким образом, внезапность появления эскадры у Сингоры на рассвете 10 декабря была бы утрачена. У большинства японских кораблей имелось вполне достаточно времени, чтобы покинуть порт. Кроме того, если бы эскадра шла прежним курсом, она неизбежно могла подвергнуться воздушным налетам противника, так как должна была проходить в радиусе действия японских бомбардировщиков и самолетов-торпедоносцев. Поэтому в 20.15 9 декабря адмирал Филлипс приказал взять обратный курс на Сингапур.

В тот момент когда японские гидросамолеты исчезли в надвигавшейся темноте, адмирал Филлипс не знал, что экипажи этих самолетов не посылали никаких донесений. Капитан 1-ранга Сонокава — командир японской авиagrуппы «Гензан», потопившей корабль англичан «Рипалс» и «Принс оф Уэлс», подтвердил это на допросе после окончания войны,

Согласно его показаниям, в тот вечер никаких японских самолетов-разведчиков в воздухе не было. Замеченные гидросамолеты, по всей вероятности, являлись воздушным эскортом двух японских линейных кораблей типа «Конго» и «Харуна», находившихся поблизости от английской эскадры. В наступившей темноте японские летчики, по-видимому, ошибочно приняли английскую эскадру за свои корабли. Это может показаться странным, но как еще можно объяснить тот факт, что японские летчики не доложили своему командованию об обнаружении английской эскадры?

И все же адмирал Филлипс принял правильное решение, так как его корабли уже были обнаружены японской подводной лодкой, которая в 14.00 9 декабря радировала, что английская эскадра находится в районе 7° северной широты и 105° восточной долготы, держа курс на север. Сразу же после получения этой радиограммы японское командование отдало приказ морским бомбардировщикам атаковать эскадру. Затратив много времени на замену бомб торпедами, самолеты поднялись в воздух лишь с наступлением темноты. После шести часов безуспешного поиска английской эскадры в окутанном темнотой море японские бомбардировщики возвратились на свою базу в Сайгон. Не удивительно, что им не удалось обнаружить английскую эскадру в море, так как командир японской подводной лодки, обнаруживший английскую эскадру, при определении ее местоположения ошибся на 225 километров, и бомбардировщики искали эскадру не там, где она фактически находилась. На рассвете 10 декабря эскадра Филлипса была обнаружена другой японской подводной лодкой, радировавшей своему командованию, что эскадра теперь движется на юг, возвращаясь, по-видимому, в Сингапур. Это предположение было правильным и оказалось роковым для английской эскадры.

Адмирал Филлипс уже в течение четырех часов двигался на юг, когда в 24.00 9 декабря получил радиограмму, в которой говорилось о нападении японцев на Куантан*. Этот город, расположенный на восточном побережье Малайи, всего в 300 километрах от Сингапура, считался ключевой позицией в обороне Малайи. Для того чтобы подойти к Куантану, английской эскадре требовалось лишь немного изменить курс. Адмирал Филлипс, не имея возможности вступить в бой с главными силами противника на севере, решил нанести удар по противнику в районе Куантана. В 8.00 10 декабря эскадра прибыла в намеченный район. Однако там противника не оказалось; один из эскадренных миноносцев — «Экспресс»,

* Позднее выяснилось, что это сообщение было ложным. — *Прим. ред.*

посланный для разведки порта, доложил, что в Куантане царит «полное спокойствие».

Штабу ВВС в Сингапуре также было известно, что в Куантане все спокойно, так как экипажи самолетов «Хадсон», находившиеся на рассвете в районе Куантана, доложили, что там нет никаких признаков ни присутствия, ни предполагаемых действий противника. Штаб ВВС, получив это сообщение, не знал, что эскадра приближается к Куантану, двигаясь с севера со скоростью 25 узлов, так как Филлипс не информировал Сингапур об изменении своего плана и не сделал этого, подойдя к Куантану. После присоединения эскадренного миноносца «Экспресс» к эскадре Филлипс взял курс на восток, чтобы обойти предполагаемое минное поле и распознать несколько мелких судов, появившихся на горизонте. Филлипс умышленно не передал по радио в Сингапур донесение о местонахождении эскадры, чтобы его не запеленговали подводные лодки противника, появления которых в этом районе он очень опасался. Что касается нападения авиации, то Филлипс считал, что на удалении 650 километров от ближайшего аэродрома противника эскадра находится вне досягаемости японских самолетов.

Если бы Пулфорд знал, что эскадра возвращается в Сингапур, он смог бы на рассвете 10 декабря направить для прикрытия эскадры с воздуха 453-ю эскадрилью, и она прибыла бы туда по меньшей мере за час до атаки наших кораблей японской авиацией.

Тем временем японцы прилагали все усилия к тому, чтобы собрать и поднять в воздух мощную ударную группу своей авиации для атаки английской эскадры. До наступления рассвета 10 декабря в боевую готовность была приведена 22-я авиафлотилия в составе трех групп: «Гензан», «Михоро» и «Каноя», насчитывавших в общей сложности 88 самолетов (61 торпедоносец и 27 бомбардировщиков). Не ожидая донесений разведывательных самолетов, авиафлотилия взлетела со своих аэродромов базирования в Кохинхине и, следуя девятью группами, взяла курс на юг вдоль меридиана 105° восточной долготы. Впереди 22-й авиафлотилии следовали вылетевшие ранее девять разведывательных самолетов, безуспешно искавших английскую эскадру в течение нескольких часов. Только около 11 часов дня, когда самолеты-разведчики находились на последнем отрезке своего маршрута, летчик одного из самолетов заметил эскадру и сразу сообщил об этом бомбардировщикам. Через 20 минут над эскадрой появилась первая группа японских бомбардировщиков, которая атаковала линейный крейсер «Рипалс». Одна из бомб, попавших в корабль, пробила палубу и взорвалась во вну-

тренингом помещения. Вспыхнувший на катапультной площадке пожар был вскоре ликвидирован. Первая атака японских самолетов не дала желаемых результатов. Через 20 минут появилось девять самолетов-торпедоносцев, которые под прикрытием облачности зашли со стороны левого борта «Рипалса» и, несмотря на сильный огонь зенитной артиллерии, атаковали крейсер. Искусно маневрируя, «Рипалсу» удалось избежать попаданий торпед.

Линейный корабль «Принс оф Уэлс» был поврежден. Он получил два прямых попадания. Одна торпеда пробила левый борт линкора за мостиком, другая попала в корму. Попадание второй торпеды оказалось роковым для «Принс оф Уэлса», так как ее взрывом были сильно повреждены рулевое устройство и винты корабля. На «Принс оф Уэлс» был поднят сигнал, что он потерял управление, и «Рипалс» немедленно поспешил к нему на помощь, одновременно сообщив, что ему удалось избежать попаданий торпед. Но и «Рипалс» недолго оставался невредимым. На горизонте появились еще восемь японских самолетов-торпедоносцев, которые, разделившись на две группы, сбросили торпеды с дистанции около 1800 метров от линейного крейсера. Так как эта группа самолетов производила одновременную атаку с двух противоположных направлений, то «Рипалс» не мог избежать прямых попаданий торпед. Первая торпеда попала в середину левого борта корабля, но он продолжал двигаться с прежней скоростью. Вскоре после этого японские самолеты произвели еще одну — пятую по счету атаку, в результате которой «Рипалс» получил еще четыре прямых попадания, оказавшихся для него смертельными. Корабль резко накренился на левый борт и через шесть минут, в 12.33, затонул вместе с находившимися на нем 444 офицерами и матросами. За 10 минут до гибели «Рипалса» «Принс оф Уэлс» также получил три прямых попадания торпед, из которых две попали в кормовую часть корабля, а третья поразила правый борт под штурманской рубкой. Эти попадания лишь ускорили гибель уже сильно поврежденного корабля. Но даже после этого корабль держался на плаву почти час. В Сингапур была послана радиограмма с просьбой выслать буксиры. В 13.20 «Принс оф Уэлс» опрокинулся на левый борт и пошел ко дну вместе с адмиралом Филлипсом и командиром корабля Личем. Прибывшим буксирам удалось спасти 1285 офицеров и матросов. Эскадренные миноносцы нашей эскадры повреждений не получили.

Японские летчики проявили в этой операции высокое искусство, смелость и решительность. Несмотря на мощный зенитный огонь корабельной артиллерии, они отлично выполнили свою задачу, потеряв только четыре самолета,

Гибель английского линейного корабля «Принс оф Уэлс» и линейного крейсера «Рипалс» и фактическое уничтожение американского флота в Пирл-Харборе привели к завоеванию японцами неоспоримого господства в дальневосточных водах в течение первых двух дней после начала войны.

Жители Сингапура еще не успели прийти в себя после потрясения, вызванного гибелью двух английских кораблей, как было получено сообщение о том, что Джорджтаун, расположенный на острове Пенанг, подвергся ожесточенной бомбардировке 80 японских бомбардировщиков. Если первый налет на аэродром в окрестностях этого города, проведенный 8 декабря, успеха не имел, то второй налет вызвал многочисленные жертвы, особенно среди местных жителей, которые вышли на улицы города и с любопытством наблюдали за японскими самолетами, полагая, что те опять бомбардируют аэродром. В обоих налетах самолеты противника не встретили никакого противодействия ни с земли, ни в воздухе. Зенитная артиллерия и истребители, имевшиеся в Малайе, были сосредоточены для защиты более важных объектов: аэродромов, морской базы и гавани Сингапур и столицы Малайи — Куала-Лумпур.

Хорошо зная о нашей слабости в воздухе, японское командование решило нанести несколько мощных ударов по нашим аэродромам. Масштабы действий японской авиации 8, 9 и 10 декабря, хотя и значительно уступали масштабам использования авиации в Европе, тем не менее были более чем достаточными для осуществления целей, поставленных японским командованием. Действуя по нашим аэродромам, японская авиация производила в эти дни в среднем около 120 самолето-вылетов в сутки, что оказалось вполне достаточным для вывода из строя всех наших аэродромов в Северо-Восточной и Северо-Западной Малайе.

9 декабря в Малайю, в соответствии с соглашением об оказании взаимной помощи, заключенным перед началом войны, прибыли из Голландской Восточной Индии 22 самолета «Глен Мартин» и одна истребительная эскадрилья голландских ВВС в составе десяти самолетов «Брюстер Буффало». Несмотря на это, противовоздушная оборона Малайи к тому времени настолько ухудшилась, что возникла необходимость эвакуировать наши самолеты. 62-я бомбардировочная эскадрилья, насчитывавшая всего два самолета, перебазировалась с аэродрома Баттеруэрт на аэродром Тайпинг; 21-я австралийская истребительная эскадрилья, насчитывавшая шесть исправных самолетов «Брюстер Буффало», перебазировалась в Ипо; 27-я истребительная эскадрилья ночных истребителей «Бленхейм» осталась на аэродроме Баттеруэрт,

так как в эскадрилье не было ни одного исправного самолета.

Несмотря на столь тяжелые потери, моральный дух летного состава не был сломлен, чего нельзя было сказать о личном составе частей аэродромного обслуживания. Правда, часть обслуживающего персонала, как, например, персонал на аэродроме Кота-Бару, храбро сражался с врагом и покинул аэродром только тогда, когда противник занимал его. Но в большинстве своем обслуживающий персонал оказался менее стойким. Эти люди все больше и больше верили слухам о поражении наших вооруженных сил и надвигавшейся катастрофе. Невысокое состояние морального духа объяснялось главным образом ухудшением обстановки и чувством беспомощности, вызванным частыми налетами японской бомбардировочной авиации на наши слабо защищенные аэродромы. На некоторых аэродромах, как, например, в Баттеруэрте, отсутствовала служба ВНОС и о приближении самолетов противника наблюдатель, находящийся на краю аэродрома, сообщал зрительным сигналом.

Тяжелое положение наших военно-воздушных сил усугублялось еще и саботажем рабочих из числа местных жителей, которые покинули аэродромы после первых же бомбардировок и больше не вернулись. Едва ли можно обвинять этих людей, так как они не понимали причин происшедшей войны. Запасы имущества и оборудования, оставшиеся неповрежденными при бомбардировке аэродромов, были эвакуированы на юг только благодаря усилиям наземного персонала аэродромов, который сам обслуживал железную дорогу после того, как местные железнодорожники покинули ее.

Обслуживающий персонал аэродромов Северной Малайи должен был не только эвакуировать имущество и оборудование, но и вывести аэродромы из строя. Последняя задача была исключительно трудной, и даже успешное ее выполнение могло задержать использование японцами покинутых аэродромов всего лишь на несколько часов. Запасы бомб поспешно закапывали на взлетно-посадочных полосах и взрывали (в этом большую помощь оказали английские саперы). Бензосклады были сожжены, за исключением бензосклада на аэродроме Сунгей-Патани, где, к большой радости японцев, осталось свыше 900 000 литров авиационного бензина. Проводившееся нами разрушение аэродромов в Северной Малайе, несомненно, угнетающе влияло на моральный дух наших наземных войск, которые, удерживая фронт впереди этих аэродромов, постоянно видели пламя и огромные столбы дыма, поднимавшиеся над нашими аэродромами. Авиационные части, базировавшиеся на острове Пенанг, также эвакуировались.

Наша армия, почти полностью лишенная, таким образом, поддержки с воздуха, с боями продолжала отступать через джунгли. Два или три самолета «Брюстер Буффало» из состава 21-й австралийской эскадрильи, базировавшейся на аэродром Ипо, пытались оказать помощь 11-й индийской дивизии, которая находилась в затруднительном положении. 13 декабря на аэродром Ипо была переброшена и немедленно приступила к боевым действиям 453-я австралийская эскадрилья. Эскадрилья совершила налеты по колоннам японских войск на дорогах и успешно вела тактическую разведку. По донесениям экипажей, эта эскадрилья сбила над островом Пенанг пять японских самолетов. 15 декабря к ней присоединились шесть самолетов «Брюстер Буффало» из состава 21-й эскадрильи. Однако потери 21-й и 453-й эскадрилий были настолько большими, что штаб ВВС приказал им ограничить свою боевую деятельность ведением воздушной разведки. Эту задачу 21-я и 453-я эскадрильи выполняли уже с аэродрома Куала-Лумпур, куда они были вынуждены перебазироваться 19 декабря. Если усилия наших военно-воздушных сил оказать непосредственную поддержку своим наземным войскам имели незначительный эффект, то их попытки бомбардировать японские самолеты на захваченных противником аэродромах Северной Малайи были еще менее успешными. У противника было достаточное количество резервов для быстрого возмещения тех небольших потерь, которые могли нанести ему наши малобоеспособные эскадрильи. Наша армия в Малайе, продолжая отступать, вскоре отошла на рубеж реки Слим и затем к северной границе провинции Джохор. Аэродромы, с большим трудом построенные перед войной, теперь удерживались нашими наземными войсками не для того, чтобы наши самолеты могли совершать с них боевые вылеты, что было уже невозможным, а для того, чтобы лишить японскую авиацию возможности их использования. Нетрудно себе представить, как это сказывалось на моральном духе наших войск.

Не удивительно, что при столь тяжелом для нас положении в Малайе японцам удалось быстро захватить остров Борнео. Во второй половине декабря воздушная разведка обнаружила в Южно-Китайском море японский конвой в составе более 100 кораблей и судов, который, как стало очевидно к 24 декабря, следовал в Кучинг. Главнокомандующий английскими вооруженными силами на Дальнем Востоке не выделил авиацию для защиты Гонконга и Борнео. 25 декабря японцы захватили Гонконг, а 26 декабря, после захвата Кучинга, овладели Борнео.

В этот критический момент, когда наша армия продол-

жала отступать и была не в силах остановить наступающего противника, генерал-лейтенант Генри Поунол сменил Брук-Попхэма. Новый главнокомандующий английскими вооруженными силами на Дальнем Востоке принял командование в условиях непрерывно ухудшавшейся обстановки.

В конце декабря 1941 года и первых числах января 1942 года в Малаю прибыли шесть самолетов «Хадсон», семь самолетов «Бленхейм» и 51 самолет «Харрикейн» в разобранном виде — количество, явно недостаточное для ведения успешных боевых действий против превосходящего по силам противника. К 18 января 1942 года общая численность английских ВВС на Дальнем Востоке составляла только 75 бомбардировщиков и самолетов-разведчиков и 28 истребителей, не считая самолетов «Харрикейн», которых еще не выгрузили с кораблей. Перед вновь прибывшими летчиками, незнакомыми с местными условиями, стояли сложные задачи. Экипажи бомбардировщиков «Хадсон» и «Бленхейм» должны были совершать дальние разведывательные полеты над Южно-Китайским морем и проводить бомбардировку целей только в ночное время, так как от бомбардировки в дневное время нам пришлось отказаться из-за недостатка истребителей прикрытия. Истребители должны были оборонять Сингапур, взаимодействовать с находившимися в тяжелом положении наземными войсками и прикрывать конвои с подкреплениями, следовавшие в Сингапур. Эти задачи, как правило, выполнялись не полностью, так как количество имевшихся в наличии самолетов было ничтожно малым. Самолеты-разведчики и немногочисленные, но боеспособные голландские экипажи совершали регулярные полеты над Южно-Китайским морем с задачей обнаружения японских надводных кораблей, двигавшихся в направлении Сингапура. Эти самолеты помогали также истребителям прикрывать пролив Банка, через который проходили наши конвои, и побережье Восточной Суматры. Для этого ежедневно приходилось выделять минимум две летающие лодки «Каталина», шесть самолетов «Хадсон» и четыре самолета «Глен Мартин». Остальные самолеты должны были находиться на аэродромах в полной боевой готовности к немедленному вылету в случае налета японской авиации на наши конвои.

После потери линейного корабля «Принс оф Уэлс» и линейного крейсера «Рипалс» наш флот не мог оказать конвоям эффективной помощи, и задача по их прикрытию до прибытия в порт назначения целиком возлагалась на военно-воздушные силы, которые могли выполнить эту задачу за счет средств, первоначально выделенных для прикрытия наземных войск, сражающихся в джунглях. Вскоре наземные войска полно-

стью лишились поддержки с воздуха и стали нести тяжелые потери, зато все конвои с подкреплениями благополучно прибыли в Сингапур. На борту кораблей находились истребители «Харрикейн», превосходившие по своим тактико-техническим данным самолеты «Брюстер Буффало».

Ровно через неделю самолеты «Харрикейн», на которые возлагалось так много надежд, впервые приняли участие в обороне Сингапура. 20 января 1942 года над городом появилось 27 японских бомбардировщиков, следовавших без истребителей сопровождения. Поднявшиеся в воздух «Харрикейны» сбили восемь японских бомбардировщиков.

Следующий день принес большие разочарования. Японские бомбардировщики вновь атаковали Сингапур днем, но на этот раз их сопровождали истребители «0», которые сбили пять «Харрикейнов», не потеряв ни одного своего самолета. Самолеты «Харрикейн» имели преимущества над японскими истребителями «0» в скорости и скороподъемности на высоте свыше 6000 метров. К сожалению, японцы часто предпочитали вести боевые действия ниже этой высоты. Кроме того, прибывшие «Харрикейны» предназначались для использования на Среднем Востоке и имели специальные воздухозаборники с фильтрами, предохраняющими двигатели от попадания песчаной пыли. Установка их снижала скорость самолетов на 50 км/час.

Хотя к этому времени штабу ВВС в Лондоне стали известны тактико-технические данные японского морского истребителя «0», в Сингапур не был послан самолет лучшей конструкции, чем «Харрикейн». Штаб ВВС считал необходимым использовать самолеты «Спитфайр» для обороны метрополии и не мог выделить достаточное количество этих самолетов даже для военно-воздушных сил Среднего Востока. Уступающие во многом японским истребителям «0» «Харрикейны», применяя новые тактические приемы, нанесли значительные потери японским бомбардировщикам. Однако успеху действий самолетов «Харрикейн» мешало непрерывное сокращение промежутка времени с момента оповещения о появлении самолетов противника над нашей территорией и до взлета наших самолетов. В самом лучшем случае этот промежуток равнялся 30 минутам, вскоре он сократился до 20 минут, а к концу осады Сингапура наши самолеты почти не получали предупреждения о появлении японских самолетов. Столь неудовлетворительное состояние службы ВНОС объясняется прекращением работы наших радиолокационных станций, которые одна за другой переходили в руки противника или выводились нами из строя, прежде чем японцы успевали захватить их.

По мере того как наша армия все быстрее откатывалась назад, участились и стали более мощными налеты японской авиации на Сингапур, хотя они и не достигали тех размеров и интенсивности, какие стойко выдержал Лондон в 1941 году. В большинстве случаев японские бомбардировщики осуществляли групповые налеты по 27 самолетов, причем на город производилось не более 127 самолето-вылетов в день. Мероприятия гражданских властей, направленные на постройку для населения убежищ от воздушных налетов противника, были предприняты слишком поздно. После первых же налетов японской бомбардировочной авиации на Сингапур пришлось отказаться от первоначального плана, предусматривавшего эвакуацию городского населения в случае воздушного налета в специальные лагеря, созданные в удаленных от города районах. Никто не объяснил жителям, как они смогут быстро добраться до этих убежищ в темноте. И не удивительно, что население Сингапура скептически относилось к мероприятиям властей по его защите.

С каждым днем, даже с каждым часом, война приближалась все ближе к Сингапуру. Всякий раз, когда наши войска пытались остановить продвижение противника хотя бы на небольшой промежуток времени, японские войска, быстро и бесшумно продвигаясь через джунгли, считавшиеся непроходимыми, обходили нас с флангов или высаживали десанты в тылу на западном побережье Малайи. Наши наземные войска, лишённые авиационной поддержки и зенитных средств, вынуждены были выдерживать интенсивные атаки японской авиации, наподобие тех, какие немецкая авиация наносила два года назад по незащищенным польским армиям. 26 января 1942 года японцы высадились в Эндау, на восточном побережье Малайи, и сразу же двинулись на соединение со своими войсками, наступавшими вдоль западного побережья. Английские ВВС предприняли отчаянную попытку не допустить этого. В 13.00 девять бомбардировщиков «Уайлдбист» из состава 100-й эскадрильи, имевших максимальную скорость полета 200 км/час, и три таких же самолета из состава 36-й эскадрильи в сопровождении нескольких истребителей «Харрикейн» и «Буффало» произвели налет на японские транспорты и десантные суда, стоявшие на рейде у Эндау. В ходе этого налета было потеряно пять самолетов. Через два часа бомбардировщики 36-й эскадрильи в сопровождении истребителей произвели повторный налет на японские корабли и потеряли еще восемь самолетов. Нашим истребителям пришлось вступить в бой с японскими истребителями «0», на стороне которых было количественное и качественное превосходство.

Высадка японцев в Эндау означала, что о дальнейшей

обороне Малайского полуострова больше не могло быть и речи. В период с 28 по 31 января измученные английские войска, испытывая превосходство противника на земле, на море и в воздухе, перебрались по гранитной дамбе длиной в один километр с Малайского полуострова на остров Сингапур. Японское командование немедленно усилило налеты своей авиации на Сингапур и осуществляло их днем и ночью. В условиях непрерывной бомбардировки и артиллерийского обстрела очень трудно было поддерживать наши аэродромы в исправном состоянии. Аэродромы Тенга и Калланг, построенные на болотистой местности, скоро стали почти непригодными для использования. Ремонт их был практически невозможен, так как все рабочие из местных жителей давно разбежались. 7 января Военный совет Сингапура под председательством Даффа Купера создал отдел труда и рабочей силы — учреждение, которое могло быть создано несколько месяцев или даже несколько лет назад и которое принесло бы несомненную пользу. Теперь в нем было мало проку, так как руководить уже было некем.

Пулфорду ничего больше не оставалось, как эвакуировать свои военно-воздушные силы из Сингапура. Особенно сильное напряжение пришлось выдержать истребителям, которые совершили большое количество самолето-вылетов с целью оказания поддержки своим наземным войскам и прикрытия прибывающих в Сингапур конвоев. К 28 января из 51 самолета «Харрикейн», выделенных для выполнения этих задач, 17 было уничтожено, 13 ремонтировалось и только 21 самолет находился в строю. К этому же времени в 21-й и 453-й эскадрильях осталось только шесть исправных самолетов «Брюстер Буффало». В бомбардировочной и разведывательной авиации также осталось лишь несколько пригодных для полетов самолетов, которые 27 января перебазировались из Малайи на Суматру. К 31 января на острове Сингапур, кроме истребителей, осталось только три морских самолета «Свордфиш», предназначенных для корректирования огня береговой артиллерии. Оставшиеся на острове истребители были сосредоточены на четырех основных аэродромах, три из них — Тенга, Сембаванг и Селетар — находились в северной части острова. Противник непрерывно обстреливал эти аэродромы из Джохора, вследствие чего дальнейшее их использование стало невозможным. Поэтому генерал Уэйвелл, назначенный 15 января верховным главнокомандующим вооруженными силами Дальнего Востока, решил оставить на Сингапуре только восемь самолетов «Харрикейн» и шесть самолетов «Брюстер Буффало». Прибывающие подкрепления истребителей — предполагалось, что на авианосце «Индоми-

тебл» придут истребители «Харрикейн», — теперь должны были направляться на Суматру, где коммодору авиации Винсенту было приказано сформировать 226-ю истребительную авиагруппу со штабом в Палембанге. Штаб военно-воздушных сил тоже перебазировался на Суматру.

Эвакуация военно-воздушных сил оказалась чрезвычайно трудным делом. К 7 февраля в порту Сингапур находилось всего несколько кораблей. По мере нарастания интенсивности воздушных налетов японской авиации увеличивались дезорганизация и беспорядок. Оборудование, в котором остро нуждалась бомбардировочная авиация, уже перебазирувавшаяся на Суматру, не могло быть погружено на корабли и осталось в Сингапуре. Около 200 специальных автомашин было потеряно при следовании из Малайи в Сингапур. Несколько кораблей вышло из Сингапура, взяв на борт лишь часть личного состава и имущества той или иной авиационной части. Несколько кораблей были потоплены или сильно повреждены японской авиацией.

Для полного завершения эвакуации военно-воздушных сил с острова Сингапур потребовалось 14 дней. В течение этого времени находившиеся на острове самолеты «Харрикейн» и «Брюстер Буффало» прикрывали с воздуха отступавшие по дамбе с Малайского полуострова наземные войска, а также конвои с подкреплениями, все еще прибывавшими в Сингапур; после высадки японцев 8 февраля на остров Сингапур они вели борьбу с пикирующими бомбардировщиками противника.

Японская авиация не наносила интенсивных атак по нашим конвоям с подкреплениями и потопила за это время лишь один корабль «Императрица Азии». Японцы хорошо знали, что войска, находившиеся на этих кораблях, лишь увеличат армию военнопленных, которые попадут к ним после капитуляции обреченной крепости. Основной удар японское командование направило против наших кораблей, покидавших Сингапур, и, несмотря на противодействие истребителей «Харрикейн», нанесло им тяжелые потери. Тем не менее даже 9 февраля, то есть за день до того, как наш последний самолет покинул Сингапур, наши летчики-истребители сбили шесть японских бомбардировщиков и четырнадцать повредили, потеряв при этом только один самолет. В течение четырех последних дней все взлетно-посадочные полосы, кроме одной, с которых действовали наши истребители, подвергались непрерывному обстрелу японской артиллерии. В исправном состоянии находился лишь болотистый аэродром Калланг. Благодаря непрекращавшимся работам взлетно-посадочная полоса этого аэродрома длиной 675 метров поддер-

живалась в рабочем состоянии еще в течение трех дней. 10 февраля последний истребитель был переброшен из Сингапура на Суматру. За весь период боевых действий в Малайе наши летчики-истребители уничтожили 183 японских самолета. Теперь им предстояло вести бои с врагом, базируясь на острова Голландской Восточной Индии.

Сингапур пал 15 февраля 1942 года. Окруженные со всех сторон врагом, не имея никакой надежды на спасение, войска этой считавшейся, по общему мнению, неприступной крепости сложили оружие.

«Этот эпизод и все, что привело к нему,— обратился Черчилль к членам палаты общин, собранным на секретную сессию 23 апреля,— кажется, не гармонирует ни с чем, что мы пережили или проделали в настоящей войне...»

Приговор истории может только подтвердить и усилить это исключительно сдержанное заключение.

Глава 3

СУМАТРА И ЯВА

31 января 1942 года, за две недели до падения Сингапура, в лондонской прессе появились сообщения о том, что наши вооруженные силы, отступившие из Малайи на остров Сингапур, получают надежное прикрытие с воздуха и поэтому больше не будут нести большие потери от атак пикирующих бомбардировщиков и пулеметного огня истребителей противника, обладавших явным превосходством в воздухе. Воздушное прикрытие, как указывалось в прессе, должны были обеспечить истребительные эскадрильи, базирующиеся на Суматре и на других островах, расположенных южнее и юго-западнее Сингапура, причем некоторые из этих островов находятся от него на расстоянии менее 80 километров. Однако люди, столь бойко заверявшие британский народ, не знали одного существенного факта. Армия была вытеснена из Малайи на остров Сингапур, и ближе 200 километров от него не было ни одного постоянного аэродрома, с которого могли бы действовать наши истребители, причем и это расстояние уже значительно превышало их радиус действия. Взлетно-посадочные полосы на самом острове Сингапур могли использоваться только в качестве передовых посадочных площадок. На таких островах, как Рангсанг и Ремпанг, не было аэродромов, да и сам рельеф местности этих островов не позволял их строительства. Поэтому все сообщения о мощном истребительном прикрытии Сингапура являлись лишь выдумкой и воображением досужих военных комментаторов, находившихся на расстоянии около 13 000 километров от места сражения и не имевших никакого понятия о Дальневосточном театре военных действий. Фактически те немногие аэродромы, какие имелись на Суматре, были переполнены все прибывавшими авиационными частями.

Суматра — остров длиной около 1600 километров, протянувшийся параллельно западному побережью Малайи, где было всего несколько железных и шоссейных дорог. Для защиты от нападения с воздуха на нем было построено семь

аэродромов, включая секретную взлетно-посадочную полосу в джунглях, известную под названием Р. II и находившуюся в 32 километрах от Палембанга, в районе которого располагались нефтяные промыслы и нефтеперегонный завод. Зенитной артиллерии на Суматре не было, а аэродромы, расположенные в северной части острова, находились в радиусе действия японских истребителей.

В то время когда происходило переформирование частей нашей бомбардировочной и разведывательной авиации, перебросенной с Малайи на Суматру, сюда начали прибывать запоздавшие подкрепления для наших военно-воздушных сил, первоначально предназначавшиеся для Сингапура. Условия для размещения и базирования авиационных частей на Суматре были исключительно плохими. На аэродромах ощущалась острая нехватка оборудования; не хватало палаток для жилья (на аэродроме Р. II можно было разместить вместо 1500 человек обслуживающего состава, как предполагалось вначале, только 250 человек), что было большим затруднением, так как над островом в это время обычно дуют сильные северо-восточные ветры. Почти не было автотранспорта, большая часть которого была потеряна в Малайе.

Большую работу в подготовке острова к обороне проделали местные голландские власти. К 7 февраля на острове удалось установить некоторый порядок, хотя авиационные части были еще сильно перемешаны. К этому времени было решено, что большинство авиационных частей, направлявшихся сюда в качестве подкреплений со Среднего Востока, будет базироваться на аэродромы острова Ява, так как налет 27 японских бомбардировщиков на аэродром Р. I — Палембанг 23 января показал, что этот основной аэродром Суматры не может быть надежно защищен. 14 февраля японцам удалось высадить на нем парашютный десант, после чего наша бомбардировочная авиация действовала с секретного аэродрома Р. II.

На Суматре осталось лишь необходимое количество технического состава для обслуживания оставшихся на острове самолетов. Основной ударной силой была 225-я бомбардировочная авиагруппа, проводившая также воздушную разведку к северу от Зондского пролива и прикрывавшая конвой. Эти задачи выполнялись с большим напряжением сил. К концу января в 225-й авиагруппе оставалось только 48 самолетов, из которых большинство требовало технического осмотра, текущего ремонта или находилось в очень плохом состоянии.

В течение первых двенадцати дней февраля самолеты 225-й авиагруппы сопровождали свои конвои и бомбардировали аэродромы Алор-Стар и Пенанг, на которые совсем не-

давно базировались части английских военно-воздушных сил. При выполнении этих задач в качестве аэродромов подскока использовались аэродромы, расположенные в северной части Суматры, на которых наши самолеты могли заправиться горючим, но долго оставаться не могли из-за опасности налета японских бомбардировщиков. Большая продолжительность полета создавала огромное напряжение для экипажей, которые должны были летать в условиях сплошной облачности, в то время как многие из недавно прибывших летчиков, не имевших достаточной подготовки к полетам в ночных условиях, с трудом находили свои цели. В течение этого времени летчики добровольных военно-воздушных сил Малайи, также эвакуированные на Суматру, совершая полеты на легких невооруженных учебных самолетах оказали нам неоценимую помощь, поддерживая связь между аэродромами Р. I и Р. II.

13 февраля штаб 225-й авиагруппы решил провести воздушную разведку с задачей установить, намереваются ли японцы высадиться на Суматре. Положение Сингапура в это время было очень напряженным. Экипаж вылетевшего на разведку самолета «Хадсон» из состава 1-й эскадрильи австралийских ВВС по возвращении доложил о сосредоточении японских кораблей севернее острова Банка, что было явным признаком угрозы вторжения японцев на Суматру. С рассветом 14 февраля на разведку вылетели еще пять самолетов «Хадсон», которые обнаружили около 30 японских транспортов, шедших под сильным прикрытием военных кораблей и истребителей. Теперь не оставалось никаких сомнений, что японцы собираются высадиться на Суматре. Пять самолетов «Хадсон» и присоединившиеся к ним позднее все имевшиеся в наличии бомбардировщики 225-й авиагруппы атаковали японский конвой и потопили или серьезно повредили шесть японских транспортов. Свои потери составили семь самолетов. Бомбардировщикам пришлось действовать без прикрытия истребителей, так как аэродром Палембанг (Р. I), на который они базировались, в это время был атакован японским парашютным десантом. 20 человек обслуживающего состава, уничтожив запасы бензина и оставшиеся самолеты, покинули аэродром. Японский конвой в составе 20 транспортов, следовавших в охранении военных кораблей со стороны острова Банка, 15 февраля снова подвергся ожесточенным атакам бомбардировщиков «Хадсон» и «Бленхейм» из состава 225-й авиагруппы, действовавших на этот раз под прикрытием истребителей «Харрикейн» из состава 226-й истребительной авиагруппы. Результаты этого налета были еще более успешными, чем при налете нашей авиации 14 февраля.

Бомбардировщики и истребители, действуя с аэродрома Р. II, в период с 6.30 до 15.30 произвели несколько налетов на японский конвой, находившийся в проливе Банка и в устье реки Палембанг, в результате которых движение японских судов было полностью остановлено. И, наконец, истребителям «Харрикейн» удалось в этот день уничтожить на аэродроме острова Банка несколько японских истребителей «0». Таким образом, 15 февраля, в тот самый день, когда безоговорочно капитулировал Сингапур, английские и австралийские военно-воздушные силы добились величайшего на этом этапе войны на Дальнем Востоке успеха. Высадка противника в устье реки Палембанг была сорвана. Японцы потеряли в этот день тысячи убитыми и ранеными, а их планы вторжения в Суматру потерпели неудачу. Боевые действия нашей авиации 15 февраля у побережья Суматры ясно показали, чего мы могли добиться в Сиаме и Малайе, если бы имели там достаточное количество самолетов.

Следует отметить, что успех, достигнутый в этот день нашей авиацией на Суматре, не был закреплен, так как мы не имели там ни войск, ни кораблей, которые могли закрепить достижения авиации. Японское командование воспользовалось этим и высадило на аэродроме и в окрестностях Палембанга еще один парашютный десант. Высадка десанта прошла успешно и поставила под угрозу существование аэродрома Р. II, где были лишь небольшие запасы продовольствия, боеприпасов и авиабомб. В связи с этим командование отдало приказ об эвакуации наших военно-воздушных сил с Суматры на Яву. Эвакуация личного состава военно-воздушных сил на Яву была закончена к 18 февраля. К этому времени туда было переброшено свыше 10 000 человек.

Численность нашей истребительной авиации к 18 февраля составляла всего 25 истребителей «Харрикейн», из которых только 18 были исправными. В бомбардировочных и разведывательных эскадрильях осталось всего 12 бомбардировщиков «Хадсон», базировавшихся на аэродром Семплак, и 6 бомбардировщиков «Бленхейм», базировавшихся на аэродром Калиджати.

19 февраля пять бомбардировщиков «Бленхейм» совершили налет на японские суда в порту Палембанг. По этим же целям были проведены повторные налеты 20 и 21 февраля. 19 и 22 февраля во время атаки японской авиации на аэродром Семплак было уничтожено 15 английских бомбардировщиков. Однако даже после этого английские самолеты еще сохранили боеспособность. 23 февраля три бомбардировщика

«Бленхейм» потопили около побережья Суматры японскую подводную лодку.

К этому времени Уэйвелл и Комитет начальников штабов в Лондоне оставили всякие надежды, которые они вначале питали, на создание крупных контингентов союзных вооруженных сил на острове Ява. Штаб главнокомандующего союзными вооруженными силами покинул Яву, передав остатки английских ВВС голландскому командованию во главе с генералом Пуртенем, у которого начальником штаба военно-воздушных сил был генерал-майор Ван Ойен. В связи с быстро растущей угрозой вторжения японцев на Яву Пуртен и Ван Ойен вместе с вице-маршалом авиации Молтби и генералом Ситуэллом принимали все зависящие от них меры для обороны острова. Несмотря на ободряющие послания, полученные в это время от премьер-министра, министра авиации и начальника штаба военно-воздушных сил Англии, Молтби и Ситуэлл прекрасно понимали, что в течение долгого времени они не получат необходимой помощи.

Под командованием Пуртена находилось около 25 000 человек регулярных войск и 40 000 человек плохо вооруженной милиции. Ситуэлл имел в своем распоряжении лишь небольшое количество английских войск, два австралийских пехотных батальона, четыре роты легких танков и три зенитно-артиллерийских полка, в том числе 21-й полк легкой зенитной артиллерии, сбивший за весь период боевых действий на Яве около 30 японских самолетов. На море адмирал Дорман командовал небольшим смешанным отрядом, главную ударную силу которого составляли пять крейсеров, в том числе один английский, один австралийский, один американский и два голландских.

Однако противник не дал передышки для приведения в порядок этих малочисленных, слабо вооруженных сил. 26 февраля наша воздушная разведка обнаружила в море японский конвой в составе свыше 50 транспортов, следовавших под прикрытием сильного эскорта боевых кораблей по Макассарскому проливу на юго-запад в направлении Яванского моря. На следующий день отряд адмирала Дормана вышел в море для встречи с японским конвоем. Наши корабли вступили в бой с превосходящими силами противника. В неравном бою погиб весь отряд, обеспечив нам передышку на 24 часа. В ночь на 28 февраля самолеты 36-й эскадрильи и американские бомбардировщики «Летающая крепость» произвели налет на японский конвой в составе 28 транспортов, находившийся севернее Рембанга, и потопили 15 японских транспортов.

К 1 марта стало известно, что суда противника, атакованные 28 февраля, принадлежали одному из трех японских

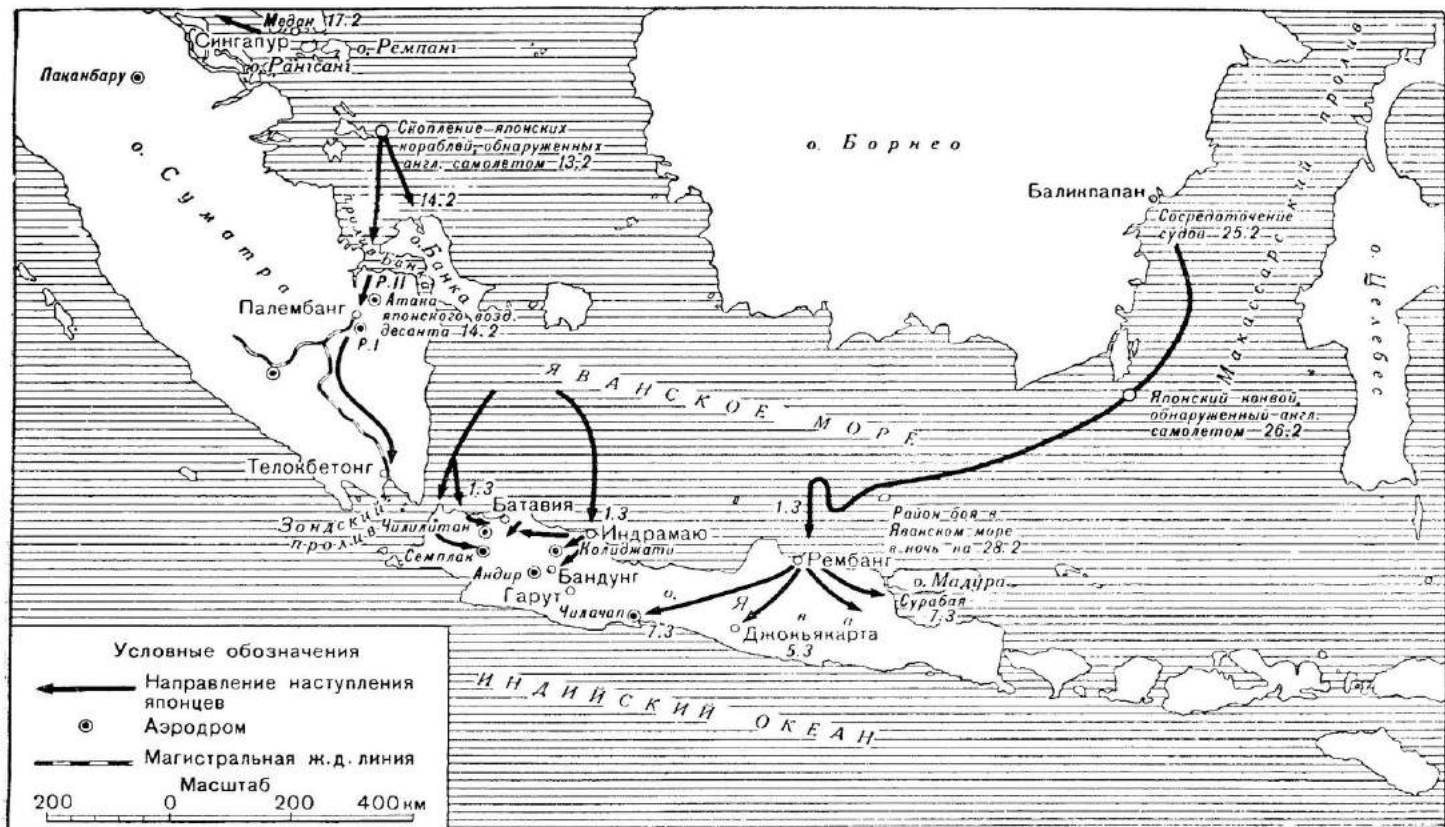


Схема 14. Захват японцами Явы и Суматры (февраль—март 1942 г.)

конвоев, направлявшихся к Яве. Экипажи самолетов «Бленхейм» и «Хадсон», перебазировавшиеся после бомбардировки японцами аэродрома Семплак на аэродром Калиджати, прилагали все усилия, чтобы не допустить высадки японцев в Индрамаю, расположенную в 130 километрах от Батавии (Джакарты). Наши летчики потопили три и серьезно повредили пять японских транспортов, однако противнику все же удалось произвести высадку своих войск в Индрамаю.

К рассвету 1 марта уставшие экипажи 84-й бомбардировочной эскадрильи получили наконец разрешение на отдых. Едва с аэродрома Калиджати успели взлететь базировавшиеся там совместно с нашими самолетами эскадрильи голландских ВВС, как на аэродроме появились японские солдаты в сопровождении роты легких танков. Все, кроме четырех улетевших с аэродрома самолетов «Хадсон» 1-й эскадрильи, попали в руки противника. 6 марта три уцелевших экипажа 1-й эскадрильи перелетели в Австралию.

Тем не менее борьба продолжалась еще несколько дней. С 17 по 27 февраля 232-я и 605-я истребительные эскадрильи прикрывали Батавию с воздуха. Это была нелегкая задача, так как японская авиация обладала десятикратным превосходством, а вследствие плохой работы службы ВНОС предупреждения о подходе самолетов противника наши истребители получали очень поздно. Если бы эскадрильи, прикрывавшие Батавию, получили направлявшиеся к ним на помощь американские истребители Р-40, которые находились на борту американского легкого авианосца «Лэнгли» они, возможно, выполнили бы эту задачу. Получив приказ следовать в порт Чилачач, легкий авианосец «Лэнгли» вскоре оказался в радиусе действия японских бомбардировщиков и торпедоносцев, базировавшихся на аэродром Кендари на острове Целебес, которые атаковали и потопили его.

К полудню 28 февраля общая численность наших истребителей составляла менее одной эскадрильи. Несмотря на интенсивный огонь зенитной артиллерии противника, в ночь на 28 февраля 12 истребителей «Харрикейн» произвели налет на японские войска, предпринявшие в это время две новые высадки в Индрамаю, и нанесли им тяжелые потери. Одновременно «Харрикейны» атаковали и нанесли потери японским войскам, высадившимся в другом пункте западного побережья Явы.

Хотя английские ВВС создали затруднения и нанесли значительные потери японцам, они не смогли воспрепятствовать их высадке на остров Ява. 1 марта истребители «Харрикейн» оставили аэродром Чилилитан и перебазировались на аэродром Андир, близ Бандунга.

До 5 марта с Явы было эвакуировано по морю около 7000 человек наземного состава английских ВВС, около 2500 человек осталось на острове из-за отсутствия транспорта.

5 марта остатки английских и австралийских войск численностью 8000 человек сосредоточились в районе Гарута. Глава голландской гражданской администрации этого района Коффман выражал явное недовольство пребыванием английских войск в этом районе, опасаясь, что японцы «вырежут» все местное белое население за партизанскую борьбу, которую собирались проводить в этом гористом районе англичане. Коффман не сделал никаких попыток обеспечить продовольствием или оказать какую-либо другую помощь английским войскам, прибывшим в Гарут.

Утром 8 марта голландские войска под командованием генерала Пуртена прекратили сопротивление и сложили оружие. Голландская армия, в противоположность своему флоту и авиации, капитулировала, почти не оказав никакого сопротивления противнику.

Услышав по радио о капитуляции голландских войск на Яве, Молтби и Ситуэлл оказались в очень тяжелом положении. Войска почти не имели оружия, местное население уже не скрывало к ним своего враждебного отношения. Имея незначительные запасы продовольствия, при почти полном отсутствии питьевой воды и медикаментов, английские войска были не в состоянии продолжать дальнейшую борьбу. В этих условиях у Молтби и Ситуэлла не было иного выхода, как подчиниться приказу генерала Пуртена и капитулировать. Спустя четыре дня они подписали в Бандунге условия капитуляции, предложенные командующим японскими войсками генерал-лейтенантом Маруяма.

Глава 4

ПАДЕНИЕ БИРМЫ

22 декабря 1941 года, через две недели после вступления Японии в войну, около 80 японских бомбардировщиков, следовавших в сопровождении 30 истребителей, произвели первый налет на столицу Бирмы Рангун, сбросив на город осколочные бомбы. В этот день было убито около 2000 человек. Через два дня японские самолеты совершили повторный налет на Рангун, и в городе было убито еще около 5000 человек.

То, что произошло ранее в Пирл-Харборе и Сингапуре, теперь повторилось в Рангуне. Японцы после тщательной подготовки нанесли по Рангуну внезапный удар с воздуха. Проводя воздушные налеты на Рангун, противник преследовал две цели: во-первых, вызвать панику и замешательство, облегчив тем самым захват Бирмы, и во-вторых, и это было главным, добиться прекращения военных поставок из Рангунского порта, которые переправлялись по хорошим автомобильным дорогам, железной дороге, соединявшей Рангун с Мандалаем, а также по реке Иравади в Лашио, а затем на автомашинах по извилистой бирманской дороге в Китай.

Стратегическая важность Рангуна заключалась также и в том, что он был воротами в Бирму. Ни одна держава, поставившая своей целью вторжение в эту страну, не может рассчитывать на успех до тех пор, пока не будет захвачен город и порт Рангун, расположенный в южной части Бирмы в низменности, образованной дельтой реки Иравади. Равнин в Бирме мало, все они тянутся с севера на юг и отделяются друг от друга горными хребтами, покрытыми джунглями. Поэтому войска захватчиков будут вынуждены продвигаться с юга на север или с севера на юг, то есть в том направлении, в котором текут бирманские реки и проходят шоссейные и железные дороги.

В свою очередь Бирма, благодаря своему географическому положению и природным условиям, облегчающим оборону, является своего рода бастионом, расположенным между Индией на западе и Китаем и Индокитаем на востоке. Захват

японцами Бирмы означал бы прекращение наших военных поставок в Китай, а также создание противнику условий для последующего вторжения в Индию.

К началу войны в Бирме главная линия обороны союзных войск проходила по реке Селуин. Союзная авиация, поддерживавшая эти войска, базировалась в основном на семь аэродромов (не считая пяти посадочных площадок и аэродрома на острове Акьяб), протянувшихся цепочкой от Лашио на севере до Рангуна на юге.

На всех аэродромах имелось по одной — две взлетно-посадочные полосы, пригодные для взлета и посадки самолетов в любых условиях погоды. Рядом с аэродромами находились помещения для личного состава и склады для боеприпасов. На аэродромах было мало зенитных средств, кроме того, они не были обеспечены надежной службой ВНОС.

Оперативная емкость аэродромов была значительной, однако численность союзных военно-воздушных сил, имевшихся на этом театре военных действий, составляла всего 37 истребителей, из них 16 «Брюстер Буффало» и 21 Р-40, хотя план обороны Бирмы предусматривал сосредоточение здесь минимум 280 самолетов. Самолеты входили в состав 221-й авиагруппы, штаб которой размещался в Рангуне, и одной истребительной эскадрильи из состава американской добровольческой авиагруппы, имевшей задачу прикрыть коммуникации из Бирмы в Китай.

Против столь незначительных сил союзной авиации японцы, стремившиеся как можно быстрее добиться господства своей авиации в воздухе над Бирмой, сосредоточили около 400 бомбардировщиков и истребителей. Налеты японской авиации вызвали большую панику среди населения Рангуна, город покинули более 100 000 человек. По мере развертывания боевых действий в Бирме количество беженцев возрастало; казалось, что чуть ли не половина населения страны направилась на негостеприимный север. Тысячи дезорганизованных, охваченных паникой людей умирали в пути от холеры, малярии, голода и изнурения. В конце концов около 400 000 уставших и измученных беженцев, пройдя долгий, тяжелый путь, добрались до Индии.

Налеты японской авиации на Рангун не прошли безнаказанно. 22 и 24 декабря американские истребители Р-40 и английские истребители «Брюстер Буффало» сбили в районе Рангуна 36 японских самолетов, в том числе несколько истребителей дальнего действия. Это было немалым достижением союзной авиации, если учесть условия, в которых ей приходилось действовать. Основным затруднением, дававшим о себе знать и в дальнейшем, была очень плохая организация служ-

бы ВНОС. На всей территории Бирмы имелась только одна радиолокационная станция устаревшего образца, установленная восточнее Рангуна, а также несколько наблюдательных постов, разбросанных по холмам и соединенных со штабом военно-воздушных сил ненадежной проводной связью.

После рождественских налетов на Рангун наступил период грозового затишья, длившийся почти месяц. Во время короткой передышки в 221-ю авиагруппу прибыло пополнение: 113-я эскадрилья бомбардировщиков «Бленхейм» и около 30 истребителей «Харрикейн». К этому времени командующий английскими ВВС в Бирме вице-маршал авиации Стивенсон составил план использования авиации с началом боевых действий наземных войск. Согласно этому плану бомбардировщики должны были наносить удары по основным аэродромам противника в Сиаме, а истребители действовать по передовым японским аэродромам и прикрывать с воздуха союзные войска, находящиеся на рубеже реки Селуин.

Базируясь на передовые аэродромы в Моулмейне, Мергун, Тавое и в других пунктах, английские истребители «Харрикейн» и бомбардировщики «Бленхейм» добились значительных успехов. В результате налетов нашей авиации на японские аэродромы, главным образом на аэродромы в Сиаме, было уничтожено около 58 бомбардировщиков и истребителей.

Новая тактика, примененная на этом театре военных действий — уничтожение самолетов противника на земле, — в корне отличалась от тактики действий английских ВВС в Малайе. Она зависела от своевременного пополнения авиационных частей, причем самолеты должны были находиться в состоянии боевой готовности. Именно этого и недоставало нашей авиации.

Затихнувшие на несколько недель бои над Рангуном возобновились и не прекращались вплоть до эвакуации союзных войск из города. За восемь недель, с 23 декабря 1941 года по 25 февраля 1942 года, японские бомбардировщики, действуя днем и ночью, совершили 31 налет на Рангун. В каждом налете участвовало от одного до 16 бомбардировщиков. Сила подобных ударов японских бомбардировщиков может показаться незначительной по сравнению с налетами немецкой авиации на Лондон и другие английские города зимой 1940 и 1941 годов или с массированными налетами союзной авиации на немецкие города на последних этапах войны. Но для населения Рангуна, почти не имевшего бомбоубежищ и сильно деморализованного воздушными налетами, к которым оно было совершенно не подготовлено, они имели тяжелые последствия.

В период с 23 по 29 января 1942 года японцы, подавив небольшие по численности силы союзной истребительной авиа-

ции, предприняли решительную попытку добиться господства в воздухе над Рангуном. За шесть дней воздушных боев, в которых на стороне японцев участвовало более 200 самолетов, противник потерял около 50 бомбардировщиков и истребителей. После столь значительных потерь японское командование решило резко сократить дневные налеты на Рангун и проводить в основном ночные бомбардировки города.

Через месяц, 24 и 25 февраля, японцы предприняли последнюю, третью по счету попытку добиться господства в воздухе над Рангуном. В течение этих двух дней 166 японских бомбардировщиков и истребителей произвели несколько налетов на Рангун. По сообщениям наших экипажей, в первый же день было сбито 37 японских самолетов. На следующий день было сбито еще 24 японских самолета. Какова бы ни была точность донесений, непреложным является тот факт, что японцы больше не предпринимали попыток добиться господства в воздухе над Рангуном до тех пор, пока их наземные войска не захватили наши аэродромы в Бирме.

Успехи, достигнутые английскими ВВС в районе Рангуна, хотя и носили временный характер, тем не менее повлияли на ход боевых действий наземных войск. Нам удалось беспрепятственно высадить на берег подкрепления, а когда наша армия в конце концов была вынуждена отступить из Рангуна, команда подрывников полностью уничтожила нефтехранилища, нефтеперегонные заводы и портовые сооружения. Даже отступление союзных войск из Рангуна проводилось без противодействия со стороны японской авиации.

30 января 1942 года японские войска, захватив аэродром в Моулмейне, вышли на подступы к Рангуну. Падение Рангуна теперь уже нельзя было отсрочить, и Стивенсон приказал остаткам своей истребительной авиации, насчитывавшей к тому времени 27 самолетов, перебазироваться к северу от Рангуна на посадочную площадку, расположенную в районе Зигона. Это была единственная посадочная площадка, с которой можно было обеспечить прикрытие и поддержку с воздуха частей союзной армии, отступавшей из Рангуна.

12 марта штаб английских ВВС в Бирме перебазировался на остров Акьяб, сюда же перелетели 67-я истребительная эскадрилья, вооруженная самолетами «Харрикейн», 139-й разведывательный авиаотряд, вооруженный самолетами «Хадсон», и несколько самолетов связи. Все эти подразделения были объединены в одно авиакрыло (Акьябское). 45-я бомбардировочная и 17-я истребительная эскадрильи и несколько американских самолетов к этому же времени перебазировались на аэродром Магве и также были объединены в авиакрыло (Бирманское).

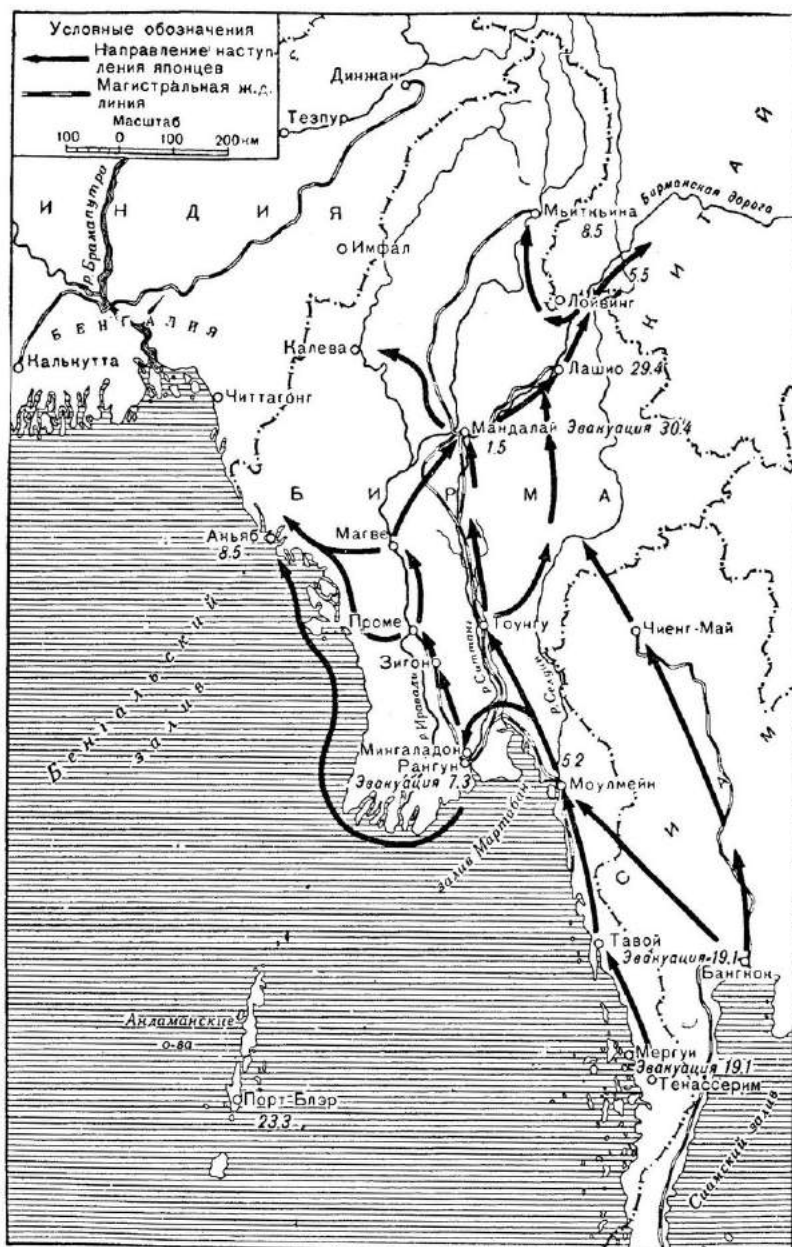


Схема 15. Захват японцами Бирмы (январь—май 1942 г.)

20 марта наша воздушная разведка доложила, что на аэродроме Мингаладон близ Рангуна сосредоточились свыше 50 японских самолетов. 21 марта десять истребителей «Харрикейн» и девять бомбардировщиков «Бленхейм» уничтожили находившихся на аэродроме 16 и сбили в воздухе 11 японских самолетов. Это было последним успехом союзных военно-воздушных сил на этом этапе боевых действий в Бирме. На следующий день около 230 японских бомбардировщиков и истребителей совершили налет на аэродром Магве и 27 марта на аэродром на острове Акьяб.

После налетов японской авиации на эти аэродромы оставшиеся самолеты перелетели в Калькутту, где им была поставлена задача оборонять город с воздуха. Теперь первостепенное значение приобретала организация обороны северо-восточной части Индии. Дальнейшее пребывание наших самолетов в Бирме, где сражение было уже проиграно, становилось опасным.

В конце марта бомбардировочные эскадрильи 221-й авиагруппы перебазировались из Бирмы в Индию на аэродромы Тезпур и Динжан и, действуя с них, оказывали поддержку союзным войскам, все еще пытавшимся остановить или по крайней мере замедлить наступление японцев в Бирме. Решительное наступление противника на Индию могло привести к прорыву ее слабой обороны и к захвату Дели. Противовоздушная оборона страны была исключительно слабой. Поэтому сдерживающая тактика нашей авиации могла отвести угрозу, нависшую над красными куполами и светлыми стенами величественного здания резиденции вице-короля Индии. Однако такая тактика не могла оказать какую-либо существенную поддержку армии генерала Александера. В апреле японские самолеты, обладавшие превосходством в воздухе над Бирмой, производили налеты на Лашио, Мандалай, Лойвинг и Мьиткына.

В конце апреля арьергардные части армии Александера прибыли в Имфал, столицу штата Манипур. Английские летчики, прикрывавшие отступавшие части союзных войск, сбили 54 и уничтожили на земле 20 японских самолетов; американские летчики сбили 179* и уничтожили на земле 38 самолетов противника. В мае 1942 года английские ВВС перестали участвовать в Бирманской кампании.

В конце марта 1942 года Калькутта, в порту которой нахо-

* Эти данные о количестве японских самолетов, уничтоженных американцами, по-видимому, завышены летчиками американской добровольческой авиагруппы, прикрывавшей коммуникации через Бирму в Китай, которые за каждый сбитый японский самолет получали денежное вознаграждение в сумме 125 фунтов стерлингов.— *Прим. ред.*

дилось большое количество торговых судов союзников с общим тоннажем в четверть миллиона тонн, оказалась в пределах досягаемости японской авиации. Более того, японская эскадра, прикрывавшая транспорты с войсками, направлявшимися в Рангун, находилась теперь в Бенгальском заливе. Если бы эта эскадра вместе с бомбардировщиками дальнего действия, базировавшимися в Бирме, совершила налет на Калькуттский порт, то, возможно, были бы уничтожены все или большая часть союзных судов.

После захвата японцами Андаманских островов 23 марта прошли сутки, но над Калькуттой не появилось ни одного самолета противника. Неужели японцы не знали, что в этом порту скопилось большое количество торговых судов? Был издан срочный приказ, согласно которому около 70 английских торговых судов покинули Калькуттский порт и рассредоточились по другим портам, расположенным на восточном побережье Индии.

Падение Рангуна и ожидавшаяся с часу на час потеря всей Бирмы значительно ухудшили и без того тяжелую обстановку. Теперь для противника были открыты подступы с моря к Индии и Цейлону. Появилась крайняя необходимость прикрывать с воздуха английские корабли и суда. Вполне очевидно, что в любое время японцы могли нанести внезапный удар по английской военно-морской базе Тринкомали на острове Цейлон, подобный тому, какой они нанесли по американскому военно-морскому флоту в Пирл-Харборе. Главнокомандующий английскими вооруженными силами в Индии Уэйвелл, отрицая необходимости укрепления Цейлона, стремился сосредоточить основные силы английской авиации в Северо-Восточной Индии. Наличие там крупных сил авиации, по его мнению, было необходимо для завоевания и поддержания господства в воздухе, в случае если японцы, захватив Бирму, попытаются — что тогда считалось весьма вероятным — захватить Индию. Комитет начальников штабов не разделял точку зрения Уэйвелла. Он считал, что Цейлон имеет жизненно важное значение для защиты морских коммуникаций между Востоком и Западом. В соответствии с решением комитета для усиления обороны Цейлона сюда со Среднего Востока на авианосце «Индомитебл» были переброшены истребители «Харрикейн».

К концу марта 1942 года на Цейлоне находилось 50 истребителей «Харрикейн», 14 бомбардировщиков «Бленхейм», 6 летающих лодок «Каталина» и несколько военно-морских самолетов «Фульмар» и «Альбакор», базировавшихся на аэродромы Ратмалана, Тринкомали и Коломбо.

Благодаря этим мероприятиям теперь стало возможно усилить английский Дальневосточный флот, боевой состав кото-

рого к концу марта, когда командование флотом принял адмирал Сомервиль, был доведен до пяти линейных кораблей, трех авианосцев, семи крейсеров, пятнадцати эскадренных миноносцев и пяти подводных лодок. В конце марта командованию английских вооруженных сил на Дальнем Востоке стало известно, что японцы выслали для атаки Цейлона эскадру, состоящую преимущественно из авианосцев, тяжелых крейсеров и эскадренных миноносцев. Не исключалось, что в атаке Цейлона, намеченной на 1 апреля, будут участвовать линейные корабли типа «Конго».

4 апреля воздушная разведка доложила о появлении примерно в 560 километрах к юго-востоку от Цейлона крупных сил противника. Было ясно, что японская эскадра держит курс на Коломбо и что японские авианосные самолеты произведут мощный воздушный налет на Цейлон на рассвете 5 апреля. Корабли Дальневосточного флота не могли вступить в бой с японской эскадрой, так как в тот день находились на удалении почти тысячи километров от Цейлона, на Мальдивских островах, где производили заправку топливом. Командующий английскими вооруженными силами на Цейлоне вице-адмирал Лейтон немедленно отдал приказ о рассредоточении всех транспортов, находившихся в цейлонских портах. В море вышли 48 транспортов; 21 транспорт и 13 кораблей английского военно-морского флота, большей частью технически неисправных для выхода в море, остались в Коломбо. Исправные крейсера «Дорсетшир» и «Корнуолл», находившиеся в Коломбо, получили приказ немедленно выйти в море и присоединиться к английскому флоту, сосредоточенному в атолле Адду.

В 7.40 5 апреля около 50 японских бомбардировщиков «99», следуя в сопровождении истребителей «0», произвели налет на порт Коломбо и расположенный недалеко от него аэродром Ратмалан. Налет продолжался 1 час 20 минут; за это время были серьезно повреждены судоремонтные мастерские, потоплены два военных корабля и одно торговое судно, аэродрому был причинен незначительный ущерб. К счастью, летающие лодки (в Коломбо в то время не было радиолокационных станций) вовремя предупредили о появлении самолетов противника, и 36 истребителей «Харрикейн» и шесть морских истребителей «Фульмар» поднялись в воздух и сразу же вступили в бой с японскими самолетами. В этом бою японцы потеряли 18 самолетов; кроме того, пять японских самолетов были сбиты огнем зенитной артиллерии. Наши потери составили 19 самолетов.

Бомбардировщики «Бленхейм» действовали менее удачно. Получив приказ атаковать японскую эскадру, они не смогли

ее обнаружить и возвратились на аэродром, не выполнив своей задачи.

Налет на Коломбо не принес противнику желаемого результата, хотя японская авиация действовала небезуспешно. В этот день 36 японских бомбардировщиков «97» обнаружили направляющиеся к атоллу Адду крейсера «Дорсетшир» и «Корнуолл» и атаковали их. Около 90 процентов сброшенных ими бомб либо попали в цели, либо ложились в непосредственной близости от кораблей. Оба крейсера затонули. Из 1550 человек личного состава крейсеров более 1100 были спасены кораблями английского флота, прибывшими вскоре к месту катастрофы. В период с 5 по 9 апреля самолеты противника потопили 15 торговых судов союзников; кроме того, 9 судов были потоплены японским флотом. Общий тоннаж союзных кораблей и торговых судов, потопленных за этот период, составил 98 413 тонн.

9 апреля 60 японских бомбардировщиков под прикрытием такого же количества истребителей «0» произвели налет на английскую военно-морскую базу Тринкомали, расположенную на северо-восточном побережье Цейлона. В результате налета значительные повреждения были нанесены аэродрому и докам. В воздушном бою были сбиты 15 самолетов противника, 9 самолетов были сбиты огнем зенитной артиллерии. Наши потери составили 11 самолетов.

Одновременно с налетом на Тринкомали японская авиация атаковала и потопила английский авианосец «Гермес», находившийся в это время примерно в 100 километрах от Тринкомали. Корабль не имел воздушного прикрытия, так как наши истребители «Харрикейн» в это время отражали налет японских самолетов на Тринкомали. Вместе с авианосцем «Гермес» был потоплен находившийся поблизости австралийский эскадренный миноносец «Вэмпайр».

Это было последнее сражение в водах Индийского океана в 1942 году. «Нужно признать,— писал командующий английскими военно-морскими силами на Цейлоне,— что нападение японского флота на Цейлон имело значительный успех. Нападение противника вскрыло слабость нашего флота и вынудило его отступить из района Цейлона. Хотя японцы после этого больше не проводили налетов на Цейлон, все же они на какое-то время нейтрализовали наш Восточный флот».

Адмирал Нагумо, командующий японской эскадрой, по праву мог гордиться ее успехами. Правда, его авианосная авиация не сумела нанести большой ущерб Коломбо и Тринкомали, однако эскадра в течение четырех месяцев потопила пять английских линейных кораблей, один авианосец, два крейсера и семь эскадренных миноносцев, не потеряв при этом

ни одного своего корабля. И все же японский флот оказал бы большую услугу своему императору, если бы совсем не напал на Цейлон, так как при проведении этой операции японцы потеряли столько своих авианосных самолетов, что спустя месяц только два из пяти имевшихся в распоряжении Нагумо авианосцев смогли принять участие в такой важнейшей морской операции, каким было сражение в Коралловом море. Остальным трем авианосцам пришлось вернуться в Японию для укомплектования кораблей самолетами и летным составом. Участие этих трех авианосцев в сражении в Коралловом море могло бы, по крайней мере мы можем сделать такое предположение, склонить чашу весов в пользу Японии. Но это еще не все. Когда 4 июня началось сражение у острова Мидуэй, мастерство японских летчиков, если верить показаниям японцев, допрошенных после войны, значительно уступало боевой выучке их товарищей, погибших во время налетов на Коломбо и Тринкомали.

К началу лета 1942 года японцы добились больших успехов. Они последовательно захватили Малайю, Гонконг, Борнео, Яву, Суматру и Бирму. Японская армия стояла у границ Индии; ее дальнейшему продвижению препятствовали скорее сильные тропические дожди, чем сопротивление, которое могли оказать ей вооруженные силы союзников. Японский флот, находившийся в индийских водах, представлял большую потенциальную угрозу для нашего торгового судоходства. И все же даже в это тяжелое время союзники настойчиво разрабатывали планы дальнейшего ведения войны, осуществление которых в скором времени должно было поставить японскую армию на колени. Успешное осуществление этих планов зависело от умелого использования военно-воздушных сил.

Глава 5

БЕРЕГОВОЕ КОМАНДОВАНИЕ И БОРЬБА НА МОРЕ

АЭРОФОТОРАЗВЕДКА И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ СЛУЖБА

В течение 1942 года Береговое командование английских ВВС, кроме своей основной задачи — борьбы с подводными лодками и судоходством противника, — проводило аэрофото-разведку и выполняло задачи, связанные с поиском и спасением экипажей, сбитых над морем или совершивших вынужденную посадку на воду.

Стратегическая аэрофото-разведка над Европой осуществлялась самолетами 1-й аэрофото-разведывательной части*, вооруженной высотными истребителями «Спитфайр» и скоростными многоцелевыми самолетами «Москито». Часть базировалась на аэродромы Бенсон и Маунт-Фарм, а некоторые ее звенья — на аэродромы Льючарс, Уик, Сант-Эваль и Гибралтар. В мае 1942 года часть совершала в среднем десять самолето-вылетов в день с целью аэрофотосъемки объектов противника, тогда как год назад, в мае 1941 года, производилось только четыре самолето-вылета в день. Самолеты «Москито» фотографировали такие удаленные объекты, как Нарвик на севере и заводы «Шкода» в Пльзене на юге.

Наряду с увеличением численности самолетов 1-й аэрофото-разведывательной части улучшалась и ее техническая оснащенность. В январе 1942 года на ее вооружение поступил новый аэрофотоаппарат F.53, дававший по сравнению с аэрофотоаппаратом F.24 более крупный снимок. Кассета аппарата была также увеличена и вмещала пленку на 500 снимков.

В это время был создан центральный аэрофотодешифровальный отдел. Численность личного состава отдела к концу 1942 года составляла свыше 1000 человек. Отдел состоял из

* 2-я аэрофото-разведывательная часть действовала на Среднем Востоке. 3-я часть, до этого обслуживавшая Бомбардировочное командование, с 1 июня 1941 года слилась с 1-й частью. 4-я часть была сформирована в октябре 1942 года для проведения аэрофото-разведки во Французской Северной Африке. — *Прим. авторов.*

специализированных секций: морской, военной, секции промышленных объектов, аэродромной, секции оценки результатов бомбардировок объектов противника, секции ночного фотографирования и ряда других секций. Об объеме работы этого отдела можно судить хотя бы по тому факту, что за один только 1942 год им было обработано и выпущено 204 дела целей, 5437 фотодонесений и около 1 455 000 фотоснимков. Обработка столь большого количества документов стала возможной благодаря тому, что фотолаборатории отдела были оборудованы новыми высокопроизводительными машинами, которые проявляли, сушили и наматывали 78 метров пленки в минуту, и фотопечатными машинами с производительностью около тысячи снимков в час.

Аэрофоторазведывательная служба обеспечивала запросы Адмиралтейства, министерства экономической войны и министерства авиации Англии. Среди многочисленных задач, выполняемых английской аэрофотослужбой в период с июня 1941 по декабрь 1942 года, следует упомянуть задачу непрерывного наблюдения за немецкими линейными кораблями «Шарнхорст», «Гнейзенау» и «Тирпиц», а также проведение систематических полетов с целью выявления результатов налетов самолетов Бомбардировочного командования на объекты, расположенные на территории Германии. Непрерывно увеличивавшийся объем работы и связанное с этим увеличение численности самолетов 1-й аэрофоторазведывательной части привели в октябре 1942 года к разделению ее на пять отдельных эскадрилий (№№ 540—544). Проведение стратегической аэрофоторазведки, несомненно, относилось к числу важнейших видов деятельности наших военно-воздушных сил в 1941—1942 годах.

* *
*

В течение нескольких месяцев, последовавших после битвы над Англией, был достигнут значительный прогресс в работе аварийно-спасательной службы, однако ответственность за руководство этой службой по-прежнему возлагалась на несколько организаций. Это было серьезным недостатком, и в августе 1941 года было решено подчинить аварийно-спасательную службу Береговому командованию. С этого времени Береговое командование несло основную ответственность за проведение спасательных работ на море. Одновременно управление аварийно-спасательной службы министерства авиации, которое к этому времени проделало большую работу по координации спасательных работ и разработке различных методов спасения, было слито с управлением безопасности полетов

этого же министерства, во главе которого стоял бывший начальник штаба английских ВВС маршал авиации Сэлмонд. Проведение этих мероприятий свидетельствовало о возросшей важности аварийно-спасательной службы. Действительно, из 1200 человек летного состава, сбитых над морем с февраля по август 1941 года, удалось спасти только 444 человека.

В сентябре 1941 года все имевшиеся в наличии самолеты «Лизандер» и «Вальрус» были сведены в четыре эскадрильи, специально предназначенные для проведения спасательных операций на море. Организационно они по-прежнему входили в состав Истребительного командования, базировались на прибрежные аэродромы и имели зону поиска на удалении до 60 километров от побережья. До конца 1942 года были сформированы еще три спасательные эскадрильи. Две из них, предназначавшиеся для поиска и спасения экипажей на большом удалении от побережья, были вооружены самолетами «Хадсон» и «Ансон» и входили в состав Берегового командования; третья эскадрилья, вооруженная истребителями «Дефиант», предназначалась для проведения ближнего поиска и поэтому входила в состав Истребительного командования.

Одновременно с увеличением количества спасательных эскадрилий и морских судов, выделенных для поиска и спасения экипажей на море, создавались и совершенствовались различные приспособления и средства для спасения и поддержания жизни экипажей самолетов при вынужденных посадках в море и обеспечения их средствами сигнализации.

Не менее важным был вопрос обучения экипажей основным правилам и приемам при совершении вынужденной посадки в море и оставлении самолета. Эти приемы были разработаны министерством авиации, и начиная с марта 1942 года офицеры спасательной службы отрабатывали их с летным составом на каждом аэродроме.

Если самолет падал в море, то в распоряжении экипажа имелось большое количество разнообразного спасательного имущества. К 1942 году весь летный состав союзных военно-воздушных сил имел при себе или в спасательных шлюпках неприкосновенный запас продовольствия, питьевую воду или фруктовый сок, шоколад, аптечку, средства сигнализации, включая сигнальные патроны Вери, флуоресцирующий буй, весла, телескопическую мачту с парусом, ковш для вычерпывания воды, материал для заделки пробоин в лодке, накидку на случай непогоды, подшлемник, свисток, нетонущий факел и нетонущий нож. Позднее каждому члену экипажа бомбардировщика стали выдавать одиночные аварийные шлюпки, такие же, какие имели летчики-истребители. Экипаж бомбардировщика, вынужденный выбраться на парашютах, мог

удержаться на воде даже в том случае, если многоместная спасательная шлюпка тонула вместе с самолетом.

Среди многочисленных предметов спасательного снаряжения, выдававшегося экипажам в 1942 году, был миниатюрный радиопередатчик, упакованный в водонепроницаемый нетонущий футляр (этот передатчик, как и флуоресцирующий буй и одноместная аварийная шлюпка, был скопирован у немцев). Кроме того, был освоен, но пока еще не поступил в части автоматический передатчик сигналов «Вальтер», сигналы которого улавливались радиолокационной установкой поискового самолета.

Благодаря обеспечению летного состава всем вышеуказанным аварийным и спасательным снаряжением, а также четкому взаимодействию различных организаций в вопросах проведения спасательных работ в море и отваге экипажей поисковых и спасательных самолетов и катеров в 1942 году было спасено 1016 из 3000 человек летного состава, совершивших вынужденные посадки на воду.

БОРЬБА С НЕМЕЦКИМ СУДОХОДСТВОМ И ПОДВОДНЫМИ ЛОДКАМИ В 1942 ГОДУ

В течение 1942 года Береговое командование продолжало выполнять задачи по воздушной разведке и прикрытию конвоев. Одновременно с этим соединения и части командования проводили наступательные операции против торгового судоходства, надводных кораблей и подводных лодок противника, которые в конечном счете сыграли значительную роль в достижении победы над врагом.

1942 год начался для Берегового командования неудачно. За последние три месяца 1941 года самолеты командования потопили 15 кораблей и торговых судов противника, потеряв при этом 46 самолетов. За первые четыре месяца 1942 года самолеты командования потопили только пять немецких кораблей, свои потери за этот же период возросли до 55 самолетов. Уменьшение количества потопленных кораблей противника объясняется в первую очередь плохой погодой. В мае с улучшением погоды и увеличением численности самолетного парка самолеты Берегового командования потопили 12 немецких кораблей и значительному количеству кораблей нанесли повреждения. К несчастью, налеты наших самолетов, проводившиеся с малой высоты, сопровождались большими потерями, которые только за май составили 43 самолета, причем потери неуклонно возрастали независимо от того, производились ли налеты в лунную ночь, в сумерки или днем. К концу июня было подсчитано, что потери Берегового командования

в течение трех предыдущих месяцев составили 25 процентов от числа самолетов, производивших атаки кораблей противника. Немцы применяли все средства борьбы с нашими самолетами. Они установили дополнительное вооружение на своих торговых судах и стали выделять для сопровождения их более крупные силы боевого охранения. Иногда для сопровождения одного торгового судна противник выделял от четырех до пяти боевых кораблей. В июле маршал авиации Джуберт запретил атаковать немецкие корабли с малых высот и приказал перейти к бомбардировке со средних высот. Потери своих самолетов сразу же снизились, в свою очередь уменьшилось количество потопленных немецких кораблей.

Неэффективность бомбардировки кораблей со средних высот можно объяснить отсутствием хорошего бомбардировочного прицела для данного вида атак, а также тем, что уменьшилось количество опытных экипажей. Две из четырех эскадрилий, вооруженных самолетами «Бофорт», были отправлены на Средний Восток. Несмотря на то что ни одно из этих затруднений не представлялось возможным устранить в ближайшее время, Джуберт предложил модифицировать несколько самолетов «Бофайтер», имевших хорошие тактико-технические данные, приспособив их в качестве торпедоносцев. В июне предложение Джуберта было одобрено, и он внес новое предложение о формировании специальных ударных авиакрыльев, вооруженных самолетами «Бофайтер». Джуберт указывал, что эти авиачасти должны иметь на вооружении как обычные истребители или истребители-бомбардировщики «Бофайтер» с пушечным вооружением, так и новые модифицированные самолеты, вооруженные торпедами. Это предложение было также принято, и в сентябре 1942 года было решено сформировать к апрелю 1943 года в составе Берегового командования пять эскадрилий, вооруженных такими самолетами.

Первое ударное авиакрыло было создано в ноябре 1942 года и состояло из трех эскадрилий, вооруженных самолетами «Бофайтер» (143-я истребительная, 236-я истребительно-бомбардировочная и 254-я истребительно-торпедоносная эскадрилья). Авиакрыло входило в состав 16-й авиagrуппы и базировалось на аэродром Норт-Коут. 20 ноября две эскадрильи этого крыла атаковали немецкий конвой в составе 12—16 судов, шедших в Роттердам под прикрытием кораблей охранения и истребителей «Фокке-Вульф». Были повреждены самое крупное торговое судно и два корабля охранения. Свои потери составили три самолета; четыре самолета получили серьезные повреждения. Решив, что авиа-

крыло еще недостаточно подготовлено для ведения боевых действий, Джуберт временно вывел его из состава боевых частей.

За весь 1942 год самолеты военно-воздушных сил метрополии потопили только 42 корабля и торговых судна противника с общим тоннажем 61 028 тонн. Свои потери за этот период составили 251 самолет. Хотя результаты были далеко не утешительными, не следует делать вывод, что операции по борьбе с немецким судоходством проводились тактически неправильно и что их эффект был незначительным. В результате действий нашей авиации немцы были вынуждены прикрывать свои конвои истребителями и боевыми кораблями, которые они, несомненно, могли бы с большей пользой использовать в другом месте. Атаки нашей береговой авиации кораблей противника были необходимым дополнением к налетам наших бомбардировщиков на порты и железнодорожные сортировочные станции и к действиям наших истребителей по железнодорожным эшелонам.

К весне 1943 года авиакрыло самолетов «Бофайтер», базировавшееся на аэродром Норт-Коут, было готово к проведению боевых действий. 18 апреля авиакрыло вылетело для атаки немецкого конвоя, шедшего вдоль побережья Голландии в сопровождении крупных сил охранения. Ударная группа состояла из девяти истребителей-торпедоносцев, шести истребителей и шести истребителей-бомбардировщиков «Бофайтер», прикрываемых на большой высоте истребителями «Спитфайр» и «Мустанг» из состава Истребительного командования. В результате прямых попаданий бомб и пулеметно-пушечного огня были повреждены два немецких тральщика типа «М» и вооруженный траулер. Самое крупное судно конвоя было повреждено двумя торпедами, загорелось, сильно накренилось на борт и, как полагают, позднее затонуло. В целом этот налет был проведен исключительно успешно, все самолеты «Бофайтер», участвовавшие в атаке, благополучно возвратились на свою базу.

В конце апреля авиакрыло потопило два транспорта и один траулер противника. Свои потери составили только один самолет «Бофайтер». К этому времени, по-видимому, произошел перелом в борьбе с судоходством противника, доказательством чему служат следующие факты. Например, по нашим подсчетам, грузооборот Роттердама — самого удобного порта для вывоза промышленной продукции из района Рейн-Вестфалия за май 1943 года составил всего 37 000 тонн по сравнению с грузооборотом в 106 000 тонн в мае 1942 года. Боевые действия ударного авиакрыла, налеты бомбардировочной авиации на порт и непрерывная постановка мин с воздуха выну-

дили немцев почти полностью прекратить использование порта Эмден.

Таким образом, можно сделать вывод, что к весне 1943 года борьба нашей авиации с судоходством противника стала приносить ощутимые результаты.

Более того, мины, сбрасываемые каждую ночь в воды противника с самолетов Бомбардировочного и частично Берегового командований, оказались более грозным оружием, чем мы предполагали. С апреля 1940 по март 1943 года самолеты этих командований поставили около 16 000 мин, потеряв при этом 329 самолетов. Теперь известно, что на этих минах подорвались и затонули 369 кораблей и торговых судов противника с общим тоннажем 361 821 тонна. За это же самое время самолеты военно-воздушных сил метрополии произвели 3700 атак по кораблям и судам противника и потопили 107 кораблей и судов с общим тоннажем 155 076 тонн. Свои потери составили 648 самолетов. Таким образом, потери нашей авиации при проведении воздушных атак по кораблям противника в среднем составляли шесть самолетов на каждый потопленный корабль, а при постановке мин с воздуха менее одного самолета на каждый подорвавшийся на минах и затонувший корабль противника. Сочетание этих двух форм борьбы уже в то время причинило большой ущерб судоходству противника, и ущерб этот, как мы увидим дальше, продолжал возрастать.

* *
*

После вступления Соединенных Штатов в войну с Германией шесть самых крупных немецких подводных лодок получили приказ отправиться в североамериканские воды. Прибыв на место назначения во второй неделе января 1942 года, эти подводные лодки в течение трех недель потопили не менее 40 судов союзных и нейтральных стран с общим тоннажем 230 000 тонн.

Вскоре после этого Дениц отдал приказ всем подводным лодкам, находившимся западнее Британских островов, и нескольким подводным лодкам, находившимся в районе Азорских островов, занять боевые позиции у североамериканского побережья. Пять подводных лодок были направлены к берегам Центральной Америки. В это время немцы начали пополнять запасы топлива на подводных лодках в море.

В течение последующих четырех месяцев немецкие подводные лодки произвели настоящее опустошение в судоходстве союзников. За исключением апреля, когда плавание

кораблей в наиболее опасных зонах было прекращено, потери судов у американского побережья непрерывно возрастали. Например, только в мае было потоплено 109 кораблей и судов, включая 30 танкеров, с общим тоннажем 531 000 тонн. Потери немцев в среднем составляли менее двух подводных лодок в месяц.

Положение наше было нелегким, но мы не теряли присутствия духа. Мы знали, что как только американцы смогут наладить эскортирование своих конвоев, легким успехам противника наступит конец. Кроме того, мы понимали, что поскольку противник перебросил большинство своих подводных лодок в западную часть Атлантического океана, то, естественно, уменьшался ущерб, который немцы могли причинить в другом месте. В течение почти всей весны переход союзных конвоев из Северной Америки в Англию осуществлялся сравнительно благополучно. В водах, находящихся в радиусе действия самолетов Берегового командования, немецкие подводные лодки за пять месяцев этого года потопили только девять торговых судов. Это позволило Береговому командованию, несмотря на то что самолеты периодически перебрасывались на другие театры военных действий и часто привлекались против немецких линейных кораблей, уделять больше внимания «транзитным районам» немецких подводных лодок.

Наибольшую важность представляли северный район и район Бискайского залива. Первый район находился между Шетландскими островами и Норвегией, с одной стороны, и Шетландскими и Фарерскими островами — с другой. Через этот район немецкие подводные лодки, базировавшиеся на базы Германии, совершали свой первый переход. Бискайский залив постоянно пересекали подводные лодки противника, действовавшие с основных баз, расположенных на западном побережье Франции. Несмотря на тщательные поиски немецких подводных лодок, осуществляемые самолетами 15-й авиагруппы в северном районе и 19-й авиагруппы в районе Бискайского залива, вначале было уничтожено лишь незначительное количество подводных лодок противника. В июне 1942 года наши самолеты, действовавшие в Бискайском заливе, добились значительных успехов. Этому способствовал ряд причин. Во-первых, боевой состав Берегового командования был усилен несколькими эскадрильями Бомбардировочного командования, использовавшимися для борьбы с немецкими подводными лодками; во-вторых, на многих самолетах были установлены неподвижные зеркальные аэрофотоаппараты для фиксации результатов атак; и в-третьих, на вооружение поступили новые противолодочные бомбы, снаряженные торпексом — взрывчатым веществом на 30 процен-

тов сильнее прежнего аматола — и снаряженные взрывателем нового типа *. Однако самым большим достижением была установка на самолетах бортовых прожекторов Ли. Пять бомбардировщиков «Веллингтон», оборудованных бортовыми прожекторами, при общем налете в 230 часов обнаружили ночью семь немецких подводных лодок. В это же время бомбардировщики «Уитли», использовавшие светящиеся авиационные бомбы, за 260 часов не обнаружили ни одной подводной лодки. Применение, хотя и в ограниченных масштабах, бортовых прожекторов оказало немедленное воздействие на экипажи подводных лодок противника. Немецкие подводные лодки не решались больше двигаться ночью в надводном положении. Боязнь экипажей всплывать ночью на поверхность скоро привела к тому, что наши патрульные самолеты получили большую возможность нападать на подводные лодки противника в дневное время. 24 июня Дениц приказал всем командирам подводных лодок пересекать Бискайский залив днем и ночью в погруженном состоянии. Всплывать на поверхность разрешалось только для зарядки аккумуляторов.

В июле 1942 года бомбардировщики «Веллингтон», оборудованные бортовыми прожекторами, впервые обнаружили и потопили немецкую подводную лодку. В августе министерство авиации отдало приказ о формировании еще одной эскадрильи самолетов «Веллингтон», оборудованных бортовыми прожекторами Ли. Одновременно с этим прожекторы Ли устанавливались на летающих лодках «Каталина» и испытывались на бомбардировщиках «Либерейтор» и «Летающая крепость». Подводные лодки противника, вынужденные теперь большую часть маршрута следовать в погруженном состоянии, не могли успешно перехватывать наши конвои.

К лету 1942 года Бискайский залив стал небезопасным районом для немецких подводных лодок. К этому времени увеличилась численность самолетов союзников и улучшилась организация противолодочной обороны. В июле приступила к боевым действиям базировавшаяся на аэродром Род-Айленд 53-я эскадрилья, вооруженная самолетами «Хадсон». В результате всех мероприятий, проведенных союзниками, немецкие подводные лодки были вынуждены покинуть восточное побережье Северной Америки и перебраться в Карибское море и Мексиканский залив. Однако и здесь самолеты 53-й эскадрильи, которая в августе 1942 года перебазировалась на остров Тринидад, наносили удары по противнику. Таким

* Такие взрыватели обеспечивали взрыв противолодочной бомбы на глубине 10 метров от поверхности воды, но и они не удовлетворяли требованиям Берегового командования, которое настаивало на выпуске взрывателей, обеспечивающих взрыв бомб на глубине 7,5 метра.— *Прим. ред.*

образом, период безнаказанных действий в американских водах для немецких подводных лодок окончился.

Хотя Дениц еще мог найти выгодные для своих подводных лодок районы боевых действий в Карибском море и у побережья Бразилии, он решил передислоцировать свой подводный флот. Трудно было догадаться, куда Дениц направит свой следующий удар. Как ни привлекательны воды, омывающие Кейптаун, Западную Африку и Северную Россию, где было много надводных целей и очень мало союзной авиации, основные силы немецких подводных лодок по-прежнему были сосредоточены в Северной Атлантике, в районах, более чем на 800 километров удаленных от англо-американских аэродромов, то есть вне радиуса действий союзной авиации.

Дениц знал, что радиус действия союзных патрульных самолетов, действовавших с Ньюфаундленда, не достигает района действий патрульных самолетов, базировавшихся в Исландии и Северной Ирландии. Не соприкасались между собой и районы действий союзных самолетов, базировавшихся в Гибралтаре и в графстве Корнуэлл. Таким образом, «Гренландская брешь» на севере и «Азорская брешь» на юге являлись районами, где немецкие подводные лодки могли действовать безнаказанно.

В начале августа 1942 года и в течение трех последующих месяцев немцы начали применять групповые атаки наших конвоев, проходивших через «Гренландскую брешь». Следует отметить, что противник нападал на наши конвои лишь в том случае, если они следовали без воздушного прикрытия.

Нет никакого сомнения, что проблему безопасного прохода наших конвоев через эти «бреши» можно было разрешить. Во-первых, флот должен был выделить достаточные силы для эскортирования конвоев; во-вторых, нужно было создать специальные отряды морских сил, предназначенных для поиска и уничтожения подводных лодок противника. Действия союзных военно-воздушных сил против подводных лодок, дислоцированных в базах или находящихся на маршруте перехода, тоже, несомненно, повлияли бы на ход борьбы с подводными лодками противника как в районах «Гренландской бреши» и «Азорской бреши», так и в других районах. Но лучше всего было бы ликвидировать эти опасные «бреши». Эту задачу могли выполнить самолеты с авианосцев или самолеты берегового базирования, имеющие больший радиус действия. В августе 1942 года у нас было недостаточно авианосцев, чтобы выделять их для эскортирования трансатлантических конвоев, не было у нас и вспомогательных авианосцев. Что касается самолетов дальнего действия, то в распоряжении Берегового командования в то время имелось только пять

самолетов «Либерейтор», имеющих дальность полета 3800 километров. Не имея достаточного количества авианосцев и самолетов дальнего действия, мы несли серьезные потери на море: тоннаж наших кораблей и судов, потопленных только в северной части Атлантического океана в период с августа по октябрь 1942 года, составил почти полмиллиона тонн в месяц. Количество же вступающих в строй новых немецких подводных лодок превышало количество уничтоженных нами подводных лодок.

Для успешного разрешения проблемы борьбы с подводными лодками противника командование английских ВВС провело следующие мероприятия. Во-первых, штаб ВВС направил вице-маршала авиации Слессора в Вашингтон ускорить поставки в Англию самолетов «Либерейтор». С этой задачей Слессор успешно справился. Во-вторых, Джуберту было поручено создать англо-американский объединенный орган, который руководил бы борьбой с подводными лодками противника. Эта задача была выполнена с меньшим успехом. В сентябре 1942 года Джуберт предложил создать единый орган для руководства всей противолодочной борьбой. Предусматривалось, что этот орган будет иметь центральный планирующий аппарат для координации принимаемых решений английского, канадского и американского морского и авиационного командований. На бумаге этот проект выглядел заманчивым, но его практическое осуществление было связано с многочисленными затруднениями. В конце концов проект Джуберта, несмотря на то что он имел немало сторонников, был отвергнут. В ноябре был создан подкомитет противолодочной борьбы под председательством премьер-министра, входивший в состав Военного кабинета.

Пока обсуждались эти вопросы, противник снова захватил инициативу на море. Боевые действия нашей авиации в Бискайском заливе заметно ослабли. Причин тому было немало.

Если в июне немецким самолетам удалось перехватить над Бискайским заливом только три наших самолета, то с прибытием в Западную Францию 24 самолетов «Юнкерс-88», которые Дениц буквально вырвал у Геринга, сопротивление немецкой авиации активизировалось. В июле наши патрульные самолеты провели 25 воздушных боев, в августе — 33 и в сентябре — 44.

Значительно большим затруднением было начало рыболовного сезона в Бискайском заливе. Французские рыболовные суда создавали на экранах наших самолетных радиолокаторов изображения, аналогичные тем, которые возникали при обнаружении подводных лодок противника. К середине августа количество рыболовных судов в заливе настолько воз-

росло, что ночные полеты наших противолодочных самолетов стали бесполезными.

Но основная причина снижения активности действий нашей противолодочной авиации в Бискайском заливе заключалась не в самолетах «Юнкерс-88» и не в рыболовных судах. Давно считали, что если немцам удастся создать какие-либо средства для обнаружения импульсов бортовых радиолокаторов, установленных на наших патрульных самолетах, то их подводные лодки смогут погружаться задолго до того, как они будут обнаружены этими самолетами. К несчастью, самолет «Хадсон», оборудованный самолетной радиолокационной станцией обнаружения A. S. V.-II, в апреле 1942 года разбился в Тунисе. В руки немцев попал в более или менее исправном состоянии радиолокатор вместе с его важнейшим агрегатом — магнетроном. К августу этого же года немцы изготовили аппарат, принимавший и записывавший импульсы наших самолетных радиолокаторов на удалении около 50 километров. К середине сентября противник снабдил большинство своих подводных лодок такими аппаратами.

Как только стало известно, что немцы обладают такой установкой, Береговое командование начало проводить работу в поисках соответствующих контрмер. В частности, была предпринята попытка «наполнить» эфир над Бискайским заливом многочисленными импульсами наших радиолокаторов, чтобы заставить немецкие подводные лодки непрерывно находиться под водой. Однако все наши усилия ни к чему не привели, и к январю 1943 года наши самолеты очень редко обнаруживали немецкие подводные лодки в ночное время. Осталось единственное средство — создать бортовой радиолокатор с длиной волны, находящейся вне диапазона радиоволн немецких приемников. Настало время для введения на вооружение нового самолетного бортового радиолокатора A. S. V.-III с длиной волны 10 сантиметров вместо радиолокатора A. S. V.-II с длиной волны 1,5 метра. Однако новые радиолокаторы удалось установить на дневных патрульных самолетах «Либерейтор», действовавших с аэродромов Англии, лишь в январе, а на ночных патрульных самолетах «Веллингтон», оборудованных бортовыми прожекторами, только в марте 1943 года.

В конце 1942 года перед Береговым командованием были поставлены серьезные задачи в связи с подготовкой союзных войск к крупной десантной операции «Торч», о которой подробнее будет сказано ниже. Нужны были фотоснимки Дакара, Тулона, итальянских военно-морских баз и трех африканских портов, намеченных для высадки наших войск, — Касабланки, Орана и Алжира. Нужно было проводить

полеты с целью разведки погоды далеко в глубь Атлантического океана. Необходимо было непрерывно следить за немецкими линейными кораблями, находившимися в норвежских фиордах, усилить борьбу с немецкими подводными лодками в Бискайском заливе и в водах, прилегающих к Гибралтару. На Береговое командование по-прежнему возлагалась задача по обеспечению наших конвоев воздушным прикрытием.

Для подготовки к операции «Торч» в первую очередь нужно было расширить аэродром в Гибралтаре. Взлетно-посадочная полоса была расширена и удлинена на 410 метров, конец ее пришлось протянуть в море. Реконструкция аэродрома позволила разместить на нем, в дополнение к базировавшимся там двум эскадрильям (202-й и 233-й), еще три эскадрильи Берегового командования (210, 500 и 608-ю). Была налажена воздушная разведка, организовано патрулирование противолодочных самолетов и эскортирование наших конвоев. Самолеты Бомбардировочного командования поставили мины в водах близ портов противника в Бискайском заливе.

К счастью, немецкое командование приняло решение сконцентрировать свои подводные лодки против наших кораблей у берегов Западной Африки. С этой целью было выслано несколько подводных лодок противника далеко к юго-западу от намеченных маршрутов конвоев, обеспечивающих операцию «Торч». Хотя большинство из 14 конвоев с войсками вторжения шли со скоростью, не превышавшей 6—7 узлов, на подходах к маршруту следования наших кораблей были обнаружены только две немецкие подводные лодки, которые были потоплены самолетами «Либерейтор» из состава 224-й эскадрильи. Беспрепятственному проходу наших кораблей способствовал и тот факт, что немецким подводным лодкам удалось перехватить наш конвой, шедший из Сьерра-Леоне в сопровождении небольшого эскорта. Вскоре сюда были переброшены подводные лодки из других районов, и этот конвой явился жертвой ради успешного осуществления операции «Торч».

2 ноября первые союзные конвои вошли в зону воздушного прикрытия наших самолетов, базировавшихся в Гибралтаре. В ночь на 7 ноября к району высадки приблизились немецкие подводные лодки. Наши патрульные самолеты обнаружили 22 подводные лодки, из которых 13 были успешно атакованы и повреждены. Союзные корабли потерь не имели.

К середине декабря Дениц окончательно признал свое поражение и отозвал подводные лодки из этого района. Самолеты Берегового командования, базировавшиеся в Гибралтаре, налетали 8655 часов, выполняя задачи, связанные

с операцией «Торч». При этом они обнаружили в море 142 немецкие подводные лодки, 83 подводные лодки были атакованы, из них 23 повреждены и три потоплены, не считая одной, потопленной совместно с самолетами военно-морских сил. Свои потери за это время составили 17 самолетов.

В течение последних месяцев 1942 года немецкие подводные лодки не погружались в момент нападения на них наших самолетов, а оставались на поверхности и вели обстрел по ним из пушек и пулеметов. Однако такая тактика не снизила потери немецких подводных лодок, которые продолжали непрерывно расти.

В январе 1943 года, когда Марокко и Алжир были в наших руках, а впереди еще предстояла тяжелая борьба в Тунисе, в Касабланке состоялась конференция глав правительств Великобритании и США. О значении и результатах этой важной конференции будет сказано ниже. Здесь лишь следует отметить, что на ней было решено все материальные ресурсы обоих государств направить в 1943 году прежде всего на разгром немецкого подводного флота. В соответствии с этим решением базы немецких подводных лодок в Бискайском заливе стали основными объектами действий союзной бомбардировочной авиации*.

Необходимо напомнить, что и до этого наши бомбардировщики принимали участие в борьбе с подводными лодками противника. В течение 1941—1942 годов большая часть усилий Бомбардировочного командования была направлена на проведение боевых действий на море. Не считая выделенных в распоряжение Берегового командования восьми бомбардировочных эскадрилий (или девяти, если считать эскадрилью учебных самолетов «Уитли»), самолеты этого командования принимали участие в выполнении различных задач в борьбе на море. Самолеты «Бостон» из состава 2-й авиагруппы совместно с самолетами Берегового командования вели борьбу с судоходством противника. Тяжелые бомбардировщики, выполняя основную задачу, направленную на уничтожение линейных кораблей «Шарнхорст», «Гнейзенау» и тяжелого крейсера «Принц Ойген», производили налеты на линейный корабль «Гирпиц» у берегов Норвегии и авианосец «Граф Цеппелин» в Гдыне. В тех случаях когда погода препятствовала использованию ночных бомбардировщиков против объектов

* Авторы допускают неточность, называя эту задачу основной в действиях союзной авиации. На самом деле на конференции в Касабланке в январе 1943 года главы правительств США и Великобритании пришли к выводу, что первоочередной задачей союзной авиации является разрушение и уничтожение судостроительных верфей Германии, на которых строились подводные лодки, а не налеты на базы в Бискайском заливе, которые авиация была неспособна разрушить. — *Прим. ред.*

на суше, они привлекались для постановки мин в море*. Однако все эти действия бомбардировочной авиации носили вспомогательный характер. Основной вклад Бомбардировочного командования в войну на море заключался в проведении воздушных налетов на порты противника.

В течение 1942 года самолеты командования произвели свыше 2000 самолето-вылетов на порты, расположенные на побережье Северного моря и Ла-Манша, использовавшиеся противником, сбросив на них свыше 2500 тонн бомб. Эти налеты бомбардировочной авиации составляли часть широкой наступательной кампании, проводившейся союзной авиацией с целью подрыва морального духа немецкого народа и сокращения выпуска военной продукции Германии. В большинстве случаев самолеты производили бомбардировку по площади, причем в качестве прицельных точек обычно избирались судостроительные верфи и другие портовые сооружения. Портовые города Бремен, Гамбург и Киль, где производилось около 60 процентов немецких подводных лодок, входили в число городов, подвергавшихся наиболее мощным воздушным налетам. Массированным ударам подвергались также Эмден, Вильгельмсхафен, Любек и Росток. Кроме того, с июля 1942 года самолеты «Москито» стали совершать регулярные беспокоящие налеты на все порты Германии, а также наносить удары малыми силами с прицельным бомбометанием по верфям и стапелям подводных лодок в Данциге, Фленсбурге и Фегезаке. Всего в 1942 году самолеты Бомбардировочного командования произвели по морским объектам противника свыше 7000 самолето-вылетов, сбросив более 11 000 тонн бомб, что составляло 20 процентов от общего количества самолето-вылетов и сброшенного тоннажа бомб. Если к этому добавить 8500 самолето-вылетов, или 23,7% от общего количества самолето-вылетов, произведенных самолетами командования в этом же году с целью выполнения других задач, связанных с ведением войны на море, например, таких, как постановка мин и налеты на порты, принадлежащие оккупированным Германией странам, то будет ясно, что усилия Бомбардировочного командования, вложенные в войну на море, были далеко не малыми.

При проведении этих налетов, особенно на порты Любек, Росток, Аугсбург и Фленсбург, был причинен значительный ущерб верфям, на которых строились подводные лодки. Точных данных о результатах бомбардировок нет. Однако имеются все основания считать, что они повлияли на выпуск подводных лодок. Так, например, если за последние пять ме-

* Самолеты Бомбардировочного командования поставили в январе 1942 года 62 мины, а в январе 1943 года 1285 мин.— *Прим. авторов.*

сязев 1941 года выпускалось в среднем по 22 подводные лодки в месяц, то в 1942 году выпускалось по 20 подводных лодок. Однако Дениц все еще мог наращивать численное превосходство своего подводного флота, так как в среднем немцы теряли около семи подводных лодок в месяц. Иначе говоря, несмотря на значительные успехи наших бомбардировщиков при проведении боевых действий на море, преимущество пока оставалось на стороне противника.

В ноябре 1942 года потери торгового флота союзников достигли потрясающей, самой высокой цифры за всю войну — 814 700 тонн. Правда, в следующем месяце потери составили 374 000 тонн, однако снижение потерь носило временный, «сезонный» характер. Впереди предстояла тяжелая борьба. И все же Береговое командование за пройденный период достигло значительных успехов, выражавшихся прежде всего в том, что районы воздушного патрулирования над морем непрерывно расширялись. Теперь самолет стал надежным оружием в борьбе с подводными лодками противника. В июне 1941 года, когда Джуберт возглавил Береговое командование, воздушное патрулирование простиралось на глубину всего лишь 550 километров от Британских островов. К февралю 1943 года, когда Джуберт передал командование маршалу авиации Слессору, радиус действия английских, американских и канадских самолетов позволил им перекрывать почти весь Атлантический океан. До июня 1941 года самолеты Берегового командования уничтожили только две немецкие подводные лодки. В период с июня 1941 по февраль 1943 года самолеты командования потопили 27 немецких подводных лодок, из них 19 были потоплены за последние пять месяцев. Несмотря на то что мы остро нуждались в самолетах на заокеанских театрах военных действий, количество самолетов дальнего действия Берегового командования возросло с шести с половиной эскадрилий, имевшихся в июне 1941 года, до 18 эскадрилий, какими оно располагало в феврале 1943 года.

Фактически самое тяжелое осталось позади. Как мы увидим дальше, патрульные самолеты дальнего действия вместе с эскортными кораблями и вспомогательными авианосцами через три месяца выиграли битву за Центральную Атлантику. А еще через некоторое время самолеты, оборудованные прожекторами и радиолокаторами нового типа, превратили Бискайский залив в настоящее кладбище для немецких подводных лодок. Конечно, Джуберт не мог еще это предполагать в феврале 1943 года, так как триумф, как и несчастье, приходит раньше, чем о нем подумают.

Глава 6

БОМБАРДИРОВОЧНОЕ КОМАНДОВАНИЕ И ВОЗДУШНОЕ НАСТУПЛЕНИЕ НА ГЕРМАНИЮ

В течение 1942 года немцы держали на территории Германии и оккупированных ею западноевропейских стран только четвертую часть своих военно-воздушных сил. Одна пятая немецких ВВС базировалась на островах Средиземного моря, в Северной Африке и на Балканах. Почти половина немецких ВВС была сосредоточена на Восточном фронте.

Такая группировка военно-воздушных сил, явившаяся логическим следствием плана Гитлера покончить с Россией в течение намеченных им восьми недель, имела два важных последствия. Во-первых, Англия и в этом году избежала серьезных ударов немецкой авиации. Во-вторых,— и это, возможно, было еще более важным — английские ВВС могли теперь вести с нарастающей силой воздушное наступление против самой Германии. Проведение воздушных налетов на Германию 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 года такие станции были установлены на восточном побережье Англии, а к февралю 1942 года 200 наших бомбардировщиков были оборудованы бортовыми радионавигационными приборами «Джи».

14 февраля 1942 года 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 веде-

нию войны, создать условия для открытия союзниками второго фронта в Европе и облегчить тяжелое положение русских 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 километрам, и боевыми возможностями бомбардировочной авиации. Отсюда следовало, что наши 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 нашей бомбардировочной авиации.

Через шесть дней после издания этой директивы командующим Бомбардировочным командованием был назначен маршал авиации Харрис. К моменту назначения на этот пост Харрис пришел к некоторым весьма определенным выводам по вопросу боевого использования бомбардировочной авиации. Попытки выиграть войну с имевшимся в то время наличным количеством бомбардировщиков путем бомбардировки «универсальных» объектов, по мнению Харриса, были обречены на провал*. Разрушение нефтеперегонных, авиационных и шарикоподшипниковых заводов, молибденовых рудников, верфей по строительству подводных лодок и других объектов, если бы даже наши бомбардировщики и смогли обнаружить и поразить эти цели, по всей вероятности, не дало бы такого эффекта, какой предсказывали наши экономические эксперты. Вследствие того что большинство таких объектов практически было невозможно обнаружить и поразить в ночное время, а в дневное время наши бомбардировщики не могли по ним действовать, рискуя понести большие потери, воздушное наступление необходимо было направить против более крупных по своим размерам объектов Германии. Как Харрису, так и штабу английских ВВС было одинаково ясно, что такими объектами, бесспорно, являются крупные промышленные города Германии. Разрушение этих городов, несомненно, затруднило бы ведение войны для Герма-

* Среди некоторых руководящих деятелей министерства экономической войны Англии существовало мнение, что полный вывод из строя в результате нанесения воздушных ударов одной или нескольких отраслей военной промышленности Германии быстро приведет страну к поражению в войне. Такие объекты бомбардировок принято было называть «универсальными» или «ключевыми». — *Прим. ред.*

нии и в то же время подорвало бы моральный дух немецкого народа.

В феврале 1942 года в распоряжении Харриса находились 44 эскадрильи, не считая пяти эскадрилий легких бомбардировщиков, непригодных для ведения боевых действий над Германией. Из этого количества в боевых действиях могли принять участие 38 эскадрилий. Из 44 эскадрилий только 14 имели на вооружении новые тяжелые бомбардировщики «Стирлинг», «Манчестер» и «Галифакс», выпущенные в небольшом количестве в 1941 году. 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, и только 69 тяжелых бомбардировщиков.

Почти через год, в конце января 1943 года, численность самолетного парка Бомбардировочного командования увеличилась только на 200 самолетов. Переброска самолетов на Средний Восток, передача некоторого количества бомбардировщиков Береговому командованию, все возрастающий недостаток людских ресурсов, вступление США в войну (естественным желанием американцев поскорее увеличить свои собственные вооруженные силы, вместо того чтобы снабжать всем необходимым английские вооруженные силы) — все это расстроило наши надежды увеличить в 1942 году мощь бомбардировочной авиации. К середине 1943 года 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 среднебомбардировочных эскадрилий с общим количеством всего лишь около 800 самолетов, которые мы должны были иметь к концу 1942 года. Однако и этот сравнительно скромный план удалось выполнить лишь к весне 1943 года.

Но если численность самолетного парка Бомбардировочного командования росла медленно, то его бомбовая нагрузка

* Немецкие истребительные авиачасти, отводившиеся с советско-германского фронта на отдых и пополнение, неохотно вступали в бой с английскими истребителями. Чтобы вынудить их вступить в бой, англичане посылали небольшие группы бомбардировщиков в качестве «приманки» для подъема немецких истребителей в воздух.— *Прим. ред.*

за один только год выросла на 70 процентов. В начале 1942 года 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 года остались только прочные, получившие всеобщее признание бомбардировщики «Веллингтон». Перевооружение самолетного парка и увеличение бомбовой нагрузки самолетов было проведено, несмотря на большие затруднения, связанные с выпуском и освоением тяжелых бомбардировщиков новых типов.

Расширение Бомбардировочного командования в 1942 году 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 года 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 года наши 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 года 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 2 тонн. Все самолеты, насколько им позволяла бомбовая нагрузка, имели парашютные светящиеся бомбы для освещения цели во время налета.

Налет был проведен почти в полном соответствии с наметленным планом. Из 235 высланных самолетов цели достигли 223 самолета. 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*.

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 процента 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.

Согласно директиве от 14 февраля 1942 года Бомбардировочному командованию были выделены четыре основные и три вспомогательные цели, расположенные в радиусе действия радионавигационной системы «Джи». К основным целям относились города Эссен, Дуйсбург, Дюссельдорф и Кёльн, находившиеся в промышленном Рурском районе. В тех случаях, когда плохая погода мешала проведению бомбардировочных налетов по этим городам, Харрис высылал свою авиацию для бомбардировки вспомогательных целей, какими являлись Бремен, Вильгельмсхафен и Эмден, расположенные на северо-западном побережье Германии. В условиях благоприятной метеорологической обстановки Бомбардировочное командование проводило воздушные налеты на немецкие го-

* 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 вышелеящих самолетов. Такой метод концентрации самолетов над целью англичане называли «насыщением противовоздушной обороны противника» («saturating defences»). — *Прим. ред.*

рода, расположенные вне радиуса действия радионавигационной системы «Джи», в том числе на Гамбург, Киль, Любек и Росток — на севере Германии; Берлин — в центре; Франкфурт, Швейнфурт и Штутгарт — на юге. Все эти города являлись важными промышленными объектами Германии; при проведении налетов на города общей точкой прицеливания был не какой-нибудь отдельный завод, а наиболее густо заселенный городской район. Из всех промышленных областей Германии, по мнению английского министерства экономической войны, наибольшую важность представлял Рурский район, поскольку здесь было сосредоточено большое количество заводов тяжелой промышленности. Этот район был исключительно густо застроен, что значительно облегчало проведение бомбардировки по площади. А из всех городов Рура ведущее место занимал Эссен, где находились крупнейшие заводы Круппа. Бомбардировочное командование решило нанести первый удар именно по этому городу.

Командование тщательно разработало 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 для атаки Эссена были направлены 211 бомбардировщиков, из которых 82 имели радионавигационные приборы «Джи». Первый эшелон прибыл на цель точно в указанное время и сбросил светящиеся бомбы. К сожалению, 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. Два последующих налета на Эссен, проведенных в марте, были лишь немногим успешнее предыдущих.

Однако, несмотря на то что налеты на Эссен в целом были неудачными, они имели немалое значение. Оказалось, что мы переоценили возможности использования радионавигационных приборов «Джи». Мы считали, что, применяя этот прибор, слепое бомбометание или по крайней мере сбрасывание светящихся бомб будет достаточно точным. Однако выяснилось, что прибор «Джи» мог быть пригодным только для навигации. Он помогал вывести самолет в зону радиусом в 6—8 километров 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 светящиеся 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 нас появились специальные бомбы для целеуказания.

Если первоначальные налеты на Эссен были неудачными, то воздушные операции, одновременно проводимые Бомбардировочным командованием за пределами Рурского района, были более успешными. Например, в ночь на 13 марта 1942 года 53 бомбардировщика «Веллингтон» произвели налет на Киль, сильно повредили судостроительную верфь «Дейче Верке» и разрушили 280 жилых зданий. Еще более удачным был налет наших бомбардировщиков, проведенный в следующую ночь на Кёльн. Фотоснимки, сделанные во время этого налета, выявили наличие больших пожаров на территории сортировочных станций и в жилой части города. По данным городского полицейского управления, в городе возникло 237 пожаров и было повреждено 1690 жилых домов.

Однако самым успешным в этот период был массирован-

ный налет на Любек, проведенный в ночь на 29 марта. Один из старейших ганзейских портов, расположенный на побережье Балтийского моря, Любек был, как указывалось выше, выделен в качестве вспомогательной цели. Командование выбрало Любек по трем основным причинам. Во-первых, в городе было много старых легковоспламеняющихся деревянных строений; во-вторых, английская авиация до сих пор не производила массированных налетов на Любек, и его противовоздушная оборона была сравнительно слабой; в-третьих, вскоре должен был вскрыться лед на Балтийском море, и немцы могли бы снова использовать этот порт для снабжения своих армий, действующих в Северной России и Скандинавии, и для доставки железной руды из Швеции. Кроме того, в Любеке находились очень важные промышленные объекты, склады военного имущества и учебный центр по подготовке экипажей подводных лодок.

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 191 самолета 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, в городе было полностью разрушено 1918 жилых зданий 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. Налет на Любек был самым успешным из всех налетов бомбардировочной авиации, произведенных в этот период на города Западной Германии.

В течение первых трех недель апреля 1942 года Бомбардировочное командование произвело налеты на Дортмунд, Эссен, Кёльн и Гамбург, однако они были не такими результативными, как налет на Любек. Это объясняется главным образом плохой погодой в районе целей, а при налетах на Дортмунд и Эссен — наличием над ними заводского дыма. Радионавигационный прибор «Джи» не обеспечивал достаточной точности бомбометания по ненаблюдаемым 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 произвести налет на Росток в ночь на 24 апреля было продиктовано главным образом хорошей погодой. Отсутствие облачности и полная луна значительно облегчали задачу наших экипажей в обнаружении целей. Основными объектами бомбардировки в Ростоке 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.

Налет был проведен очень 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 самолетов, 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 наших 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 было убито и тяжело ранено около 6000 человек. Аэрофотоснимки ясно показали, что свыше 70 процентов зданий старой части города было полностью разрушено, не считая разрушений в других частях города. Наши потери за все четыре налета составили 12 бомбардировщиков.

Днем 17 апреля Бомбардировочное командование провело воздушный налет на Аугсбург, в основном с целью проверки боевых возможностей новых бомбардировщиков «Ланкастер» в дневных условиях. В налете участвовало 12 самолетов. В качестве цели был избран завод дизельных двигателей. Два механических, кузнечный и главный сборочный цехи получили повреждения, но из строя было выведено только три процента станков, имевшихся на заводе. Полет к цели

и атака ее проводилась на высотах около 150 метров. Одновременно были организованы демонстративные налеты на объекты в Руане, Шербуре и на побережье Па-де-Кале. Несмотря на все эти меры, свои потери были очень высокими и составили семь самолетов. Эти налеты показали, что проникновение нашей бомбардировочной авиации в глубь Германии в дневное время по-прежнему являлось сложным делом. Бомбардировщики «Ланкастер» справились со своей задачей немногим лучше, чем «Веллингтоны» в 1940 году или «Бленхеймы» в 1941 году. До тех пор пока на вооружение командования не поступили бомбардировщики «Москито», Харрис больше не рисковал проводить подобные дневные бомбардировочные налеты на объекты Германии. Но и эти бомбардировщики применялись днем, одиночно, с использованием облачности для маскировки полета.

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 больше 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 мы не имели на вооружении таких бомб. С появлением фугасных бомб весом в 1800 и 3600 килограммов 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 огромный 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. Такое соотношение не всегда можно было осуществить на практике из-за технических затруднений при подвеске бомб, однако вскоре подтвердилась точка зрения штаба ВВС, настаивавшего на более высокой пропорции зажигательных бомб. Исследования, проведенные менее чем через год, показали, что при применении фугасных бомб весом 3600 килограммов достигалось опустошение на площади в среднем 0,7 гектара застроенной площади на одну тонну сброшенных бомб и несколько меньшей площади при применении бомб весом 1800 килограммов. С другой стороны, каждая сброшенная тонна зажигательных бомб производила опустошение на площади не менее 1,3 гектара.

В первой половине мая 1942 года над Западной Германией стояла плохая погода, и в течение нескольких ночей самолеты Бомбардировочного командования действовали по другим целям. К этому времени Харрис получил указания сосредоточить основные усилия бомбардировочной авиации против объектов немецкой авиационной промышленности, в особенности заводов, выпускавших истребители, что было в интересах как русских армий, так и намечавшегося вторжения союзных войск на европейский континент. В первой половине мая самолеты Бомбардировочного командования произвели налеты на Штутгарт и Варнемюнде, где были крупные авиационные заводы, а в Штутгарте, кроме того, находился еще завод «Бош», выпускавший магнето. Налеты были успешными, и все намеченные цели получили значительные повреждения. К середине мая погода настолько ухудшилась, что пришлось прекратить проведение всех ночных воздушных налетов Бомбардировочного командования, кроме постановки мин в море. Командование приняло решение провести в конце мая первый массированный налет в составе 1000 бомбардировщиков.

Идея нанесения мощного удара с воздуха, превосходившего по своей силе все известные в истории воздушной войны удары, принадлежала Харрису. Наибольшее количество сил, высланных 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 1000 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. Несомненно, использование самолетов и экипажей из состава

учебно-тренировочных частей в боевых вылетах могло отрицательно сказаться на подготовке летных кадров для бомбардировочной авиации. На опыте проведения такого массированного бомбардировочного удара Харрис хотел проверить некоторые тактические положения, в первую очередь эффективность применения максимальной концентрации самолетов над целью.

После того как Харрису удалось убедить штаб ВВС и премьер-министра в целесообразности и выгоды такого налета, началась интенсивная подготовка к проведению операции. Мобилизовав самолеты из учебно-тренировочных частей и отрядов переподготовки* 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 согласилось выделить Учебно-тренировочное командование и Командование взаимодействия с наземными войсками. В целом Харрису удалось собрать 1000 самолетов в основном за счет своих собственных ресурсов.

Так как в налете участвовало большое количество самолетов, а члены многих экипажей были неопытны, было решено выбрать объекты налета, находящиеся сравнительно недалеко от наших 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 выдержать 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

* 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.— *Прим. ред.*

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 00.47 — на семь минут раньше намеченного времени и последняя бомба в 02.25 — точно по плану*. 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, двигателей для подводных лодок и аккумуляторов.

По данным немецких официальных документов того времени, в результате этого налета в Кёльне было убито 486 человек, ранено 5027 и осталось 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 12 000 пожаров, из них 2500 крупных.

* Если учесть, что имелись три точки прицеливания, то концентрация прохождения самолетов над целью составляла в среднем 30 самолетов в минуту. — *Прим. ред.*

Свои потери 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 самолетов разбились при столкновении в воздухе. Отношение своих потерь к общему количеству участвовавших в налете самолетов составило 3,8 процента, что немногим превышало потери в предыдущих налетах на Кёльн, составлявшие 3,5 процента, но было меньше средних потерь — 4,6 процента, отмеченных при налетах на другие города Западной Германии в условиях безоблачной лунной ночи.

Таким образом, опыт проведения массированного налета оправдал себя целиком и полностью. Противнику был нанесен большой ущерб, свои же потери были незначительными. Теперь перед Бомбардировочным командованием стояла трудная задача — создать бомбардировочные силы (без привлечения самолетов из других командований), которые, не ограничиваясь легко опознаваемыми целями Северной Германии или Рейнской области, могли бы наносить удары по объектам в любой части Германии не только в безоблачную лунную ночь, но и в условиях темной ночи и сплошной облачности.

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 погоды, и Харрис решил нанести удар по цели, над которой ожидалась незначительная облачность. В ночь на 1 июня 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. Тяжелый ущерб был причинен соседним городам, главным образом Оберхаузену и Мюльгейму. Эссен получил незначительные повреждения, а заводы Круппа вновь не пострадали. Хотя при проведении этого налета мы не смогли создать такой концентрации самолетов над целью, как в предыдущем налете, тем не менее мощной немецкой противовоздушной обороне, какую имел Эссен, не удалось отразить налет нашей авиации. Мы потеряли только 31 самолет, что составило 3,2 процента от общего количества самолетов, принимавших участие в налете.

Однако в то время проведение таких массированных налетов было очень сложным делом. В 1942 году 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. 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. Свои потери составили 49 самолетов, или 5 процентов 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.

Несмотря на столь большие потери среди учебных экипажей, Харрис решил продолжать использование учебно-тренировочных частей в налетах на близко расположенные и легко опознаваемые цели. Привлекая к боевой работе учебно-тренировочные части, он надеялся каждый месяц проводить два—три массированных налета в светлые ночи с участием 700—1000 самолетов в каждом налете. В темные ночи самолеты Бомбардировочного командования должны были осуществлять небольшими группами налеты на немецкие города и ставить мины в море. Однако в связи с растущими потерями самолетов, особенно среди учебно-тренировочных частей, а также плохой погодой в течение последующих месяцев Бомбардировочному командованию удалось провести только один массированный налет силами свыше 500 самолетов.

Кроме четырех вышеописанных массированных налетов, Бомбардировочное командование в конце лета 1942 года провело еще четыре налета, в которых принимали участие учебно-тренировочные части. В ночь на 1 августа и 11 сентября были проведены налеты на Дюссельдорф и в ночь на 14 и 17 сентября на Эссен. В этих налетах участвовало от 400 до 630 бомбардировщиков. Налеты на Дюссельдорф были исключительно успешными, так как город находится 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. Свои потери в основном были среди учебно-тренировочных частей,

Налеты с участием такого большого количества самолетов были в то время редким явлением. Обычно из-за неустойчивой погоды Харрис высылал только боевые эскадрильи Бомбардировочного командования, которым приходилось выдерживать большое напряжение. Например, в июне самолеты Бомбардировочного командования совершили 10 боевых вылетов, в которых в среднем участвовало по 200 самолетов. В налетах на легко опознаваемые города Эмден и Бремен были достигнуты хорошие результаты, причем свои потери были незначительными; налеты на Эссен, как правило, были менее успешными и к тому же связаны с большими потерями (6,6 процента).

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.

Проведение 10 боевых вылетов в месяц силами от 200 до 300 самолетов в каждом было немалым вкладом Бомбардировочного командования в достижение победы над врагом, тем более что большинство бомб теперь попадало в намеченные объекты, за исключением налетов на Эссен. По-прежнему плохо обстояло дело с освещением и маркировкой целей. Успех налетов во многом зависел от погоды. Харриса беспокоили растущие потери самолетов командования. Многие налеты были проведены с небольшими потерями, но в некоторых, в особенности в налете на Эссен в ночь на 9 июня и на Гамбург в ночь на 28 июля, потери нашей авиации составили 10 процентов от общего количества участвовавших в налете самолетов. Немцы учли первый массированный налет 1000 бомбардировщиков и повсюду усовершенствовали свою противовоздушную оборону.

Летом 1942 года Харрис продолжал работать над разрешением тех же основных проблем. Необходимо было найти средства, чтобы, во-первых, увеличить численность Бомбардировочного командования до размеров, соответствующих поставленной задаче разрушить по меньшей мере 50 крупных немецких городов; во-вторых, сосредоточить над избранной целью в короткий промежуток времени огромное количество бомбардировщиков и, в-третьих, проводить массированные

налеты в безлунные ночи, когда действия ночных истребителей противника сильно затруднены. Несмотря на провал наших надежд, возлагавшихся на радионавигационный прибор «Джи», Харрис в сентябре был ближе к разрешению этих проблем, чем в марте, когда началось воздушное наступление на Германию. Но Бомбардировочному командованию пришлось пройти еще долгий путь, прежде чем численность его самолетного парка достигла размеров, намеченных штабом ВВС и одобренных Военным кабинетом, и той высокой точности бомбометания, без которой использование огромных сил бомбардировочной авиации было бы пустой тратой сил и средств.

Глава 7

НАРАЩИВАНИЕ УДАРОВ

Ночные бомбардировки объектов на территории Германии были не единственным способом наращивания ударов по противнику. В марте 1942 года окончился период зимней «консервации»* военно-воздушных сил. Штаб английских ВВС планировал нанести серьезные удары по аэродромам базирования истребительной авиации противника на другой стороне Ла-Манша силами истребителей и легких бомбардировщиков. Несомненно, русские армии, которым вскоре предстояло выдержать напор второго летнего наступления немцев, чрезвычайно нуждались в любой помощи, какую мы могли им оказать.

С марта и до конца июня истребители и легкие бомбардировщики в дневное время проводили совместные штурмовые, а ночью беспокоящие налеты на аэродромы противника. Всего в течение этих четырех месяцев истребители произвели 22 000 самолето-вылетов по объектам противника во Франции и Бельгии, делая в среднем по 180 вылетов в день. Наши потери за этот период составили свыше 300 самолетов. За этот же период наши бомбардировщики «Бостон» и «Блейхейм» из состава 2-й авиагруппы произвели на указанные объекты 700 дневных самолето-вылетов, с заданий не вернулись только 11 самолетов. Потеряв в общей сложности 314 истребителей и бомбардировщиков, мы считали, что уничтожили в воздушных боях по меньшей мере 250 немецких самолетов; фактически же немцы потеряли только 90 самолетов. Таким образом, соотношение потерь было теперь в пользу противника более заметным, чем в 1941 году. Это объясняется тем, что немцы начали применять на Западном фронте новые скоростные истребители «Фокке-Вульф-190». В ходе наступательных действий летом 1942 года нашей авиации удалось

* Авторы вынуждены признать, что в наиболее трудное время борьбы СССР против фашистской Германии английское верховное командование считало необходимым ограничить активность действий своей авиации против Германии и проводило политику так называемой «консервации» сил. — *Прим. ред.*

полностью отвлечь на себя две лучшие немецкие истребительные эскадры.

Кульминационным пунктом боевых действий нашей авиации на Западном фронте летом 1942 года явился известный комбинированный рейд на Дьепп 19 августа.

Высадка наших войск в Дьеппе была проведена по ряду соображений, из которых наиболее важными были два. Во-первых, осуществляя подготовку к будущему вторжению союзных войск на европейский континент, мы должны были провести в качестве эксперимента крупную десантную операцию в таком месте, где могли обеспечить прикрытие десантных сил с воздуха. Во-вторых, после захвата важного объекта на территории противника хотя бы даже на несколько часов, немцы, несомненно, к месту высадки наших войск бросят все силы своей авиации, базировавшейся в Северной Франции и Голландии. Если события будут развиваться согласно намеченному нами плану, то над районом высадки могут появиться и вести борьбу за превосходство в воздухе не менее 470 немецких самолетов, в том числе 220 бомбардировщиков и 250 истребителей. Руководство боевыми действиями нашей авиации в Дьеппской операции было возложено на командира 11-й авиагруппы Истребительного командования вице-маршала авиации Ли-Мэллори. В его распоряжение было выделено 56 истребительных эскадрилий (самолеты «Харрикейн», «Спитфайр» и «Тайфун»), четыре эскадрильи тактической разведки (новые самолеты «Мустанг») и пять бомбардировочных эскадрилий (самолеты «Бленхейм» и «Бостон») из состава 2-й авиагруппы, на которые была возложена задача по оказанию непосредственной авиационной поддержки своим войскам и по постановке дымовых завес.

Мы не будем описывать эту операцию, которая хорошо известна. Несмотря на героические усилия наших войск, захватить господствующие высоты, главным образом восточный мыс, возвышающийся над гаванью, нам не удалось, а танки, которые мы высадили, не могли прорвать сильную оборону противника в городе. Так как большинство самолетов, участвовавших в рейде, составляли истребители, то, естественно, они в основном обеспечивали прикрытие десантных сил от атак немецкой авиации.

В воздушных боях мы потеряли 106 самолетов, по нашим «самым скромным» подсчетам, был сбит 91 самолет противника и предположительно еще 44 самолета; 151 самолет получил повреждения. Согласно опубликованным немецким документам, немцы в этой операции потеряли всего 48 самолетов и 24 самолета получили повреждения. Уже в то время

было установлено, что непосредственная авиационная поддержка, оказанная нашим войскам эскадрильями Ли-Мэллори, была недостаточно эффективной. Это частично объясняется тем, что снаряды пушек, установленных на наших истребителях, не могли пробить железобетонные укрепления противника, а также тем, что обстановка на поле боя была настолько неясной, что командиры частей не могли точно указать нашей авиации наилучшие цели для атаки.

Дьеппская десантная операция окончилась неудачей, мы потеряли около 4000 человек и в два раза больше самолетов, чем противник. Однако опыт ведения крупных воздушных боев и уроки, которые мы извлекли из этой операции, полностью вознаградили нас за понесенные потери.

В 1942 году Истребительное командование произвело 43 000 самолето-вылетов, в ходе которых с боевых заданий не вернулись 915 самолетов. Кроме того, наши истребители, базировавшиеся на аэродромы метрополии, произвели в этом году 73 000 самолето-вылетов, главным образом для прикрытия с воздуха нашего побережья и судоходства.

Американские тяжелые бомбардировщики «Летающая крепость», производившие налет на аэродром Абвиль, во время высадки наших войск в Дьеппе входили в состав 8-й воздушной армии США, которая прибыла в Англию в июле 1942 года. Эти самолеты перелетели океан по воздушной трассе, проложенной английскими самолетами еще в ноябре 1940 года.

К середине 1942 года эта трасса, проходившая через Северную Атлантику, была полностью освоена, и американское командование начало переброску через океан большого количества самолетов для использования их в боевых действиях на Европейском театре военных действий. Переброска самолетов из США в Англию по воздуху производилась по трем маршрутам: дальние бомбардировщики летели по маршруту Гандер — Престуик; средние бомбардировщики — Гуз-Бэй — Рейкьявик — Престуик; истребители — по второму маршруту с дополнительной посадкой на вновь подготовленном аэродроме в Гренландии*. Первый американский самолет «Летающая крепость» прибыл в Престуик 1 июля, а 17 августа экипажи «летающих крепостей» из 8-й воздушной армии США совершили первый налет на сортировочную станцию близ Руана.

За несколько дней до того как американские бомбардировщики «Летающая крепость» начали проводить первые на-

* Здесь, по-видимому, имеется в виду американская авиабаза в Гренландии близ Юлианехоба.— *Прим. ред.*

леты на объекты противника, расположенные в оккупированных немцами странах Европы, в Бомбардировочном командовании была сформирована авиагруппа самолетов наведения. В состав этой авиагруппы вначале входили только четыре эскадрильи — 7, 35, 83 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 километров. 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*. 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 года 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 противник начал создавать помехи радионавигационным приборам «Джи», радиус их действия сократился с 560 до 320 километров, что затрудняло обнаружение целей экипажами при плохой погоде.

В конце октября 1942 года воздушное наступление на Гер-

* Обозначение точек прицеливания над облаками цветными светящими 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 операции, 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. — *Прим. ред.*

манию было временно прекращено, так как бомбардировочная авиация должна была переключиться на выполнение других задач в связи с намечавшейся в начале ноября 1942 года высадкой союзных войск в Северной Африке. В этой операции Бомбардировочное командование должно было выполнять следующие задачи: 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 уже пошатнувшийся 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. Мы 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 года 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 нашей разведки, массированные налеты английской авиации вызвали большую 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 оц-

новые 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 наших войск в Тунисе, последовавшее за высадкой, фактически определили наши планы 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») стало весьма отдаленной возможностью, так как большую часть своих ресурсов и усилий союзники направляли на проведение операций в Северной Африке.

В соответствии с заключенным в сентябре 1942 года соглашением 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 года 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 года, 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 крупное 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 года определились основные стратегические планы союзников. Бомбардировка Германии должна

была непрерывно продолжаться с нарастающей мощью, 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».

К февралю 1943 года численность боевого состава Бомбардировочного командования достигла намеченной цифры — 50 эскадрилий, из которых 35 были тяжелобомбардировочными. На вооружении самолетов командования теперь находились: новый тип маркировочной бомбы для обозначения цели, дающей полосу огня красного или зеленого цвета*; 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») посылая радиопеленг в направлении центра цели, и самолет летел по этому радиопеленгу. Летчик контролировал направление полета, прослушивая радиосигналы через наушники своего шлефона. 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 са-

* 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 огня, 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». — *Прим. ред.*

молет 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 нашим 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 километров; 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 бортовой прибор стал устанавливаться преимущественно на самолетах наведения.

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 командо-

вания 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 наши потери 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 года в распоряжении Бомбардировочного командования появились мощные самолеты, бомбы крупного калибра и аппаратура для осуществления точной навигации.

Весной 1943 года Харрис был готов обрушить все силы бомбардировочной авиации, какие он мог собрать, на немецкие города. Основным объектом действий бомбардировщиков по-прежнему был Рур, а в пределах Рура главной целью был Эссен, в котором после воздушных налетов, проводившихся по городу в течение почти трех лет, все еще остались неповрежденными заводы Круппа.

Новая битва за Рур началась в ночь на 6 марта 1943 года налетом 450 английских бомбардировщиков на Эссен. Эту армаду вели на цель восемь самолетов наведения «Москито», оборудованных приборами радиотехнической системы самолетовождения «Гобой». В течение 38 минут массовой бомбардировки на город было сброшено более 500 тонн фугасных и свыше 550 тонн зажигательных бомб. Когда прекра-

тился грохот взрывов, погасли огни пожаров и улеглась пыль, жители Эссена воочию убедились, что ожидало население каждого крупного города Германии. Значительная часть Эссена лежала в руинах. Заводы Круппа, оставшиеся невредимыми в течение столь долгого времени, были полностью разрушены.

Глава 8

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ НА СРЕДНЕМ ВОСТОКЕ

ОПЕРАЦИЯ „КРУСЕЙДЕР“

Весной 1943 года английские ВВС наносили мощные удары по объектам Германии и Италии. Несмотря на горячее желание встретиться с противником на поле боя в Европе, английская армия все еще не была к этому подготовлена *. Только благодаря героическому походу союзных войск через Африку появилась реальная возможность высадки союзных войск в Европе.

В середине июля 1941 года, через несколько дней после капитуляции вишистов в Сирии, для рассмотрения планов ведения войны был созван Комитет обороны Военного кабинета Англии.

Следует вспомнить, что войска Роммеля в это время находились у египетской границы. Предпринятая в июне 1941 года и продолжавшаяся в течение трех дней операция «Бэттлэкс» с целью освобождения Тобрука и захвата у противника аэродромов, расположенных в Восточной Киренаике, кончилась для нас полной неудачей. Основным вопросом, стоявшим перед Комитетом обороны, был вопрос о том, как скоро мы сможем предпринять новое и более энергичное наступление наших войск в Африке. Премьер-министр предлагал начать такое наступление как можно раньше, пока Германия была связана боевыми действиями в Восточной Европе. Предполагалось, что русские армии будут разгромлены Гитлером в те-

* Авторы пытаются оправдать и замаскировать нежелание руководящих кругов Англии и США оказать эффективную помощь СССР в борьбе против Германии. Достаточно вспомнить, что для высадки на Сицилию и дальнейших операций в Италии союзники к лету 1943 года имели более 14 дивизий, около 4000 боевых и 1500 транспортных самолетов, около 3200 боевых, десантных и вспомогательных судов. Не подлежит сомнению, что эти силы вместе с крупными контингентами, находившимися в резерве, могли быть успешно использованы для открытия второго фронта в Европе.— *Прим. ред.*

чение нескольких предстоящих недель*. Черчилль считал возможным уже в сентябре 1941 года предпринять крупное наступление. Предложение премьер-министра было одобрено Комитетом обороны. Что же касается военных руководителей на Среднем Востоке, то они встретили это предложение с явным недоумением. Ни Окинлек, только что заступивший место Уэйвелла на пост главнокомандующего английскими вооруженными силами на Среднем Востоке, ни Теддер, ни вновь назначенный государственный министр Оливер Литлтон не предполагали, что нам придется начать наступление так скоро. Окинлек рассчитывал, что к началу ноября он будет иметь в своем распоряжении в два раза больше танков, чем к началу сентября. Теддер надеялся, что численность самолетного парка подчиненных ему военно-воздушных сил к этому времени будет увеличена на 50 процентов. Ни тот, ни другой не предполагали, что войска Роммеля в Африке за этот же самый период времени получат значительно больше подкреплений.

Учитывая серьезность доводов командования английских вооруженных сил на Среднем Востоке, Комитет обороны вынужден был изменить свое решение. Начало наступления наших войск было намечено на ноябрь, и все подготовительные мероприятия проводились с учетом этой даты. Командование 8-й английской армии занималось реорганизационными вопросами. Командующий военно-воздушными силами Среднего Востока основное внимание сосредоточил на следующих четырех вопросах: улучшить организационную структуру подчиненных ему частей и соединений; повысить уровень боевой подготовки вновь прибывших экипажей; устранить недостатки в оказании непосредственной авиационной поддержки наземным войскам; усовершенствовать материально-техническое и тыловое обеспечение, в котором мы испытывали затруднения после поражения наших войск в Киренаике, Греции и на острове Крит.

Проще всего было устранить недостатки в организационной структуре военно-воздушных сил Среднего Востока. С одобрения министерства авиации Теддер произвел реорганизацию авиационных соединений в Египте. Часть авиакрыльев была преобразована в авиагруппы. Ответственность за противоздушную оборону Египта была снята со штаба военно-

* Оценивая боеспособность Вооруженных Сил СССР в борьбе против фашистских захватчиков в 1941 году, многие политические и военные деятели Великобритании допустили серьезные просчеты. Так, бывший военный атташе Великобритании в СССР бригадир Файербрес утверждал в печати, что гитлеровские войска сломят сопротивление Красной Армии через шесть недель после начала войны.— *Прим. ред.*

воздушных сил Среднего Востока и возложена на 202-ю авиагруппу. 204-я авиагруппа подверглась коренной реорганизации. Эскадрильи, входившие в ее состав, были отделены от тыловых подразделений и объединены в авиакрылья. Тыловые части последних получили транспортные средства, что увеличило мобильность авиации, оказывавшей непосредственную поддержку наземным войскам. Штаб 202-й авиагруппы был преобразован в штаб военно-воздушных сил Египта, а штаб 204-й авиагруппы — в штаб военно-воздушных сил Западной пустыни.

Гораздо больше времени и усилий требовалось для подготовки вновь прибывших на Средний Восток летных экипажей. С этой целью были созданы новые и расширены существующие учебно-тренировочные части. Из Англии на Средний Восток были переброшены квалифицированные, имеющие боевой опыт командиры авиационных частей и подразделений. В результате этих мероприятий повысилась боеготовность авиационных частей к концу 1941 года.

Успешно шла отработка взаимодействия авиации с наземными войсками. В Каире был создан Объединенный комитет представителей армии и военно-воздушных сил, который вскоре разработал положение по вопросам взаимодействия тактической авиации с наземными войсками. В этом положении указывалось, что наилучшим способом защиты наземных войск от воздушных атак противника является непрерывное патрулирование истребителей над своими войсками, а сочетание наступательных действий против самолетов противника в воздухе с налетами на аэродромы противника, а также активное использование зенитной артиллерии. Иначе говоря, чтобы обеспечить наземные войска эффективной авиационной поддержкой, нужно было завоевать господство в воздухе. Командование наземных войск считало, что это являлось первой и наиболее важной задачей военно-воздушных сил.

Неспособность нашей авиации оказать поддержку наземным войскам в нужное время и в нужном месте в значительной степени объяснялась малой подвижностью нашей тактической авиации и неудовлетворительным состоянием связи между военно-воздушными силами и армией.

По указанию своих командующих начальники связи армии и военно-воздушных сил должны были немедленно создать надежную сеть связи между наземными и авиационными частями. Связь в армии была настолько примитивной, что командиры наземных войск в условиях быстро меняющейся обстановки порой не знали, где находятся их части, и были не в состоянии указать, в каком месте их войска нуждаются

в авиационной поддержке. По этой же причине данные воздушной разведки, несмотря на то что их быстро доставляли в штабы корпусов, часто доходили до частей с таким опозданием, что теряли всякую ценность и не могли быть использованы.

Основными объектами созданной в конечном счете системы взаимодействия между авиацией и наземными войсками являлись подвижные центры управления частями тактической авиации. В этих центрах рассматривались заявки на авиационную поддержку наземных войск, производился отсев их, отбор самых необходимых и передача отобранных заявок для исполнения в части тактической авиации. Центры были укомплектованы в основном личным составом военно-воздушных сил, а также представителями наземных войск и располагались при штабах корпусов. Каждый такой центр имел четыре канала связи: с передовыми пехотными бригадами, с самолетами в воздухе, с аэродромами и с передовым эшелонном штаба военно-воздушных сил Западной пустыни.

Мобильность частей тактической авиации и хорошая связь между авиацией и наземными войсками являлись, по мнению Теддера, основными предпосылками для оказания эффективной авиационной поддержки наземным войскам.

К этому времени были разработаны правила по установлению «бомбардировочной линии»*, за которой наши самолеты могли производить бомбометание, не опасаясь поразить свои войска. Были разработаны также стандартные средства целеуказания и опознавания своих войск с воздуха. Все они оказали впоследствии большую помощь войскам не только в Африке, но и в последующих боях в Италии, Франции и самой Германии.

Однако наиболее серьезной проблемой, требовавшей скорейшего разрешения, была не отработка взаимодействия между авиацией и наземными войсками, а улучшение материально-технического обеспечения военно-воздушных сил Среднего Востока. По ряду причин количество неисправных самолетов к середине 1941 года достигло огромной цифры. Само-

* После неоднократных поражений войск своими самолетами англичане пришли к выводу, что необходимо указывать экипажам самолетов границу безопасности их действий для своих войск. Эта граница — «бомбардировочная линия» — сообщалась экипажам перед каждым вылетом и проходила обычно на удалении 1,5—3 километра от переднего края. Экипажи самолетов непосредственной поддержки, действовавшие на поле боя, наносили также удары по объектам, расположенным значительно ближе к своим войскам, но по команде с передовых пунктов управления и наведения авиации. Ответственность за правильность установления «бомбардировочной линии» несли совместно авиационные и армейские штабы. — *Прим. ред.*

леты, нуждавшиеся в серьезном ремонте, нужно было перевозить через огромные пространства в ремонтные базы, находившиеся в Египте. Новые самолеты прибывали без вооружения и радиооборудования. Запасные части или совсем не прибывали, или безнадежно терялись в пути.

Весной 1941 года Военный кабинет направил в Египет представителя министерства авиационной промышленности вице-маршала авиации Даусона с задачей выяснить истинное состояние материально-технического обеспечения и наладить ремонт самолетов. 16 мая в сопровождении трех квалифицированных инженеров Даусон вылетел из Англии. Прибыл на место, он сразу же развернул энергичную деятельность. Была сформирована новая, 206-я, группа аэродромного обслуживания. Существовавшая в прифронтовой зоне часть по ремонту, сбору и транспортировке неисправных самолетов была расширена, кроме нее сформированы еще две такие части. Все эти части из стационарных были превращены в мобильные.

В мае 1941 года, в момент прибытия Даусона на Средний Восток, военно-воздушные силы Западной пустыни имели только 200 самолетов, пригодных для использования в боевых действиях. В ноябре, то есть к началу наступления Окинлека, там уже имелось около 600 исправных самолетов. Конечно, столь быстрый рост самолетного парка объяснялся не только энергичной деятельностью Даусона. В течение последних шести месяцев поток новых самолетов и различного авиационного оборудования, направлявшихся на Средний Восток, шел значительно быстрее, чем прежде.

В течение всего периода реорганизации эскадрильи Теддера продолжали производить налеты на объекты противника. Кроме того, они оказывали поддержку нашим войскам, действовавшим в Абиссинии и Иране. Но все это были второстепенные задачи. Главными задачами военно-воздушных сил Среднего Востока в этот период была борьба с авиацией противника и нарушение его системы снабжения.

В результате проведения дневных налетов нашей авиации на передовые аэродромы противника, например такие, как Гамбут, и ночных налетов на более удаленные аэродромы Эль-Газала, Тмини, Мартуба и Бенина численность немецких и итальянских ВВС на этом театре военных действий уменьшилась. Наши самолеты, базировавшиеся на Мальте, периодически совершали налеты на аэродромы противника в Сицилии и Триполитании.

Сосредоточив основные усилия своей авиации на Тобруке, противник почти не действовал по нашим передовым аэродромам. На Каир самолеты противника не производили налет-

тов по политическим соображениям, хотя он так и не был объявлен открытым городом, как этого желало египетское правительство. Если бы авиация противника совершила налет на Каир, то мы сразу предприняли бы бомбардировку Рима.

Теддер прекрасно понимал, что судьба Среднего Востока будет решена не в Западной пустыне, а на морских просторах, отделяющих Африку от Европы. Если подводные лодки противника будут господствовать в Атлантическом океане, то мы не сможем создать перевес сил в Египте. Если же самолеты Теддера, корабли и подводные лодки адмирала Каннингхэма сумеют перехватить жизненно важные коммуникации, проходящие через Средиземное море, то честолюбивым намерениям держав оси в Африке скоро наступит конец. Таким образом, пока эскадрильи военно-воздушных сил Западной пустыни вели борьбу с самолетами противника и готовились к крупной наступательной операции, наша бомбардировочная авиация наносила удары по коммуникациям противника.

29 августа 1941 года Муссолини и итальянский верховный главнокомандующий Каваллеро встретились с генерал-фельдмаршалом Кейтелем и информировали последнего, что до 1 августа Италия потеряла 74 процента общего тоннажа кораблей и судов, действовавших на средиземноморских коммуникациях, и что общий тоннаж кораблей и судов, оставшихся в распоряжении Италии на этих коммуникациях, составляет всего лишь 65 000 тонн. 17 сентября Редер доложил Гитлеру, что в результате действий авиации и подводных лодок противника немецкие конвои, следовавшие в Северную Африку, за последнее время понесли тяжелые потери. Незадолго до этого немецкое командование направило подводные лодки в Средиземное море, чтобы парализовать судоходство союзников в этом районе. Однако наша авиация продолжала наносить удары по немецким конвоям, и в конце октября Гитлер решил создать сильную группировку авиации в Сицилии, перебросив сюда некоторые части с других фронтов для нейтрализации наших самолетов, базирующихся на Мальте.

Такова была общая обстановка в этот период на Средиземном море. В период с 1 июня по 31 октября 1941 года общий тоннаж потопленных кораблей и судов противника на средиземноморских коммуникациях составлял по меньшей мере 220 000 тонн, из которых 94 000 тонн были потоплены нашими морскими силами, главным образом подводными лодками. 115 000 тонн приходилось на долю военно-воздушных сил, включая морскую авиацию. Минимум три четверти кораблей и судов, потопленных авиацией, приходилось на долю

эскадрилий, базировавшихся на Мальте. 90 процентов потопленных кораблей и судов следовали в Африку. Из общего количества кораблей и судов противника, направлявшихся в Северную Африку, около половины были потоплены.

В период подготовки планируемой нами наступательной операции в Африке вновь возник вопрос о соотношении сил авиации. На запрос из Лондона о расчетном количестве самолетов, каким будет располагать каждая сторона в начале новой наступательной операции, Теддер ответил, что, по всей вероятности, численное превосходство будет на стороне противника. По мнению Теддера, противник будет располагать 650 самолетами против 500 английских самолетов. Если произойдет стабилизация Русского фронта, то соотношение сил в пользу противника станет еще большим.

Такое заявление Теддера вызвало в Уайтхолле целый переполох. По подсчетам английского министерства авиации, общая численность самолетного парка противника на Средиземноморском театре военных действий составляла 1190 самолетов, однако исправных самолетов, которые могли быть использованы на начальных этапах операции в Киренаике, было только 365, из которых 237 принадлежали итальянским ВВС.

Приводя данные о численном превосходстве авиации противника, Теддер, конечно, не делал вывода, что противник будет иметь превосходство в воздухе, так как по своим летным и боевым качествам каждый английский самолет стоил по меньшей мере двух итальянских самолетов.

Перебросив с аэродромов Ирака, Палестины, Кипра, Адена и дельты Нила почти все исправные самолеты, Теддеру удалось довести численность своих военно-воздушных сил до 660 самолетов, не считая самолетов, базировавшихся на Мальте. Произведенный в то же время повторный подсчет численности самолетов противника показал, что страны оси имели 642 самолета, из которых 435 принадлежали итальянским ВВС. Если учесть вероятное количество исправных самолетов, фактор, не фигурировавший в первоначальных подсчетах Теддера, соотношение сил выглядело следующим образом: мы имели 528, противник — 385 самолетов; кроме того, мы могли рассчитывать на резерв — около 50 процентов от наличного количества самолетов, противник же имел в резерве незначительное количество самолетов или совсем не имел их.

Планируемая наступательная операция союзников в Африке получила условное наименование «Крусейдер». Ее основными задачами было: уничтожение основной танковой группировки противника, освобождение Тобрука и изгнание про-

тивника из Киренаики. Выполнение этих задач являлось условием для подготовки вторжения наших вооруженных сил в Триполитанию. Только полностью очистив Ливию от противника, мы могли сосредоточить свои основные силы не в западной, а в северной части театра военных действий Среднего Востока и тем самым помешать наступлению немцев через Кавказ.

План боевого использования авиации в этой очень важной операции состоял из четырех этапов, из которых два необходимо было провести до перехода наших наземных войск в наступление. На первом этапе, начавшемся 14 октября 1941 года, наши ВВС вели борьбу с авиацией противника и действовали по его морским коммуникациям. Благодаря тренировке и боевому опыту, полученному в течение предыдущих недель, наши истребители вскоре добились полного превосходства в воздухе над районом боевых действий.

Действия наших самолетов по морским коммуникациям противника были также успешными. Авиационные части, базировавшиеся на Мальте, не только занимали первое место по количеству потопленных судов противника, но и нанесли тяжелые удары по Бриндизи, Триполи, Неаполю, аэродрому Капель-Бенито и базе подводных лодок в Аугусте. Особенно успешным был налет на нефтесклады в Неаполе в ночь на 22 октября. На этом же этапе операции бомбардировщики «Бленхейм» и «Альбакор», базировавшиеся в Египте, производили налеты на склады и небольшие порты, расположенные в ближайшем тылу противника, а тяжелые бомбардировщики продолжали совершать налеты на Бенгази. Непрерывные бомбардировки порта Бенгази вынудили противника подвозить большую часть снабжения по суше из Триполи. Это в свою очередь создало большие затруднения в снабжении горюче-смазочными материалами.

На втором этапе, продолжавшемся шесть дней, непосредственно перед началом наступления наземных войск, наша авиация вела активную борьбу с самолетами противника. К концу этого этапа авиация противника перешла исключительно к оборонительным действиям, снабжение войск значительно ухудшилось. В результате успешных действий воздушной разведки было установлено точное расположение итало-немецких войск, и 8-я английская армия незаметно для противника выдвинулась на исходные позиции для наступления. 18 ноября 1941 года 8-я армия перешла в наступление.

Замысел операции заключался в следующем. 30-й армейский корпус, в котором находилось большое количество танков, усиленный 7-й танковой дивизией, наступал в северо-западном направлении с задачей обойти с юга открытый фланг

противника и нанести удар в направлении на Тобрук. Было вполне очевидно, что противник будет вынужден принять бой и его решительную контратаку следует ожидать юго-восточнее Тобрука. Предполагалось, что в конце этого боя гарнизон Тобрука прорвет кольцо осады и двинется в направлении Эль-Дуда, чтобы соединиться с наступающими войсками 30-го корпуса. 13-й армейский корпус, усиленный 2-й новозеландской и 4-й индийской пехотными дивизиями, наступая на правом фланге, должен был сдерживать основные силы противника вдоль фронта, а затем повернуть к побережью и вместе с 30-м корпусом принять участие в решающем сражении у Тобрука*.

Силы сторон были неравны. 8-я армия насчитывала семь дивизий**, Роммель имел восемь дивизий в первом эшелоне и три дивизии во втором эшелоне в Ливии. Численное превосходство в танках было на нашей стороне: мы имели 655, противник — 505, но немецкие тяжелые танки имели более толстую броню и более мощное вооружение.

В составе английских ВВС в Египте и на Мальте было свыше 700 самолетов. Из общего количества 49 боевых эскадрилий 9 эскадрилий базировались на Мальту, 11 — в зоне Суэцкого канала и дельте Нила и 29 находились в Западной пустыне. Численность немецких и итальянских ВВС в Киренаике составляла 436 самолетов, из которых только 283 самолета были пригодны для использования в боевых действиях. Кроме того, противник имел 186 самолетов в Триполитании, 776 самолетов в Сицилии, Сардинии, Греции, на Крите и Додеканесских островах и свыше 600 самолетов в Италии и на Балканах. У немцев было около 300 транспортных самолетов, в то время как мы имели только две транспортные эскадрильи. Учитывая соотношение сил, мы могли поддерживать господство в воздухе над районом боевых действий в лучшем случае до тех пор, пока противник не переберосит в Киренаику дополнительные контингенты своей авиации.

В ходе осуществления первого этапа наступления 8-й армии эскадрильи командующего военно-воздушными силами Западной пустыни вице-маршала авиации Конингхэма продолжали удерживать господство в воздухе. Наше наступление застигло противника врасплох. 19 ноября на левом фланге

* Согласно замыслу операции одна индийская пехотная дивизия на автомашинах и бронетранспортерах должна была совершить глубокий обход противника с юга, действуя из района оазиса Джарабуб на Аджедабю, и тем самым закрыть пути отступления противника в Триполитанию. — *Прим. ред.*

** Кроме указанных авторами семи дивизий, в состав 8-й армии входили также две пехотные и три танковые бригады. — *Прим. ред.*

30-го корпуса была введена в бой итальянская моторизованная дивизия. В это время на правом фланге части корпуса сковали боем 15-ю и 21-ю немецкие танковые дивизии. Воспользовавшись этим, небольшая группа английских танков, действовавших на направлении главного удара, беспрепятственно вышла к Сиди-Резеху в 35 километрах юго-восточнее Тобрука.

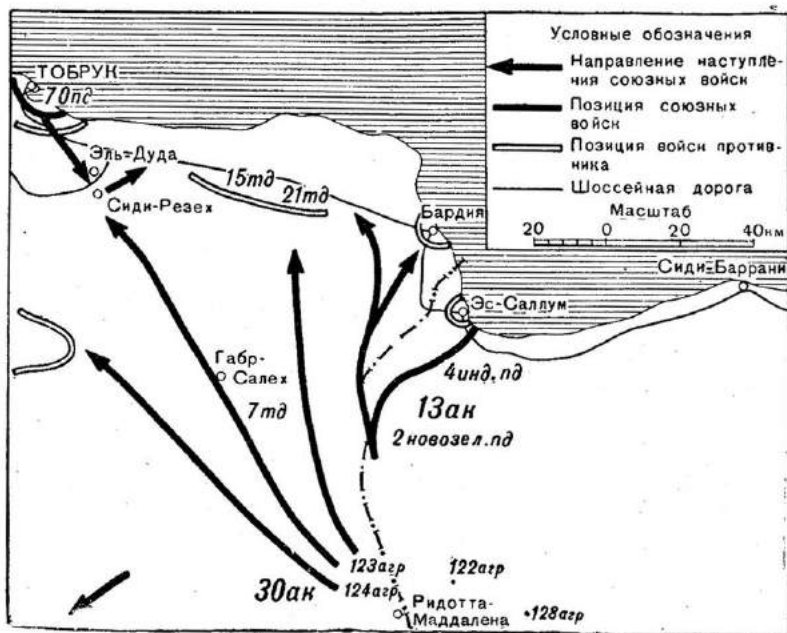


Схема 16. Второе наступление англичан в Ливии. Операция «Крусейдер» (ноябрь 1941 г.)

В условиях благоприятной для нас обстановки гарнизон Тобрука на рассвете 21 ноября перешел в наступление в направлении Эль-Дуды, а 13-й корпус одновременно начал продвигаться на север в направлении Бардии.

В тот момент, когда наши передовые танковые части готовились атаковать Сиди-Резех, с юго-востока сюда подошла 15-я немецкая танковая дивизия. Она была остановлена, и наши войска захватили Сиди-Резех. Вскоре на помощь 15-й танковой дивизии прибыла 21-я танковая дивизия. После ожесточенных боев, продолжавшихся два дня, наши танки были вынуждены отойти из Сиди-Резеха. 24 ноября Роммель направил свои танковые колонны к египетской границе, и к исходу дня немецкие танковые дивизии захватили аэродром Габр-Салех, где до этого размещался штаб 30-го корпуса.

Дальнейшее продвижение немецких танков поставило под угрозу использование аэродромов нашей истребительной авиации, и нам пришлось эвакуировать в тыл истребители с нескольких аэродромов. 25 и 26 ноября эскадрильи Конингхэма продолжали действовать по аэродромам противника, отражали многократные налеты немецких пикирующих бомбардировщиков и нанесли ряд мощных ударов по колоннам немецких войск. Активные действия нашей авиации помогли остановить продвижение немцев и дали частям 8-й армии время для приведения себя в порядок.

8 декабря союзные войска снова соединились с гарнизоном Тобрука, и восьмимесячная осада этого города наконец-то была прекращена; войска Роммеля отступили к западу на заранее подготовленные позиции у Эль-Газалы.

В декабре 8-я армия, ведя ожесточенные тяжелые бои, преследовала отступавшие войска Роммеля, и в конце месяца ее передовые части вошли в Бенгази.

Продвигаясь через Киренаику, мы могли наглядно убедиться в эффективности действий нашей авиации. На каждом аэродроме, захваченном у противника, оставалось большое количество поврежденных и неисправных самолетов. На аэродромах, расположенных между Гамбутом и Бениной, было обнаружено 458 поврежденных самолетов. Сотни разбитых самолетов лежали в пустыне.

* * *

В начале наступления союзных войск в Африке авиация и флот, базировавшиеся на Мальте, продолжали вести борьбу с конвоями противника на Средиземном море. В ноябре 1941 года общий тоннаж потопленных судов противника на Средиземном море составил 39 000 тонн. Количество потопленных и поврежденных судов составляло не менее 77 процентов от общего тоннажа, используемого противником на средиземноморских коммуникациях. В декабре, несмотря на то что количество самолето-вылетов резко сократилось из-за плохой погоды, тоннаж потопленных судов составил 35 000 тонн.

29 октября 1941 года Гитлер приказал перебросить с Русского фронта несколько авиационных частей на Средиземноморский театр военных действий. В ноябре в Рим был перебросен штаб 2-го воздушного флота, руководивший до этого боевыми действиями немецкой авиации под Москвой. Вместе со штабом сюда прибыл генерал-фельдмаршал Кессельринг. В декабре, когда Кессельринг был назначен командующим немецкими ВВС на Средиземноморском театре военных действий, в Сицилию начали прибывать с Восточного фронта

части 2-го воздушного корпуса *. В середине декабря общая численность немецких и итальянских ВВС, базировавшихся в Сицилии, составляла 250 бомбардировщиков и разведывательных самолетов и около 200 истребителей. Против этого количества мы могли выставить 60 бомбардировщиков и 70 истребителей, базировавшихся на Мальте.

Кессельринг планировал использовать подчиненные ему военно-воздушные силы для выполнения следующих трех основных задач: во-первых, обеспечить доставку предметов снабжения в Ливию и добиться господства на море и в воздухе в районе между Южной Италией и Северной Африкой; во-вторых, организовать тесное взаимодействие с немецкими и итальянскими войсками в Северной Африке; и в-третьих, нарушить судоходство противника на Средиземном море. Для выполнения этих задач немецкие ВВС должны были парализовать действия английских самолетов, базирующихся на Мальте. 22 декабря подчиненные Кессельрингу военно-воздушные силы приступили к выполнению поставленных перед ними задач. Только за одну последнюю неделю декабря против Мальты было произведено свыше 200 самолето-вылетов. Главным объектом действий авиации противника были английские аэродромы. На эти аэродромы в первые дни января немцы совершили около 500 самолето-вылетов.

В феврале активность немецкой авиации стала еще выше. Только 7 февраля на Мальте 16 раз объявлялась воздушная тревога. В феврале наши бомбардировщики, базировавшиеся на острове, произвели только 60 самолето-вылетов, потопив один транспорт противника. 22 февраля бомбардировщики «Бленхейм» были перебазированы в Египет, и на Мальте осталось небольшое количество самолетов «Веллингтон» и морских самолетов «Свордфиш». В середине февраля немецкие самолеты потопили конвой, шедший к Мальте из Александрии. Командование с тревогой смотрело в будущее, которое было действительно мрачным: оставшихся запасов топлива, продовольствия и боеприпасов на острове могло хватить лишь на несколько месяцев. Однако все страдания, которые пришлось перенести защитникам Мальты, были лишь прелюдией к надвигающейся буре.

* * *

5 января 1942 года под прикрытием сильного эскорта кораблей в Триполи прибыл немецкий конвой в составе девяти транспортов. Это была вторая большая группа немецких

* Небольшое количество немецких самолетов с советско-германского фронта в бассейн Средиземного моря было переброшено не в декабре 1941 года, как утверждают авторы, а в феврале 1942 года.— *Прим. ред.*

судов, прибывших в Триполи в течение последних трех недель.

Прибытие этих двух конвоев значительно улучшило положение войск Роммеля. Потеряв в Киренаике две трети своих сил, немецкие и итальянские войска получили теперь необходимые подкрепления, и Роммель, имея менее ста танков*, предпринял новое наступление в восточном направлении.

Наступление Роммеля, заставшее нас врасплох, сопровождалось интенсивными действиями авиации противника. Наши самолеты, базировавшиеся на затопленный прошедшими дождями аэродром Антелат, были не в состоянии отражать атаки вражеской авиации, и в течение двух дней немецкие пикирующие бомбардировщики «Юнкерс-87» и истребители «Мессершмитт-109» почти беспрепятственно производили налеты на войска нашего первого эшелона.

23 января наши истребители, действовавшие с аэродрома Мсус, вновь овладели господством в воздухе в районе боевых действий. Базируясь также на аэродром Эль-Мекили, истребители непрерывно наносили штурмовые удары по колоннам наступающих войск противника. К истребителям вскоре присоединились бомбардировщики «Веллингтон» из состава 205-й авиагруппы, которые, действуя ночью с передовых аэродромов, наносили удары по скоплениям автотранспорта в тылу противника. На некоторое время продвижение противника на Мсус было приостановлено.

27 января Роммель снова перешел в наступление, направив основной удар на Бенгази, и 28 января, несмотря на энергичное противодействие нашей авиации, занял этот порт.

Чтобы избежать окружения с севера, 13-й армейский корпус был вынужден отступить из Эль-Мекили. Но вместо того чтобы оставить подвижной заслон для прикрытия передового аэродрома Эль-Мекили, командир корпуса приказал истребителям немедленно перебазироваться на аэродром Эль-Газала, откуда они с трудом могли прикрывать наши передовые части.

Наступление немецких наземных войск поддерживали только бомбардировщики дальнего действия, базировавшиеся в Греции. Почти целую неделю немецкие самолеты «Юнкерс-87» и «Мессершмитт-109» из-за отсутствия горючего не

* Наступление итало-немецких войск было начато 21 января 1942 года с рубежа 50 километров восточнее Эль-Агейлы. Англичане имели здесь всего одну ослабленную в боях танковую бригаду, одну пехотную дивизию и пехотную бригаду в Западной Киренаике. Итало-немецкие войска имели в своем составе две немецкие и одну итальянскую танковые дивизии и одну немецкую легкопехотную дивизию. Всего в распоряжении Роммеля было 117 немецких и 79 итальянских танков. — *Прим. ред.*

появлялись над полем боя, чем не замедлила воспользоваться наша авиация. Успешно начавшееся наступление Роммеля было приостановлено. Этому в значительной степени способствовало стойкое сопротивление наших наземных войск, противодействие авиации, а также недостаток снабжения у противника. К середине февраля война в пустыне приняла позиционный характер, и обе стороны прочно удерживали фронт от Эль-Газалы до Бир-Хакима, находящегося в 55 километрах западнее Тобрука.

Несмотря на многие разочарования, вызванные исходом операции «Крусейдер», все же были достигнуты значительные результаты. Даже после отступления наших войск линия фронта проходила значительно западнее египетской границы, а аэродромы, расположенные в Восточной Киренаике, теперь принадлежали нам. Тобрук, требовавший огромного напряжения сил, пока он был осажден, также был теперь в наших руках. В ходе этой операции наши военно-воздушные силы разработали и проверили на практике новые тактические приемы по оказанию воздушной поддержки наземным войскам, и хотя эти приемы еще нуждались в совершенствовании, все же они были крупным шагом вперед по сравнению с тем, что было сделано в этой области раньше. В этой кампании, когда боевые действия развивались в условиях исключительно маневренной обстановки, наша тактическая авиация непрерывно продвигалась вперед вместе со своими наземными войсками.

Личный состав военно-воздушных сил Среднего Востока мог законно гордиться успехами, достигнутыми в этой операции. Начиная с 18 ноября, то есть с начала наступления 8-й армии, и по 14 февраля 1942 года, когда стабилизировался фронт на рубеже Эль-Газалы, наши авиационные части и соединения произвели свыше 16 000 самолетов-вылетов. Потеряв в воздухе и на земле 575 своих самолетов, наши летчики уничтожили за это время совместно с зенитной артиллерией 326 немецких и предположительно такое же количество итальянских самолетов. Наша авиация прикрывала с воздуха свои войска и суда, обороняла Суэц и Александрию, действовала по наземным войскам противника и окончательно подорвала боеспособность итальянских ВВС в Африке. Все это было сделано в тот период, когда союзная авиация перебрасывалась с этого театра на Дальний Восток. За период с конца декабря 1941 года и до середины февраля 1942 года около 300 самолетов было переброшено со Среднего Востока на Дальний Восток.

Как только война в пустыне перешла в спокойную фазу, военно-воздушные силы Среднего Востока вступили в борьбу

за обеспечение подвоза в Африку всех видов материально-технического снабжения, от которого в значительной степени зависел исход следующего сражения между армиями обеих воюющих сторон.

КРИЗИС 1942 года

После того как 8-я армия укрепилась у Эль-Газалы, положение на фронте в течение трех с лишним месяцев оставалось стабильным. Измотанные тяжелыми боями, обе воюющие стороны вели разведку и собирали силы для последующих боев.

В это время английские самолеты действовали по судам противника на Средиземном море, прикрывали с воздуха Тобрук и свои войска, производили ночные налеты на Бенгази и действовали по аэродромам, складам и линиям коммуникаций противника. В этот же период значительное количество наших самолетов было переброшено со Средневозвосточного театра военных действий на Дальний Восток (за период с 15 января по 15 марта на Дальний Восток было переброшено около 450 самолетов). Одновременно авиационные штабы разрабатывали планы нового воздушного наступления в пустыне и переброски самолетов в Турцию, если Гитлер будет угрожать Анатолии, а также в случае резкого изменения обстановки в Иране.

Не менее активно действовали и военно-воздушные силы противника. Немецкие и итальянские самолеты производили налеты на Тобрук и действовали по нашим войскам на переднем крае. Транспортные самолеты перебрасывали предметы снабжения из Греции и Крита в Африку.

В январе и феврале немецкая авиация производила интенсивные налеты на Мальту. Только в феврале немецкие самолеты сбросили на аэродромы Мальты около тысячи тонн бомб. В марте самолеты противника стали действовать еще активнее. Базирувавшаяся на остров эскадрилья истребителей «Спитфайр» и около 30 исправных истребителей «Харрикейн» не могли оказать сильного противодействия немецкой авиации. К середине марта на Мальте осталась лишь небольшая группа бомбардировщиков «Веллингтон».

Хотя зенитная артиллерия и истребители Мальты еще оказывали сопротивление авиации противника и остров как бомбардировочная и морская база пока не был выведен из строя, наступательные возможности и способность к обороне его гарнизона заметно снизились. Тем не менее Кессельринг и Редер были недовольны таким положением и считали, что интересы Германии на Средиземном море требовали не просто бомбардировки острова, но и его захвата. 12 марта Редер до-

ложил свою точку зрения Гитлеру. Обстановка на Средиземном море, указывал Редер, настолько благоприятна, что Роммель скоро сможет предпринять наступление на Суэц, но для этого необходимо полностью подавить с воздуха Мальту.

По указанию Гитлера Кессельринг сосредоточил все силы своей авиации, насчитывавшей в то время около 400 самолетов, для действий против острова. Новая фаза воздушного наступления на Мальту началась 20 марта 1942 года. В этот день на остров был произведен налет 143 бомбардировщиков «Юнкерс-88» и истребителей «Мессершмитт-109». 21 марта на Мальту было проведено 218 самолето-вылетов, 22 марта — 112 самолето-вылетов. 23 марта недалеко от острова немецкие самолеты атаковали конвой союзников в составе четырех транспортов, который вышел из Александрии. Один транспорт получил прямое попадание и затонул в 30 километрах от острова, два транспорта, несмотря на ожесточенные атаки немецкой авиации, благополучно прибыли на Мальту. Четвертый транспорт получил серьезные повреждения, позднее он был отбуксирован в южную гавань острова. В последующие три дня для уничтожения этих судов противник совершил несколько налетов на Мальту, в которых приняли участие от 90 до 200 самолетов. 26 марта все три транспорта получили серьезные повреждения и затонули. Из 26 000 тонн груза было разгружено только 5000 тонн.

В течение марта немецкая авиация совершила 2850 самолето-вылетов против острова и сбросила на его объекты 2174 тонны бомб. Зенитная артиллерия и истребители Мальты сбили в этом месяце 60 немецких самолетов. В апреле немецкие самолеты продолжали наносить удары по острову. Обычно в течение суток противник производил около 200 самолето-вылетов. Эскадренные миноносцы и подводные лодки, базировавшиеся на Мальте, были вынуждены покинуть остров. 12 апреля Кессельринг доложил немецкому верховному командованию, что Мальта как военно-морская база англичан больше не существует. Однако поскольку немцам еще не удалось подавить сопротивление ее зенитной артиллерии и истребителей, он приказал продолжать атаки острова с воздуха. Одновременно Кессельринг настаивал на том, чтобы державы оси спешно отправили подкрепления в Африку и немецкие войска присоединились к готовящейся итальянцами экспедиции для захвата острова.

Теддер, посетивший Мальту в середине апреля, обнаружил, что на острове осталось только шесть исправных истребителей. Оборону острова порой обеспечивали только одни зенитные орудия. Тем не менее гарнизон и гражданское население Мальты не сдавались. 16 апреля за мужество и

стойкость, проявленные ее защитниками, Мальта была награждена орденом «Крест Георга».

20 апреля, в разгар воздушного наступления противника, защитники острова получили долгожданную помощь — американский авианосец «Уосп» доставил сюда 47 истребителей «Спитфайр». Через 20 минут после посадки самолетов немецкая авиация произвела ряд мощных налетов на аэродромы острова. К вечеру 21 апреля из 47 прибывших самолетов на острове осталось лишь 17 исправных истребителей.

В апреле немецкая авиация произвела на Мальту 4900 самолето-вылетов и сбросила 6728 тонн бомб. Воздушная тревога в Валетте в этом месяце объявлялась 275 раз.

Всего с января и до конца апреля 1942 года против Мальты было совершено около 10 000 самолето-вылетов, во время которых на объекты острова было сброшено около 10 000 тонн бомб, то есть в 25 раз больше, чем было сброшено на Ковентри в ночь на 15 ноября 1940 года.

В конце апреля Муссолини прибыл к Гитлеру в Бергхов, где оба диктатора разработали программу дальнейших действий. Поскольку державы оси имели слишком мало самолетов для одновременного захвата Мальты и наступления в Ливии, был установлен следующий порядок очередности боевых операций. В конце мая или начале июля 1942 года должна быть проведена операция «Тизиус» с целью захвата оставшейся части Киренаики, в период между серединой июля и серединой августа намечалось проведение операции «Геркулес», имевшей своей целью захват Мальты. И наконец, вторжение немецких войск в Египет и их триумфальный марш к Нилу и Суэцкому каналу. Время проведения последней операции не было установлено. В соответствии с этим решением Кейтель 4 мая издал директиву о проведении первых двух операций. Для захвата Мальты предусматривалось выделить в распоряжение Кессельринга необходимое количество транспортных самолетов (для переброски 7-й воздушнодесантной дивизии под командованием генерала Штудента), инженерный батальон и 30 танков. Эти силы поступали в распоряжение Италии, которая должна была осуществить эту операцию.

Но для осуществления этого замысла Гитлер не располагал достаточным количеством самолетов: много самолетов требовалось для проведения нового наступления в России и для наступления Роммеля в Киренаике. Кроме того, Гитлер собирался бросить на Англию свою бомбардировочную авиацию, чтобы отомстить англичанам за их налеты на Германию. В тот период каждый из этих планов казался Гитлеру более важным, чем бомбардировка Мальты. Поэтому в начале мая 1942 года большинство бомбардировщиков, имевшихся в рас-

поражении Кессельринга, было переброшено в Россию, Киренаику и Францию. Для Мальты вновь появилась надежда на спасение.

9 мая с авианосцев «Уосп» и «Игл» на аэродромы острова перелетели 62 истребителя «Спитфайр», и через пять минут после посадки и заправки горючим первая группа этих истребителей была готова к бою. В этот день немецкие и итальянские самолеты совершили несколько налетов на аэродромы Мальты, однако все они были успешно отражены вновь прибывшими самолетами «Спитфайр». 10 мая на остров прибыл транспорт с боеприпасами. Теперь воздушное наступление на Мальту проводилось в значительно меньшем масштабе. 18 мая сюда прибыли еще 17 истребителей «Спитфайр», и противник стал нести еще большие потери.

Сосредоточив около 600 самолетов против Мальты, противник добился лишь того, что конвой, следовавшие в Триполи, в течение нескольких месяцев были в относительной безопасности. За первые пять месяцев 1942 года бомбардировщики «Бленхейм», базировавшиеся на Мальту, потопили в пять раз меньше судов противника, чем за последние пять месяцев 1941 года.

* *
*

26 мая 1942 года Роммель снова перешел в наступление в пустыне. Однако на этот раз мы не были застигнуты врасплох.

8-я армия располагалась южнее Эль-Газалы, находившейся в 56 километрах западнее Тобрука. Позиции ее передовых частей прикрывались минными полями, на южном крыле находился сильно укрепленный пункт Бир-Хаким. Большая часть наших танковых сил была сосредоточена в тылу 8-й армии. Роммель решил обойти южный фланг наших войск, упоравшийся в Бир-Хаким.

Немецкий африканский корпус, состоявший из 15-й и 21-й танковых дивизий, совместно с 90-й легкопехотной дивизией выступил в ночь на 27 мая и, двигаясь в восточном направлении, обошел Бир-Хаким с юга. План Роммеля заключался в следующем. Обойдя Бир-Хаким с юга, развивать наступление одновременно в двух направлениях: на Акрому и Эль-Адем. В ходе этого наступления немецкий корпус должен был уничтожить наши танковые части, а затем, выйдя в тыл, закончить окружение наших войск и захватить позиции у Эль-Газалы. Одновременно с наступлением немецкого африканского корпуса четыре итальянские дивизии должны были наступать с фронта. Роммель рассчитывал, что в течение двух

дней все английские войска, сосредоточенные на передовых позициях, будут уничтожены, а еще через два дня немецкие войска овладеют Тобруком.

Маневр противника по охвату нашего левого фланга и выходу в тыл наших войск, казалось, должен был принести ему успех. Однако расчеты Роммеля не оправдались. 90-я легкопехотная дивизия продвинулась в этот день до Эль-Адема, где была остановлена нашими войсками; две немецкие танковые дивизии, обойдя Бир-Хаким и повернув на север, остановились у населенного пункта Найтсбридж. В этом районе и развернулись ожесточенные бои, длившиеся в течение многих дней. Удар итальянских войск с фронта также не принес противнику успеха.

В течение первого дня наступления противника основной задачей английских ВВС являлась непосредственная поддержка наземных войск с воздуха. В этот день истребители произвели свыше 150 самолето-вылетов, прикрывая наши войска и ведя борьбу с немецкими самолетами. Бомбардировщики «Бостон» и «Балтимор» в дневное и «Веллингтон» в ночное время совершали налеты на аэродромы противника и оказывали непосредственную поддержку наземным войскам. Четыре эскадрильи истребителей-бомбардировщиков наносили удары по автоколоннам со снабжением для танковых войск противника и уничтожили 200 автомашин.

28 мая бои у Найтсбриджа и Эль-Адема продолжались. Конингхэм по просьбе командующего 8-й армией прекратил боевые действия по аэродромам противника и сосредоточил все силы своей авиации против наступающих войск противника. Три налета бомбардировщиков «Бостон» и непрерывные атаки истребителей и истребителей-бомбардировщиков с малой высоты помогли нашим танковым частям удержать свои позиции и сорвали попытки противника доставить снабжение своим передовым частям.

На рассвете 29 мая наши самолеты снова начали оказывать непосредственную поддержку наземным войскам. Успешно произвели атаки 250 истребителей и истребителей-бомбардировщиков по линиям снабжения противника южнее и восточнее Бир-Хакима. Дважды в течение этого дня наши истребители расстраивали атаки крупных сил немецких пикирующих бомбардировщиков «Юнкерс-87», которые были вынуждены беспорядочно сбросить свои бомбы.

В течение двух дней, 31 мая и 1 июня, Роммель перегруппировал свои войска и расширил проходы в минных полях. Однако стремление противника уничтожить группировку наших танков, находившихся в его тылу, за центральным участком фронта, успеха не имело. Сосредоточив большую часть тан-

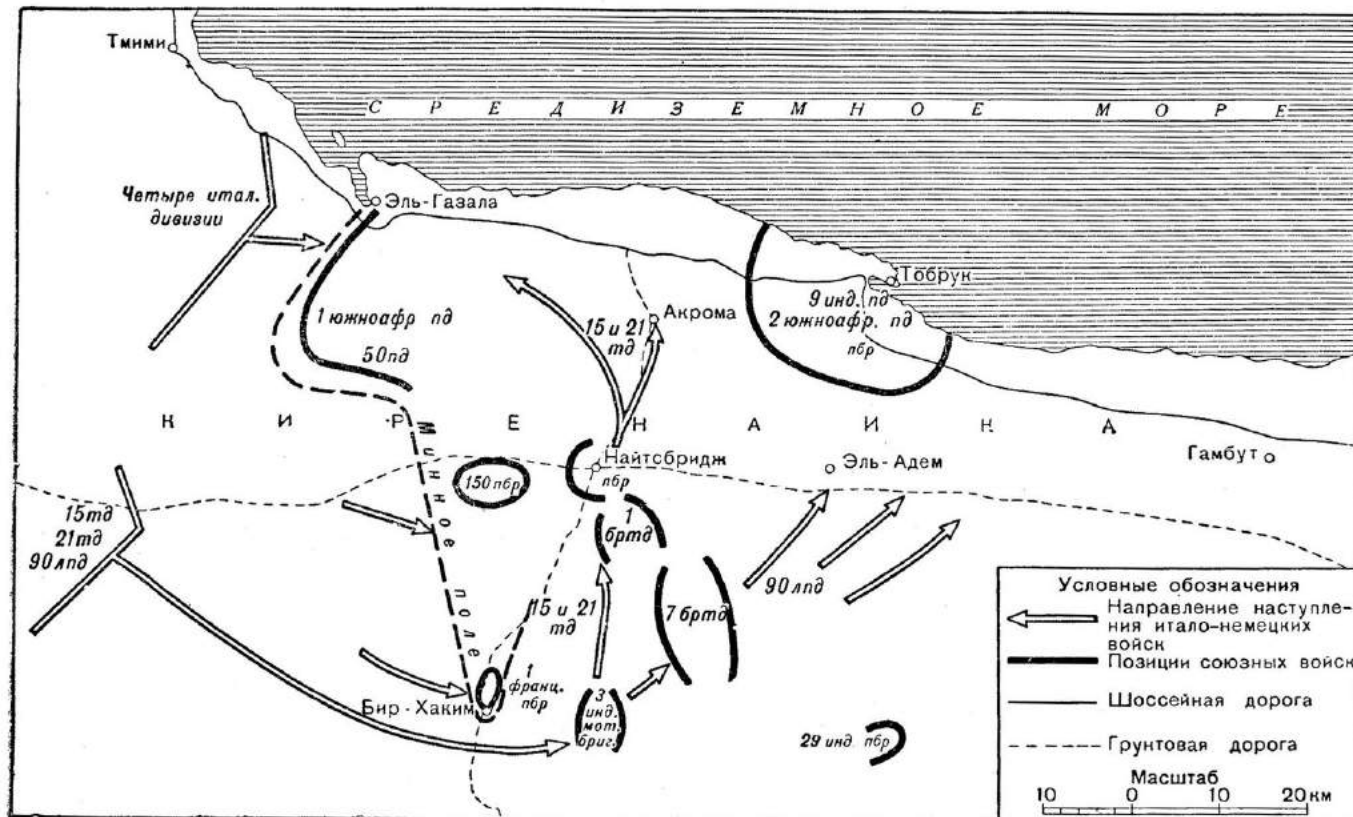


Схема 17. План наступления Роммеля на Египет (май 1942 г.)

ков в районе Найтсбриджа для угрозы тылу наших войск у Эль-Газалы и Тобрука, Роммель предпринял сильную атаку укрепленного пункта Бир-Хаким.

2 июня итальянские войска при поддержке немецких пикирующих бомбардировщиков возобновили атаки на Бир-Хаким. Утром 3 июня Конингхэм переключил часть истребителей, действовавших в районе Найтсбриджа, для прикрытия и оказания поддержки с воздуха гарнизону Бир-Хакима.

8 июня стало очевидно, что Роммель любой ценой будет добиваться захвата Бир-Хакима. Положение этого укрепленного пункта к тому времени значительно ухудшилось, так как к итальянским войскам, осаждавшим Бир-Хаким, теперь присоединилась 90-я немецкая легкопехотная дивизия. Бир-Хаким подвергся непрерывному обстрелу артиллерии, атакам пехоты и танков и налетам авиации. К 12 июня около 2000 человек, составлявшие остатки гарнизона Бир-Хакима, покинули крепость и присоединились к своим войскам.

В то время казалось, что оборона укрепленного пункта была напрасной. На самом деле бои за Бир-Хаким в известной степени повлияли на весь ход войны в пустыне. Как известно, противник ставил своей целью разгромить наши войска на передовых участках фронта, захватить Тобрук и наступать к границе Египта. После этого на время, пока будет проводиться операция «Геркулес», немцы намеревались временно прекратить наступление в Африке. По плану немецкого командования Тобрук должен был быть захвачен 1 июня, а выход немецких и итальянских войск к границе Египта завершен к 20 июня. В соответствии с этими планами противник направил в Африку необходимое количество предметов снабжения, главным образом горючего, для своих военно-воздушных сил. Роммель начал наступление 26 мая, имея запас горючего меньше чем на месяц. Упорное сопротивление гарнизона Бир-Хакима и наших танковых частей в районе Найтсбриджа расстроило планы немцев. Только против Бир-Хакима самолеты противника совершили около 1500 самолетовылетов, но не бомбардировка, а артиллерийский обстрел вынудил его защитников оставить укрепленный пункт.

* * *

*

Едва закончились бои за Бир-Хаким, как эскадрильям Теддера была поставлена новая и не менее важная задача — прикрывать наши конвои, направлявшиеся на Мальту. Как уже говорилось, после прибытия сюда истребителей «Спитфайр» и частичной переброски немецких бомбардировщиков

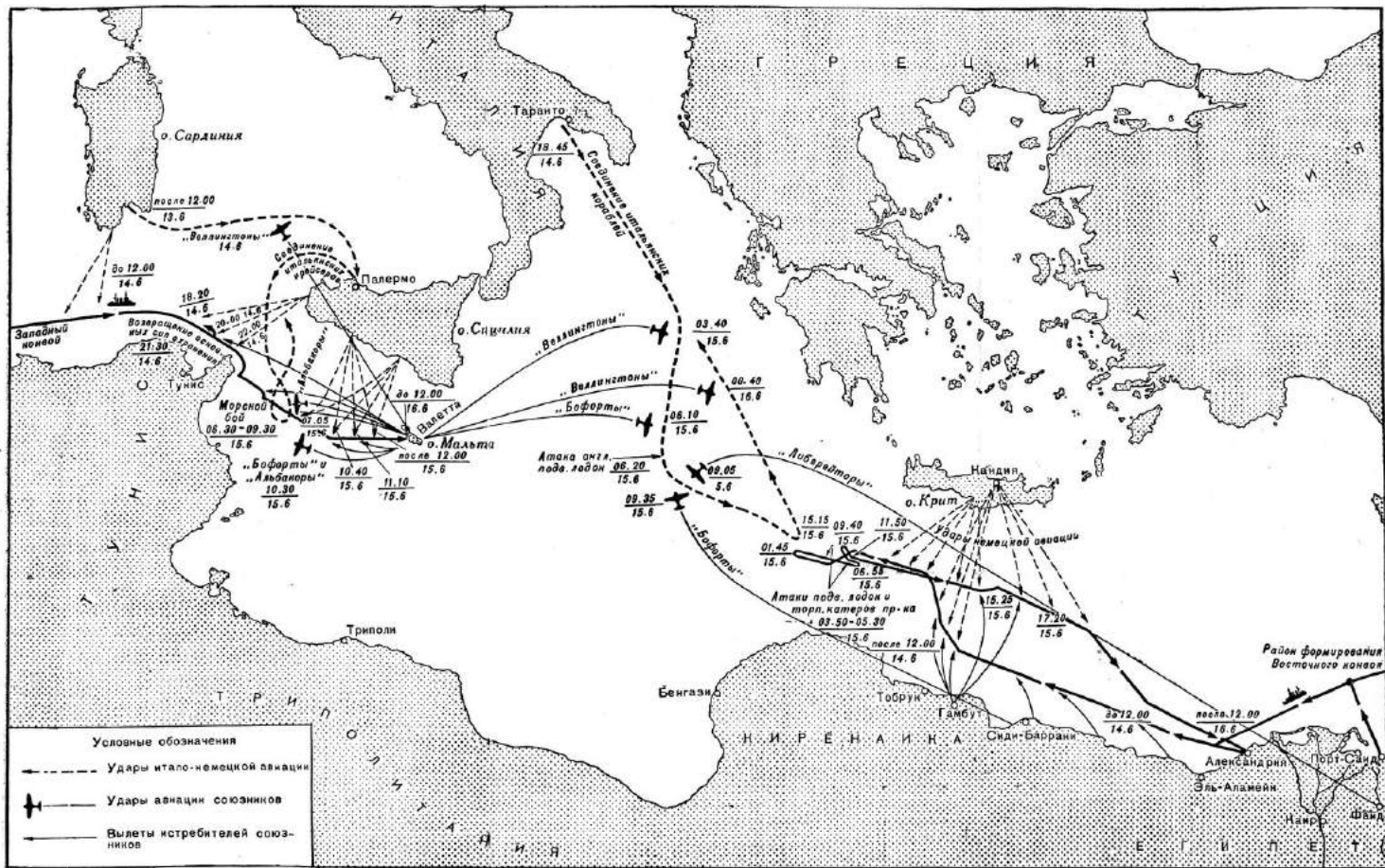


Схема 18. Проводка английских конвоев на Мальту (14—16 июля 1942 г.)

в начале мая со Средиземноморского на другие театры военных действий налеты авиации противника на остров не приносили немцам желаемых результатов. Положение Мальты значительно улучшилось. Однако снабжать остров всем необходимым по-прежнему было тяжело. Небольшие запасы горючего и продовольствия с каждой неделей сокращались.

После прибытия на Мальту истребителей «Спитфайр» английский генеральный штаб решил направить туда конвои со снабжением. Было принято решение послать на остров одновременно два конвоя: один с запада, другой с востока, с таким расчетом, чтобы второй конвоем прибыл на Мальту не позднее чем через сутки после первого конвоя. 24 мая, задолго до выхода этих конвоев в море, 104-я бомбардировочная эскадрилья, базировавшаяся на острове, начала проводить интенсивные налеты на аэродромы и порты Сицилии и Южной Италии и продолжала их до 11 июня. В этот день самолеты-разведчики, базировавшиеся в Гибралтаре, на Мальте и в Египте, вели тщательный поиск итальянских судов. 12 июля из Гибралтара на Мальту отправился западный конвой, следовавший из Клайда. На следующий день из Александрии вышла большая часть восточного конвоя. К этому времени авианосец «Игл» доставил на Мальту еще 59 истребителей «Спитфайр». Теперь на острове находилось более ста истребителей.

Конвоем, вышедший из Александрии (операция «Вигорус»), состоял из 11 судов, охраняемых крейсерами и эскадренными миноносцами. В состав группы, выделенной для прикрытия конвоя с воздуха, входили три эскадрильи самолетов-торпедоносцев и свыше 20 бомбардировщиков «Либереитор». Кроме этих сил, из состава 205-й авиагруппы и военно-воздушных сил Западной пустыни были выделены бомбардировщики «Веллингтон» с задачей наносить удары по аэродромам противника. На 201-ю авиагруппу возлагалось ведение воздушной разведки и противолодочного патрулирования. Истребительное прикрытие конвоя на маршруте должно было обеспечиваться самолетами, базировавшимися в Палестине, Египте, Киренаике и на Мальте.

Вечером 12 июня 12 бомбардировщиков «Юнкерс-88» атаковали головную часть восточного конвоя, когда он находился между Критом и Киренаикой. Два судна получили повреждения и возвратились в Александрию. 14 июня в этот район прибыла основная группа кораблей конвоя. Вскоре конвоем пытались атаковать около 40 бомбардировщиков «Юнкерс-87» и «Юнкерс-88», действовавших под прикрытием истребителей «Мессершмитт-109», которые, однако, были перехвачены нашими истребителями. В течение второй половины дня и ве-

чером 14 июня немецкие самолеты произвели не менее семи налетов на конвой, в каждом из которых участвовало от 10 до 12 бомбардировщиков. Одно торговое судно было потоплено, одно получило повреждения. С наступлением ночи конвой подвергся атакам немецких подводных лодок и торпедных катеров. Наша воздушная разведка установила, что соединение итальянских кораблей, включавшее два линейных корабля и четыре крейсера, вышло из Таранто и направилось на юг для перехвата конвоя. Для атаки этих кораблей в ночь на 15 июня с Мальты были высланы четыре бомбардировщика «Веллингтон», вооруженных торпедами, и девять бомбардировщиков «Бофорт». В 06.10 они обнаружили и атаковали итальянские корабли, нанеся серьезные повреждения тяжелому крейсеру «Тренто», который вскоре был потоплен нашей подводной лодкой «Р-35». Для атаки итальянских кораблей вылетели семь бомбардировщиков «Либереитор», базировавшихся в зоне Суэцкого канала, и 12 бомбардировщиков «Бофорт» с аэродромов Западной пустыни. Одна из бомб калибра 235 килограммов (бомб более крупного калибра у нас тогда еще не было), сброшенных с самолета «Либереитор», попала в линейный корабль «Италия», но причинила ему лишь незначительный ущерб. Итальянские корабли продолжали двигаться навстречу нашему конвою, который повернул обратно и 16 июня прибыл в Александрию. Итальянские корабли, не рискуя преследовать конвой до Александрии, днем 15 июня взяли курс на Таранто. В ночь на 16 июня самолеты «Веллингтон», базировавшиеся на Мальте, атаковали эти корабли. В результате прямого попадания торпеды серьезные повреждения получил линейный корабль «Италия».

- Таким образом, восточный конвой не смог пробиться к Мальте, и защитникам острова оставалось лишь надеяться на благополучное прибытие западного конвоя (операция «Гарпун»).

- Нет необходимости говорить о том, что переход этого конвоя, состоявшего из шести судов, в охранении которых также участвовали линейный корабль и два авианосца, был сопряжен с большими опасностями. Два первых дня прошли спокойно. Утром 14 июня итальянские самолеты, базировавшиеся на Сардинии, совершили четыре массированные атаки конвоя, потопив одно судно и повредив легкий крейсер «Ливерпуль», который пришлось отбуксировать в Гибралтар. К вечеру 14 июня конвой вошел в воды, находившиеся в радиусе действия самолетов противника, базировавшихся на Сицилии. Эти самолеты трижды производили налеты на этот конвой, однако им не удалось потопить ни одного судна.

13 июня соединение итальянских кораблей в составе двух

крейсеров и четырех эскадренных миноносцев вышло из Сардинии на перехват западного конвоя. 15 июня в 06.20 итальянские корабли находились всего в 15 милях от конвоя, и вскоре между ними и сопровождавшими конвой эскадренными миноносцами завязался бой, в котором корабли обеих сторон получили повреждения. Однако суда конвоя повреждений не имели. В 07.05 конвой атаковали немецкие пикирующие бомбардировщики «Юнкерс-87», которые одно судно потопили и одно повредили. Теперь в составе конвоя осталось четыре судна, причем одно из них было выведено из строя. Итальянские корабли, опасаясь повторного столкновения с нашими кораблями, находились на значительном удалении от конвоя, но все еще представляли для него угрозу. Вскоре с Мальты поднялись шесть бомбардировщиков (все имевшиеся в наличии бомбардировщики), которые в сопровождении истребителей «Спитфайр» атаковали итальянские корабли. Какой ущерб они им причинили, неизвестно, однако после налета нашей авиации корабли немедленно взяли курс на Сардинию.

Над конвоем по-прежнему висела угроза атаки немецких самолетов, которые в 10.40 15 июня вновь совершили на него налет. Атака немецких самолетов была отражена истребителями «Спитфайр». Через полчаса, когда наши истребители, израсходовав боеприпасы, возвратились на Мальту, а сменявшие их истребители еще не прибыли к месту нахождения конвоя, в воздухе появились десять самолетов «Юнкерс-87», которые нанесли серьезные повреждения еще одному из драгоценных судов. Теперь из четырех судов, входивших в состав конвоя, два были повреждены, и командир конвоя принял решение потопить их. Оставшиеся два транспорта, выдержав в пути еще три атаки немецких самолетов, на рассвете 16 июня благополучно прибыли на Мальту.

При обеспечении прохода этих двух конвоев мы потеряли один крейсер, 5 эскадренных миноносцев, 2 тральщика, 6 транспортов и свыше 20 самолетов; 13 кораблей получили повреждения. Противник потерял один крейсер. На несколько месяцев были выведены из строя линейный корабль и 3 других военных корабля. Кроме того, были сбиты и повреждены 67 самолетов противника.

При сопровождении этих конвоев наш флот и военно-воздушные силы понесли большие потери, но они оправдывались той высокой и благородной целью, какой являлось спасение Мальты.

* *

*

Овладев после падения Бир-Хакима коммуникациями, обеспечивавшими подвоз снабжения для немецких войск

вокруг левого фланга 8-й армии, Роммель приступил к осуществлению своего первоначального плана — захвату Эль-Адема и Акромы с последующим выходом к Эль-Газале.

13 июня 90-я легкопехотная дивизия захватила посадочную площадку у Эль-Адема, а две танковые дивизии нанесли тяжелые потери нашим танковым частям и оттеснили их из района Найтсбриджа к побережью. 14 июня наша пехота начала поспешно отходить из района Эль-Газалы к Тобруку и далее к египетской границе. Не в состоянии выйти к побережью и перехватить наши отступавшие части, Роммель повернул на восток. Обойдя Эль-Адем и Тобрук, немецкие войска 18 июня захватили аэродром Гамбут. 20 июня были окружены наши части, находившиеся в Тобруке. 21 июня Тобрук, успешно выдержавший в 1941 году восьмимесячную осаду, капитулировал*.

Захватив город, немецкое командование приняло решение изменить свой первоначальный план, согласно которому после уничтожения английских танковых сил в Қиренаике намечался захват Тобрука и выход к границе Египта. После этого должна была наступить пауза, необходимая для проведения операции «Геркулес». Теперь Роммель, считавший, что продвижение немецких войск в Африке идет исключительно успешно, решил продолжать наступление с целью захвата Египта. Гитлер и Муссолини поддерживали план Роммеля. В связи с этим вторжение немцев на Мальту было отложено до сентября.

24 июня немецкие танки вступили в Египет. В этот тяжелый для нас момент командующим 8-й армией вместо Ритчи был назначен Окинлек. Считая, что оставшихся в его распоряжении орудий и танков явно недостаточно, чтобы английские войска могли удержаться на рубеже Мерса-Матруха, генерал Окинлек решил занять оборону значительно восточнее и на более узком участке фронта. С этой целью он расположил свои войска в 100 километрах западнее Александрии на рубеже между Эль-Аламейном и огромной непроходимой впадиной Каттара. Здесь 8-я армия выдержала первый удар наступающего противника.

Хотя армия за две недели отступила почти на 650 километров и понесла при этом большие потери (60 000 человек),

* После захвата Сиди-Резеха 19 июня войска Роммеля двинулись на Бардию, затем с наступлением ночи вернулись к Тобруку. На рассвете 20 июня немцы подвергли город артиллерийскому обстрелу. Гарнизон Тобрука насчитывал 35 000 человек, имел трехмесячный запас боеприпасов и продовольствия. Однако командующий гарнизоном генерал Клоппер настолько растерялся, что утром 21 июня отдал приказ о капитуляции гарнизона. Как оказалось, противник имел вдвое меньшую численность по сравнению с численностью войск гарнизона Тобрука. — *Прим. ред.*

она осталась боеспособной. Интересно отметить, что потери от авиации противника были незначительными. В течение трех дней, когда 1-я южноафриканская пехотная дивизия и 50-я пехотная дивизия отступали от Эль-Газалы и на дорогах скапливалось большое количество войск и техники, число английских солдат, убитых от налетов авиации противника, составило всего шесть человек. В это время немецкие истребители «Мессершмитт-109» базировались на аэродром, находившийся на удалении всего 60 километров от наших войск. Немецкие самолеты могли бы причинить значительно больший урон отступавшим войскам 8-й армии, если бы наша авиация не оказала сильного противодействия. Кроме атак по наземным целям на поле боя, английские самолеты систематически производили налеты на аэродромы противника.

Незначительные потери наших наземных войск от авиации противника можно объяснить и тем обстоятельством, что большая часть немецких самолетов не могла своевременно перебазироваться вслед за быстро продвигавшимися наземными войсками. Роммель, требовавший непрерывного прикрытия своих войск с воздуха, игнорировал тот факт, что мобильность авиации, так же как и наземных войск, зависит от обеспеченности ее автотранспортом. Только 26 июня, когда немецкие танки ворвались в Египет, Роммель решил подтянуть свою авиацию.

В течение первой недели немецкого наступления, с 26 мая по 2 июня, эскадрильи Кониингхэма произвели 2339 самолетовылетов, а в течение шестой недели немецкого наступления, с 1 по 7 июля, в тот самый период, когда наши войска отражали первый удар противника на рубеже Эль-Аламейна, они произвели 5458 самолетовылетов. Несмотря на большие потери, количество исправных самолетов в авиационных частях не только не снизилось, а, наоборот, возросло. В первую неделю наступления противника оно составляло 67 процентов, во вторую — 75 и в пятую неделю — 85 процентов от общего количества имевшихся в наличии самолетов. Эти успехи были достигнуты благодаря напряженному и поистине героическому труду технического состава авиационных частей, ремонтных отрядов и команд по сбору и эвакуации поврежденных самолетов.

ЭЛЬ-АЛАМЕЙН И РЕШИТЕЛЬНАЯ ПОБЕДА

1 июля войска Роммеля перешли в наступление. 8-я армия, занимавшая рубеж обороны у Эль-Аламейна, оказала немцам упорное сопротивление. За два дня тяжелых боев

противнику удалось продвинуться вперед всего на несколько километров. 3 июля наши самолеты произвели 780 самолетовылетов. Утром 4 июля наступление противника было остановлено, и Роммель приказал своим войскам перейти к обороне. Война в Африке снова приняла позиционный характер.

В июле английские самолеты прикрывали войска 8-й армии и производили налеты на порты и суда противника. Распределение усилий нашей авиации по объектам противника оставалось прежним. Бомбардировщики «Бостон» и «Балтимор», перебазировавшиеся после отступления 8-й армии в район Суэцкого канала, с рассвета и до наступления ночи действовали по наземным объектам противника. По этим же целям наносили удары и истребители-бомбардировщики. Истребители, базировавшиеся теперь на полевые аэродромы, расположенные вдоль дороги Каир — Александрия, вели борьбу с самолетами противника в воздухе и действовали по его наземным объектам. Ночью на войска противника совершали налеты тяжелые бомбардировщики, перебазировавшиеся из-за недостатка аэродромов из Египта в Палестину.

К 15 августа численность войск Роммеля, три недели назад составлявшая всего лишь 30 процентов от штатной численности, возросла до 70 процентов, количество исправных танков, составлявшее одно время лишь 15 процентов от штатной численности, теперь вновь поднялось до 50 процентов. Все усилия 8-й армии и английских ВВС сдвинуть с мертвой точки положение на фронте окончились неудачей.

И тем не менее стойкость и мужество личного состава 8-й армии, прочно закрепившейся на рубеже Эль-Аламейна, явились как для Роммеля, так и для Муссолини, нетерпеливо ожидавшего, когда он появится на белом коне в Каире, горьким разочарованием.



Кессельринг, проводивший с начала мая лишь периодические налеты на Мальту, 1 июля бросил против острова всю свою авиацию, базировавшуюся в Сицилии. Прибывшие на Мальту в июне два транспорта со снабжением и непрерывно поступающие истребители «Спитфайр» значительно усилили оборону острова. К 1 июля на Мальте насчитывалось около 200 самолетов, в том числе свыше 100 истребителей «Спитфайр». Остальное количество составляли летающие лодки «Мэриленд», бомбардировщики «Балтимор», непрерывно проводившие разведывательные полеты, и бомбардировщики «Веллингтон», которые вновь стали наносить эффективные

удары по противнику. Для проведения воздушного наступления на Мальту Кессельринг собрал 567 самолетов, которые в течение первой половины июля произвели около 1000 самолето-вылетов. В период с 1 по 14 июля противник потерял 44 самолета, в том числе 23 бомбардировщика. За это время наши потери составили 39 истребителей. Благодаря хорошей работе аварийно-спасательной службы на Мальте 26 летчиков, сбитых над морем, были спасены. Новая попытка противника подавить Мальту с воздуха окончилась неудачей.

В начале июля командующим военно-воздушными силами Мальты вместо Ллойда был назначен вице-маршал авиации Парк — хороший организатор и смелый летчик-истребитель. С первых же дней после своего назначения Парк радикально изменил тактику действий истребителей. Пока на вооружении истребительной авиации Мальты состояло незначительное количество устаревших истребителей «Харрикейн» с малой скороподъемностью, тактические приемы их боевого использования в обороне острова были весьма примитивными; перехват и воздушные бои с самолетами противника осуществлялись над островом, а не на подходах к нему. С прибытием истребителей «Спитфайр» открылись новые возможности боевого использования истребительной авиации в системе противовоздушной обороны острова. Парк издал приказ, требовавший от летчиков набирать высоту и перехватывать самолеты противника не над островом, а как можно дальше к северу от него. Такая тактика действий наших истребителей не замедлила сказаться — количество бомб, упавших на Мальту, теперь заметно сократилось.

К этому времени остров вновь стал испытывать нехватку снабжения. Проводка конвоев в июне показала, что доставлять снабжение по морю с востока невозможно, с запада же конвой может прорваться, если сопровождать его сильным эскортом боевых кораблей и самолетов. Было решено отправить на Мальту крупный конвой из Англии (операция «Пьедестал»). Для обеспечения этой операции на остров было переброшено свыше 100 самолетов, включая четыре бомбардировщика «Либерејтор». Теперь общая численность авиации на Мальте была доведена до 250 самолетов. Намечавшаяся отправка конвоев в Россию была временно отложена, а на Мальту был направлен конвой в составе 14 судов, следовавших в охранении двух линейных кораблей, трех авианосцев, шести крейсеров, крейсера противовоздушной обороны и 24 эскадренных миноносцев. Чтобы ввести противника в заблуждение, одновременно из Александрии был выслан ложный конвой, разделенный на две группы судов. 10 августа 1942 года суда и основные силы охранения вошли

в Гибралтарский пролив. С 11 августа они стали подвергаться систематическим атакам авиации и кораблей противника. Несмотря на героические усилия морских истребителей и расчетов корабельной артиллерии, конвой понес значительные потери. Прибывшие в район местонахождения конвоя английские истребители дальнего действия «Бофайтер» вначале были приняты за немецкие самолеты «Юнкерс-88» и подверглись интенсивному обстрелу зенитных орудий наших кораблей. К счастью, эскадра итальянского флота, направлявшаяся на перехват конвоя, не решилась его атаковать: с Мальты была послана открытым текстом ложная радиogramма, в которой говорилось, что большой группе бомбардировщиков «Либереитор» приказано атаковать итальянские корабли; последние перехватили эту радиogramму и отказались от атаки нашего конвоя.

Всего самолеты противника произвели по судам и кораблям охранения около 230 самолето-вылетов. Корабельная артиллерия и истребители сбили 41 самолет противника. Из 14 судов пять (включая один танкер, который был поврежден и взят на буксир) в конце концов достигли Мальты. Наши истребители и береговая артиллерия не подпускали близко к берегу самолеты противника до тех пор, пока не был разгружен последний транспорт. Ценой потери авианосца «Игл», двух крейсеров, одного эскадренного миноносца и 18 самолетов конвой выполнил поставленную перед ним задачу. Получив горючее, боеприпасы и продовольствие, защитники Мальты снова могли наносить удары по противнику в предстоящем решительном этапе войны в пустыне.

* *
*

В августе и сентябре 1942 года основная задача, стоявшая перед Теддером, заключалась в создании необходимых запасов снабжения и отражении очередной попытки Роммеля атаковать наши войска у Эль-Аламейна. Теддер в это время уделял также большое внимание разрешению некоторых организационных вопросов.

Отступление нашей армии из Эль-Газалы и последовавшие за ним боевые действия на рубеже Эль-Аламейна указывали на то, что в вопросе оказания непосредственной поддержки наземным войскам все еще имеются серьезные недостатки. Причем причиной этих недостатков было не неумение экипажей самолетов приспособиваться к быстро меняю-

шейся обстановке в бою, а незнание командованием наземных войск точной обстановки на поле боя и местонахождения своих частей. Более того, наземные войска добились немедленного прикрытия с воздуха, когда их бомбардировала авиация противника, но очень редко требовали от своей авиации оказать непосредственную поддержку, когда встречали сильное сопротивление со стороны наземного противника. Во время отступления 8-й армии из Эль-Газалы (в то время многие наземные части находились в очень тяжелом положении) Кониингхэм получил только 12 запросов от командования наземных войск на оказание им поддержки с воздуха. Все остальные вылеты, совершенные его самолетами в интересах наземных войск, производились на основании информации, которую собирали сами авиационные штабы.

В июле командующим 8-й армией вместо Окинлека был назначен генерал-лейтенант Монтгомери. Монтгомери немедленно восстановил существовавшую когда-то и забытую в период командования Окинлека практику размещения штаба армии рядом со штабом военно-воздушных сил. Новый командующий прекрасно сознавал и правильно оценивал роль, которую должны были играть военно-воздушные силы в боевых действиях наземных войск. Другим важным событием этого времени было прибытие на Средний Восток американских самолетов.

25 июня командующий 10-й воздушной армией США в Индии генерал-майор Бреретон прибыл в Египет. Одновременно сюда были переброшены девять бомбардировщиков «Летающая крепость». В конце июля в Африку прибыла перебросенная через Атлантический океан на авианосце 57-я американская истребительная авиагруппа, вооруженная самолетами Р-40. В первой половине августа в Африку прибыли 24 самолета «Либерейтор» из состава 98-й тяжелобомбардировочной авиагруппы и 12-я среднебомбардировочная авиагруппа, вооруженная самолетами В-25, которые вошли в состав 10-й воздушной армии.

С прибытием на Средний Восток американских самолетов наряду с разрешением таких вопросов, как взаимодействие и управление войсками, возникла проблема обслуживания и обеспечения этих самолетов, поскольку в Африку еще не прибыл американский технический и обслуживающий персонал. Американские эскадрильи получили необходимое имущество и снабжение, а также техническую помощь. Формально американские ВВС в Африке были подчинены Теддеру только в «стратегическом отношении», однако по мере необходимости они выполняли задачи вместе с английскими

самолетами. Американские экипажи, у которых был высокий уровень летной подготовки, но не было боевого опыта, прежде чем начать боевые вылеты в составе своих эскадрилий, получали «боевое крещение», летая в составе эскадрилий английских ВВС. Прибывшие в Африку части вскоре были объединены в 9-ю воздушную армию, командующим которой был назначен генерал-майор Бреретон.



Летом 1942 года наша авиация и корабли продолжали вести борьбу с судоходством противника в Средиземном море. Прибытие на Мальту пяти судов со снабжением в августе 1942 года (операция «Пьедестал») позволило английскому флоту вновь использовать с этой военно-морской базы крейсера, миноносцы и подводные лодки. Объединенные усилия авиации и флота, базировавшихся на Мальте, вынудили противника направлять свои конвои в Северную Африку прежним окружным путем через Грецию и Крит.

Однако основной удар по судоходству противника теперь наносили не самолеты с Мальты, а базировавшиеся в восточной части Средиземного моря 201-я и 205-я авиагруппы английских ВВС, американские самолеты «Либерејтор» и авиационные части из состава военно-воздушных сил Западной пустыни. Эти части и соединения и подводные лодки чрезвычайно затрудняли переход через Средиземное море конвоев противника, направлявшихся из Греции. Систематические налеты нашей авиации на Тобрук не давали противнику возможности полностью использовать этот порт. Это обстоятельство вынудило Роммеля перебрасывать снабжение из Бенгази на грузовых автомашинах или на небольших судах, представлявших собой прекрасные цели для истребителей дальнего действия «Бофайтер». И даже по Бенгази, находившемуся вне радиуса действия наших средних бомбардировщиков, могли теперь наносить удары самолеты «Либерејтор». Успех объединенных усилий флота и авиации союзников против судоходства противника можно показать одной цифрой. По словам адмирала Вейхольда, представителя военно-морских сил Германии при штабе итальянских военно-морских сил, из общего тоннажа грузов, направленных в августе 1942 года в Северную Африку, к месту назначения прибыло только 65 процентов.

Стремясь нанести удар по 8-й армии прежде, чем она получит подкрепления, Роммель 30 августа возобновил наступ-

ление на Эль-Аламейн. Наступление войск противника обеспечивалось сильной поддержкой немецкой авиации, базировавшейся теперь поблизости от своих войск. В ночь на 30 августа бомбардировщики «Юнкерс-88», действовавшие с острова Крит, произвели налет на наши аэродромы, но причинили большой ущерб лишь макетам самолетов, специально выставленным, чтобы привлечь внимание немецких самолетов. Одновременно с этим авиация противника произвела несколько налетов на сосредоточения наших войск. На следующий день наземные войска были вновь атакованы бомбардировщиками «Юнкерс-88» и пикирующими бомбардировщиками «Юнкерс-87». В ходе этих атак немецкие бомбардировщики производили в среднем 95 самолето-вылетов в день, а истребители и истребители-бомбардировщики — 220 самолето-вылетов.

В этот период английские самолеты действовали значительно активнее, чем авиация противника. 31 августа наша авиация произвела 482 самолето-вылета, 1 сентября — 674, 2 сентября — 806 и 3 сентября — 902 самолето-вылета. Наши истребители надежно прикрывали свои войска на поле боя, а бомбардировщики и истребители-бомбардировщики наносили непрерывные удары по войскам противника. «Непрерывные и мощные атаки английских самолетов,— писал Роммель,— буквально прижали мои войска к земле и сделали небезопасным дальнейшее развертывание и продвижение войск».

В период с 27 августа по 4 сентября самолеты, базировавшиеся на Мальте, 201-я авиагруппа и подводные лодки потопили в Средиземном море не менее девяти итальянских кораблей. Один корабль подорвался на mine, два были потоплены подводными лодками и шесть — нашими самолетами. В дневнике министра иностранных дел фашистской Италии Чиано в записи от 2 сентября говорится: «Войска Роммеля остановились в Египте из-за нехватки горючего... в течение двух дней было потоплено три наших танкера». «Бензин,— писал Роммель,— столь необходимый для осуществления наших планов, не прибыл. Несколько итальянских судов со снабжением было потоплено, часть судов задержалась в пути, а остальные суда вообще не были высланы».

Так закончилась вторая попытка Роммеля прорвать наши позиции у Эль-Аламейна. Мы выиграли это сражение благодаря умелому руководству командования, стойкому сопротивлению наших наземных войск и подавляющему превосходству нашей авиации, которая делала все возможное, чтобы не допустить подвоза снабжения войскам противника.

* *
*

В сентябре английские самолеты и подводные лодки потопили около трети всех грузов, направлявшихся в Африку, и вынудили большое количество транспортов противника вернуться обратно, так и не выполнив своей задачи.

Особенно успешно действовали самолеты, базировавшиеся на Мальту. В сентябре Гитлер приказал провести еще одну воздушную операцию против Мальты. «Вследствие возобновления действий авиации противника с Мальты и многочисленных случаев потопления наших судов в Средиземном море, — говорилось в его директиве от 14 сентября, — снабжение наших войск резко ухудшилось. Такое положение можно исправить лишь путем полного подрыва или ослабления боеспособности Мальты».

Новое, фактически оказавшееся последним воздушное наступление на Мальту началось 10 октября 1942 года. В этот день вместо обычных 20—30 самолето-вылетов противник произвел 120 самолето-вылетов. 10 октября немцы совершили на Мальту шесть налетов, причем в каждом из них участвовало всего несколько бомбардировщиков и значительное количество истребителей. Пять налетов немецкой авиации были перехвачены нашими истребителями к северу от острова. Противник потерял два самолета, мы не потеряли ни одного. В этот день на остров не упала ни одна вражеская бомба. На следующий день противник выслал против Мальты 216 самолетов, 12 октября — 279 самолетов, и с 13 по 19 октября включительно немцы высылали каждый день для атаки острова от 200 до 270 самолетов. Кроме того, 10—20 самолетов производили ночные беспокоящие налеты. Начиная с 20 октября атаки немецкой авиации начали ослабевать, и в течение последней недели октября противник направлял для атаки Мальты не более 120 самолетов в день, причем большей части из них не удавалось подойти близко к острову. С 10 по 19 октября — в период наиболее интенсивных воздушных боев — истребители и зенитная артиллерия Мальты сбили 46 немецких и, вероятно, не меньшее количество итальянских самолетов. Мы потеряли 30 истребителей «Спитфайр». Благодаря успешным действиям нашей авиации военным объектам на острове были причинены лишь незначительные разрушения.

Так закончилось это последнее воздушное наступление на Мальту. Для проведения этой операции противник сосредоточил в Сицилии около 600 самолетов, в то время как он остро нуждался в них в Африке. Последний приказ Геринга в конце октября 1942 года, требовавший, чтобы Мальта была

уничтожена в течение восьми суток, был таким же напыщенным и пустословным, как и его автор. Кессельринг в своем холодном ответе Герингу сообщал, что приказ может быть выполнен только в результате непосредственной оккупации острова. А к концу октября дела держав оси в Африке обстояли так плохо, что они были совершенно не в состоянии выделить необходимые силы для захвата острова*. Так и не состоялась эта неудачно задуманная операция, которую немцы с типичной для них тевтонской помпезностью назвали операция «Геркулес».

* *
*

В октябре 1942 года общий тоннаж кораблей и судов противника, потопленных в Средиземном море на маршрутах следования в Африку, составил около 50 000 тонн, причем на подводный флот и авиацию приходилась почти одинаковая доля потерь. По словам адмирала Вейхольда, в октябре было потоплено 45 процентов тоннажа итальянских и 59 процентов тоннажа немецких транспортов, следовавших в Северную Африку. 65 процентов потопленных немецких грузов составляло горючее.

Одновременно с этим наша авиация активно участвовала в заключительном сражении на линии Эль-Аламейна. По плану боевого использования авиации в этой операции было намечено начать интенсивные атаки аэродромов противника за четыре дня до начала наступления наземных войск. Однако 9 октября, за три недели до перехода 8-й армии в наступление, нашей авиации представился удобный случай для нанесения удара по немецким и итальянским самолетам. В это время начались сильные дожди, аэродромы противника в районе Эль-Даба оказались затопленными, а аэродром Фука можно было использовать с большим трудом. Кинигхэм выслал для атаки этих аэродромов около 500 истребителей и бомбардировщиков. В результате этого налета было уничтожено или выведено из строя около 30 самолетов и причинен большой ущерб аэродромному транспорту, складам и

* Авторы умалчивают, что осенью 1942 года все резервы стран оси были поглощены изнурительными боями на советско-германском фронте. Это подтверждается тем, что группа армий «Б» стран оси, действовавшая против Донского и Сталинградского фронтов, имела в своем резерве только две дивизии и одну бригаду при общем составе группы в 55 дивизий и четыре бригады, при крайне невыгодном расположении линии фронта с угрозой охвата флангов советскими войсками. Отсутствие резервов сорвало проведение операций по захвату Мальты, Александрии и зоны Суэцкого канала, так как командование стран оси не могло выделить дополнительно для этой цели ни одной дивизии. — *Прим. ред.*

зенитным средствам. 19 октября наша авиация на Среднем Востоке начала новую наступательную операцию против уже ослабленного противника.

Военно-воздушные силы, какими располагал Теддер накануне решающего сражения на линии Эль-Аламейна, значительно превосходили численность тех небольших сил, которые он принял в мае 1941 года. Теперь в его распоряжении находились 8 эскадрилий, базировавшихся на Мальту; 29 эскадрилий военно-воздушных сил Западной пустыни под командованием Кониингхэма; 17 эскадрилий 201-й авиагруппы; 8 эскадрилий 205-й авиагруппы и 4 эскадрильи, базировавшиеся в Египте. Кроме того, на этом театре военных действий действовали американские авиационные части. Всего на Среднем Востоке насчитывалось 96 боевых эскадрилий союзной авиации, включая 13 эскадрилий на удаленных участках этого театра военных действий. Общая численность самолетного парка частей союзных военно-воздушных сил на Среднем Востоке составляла свыше 1500 самолетов, из которых около 1200 базировались в Египте и Палестине. Численность авиации противника на Средиземноморском театре военных действий в это время составляла около 3000 самолетов, из которых в Африке базировались только 689 самолетов, из них немногим больше половины были в исправном состоянии.

Численность наземных войск противника в Африке к 22 октября 1942 года составляла около 93 000 человек; противник имел 470 танков (не считая легких танков) и 1450 орудий. 8-я армия насчитывала 165 000 человек, 600 танков и 2275 орудий. Таким образом, мы располагали всеми предпосылками для достижения победы.

Замысел наступательной операции, разработанной Монтомери, сводился к следующему: силами 8-й армии нанести главный удар на севере; в то же время создать у противника впечатление, будто основной удар наносится на юге. С этой целью на позициях 13-го армейского корпуса, находившегося на южном участке фронта, расставлялись макеты танков для обозначения ложного сосредоточения танков, сооружались ложные склады и т. д. Передовые пехотные части 30-го армейского корпуса, расположенного на северном участке фронта, должны были незаметно для противника окопаться на своих исходных позициях. После артиллерийской подготовки оба корпуса должны были перейти в наступление, причем главный удар наносился на севере, на фронте 30-го корпуса, который должен был прорвать оборону противника и проделать два прохода в минных полях. После этого в прорыв вводился 10-й армейский корпус в составе 1-й и 10-й бро-

нетанковых дивизий, находившихся в тылу 30-го корпуса. Пройдя через проходы в минных полях и выйдя в тыл противнику, вступали в бой танковые дивизии. После этого 8-я армия должна была окружить и разгромить остатки вражеских войск.

Степень воздушного превосходства, достигнутого нашей авиацией к этому времени, была настолько большой, что все предварительные перегруппировки и переброски наших войск были проведены почти без противодействия как со стороны пехоты, так и самолетов противника.

В 21.40 23 октября 1942 года более 1000 английских орудий начали артиллерийскую подготовку, длившуюся 20 минут, после чего наша пехота перешла в наступление по всему фронту.

66 бомбардировщиков «Веллингтон» наносили в эту ночь непрерывные удары по артиллерийским позициям и сосредоточениям войск противника, а ночные истребители «Харрикейн» штурмовали войска и автотранспорт противника в его тылу. К 05.30 24 октября наша пехота прорвала оборону противника и проделала два прохода в минных полях на северном участке фронта, в которые вошли 1-я и 10-я бронетанковые дивизии. Через несколько часов после упорных боев наши танки вышли в тыл противнику. Танковые части получали хорошую поддержку нашей авиации, которая не только полностью прикрыла их от атак немецких самолетов, но и сама наносила непрерывные удары по войскам противника.

Пока что наступление 8-й армии развивалось в соответствии с намеченным планом*. Но приближался критический момент, так как противник собирался ввести в бой танковые дивизии. 25 октября наша авиация прилагала все усилия, чтобы нейтрализовать действия немецких самолетов, и наносила удары по сосредоточениям войск и танков противника на северном участке фронта. Истребители «Спитфайр» блокировали аэродромы противника. 26 октября положение 10-го корпуса было еще опасным. Однако семь налетов наших бомбардировщиков и истребителей-бомбардировщиков в этот день лишили противника возможности произвести перебро-

* С этим утверждением авторов нельзя согласиться. Кратковременная артиллерийская подготовка атаки не подавила систему огня противника, поэтому атакующие части не смогли прорвать его оборону. Преждевременный ввод в бой второго эшелона также не завершился прорывом вражеской обороны. Это подтверждают и сами авторы, указывая далее, что на третий день боев части 1-й бронетанковой дивизии были атакованы на передовых позициях у хребта Кидни, находившегося всего в 8 километрах от переднего края. Все это привело к временному прекращению наступления 8-й армии. — *Прим. ред.*

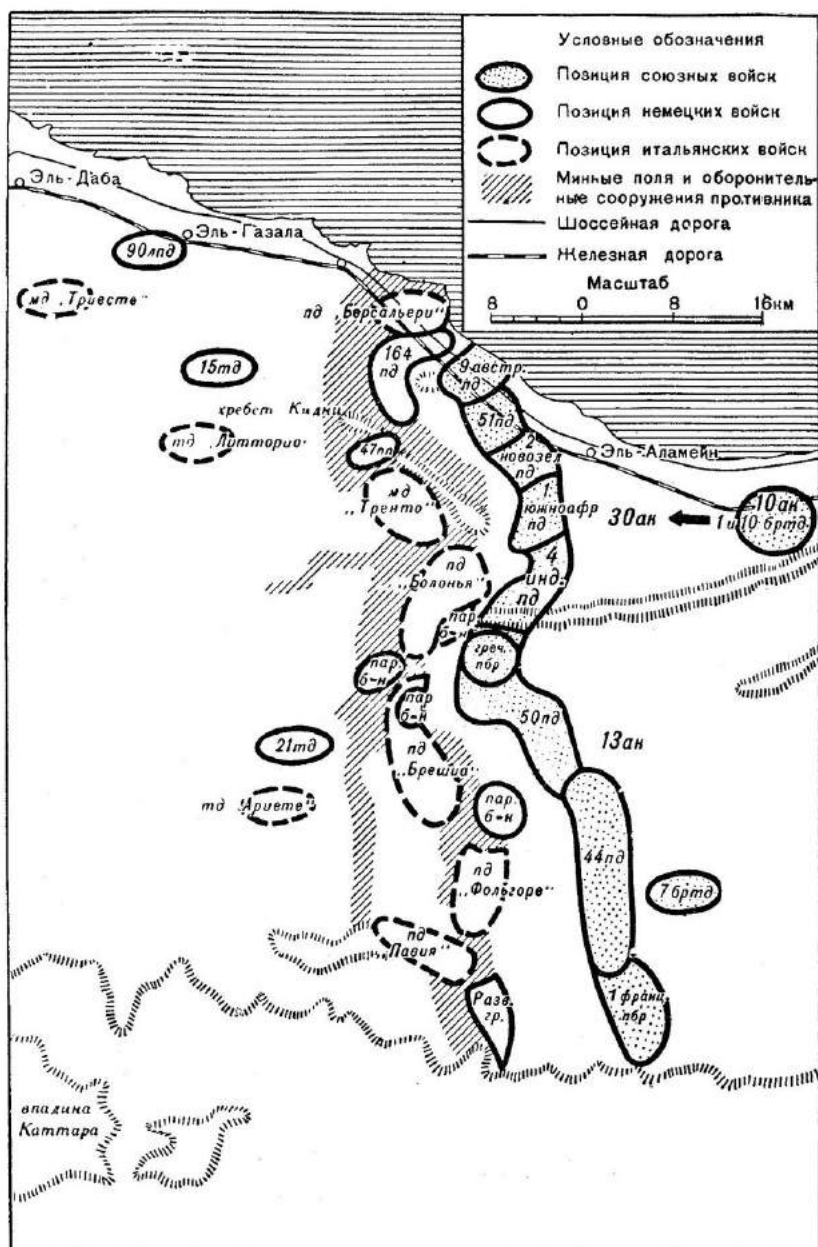


Схема 19. Группировка войск сторон под Эль-Аламейном (23 октября 1942 г.)

ску войск. Воспользовавшись этим, Монтгомери начал перегруппировку своих войск.

27 октября 21-я немецкая танковая дивизия подошла к северному участку фронта и совместно с 15-й танковой дивизией атаковала 1-ю бронетанковую дивизию на ее передовых позициях у хребта Кидни. Наши танки при поддержке средних бомбардировщиков, которые произвели 200 самолето-вылетов, отразили все атаки противника и нанесли ему тяжелые потери. Господство в воздухе по-прежнему было на нашей стороне. 28 октября две немецкие танковые дивизии снова перешли в наступление. Семь налетов нашей авиации, в которых в общей сложности участвовало 126 бомбардировщиков и 159 прикрывавших их истребителей, опять сорвали наступление противника.

Используя превосходство в воздухе, Монтгомери сделал решающую перегруппировку сил. Чтобы остановить продвижение 21-й танковой дивизии, он перебросил 7-ю бронетанковую дивизию с южного участка фронта на северный и, готовясь нанести завершающий удар, вывел в резерв 1-ю бронетанковую дивизию и 24-ю танковую бригаду; в это время австралийская пехота начала продвигаться по побережью. На этот раз Монтгомери решил наступать не через ранее проделанные и теперь значительно расширенные проходы в минных полях, а значительно севернее — вдоль шоссе и железной дороги. 29 октября 90-я немецкая легкопехотная дивизия, находившаяся во втором эшелоне, начала выдвигаться к линии фронта наших войск, а три немецкие дивизии сосредоточились на северном участке фронта. Было ясно, что противнику стал известен первоначальный замысел Монтгомери. В связи с этим было принято решение проделать новую брешь в минных полях, южнее сосредоточения немецких танковых войск, на позициях, занимаемых итальянскими войсками. Замысел Монтгомери сводился к следующему: 9-я австралийская пехотная дивизия будет продолжать двигаться по побережью с целью введения противника в заблуждение, а 2-я новозеландская пехотная дивизия должна осуществить новый прорыв, в который войдут три бронетанковые дивизии (1, 7 и 10-я).

В ночь на 2 ноября начался второй этап наступления английских войск, проходивший под условным наименованием операция «Суперчардж». Днем 2 ноября 2-я новозеландская пехотная дивизия, прорвав оборону противника, успешно справилась со своей задачей. Авиация в этот день оказывала активную поддержку наземным войскам.

Утром 3 ноября легкие бомбардировщики произвели семь налетов на огневые позиции противотанковой артиллерии, ме-

шавшей продвижению 1-й бронетанковой дивизии. Вскоре начали поступать сведения об отступлении противника на запад по прибрежной дороге. В середине дня бомбардировщики, истребители-бомбардировщики и истребители переключились для действий по отступавшим войскам противника и до наступления ночи совершили свыше 500 самолетовылетов.

На следующий день 51-я пехотная дивизия и 4-я индийская дивизия подавили заслоны противотанковой артиллерии противника, обеспечив дальнейшее продвижение 1-й бронетанковой дивизии. 13-й армейский корпус, наступавший на южном участке фронта, замыкал кольцо окружения четырех итальянских дивизий, оставшихся без транспорта, с незначительным количеством продовольствия и воды, а 10-й корпус стремительно преследовал отступавшие немецкие войска. Третье и самое крупное сражение у Эль-Аламейна закончилось нашей победой.

Победа у Эль-Аламейна была победой не только 8-й армии, но и наших военно-воздушных сил Среднего Востока. Первостепенной задачей военно-воздушных сил в этой кампании являлось завоевание превосходства в воздухе. В ходе сражения у Эль-Аламейна наша авиация оказывала активную поддержку своим войскам на поле боя, прикрывала их от атак немецких самолетов, неоднократно срывала намечавшиеся противником контратаки.

Под Эль-Аламейном наши войска захватили 30 000 пленных и огромное количество снаряжения и боевой техники. Однако преследование отступавшего противника не принесло желаемых результатов. Окружить и уничтожить танковые и механизированные дивизии Роммеля нашим войскам не удалось. Начавшийся 6 ноября ливень затруднил действия нашей тактической авиации и оказался серьезным препятствием для танковых войск Монтгомери, которые вязли в грязи, пытаясь пересечь пустыню. Противник же, отступавший по прибрежной дороге, двигался с гораздо большей скоростью. 8 ноября войска Роммеля находились на значительном удалении от 8-й армии. Утром 8 ноября в 3200 километрах от Эль-Аламейна, во Французской Северной Африке, началась операция «Торч» — высадка англо-американских войск, преградившая пути отступления противнику.

В течение многих недель 8-я армия преследовала отступавшие через Ливию войска Роммеля. 13 ноября наши войска захватили Тобрук, в середине декабря вошли в Триполитанию, а 23 января вступили в Триполи. В течение всего этого времени истребители и истребители-бомбардировщики оказывали непрерывную поддержку наземным войскам и нано-

силы удары по отступавшему противнику. Теддер и Кониингхэм временами волновались из-за казавшихся им ненужными задержек в проведении операции. Однако солдаты и офицеры наших военно-воздушных сил и сухопутных войск прекрасно сознавали, что поскольку русские армии удерживают Сталинград, войска Роммеля бегут, а войска Эйзенхауэра высадились в Тунисе, ничто не может лишить нас окончательной победы. Они хорошо понимали, что тяжелые испытания еще далеко не кончились. Но ничто теперь не могло подавить радости, наполнившей их сердца. Несмотря на все трудности, они шли вперед и были уверены, что на этот раз не повернут назад.

Глава 9

ОПЕРАЦИЯ „ТОРЧ“ И БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ В ТУНИСЕ

«Ни один ответственный английский генерал, адмирал или маршал авиации не верит в возможность практического осуществления в 1942 году операции «Следжхэммер». Я сам уверен, что... операция «Джимнаст», несомненно, даст наилучшие шансы для облегчения положения русских на Восточном фронте в 1942 году»*.

Так писал Черчилль в своем послании Рузвельту 8 июля 1942 года. Операция «Следжхэммер», проведение которой предлагали в этом году американцы, предусматривала захват берегового плацдарма в Северной Франции. Целью операции «Джимнаст», предложенной англичанами, являлась высадка союзных войск в Северной Африке.

Через девять дней после послания Черчилля генерал Маршалл, адмирал Кинг и Гарри Гопкинс совершили вторую в этом году поездку в Лондон. Не сумев устранить возражения англичан, выдвинутые ими против операции «Следжхэммер», они согласились на компромисс. Правительства США и Великобритании договорились приложить все усилия к открытию второго фронта в Европе в первой половине 1943 года (операция «Раунд-ап»). Но если наступление немцев в России будет успешно продолжаться до сентября 1942 года и сделает проведение этой операции невозможным, то до декабря этого года в Северной Африке должна быть предпринята операция «Джимнаст», или, как ее теперь называют, операция «Торч». 30 июля 1942 года президент Рузвельт

* В течение 1942 и 1943 годов Советское правительство неоднократно настаивало на открытии союзниками второго фронта в Европе. Только таким образом можно было оказать помощь Советским Вооруженным Силам в скорейшем разгроме гитлеровских захватчиков. Авторы стремятся убедить читателя в том, что союзные войска своими действиями в Северной Африке также оказывали помощь СССР, и оправдать тем самым политику правящих кругов США и Англии, срывавших открытие второго фронта в Европе.— *Прим. ред.*

поддержал предложение англичан о высадке союзных войск в Северной Африке, и подготовка операции «Торч» приняла широкий размах. Высадка же союзных войск во Франции была отложена на неопределенное время.

По плану операции «Торч» высадку союзных войск в Африке намечалось произвести одновременно в трех пунктах: в Касабланке на Атлантическом побережье, в Оране и Алжире на Средиземноморском побережье. Недостаток кораблей охранения и десантных судов и вероятность потери большого количества судов от атак авиации противника исключали возможность высадки наших войск восточнее Алжира. При окончательном согласовании было решено, что средства, выделяемые для проведения операции, распределялись поровну между двумя союзниками. Во Французском Марокко должны были высадиться американские войска; руководство этой операцией осуществлялось непосредственно из США. В Алжире намечалась высадка английских и американских войск. Руководство этой высадкой возлагалось на английское командование. В Оране предполагалось высадить американские войска, но доставку их на побережье должен был осуществить английский военно-морской флот. На первых этапах десантной операции воздушную поддержку обеспечивала авиация английских военно-морских сил, затем американские военно-воздушные силы.

Начало операции «Торч» было намечено на 8 ноября — самая ранняя дата, к которой планировалось закончить все подготовительные мероприятия.

Действия английской авиации в этой грандиозной операции, несомненно, должны были начаться задолго до высадки союзных войск в Африке. Командование английских ВВС должно было, во-первых, оказать помощь в наращивании американских военно-воздушных сил на Британских островах. Эта помощь выражалась в воздушном прикрытии американских конвоев при прохождении их через Атлантический океан, предоставлении частям американских ВВС аэродромов, помещений и необходимого оборудования, а также оказании воздушного прикрытия 8-й воздушной армии США, которой командовал генерал-майор Спаац. В составе этой армии формировалась 12-я воздушная армия под командованием генерал-майора Дулиттла — объединение, специально предназначенное для участия в операции «Торч». Во-вторых, необходимо было расширить английский аэродром в Гибралтаре, являвшийся основным аэродромом для обеспечения десантных операций на Средиземном море. В-третьих, с началом операции английская авиация, действуя сперва с аэродромов метрополии, а затем с аэродрома в Гибралтаре, должна была

прикрывать и сопровождать конвой с войсками. Наконец, на английские ВВС возлагалось проведение боевых действий, непосредственно связанных с самой десантной операцией, включая поддержку 1-й английской армии при ее стремительном наступлении в Тунисе. Для поддержки этой армии, а также для прикрытия сухопутных и морских коммуникаций, расположенных восточнее мыса Тенес, было сформировано Восточное авиационное командование, возглавляемое маршалом авиации Велш. На американские ВВС возлагалось проведение боевых действий западнее мыса Тенес.

Английские ВВС значительно уступали своему партнеру в численности самолетного парка. Через семь недель после высадки десанта Велш предполагал иметь в своем распоряжении только 450 самолетов, а Дулиттл — 1250 самолетов. Поскольку должность главнокомандующего военно-воздушными силами союзников не была предусмотрена, оба — Велш и Дулиттл — были непосредственно подчинены генералу Эйзенхауэру.

Первый конвой с английскими войсками вышел из залива Фёрт-оф-Форт 22 октября 1942 года. Благодаря принятым мерам предосторожности нам удалось ввести противника в заблуждение. Когда шла подготовка к выходу конвоя, немцы считали, что мы готовимся к вторжению в Норвегию; когда же конвой вошел в Средиземное море, они предположили, что он направляется на Мальту.

2 ноября маршал авиации Велш прибыл в Гибралтар, чтобы лично руководить воздушными операциями. Через три дня туда же прибыл Эйзенхауэр.

Начиная с 5 ноября наши бомбардировщики, базировавшиеся в Гибралтаре, стали использоваться для эскортирования конвоев, а также для борьбы с подводными лодками противника. Одновременно с этим разведывательные самолеты, действуя с аэродромов метрополии, Гибралтара и Мальты, вели тщательное наблюдение за французскими, испанскими и итальянскими военно-морскими и военно-воздушными силами.

7 ноября всего за несколько часов до высадки немецкие самолеты, базировавшиеся в Сардинии, атаковали главный средиземноморский конвой, следовавший в направлении Мальты. Несмотря на атаки вражеской авиации, конвой продолжал движение. С наступлением темноты он изменил курс и разделился: одна часть конвоя направилась в направлении Орана, другая — к Алжиру.

Высадка союзных войск в районе Алжира началась ровно в час ночи 8 ноября. Еще до высадки союзных войск с начальником гарнизона Алжира генералом Мастоном были проведены тайные переговоры, на которых он заверил нас, что

французские войска не окажут союзникам никакого сопротивления. Генерал Маст сдержал свое слово и сдал Алжир. Это обстоятельство, а также непрерывное патрулирование наших морских самолетов в значительной степени содействовали успешной высадке десанта. Важной задачей, стоявшей перед нами, было овладение двумя местными аэродромами — Мезон-Бланш и Блида, расположенными соответственно в 18 и 45 километрах от порта Алжир. Мезон-Бланш был захвачен отрядом американских войск сразу же после высадки; вскоре после этого мы овладели аэродромом Блида. Через некоторое время в Мезон-Бланш прибыли 81-я и 242-я истребительные эскадрильи. Находившийся в это время в Алжире французский адмирал Дарлан призвал французов прекратить сопротивление в Алжире. Вскоре бои в разрозненных очагах сопротивления прекратились.

Обстановка в Оране была гораздо сложнее, чем в Алжире. В результате энергичных действий наших войск небольшой порт Арзеу с его окрестностями к 07.45 8 ноября оказался в наших руках, но атака порта Оран была произведена неудачно. Не увенчалась успехом и попытка американских парашютистов захватить аэродромы Ля Сеня и Тафароу. Однако после успешного налета английских морских самолетов аэродром Тафароу скоро был захвачен нашими наземными войсками, и вечером этого же дня сюда начали прибывать из Гибралтара американские самолеты. Аэродром Ля Сеня был захвачен только 10 ноября, после капитуляции Орана.

Как и предполагалось, самое упорное сопротивление противник оказал в Касабланке. После трех дней упорных боев американские войска захватили порт Лиоте и подошли к Касабланке, но захватили город лишь после обращения по радио адмирала Дарлана к гарнизону Касабланки с призывом прекратить дальнейшее сопротивление.

К 11 ноября первоначальные цели операции были достигнуты. Правда, установить мирные отношения с французами, которые могли оказать нам немалую помощь в боевых действиях и по охране важных для нас коммуникаций, удалось не сразу.

На следующий день после высадки союзников на аэродром близ Туниса стали прибывать немецкие истребители, бомбардировщики и транспортные самолеты с войсками. Петэновские власти, делавшие все возможное, чтобы не допустить высадку союзников во Французском Марокко и Алжире, без всякого сопротивления пустили немцев в Тунис.

10 ноября по данным разведки было установлено, что в Тунисском аэропорту находилось уже 115 самолетов противника, а на аэродром Сиди-Ахмед (пригород Бизерты) еже-

дневно прибывало по 50 транспортных самолетов. Кроме этого, немцы непрерывно доставляли по морю подкрепления с войсками и снабжением.

Прибытие немцев в Тунис требовало от союзников принятия немедленных и решительных мер. 10 ноября из Алжира вышел конвой с союзными войсками для захвата порта Бужи, расположенного 200 километров восточнее Алжира. Один из кораблей конвоя был выделен для захвата аэродрома Джиджелли, расположенного в 50 километрах восточнее Бужи, откуда наши истребители смогли бы прикрывать конвой по мере его приближения к цели. Сильный прибой сделал здесь высадку десанта невозможной, и корабль возвратился к конвою. Теперь можно было рассчитывать только на воздушную поддержку самолетов с сопровождавшего конвой авианосца, который, однако, вскоре возвратился на свою базу, и истребителей, базировавшихся в Алжире. В течение второй половины дня и вечера 11 ноября немецкие самолеты несколько раз атаковали конвой и потопили два судна. Утром 12 ноября на наши корабли и суда, находившиеся к этому времени уже в порту Бужи, был произведен еще один налет.

12 ноября в результате объединенных усилий английских морского и воздушного десантов наши войска овладели портом и аэродромом Бон — в 440 километрах восточнее порта Алжир. К 14 ноября на этот аэродром базировались 81-я бомбардировочная эскадрилья и 111-я эскадрилья тактической разведки. 15 ноября наши войска захватили порт Табарка; в этот же день американские парашютные части овладели аэродромом Иук ле Бэн, находящимся на границе между Алжиром и Центральным Тунисом, и населенным пунктом Гафса. Одновременно с развертыванием боевых действий в центральной части Туниса успешно продолжалось наступление основной группировки английских войск на северном участке фронта. К 28 ноября передовые части наших войск с боями подошли к населенному пункту Джедейда, расположенному в 25 километрах от Туниса.

В начале декабря противник, численность которого к этому времени достигла 15 000 человек, предпринял контрнаступление на северном участке фронта и отбросил наши войска к Меджез-эль-Бабу. Наши войска отступили потому, что их почти не поддерживала тактическая авиация, базировавшаяся слишком далеко от своих войск. Противник, кроме мощной группировки своей авиации в Сицилии и Сардинии, имел около 200 самолетов, расположенных на аэродромах в Тунисе и Бизерте, которые могли за несколько минут долететь до линии фронта, в то время как ближайший аэродром нашей авиации пока еще находился в 100 километрах от ли-

нии фронта. Однако налеты немецкой авиации на Алжир теперь не были такими эффективными, как в ноябре. Это объясняется тем, что в декабре на ночных истребителях «Бофайтер» были вновь установлены бортовые радиолокационные прицелы, снятые с них перед отправкой в Африку в целях соблюдения секретности.

Причиной слабой эффективности действий союзной авиации явилось отсутствие централизованного управления; особенно это проявилось, когда 12-я воздушная армия стала принимать активное участие в боях за Тунис. Одна часть истребителей этой армии базировалась на аэродром Сук-эль-Арба, другая, действуя с аэродрома Йук ле Бэн, поддерживала наступление 2-го американского корпуса на центральном и южном участках Тунисского фронта. Американские бомбардировщики дальнего действия, действуя вначале с аэродрома Мезон-Бланш, а затем с менее загруженного и более безопасного аэродрома Тафароу, с самого начала операции наносили удары по портам и аэродромам в Тунисе.

В январе 1943 года в боевые действия включились бомбардировщики английских военно-воздушных сил Среднего Востока, в состав которых входили американские части, вооруженные самолетами «Летающая крепость» и «Либейтор». В тот момент, когда падение Триполи не вызывало сомнений, эти самолеты начали действовать по тунисским портам. Налеты на объекты в Сицилии и Южной Италии способствовали успеху наших армий в Тунисе и Триполитании. Наши разведывательные самолеты, особенно бомбардировщики, базировавшиеся на Мальте, нанося удары по конвоям противника, внесли немалый вклад в успешные действия наших вооруженных сил в Тунисе. Еще задолго до того как 8-я армия вышла на линию Марет, возникла необходимость объединения усилий военно-воздушных сил Среднего Востока, Мальты, Восточного авиационного командования английских ВВС и 12-й воздушной армии США. Однако прежде всего нужно было создать союзные военно-воздушные силы в Северо-Западной Африке. В начале декабря Эйзенхауэр назначил генерала Спааца ответственным за координацию боевых действий Восточного авиационного командования английских ВВС и 12-й воздушной армии США.

В середине января 1943 года конференция в Касабланке одобрила план создания объединенного командования союзных военно-воздушных сил на Средиземноморском театре военных действий. В соответствии с этим планом все соединения союзных военно-воздушных сил на Средиземноморском театре военных действий в феврале 1943 года объединялись в одно крупное объединение — Средиземноморское авиацион-

ное командование. Главнокомандующий этим объединением Теддер подчинялся Эйзенхауэру в вопросах руководства боевыми действиями союзной авиации в Тунисе и Комитету начальников штабов в проведении операций на Среднем Востоке. Поскольку центр боевых действий в данное время находился в Тунисе, штаб Теддера должен был располагаться совместно со штабом Эйзенхауэра в Алжире, откуда Теддер мог управлять подчиненными ему тремя крупными авиационными объединениями. Два из этих объединений — английские военно-воздушные силы Среднего Востока под командованием главного маршала авиации Дугласа и английские ВВС на Мальте под командованием вице-маршала авиации Парка — уже существовали. Третьим объединением были вновь сформированные военно-воздушные силы Северо-Западной Африки под командованием американского генерала Спааца. Они были созданы в результате объединения Восточного авиационного командования английских ВВС, 12-й воздушной армии США и тактических частей английских ВВС Среднего Востока. По своей организации военно-воздушные силы Северо-Западной Африки напоминали успешно оправдавшую себя структуру английских ВВС Среднего Востока. Это объединение состояло из стратегических ВВС Северо-Западной Африки под командованием Дулиттла, тактических ВВС Северо-Западной Африки под командованием Кониингхэма и береговых ВВС под командованием Ллойда. На Ллойда возлагалось осуществление противовоздушной обороны в береговой зоне, проведение воздушной разведки и боевых действий против кораблей и судов противника. В конце февраля или несколько позже были созданы вспомогательные командования, входившие в состав военно-воздушных сил Северо-Западной Африки: Командование обслуживания и обеспечения, Учебно-тренировочное командование и Командование по воздушной переброске войск, на которое возлагалось руководство всей транспортной авиацией и обеспечение воздушнодесантных операций. Кроме того, было сформировано фоторазведывательное авиакрыло под командованием полковника Эллиота Рузвельта.

Во главе авиационных объединений и соединений были поставлены генералы и офицеры, имеющие необходимые знания и опыт. Благодаря новой организации боевые действия авиации Средиземноморского театра военных действий теперь можно было сосредоточить по любым целям и в любом месте: в тактической зоне, по сухопутным и морским коммуникациям противника, по аэродромам в глубоком тылу, портам и базам Италии. Англо-американские военно-воздушные силы не были разделены между командующими сухопутными

и военно-морскими силами и не были привязаны к определенным географическим районам. Теддер мог в любое время направить свои самолеты в соответствии с единым согласованным планом.

* *
*

Реорганизация союзных военно-воздушных сил была завершена в самый критический момент со времени высадки союзников в Северной Африке. В январе 1943 года Эйзенхауэр направил 2-й американский корпус в Центральный и Южный Тунис с задачей выйти на побережье и захватить Сфакс, отрезав таким образом войска фон Арнима в северо-восточной части Туниса от войск Роммеля в Триполитании. Однако силы 2-го корпуса, растянувшегося от населенного пункта Фондук в Центральном Тунисе до Сфакса на юге, были явно недостаточны для выполнения этой задачи.

В конце января Роммель, отступая от Эль-Аламейна, пошел к южной границе Туниса. 14 февраля войска Роммеля при поддержке 371 самолета нанесли удар по американским войскам, находившимся в районе Фаида, и одновременно второй удар значительно южнее, вытеснив американцев из Гафса. В условиях низкой облачности, снизившей деятельность авиации обеих сторон, обе группировки немецких войск продолжали наступление и 17 февраля соединились в Кассерине. Первоначальной целью наступления противника являлось обеспечение левого фланга Роммеля, но с выходом в Кассерин появилась реальная опасность прорыва немцев через горные хребты Центрального Туниса с последующим выходом к побережью Средиземного моря и окружением наших войск, действовавших на тунисском направлении.

В течение четырех дней на фронте стояла полная неразбериха. К 18 февраля, когда закончилась реорганизация союзных военно-воздушных сил, обстановка несколько прояснилась. Истребители Кониингхэма, выполнявшие задачи по патрулированию, стали наносить удары по объектам противника на поле боя. При выполнении этой задачи большую помощь им оказали переданные временно в распоряжение Кониингхэма бомбардировщики Спааца. В результате совместных усилий наземных войск и авиации наступление немцев было приостановлено. Проведенная реорганизация военно-воздушных сил, несомненно, в значительной степени повлияла на исход боевых действий на этом участке фронта.

22 февраля противник начал отступать к побережью. В это

время шла подготовка к новому наступлению 8-й армии*. Наши бомбардировщики из состава военно-воздушных сил Среднего Востока и Западной пустыни совершали налеты на аэродромы противника, расположенные в населенных пунктах Марет, Габес и Хамма, а также действовали по коммуникациям противника.

6 марта Роммель снова пытался нанести удар по войскам 8-й армии в районе Меденина. Однако наступление немцев быстро захлебнулось, так как наша разведка своевременно выявила намерения противника. Потеряв 52 танка, немецкие войска отступили на укрепленные позиции на линии Марет.

После поражения у Меденина Роммель, уже больной, вскоре вылетел в Германию. Командование немецкими войсками на севере принял фон Арним, а на юге — итальянский генерал Мессе.

* * *

*

В марте 1943 года бомбардировщики военно-воздушных сил Среднего Востока и Северо-Западной Африки продолжали наносить удары по портам и аэродромам Туниса, Сардинии, Сицилии и Южной Италии. Во взаимодействии с самолетами береговой авиации и самолетами, базирующимися на Мальте, они наносили также удары по конвоям противника. За один месяц — с 19 февраля по 19 марта — было потоплено 20 немецких и итальянских транспортов, следовавших в Тунис. Наши конвои, надежно прикрываемые самолетами и боевыми кораблями, почти без потерь доставляли снабжение в Бон и Триполи.

В ночь на 21 марта 8-я английская армия предприняла наступление на оборонительный рубеж противника на линии Марет. Одновременно с фронтальным ударом проводился охват правого фланга противника силами новозеландского бронекорпуса в направлении на Хамму. Днем 21 марта наши войска захватили рубеж реки Вади-Зигау и вышли на подступы к Хамме. Противник быстро оправился от внезапного удара и стал оказывать упорное сопротивление. 22 марта Монтгомери

* Подготовка к наступлению 8-й армии, которое началось только 20 марта, велась явно замедленными темпами, что явилось результатом политики англо-американского командования — не горючиться с окончанием военных действий в Северной Африке, чтобы задержать открытие второго фронта в Европе. В напряженный период боевых действий на советско-германском фронте в начале 1943 года гитлеровское командование перебросило сюда из Западной Европы 36 дивизий, из них 6 танковых.—
Прим. ред.

отвел часть войск с рубежа Вади-Зигау и сосредоточил основные свои силы на левом фланге. 26 марта авиация произвела массированный налет на скопления войск и танков противника на подступах к Хамме. После этого наши войска перешли в наступление и заняли несколько ключевых позиций. Опасаясь окружения, противник в ночь на 28 марта отступил с линии Марет на оборонительный рубеж реки Вади-Акарит. 29 марта наши войска заняли Габес и Хамму.

На оборонительном рубеже реки Вади-Акарит противник продержался недолго. На рассвете 6 апреля 8-я армия перешла в наступление и глубоко продвинулась в расположение противника. После тяжелых ожесточенных боев 7 апреля немецкие войска начали отходить с рубежа реки Вади-Акарит.

С захватом аэродрома Сус и 22 других аэродромов, включая важный аэродромный узел в районе Кайруана, была достигнута стратегическая цель союзников в Тунисе. Все объекты той части территории Туниса, которую занимал противник, находились теперь в радиусе действия самолетов союзников, базировавшихся на аэродромы Северо-Западной Африки. 8-я армия соединилась с 2-м американским корпусом, образовав, таким образом, непрерывный фронт.

Бомбардировка Туниса, Бизерты и портов Южной Италии и успешные действия нашей авиации по конвоям противника полностью сорвали переброску по морю предметов снабжения войскам противника в Африке. В начале апреля немецкие транспортные самолеты совершали в среднем 150 самолетовылетов в день. Военно-воздушным силам Северо-Западной Африки была поставлена задача сорвать авиатранспортные перевозки противника. 5 апреля наши самолеты уничтожили 27 немецких транспортных самолетов в воздухе и 39 самолетов на земле; кроме того, 67 немецких самолетов были повреждены. Сюда не входят потери итальянских самолетов, которые не удалось учесть. С потерей портов Сфакс и Сус противник был вынужден еще шире использовать воздушный транспорт для доставки снабжения своим войскам в Африке. 11 апреля английские и американские истребители сбили над Тунисским проливом 24 немецких транспортных самолета «Юнкерс-52» и 14 прикрывавших их истребителей. 18 апреля американские истребители «Уорхаук» и английские истребители «Спитфайр» перехватили вблизи мыса Бон около 100 транспортных самолетов «Юнкерс-52», следовавших под прикрытием истребителей. Немцы потеряли в этом бою 52 самолета, союзники — 7 самолетов. По нашим подсчетам, союзная авиация в период с 5 по 22 апреля уничтожила 432 транспортных самолета противника, потеряв за это время только 35 своих самолетов.

После непрерывных атак аэродромов противника итало-немецкое командование приняло решение перебазировать свою авиацию в Сицилию; в Африке остались лишь истребители, выделенные для прикрытия Туниса и Бизерты.



Заключительный этап кампании в Тунисе начался в ночь на 20 апреля новым наступлением 8-й армии с юга в северном направлении.

22 апреля 1-я английская армия и 2-й американский корпус начали наступление на Тунис и Бизерту. Тактическая авиация оказывала активную поддержку наземным войскам. Ежедневно бомбардировщики и истребители-бомбардировщики совершали более 1000 самолето-вылетов по позициям войск противника, а истребители обеспечивали господство в воздухе над полем боя. Бои в течение недели показали, что на быструю победу рассчитывать нельзя. 30 апреля Александер приказал Монтгомери, войска которого вели только сдерживающие бои, перебросить на помощь 1-й армии свои самые боеспособные части. Командующий 8-й армией направил для этой цели 7-ю бронетанковую и 4-ю индийскую дивизии и 201-ю гвардейскую бригаду. Не обнаруженные противником, они быстро были переброшены на север.

На рассвете 6 мая 1-я английская армия при поддержке авиации и артиллерийского огня возобновила наступление на Тунис. Пехота быстро осуществила прорыв обороны противника, и в него сразу же вошли наши танковые части. В ходе этого наступления истребители непрерывно наносили удары по огневым точкам и оборонительным сооружениям противника. Американские войска, наступавшие при мощной поддержке авиации в прибрежном секторе, также быстро продвигались вперед. Всего в течение этого дня союзная авиация произвела 2154 самолето-вылета, из которых 1663 были произведены самолетами тактической авиации. Стратегические бомбардировщики наносили удары по наземным и морским коммуникациям противника, чтобы помешать эвакуации его войск из Африки, а также по объектам на поле боя. В полдень 7 мая войска 1-й английской армии ворвались в Тунис, а через полчаса американцы захватили Бизерту.

После этого немецкое командование эвакуировало истребители из Туниса, оставив наземные войска фактически без воздушной поддержки. Немецкие войска капитулировали 12 мая, а итальянские — 13 мая. Численность войск противника, сдавшихся союзникам, составила 250 000 человек.

Так закончилась кампания в Африке, имевшая большое стратегическое значение, кампания, которой Гитлер долго не придавал серьезного значения. Когда же он попытался это сделать, было слишком поздно.

В кампании в Африке военно-воздушные силы союзников сыграли важную, возможно даже решающую роль в достижении победы. Они добились господства в воздухе, вели успешную борьбу с конвоями противника и прикрывали свои конвои со снабжением. В Африканской кампании союзники научились вести войну объединенными усилиями сухопутных, военно-воздушных и военно-морских сил. Война в Африке выдвинула много молодых способных командиров и военачальников. Нет никакого сомнения, что союзные армии не смогли бы добиться быстрой победы в Европе, если бы не уроки и богатый опыт, приобретенные ими среди скал и песков Африки.

Глава 10

КАСАБЛАНКА И РУР

В январе 1943 года в Касабланке состоялась конференция глав правительств и начальников штабов сухопутных, военно-морских и военно-воздушных сил Англии и Соединенных Штатов. Эта конференция приняла ряд решений, обеспечивших достижение победы союзников. Инициатива в войне перешла теперь к союзникам, и противник больше не мог ее захватить.

Когда Черчилль, Рузвельт и руководители вооруженных сил Англии и США встретились в Касабланке, вторжение союзных войск в Северную Африку было уже свершившимся фактом, и, хотя до окончательного разгрома противника в Тунисе было еще далеко, союзники уже могли планировать дальнейшие боевые операции.

Конференция в Касабланке ставила своей целью обсудить и принять согласованные решения по трем основным вопросам: установить соотношение военных и экономических усилий Англии и США для ведения войны против Германии и Японии; выбрать место вторжения союзных войск на побережье Европы; выработать план наиболее целесообразного использования союзных военно-воздушных сил.

Из числа вопросов, обсуждавшихся на конференции, самым важным был вопрос о том, кого считать основным противником союзников — Германию или Японию? От правильного решения этого вопроса зависел весь ход дальнейшей войны. У англичан не было сомнений по этому вопросу. Очистка Северо-Африканского побережья от противника, по мнению Черчилля, могла обеспечить союзникам возможность нанесения последующего удара в слабом месте держав оси в Европе. Если район Средиземного моря будет освобожден от противника, то мы значительно сократим протяженность наших морских коммуникаций на Дальний Восток, высвободим со Средиземноморского театра военных действий значительные контингенты сухопутных войск и военно-воздушных

сил для проведения наступательных операций на других театрах и, вполне возможно, выведем из войны одного из трех партнеров оси.

Американская точка зрения по этому вопросу была выражена менее ясно, хотя в начале переговоров в Касабланке генерал Маршалл и заявил, что 70 процентов союзных ресурсов должны быть выделены для ведения войны на Атлантическом театре военных действий и 30 процентов на Тихоокеанском театре. Американцы указывали, что Япония начала войну, имея торговый флот с общим тоннажем около 6 миллионов тонн, из которых она уже потеряла один миллион тонн за первые двенадцать месяцев войны. Если союзникам удастся сократить тоннаж японского флота до 4 миллионов тонн, то Японии будет тяжело обеспечивать свои гарнизоны, расположенные на цепи островов, протянувшихся от Бирмы до Новой Гвинеи.

В конце концов на конференции было решено, что «большая часть вооруженных сил объединенных наций» должна быть «направлена против Германии», но подавляющая часть американского флота должна оставаться в Тихом океане, где было необходимо предпринять ряд операций против Японии.

Много внимания участники конференции уделили вопросу о выборе места намечавшегося вторжения союзных войск на побережье Европы. Были детально рассмотрены и изучены возможности высадки на западном побережье Франции, а также в Сицилии и Италии. Одно время полагали, что вторжение союзных войск в районе Па-де-Кале или Шербурра привело бы к достижению трех целей. Во-первых, оно могло бы удовлетворить требования русских, выдерживавших натиск основных сил противника, об открытии второго фронта. Во-вторых, наши армии получили бы наконец возможность вступить в схватку с врагом; и в-третьих, вторжение союзных войск в одном из этих районов, несомненно, активизировало бы действия военно-воздушных сил противника. В то же время осуществление союзниками вторжения в Европу с имевшимися в то время наличными силами армии и флота или силами, которые можно было собрать в течение предстоящих двенадцати месяцев, казалось исключительно трудным и рискованным делом. Одно только недостаточное количество десантных судов должно было ограничить масштаб и мощь такой операции.

Подводя итоги обсуждению этого вопроса, главный маршал авиации Портал указал, что в случае вторжения союзных войск в Северную Францию противник перебросит свою авиацию из района Средиземного моря в Европу, так как,

по мнению немцев, Англия и США недостаточно сильны для нанесения одновременного удара на севере и на юге. Если же союзники предпримут вторжение в Италию, то это приведет к рассредоточению немецких ВВС, что крайне необходимо для осуществления продолжительного бомбардировочного наступления союзной авиации на Германию, являвшегося предпосылкой успешного вторжения в Европу. Более того, в случае успешного вторжения наших войск в Италию, мы могли бы производить с итальянских аэродромов бомбардировочные налеты на Австрию, где располагалась значительная часть немецкой авиационной промышленности, главным образом заводы Мессершмитта в Винер-Нейштадте, и на Румынию, где находились основные источники снабжения Германии нефтью.

Доводы Портала, поддержанные начальником имперского генерального штаба и начальником штаба военно-морских сил Англии, достигли своей цели. Вторжение союзных войск в Сицилию являлось более дорогостоящей операцией, чем высадка в Сардинии, но зато оно давало и более ощутимые результаты, из которых не последнее место имело обеспечение свободы судоходства союзных кораблей и судов на Средиземном море.

Однако прежде чем предпринять вторжение союзных войск в любом месте Европы, необходимо было добиться превосходства в воздухе и на море. Наилучшим способом для достижения этих целей являлось рассредоточение усилий немецкой авиации на возможно большем пространстве. Боеспособность немецких ВВС, по мнению Портала, намного снизилась. Основной причиной этого являлось не только ухудшение боевой подготовки летного состава, но и нехватка у противника самолетов. Предположения Портала о численности немецких ВВС были правильными. Их самолетный парк в то время насчитывал 4207 самолетов всех типов, из них 2521 самолет был пригоден для использования в боевых действиях. Численность резервного самолетного парка составляла 1417 самолетов, из которых в боевых действиях можно было использовать 735 самолетов. Такого количества самолетов было недостаточно для Германии, вынужденной держать значительные силы авиации на Западном фронте и одновременно ведущей войну не на жизнь, а на смерть на Восточном фронте. Генерал Маршалл был твердо убежден, что самый легкий и наиболее эффективный способ дальнейшего уменьшения численности немецких ВВС заключается в том, чтобы вынудить их вести борьбу с военно-воздушными силами союзников. Для этого нужно было заманить немецкую авиацию в такие места, где она встретит сильное проти-

водействие английских и американских истребителей и, следовательно, будет нести тяжелые потери.

Для достижения успеха в войне союзникам необходимо было полностью устранить угрозу со стороны немецкого подводного флота на всех морях и океанах, войну против которого планировалось вести всеми средствами, и уничтожать подводные лодки везде, где они будут обнаружены, — на судостроительных верфях, в базах, при следовании в районы боевых действий и в самих районах боевых действий.

Для успешной борьбы с немецкими подводными лодками требовалось усилить боевую деятельность Берегового командования и ускорить бомбардировку баз немецких подводных лодок и верфей, где они строились или собирались. По этим вопросам на конференции в Касабланке было достигнуто единодушное согласие. Согласно директиве Англо-американского объединенного штаба от 21 января 1943 года, 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. Эта одна из важнейших директив, изданных во время второй мировой войны, была направлена командующим оперативными объединениями английских и американских военно-воздушных сил и была передана последними почти без изменений командующим авиационными соединениями, которые должны были непосредственно выполнять задачи, изложенные в этой директиве. «Вашей основной задачей, — говорилось в директиве, направленной командующему Бомбардировочным командованием маршалу авиации Харрису, — является прогрессивно нарастающее разрушение и 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». Такова была преамбула директивы, после которой 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. Таково было содержание директивы, направленной маршалу авиации Харрису и генерал-

лейтенанту Икеру*. Этот исключительно важный документ отражал общее направление политики государственных и военных руководителей Великобритании и США в ведении войны с Германией.

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

Директива, полученная Харрисом в середине января, за неделю до издания директивы, согласованной и одобренной участниками конференции в Касабланке, обязывала его действовать по совершенно другим целям. Такими целями являлись укрытия для подводных лодок. Харрис был убежден, что его бомбардировщики не смогут причинить ущерба укрытиям немецких подводных лодок, так как стены и крыши таких укрытий имели толщину в несколько футов и были непробиваемы ни одним типом бомб, состоявших в то время на вооружении английской бомбардировочной авиации.

Еще 12 октября 1942 года начальник штаба военно-морских сил Англии указывал на чрезвычайную важность нанесения ударов с воздуха по базам немецких подводных лодок в Бискайском заливе и настаивал на привлечении для этой цели 8-й воздушной армии США. Спустя месяц он снова поднял этот вопрос. Против этого возражал Черчилль, который заявил, что воздушные налеты на порты в Бискайском заливе, несомненно, вызовут жертвы среди гражданского населения Франции. Аналогичного взгляда придерживался начальник штаба военно-воздушных сил Англии, заявивший, что бомбардировка баз подводных лодок противника ничего не даст и приведет лишь к разрушению старинных французских городов. Однако начальник штаба военно-морских сил оставался при своем мнении. В конце концов этот вопрос был передан на рассмотрение Военного кабинета. В конце декабря 1942 года Военный кабинет принял решение, в соответствии с которым Бомбардировочному командованию была поставлена задача последовательно разрушать французские порты Лориан, Сен-Назер, Брест и Ла-Паллис.

* Генерал-лейтенант Икер был командующим 8-й воздушной армией США с декабря 1942 года по январь 1944 года. — *Прим. ред.*

14 февраля 1943 года Харрис получил директиву на проведение этих операций. Начиная с этого дня и до середины февраля союзная бомбардировочная авиация произвела на Лориан около 2000 самолето-вылетов. 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-Паллис прибыло по четыре восьмиорудийные батареи тяжелой зенитной артиллерии. Немецкие подводные лодки продолжали использовать эти порты, хотя им были нанесены серьезные повреждения.

4 февраля Харрис получил директиву, выработанную конференцией в Касабланке, и с этого момента он мог наносить удары по жизненно важным объектам противника. В начале марта, произведя два предварительных довольно мощных налета на Кёльн, Харрис наконец приступил к нанесению ударов по Рурскому промышленному району.

Рур был важнейшим объектом, находившимся в радиусе действия союзной бомбардировочной авиации, базировавшейся в Англии. Рурский промышленный район был крупнейшим центром тяжелой и угольной промышленности Европы. Рур представлял не только готовую промышленную продукцию всех видов, но и уголь и сталь, в которых остро нуждались другие отрасли немецкой промышленности, изготовлявшие 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 процентов общего производства чугуна и стали и около 66 процентов 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 находилось управление огромного металлургического концер-

на Круппа и конторы многих крупных фирм. Таково краткое описание той огромной цели, к уничтожению которой Харрис приступил в марте 1943 года.

Первый удар по Эссену Бомбардировочное командование нанесло в ночь на 6 марта. 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 неисправностей материальной части.

Две трети бомбовой нагрузки самолетов, участвовавших в налете, составляли зажигательные бомбы и одну треть — фугасные, из которых свыше 30 процентов 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 и около 2000 зданий получили повреждения. Свои потери в налете были небольшие, они 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.

Предсказание, сделанное два года назад, что Бомбардировочное командование «сможет оказать на противника такое ошеломляющее воздействие, которое поставит того на колени, а затем заставит лежать в пыли его собственных разрушенных городов», было на пути к осуществлению.

После первого налета английской авиации на Рур немецкое командование непрерывно укрепляло противовоздушную оборону этого района, в результате чего в 6-м округе противо-

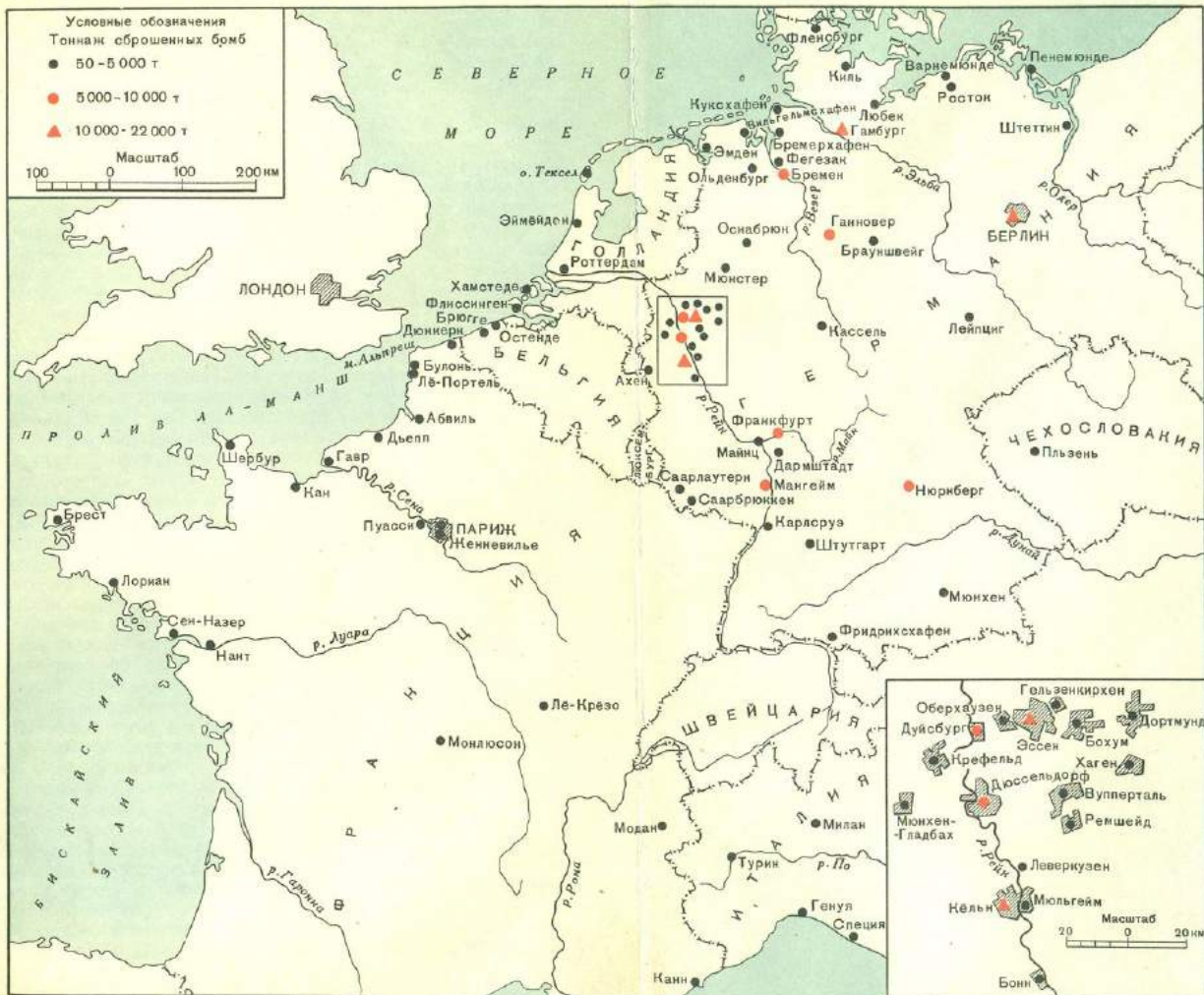


Схема 22. Основные объекты действий Бомбардировочного командования (1942—1943 гг.)

воздушной обороны, самом небольшом из всех восьми округов, на которые была разделена территория Германии и в границах которого находился Рур, было сосредоточено не меньше 40 процентов общего количества тяжелой зенитной артиллерии. Количество немецких ночных истребителей к концу этого года возросло с 386 самолетов, имевшихся в январе 1943 года, до 466 самолетов.

Несмотря на непрерывное совершенствование и 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, мало успешный 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 на Вупперталь. В этом налете было уничтожено около 90 процентов застроенной площади города, около 2450 человек убито, 118 000 человек остались без крова, 34 000 домов были приведены в непригодное 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.

Всего в период с 6 марта по 29 июня 1943 года Бомбардировочное командование произвело на промышленные объекты Рура 26 массированных налетов. За это время на объекты Рурского бассейна было сброшено 34 705 тонн бомб. Свои потери за этот период составили 628 самолетов.

Кроме того, в марте и апреле этого года было проведено три массированных налета на Берлин, четыре на Вильгельмсхафен, по два налета на Гамбург, Нюрнберг и Штутгарт и по одному налету на Бремен, Киль, Штеттин, Мюнхен, Франкфурт и Мангейм.

Следует упомянуть еще о двух налетах, проведенных в этот период. В ночь на 29 июня 540 бомбардировщиков

произвели налет на Кёльн. Хотя бомбометание проводилось по невидимой цели, промышленные районы и вокзалы города получили серьезные повреждения. В ночь на 17 мая 19 английских бомбардировщиков произвели налет на плотины на реках Мёне, Эдер и Зорпе. Плотина на Мёне контролировала уровень воды в реке Рур и в водохранилище с площадью 10 квадратных километров и глубиной до 35 метров. Водоохранилище содержало около 130 миллионов кубических метров воды, использовавшейся для электростанций и водоснабжения населения и промышленных предприятий Рура. Уничтожение этой плотины могло вызвать не только большое, возможно даже катастрофическое по своим последствиям, наводнение в Рурской долине, но и сократить снабжение электроэнергией самого индустриального района Германии. Плотина была построена из известнякового камня и имела толщину 8 метров в своей верхней части и 37 метров у основания. У подножия ее находилась электростанция мощностью в 6000 киловатт. Плотина на реке Эдер имела аналогичную конструкцию и была построена для регулирования уровня воды в реке Везер. Было принято решение нанести удар по обоим плотинам в середине мая, когда уровень воды плотины на реке Мёне был всего лишь на 1,3 метра ниже вершины плотины.

Специально для выполнения этой задачи 20 марта была сформирована 617-я бомбардировочная эскадрилья, которая базировалась на аэродром Скэмптон. Эскадрильей командовал подполковник Гибсон. Ему была поставлена задача к 10 мая подготовить экипажи самолетов к боевому заданию. К этому времени экипажи хорошо освоили технику выполнения бреющих полетов на большие расстояния и могли атаковать цели с высоты 20 метров с отклонениями в падении бомб не более 8 метров. Чтобы достичь такой высокой точности попаданий, экипажи во время тренировки налетали 2000 часов и сбросили 2500 учебных бомб. Для бомбардировки плотин было решено применить специальные мины, изготовленные фирмой Виккерс-Армстронг.

16 мая с наступлением темноты, когда был получен благоприятный прогноз погоды, 617-я эскадрилья получила приказ на взлет для выполнения боевого задания.

Атака плотин осуществлялась тремя эшелонами. Головной эшелон, ведомый Гибсоном, должен был вначале бомбардировать плотину на Мёне, а затем на Эдере. На второй эшелон возлагалась задача по уничтожению плотины на Зорпе. Третий эшелон был выделен в качестве резерва. Восемь самолетов первого эшелона в указанное время вышли на цель (один из них был сбит на маршруте). Пять самолетов точно сбро-

силы мины и взорвали плотину. После этого Гибсон вместе с тремя самолетами, которые еще имели на борту мины, направились к плотине на Эдере и также взорвали ее. Атака плотины на Зорпе была менее удачной, однако и этой плотине были нанесены значительные повреждения. В результате наводнения, вызванного взрывом плотины на Мёне, в долине реки Рур погибло 1217 человек. Было уничтожено или сильно повреждено несколько гидроэлектростанций. Большой ущерб был причинен промышленным предприятиям этого района. Но самый большой ущерб заключался в нарушении системы водоснабжения Рура. Водохранилище на Мёне обеспечивало водой около 4,5 миллиона человек. Через взорванную плотину ушла половина имевшегося запаса воды, а это было серьезным затруднением для такого высокоиндустриального района, как Рур. Сознывая это, немцы предпринимали самые энергичные меры для быстрого восстановления плотины.

Ущерб, нанесенный противнику массированными воздушными налетами союзной авиации на Эссен, Дортмунд, Дуйсбург и другие промышленные центры Рура, и разрушение плотины, вызванное дерзким налетом 617-й эскадрильи, служили в июле 1943 года достаточным основанием для переключения усилий Бомбардировочного командования для действий по другим целям.

Всего с начала февраля и до конца июня 1943 года самолеты Бомбардировочного командования совершили 52 ночных массированных налета на города Германии.

Непрерывное увеличение численности истребительной авиации и усиление наземных средств противовоздушной обороны в Западной Германии вызвали такое увеличение потерь нашей авиации, что дальнейшие боевые действия 8-й воздушной армии США и Бомбардировочного командования английских ВВС были сопряжены с большой опасностью. В условиях такой обстановки Англо-американский комитет начальников штабов решил направить усилия бомбардировочной авиации в первую очередь на подавление немецкой истребительной авиации и на разрушение объектов тех отраслей промышленности, от которых зависело производство и выпуск истребителей. С этой целью вскоре был разработан план операции «Пойнтблэнк». Бомбардировочное командование было готово удвоить свои усилия. В это время было получено разрешение использовать «уиндоу» — металлизированные полоски бумаги — для создания помех радиолокационным станциям противника. С применением этого нового средства Бомбардировочное командование готовилось нанести удар по крупному городу и порту Германии — Гамбургу.

Глава 11

ВЫСАДКА В СИЦИЛИИ

Пока Бомбардировочное командование осуществляло воздушное наступление на Рур, Англо-американский комитет начальников штабов в соответствии с политикой, выработанной на конференции в Касабланке, принял решение о вторжении в июле 1943 года союзных войск в Сицилию. Он рассматривал этот остров как плацдарм для последующего вторжения союзных армий в Италию. Для разработки планов операции вторжения в Сицилию (операция «Хаски») был создан и размещен в Алжире союзный объединенный штаб.

К участию в операции привлекались 8-я английская армия под командованием генерал-лейтенанта Монтгомери и 7-я американская армия под командованием генерал-майора Паттона.

Морские силы, участвовавшие в операции, возглавлялись адмиралом Каннингхэмом. Командующим союзными военно-воздушными силами, выделенными для проведения этой операции, был назначен главный маршал авиации Теддер.

Первоочередной задачей операции «Хаски» являлся захват одного или нескольких портов Сицилии, расположенных на восточном и южном побережьях острова. Успех выполнения этой задачи зависел от надежного прикрытия союзных войск с воздуха, которое должны были обеспечить военно-воздушные силы, выделенные для проведения этой операции. Мессина, самый крупный порт Сицилии, имевший сильные средства наземной и противовоздушной обороны, находился вне радиуса действия наших истребителей, базировавшихся на аэродромы Туниса и Мальты.

Не менее важной задачей являлся захват аэродромов в Сицилии. Ко времени вторжения союзных войск здесь насчитывалось около 30 аэродромов, сгруппированных в восточной, юго-восточной и западной частях острова и находившихся на удалении не более 20—25 километров от побережья. Наибольшую важность представляла восточная группа аэро-

дромов, расположенных между Катанией и Гербини. Захват этих аэродромов вынудил бы противника перебазировать свою авиацию в Неаполь и Бриндизи, находящиеся на удалении 300 километров от Сицилии, так как три аэродрома на самой южной оконечности Италии были слишком малы для постоянного базирования самолетов и годились лишь в качестве передовых посадочных площадок.

13 мая, в день капитуляции немецких войск в Тунисе, Англо-американский комитет начальников штабов одобрил окончательный план операции вторжения в Сицилию. Операция была разделена на пять этапов. На первом этапе авиация и флот должны были проводить боевые действия с целью «нейтрализации военно-морского флота противника и завоевания господства в воздухе». На втором этапе в Сицилии должны были высадиться морские и воздушные десанты с задачей захватить аэродромы и порты Сиракузы и Ликата. На третьем — союзные войска должны были захватить порты Аугуста и Катания и группу аэродромов, расположенных в районе Гербини. На четвертом и пятом этапах операции намечалось завершить захват всего острова.

Для успешного осуществления всех пяти этапов важную роль должны были играть союзные военно-воздушные силы, находившиеся под командованием Теддера. В их состав входили три авиационных объединения: военно-воздушные силы Северо-Западной Африки под командованием генерал-майора Спааца, выполнявшие основную задачу в операции вторжения; военно-воздушные силы Среднего Востока под командованием главного маршала авиации Дугласа и военно-воздушные силы острова Мальта, которыми командовал вице-маршал авиации Парк.

Численность авиации, имевшейся в распоряжении союзников, к этому времени составляла 267 эскадрилий, из них 146 принадлежали американским и 121 английским военно-воздушным силам. На вооружении американских эскадрилий были тяжелые и средние бомбардировщики, а также транспортные самолеты, тогда как большая часть истребителей и истребителей-бомбардировщиков входила в состав английских эскадрилий.

При обеспечении операции вторжения союзные военно-воздушные силы, парализовав или уничтожив авиацию противника, должны были завоевать господство в воздухе. Эту задачу намечалось осуществить в период, предшествующий началу операции. Далее союзная авиация должна была обеспечить надежное прикрытие конвоев с войсками с момента их выхода в море до непосредственной высадки войск, которую планировалось произвести в восьми пунктах юго-восточной части

Сицилии. После высадки наземных войск авиация должна была наносить удары по целям на поле боя и в тылу войск противника.

К выполнению первой задачи командование союзных военно-воздушных сил приступило еще до капитуляции немецких и итальянских войск в Тунисе, проводя налеты тактической авиации на основные аэродромы противника, расположенные в Сицилии, Сардинии и Южной Италии. В это время стратегические военно-воздушные силы Северо-Западной Африки наносили удары по портам и базам подводных лодок противника в этих же районах и по промышленным объектам в Неаполе и Бари. Кроме того, в этот период самолеты Бомбардировочного командования произвели с аэродромов, расположенных в Англии, шесть налетов на объекты Северной Италии.

Одновременно была проведена специальная операция по захвату расположенных между Сицилией и Африкой двух укрепленных итальянских островов — Пантеллерия и Лампедуза, на которых мы могли построить аэродромы для базирования истребителей и размещения радиолокационных станций. После интенсивной бомбардировки, проводившейся в течение пяти дней — с 7 по 12 июня, и артиллерийского обстрела с кораблей гарнизоны этих островов капитулировали. Вместе с ними капитулировали гарнизоны небольших соседних итальянских островов Линоза и Лампионе.

Теперь вновь появилась возможность для беспрепятственного сообщения с Мальтой, куда начали усиленно перебрасываться самолеты и предметы снабжения. К июню 1943 года оперативная емкость Мальты как авиационной базы значительно возросла. На соседнем с Мальтой острове Гоцо американские строители соорудили взлетно-посадочную полосу. Было решено, что на Мальте будет находиться штаб Александра, руководившего вторжением союзных войск в Сицилию. К началу вторжения на островах Мальта, Гоцо и Пантеллерия было сосредоточено 40 истребительных эскадрилий.

Противник к этому времени имел около 1850 самолетов, базировавшихся на аэродромы Италии, Сицилии, Сардинии и Южной Франции. Из этого количества самолетов исправных было около 1000. Уменьшилась не только численность самолетного парка, но значительно снизилась боеспособность немецких авиационных частей. Многие опытные немецкие летчики и технический персонал были захвачены в плен в Тунисе, а заменить их было нечем, так как запросы на пополнения в летном составе с Восточного фронта были очень большими.

В связи с тем что все побережье Северной Африки, за

исключением Испанского Марокко, находилось теперь в руках союзников, положение вооруженных сил противника в Италии и Сицилии значительно ухудшилось. В течение трех лет Италия и Сицилия связывали Северную Африку с Германией и являлись базами, откуда действовали авиация и флот противника в Средиземном море. После поражения стран оси в Северной Африке обстановка резко изменилась. Италия и Сицилия оказались уязвимыми территориями, по которым союзники последовательно наращивали удары своей авиации и флота.

Но, вероятно, самым серьезным затруднением для противника были натянутые отношения между командованием итальянских и немецких военно-воздушных сил. Между ними и раньше не было хорошего взаимодействия, теперь же с каждым месяцем войны их взаимоотношения становились все хуже и хуже.

В конце июня воздушная разведка противника обнаружила скопление судов в Алжире и Бизерте и десантные суда в Тунисе и на Мальте, что указывало на вероятность готовившегося вторжения крупных сил союзных войск в Сицилию и, возможно, в Сардинию. Генерал-фельдмаршал фон Рихтгофен и подчиненный ему в Сицилии генерал-лейтенант Бюловиус, несмотря на все препятствия, чинимые их итальянскими коллегами генералом Амброзио и позднее сменившим его генералом Роатта, делали все возможное, чтобы подготовиться к надвигавшемуся удару союзников.

Прибывшие в Италию из Сицилии немецкие и итальянские бомбардировщики базировались на аэродромы в провинции Апулия. Оставшиеся в Сицилии истребители были сосредоточены в основном на аэродромах в районах Катания и Комизо. Эскадрильи бомбардировщиков-торпедоносцев, задачей которых являлось уничтожение союзных конвоев, были переброшены на юг Франции, а для прикрытия их немецкое командование перебросило туда несколько истребительных и разведывательных эскадрилий. На юге Франции была сформирована 2-я воздушная дивизия (в качестве общего резерва), которая могла быть переброшена на запад для действий в районе Бискайского залива или на восток для проведения операций в Средиземном и Тирренском морях. Противовоздушная оборона Мессинского пролива, имевшего чрезвычайно важное значение для обороны Сицилии, была усилена зенитно-артиллерийскими частями, переброшенными из Северной Италии, и остатками частей зенитной артиллерии, которым удалось выбраться из Туниса.

Так противник готовился к предстоящему вторжению союзных войск в Сицилию. Потеря Африки позволила ему сконцентрировать все имевшиеся в распоряжении силы в Италии и

Сицилии; немецкие самолеты были освобождены от трудной и неблагодарной задачи по прикрытию и сопровождению своих судов в Средиземном море.

С 1 по 9 июля бомбардировщики военно-воздушных сил Северо-Западной Африки действовали по аэродромам противника, расположенным в районе предстоящей высадки союзных войск в Сицилии, уделяя основное внимание аэродрому узлу Гербини, на который базировалась основная группировка немецких истребителей. К утру дня вторжения семь аэродромов этого узла были выведены из строя, в таком же состоянии оказались аэродромы Комизо, Бокка-ди-Фалько и Кастельветрано. Налеты на аэродромы, проводившиеся американскими бомбардировщиками днем и бомбардировщиками «Веллингтон» из состава 205-й авиагруппы ночью, встречали лишь незначительное противодействие со стороны противника.

Во второй половине дня 9 июля конвой с союзными войсками, насчитывавшие в общей сложности около 2000 различных судов и кораблей, начали прибывать в районы сосредоточения, находившиеся восточнее и западнее Мальты. Самолеты береговых военно-воздушных сил Северо-Западной Африки, усиленные несколькими эскадрильями истребителей «Бофайтер», прикрывали суда западной группы. Суда восточной группы прикрывались истребительными эскадрильями противовоздушной обороны восточной части Средиземного моря. Истребители прикрытия каждой из этих групп произвели в течение двух дней около 1400 самолето-вылетов. Авиация противника почти не производила налетов на суда; немцы берегли имевшиеся в их распоряжении самолеты, собираясь использовать их для действий по плацдармам высадки союзных войск и по судам, сосредоточенным в районах высадки.

Поздно вечером, когда конвой направился к северу от Мальты, на море поднялся сильный ветер. Назревавший шторм грозил сорвать боевые действия воздушнодесантных войск, которые в соответствии с общим планом операции должны были высадиться в Сицилии незадолго до морского десанта. В состав союзных воздушнодесантных сил входили 1-я английская воздушнодесантная дивизия, перебрасываемая с аэродромов Северной Африки на планерах, и 82-я американская воздушнодесантная дивизия, которая перебрасывалась на самолетах. 1-я воздушнодесантная бригада 1-й воздушнодесантной дивизии должна была высадиться вблизи Сиракуз и захватить западные окраины города и мост Понте-Гранде. Одновременно намечалось выбросить парашютистов 82-й воздушнодесантной дивизии западнее, в районе Джела — Ликата. Чтобы избежать потерь от зенитно-артиллерийского огня противника, самолетам с планерами было запрещено подхо-

дить к побережью ближе 3 километров. Ночным истребителям «Харрикейн», прикрывавшим наши самолеты с парашютистами, было приказано уничтожать каждый обнаруженный прожектор противника. Чтобы отвлечь внимание истребительной авиации противника, 93 бомбардировщика «Веллингтон» из состава 205-й авиагруппы должны были в момент высадки десанта бомбардировать объекты противника в районах Сиракузы, Катания, Кальтаниссетта и Кальтаджироне. При проведении этих налетов бомбардировщики одновременно сбрасывали манекены парашютистов, благодаря чему удалось ввести противника в заблуждение о действительном месте выброски воздушных десантов.

Проведение воздушнодесантной операции с самого начала оказалось исключительно трудным делом. Летчики американских транспортных самолетов С-47 имели недостаточную подготовку для полетов ночью в условиях сильного противодействия огня зенитной артиллерии и совершенно не имели практики буксировки планеров в сильный ветер. Не удивительно, что при таких обстоятельствах из 137 отцепленных планеров 69 упали в море, 56 планеров приземлились далеко от намеченных районов посадки и только 12 планеров приземлились в заданном районе.

10 июля в четыре часа утра 5, 50 и 51-я дивизии 8-й армии и 231-я бригада высадились в четырех пунктах залива Ното и на оконечности мыса Мурро-ди-Порко, южнее Сиракуз. 1-я канадская дивизия высадилась южнее 8-й армии, на полуострове Пакино. Западнее, в четырех пунктах залива Джела, высадились 1, 3 и 45-я пехотные и 2-я танковая дивизии 7-й американской армии. Высадка десанта, прикрываемая истребителями и огнем корабельной артиллерии, повсюду прошла успешно. Истребители «Спитфайр» и «Уорхаук», появившиеся над районом десантирования 10 июля, произвели 1092 самолето-вылета с целью прикрытия с воздуха союзных судов и войск в районах высадки.

За первые 24 часа операции мы потеряли только 12 судов, в том числе одно госпитальное судно. Допускалось, что потери в этот период могут составить около 300 судов. Немецкая авиация оказалась беспомощной предотвратить в этот день многочисленные налеты союзных бомбардировщиков и истребителей-бомбардировщиков на аэродромы, оборонительные сооружения и линии коммуникаций. В течение этого дня мы потеряли только 15 самолетов, в том числе 11 истребителей.

Наступление высадившихся в Сицилии союзных войск шло успешно. К середине дня в руках союзников находился весь полуостров Пакино, а к исходу дня английские войска захва-

тили город и порт Сиракузы. На левом фланге 7-я американская армия, овладев городом и портом Ликата, успешно продвигалась к Виттории. Итальянские войска почти не оказывали нам никакого сопротивления.

13 июля в Сицилию с Мальты перебазировались и приступили к боевым действиям первые эскадрильи истребителей «Спитфайр» из состава 244-го авиакрыла. Через три дня в Сицилию на аэродром Комизо прибыли еще шесть английских эскадрильи истребителей «Спитфайр», а на аэродромы Ликата и Понте-Оливо — шесть американских истребительных эскадрильи. После этого эскадрильи тактической авиации перебрасывались в Сицилию регулярно, воздушная поддержка наступления наземных войск осуществлялась непрерывно и в полном объеме.

В ночь на 14 июля была предпринята вторая воздушно-десантная операция с целью захвата важного моста Примосоле, через который проходила основная дорога в Катанию. В этой операции приняли участие 1-я парашютная бригада 1-й английской воздушнодесантной дивизии и несколько подразделений противотанковой артиллерии и инженерных войск, которые перебрасывались на 107 самолетах и 17 планерах. Корабли английского флота были предупреждены о подходе к побережью наших самолетов с воздушным десантом, но, к несчастью, самолеты появились над кораблями как раз во время налета немецких бомбардировщиков «Юнкерс-88». Зенитным огнем своих кораблей был расстроен боевой порядок воздушного эшелона с десантом. 27 самолетов с парашютистами не нашли своих зон сбрасывания, 19 самолетов возвратились на аэродромы, совсем не сбросив парашютистов, и 14 самолетов с парашютистами были сбиты. 47 самолетов и 13 планеров вышли в назначенную зону и выбросили десант. К рассвету 14 июля группа воздушного десанта в составе 200 человек, имеющих в своем распоряжении пять противотанковых орудий, овладела мостом и разминировала его.

Сопротивление немецкой авиации уменьшалось с каждым днем и часом. 13 июля, то есть уже через три дня после начала высадки союзных войск в Сицилии, противник фактически утратил всякую способность оказывать какое-либо сопротивление в воздухе. 15 июля союзные самолеты, патрулировавшие над районами Катания и Гербины, не встретили в воздухе ни одного вражеского самолета. Основными целями союзной авиации теперь являлись расположенный в центре острова город Энна, порт Мессина и доки в порту Милаццо. Кроме того, наша авиация наносила удары по железным и шоссейным дорогам противника. Бомбардировщики «Веллингтон» из состава 205-й авиагруппы наносили удары по

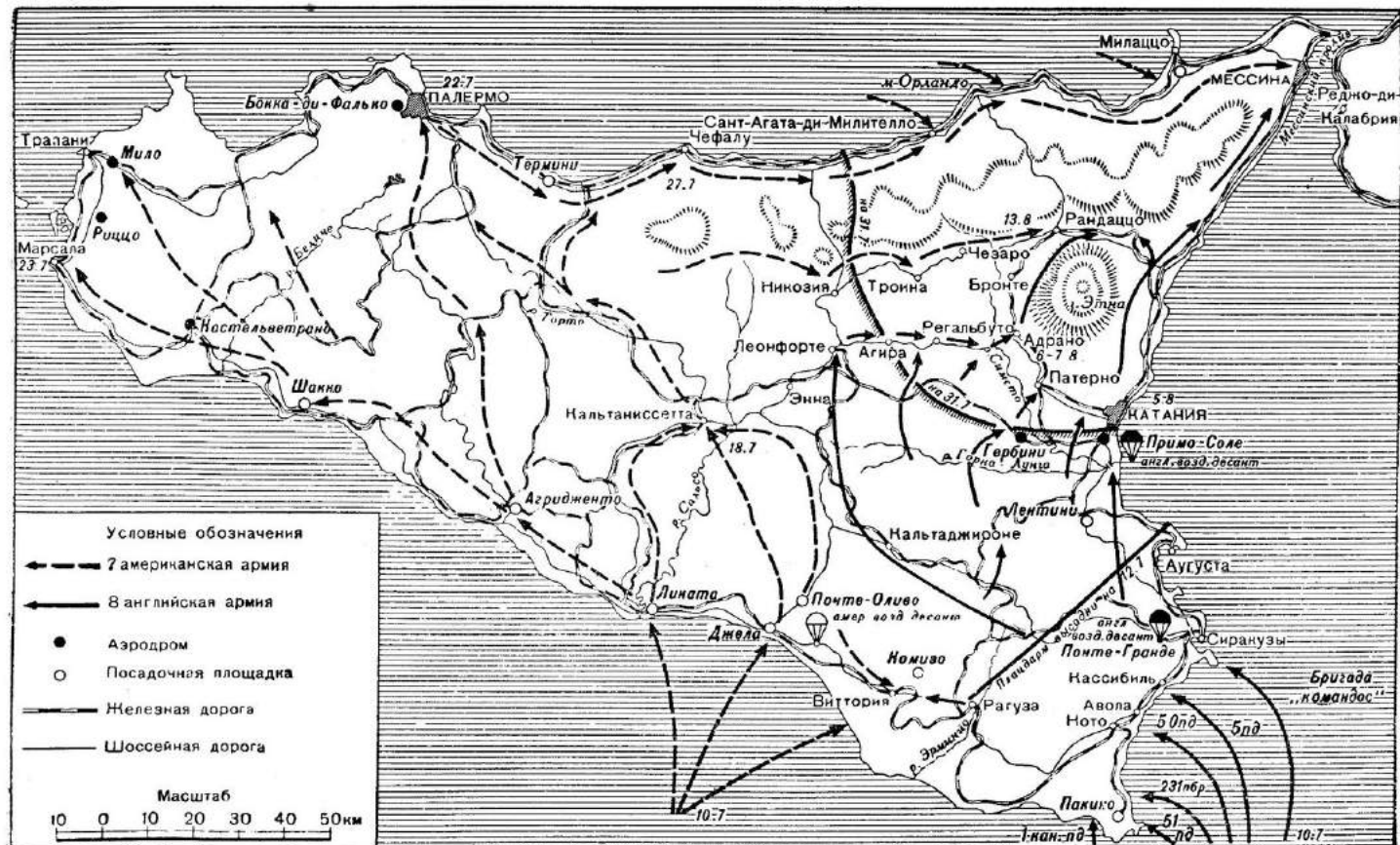


Схема 23. Высадка союзных войск в Сицилии (10 июля—17 августа 1943 г.)

коммуникациям противника в Италии. В ночь на 15 июля были проведены налеты на доки и два аэродрома в районе Неаполя. 17 июля на Неаполь были совершены еще два массированных налета, во время которых получил повреждения королевский арсенал. На следующий день американские бомбардировщики «Летающая крепость» сбросили 212 тонн бомб на железнодорожный узел Неаполя.

Одновременно с этим бомбардировщики «Веллингтон» из состава береговых военно-воздушных сил Северо-Западной Африки в ночное время производили налеты на суда противника и за одну неделю потопили или повредили десять судов.

Во время высадки наша авиация успешно прикрывала суда с войсками. Сопrotивление авиации противника было сломлено в течение первых трех дней операции, и в последующие дни оно было незначительным. Наши самолеты базировались теперь на четыре аэродрома Сицилии. Противник же был лишен возможности использовать важный аэродромный узел в Гербини, а пять аэродромов, расположенных в западной части острова, были захвачены войсками генерала Паттона.

Однако в наступлении союзных войск теперь произошла задержка. Если итальянские войска в Сицилии были почти полностью деморализованы, то три немецкие дивизии были полны решимости оказать сопротивление союзным войскам. Кроме того, в Сицилию был переброшен по воздуху из Южной Франции полк 1-й немецкой парашютной дивизии. Боевые качества немецких войск были высокими. Они располагали достаточным количеством продовольствия и боеприпасов, но испытывали недостаток в транспорте. Однако самым большим затруднением для немцев было то, что теперь они были вынуждены вести бои без поддержки своей авиации. Единственная задача немецкой авиации в Сицилии заключалась в переброске по воздуху подкреплений, запасных частей и боеприпасов танковым частям и пехоте. Но и эта задача вскоре стала для противника почти невыполнимой. Транспортные самолеты «Юнкерс-52» должны были приземляться и взлетать только в ночное время с аэродромов, которые испытывали почти непрерывные удары союзной авиации.

Потеряв Аугусту, немцы стремились любой ценой удержать Катанию. Войска, выделенные для этой цели, включали дивизию «Герман Геринг» и переброшенные сюда части 1-й парашютной дивизии. Немецким войскам не удалось предотвратить выход 8-й армии на открытую местность, но они остановили ее дальнейшее продвижение. В течение нескольких дней сопротивление немцев непрерывно нарастало. Немецкое командование пыталось провести необходимую подготовку к эвакуации своих войск.

Противник прикрыл узкий Мессинский пролив плотным огнем зенитной артиллерии. Этот пролив теперь обороняли 35 усиленных батарей тяжелой и большое количество подразделений легкой зенитной артиллерии, переброшенных сюда из состава частей и соединений немецких вооруженных сил.

К 17 июля стали очевидными намерения противника. Отступая в северо-восточную часть Сицилии, немцы стремились как можно дольше удержаться в своих руках Катанию и тем самым не допустить захвата союзными войсками весьма важной группы аэродромов, расположенных южнее этого города.

К этому времени из-за непрерывного наступления по гористой местности и июльской жары личный состав 8-й армии начал проявлять заметные признаки усталости. Монтгомери отказался от наступления вдоль восточного побережья Сицилии и решил наступать в глубь острова, чтобы выйти в тыл противнику между горой Этна и северным побережьем. Основная задача союзной авиации заключалась в том, чтобы изолировать район Катании, проводя непрерывные атаки по объектам на поле боя и коммуникациям в ближайшем тылу противника.

Одновременно с этим тяжелые бомбардировщики наносили удары по коммуникациям противника в Южной Италии. Американские бомбардировщики «Летающая крепость» и «Либерейтор» днем, а английские бомбардировщики «Веллингтон» ночью производили налеты на Неаполь, Салерно и Фоджу. Результаты действий авиации, по-видимому, были недостаточно эффективными, так как немцы продолжали прочно удерживать позиции вокруг горы Этна. Утром 19 июля 158 бомбардировщиков «Летающая крепость» из состава стратегических военно-воздушных сил Северо-Западной Африки и 112 бомбардировщиков «Либерейтор» из состава 9-й воздушной армии США произвели налеты на железнодорожные сортировочные станции Лоренцо и Литторно в Риме, а во второй половине дня бомбардировщики совершили налет на самый крупный аэродром Рима — Чампино. В результате этих и предшествующих налетов на Неаполь было прекращено движение по железным дорогам на протяжении более 300 километров от Рима до Неаполя, а на аэродроме Чампино было повреждено значительное количество итальянских самолетов.

Пока 8-я английская армия вела тяжелые бои на востоке Сицилии, 7-я американская армия, наступавшая в западной части острова, встречала лишь незначительное сопротивление противника. Без больших затруднений американским войскам удалось выйти на северное побережье острова, после чего они повернули на восток и вечером 22 июля захватили Палермо. Однако в северо-восточной части острова немцы все еще

держались, хотя с каждым днем их положение ухудшалось вследствие непрерывных налетов союзной авиации на их коммуникации. Теперь снабжать свои войска противник мог только через порт Мессина, расположенный в самом узком месте пролива. Бомбардировочная авиация союзников в это время продолжала действовать по основным железным и шоссейным дорогам противника в Италии. Особенно ожесточенным атакам бомбардировщиков «Летающая крепость», «Веллингтон» и «Митчелл» подверглись Салерно, Баттипалья и Фоджа. Одновременно с этим бомбардировщики совершали налеты на аэродромы противника в южной части Италии, а также в районе Неаполя и Рима.

5 августа передовые части 8-й армии вступили в Катанию, а в ночь на 7 августа после ожесточенных боев был захвачен Адрано. Оборона немцев в северо-восточной части Сицилии была сломлена. Противник начал отступать по всему фронту, неся при этом тяжелые потери от союзной авиации, которая вскоре переключила свои основные усилия на Мессину.

16 августа союзные войска захватили Мессину. Можно ли было предотвратить отход немцев с острова? На это нельзя дать положительный ответ. Несмотря на непрерывные налеты наших истребителей-бомбардировщиков на порты, расположенные по обеим сторонам Мессинского пролива, и бомбардировщиков «Веллингтон» на объекты противника в самой южной оконечности Италии, потери противника были незначительными.

В период с 8 по 17 августа союзная авиация произвела 1170 самолето-вылетов по судам, переправлявшим немецкие войска. Несмотря на все усилия нашей авиации, немцам удалось успешно эвакуировать из Сицилии большую часть своих войск. И все же союзники одержали в Сицилии замечательную победу.

Потеряв менее 400 самолетов, мы уничтожили и захватили 1850 самолетов противника. Противник потерял 32 000 человек убитыми и ранеными, и 162 000 человек, преимущественно итальянцы, были захвачены в плен. Захват Сицилии был выдающимся достижением объединенных действий сухопутных, военно-морских и военно-воздушных сил союзников.

Глава 12

КАМПАНИЯ В ИТАЛИИ

25 июня 1943 года Большой фашистский совет Италии наконец сместил Муссолини, и в этот же день король подписал приказ о его аресте. Через несколько часов после ареста Муссолини в санитарном автомобиле под охраной королевских карабинеров был доставлен в горное местечко Гран-Сассо в Италии. Отсюда он вскоре бежал с помощью немецких парашютистов и, обосновавшись севернее реки По, пытался собрать и объединить части и соединения итальянской армии для продолжения войны с союзниками. Главой итальянского правительства вместо Муссолини был назначен находившийся до этого в отставке маршал Бадольо. Бадольо сразу же начал искать пути, чтобы исправить то тяжелое положение, в котором оказалась Италия. Чтобы не вызвать подозрения немцев, он объявил, что Италия будет продолжать войну на стороне Германии. Тем не менее немцы сосредоточили на севере Италии минимум десять своих дивизий, две из них находились в готовности для нанесения немедленного удара по Риму. Кроме того, в Калабрию вскоре должны были прибыть остатки еще четырех немецких дивизий из Сицилии, капитуляция которой была неизбежной и ожидалась в ближайшие дни. Предполагалось также прибытие немецких войск из Германии.

27 июля Рузвельт предложил итальянскому правительству вполне приемлемые условия перемирия в случае капитуляции Италии. Эти же условия повторил генерал Эйзенхауэр, который 1 августа предупредил по радио итальянское правительство, что если оно будет медлить с капитуляцией, то страна подвергнется интенсивной бомбардировке союзной авиации. Прошла неделя, и так как ответа не поступило, Бомбардировочное командование получило приказ начать бомбардировку городов Италии.

В течение четырех ночей, с 8 по 16 августа, английская бомбардировочная авиация произвела массированные налеты

на Милан и меньшими силами на Турин и Геную. В Милане было уничтожено и повреждено несколько сот промышленных предприятий, 59 школ и 40 церквей, полностью разрушено около 1500 жилых зданий, 1700 зданий получили сильные повреждения.

Трудно сказать, ускорили ли эти налеты капитуляцию Италии, но еще до начала налетов на Милан Бадольо принял решение начать переговоры с союзниками о перемирии, направив с этой целью в Мадрид генерала Каstellяно.

В этот период штаб Эйзенхауэра разрабатывал план вторжения союзных войск в Италию. План этой операции, известной под названием операция «Аваланш», предусматривал высадку трех дивизий в районе Салерно, где можно было обеспечить надлежащее прикрытие наших войск с воздуха истребителями с аэродромов Сицилии. Однако до этого намечалось провести операцию «Бейтаун» (перевоска 8-й английской армии через Мессинский пролив и высадка ее на юге Италии). Прибытие в Мадрид Каstellяно и вслед за ним генерала Занусси не изменило намерений союзников. Планы наших операций держались в строжайшем секрете от итальянских генералов. Последним сообщили, что в случае если итальянское правительство примет условия союзников, то главнокомандующий союзными войсками объявит по радио об окончании войны с Италией и заключении перемирия за 5—6 часов до высадки в стране основных сил союзных армий. Аналогичное заявление должен был сделать и Бадольо, обратившись к своим вооруженным силам и итальянскому народу с призывом сотрудничать с союзниками в борьбе против немцев. В соответствии с условиями капитуляции корабли итальянского военно-морского флота должны были прибыть в порты союзников, все итальянские самолеты — перелететь на союзные аэродромы, одновременно должны были быть освобождены все военнопленные союзников.

Пока Каstellяно и Занусси совершали поездки от Бадольо к Эйзенхауэру и обратно, воздушные налеты на территорию Италии продолжались. Союзная авиация производила интенсивные налеты на железные дороги и аэродромы с целью изоляции немецких дивизий, находившихся в Южной Италии, и уничтожения немецких самолетов, базировавшихся на передовые аэродромы. Выполняя эти задачи, тяжелые бомбардировщики в течение второй половины августа 1943 года произвели 736 самолето-вылетов, средние бомбардировщики — 1696, легкие бомбардировщики — 88 и истребители-бомбардировщики — 1009 самолето-вылетов.

К 27 августа на железнодорожные узлы и аэродромы Италии были сброшены 1542 тонны бомб. Однако союзное командование

дование считало эти усилия недостаточными и провело еще 47 массированных налетов, в ходе которых было сброшено, главным образом на железнодорожные объекты, 2835 тонн бомб.

Снабжение немецким войскам в Южной Италии доставлялось в основном по железным дорогам, так как каботажное плавание к середине 1943 года почти полностью прекратилось из-за активных действий береговой авиации союзников.

По железным дорогам перебрасывалось не только снабжение, но и личный состав, следовавший из Германии через Бреннерский туннель в Альпах. Личный состав перебрасывался по железнодорожной магистрали Болонья — Рим и по двум железным дорогам, проходящим одна вдоль западного и другая вдоль восточного побережья Италии. На этих магистралях находились три крупнейших железнодорожных узла: Рим, Неаполь и Фоджа. Данные узлы были основными целями, по которым действовала авиация союзников.

Пока авиация наносила удары по объектам Италии, не встречая при этом почти никакого противодействия со стороны авиации противника, переговоры между посланниками Бадольо и представителями Эйзенхауэра достигли критической фазы. Одно время казалось, что они будут сорваны. И действительно, если бы итальянцы в то время знали, что максимальное количество войск, намеченных к высадке в Италии, не превышает трех дивизий*, они, несомненно, решили бы «оттянуть капитуляцию Италии до более благоприятного момента». В связи с этим нужно было принять какие-то меры, чтобы рассеять далеко не беспочвенные опасения итальянцев. С этой целью Эйзенхауэр предложил перебросить из Африки воздушнодесантную дивизию на аэродромы в районе Рима при условии, что итальянцы захватят и будут удерживать эти аэродромы в случае нападения на них немецких войск. Итальянские генералы хотя и неохотно, но все же приняли это предложение. Срочно был составлен план проведения воздушнодесантной операции. Выбор пал на 82-ю американскую воздушнодесантную дивизию.

Дивизия должна была высадиться на четырех аэродромах в районе Рима в 21.30 8 сентября, в день, намеченный для начала операции «Аваланш». Для оказания помощи итальянцам в обороне этих аэродромов и самого Рима союз-

* На самом деле союзники располагали значительно большими силами. 3 сентября в Южной Италии были высажены две пехотные дивизии 8-й английской армии. 9 сентября в районе Салерно начала высадку 5-я американская армия в составе восьми дивизий. 10 сентября в район Таранто на судах была перебросена 1-я английская воздушнодесантная дивизия.— *Прим. ред.*

ное командование решило перебросить сюда несколько истребительных эскадрилий «Спитфайр» из состава английских ВВС и несколько американских истребительных эскадрилий, вооруженных самолетами Р-40. Обеспечение горючим и обслуживание союзных самолетов на этих аэродромах на первое время возлагалось на итальянцев.

Получив план операции, Кастелляно спешно отправился в Рим. 3 сентября он возвратился в Сицилию, где в этот же день он и Занусси от имени итальянского правительства подписали условия перемирия. А за 13 часов до этого 8-я армия начала переправляться через Мессинский пролив и высадилась на участке побережья в районе Реджи-ди-Калабрия, не встретив никакого сопротивления со стороны противника. Английские самолеты, выделенные для обеспечения этой операции, тоже не встретили противодействия со стороны немецкой авиации. По данным аэрофоторазведки, на аэродромах, расположенных в ближайших к месту высадки районах, не было ни одного самолета.

Было решено, что союзное командование и итальянское правительство 8 сентября объявят по радио об общих условиях перемирия. В ожидании этого шла спешная подготовка для приема итальянских самолетов, которые в соответствии с условиями перемирия должны были прибыть на указанные союзниками аэродромы, расположенные в Ливии, Киренаике, на Кипре и в Сицилии. 3 сентября, как только были подписаны условия перемирия, началась подготовка к переброске 82-й воздушнодесантной дивизии на аэродромы в районе Рима. Однако прежде чем выслать дивизию на эти аэродромы, необходимо было получить точную информацию об обстановке в самом Риме. С этой целью вечером 7 сентября в Рим прибыл американский бригадный генерал Тэйлор. В заранее установленное время Тэйлор должен был сообщить по радио условную фразу об обстановке в городе.

К этому времени конвой с десантом уже находился в море, держа курс на север, затем он должен был повернуть на восток и следовать в направлении Салерно.

1-я английская воздушнодесантная дивизия находилась в Бизерте в готовности для отправки морем в Таранто, как только будет объявлено о перемирии. 82-я американская воздушнодесантная дивизия была сосредоточена в Кайруане, ожидая приказа для переброски на аэродромы в районе Рима. 8-я армия к этому времени прочно укрепилась в северо-восточной части Сицилии.

События развивались согласно намеченному плану. Когда Эйзенхауэр, Александер, Теддер и Конингхэм собрались на совещание в Бизерте, им были доставлены две теле-

граммы. Первая телеграмма была от бригадного генерала Тэйлора и состояла из одной, заранее условленной фразы: «Обстановка спокойная». Это означало, что обстановка в Риме не допускала возможности высадки 82-й воздушно-десантной дивизии, транспортные самолеты которой всего через полчаса должны были вылететь на задание. Это был серьезный удар, так как было уже слишком поздно направлять дивизию к ее первоначальной цели — в район переправ через реку Вольтурно.

Вторая телеграмма пришла от самого Бадольо и была еще тревожнее. Глава итальянского правительства сообщал, что численность немецких войск в Риме и его окрестностях настолько велика, что он не может гарантировать безопасность аэродромов в районе Рима, и, поскольку воздушно-десантная дивизия не может высадиться на них, он не может объявить о перемирии до тех пор, пока не будет успешно завершена высадка морского десанта союзников.

Намеревается ли Бадольо отказаться от условий перемирия, которые 3 сентября подписали его представители? Не собирается ли он перейти на сторону немцев? Никто не мог ответить на эти вопросы, но было вполне очевидно, что для союзников наступил ответственный момент. Эйзенхауэр продиктовал по телефону телеграмму генералу Смиту, находившемуся в Алжире, для немедленной передачи ее Бадольо. «Я намерен, — говорилось в телеграмме, — объявить по радио в первоначально условленное время о существовании договора о перемирии. Если Вы и Ваши вооруженные силы откажетесь сотрудничать с нами, как было предварительно согласовано, то я сообщу всему миру о ходе переговоров и подробных условиях перемирия. Сегодня наступил день, назначенный нами для объявления перемирия, и я ожидаю, что Вы выполните взятые на себя обязательства». Далее телеграмма обращала внимание Бадольо на серьезность последствий для Италии, которые могли возникнуть в случае невыполнения им условий перемирия.

В 18.30, когда прошли все установленные сроки, а ответа от Бадольо все еще не поступило, Эйзенхауэр объявил по радио об условиях перемирия. Теперь весь мир ожидал подтверждений из Рима. В 19.45 Бадольо объявил о безоговорочной капитуляции Италии. После этого он вместе с королем и некоторыми членами правительства поспешно отбыл в Пескару, а оттуда в Бриндизи.

Тем временем морской десант союзников продвигался вперед, к Салерно. Хотя немцы и были захвачены врасплох объявлением о перемирии, тем не менее они стали энергично готовиться к отражению морского десанта союзников. Кес-

сельринг имел в своем распоряжении девять часов для подготовки к отражению десанта. Этого было вполне достаточно. Разоружив итальянские гарнизоны, немцы заняли оборону на побережье.

На рассвете 9 сентября 36-я американская дивизия и английские 46-я и 56-я пехотные дивизии высадились на побережье на участке Салерно — Агрополи.

В течение многих дней, предшествовавших высадке морского десанта, союзная авиация производила налеты на шоссе и железные дороги, ведущие с севера, востока и юга к району высадки, а также на железнодорожный узел Салерно. Вначале немецкие самолеты оказывали сопротивление. В первые дни в воздухе можно было встретить до 40 немецких истребителей, пытавшихся помешать проведению дневных налетов союзной авиации. Но к концу первой недели сентября в результате разрушений и повреждений, которые нанесла наша авиация немецким аэродромам в Италии, сопротивление немцев почти полностью прекратилось. За последние семь дней до высадки в воздухе было отмечено не более 300 немецких самолетов.

Немецкие ВВС в Италии в то время были не в состоянии оказать нам серьезного противодействия. Если немецкая бомбардировочная авиация, базировавшаяся на крупные аэродромы в Фодже и Витербо, которые были надежно прикрыты зенитной артиллерией, и не понесла больших потерь, то потери истребительных эскадрилий, особенно тех, которые базировались на аэродромы в юго-восточной части провинции Апулия, были очень большими.

Таким образом, немецкая авиация в момент вторжения союзных войск в Италию фактически оказалась парализованной. В течение трех предыдущих месяцев действия союзной авиации проводились в полном соответствии с принципами ведения воздушной войны. Применить раньше на практике эти принципы союзники не могли из-за недостаточной численности военно-воздушных сил. Планы увеличения и развития военно-воздушных сил, составленные еще несколько лет тому назад, стали давать ощутимые результаты лишь с середины лета 1943 года. В авиационные части начал поступать непрерывный поток самолетов с авиационных заводов США и Англии и летных экипажей из учебных центров Канады, Техаса, Родезии и других районов. К моменту вторжения в Италию союзники имели в полной боевой готовности 3127 самолетов, в том числе 461 тяжелый бомбардировщик, 162 средних ночных бомбардировщика, 703 средних и легких дневных бомбардировщика, 1395 истребителей и истребителей-бомбардировщиков и 406 транспортных самолетов.

9 сентября в 03.45, как было предусмотрено планом, первый эшелон конвоя с десантными войсками подошел к Салерно. Десант прикрывали с воздуха 12 истребителей «Мустанг», составлявших нижний ярус прикрытия, 24 истребителя «Лайтнинг», составлявших средний ярус, и 8 самолетов-истребителей «Сифайр» из состава английской военно-морской авиации, патрулировавших в верхнем ярусе. В прикрытии десанта принимали участие истребители, базировавшиеся на аэродром Гербини, и самолеты с авианосцев. В ночное время прикрытие десанта с воздуха осуществлялось английскими истребителями «Бофайтер», базировавшимися в Сицилии.

Попытки немецких самолетов атаковать конвои с десантом в портах погрузки и во время перехода не принесли им желаемых результатов. 8 сентября немцам удалось потопить одно английское десантное судно, однако человеческих жертв не было. Это было единственное судно, потопленное за всю операцию, в которой участвовало около 700 кораблей и торговых судов. По мнению союзного командования, столь пассивная деятельность авиации противника в то время объяснялась нехваткой горючего и потерей значительного количества самолетов в результате налетов союзной авиации на аэродромы противника. Справедливость такой точки зрения позднее была подтверждена послевоенными исследованиями.

Однако против своих бывших союзников — итальянцев немецкие ВВС действовали гораздо активнее. Наши самолеты-разведчики вели непрерывное наблюдение за итальянским флотом, который в соответствии с условиями перемирия должен был сдать союзникам. Утром 9 сентября группа итальянских кораблей, вышедшая из Таранто, благополучно прибыла на Мальту и сдалась союзникам. Другой отряд кораблей в составе трех линейных кораблей, шести крейсеров и тринадцати эскадренных миноносцев, следовавший из Специи, в середине дня 9 сентября был атакован немецкими бомбардировщиками «Юнкерс-88». Радиоуправляемая планирующая бомба, сброшенная одним из этих самолетов, попала в линейный корабль «Рома» и потопила его.

Итальянские ВВС капитулировали менее охотно, чем военно-морской флот. Лишь небольшое количество итальянских летчиков подчинилось приказу своего командования сдать союзникам. Общее количество итальянских самолетов, перелетевших на аэродромы союзников, составило немногим более 300. Экипажи этих самолетов были сведены в эскадрильи и вошли в состав военно-воздушных сил Северо-Западной Африки.

Для атаки высадившегося десанта союзников немецкое командование выслало около 30—40 истребителей «Фокке-Вульф-190», но патрулировавшие истребители «Спитфайр»,

«Лайтнинг» и «Мустанг» не подпустили их к району высадки. Чтобы немецкие самолеты не могли атаковать суда с малой высоты, в районе высадки десанта на высоту 70 метров были подняты аэростаты заграждения.

Во время высадки и закрепления десанта на берегу бомбардировщики союзников продолжали наносить удары по автомобильным дорогам, железнодорожным узлам и мостам в Неаполе и в районах, прилегающих к реке Вольтурно. Хотя немецкие самолеты не могли предотвратить высадку десанта на побережье, им все же удалось достичь некоторых успехов при атаках кораблей и судов десанта. Наиболее серьезные повреждения получил английский линейный корабль «Уорспайт». В него попали две радиоуправляемые планирующие бомбы, в результате чего корабль был выведен из строя на шесть месяцев. Если учесть условия высадки десанта, то вызывает удивление то обстоятельство, что немецким самолетам не удалось добиться больших результатов в первые дни сражения у Салерно, когда союзные истребители в течение нескольких дней вынуждены были действовать с аэродромов, значительно удаленных от района высадки своих войск. Аэродром Монте-Корвино, захваченный нашими войсками в первые дни высадки, находился под непрерывным обстрелом немецкой артиллерии, и, естественно, использовать его мы не могли. К 15 сентября мы построили в районе высадки четыре небольшие взлетно-посадочные площадки, которые можно было использовать только днем и в условиях хорошей погоды. На этих площадках базировались истребители «Лайтнинг», 26 истребителей «Сифайр» и три эскадрильи истребителей «Спитфайр».

В течение первых трех дней боев в районе высадки успех был на нашей стороне. Хотя войска продвигались не так быстро, как мы надеялись, тем не менее к ночи 11 сентября 6-й американский корпус, находившийся на правом фланге, продвинулся к рубежу Альтавилла, Агрополи. На северо-западном участке фронта английские войска овладели Салерно, а на центральном участке наш батальон вел ожесточенные бои с противником на улицах Баттипальи.

12 сентября немцы нанесли сильный контрудар силами трех танковых дивизий. Немецкая артиллерия, огневые позиции которой располагались на высотах, окружающих район высадки, оказывала активную поддержку наступающим танковым дивизиям. Войска союзников были слабо подготовлены; одни соединения, как, например, 36-я дивизия, в боевых действиях участвовали впервые, другие имели недостаточный боевой опыт. Контрудар немцев создал критическую обстановку для войск союзников в районе высадки.

К исходу дня 13 сентября немцы выбили наши войска из Альтавиллы и, продвинувшись вперед вдоль берегов реки Селе, разделили наши войска на береговом плацдарме. В ночь на 14 сентября части 6-го американского корпуса отступили из Альбанеллы и Баттипальи. Учитывая всю серьезность создавшейся обстановки, союзное командование решило направить все имевшиеся в его распоряжении силы для отражения контрудара противника.

В бой были брошены бомбардировщики и истребители, которые наносили непрерывные удары по немецким войскам на поле боя и коммуникациям, ведущим в район боевых действий. Напряжение действий нашей авиации непрерывно возрастало и достигло максимума 14 сентября. В этот день истребители и истребители-бомбардировщики произвели свыше 700 самолето-вылетов, действуя по объектам на поле боя, объектам в Баттипалье и железнодорожному узлу Торре-Аннунциата в районе Неаполя. Американские бомбардировщики «Летающая крепость» произвели налеты на Помпею и железнодорожный узел Торре-Аннунциата. Бомбардировщики «Веллингтон» из состава 205-й авиагруппы наносили удары по этим же объектам в ночное время.

В течение этих трех дней немцы предпринимали отчаянные попытки оказать противодействие союзной авиации. Но здесь, как и в Сицилии, подавляющее превосходство в численности самолетов было на нашей стороне, и немецкая авиация была бессильна оказать поддержку своим войскам. Ее действия ограничились нанесением слабых ударов ночью по нашим войскам и судам в районе высадки.

В этот период главнокомандующий союзными войсками принял решение использовать воздушнодесантные войска для усиления 5-й американской армии, которая вела тяжелые бои с противником. 14 сентября в тылу 6-го американского корпуса, в нескольких километрах от линии фронта, был успешно сброшен 504-й парашютный полк 82-й воздушнодесантной дивизии. На следующую ночь были сброшены в этом же месте 505-й и в районе Авеллино 509-й парашютные полки этой дивизии.

К 15 сентября положение высадившихся войск союзников стабилизировалось. Анализируя боевые действия в районе Салерно, союзное командование пришло к заключению, что можно успешно осуществить высадку морского десанта даже на тех участках побережья, которые удерживались противником, при условии, если достигнуть превосходства своей авиации в воздухе. Это заключение, казалось, противоречило выводам, сделанным нами после высадки десанта в Дьеппе, проведенной более года назад.

Более того, опыт боевых действий в районе Салерно показал, что захваченный плацдарм может быть удержан только при наличии превосходства в воздухе своей авиации. Битва в районе Салерно была выиграна объединенными усилиями всех трех видов вооруженных сил.

* *
*

Одновременно с высадкой в Италии союзные войска начали боевые действия с целью захвата островов в Эгейском море. Особую важность для нас представлял остров Родос, захват которого облегчил бы нашу задачу при последующем вторжении в Грецию. Союзники имели большое количество самолетов, но это были главным образом бомбардировщики и истребители ближнего действия, а истребителей дальнего действия в составе наших военно-воздушных сил было очень мало. Однако именно такого типа самолеты были необходимы для захвата Родоса, так как остров находился на удалении не менее 500 километров от ближайших союзных аэродромов, расположенных на Кипре и в Киренаике.

Всякие надежды на то, что остров можно захватить без борьбы, оказались напрасными. Немцы, прекрасно понимавшие стратегическую важность Родоса, усилили на нем свои гарнизоны. Поэтому союзники были вынуждены или совсем отказаться от своих планов по захвату островов в Эгейском море, или же, оставив Родос в руках немцев, захватить Кос, Лерос и Самос. Решение захватить эти три острова легло в основу операции в Эгейском море.

При захвате острова Кос на союзные военно-воздушные силы возлагались следующие задачи: бомбардировка всех аэродромов противника в этой части Средиземного моря, включая аэродромы в Греции и островов Родос и Крит, с последующим блокированием их; проведение атак по кораблям и судам противника в Эгейском море и прикрытие своих конвоев с десантными войсками.

Для выполнения этих задач были выделены две дневные и две ночные эскадрильи истребителей «Бофайтер», одна эскадрилья бомбардировщиков-торпедоносцев «Веллингтон», три эскадрильи бомбардировщиков «Балтимор», эскадрилья разведчиков «Хадсон», три эскадрильи истребителей «Спитфайр», две эскадрильи истребителей «Харрикейн», отряд фоторазведчиков «Спитфайр» и несколько транспортных самолетов С-47. Всего было выделено 144 истребителя и 116 бомбардировщиков и торпедоносцев. Все перечисленные эскадрильи базировались на аэродромы в Африке и на Кипре. Позднее в этой операции приняли участие две эскадрильи тяжелых

бомбардировщиков из состава 240-го авиакрыла английских ВВС.

В начале сентября наши войска захватили остров Кастельроссо. 13 сентября английские войска высадились на острове Кос и захватили порт и аэродром Антимахия, который находился в исправном состоянии. В этот же день без всякого сопротивления английскими войсками был занят Лерос, а 16 сентября — Самос.

К концу сентября противник перебросил в район Эгейского моря свыше 100 самолетов, доведя общую численность самолетного парка в этом районе до 350 с лишним самолетов, в том числе 90 бомбардировщиков «Юнкерс-88» и «Хейнкель-111», 50 истребителей «Месершмитт-109» и 65 пикирующих бомбардировщиков «Юнкерс-87». С 17 сентября немцы начали производить систематические налеты на остров Кос.

В период с 20 по 25 сентября бомбардировщики «Либереитор», «Галифакс», «Веллингтон» и «Хадсон» произвели четыре ночных налета на аэродромы противника в районе Афин и на островах Крит и Родос. Эти налеты были малоэффективными, и 26 сентября противник возобновил налеты на Кос.

На рассвете 3 октября немцы высадили на Кос морской и воздушный десанты, а во второй половине дня захватили аэродром Антимахия. На следующее утро весь остров находился в руках противника.

При нападении на остров Лерос немцы применили ту же тактику, подвергнув военные объекты систематическим бомбардировкам. Превосходящие силы немецкой авиации, базировавшейся на находившиеся поблизости аэродромы в Греции и на островах Родос и Крит, бомбардировали остров Лерос. Небольшой гарнизон острова нельзя было прикрыть с воздуха, так как ближайшие аэродромы союзной авиации находились от него на удалении 630 километров. 12 октября на Лерос началась высадка морского и воздушного десантов, а 16 октября весь остров оказался в руках немцев.

Средиземноморское авиационное командование делало все возможное, чтобы повлиять на события в Эгейском море. В период с 14 октября по 16 ноября американские бомбардировщики «Митчелл» произвели 317 самолето-вылетов по аэродромам в Греции и 86 вылетов для атаки кораблей и судов противника в районах островов Кос и Калимнос. В результате этих налетов было потоплено несколько десантных судов противника. Однако налеты лишь задержали, но не воспрепятствовали намерениям противника, и уже к середине ноября наше положение в Эгейском море стало безнадежным.

В этой неудачной для нас операции мы потеряли несколько боевых кораблей и 115 самолетов. Немцы также понесли

тяжелые потери, возможно даже больше, чем мы, но они добились своей цели и вновь овладели островами. Провал этой с самого начала плохо продуманной операции объясняется излишней самоуверенностью союзников и их пренебрежением к одному из основных принципов ведения современной войны, а именно: войска и корабли, оторванные от своих основных сил и не имеющие поддержки с воздуха, не могут долго продержаться, если противник в критический момент успешно использует свою авиацию.

В конце концов эгейский эпизод был не более чем неприятностью, правда, довольно мрачной, однако не оказавшей никакого влияния на окончательный исход войны.

* * *

В сентябре 1943 года 8-я армия, не встречая почти никакого противодействия со стороны противника, продвигалась к северу из южных районов Италии. Отступая от Салерно, противник намеревался остановиться южнее Рима, на рубеже Газта, Изерния, Васто. Отходя на этот рубеж, который должен был составить основу зимней линии фронта, немецкие войска вели сдерживающие бои. 27 сентября части 8-й армии захватили несколько аэродромов в районе Фоджи, на которые могла базироваться тяжелобомбардировочная авиация союзников. Овладение этими аэродромами являлось одной из стратегических целей союзников в кампании в Италии.

Падение Сицилии и угроза вторжения союзных войск в Италию вынудили немецкое верховное командование отдать приказ об эвакуации своих вооруженных сил из Сардинии и Корсики. К 24 сентября противник закончил эвакуацию своих войск из Сардинии. Немецкие авиационные части перебазировались в район Рима. Основные аэродромы Сардинии были выведены из строя; самолеты, которые нельзя было эвакуировать, — уничтожены.

Закрепившись на плацдарме у Салерно, союзные армии предприняли наступление в направлении на Рим, и 1 октября 7-я английская танковая дивизия вошла в Неаполь.

Казалось, что с захватом Неаполя у союзников появилась реальная возможность привести военную кампанию в Италии к быстрому и победоносному концу. Противник отступал по всему фронту. 6 октября 5-я американская армия вышла к реке Вольтурно, а 8-я английская армия подошла к Термоли. Второй этап наступления союзных войск в Италии был завершен. Теперь казалось возможным осуществление третьего этапа — захвата Рима и его аэродромов, что в свою очередь способствовало бы проведению четвертого, заключи-

тельного этапа — наступления на Ливорно, Флоренцию и Ареццо.

Успешное завершение второго этапа наступления союзных войск в Италии имело исключительно важное значение для воздушного наступления на Германию. С захватом аэродромного узла Фоджа союзники почти полностью замкнули кольцо своих аэродромов вокруг Германии. Начиная с этого времени и до конца войны союзная авиация могла наносить удары не только по Германии, но и по всем странам на Балканах, промышленным районам Силезии, заводам Чехословакии и нефтяным источникам Румынии.

В период с 1 октября 1943 года по 8 мая 1945 года союзные бомбардировщики совершили с аэродромного узла Фоджа большое количество самолето-вылетов, нанося удары по городам Германии, а также объектам на оккупированной противником территории Франции, Австрии, Чехословакии, Румынии, Венгрии и Польши. С этого же узла самолеты 205-й английской авиагруппы осуществляли минирование Дуная, что, несомненно, нанесло большой ущерб судоходству противника.

Хотя мы прочно удерживали превосходство в воздухе, немецкие бомбардировщики производили периодические налеты на порты и железнодорожные узлы в тылу союзников в Италии. В ночь на 3 декабря немецкие бомбардировщики «Юнкерс-88» произвели мощный налет на город и порт Бари, находящийся на восточном побережье Италии. В результате прямого попадания бомбы в порту взорвался транспорт с боеприпасами. Распространившиеся пожары вызвали гибель 13 транспортов, имевших на борту 34 330 тонн грузов. В результате этого налета были потоплены еще три транспорта, груз которых удалось спасти, и шесть транспортов получили повреждения. Бомбардировкой был поврежден нефтепровод, для восстановления которого потребовалось три недели. Было убито и ранено около тысячи человек. Следует признать, что союзники в это время обращали недостаточное внимание на вопросы противовоздушной обороны. Бари прикрывался лишь несколькими зенитными орудиями, прожекторов в городе почти не было, а радиолокационная станция в период налета немецкой авиации оказалась в неисправном состоянии.

Однако этот налет на Бари и последовавшие за ним еще несколько ночных налетов бомбардировщиков «Юнкерс-88» на Неаполь лишь временно задержали подвоз снабжения для союзных войск в Италии. Значительно большие затруднения представляла для нас плохая погода, которая в значительной степени снизила активность действий союзной авиации и наземных войск.

В период с октября 1943 года до весны 1944 года плохая

погода была основной причиной медленного наступления союзных армий в Италии. Еще задолго до конца октября стало ясно, что план Александра* завершить осенью третий этап кампании в Италии, то есть овладеть Римом, невыполним. Александр надеялся, что противник отойдет к северу и остановится на линии Пиза — Римини, на укрепленном рубеже «Готская линия». Но надежды Александра не оправдались. Кессельринг, получив от Гитлера 10 октября приказ сдержать наступление союзников, занял оборону значительно южнее, на рубеже «Зимняя линия», который назывался тогда «линией Густава». Этот рубеж состоял из нескольких укрепленных позиций, рассредоточенных в глубину и опиравшихся в восточной части полуострова на реку Сангро, а в западной части на реку Карильяно.

Осенью 1943 года союзная бомбардировочная авиация продолжала наносить удары по объектам в тылу противника. Как только позволяла погода, над полем боя появлялись союзные истребители. В ходе кампании в Италии тактическая авиация союзников разработала новую систему оказания непосредственной поддержки своим войскам на поле боя, которая в последующем была использована в Нормандии, Бельгии, Голландии и Германии. Существо этой системы заключалось в следующем: при штабах пехотных бригад создавались подвижные посты наведения авиации; они размещались на автомашинах и имели радиосвязь с самолетами тактической авиации, находившимися в воздухе в зоне ожидания; у контролеров постов наведения и летчиков имелись одинаковые фотокарты с сеткой координат, при помощи которой контролеры указывали летчикам цели для поражения.

Преимущества такой системы оказания авиационной поддержки наземным войскам скоро стали очевидными. Стационарные и подвижные объекты на поле боя могли подвергаться, по запросу наземных войск, бомбардировке или пулеметно-пушечному обстрелу с самолетов очень быстро, буквально в течение нескольких минут после поступления заявки**. В ходе войны испытывались различные варианты этой

* Английский генерал Гарольд Александр командовал в Италии 15-й группой армий, в состав которой входили 5-я американская и 8-я английская армии. — *Прим. ред.*

** Быстрое исполнение команд на атаку объектов на поле боя объяснялось тем, что вызов самолетов производился не с аэродромов, а непосредственно из зон ожидания, расположенных в тылу своих войск, недалеко от линии фронта. Количество самолетов, находившихся в воздухе в зоне ожидания, зависело от обстановки и обычно составляло от одного звена до нескольких эскадрилий. Такой способ боевых действий стал возможен только потому, что немецкая авиация, главные силы которой были заняты на советско-германском фронте, значительно уступала в количественном отношении авиации союзников. — *Прим. ред.*

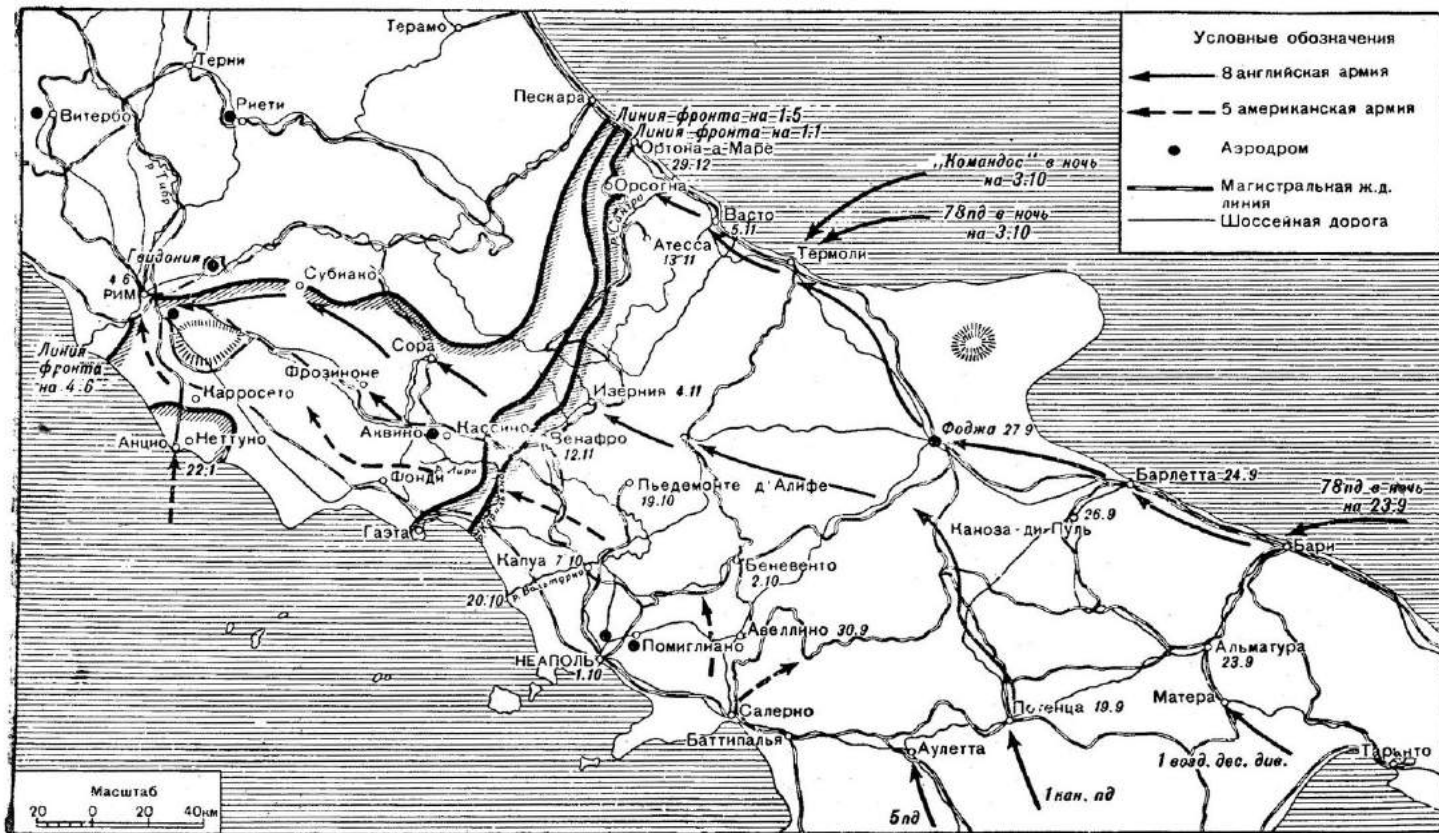


Схема 25. Боевые действия союзных войск в Италии (сентябрь 1943 г.—июнь 1944 г.)

системы, но ее основные принципы оставались без изменения.

Практическое применение ее было бы невозможно, если бы союзная авиация не обладала превосходством в воздухе над полем боя. Тот факт, что эта система просуществовала до конца войны, является еще одним доказательством того, что союзные военно-воздушные силы в течение всего времени обладали превосходством в воздухе. Однако система имела и недостатки, основным из которых был большой расход самолеторесурса, связанный с патрулированием самолетов в зонах ожидания.

10 декабря Средиземноморское авиационное командование было переименовано в Средиземноморские союзные военно-воздушные силы. Тактические, Стратегические и Береговые военно-воздушные силы Северо-Западной Африки были соответственно переименованы в Средиземноморские союзные тактические, стратегические и береговые ВВС. В первой половине декабря погода улучшилась и активность действий союзной авиации возросла. Стратегические бомбардировщики, преимущественно английские, возобновили налеты на железнодорожные объекты Италии.

2 декабря исполнилось ровно три месяца со дня начала боевых действий в Италии. Военно-воздушные силы союзников в течение этих трех месяцев добились, в противоположность армии, значительных успехов. Наземные армии хорошо начали операцию, но потеряли темп наступления и остановились, не выполнив до конца поставленную перед ними задачу. Основной причиной задержки и медленного продвижения союзных армий являлось упорное сопротивление и стойкость немецких войск, которые были хорошо обучены и умело приспособлялись к местности. Общая численность немецких войск в Италии составляла 9 дивизий, численность союзных войск не превышала 11 дивизий*.

В начале 1944 года Эйзенхауэр был назначен верховным главнокомандующим союзными силами вторжения в Европу. Вместо него главнокомандующим союзными вооруженными

* По другим данным соотношение сил сторон в Италии к концу 1943 года было следующим. Немецкая группа армий «Центр» в составе 10-й и 14-й армий насчитывала 16 дивизий, из них: пехотных — 11, танковых — 2, моторизованных — 3. 15-я группа армий союзников в составе 5-й американской и 8-й английской армий насчитывала 4 отдельные танковые бригады и 19 дивизий, из них: пехотных — 16, танковых — 2, воздушно-десантных — 1. Укомплектованность немецких дивизий была неполной и не превышала 8000—9000 человек, в то время как у союзников она была близка к штатной численности. По штатам военного времени английская пехотная дивизия насчитывала 17 941 человек и американская пехотная дивизия — 13 412 человек. — *Прим. ред.*

силами Средиземноморского театра военных действий был назначен английский генерал Вильсон; командующим 8-й армией вместо Монтомгери 1 января стал генерал Лиз. Одновременно произошла смена командования и в Средиземноморских союзных военно-воздушных силах, где вместо Теддера, назначенного заместителем Эйзенхауэра, командующим был назначен американский генерал Икер, а заместителем Икера — маршал авиации Слессор. Новое руководство Средиземноморскими союзными ВВС, как и старое, было полно решимости выполнить основную цель кампании — «задержать максимальное количество немецких дивизий в Италии» и продолжать продвижение к Риму.

Во второй половине января 1944 года союзное командование решило осуществить крупную десантную операцию на западном побережье Италии, недалеко от Рима. Части 5-й американской армии должны были высадиться в двух небольших портах Анцио и Неттуно на западном побережье Италии и захватить Альбанские холмы. Это обеспечивало обход с фланга оборонительных позиций противника в районе Кассино, через который проходили шоссейная и железная дороги, ведущие в Рим. Таким образом можно было избежать фронтального прорыва этих позиций, считавшихся неприступными.

Как и в боях у Салерно, первоочередной задачей союзных военно-воздушных сил при проведении десантной операции в Анцио была борьба с немецкой авиацией, базировавшейся в Италии и насчитывавшей в то время, по нашим данным, 555 боевых самолетов *. Следующими задачами в порядке их важности являлись: разрушение коммуникаций противника, прикрытие с воздуха наших конвоев с десантом и, наконец, непосредственная поддержка наземных войск в районе высадки и прилегавших к нему районах.

Десантная операция началась 22 января 1944 года и вначале проходила весьма успешно. Союзная авиация нанесла мощные удары по всем аэродромам Центральной Италии. Налеты самолетов были настолько эффективны, что противник не смог поднять в воздух ни одного разведывательного самолета. Благодаря этому конвой с десантными войсками, состоявший из 243 судов различных типов, незамеченным для противника подошел к Анцио. 50 000 американских и английских солдат успешно высадился в глубоком тылу противника. И только в 08.20, через шесть часов после высадки десанта, Кессельрингу стало известно о высадке союзных войск

* На самом деле численность немецкой авиации в Италии в то время составляла не более 350 самолетов.— *Прим. авторов.*

в Анцио. До 2 февраля немецкие самолеты производили не более 100 самолето-вылетов в день, в том числе около 60 вылетов истребителей. Это объяснялось густыми туманами в районе аэродромов и недостатком самолетов. Единственным успехом немецкой авиации за эти дни явилось потопление английского легкого крейсера «Спартан».

В течение двух первых дней после высадки десанта казалось, что операция и дальше будет развиваться успешно. Однако этого не случилось. Высадившийся десант не смог использовать фактор внезапности. Генерал Лукас — командующий союзными войсками — не предпринял после высадки стремительного наступления в глубь полуострова, к Альбанским холмам, а занялся укреплением прибрежного плацдарма высадки.

2 февраля наступление войск, высадившихся в Анцио, было приостановлено, и усилия нашей авиации расчистить путь для их дальнейшего продвижения оказались тщетными. Тем не менее действия союзных военно-воздушных сил продолжались днем и ночью, причем основное внимание уделялось бомбардировке железнодорожных сортировочных станций в тылу противника, включая район Вероны, с целью перерезать железнодорожную линию, проходящую через перевал Бреннер в Болонью, по которой перебрасывались в Италию подкрепления немецких войск.

Немецкое командование было не в состоянии увеличить численность своей истребительной авиации в Италии. В связи с этим оно перебросило из Греции и с Крита в Северную Италию две группы бомбардировщиков «Юнкерс-88», насчитывавшие всего около 130 самолетов, и усилило свою авиагруппу в Южной Франции 25 бомбардировщиками «Дорнье-217», приспособленными для сбрасывания радиоуправляемых планирующих бомб.

В конце января 5-я американская армия, надежно прикрываемая истребительной авиацией, форсировала реку Карильяно, чтобы закрепить успех своих войск в районе Анцио. Бомбардировщики «Бостон», действуя ночью вдоль шоссе дорог с востока на запад Италии, уничтожали немецкие автомашины, которые легко было обнаружить с воздуха, так как из-за опасной езды по горным дорогам они двигались с включенными фарами. В это время тяжелые бомбардировщики союзников совершали налеты на аэродромы Монпелье и Истр ле Тюбе в Южной Франции и на аэродромный узел Удине в Северной Италии. 30 января 215 американских бомбардировщиков «Летающая крепость» и «Либерейтор» под прикрытием истребителей произвели успешные налеты на аэродромы Лаварьяно, Виллаорба, Маньяго и Удине, сбро-

сив на них около 29 000 20-фунтовых осколочных бомб. В результате этих налетов было уничтожено и повреждено значительное количество немецких истребителей, сосредоточенных на этих аэродромах для усиления авиационных частей Кессельринга и перехвата союзных тяжелых бомбардировщиков, действовавших с аэродромного узла Фоджа по объектам в Австрии и Южной Германии.

Всего в период с 22 января по 15 февраля 1944 года союзная бомбардировочная авиация сбросила на объекты противника 12 500 тонн бомб. Тем не менее Кессельринг решил нанести мощный контрудар по союзным войскам, высадившимся в Анцио. Наступление противника началось на рассвете 16 февраля, и к исходу дня немцы с боями продвинулись вперед почти на 2 километра. На следующий день наступление немцев продолжалось, причем немецкие войска получали лишь незначительную поддержку своей авиации. Например, 16 февраля противник произвел не более 250 самолето-вылетов, а на следующий день — около 200 самолето-вылетов. Одно время казалось, что немецкая пехота достигнет победы без поддержки своей авиации с воздуха. 18 февраля был одним из самых напряженных дней. В течение четырех часов шли ожесточенные бои на последнем рубеже, занимаемом нашими войсками. Если бы немцам удалось прорвать нашу оборону, то это, несомненно, повлекло бы за собой уничтожение союзных войск или поспешную их эвакуацию морем.

Но в это время, как и в Салерно, в борьбу вступили флот и военно-воздушные силы, которые, несмотря на плохую погоду, сорвали намерения Кессельринга. 17 февраля более 800 бомбардировщиков всех типов сбросили 950 тонн бомб для оказания поддержки своим наземным войскам. 18 февраля погода была очень плохая и наши бомбардировщики произвели лишь 127 самолето-вылетов. 20 февраля погода улучшилась, и самолеты сбросили в этот день более 10 000 осколочных бомб на скопления войск противника в районе Карросето.

В результате стойкости наших войск и активных действий авиации наступление немцев было приостановлено, и противник был отброшен назад. Однако и союзные войска к этому времени были сильно измотаны, и Александер решил нанести удар с воздуха по ключевому пункту обороны немцев — Кассино, который был подвергнут ожесточенной бомбардировке.

Следует напомнить, что для поддержки союзных войск, высадившихся в Анцио, 34-я американская дивизия в январе предприняла наступление на позиции противника в районе Кассино. Но овладеть городом, находившимся у подножия

горы, в знаменитом монастыре, расположенном на самой вершине этой горы, американским войскам так и не удалось. Поэтому было решено подвергнуть монастырь мощной бомбардировке.

15 февраля в 08.30 135 бомбардировщиков «Летающая крепость» из состава Средиземноморских стратегических военно-воздушных сил США сбросили на монастырь 287 тонн фугасных и 66 тонн зажигательных бомб, одновременно 87 американских бомбардировщиков «Митчелл» и «Мародэр» сбросили 140 тонн бомб. Артиллеристы 5-й американской армии произвели по монастырю 314 выстрелов из орудий тяжелого и среднего калибра. Монастырь был превращен в груды дымящихся развалин. Однако немцы, заняв оборону в его развалинах, отбили атаку наших войск. Более того, они перешли в контратаку, и 19 февраля наши части были отброшены на восточный берег реки Рапидо.

15 марта, ровно через месяц после первого налета на монастырь, союзная авиация произвела массированный налет на Кассино и превратила город в развалины. В этом налете приняли участие одиннадцать авиагрупп тяжелых бомбардировщиков из состава Средиземноморских стратегических ВВС и пять авиагрупп из состава тактических ВВС. Бомбардировка города осуществлялась с пятнадцатиминутным интервалом и длилась с 08.30 до 12.00. 1107 тонн бомб, сброшенных с самолетов, полностью разрушили город. Одновременно с этим налетом 200 истребителей-бомбардировщиков из состава Средиземноморских тактических ВВС атаковали позиции противника, расположенные к югу и юго-западу от Кассино, а 59 английских истребителей «Киттихаук» атаковали огневые позиции артиллерии севернее Аквино. Наступление пехоты прикрывали 200 американских истребителей «Лайтнинг» и 74 английских истребителя «Спитфайр».

Немецкие солдаты гарнизона Кассино, укрывшиеся в блиндажах и убежищах, после окончания бомбардировки оказали нашим войскам упорное сопротивление. Бои за Кассино закончились только через два месяца — 18 мая, когда наши войска захватили последние очаги сопротивления противника в этом городе.

А задолго до этого, 19 марта, началась операция «Стрэнгл» — одна из крупнейших операций Средиземноморских союзных ВВС в Италии, имевшая своей целью прекращение перевозок и по возможности уничтожение коммуникаций противника. В случае успешного осуществления операции в мае 1944 года, когда в Италии должно было возобновиться наступление союзных армий, немецкие войска на фронте остались бы без необходимого для них снабжения. План операции

сводился к следующему: бомбардировщики Средиземноморских тактических ВВС должны были действовать по железнодорожным объектам, и в первую очередь по мостам в районах южнее линии Пиза — Римини; истребители-бомбардировщики — по таким же объектам ближе к линии фронта, а также по ремонтным депо, участкам железнодорожных путей и выгрузочным платформам. Командование Средиземноморских союзных ВВС планировало, что по мере развития операции и вывода из строя этих объектов железнодорожные составы с важными грузами будут накапливаться на сортировочных станциях в Северной Италии, где будут уничтожаться тяжелобомбардировочной авиацией. Чтобы лишить противника возможности подвозить снабжение и подкрепления своим войскам на фронте морским транспортом, планом операции «Стрэнгл» предусматривалось проведение воздушных атак по портам, пристаням и каботажному судоходству противника.

К концу марта союзные бомбардировщики произвели свыше тысячи самолето-вылетов по основным железным дорогам Италии. Было выведено из строя несколько сортировочных станций и уничтожено или повреждено несколько железнодорожных мостов. Бомбардировщики стратегической авиации произвели массированные налеты на железнодорожные узлы магистрали Милан — Венеция и на сортировочные станции Верона, Местре, Турин, Больцано и Милан.

Успех операции «Стрэнгл» мог быть значительно большим, если бы не периоды плохой погоды, затруднявшие проведение налетов. Но и в условиях плохой погоды самолеты Средиземноморских стратегических, тактических и береговых ВВС в марте 1944 года сбросили на итальянские коммуникации 19 460 тонн бомб. В апреле атаки союзной авиации по этим целям продолжались в еще большем масштабе, и уже 6 апреля воздушной разведкой было установлено, что итальянские железные дороги были блокированы в десяти местах.

Результаты воздушной операции «Стрэнгл» и предшествовавших ей налетов союзной авиации на коммуникации и транспортные средства противника в Италии не оказали решающего влияния на ход боевых действий. Коммуникации немецких войск систематически прерывались и выводились из строя, но они непрерывно восстанавливались и, несмотря на разрушения, причиненные железным дорогам, портам, автотранспорту и складам, противник мог удовлетворять минимальные потребности своих войск в снабжении. Несомненным является факт, что атаки союзной авиации по коммуникациям и транспортным средствам в ходе всей кампании в Италии все же не смогли полностью сорвать работу железнодорожного транспорта. В период с сентября 1943 года

и до весны 1944 года коммуникациям противника был нанесен большой ущерб, но он оказался недостаточным, чтобы решить исход кампании даже после тех 51 500 тонн бомб, которые были сброшены на коммуникации противника в ходе осуществления воздушной операции «Диadem»*, проведенной после операции «Стрэнгл». Однако несмотря на то что нашей авиации не удалось полностью вывести из строя железнодорожную систему Италии, противник значительно увеличил объем автомобильных перевозок и вскоре вынужден был направлять морские конвои со снабжением даже в дневное время.

Заключительное наступление союзных войск в Италии началось 11 мая 1944 года, а 4 июня, за два дня до высадки союзников в Нормандии, наши войска вступили в Рим. Честолобивым надеждам союзников после успешных боев за береговой плацдарм у Салерно не суждено было осуществиться. Пересеченный характер местности, разлившиеся от дождей реки, плохие коммуникации страны, небольшое количество сил вторжения, плохая погода и главным образом упорное сопротивление противника были основными причинами неудовлетворительного хода кампании**. Союзная авиация завоевала господство в воздухе с самого начала кампании и никогда его не теряла, однако этого было недостаточно для достижения быстрой победы. Без господства авиации в воздухе вторжение союзных войск в Италию было бы вообще обречено на неудачу. В конце концов кампания в Италии закончилась победой союзных войск, но путь к ней был долгим и трудным.

* Операция «Диadem» проводилась в апреле 1944 года с целью обеспечить соединение союзных войск на плацдарме высадки в Анцио с главной группировкой союзных войск. Это соединение союзных войск было достигнуто только 25 мая. — *Прим. ред.*

** Одной из причин прекращения наступательных действий союзников в Италии осенью 1944 года была переброска около трех английских дивизий из Италии в Грецию. Немецкие оккупационные войска в октябре 1944 года полностью эвакуировались из Греции, после чего там высадились английские войска и развернули боевые действия против греческих сил Внутреннего сопротивления. Эта борьба велась с целью не допустить установления в Греции народно-демократического строя и продолжалась даже после окончания второй мировой войны. — *Прим. ред.*

В оригинале книги эта страница белая
(без текста, без изображений).
In the original book, this page is white
(no text, without images).

Gerza scan

Часть III
УСПЕШНЫЙ ФИНАЛ

В оригинале книги эта страница белая
(без текста, без изображений).
In the original book, this page is white
(no text, without images).

Gerza scan

Глава 1

ОПЕРАЦИЯ „ПОЙНТБЛЭНК“ И БОМБАРДИРОВКА ПО ПЛОЩАДИ

Уже в начале 1943 года стало ясно, что выполнение основных положений директивы, разработанной конференцией в Касабланке, а именно: «прогрессивно нарастающее разрушение и дезорганизация военной, промышленной и экономической системы Германии и подрыв морального духа немецкого народа» — может дорого обойтись союзным ВВС, особенно если выполнять эти задачи в дневное время.

Воздушное наступление против Германии началось неудачно. Ранней весной 1943 года и в течение некоторого последующего времени бомбардировщики «Летающая крепость» из состава 8-й воздушной армии США, находившейся в оперативном подчинении начальника штаба английских ВВС, который являлся членом Англо-американского комитета начальников штабов, вынуждены были действовать без сопровождения истребителей дальнего действия, находившихся в то время еще в начальной стадии производства. Перед бомбардировочной авиацией США стояла трудная и опасная задача ведения боевых действий в дневное время, и опыт уже первых трех месяцев 1943 года показал, что, несмотря на храбрость, проявленную американскими летчиками, выполнение этой задачи им было явно не под силу.

Начав боевые действия в воздухе, американцы считали, что их тяжелые бомбардировщики, вооруженные пулеметами калибра 12,7 миллиметра, действуя в сомкнутых боевых порядках, смогут защитить себя от истребителей противника и не будут нуждаться в истребителях сопровождения. Ошибочность этой теории была выявлена уже в первых боевых вылетах, когда американские бомбардировщики сразу же начали нести большие потери. Американцы совершили такую же ошибку, какая была допущена в начале войны штабом английских ВВС, выславшим в 1939 году самолеты «Веллингтон» без истребителей прикрытия для бомбардировки объек-

тов на острове Гельголанд и в других пунктах. Чтобы уменьшить свои потери, Бомбардировочное командование решило проводить ночные налеты. Американцы же с самого начала и до конца войны проводили бомбардировку только в дневное время и в конце концов успешно достигли своей цели.

К лету 1943 года на вооружение немецких истребителей, численность которых к этому времени увеличилась, поступили новые пушки. Захваченный в исправном состоянии истребитель «Фокке-Вульф-190» был вооружен четырьмя пушками типа «Маузер-151» калибра 20 миллиметров с электрическим приводом; две из них были размещены в крыле, а две стреляли синхронно через винт. Дальность стрельбы этих пушек была больше, чем у американских пулеметов калибра 12,7 миллиметра, и поэтому «Фокке-Вульф-190» считался грозным и опасным противником. Эти самолеты пилотировали лучшие летчики немецких ВВС, которые вскоре сбили большое количество американских бомбардировщиков, летавших в дневное время.

Применив усовершенствованные самолетные радиолокационные прицелы, немецкая истребительная авиация начала наносить большие потери английским бомбардировщикам, действовавшим ночью. После двухлетних испытаний и доводок на вооружение немецких ВВС поступили два типа ночных истребителей: «Мессершмитт-110» и «Юнкерс-88». Первый из них обладал хорошей маневренностью, большой скороподъемностью и благодаря массовому производству имелся в достаточном количестве. Существенным недостатком этого самолета являлась небольшая дальность полета, не допускавшая длительного преследования самолетов противника. По этой причине «Мессершмитт-110» постепенно заменялся «Юнкерсом-88», который, хотя и обладал меньшей скоростью полета и был сложнее в технике пилотирования, но мог находиться в воздухе до пяти часов.

Серьезную угрозу для Бомбардировочного командования представляло увеличение численности и повышение эффективности действий немецких ночных истребителей. В 1942 году размеры потерь самолетов командования составили 4,1 процента — цифра слишком большая, принимая во внимание то обстоятельство, что воздушное наступление должно было продолжаться в возрастающих масштабах. В первом квартале 1943 года положение не изменилось. Что же касается 8-й воздушной армии США, производившей полеты в дневное время, то она стала нести еще большие потери. Очевидно, было необходимо изменить принципы боевого использования союзных ВВС. На этом настаивала и объединенная группа планирования, созданная в апреле и разработавшая впо-

следствии «объединенный план наступательных действий бомбардировочной авиации», которым должны были руководствоваться в своих действиях Харрис и Икер. Взгляды, изложенные в этом плане, получили широкое распространение и поддержку. 10 июня Англо-американский комитет начальников штабов издал новую, точнее говоря, дополнительную директиву под названием «Пойнтблэнк». Согласно этой директиве основной задачей американских ВВС являлось уничтожение немецкой истребительной авиации и промышленных предприятий, связанных с производством истребителей. «Пока это не будет сделано, — указывалось в директиве, — наша бомбардировочная авиация не сможет выполнить возложенные на нее задачи... Силы Бомбардировочного командования должны быть использованы в соответствии с их главной задачей — общей дезорганизацией немецкой промышленности. Действия английских бомбардировщиков должны проводиться, насколько это окажется возможным, в дополнение к боевым операциям 8-й воздушной армии... Распределение целей, — говорилось далее в директиве, — и эффективное взаимодействие сил, участвующих в выполнении поставленных задач, должны осуществляться посредством консультаций между командующими этими силами. Для отработки вопросов взаимодействия был создан Англо-американский объединенный комитет по планированию операций».

Важность задач, возложенных на этот комитет, вполне очевидна. Без взаимного согласования своих действий бомбардировочная авиация США и Англии могла по меньшей мере впустую тратить свои усилия или даже мешать одна другой. Этот комитет в ряде случаев планировал боевые действия бомбардировочной авиации с таким расчетом, чтобы определенные цели подвергались бомбардировке днем и ночью. Например, плановая таблица налета на избранный объект составлялась следующим образом: американские бомбардировщики появлялись над целью в вечерние сумерки, подвергали ее интенсивной бомбардировке зажигательными бомбами, создавая очаги пожаров, которые длительное время освещали цель и служили световыми ориентирами для английских бомбардировщиков, атакующих эту же цель с наступлением ночи. Ночные налеты английской бомбардировочной авиации на аэродромы противника не давали возможности немецким дневным истребителям взлетать с разрушенных взлетно-посадочных полос, чтобы воспрепятствовать налетам американских бомбардировщиков с наступлением рассвета.

Однако точка зрения Англо-американского комитета начальников штабов, касающаяся использования бомбардировочной авиации, не получила одобрения главного маршала

авиации Харриса, видевшего в ней еще одну попытку заставить его отказаться от бомбометания по площади и перейти к прицельному бомбометанию — то есть к выполнению задач, которые для Бомбардировочного командования, за исключением авиагруппы наведения, в 1943 году были еще непосильными.

Для уничтожения объектов немецкой авиационной промышленности необходимо было применять прицельное бомбометание, в чем как раз специализировались американцы. 8-я воздушная армия США была подготовлена для проведения бомбардировок в дневное время с применением точных бомбардировочных прицелов, с помощью которых экипажи вполне могли рассчитывать на попадание в отдельные здания, например такие, как авиасборочный цех завода Мессершмитта в Аугсбурге или завод шарикоподшипников в Швейнфурте. Английская бомбардировочная авиация, действовавшая массированно только ночью, не могла применять такую тактику. На вооружении бомбардировочной авиации имелась радионавигационная система «Джи», эффективность применения которой возрастала с каждым ночным налетом. Однако бортовые панорамные радиолокационные прицелы H2S, радиотехническая система «Гобой» и другие нововведения, с помощью которых англичане надеялись достигнуть высокой точности бомбометания, только что появились. Поэтому все надежды на то, что Бомбардировочное командование внесет необходимый вклад в общие усилия, могли быть оправданы, по мнению Харриса, лишь в том случае, если наносить удары по промышленным объектам, сосредоточенным в крупных городах. Точка зрения Харриса была учтена в директиве к операции «Пойнтблэнк», где указывалось, что основные задачи английской бомбардировочной авиации остаются прежними.

Харрис следующим образом предлагал провести операцию «Пойнтблэнк». В то время как 8-я воздушная армия будет наносить удары по основным авиационным заводам Германии, Бомбардировочное командование будет проводить налеты на «те промышленные города, в которых сосредоточено наибольшее количество заводов, изготавливающих части и агрегаты самолетов и авиационных двигателей».

Практическая боевая деятельность Бомбардировочного командования в ходе операции «Пойнтблэнк» проходила в соответствии с предложением Харриса.

Поскольку большинство таких городов находилось восточнее и южнее Рура, самолеты Бомбардировочного командования могли атаковать их только в длинные ночи, когда бомбардировщики могли долететь до целей и вернуться обратно на свои аэродромы в темное время. Тем не менее

в ночь на 21 июня, когда ночи еще были короткими, Харрис выслал небольшую группу бомбардировщиков «Ланкастер» из состава 5-й авиагруппы для бомбардировки бывшего завода Цеппелин во Фридрихсхафене, на берегу Боденского озера. Этот завод выпускал радиолокационную аппаратуру для немецких ночных истребителей и поэтому входил в категорию целей, подлежащих уничтожению согласно плану операции «Пойнтблэнк». Налет в общем был успешным. Были повреждены основные здания завода, полностью сгорели здание и установка аэродинамической трубы, несколько ремонтных цехов и половина литейного цеха.

Проведя налет без потерь, самолеты взяли курс на аэродромы, расположенные в Северной Африке, и благополучно произвели посадку. Несмотря на это, мы были вынуждены ограничивать проведение подобных налетов, так как возникли трудности, связанные с обслуживанием тяжелых бомбардировщиков.

В течение последующих дней июня и в первые недели июля 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. В ночь на 26 июля ожесточенной бомбардировке подвергся Эссен. В налете участвовало 705 бомбардировщиков. До цели дошли 627 самолетов, которые сбросили на город 2032 тонны бомб; свои потери составили 26 самолетов.

За сутки до налета на Эссен был проведен первый из четырех массированных налетов английской бомбардировочной авиации на Гамбург. В результате этих мощных налетов были произведены максимальные разрушения за все время воздушного наступления против Германии, за исключением разрушений, причиненных Дрездену. Гамбург, второй по величине город Германии, с населением свыше полутора миллионов человек, являлся уже в течение многих лет важным промышленным центром и первоклассным портом. В городе было сосредоточено около 3000 промышленных и 5000 торговых предприятий. Судостроительные верфи Гамбурга производили около 45 процентов от общего выпуска подводных лодок Германии. Гамбург не являлся целью, разрушение которой непосредственно способствовало бы выполнению задач операции «Пойнтблэнк». В этом крупном городе было сосредоточено очень много верфей и различных заводов, но только два из них производили части самолетов. Кроме того, оказалось, что

налеты американской бомбардировочной авиации на Гамбург проводились в дополнение к налетам английской авиации, а не наоборот, как было предусмотрено директивой. Дело состояло в том, что этот древний ганзейский город был расположен на берегу моря, вследствие чего он мог быть легко опознан на экранах панорамных радиолокационных прицелов Н2S, которые стали поступать на вооружение английских бомбардировщиков.

Первый налет на Гамбург, проведенный в ночь на 25 июля, был осуществлен 740 бомбардировщиками из числа 791 самолета, вылетевшего на бомбардировку. В течение двух с половиной часов на город было сброшено 2396 тонн фугасных и зажигательных бомб. Дипольные отражатели в виде полос металлизированной бумаги, носившие кодированное название «уиндоу», которые сбрасывались в большом количестве английскими самолетами в этом налете, оказались весьма эффективным средством подавления работы немецких радиолокационных станций обнаружения. Лучи прожекторов, управляемых с помощью радиолокаторов, «бесцельно блуждали во всех направлениях», зенитная артиллерия вела интенсивный, но неточный огонь. В основном благодаря дипольным отражателям мы потеряли в этом налете только 12 самолетов. В результате этого налета многие газовые и водопроводные магистрали, линии электропередач и телефонной связи были прерваны. Полностью была выведена из строя и не могла быть восстановлена впоследствии сложная система оповещения населения о воздушных налетах. Разрушения, вызванные последующими тремя налетами, были еще большими.

Через несколько часов после первого налета на Гамбург был проведен дневной налет 68 американских тяжелых бомбардировщиков, атаковавших порт и район Вильгельмсбурга. В результате этого налета были сильно повреждены портовые сооружения и пристани, а также морские суда, находившиеся в порту, и доки. Налет продолжался один час. На следующее утро 53 американских бомбардировщика сбросили бомбы на крупную электростанцию. Ночь с 26 на 27 июля прошла сравнительно спокойно, но это было лишь затишье перед бурей. В ночь на 28 июля английская бомбардировочная авиация вновь произвела массированный налет на Гамбург, в котором участвовало 739 самолетов, сбросивших на город 2417 тонн бомб. Через два дня после этого налета на Гамбург был проведен еще один массированный налет. В нем участвовало 726 самолетов, сбросивших на город 2382 тонны бомб. И, наконец, в ночь на 3 августа в сложных метеорологических условиях был проведен заключительный воздушный налет, в котором на Гамбург было сброшено 1426 тонн бомб. Всего

в четырех налетах на Гамбург участвовало 3095 самолетов, на цель вышли 2630 самолетов, сбросивших на город 8621 тонну бомб, из них 4309 тонн зажигательных бомб. Наши потери составили 87 бомбардировщиков, из них 30 — при последнем налете.

По данным начальника полиции Гамбурга, в результате воздушных налетов, включая небольшие дневные налеты американских самолетов, в городе было разрушено или приведено в непригодное для жилья состояние 40 385 жилых домов и 275 000 квартир, что составляло 61 процент жилой площади города. Было разрушено или серьезно повреждено 580 промышленных и военных предприятий, 2632 магазина, 76 общественных учреждений, 24 больницы, 277 школ, 58 церквей, 83 банка, 12 мостов и знаменитый зоологический сад Гагенбека. Во время воздушных налетов в Гамбурге было убито 41 800 и ранено 37 439 человек; кроме того, несколько тысяч человек пропало без вести.

До этих налетов гамбургские предприятия ежемесячно выпускали восемь — девять подводных лодок водоизмещением до 500 тонн. После налетов производство подводных лодок сократилось до двух — трех в месяц. За два последующих месяца выпуск тяжелого машинного оборудования, такого, как краны, экскаваторы, и тяжелого вооружения уменьшился почти на 20 процентов. Выпуск авиационной техники не сократился, так как те немногие авиационные заводы, которые находились в Гамбурге, были эвакуированы еще до начала налетов. За один месяц производство жидкого топлива сократилось на 40 процентов.

Ровно через месяц после последнего налета на Гамбург Бомбардировочное командование приступило к массированным налетам на Берлин. В середине августа были проведены воздушные налеты на Турин, Милан, Геную, Мангейм и два крупных налета на Нюрнберг, в ходе которых на город было сброшено 3444 тонны бомб. Особое внимание командование английской бомбардировочной авиации в августе уделяло еще одной чрезвычайно важной цели. В ночь на 18 августа 571 самолет из числа 600, вылетевших на задание, сбросил 1937 тонн бомб на экспериментальный центр ракетного оружия в Пенемюнде.

Не бездействовал в течение этого месяца и противник. Несмотря на то что немцы были застигнуты врасплох налетами на Гамбург, в ходе которых мы применили помехи, сильно затруднявшие работу радиолокационных станций обнаружения, они быстро создали и применили новые методы борьбы. В частности, была разработана и введена в действие новая система предупреждения о налетах авиации противника,

Посты службы ВНОС, обнаружив в воздухе бомбардировщики противника, непрерывно сообщали по радио своим истребителям, патрулировавшим в воздухе, высоту и курс полета бомбардировщиков и районы, над которыми они в данный момент пролетали. Немецкие ночные истребители («свободные охотники»), получив эти данные, направлялись для перехвата и атаки бомбардировщиков, при условии если радиус действия истребителей позволял им выполнить эту задачу (в отдельных случаях истребители летали на удаление до 500 километров от своих аэродромов). Для облегчения работы своих ночных истребителей немцы все чаще стали прибегать к визуальным средствам поиска самолетов. Например, одновременно включалось большое количество прожекторов или освещалась нижняя кромка облачности. Светящиеся бомбы, впервые примененные с этой целью в ночь на 1 сентября при налете на Берлин, сбрасывались на расчетной высоте вдоль предполагаемых маршрутов подхода или ухода бомбардировщиков противника от цели.

Однако надежных способов своевременного вызова истребителей для атаки бомбардировщиков противника на подходе к цели или над ней немцам так и не удалось создать. Почти всегда их истребители прилетали с опозданием, и только в отдельных случаях им удавалось нанести значительные потери последним эшелонам бомбардировщиков.

Чтобы противодействовать новым тактическим приемам немцев, которые принесли им все же значительный успех, командование английской бомбардировочной авиации сократило временной интервал между самолетами на боевом курсе, что увеличило концентрацию самолетов над целью, и к концу войны время прохождения боевого порядка бомбардировщиков над целью сократилось в три раза. Наша авиация могла, таким образом, бомбардировать цель возможно большим количеством самолетов в возможно короткий промежуток времени. Увеличение риска поражения бомбами, падающими с вышелеющих самолетов, и столкновения своих самолетов в воздухе компенсировалось сокращением времени пребывания боевого порядка бомбардировщиков в опасной зоне зенитного огня.

Первый массированный налет английской бомбардировочной авиации на Берлин был проведен в ночь на 3 декабря 1943 года. 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 налете на Берлин, состоявшемся через месяц, 383 бомбардировщика должны

были сбросить бомбы за 13 минут, фактически же они были над целью 24 минуты. Наибольшая концентрация самолетов над целью была достигнута в ночь на 28 января 1944 года, когда в течение каждой минуты на Берлин сбрасывали бомбы 23 бомбардировщика.

Чем глубже союзная авиация проникала в Германию, тем больше времени занимал каждый полет, а поэтому все большее внимание уделялось выбору маршрута полета. Маршруты бомбардировщиков выбирались таким образом, чтобы создать у немцев впечатление, что самолеты летят в направлении определенного объекта. В самый последний момент бомбардировщики внезапно меняли курс и шли к действительному объекту атаки. Такой окольный, а зачастую и зигзагообразный маршрут подхода бомбардировщиков к цели сбивал с толку операторов постов управления и наведения немецких ночных истребителей, и они часто не могли определить, по какой же цели будет нанесен удар. Эти контрмеры нас в то время удовлетворяли, и в конце августа 1943 года Бомбардировочное командование начало производить налеты небольшими группами бомбардировщиков на Берлин, положив этим начало воздушному наступлению, развернувшемуся в ноябре и известному под названием «Берлинское сражение». В течение последних десяти дней августа на Берлин были совершены три налета, в ходе которых были сильно разрушены города Сименс-Штадт, Мариендорф и Лихтерфельде.

За эти три налета Бомбардировочное командование потеряло 125 самолетов, и Харрис, обеспокоенный столь большими потерями, временно прекратил налеты на Берлин, переключив действия бомбардировочной авиации на более близкие цели. В ночь на 6 и в ночь на 24 сентября были произведены два массированных налета на Мангейм, в каждом из которых участвовало около 600 самолетов. В период между концом сентября и серединой октября были совершены четыре налета на Ганновер: на город было сброшено 8339 тонн бомб. В ночь на 4 и в ночь на 23 октября бомбардировке с воздуха был подвергнут Кассель, а в ночь на 4 ноября был совершен налет на Дюссельдорф. Следует отметить, что в налете на Дюссельдорф был впервые применен бортовой радионавигационный прибор «GN». Этот прибор имел радиопередатчик, импульсы которого отражались двумя наземными радиомаяками и позволяли экипажу определить местоположение самолета в воздухе. В отличие от системы «Гобой» количество самолетов, использующих систему «GN», не ограничивалось. Фоторазведка показала, что бомбы, сброшенные с использованием прибора «GN», упали в радиусе около 800 метров от точки прицеливания. К октябрю 1944 года большинство бом-

бардировщиков «Ланкастер» были снабжены радионавигационными приборами «GN».

В это время 8-я воздушная армия США наносила удары по объектам, расположенным в глубине Германии, и при этом несла тяжелые потери, главным образом от истребителей противника. Становилось все более очевидным, что операция «Пойнтблэнк» пока еще не дала ожидаемых результатов и что для ее успешного выполнения требуются длительные, настойчивые и непрерывные усилия. Немецкая истребительная авиация действовала еще очень активно, особенно днем. Например, 14 октября при налете 288 американских тяжелых бомбардировщиков на Швейнфурт немецкие истребители сбили 60 самолетов. 7 ноября начальники штабов американских вооруженных сил, встревоженные столь большими потерями, потребовали пересмотра плана операции «Пойнтблэнк». Американцы заявили, что в распоряжении союзников теперь имеется итальянская авиабаза в Фодже, с которой недавно созданная 15-я воздушная армия, вооруженная стратегическими бомбардировщиками, начинает проводить налеты на Германию. В связи с этим Бомбардировочному командованию необходимо пересмотреть перечень целей и, если возможно, улучшить методы взаимодействия двух американских воздушных армий. Главная цель операции «Пойнтблэнк» — уничтожение немецкой истребительной авиации — остается прежней. В короткий срок, остающийся до лета 1944 года, когда должно начаться вторжение во Францию, все усилия необходимо направить на выполнение этой задачи.

Предложения американцев были представлены Харрису, и он нашел их неубедительными. По его мнению, причина недостаточного успешного проведения операции «Пойнтблэнк» заключалась в том, что она осуществлялась слишком малыми силами, а также в том, что часто менялись объекты нападения. Американцы, утверждал Харрис, совершили «преждевременный неудачный налет» на нефтяные промыслы в Плоешти. Три группы бомбардировщиков «Либерејтор» были переброшены в Северную Африку для действий в Средиземном море и Италии. Аэродром Фоджа не был приспособлен для базирования крупных сил авиации. Фактически в распоряжении американцев была только одна воздушная армия, а не две. В заключение Харрис отверг утверждения, что выполнение операции «Пойнтблэнк» идет медленными темпами и что ее результаты незначительны. Воздушные силы, заявил Харрис, выделенные для проведения этой операции, достигли «значительно больших результатов, чем от них ожидалось». По мнению Харриса, для успешного завершения операции необходимо было увеличить состав авиационных соединений,

ускорить выпуск самолетов и не допускать использования авиации для действий по другим целям.

Икер, командующий 8-й воздушной армией США, высказал аналогичную точку зрения, но менее убедительно, чем Харрис, ограничившись лишь указанием на то, что для выполнения операции «Пойнтблэнк» было выделено недостаточно средств.

Английское министерство авиации в своем ответе начальникам штабов вооруженных сил США писало, что в основном оно согласно с точкой зрения Харриса. Размещение крупных бомбардировочных сил в Италии могло, по мнению английского министерства авиации, значительно ослабить проведение общего воздушного наступления на немецкую промышленность, осуществлявшегося с английских аэродромов. Одна командная инстанция не в состоянии «изо дня в день согласовывать операции стратегических бомбардировщиков, действующих с аэродромов, расположенных на таком удалении друг от друга, как Англия и Италия. Она может добиться лишь осуществления общего стратегического руководства». А эту задачу, по мнению министерства авиации, следует лучше всего оставить в руках Англо-американского комитета начальников штабов, который будет принимать решения о распределении сил и средств по отдельным театрам военных действий.

Таким образом, план проведения операции «Пойнтблэнк» остался, по существу, без изменения и союзники продолжали выполнять его с присущей им решимостью.

Необходимо 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 смертоносного оружия — магнитных и акустических мин. Применялось несколько типов мин, самая легкая мина весила 450, самая тяжелая — 840 килограммов.

Операции по постановке мин, проводившиеся Береговым командованием с самого начала войны, требовали тесного взаимодействия военно-воздушных сил с военно-морским флотом. Начиная с 1942 года все самолеты тяжелобомбардировочных авиагрупп были постепенно приспособлены для постановки мин с воздуха. К штабу Бомбардировочного командования были прикомандированы четыре морских штабных офицера, которые оказывали помощь в планировании

операций по постановке мин, наблюдали за обеспечением ми-нами частей командования, собирали сведения о выполнении операции во всех ее фазах и тщательно изучали предпринимаемые противником контрмеры против постановки мин английскими бомбардировщиками. Скоро эти офицеры оказались настолько загруженными работой, что возникла необходимость прикомандировать к штабу каждой авиагруппы по одному морскому офицеру.

Производство мин, приспособленных для постановки с самолетов, было начато в конце 1940 года. К началу 1943 года выпуск мин достиг более 1200 в месяц, из них около 95 процентов ставилось в водах противника. Появление в 1943 году 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 года 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 H2S точность постановки мин значительно повысилась, а увеличение высоты налета привело к снижению потерь самолетов. Первая операция по постановке мин с большой высоты была проведена 4 января 1944 года, когда шесть бомбардировщиков «Галифакс» поставили мины в районе Бреста.

В 1943 году самолеты Бомбардировочного командования сбросили в воды, омывающие северо-западное побережье Европы, 13 776 мин, а в течение первых шести месяцев

1944 года еще 11 415 мин. Потери самолетов составили 2,1 процента от общего количества самолето-вылетов, произведенных для постановки мин. Штаб Бомбардировочного командования считал, что потери флота противника в 1943 году 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 года по 30 июня 1944 года составили 255 судов и кораблей общим тоннажем около 175 000 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 году, когда численность самолетного парка командования увеличилась почти в полтора раза, увеличение ударной силы было еще заметнее. Общий тоннаж бомб, сброшенных в 1943 году, был почти в два с половиной раза больше тоннажа бомб, сброшенных в 1942 году. 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 году уже не принимали активного участия в боевых воздушных операциях, 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 года 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 и 8-я авиагруппа наведения в составе восьми тяжело-бомбардировочных 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 дополни-

тельных 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 году.

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 130 000 тонн балласта и цемента и 80 километров труб и трубопроводов. Если в 1940 году 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.

Возникли также затруднения с мастерскими и электростанциями. Все они вскоре оказались непригодными для обслуживания новых бомбардировщиков. Ремонтные площадки, краны, тракторы, подъемники и другое оборудование, вполне пригодное для обслуживания бомбардировщиков «Хэмпден» и «Веллингтон», пришлось переделывать, так как оно оказалось несоразмерно малым для крупных «Ланкастеров».

На аэродромах постоянно ощущалась нехватка квалифицированного наземного персонала, особенно механиков по радиолокационному оборудованию. Радиолокационная аппаратура прибывала в авиационные части во все возрастающем количестве, причем каждый новый образец был более сложным, чем предыдущий.

Боевую деятельность Бомбардировочного командования обслуживали четыре авиагруппы Командования обслуживания и обеспечения английских ВВС. 41-я авиагруппа имела основной задачей снабжение новыми самолетами, которые перегонялись с заводов в боевые эскадрильи летным составом вспомогательной авиатранспортной службы этой авиагруппы. 43-я авиагруппа занималась ремонтом авиационной техники. 40-я авиагруппа снабжала авиационные части различным имуществом и снаряжением, кроме бомб и боеприпасов. Через склады и депо этой авиагруппы английские ВВС в 1944 году ежемесячно получали в среднем около 346 000 тонн различных грузов. На 42-ю авиагруппу было возложено снаб-

жение английских ВВС бомбами и боеприпасами. В 1943 году эта группа направила в авиационные части 1 059 696 тонн бомб, а в 1944 году — 3 068 127 тонн.

Вернемся к налетам Бомбардировочного командования на Берлин. Воздушное наступление на столицу Германии развернулось в полную силу в середине ноября. 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. Массированные налеты на Берлин продолжались до 25 марта 1944 года. К этому времени на город было совершено 16 налетов. Все налеты проводились в неблагоприятных метеорологических условиях, и самолетам наведения часто приходилось обозначать точки прицеливания над облачностью с помощью цветных светящихся авиабомб.

Самый мощный налет на Берлин был проведен в ночь на 16 февраля 1944 года. В нем участвовал 891 самолет; дошли до цели 806 самолетов, которые сбросили на город, закрытый толстым слоем облачности, 2642 тонны бомб. Наши 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 «уиндоу», 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, широкопередаточная 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 процента от общего количества самолето-вылетов на Берлин.

На основании данных воздушной разведки было установлено, что 30 процентов промышленных предприятий города прекратили работу в результате разрушений, причиненных бомбардировкой. Кроме того, из других источников стало известно, что 10 процентов промышленных предприятий прекратили работу из-за нехватки рабочей силы и сырья. 60 процентов торговых предприятий Берлина также прекратили работу. Это довольно скромные подсчеты, так как в немецких донесениях того времени говорилось о значительно больших разрушениях.

В результате только первых шести массированных налетов в Берлине было уничтожено 46 промышленных предприятий, 259 предприятий получили повреждения. Кроме того, были повреждены многие железнодорожные станции и другие важные объекты. По немецким данным, за 12 воздушных налетов в Берлине было убито 5166 человек и ранено 18431 человек, число пропавших без вести не было установлено. Только за семь воздушных налетов в Берлине было уничтожено или серьезно повреждено 15 635 жилых домов. К марту 1944 года в городе насчитывалось около полутора миллиона человек, не имеющих крова.

Однако, несмотря на тяжелые последствия бомбардировок, выпуск промышленной продукции на предприятиях Берлина не только не снизился, но даже увеличился благодаря мерам рационализации и стандартизации, введенным министерством вооружений под руководством Шпеера. Воздушные налеты, по заявлению немецких властей, не вывели из строя основных центров промышленности Германии вплоть до конца 1944 года, когда в налетах на отдельные группы целей была достигнута высокая степень концентрации бомбардировочных ударов. Количество убитых и раненых в Берлине было не так велико, как в Гамбурге. В Берлине заблаговременно были построены большие бомбоубежища, некоторые из них вмещали до 30 000 человек.

В период между 10 июня 1943 года и 25 марта 1944 года, когда налеты на Берлин временно прекратились, английская бомбардировочная авиация совершила 58 крупных* налетов на города и промышленные объекты Германии. В том числе неоднократно налетам подвергся Швейнфурт — центр производства шарикоподшипников в Германии.

* Под «крупным» подразумевается воздушный налет, в котором приняло участие 400 самолетов и более.— *Прим. авторов.*

Воздушный налет на Аугсбург, проведенный в ночь на 26 февраля, как и налет, проведенный накануне на Швейнфурт, 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. Эти налеты явились кульминационным пунктом операции «Пойнтблэнк». Согласованные усилия английской и американской бомбардировочной авиации были направлены на то, чтобы вывести из строя авиационную промышленность Германии, прежде чем союзная авиация будет переключена на выполнение задач, непосредственно связанных с вторжением в Европу.

Следует отметить еще два воздушных налета, проведенных Бомбардировочным командованием в тот период. В ночь на 31 марта 1944 года 710 самолетов из числа 795, вылетевших на задание, сбросили на Нюрнберг 1069 тонн фугасных и 1391 тонну зажигательных бомб. Налет был успешным, но и свои потери составили 94 бомбардировщика. Большую помощь немецким истребителям оказала погода. Метеорологические условия над Северным морем в ту ночь не допускали производства демонстративных полетов английской авиации в большом масштабе с целью отвлечения истребителей противника. А такие отвлекающие действия в течение долгого времени были основным фактором снижения боевых потерь английской бомбардировочной авиации. Предполагалось, что облачность в эту ночь прикроет полет наших бомбардировщиков по меньшей мере на первой половине маршрута, однако она рассеялась прежде, чем самолеты достигли Бельгии, и им пришлось продолжать полет в условиях лунной ночи. Руководители центров наведения немецкой истребительной авиации совершенно правильно решили, что можно пренебречь небольшой группой самолетов в количестве 50 бомбардировщиков «Галифакс», занятых постановкой мин в Гельголандской бухте, и сосредоточили истребители над Бонном и Франкфуртом, где было удобно перехватывать наши бомбардировщики и преследовать их на протяжении 400 километров к востоку от Ахена и далее к югу до Нюрнберга.

Последним налетом этого периода был налет на Мюнхен, проведенный в ночь на 25 апреля 1944 года. Налет носил экспериментальный характер и проводился с целью проверки нового метода обозначения целей самолетами наведения с малой высоты. В качестве цели умышленно был избран Мюнхен — город, расположенный в центре Германии и имевший сильную противовоздушную оборону.

Воздушная операция «Пойнтблэнк», начавшаяся ранней весной 1943 года, была временно приостановлена в апреле 1944 года, так как американская и английская тяжелобомбардировочная авиация была передана 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 процента 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 20 000 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 года командование могло выделять каждую ночь для бомбардировки избранных целей свыше 1000 самолетов*. К концу апреля 1944 года общая численность личного состава командования достигла 155 510 человек, включая офицерский и рядовой состав военно-воздушных сил доминионов и женского вспомогательного корпуса английских ВВС.

Для успешного проведения воздушного наступления необходимо было разрешить три основные проблемы. Во-первых, нужно было иметь достаточное количество крупных аэродромов, самолетов соответствующих типов и обученных экипажей. Во-вторых, разработать тактические приемы или иметь специальное оборудование или и то и другое вместе для преодоления в полете трудностей, вызываемых погодой. В-третьих, необходимо было подавить оборону противника как на земле, так и в воздухе. Первая проблема была частично разрешена к концу 1943 года. Хотя в строю еще и не было тех 5000 тяжелых бомбардировщиков, о которых мечтал Харрис, тем не

* В ночь на 16 февраля Бомбардировочное командование выделило для нанесения удара по объектам в Германии 1066 самолетов.—Прим. автора.

менее они поступали в строевые части во все увеличивающемся количестве, а учебные центры выпускали все больше и больше подготовленных экипажей. Вывод бомбардировщиков на цель с помощью самолетов наведения, применение радиолокационных прицелов H2S и радионавигационных систем «Джи», «Гобой», а также применение усовершенствованных маркировочных бомб типа «карпет» для обозначения целей в значительной степени продвинули вперед разрешение второй проблемы. Попытка разрешить третью проблему вызвала никогда не прекращавшуюся борьбу идей и мнений между учеными и тактиками союзников и немецкими учеными и тактиками. В конце концов союзники добились победы, так как процент бомбардировщиков, потерянных во время воздушных налетов на Германию в 1943 году, был меньше, чем в 1942 году, в то же время объем разрушений, причиненных основным промышленным районам Германии в течение десяти месяцев 1943 года, был в десять раз больше объема разрушений, причиненных союзной авиацией за все предыдущие 45 месяцев войны.

Каких же результатов добилось Бомбардировочное командование в итоге проведения воздушной операции «Пойнт-блэнк»? 7 декабря 1943 года Харрис заявил, что к концу октября 1943 года на 38 главных городов Германии было сброшено 167 230 тонн бомб, уничтожено около 8400 гектаров застроенной площади, что составляло 25 процентов общей площади городов, подвергшихся воздушному нападению. С первого взгляда такой результат может показаться вполне удовлетворительным. Однако после тщательного анализа эти данные оказались не столь убедительными. Дело в том, что Харрис проводил воздушные налеты не в соответствии с объединенным планом наступления бомбардировочной авиации, составленным вскоре после конференции в Касабланке, а руководствуясь стремлением осуществить бомбардировку тех городов Германии, в которых насчитывался максимальный процент населения. В 38 городах, подвергшихся воздушной бомбардировке, было сосредоточено 72 процента городского населения Германии, что составляло менее 33 процентов общего населения страны, то есть не более 25 миллионов человек.

Если бы даже в каждом из этих городов было разрушено 50 процентов застроенной площади (фактически же к концу 1943 года величина разрушений в этих городах составляла только 25 процентов), то и в этом случае противник был бы в состоянии продолжать борьбу. Поэтому 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 85 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.

Тем не менее положение немецкой авиационной промышленности, а следовательно, и военно-воздушных сил Германии оставалось тяжелым. Производство бомбардировщиков уменьшилось, и, несмотря на увеличение истребителей, фактическое количество этих самолетов, поступающих в боевые части или, точнее говоря, поднимавшихся в воздух, постоянно оставалось недостаточным. Многочисленные и интенсивные налеты союзной авиации на немецкие аэродромы влекли за собой уничтожение на земле столь большого количества самолетов, что, по словам Шпеера, «союзники уничтожали самолеты с такой же быстротой, с какой они строились». Поэтому было бы неправильным утверждать, что наступление англо-американской бомбардировочной авиации в 1943 году и в начале 1944 года не достигло своей цели. В ходе этого наступления противнику был нанесен такой большой ущерб, что уже

в феврале 1944 года Саур, помощник Шпеера, заявил, что около 70 процентов общей площади цехов заводов авиационной промышленности было разрушено или повреждено воздушной бомбардировкой.

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.

В конечном счете, несмотря на заявление Шпеера, что бомбардировка по площади никогда не представляла серьезной угрозы для Германии, последняя была вынуждена перейти к обороне в воздухе вследствие наступательных действий бомбардировочной авиации союзников.

К весне 1944 года Германия значительно сократила производство бомбардировщиков. Ее истребительная авиация и зенитная артиллерия, тщетно пытающиеся оборонять жизненно важные объекты страны, не были сосредоточены на критических участках фронта, чтобы оказать противодействие возможной высадке союзников на западном и южном побережье Европы. Почти три четверти миллиона мужчин, которые с большей пользой могли бы работать в любом другом месте, были заняты в системе противовоздушной обороны. Кроме того, значительно большее количество людей было занято в органах местной противовоздушной обороны и на бесконечных восстановительных работах. Очень многие промышленные центры Германии к тому времени были разрушены или серьезно повреждены. Таково было мнение заместителя начальника штаба ВВС маршала авиации Нормана Боттомли, и после окончания войны, когда изучались результаты воздушной операции «Пойнтблэнк», он не видел причин изменить это мнение. Нет оснований полагать, что такая оценка событий 1943 года и начала 1944 года была неправильной.

Глава 2

БЕРЕГОВОЕ КОМАНДОВАНИЕ. БОРЬБА С НЕМЕЦКИМИ ПОДВОДНЫМИ ЛОДКАМИ В АТЛАНТИЧЕСКОМ ОКЕАНЕ И БИСКАЙСКОМ ЗАЛИВЕ

В начале 1943 года союзники считали, что войну нельзя выиграть, не устранив угрозу со стороны подводных лодок противника; поэтому борьбу с ними они рассматривали как одну из наиболее важных задач, возложенных на их военно-морские и военно-воздушные силы. Следует вспомнить, что такая точка зрения господствовала на конференции в Касабланке и была ясно отражена в ее директивах.

В связи с этим главной задачей Берегового командования английских ВВС была борьба с немецкими подводными лодками в Атлантическом океане и Бискайском заливе. В феврале 1943 года командующим Береговым командованием был назначен маршал авиации Слессор.

Со своих баз, расположенных в Европе, немецкие подводные лодки следовали в Атлантический океан по двум маршрутам. Один из них проходил между Исландией и Северной Шотландией, другой — через Бискайский залив. Боевые действия Берегового командования проводились на основе следующих трех принципов: максимальная концентрация сил по месту и времени на главных направлениях, решительность в захвате и удержании превосходства над противником в вопросах развития боевой техники и, наконец, поддержание на высоком уровне боевой подготовки личного состава.

Общее руководство борьбой с подводными лодками противника осуществлялось подкомитетом противолодочной борьбы при Военном кабинете, председателем которого был премьер-министр Великобритании. Этот подкомитет ведал всеми вопросами, касающимися борьбы с подводными лодками. Имея исключительно большие полномочия, он мог немедленно передавать свои решения и указания любому министерству или штабу.

Структура и деятельность этого руководящего органа, на первый взгляд, не нуждалась в улучшении и усовершенствовании. Фактически это было далеко не так. Нельзя сказать, чтобы взаимодействие между Англией и США в вопросах борьбы с подводными лодками противника было всегда совершенным. Со стороны английского командования предпринимались неоднократные усилия наладить такое взаимодействие.

Начиная с декабря 1941 года — со времени нападения японцев на Пирл-Харбор — командующий Береговым командованием английских ВВС, в то время маршал авиации Джуберт неоднократно настаивал на создании объединенного командования, по крайней мере для руководства борьбой с подводными лодками противника в северной части Атлантического океана. Однако предложения Джуберта, одобренные американским морским штабом в Лондоне, не встретили должной поддержки со стороны командующего военно-морскими силами США и не были утверждены. Маршал авиации Слессор, сменивший Джуберта, сразу же выдвинул предложение, чтобы Атлантический океан считался единым районом боевых действий, на котором союзники — Англия на востоке, а США и Канада на западе — вели согласованные боевые действия с чрезвычайно подвижным противником. Положение Германии на правом фланге морского театра военных действий в Атлантике было очень прочным. Большое количество баз, имевшихся в распоряжении Германии на этом фланге, и характер применяемого оружия давали ей возможность быстро осуществлять концентрированные атаки в любом направлении. Буквально в течение нескольких дней Дениц мог перебросить свой подводный флот от американского побережья к подходам в Средиземное море или к северу, в бурные воды, омывающие Исландию. Столь гибкий способ нападения противника требовал, по мнению Слессора, гибкой системы обороны, и поэтому он настаивал на создании четкой и действенной системы руководства борьбой с подводными лодками противника. Прогресс в этом направлении был, конечно, сделан, но даже на заключительных этапах войны то тесное взаимодействие, которое «обычно имело место в других операциях воздушной войны», над беспокорными волнами Атлантики не было достигнуто.

В войне, которая ведется несколькими союзными государствами, трудно установить эффективную систему руководства боевыми операциями. И все же сначала казалось, что над необъятными просторами Атлантического океана военно-воздушные силы Англии и США будут действовать в соответствии с точно разработанным планом совместных опера-

ций. В марте 1943 года в Вашингтоне была созвана конференция, которая рассмотрела вопросы по организации защиты конвоев, следующих через Атлантический океан. На конференции присутствовал представитель штаба Слессора вице-маршал авиации Дарстон. Эта конференция пересмотрела маршруты следования боевого охранения конвоев. На Восточное командование ВВС Канады в Галифаксе было возложено руководство боевой деятельностью всех противолодочных самолетов, базирующихся в Канаде, на Лабрадор и Ньюфаундленд, независимо от того, принадлежали ли эти самолеты военно-воздушным силам Англии, США или Канады. В Сент-Джонсе, на Ньюфаундленде, был создан объединенный штаб этого района. Однако наиболее важным результатом этой конференции явилось согласие США разместить свои противолодочные самолеты дальнего действия на Ньюфаундленде, передать некоторое количество таких самолетов канадским ВВС и создать Объединенный процедурный комитет. Этот комитет собрался в Сент-Джонсе в начале июня с целью установить единую систему «боевой разведки и связи для всех союзных противолодочных эскадрилий, действующих в Атлантическом океане».

Однако предложенная комитетом система разведки и связи так и не была введена в действие. Возможно, эта система была слишком проста, возможно для ее осуществления требовалась более высокая степень взаимодействия, чем та, которую можно было достигнуть в то время, но из-за отсутствия такой единой системы две великие воздушные и морские державы вели в течение более трех с половиной лет отчаянную борьбу с врагом в исключительно трудных условиях, а отсутствие полного взаимопонимания между ними порождало дополнительные затруднения. Одно время казалось, что Объединенный процедурный комитет выработает схему совместных действий. Однако вмешательство военноморского министра США в дела этого комитета привело к внезапному прекращению его работы.

Аналогичная судьба постигла Союзный комитет по борьбе с подводными лодками, созданный для достижения тесного взаимодействия на всех театрах военных действий.

Такое положение объясняется, вероятно, тем, что несмотря на все заверения высшего командования американских ВМС, данные на конференции в Касабланке, оно по вполне понятным причинам уделяло больше внимания крупным наступательным морским и воздушным операциям, проводившимся на Тихом океане, чем оборонительным операциям против подводных лодок в Атлантическом океане. Американцы не могли игнорировать и фактически не игнорировали этот те-

атр военных действий, на котором в течение всего 1943 года проводилась операция «Болеро» — переброска во все возрастающем количестве американских войск и предметов снабжения в Англию. В то же время они держали мощные противолодочные силы в районах, прилегающих к побережью США. Изучение американских боевых приказов и оперативных планов позволяет сделать вывод, что адмирал Кинг и его штаб не придавали боевым действиям в Атлантике такого же первостепенного значения, какое генерал Маршалл придавал вторжению союзников в Европу в 1944 году.

Среди американских руководящих лиц, по-видимому, были различные точки зрения по вопросу ведения воздушной войны в Атлантическом океане. В начале 1943 года военный министр США Стимсон и его заместитель Ловетт внесли предложение учредить должность командующего союзными ВВС в районе Атлантического океана, которому должны были подчиняться все союзные противолодочные авиационные части и соединения, базирующиеся в этом районе. На первый взгляд это предложение казалось вполне обоснованным, однако оно не встретило одобрения со стороны английского Военного кабинета, да и сам Слессор не испытывал большого желания занять этот пост, хотя американцы и были готовы выдвинуть его кандидатуру. Слишком свежа еще была в памяти Слессора судьба, постигшая Союзный комитет по борьбе с подводными лодками. Он был убежден, что командующий военно-воздушными силами в районе Атлантического океана был бы номинальным начальником, а не действительным командиром, чьи приказы должны беспрекословно выполняться всеми соединениями, участвующими в борьбе с подводными лодками противника.

Адмиралтейство оказалось значительно сговорчивее американского морского ведомства. Во всех объединенных штабах районов, в штабе Берегового командования и в Адмиралтействе офицеры ВМС и ВВС рука об руку работали над решением поставленных задач. Чувство недоверия, вызванное в 1941 году решением английского правительства передать Береговое командование в оперативное подчинение Адмиралтейству, постепенно исчезло, и отношения между личным составом этих двух органов едва ли могли быть более сердечными.

В мае 1943 года Слессор доложил подкомитету противолодочной борьбы, что Береговое командование больше не в состоянии обеспечивать каждый конвой воздушным прикрытием и что в будущем таким прикрытием будут обеспечиваться лишь те конвои, для которых угроза подвергнуться атаке подводных лодок противника будет особенно велика.

Прикрытие конвоев, следующих через сравнительно безопасные районы океана, необходимо осуществлять только надводными эскортными силами. Одновременно Слессор добивался изменения дислокации союзных ВВС в районе Атлантического океана и переброски из США в Англию еще шести эскадрилий (всего 72 самолета дальнего действия) для использования их против немецких подводных лодок, действующих в Бискайском заливе. Подкомитет противолодочной борьбы поддержал проект Слессора, не возражал против него и начальник морских операций штаба ВМС США адмирал Старк. Однако первые американские эскадрильи прибыли в Корнуэлл только в июне, когда Слессор снова прибыл в Вашингтон, чтобы добиться осуществления своего проекта. Количество американских самолетов, переброшенных в Англию, никогда не достигало запланированных шести эскадрилий, и к январю 1944 года в Англии находились только три эскадрильи ВМС США, насчитывавшие 36 бомбардировщиков «Либерејтор». Кроме того, в течение некоторого времени с английских аэродромов действовала одна эскадрилья летающих лодок «Каталина». Однако эти самолеты не могли справиться с теми задачами, которые на них возлагались в период максимальной активности подводных лодок противника в Бискайском заливе.

У нас всегда было хорошее взаимодействие с канадскими ВВС. Командующий Восточным командованием ВВС Канады вице-маршал авиации Джонсон горячо поддержал предложения Слессора и установил тесный контакт со штабом Берегового командования. 422-я и 423-я эскадрильи канадских ВВС действовали с аэродромов Северной Ирландии; 162-я эскадрилья, вооруженная летающими лодками «Каталина», базировалась в Исландии, но в боевых действиях приняла участие только в феврале 1944 года.

Такова была общая обстановка весной 1943 года, когда Береговое командование принялось выполнять задачи по защите наших конвоев от подводных лодок противника.

Основными районами боевых действий являлись Атлантический океан и Бискайский залив. При этом не следует забывать, что боевые действия в любом из этих районов являлись частью битвы за Атлантику. Интенсивность этих боевых действий колебалась в зависимости от изменения диспозиции подводных лодок, имевшихся в распоряжении Деница. В период с января и до середины мая 1943 года основные усилия немецких подводных лодок были направлены в северные районы Атлантического океана.

В этой мрачной части океана противник оказался хозяином положения, по крайней мере временно. Тактика немцев

на этом театре заключалась в атаке конвоев большими группами подводных лодок. В период с 16 по 20 марта одна из таких групп, напав на конвой «НХ-229» и «SC-122», добилась исключительного успеха. На рассвете 16 марта в условиях штормовой погоды подводная лодка из состава группы «Раубграф» обнаружила конвой «SC-122». К месту нахождения конвоя были вызваны другие подводные лодки. К вечеру этого дня большая часть немецких подводных лодок была в готовности нанести решительный удар по конвою. В 02.00 17 марта были торпедированы один за другим четыре транспорта, а к исходу этого дня такая же судьба постигла пятый транспорт. Два самолета «Либереитор», вылетевшие из Северной Ирландии в район боевых действий, обнаружили четыре подводные лодки, но сбросить противолодочные бомбы удалось лишь одному самолету. Вылетевший после них третий самолет «Либереитор» не мог обнаружить конвой и возвратился на свою базу. Ночью немецкие подводные лодки потопили еще два транспорта. 18 марта три «Либереитора», вылетевшие из Северной Ирландии, и два «Либереитора» из Исландии прикрывали конвой с 10.38 до 20.38. Самолеты шесть раз обнаруживали подводные лодки противника и провели четыре атаки. Присутствие своих самолетов избавило уже значительно потрепанный конвой от дальнейших атак противника. Ночь прошла спокойно, но на рассвете 19 марта, когда еще было темно, было потоплено еще одно судно.

Большинство самолетов командования не было оборудовано бортовыми прожекторами Ли, и поэтому не было организовано воздушное прикрытие конвоя в темное время суток.

К 20 марта было усилено прикрытие конвоя с воздуха. Три бомбардировщика «Летающая крепость» непрерывно патрулировали почти в течение 13 часов светлого времени. Одновременно 10 летающих лодок «Сандерленд», летая над морем на малой высоте, прикрывали также конвой «НХ-229», в составе которого были быстроходные суда. Одна подводная лодка противника была потоплена, а другая повреждена самолетами из состава 201-й эскадрильи.

Конвой «НХ-229» насчитывал 40 транспортов, следовавших 11 колоннами. Вечером 16 марта подводные лодки нанесли первый удар по конвою и торпедировали одно торговое судно. Вскоре были потоплены еще три судна. На рассвете 17 марта конвой был дважды атакован, при этом было торпедировано еще три судна. Столь большие потери объясняются тем, что конвой в то время находился вне радиуса действия своих самолетов и прикрытие его осуществляли только корабли охранения. В 13.05 были торпедированы еще два судна. К этому времени конвой вошел в зону досягаемости

своих самолетов. Сильный боковой ветер на аэродроме в Исландии мешал в это время взлету самолетов, и только в 16.55 один из самолетов 120-й эскадрильи смог прибыть к месту нахождения конвоя, он прикрывал его в течение четырех часов.

18 марта ветер резко усилился; видимость уменьшилась до пяти километров, и самолеты, вылетевшие для прикрытия конвоя, не смогли его обнаружить. Немецкие подводные лодки возобновили атаки и после полудня потопили два судна. 19 марта прикрытия конвоя осуществлялось тремя самолетами «Либерейтор» и четырьмя самолетами «Летающая крепость» в течение 12 часов. На следующий день три самолета «Летающая крепость» прикрывали конвой, а летающие лодки «Сандерленд» вели поиски подводных лодок в прилегающих районах.

«Результаты этого сражения,— говорилось в журнале боевых действий главного командования ВМС Германии,— являются наилучшим достижением в борьбе с конвоями противника». За четыре дня было потоплено 20 транспортов.

В это время в Вашингтоне была созвана конференция по организации прикрытия и прохождения конвоев через Атлантический океан, на которой, как указывалось выше, присутствовал представитель Берегового командования вице-маршал авиации Дарстон. Конференция пересмотрела систему сопровождения конвоев, и вскоре после этого конвои стали нести гораздо меньшие потери.

В мае в результате объединенных усилий авиации и флота было потоплено не менее 41 немецкой подводной лодки. Средний тоннаж потопленных судов союзников, приходившийся на одну потопленную лодку противника, снизился с 40 000 до 6000 тонн.

Немцы с присущей им скрупулезностью проанализировали причины потерь своего подводного флота. Таблица потерь, приложенная к журналу боевых действий главного командования ВМС Германии, представляет несомненный интерес. В ней указывается, что 35 процентов от общего количества потопленных подводных лодок были уничтожены союзной авиацией на путях подхода подводных лодок к маршрутам следования конвоев. В районе непосредственного нахождения конвоев потери немецких подводных лодок составили 26 процентов, из них 10 процентов лодок было потоплено авиацией и 13 процентов — уничтожено в результате совместных усилий авиации и надводных кораблей. И, наконец, 38 процентов от общего количества потопленных немецких подводных лодок было уничтожено в момент выхода их в атаку, причем 22 процента было потоплено кораблями охра-

нения, 10 процентов — авиацией и 6 процентов — в результате совместных действий надводных кораблей и авиации. Эти цифры красноречиво говорят о том, что чем дальше немецкие подводные лодки находились от конвоев, тем большие потери несли они от авиации. И только тогда, когда подводные лодки подходили к конвою очень близко (иногда они даже прорывали завесу охранения и оказывались внутри боевого порядка кораблей и судов конвоя), они несли больше потерь от кораблей охранения, чем от самолетов. Этого следовало ожидать. В документах главного командования немецких ВМС по этому вопросу отмечено следующее: «Английские ВВС сыграли важную роль в нанесении немецкому подводному флоту столь больших потерь. Это объясняется возросшим использованием сухопутных самолетов и авианосцев, а также осуществлением внезапных ударов благодаря обнаружению подводных лодок при помощи радиолокационных средств в дневное и ночное время».

17 мая Дениц направил командирам всех подводных лодок директиву № 1769, в которой говорилось: «Обстановка, сложившаяся в настоящее время в северной части Атлантического океана, вынуждает нас временно перенести боевые действия подводных лодок в районы, менее подверженные воздействию авиации противника». Таким образом, Дениц признал провал планов в Северной Атлантике, причем основной причиной этого провала явились активные действия самолетов Берегового командования. Дениц проиграл кровопролитную битву в Северной Атлантике и перенес боевые действия своих подводных лодок на юг. То же самое сделал и Слессор.

В начале весны 1943 года развернулась борьба в Бискайском заливе. Следует вспомнить, что на протяжении 1941 и 1942 годов 19-я авиагруппа, штаб которой находился в Плимуте, а боевые эскадрильи базировались на аэродромы юго-западного побережья Англии и Уэльса, вела патрулирование в районе Бискайского залива. К началу 1943 года авиагруппа насчитывала на своем боевом счету только семь потопленных немецких подводных лодок. В январе 1943 года были потоплены еще две подводные лодки. Однако в марте 1943 года произошло событие, послужившее началом решающей фазы давно готовившегося сражения. На самолетах Берегового командования были установлены первые бортовые радиолокаторы обнаружения А. S. V.-III, работавшие в дециметровом диапазоне и предназначенные для поиска и обнаружения подводных лодок противника в надводном положении. А. S. V.-III явился не просто новым эффективным средством обнаружения подводных лодок, поступившим на вооружение вместо

бортового радиолокатора А. S. V.-II с длиной волны 1,5 метра*. Теперь подводные лодки противника не могли чувствовать себя в безопасности и в ночное время. Вновь стали эффективно применяться самолетные прожекторы Ли для поиска и атаки подводных лодок в ночное время. До тех пор пока на самолетах Берегового командования устанавливались бортовые радиолокаторы старого образца А. S. V.-II, немецкие подводные лодки могли обнаружить работу этих радиолокаторов при помощи своих поисковых радиолокационных приемников и успевали погружаться в воду до подхода к ним самолетов; поэтому интенсивность и плотность патрулирования самолетов, проводившегося в дневное время, не имели существенного значения. Чтобы избежать визуального обнаружения, немецкие подводные лодки днем шли в подводном положении, а после захода солнца всплывали на поверхность для зарядки аккумуляторов и, используя большую скорость хода в надводном положении, уходили из опасной зоны. Однако как только английские самолеты были оснащены бортовыми радиолокаторами нового образца, работу которых немцы не могли обнаружить, вновь стали успешно действовать самолеты с прожекторами. Эти самолеты могли успешно обнаруживать и уничтожать подводные лодки противника.

Основные базы немецких подводных лодок находились в Лориане, Сен-Назере, Ла-Паллисе, Бресте и Бордо. Согласно решениям, принятым в Касабланке по вопросу борьбы с подводными лодками противника, все эти базы подверглись налетам самолетов Бомбардировочного командования, а по некоторым из них наносили удары самолеты 8-й воздушной армии США. На Лориан было сброшено 4500 тонн бомб, а на Сен-Назер — 2000 тонн. Однако результаты бомбардировок были неудовлетворительными, так как бомбы не могли пробить мощные железобетонные укрытия для подводных

* В марте 1942 года в руки немцев попал самолет Берегового командования «Хадсон», оборудованный бортовым радиолокатором обнаружения А. S. V.-II. После изучения этого радиолокатора немцы разработали и установили на своих подводных лодках поисковые радиолокационные приемники «Метокс-600», позволявшие обнаружить работу А. S. V.-II в радиусе свыше 60 километров. Используя эти приемники, немецкие подводные лодки успевали погружаться до подхода английских самолетов. Это привело к провалу планов борьбы союзников в Бискайском заливе в начале 1943 года. Поступившие на вооружение английских самолетов бортовые радиолокаторы А. S. V.-III, работавшие на волне 10 сантиметров, явились средством тактической внезапности и обеспечили англичанам значительный успех в борьбе с немецкими подводными лодками. Поисковые радиолокационные приемники «Метокс-600» не позволяли обнаружить работу А. S. V.-III. — *Прим. ред.*

лодок. Стало ясно, что бомбардировка баз подводных лодок с воздуха не может дать положительных результатов*.

В меморандуме, представленном Слессором в апреле 1943 года в Комитет противолодочной борьбы и переданном на рассмотрение Англо-американского комитета начальников штабов, отмечалась огромная важность Бискайского залива. «Через Бискайский залив,— писал Слессор,— проходят пять из каждых шести подводных лодок противника, действующих в Атлантическом океане». Воды Бискайского залива находились в радиусе действия самолетов, базирующихся на аэродромы Юго-Западной Англии и Гибралтара. Береговому командованию необходимо было организовать патрулирование самолетов над Бискайским заливом таким образом, чтобы иметь твердую уверенность в том, что каждая немецкая подводная лодка, проходящая через Бискайский залив, будет обнаружена и уничтожена.

Организуя патрулирование, Слессор применил и усовершенствовал так называемую тактику «паутины», впервые успешно примененную английской военно-морской авиацией еще в 1917 году над Северным морем.

Такая тактика вскоре дала положительный результат. «Противник охраняет район Бискайского залива исключительно тщательно,— доносил немецкий офицер связи флота, прикомандированный к штабу ВВС,— над заливом ежедневно патрулирует от 30 до 50 самолетов противника».

Успехи применения нового бортового радиолокатора А.С.У.-III не замедлили сказаться. В марте в Бискайском заливе были обнаружены 42 подводные лодки противника, из них 24 подверглись атаке. Вновь успешно стали применяться самолетные прожекторы Ли. Все это было немалым достижением, но штабу Берегового командования было хорошо известно, что на каждую обнаруженную подводную лодку противника приходились две необнаруженные.

Следующий ход предприняли немцы, изменив свою тактику боевых действий. Их подводные лодки теперь при налете авиации не погружались, а оставались на поверхности для отражения атак авиации противника при помощи зенитных пу-

* Союзному командованию было известно, что бомбардировкой с воздуха разрушить укрытия для немецких подводных лодок в базах Сен-Назер и Лориан не представлялось возможным. Несмотря на это, ожесточенные удары с воздуха продолжались до полного уничтожения Сен-Назера и Лориана. В результате этих налетов большой ущерб был нанесен гражданскому населению, немцы же продолжали вести боевые действия подводных лодок из этих баз с прежней активностью. С мая по декабрь 1943 года в Сен-Назер вошло 77 и вышло 78 подводных лодок, тогда как во все другие базы, расположенные во Франции, за этот же период вошла 181 и вышли 179 подводных лодок. — *Прим. ред.*

шек и пулеметов, количество и калибр которых были значительно увеличены. Немцы сняли с подводных лодок артиллерийские установки калибра 88 и 105 миллиметров и вместо них установили на боевой рубке, а на некоторых лодках в носовой и кормовой части зенитные пушки калибра 37 и 20 миллиметров и крупнокалиберные пулеметы. Имея такое вооружение, немецкие подводные лодки вступали в бой с самолетами противника, представлявшими собой весьма соблазнительную цель. Чтобы сбросить противолодочные бомбы с необходимой точностью, «Либереитор» или «Сандерленд» должен был лететь не только на малой высоте, но и выдерживать при этом прямолинейный курс горизонтального полета. Ясно, что сбить самолет в момент его захода на цель, пусть даже непродолжительного по времени, было вполне возможно. Поэтому Дениц потребовал от командиров своих подводных лодок применять тактику обстрела самолетов.

Необходимыми средствами борьбы против новой тактики противника, по мнению специалистов, должны были быть новый тип бомбардировочного прицела и новый тип противолодочной бомбы, обеспечивающие бомбометание со средних высот. К созданию такого прицела и бомбы необходимо было как можно скорее привлечь ученых. Такая точка зрения существовала и в Комитете противолодочной борьбы, но она не получила одобрения Слессора, который питал исключительное доверие к экипажам своих самолетов и утверждал (дальнейшие события подтвердили его правоту), что они не испугаются потерь и будут по-прежнему атаковать немецкие подводные лодки с малых высот. В то же время Слессор предпринимал все зависящие от него меры для усиления защиты противолодочных самолетов от зенитного огня подводных лодок противника. В носовой части самолетов были установлены дополнительные пулеметы, и воздушным стрелкам было приказано вести интенсивный огонь при выходе самолета на боевой курс. 10-я эскадрилья австралийских ВВС первой установила в носовой части летающих лодок «Сандерленд» по 4 пулемета калибра 7,69 миллиметра. Этому примеру последовали вскоре и другие эскадрильи. При наличии такого оружия воздушные стрелки могли вести эффективный огонь с большого расстояния.

В апреле 1943 года самолеты Берегового командования из 52 обнаруженных в Бискайском заливе немецких подводных лодок атаковали 28 и потопили только одну подводную лодку. Однако в следующем месяце в Бискайском заливе было обнаружено 98 подводных лодок, из них 64 были атакованы и семь потоплены. Тактика пребывания подводных лодок в надводном положении с целью отражения атак самолетов

противника обходилась немецкому командованию слишком дорого, и оно в третий раз изменило тактику своих действий.

В течение первых десяти дней июня в Бискайском заливе было обнаружено только семь немецких подводных лодок, несмотря на то что патрулирование самолетов над заливом продолжалось во все возрастающем масштабе. Неужели битва выиграна? Вначале казалось, что дело обстоит именно так, но 12 июня впервые был обнаружен «групповой переход» немецких подводных лодок, шедших в надводном положении из Бискайского залива в Атлантический океан. Такое использование подводных лодок давало им вполне очевидное тактическое преимущество. Одна небольшая группа подводных лодок, идущих в сомкнутом строю, имеет больше шансов остаться не обнаруженной самолетами противника, чем три или четыре подводные лодки, идущие поодиночке в районе патрулирования авиации противника. Прикрытие группы подводных лодок истребителями, главным образом «Юнкерс-88», при такой тактике могло быть организовано по месту и времени лучше, чем прежде, в то же время подводные лодки могли оказать друг другу взаимную огневую поддержку. Если группа подводных лодок была обнаружена нашими самолетами, она сразу же переходила на зигзагообразный курс и открывала огонь, который обычно был более интенсивным и точным, чем огонь с отдельных подводных лодок. Новая тактика обеспечила противнику временную передышку. Количество обнаруженных в Бискайском заливе немецких подводных лодок в июне снизилось до 57, а количество атакованных подводных лодок — до 26; были потоплены только две подводные лодки.

Как раз в это время Адмиралтейство наконец получило в свое распоряжение отряд сторожевых кораблей. Он состоял из пяти шлюпов: «Старлинг», «Рен», «Вудпеккер», «Кайт» и «Уайлд Гус». Отрядом командовал капитан 1 ранга Уокер.

В течение последующих шести недель этот отряд и самолеты Берегового командования нанесли большие потери немецкому подводному флоту.

Совместные действия сторожевых кораблей и авиации против немецких подводных лодок продолжались до августа 1943 года, когда противник еще раз изменил свою тактику. Потеря четырех подводных лодок в Бискайском заливе в первые два дня этого месяца вынудила немецкое командование отказаться от попыток пересекать воды залива в надводном положении, и подводные лодки избрали более безопасный маршрут вдоль северных берегов Испании. Сторожевые корабли Уокера и самолеты 19-й авиагруппы Бромета сразу же последовали за подводными лодками в новый район. Однако теперь английские корабли и самолеты были далеко от своих

баз и приблизились к базам противника. Фактически они оказались в радиусе действия немецкой авиации, на вооружение которой поступили новые бомбы. 25 августа корабли, охранявшие выход из Бискайского залива у берегов Испании, были атакованы немецкими самолетами, которые повредили один шлюп. Через два дня немцы потопили английский шлюп «Игрет» и серьезно повредили эскадренный миноносец «Этабаскан». В целях безопасности отряд шлюпов был отведен на 300 километров к западу, вследствие чего ухудшилось взаимодействие кораблей с самолетами Берегового командования.

К концу августа 1943 года противник снова изменил тактику действий своих подводных лодок в Бискайском заливе. Теперь они двигались в светлое время суток в подводном положении, всплывая на поверхность лишь ночью на минимальное время, необходимое для зарядки аккумуляторов.

Береговое командование прилагало все усилия для оказания противодействия новой тактике противника. Было увеличено количество ночных патрульных самолетов «Веллингтон», оборудованных прожекторами Ли для поиска подводных лодок, перевооружена 304-я польская эскадрилья.

Сторожевые корабли продолжали патрулировать в Бискайском заливе до середины сентября, когда было получено сообщение, что немецкие подводные лодки снова появились в северной части Атлантического океана. Это был тревожный сигнал, и корабли из Бискайского залива были переброшены на север. Они возвратились в Бискайский залив почти через год, как раз в то время, когда быстрое продвижение союзных войск из Нормандии к юго-западу вынудило немецкое командование вывести свои подводные лодки из портов Бискайского залива.

В ходе сражения с немецкими подводными лодками в Бискайском заливе Слессор и Бромет непрерывно меняли тактические приемы. В марте 1943 года был применен метод «ленточного патрулирования». Существо этого метода состояло в том, что самолеты днем и ночью патрулировали над полосой воды определенной ширины, расположенной перпендикулярно к вероятному маршруту следования подводных лодок противника. Патрулируя над такой полосой, летчики имели большие шансы обнаружить днем или ночью подводную лодку, пересекающую данную полосу. Было подсчитано, что немецкая подводная лодка в течение суток должна находиться в надводном положении для зарядки своих аккумуляторов около пяти часов. Применялись и другие методы патрулирования, известные под названием «Гондола», «Инклоуз», «Маскетри» и «Перкашен», которые являлись улучшенными вариантами старого метода поиска по веерообразно расходящимся маршрутам.

Максимальный успех был достигнут в июле, когда английская авиация потопила 11 немецких подводных лодок.

Самолеты, привлекавшиеся для борьбы с подводными лодками, неоднократно вступали в бой с немецкими истребителями дальнего действия, прикрывавшими переход своих подводных лодок. Немецкие истребители, действовавшие в районе Бискайского залива, входили в состав группы дальних истребителей 6-й бомбардировочной эскадры, которая начала боевые действия в сентябре 1942 года. Плохая погода зимой 1942/43 года затрудняла боевые действия авиации, и до марта 1943 года истребители 19-й авиагруппы обнаружили в воздухе только 27 немецких истребителей. В последующие три месяца потери противника в целом превосходили наши потери, и немецкое командование срочно перебросило из Италии в Брест истребители «Мессершмитт-110», которые начали совершать боевые вылеты совместно с самолетами «Юнкерс-88».

Для борьбы с патрульными самолетами в ночное время немцы выделили девять ночных истребителей «Юнкерс-88», базировавшихся в Нанте. В феврале 1944 года был сформирован отряд в количестве 9 самолетов «Фокке-Вульф-190». Однако эти истребители, хотя и имели хорошие тактико-технические данные, не достигли значительных результатов, так как у них был слишком малый радиус действия. С началом вторжения союзных войск в Европу немцы полностью прекратили прикрытие своих подводных лодок истребителями.

В период с 1 июня по 1 сентября 1943 года немцы потеряли в Бискайском заливе и северной части Атлантического океана 56 подводных лодок. Таким образом, после переноса боевой деятельности подводных лодок из северной части Атлантического океана в Бискайский залив потери немцев не сократились, а, наоборот, возросли, количество же потопленных судов союзников за это же время значительно снизилось.

Однако Дениц не отчаивался, так как на вооружение немецких ВМС вскоре должны были поступить новое приспособление — шноркель и новый вид оружия — акустическая торпеда. Шноркель состоял из двух соединенных между собой труб, прикрепляемых к палубе подводной лодки, обычно на левом борту наверху боевой рубки. В рабочем положении один конец воздухозаборной трубы находился на одном уровне с верхней частью полностью поднятого перископа. Внутренний диаметр этой трубы составлял 355 миллиметров, сверху труба закрывалась кожухом с автоматическим клапаном, не пропускавшим в нее воду. Выхлопная труба, располагавшаяся непосредственно за воздухозаборной трубой, была на 1,5 метра короче, и поэтому ее верхний конец находился как раз под поверхностью воды. Для зарядки аккумуляторов подводная

лодка шла на малой скорости на перископной глубине. Воздухозаборная труба поднималась кверху, и наружный воздух поступал через нее в дизели подводной лодки. Таким образом, с помощью этого устройства лодка могла двигаться в подводном положении при помощи дизелей и одновременно заряжать свои аккумуляторы. Вскоре было установлено, что скорость подводных лодок при таком способе передвижения составляла от пяти до семи узлов.

Вторым изобретением являлась акустическая торпеда. После выстрела такая торпеда двигалась в направлении шума, создаваемого винтами корабля. Внутри торпеды находилось специальное устройство, улавливающее шум винтов. Благодаря этому торпеда изменяла свой курс и двигалась прямо на цель.

Однако акустической торпеды и шноркеля было еще недостаточно для завоевания господства на море. Немецкое верховное командование сознавало, что для достижения этой цели необходимо иметь подводные лодки нового типа. В связи с этим производство подводных лодок старого типа было прекращено, и немцы приступили к проектированию моделей новых подводных лодок. Эти лодки, обладавшие более высокой скоростью хода, предполагалось собирать из готовых стандартных узлов.

Модель XXI имела водоизмещение 1600 тонн и запас хода в надводном положении свыше 30 000 километров при скорости шесть узлов. В случае необходимости лодка могла развивать под водой скорость 16 узлов, но с такой скоростью она могла пройти расстояние не более 40 километров. Эта подводная лодка несла 20 торпед и имела экипаж 57 человек. Модель XXIII имела значительно меньшие размеры, ее водоизмещение составляло всего 230 тонн, под водой лодка могла развить скорость хода 10 узлов и проходить при этом расстояние около 70 километров. Экипаж ее насчитывал 14 человек, и она несла только две торпеды. В период между проектированием этих лодок и их вступлением в строй должны были применяться обычные подводные лодки, на которых были успешно установлены шноркели. Немцы считали, что это устройство явится надежной защитой и позволит продолжать подводную войну до тех пор, пока не будут выпущены новые подводные лодки.

Одновременно с этим Дениц предпринял еще одно усилие для улучшения положения немецкого подводного флота в северной части Атлантического океана. Сюда снова было переброшено несколько групп подводных лодок для ведения группового патрулирования в меридиональном направлении. В каждой группе насчитывалось от 15 до 20 подводных лодок.

Боевой порядок подразделения группы лодок образовывал прямую линию протяжением свыше 450 километров; расстояние между двумя соседними лодками в линии составляло около 24 километров. Завеса подводных лодок перемещалась в северном, южном, восточном или западном направлении таким образом, чтобы перекрыть полосу водного пространства перпендикулярно к направлению движения конвоя противника. Залог успеха заключался в точной и своевременной передаче сообщения с подводной лодки, которая первой обнаружит конвой, с тем чтобы вся группа смогла быстро подойти к конвою. Если данные о местонахождении конвоя поступали слишком поздно, он успевал проскочить между двумя лодками и уходил за пределы досягаемости группы прежде, чем подводные лодки успевали собраться для атаки конвоя.

В середине сентября одной из немецких групп в составе 15 подводных лодок, вооруженных акустическими торпедами, удалось незамеченной проскочить в северную часть Атлантического океана, где она стала поджидать добычу. Такой добычей оказались два союзных конвоя «ON-202» и «ONS-18», состоявшие из 68 кораблей и торговых судов. Конвои следовали из Англии сходящимися курсами и находились друг от друга на удалении около 150 километров.

На рассвете 20 сентября был торпедирован один из кораблей охранения. Торпеда попала в корму, повредив винт и руль. Корабль потерял ход и был отбуксирован в Англию. Следующими жертвами оказались два торговых судна. Атаки конвоя не прекращались до 24 сентября. За пять дней было потоплено шесть торговых судов и три корабля охранения, причем четыре из них были потоплены акустическими торпедами. Немцы потеряли в этом бою три подводные лодки.

Следующая попытка немцев овладеть инициативой имела место в первой половине октября, когда, по всей вероятности, та же самая группа подводных лодок избрала для атаки конвоев район, находившийся в пределах радиуса действия союзных самолетов, базировавшихся в Исландии. На этот раз результаты боя были не в пользу немцев. В октябре только в Северной Атлантике противник потерял 20 подводных лодок. Кроме того, две подводные лодки были потоплены в районе Азорских островов, ставших к этому времени союзной базой, на которую базировались самолеты 19-й авиагруппы.

1943 год закончился полной победой союзников на всех семи морях. Потери торгового флота значительно снизились и во второй половине 1943 года составили около 130 000 тонн в месяц по сравнению с 520 000 тонн в 1942 году.

20 января 1944 года командующим Береговым командованием вместо Слессора был назначен главный маршал авиации

Шолто Дуглас; Слессор стал заместителем командующего союзными военно-воздушными силами на Средиземноморском театре военных действий и одновременно командующим английскими ВВС на Средиземном море и Среднем Востоке. Вскоре стало ясно, что немецкие подводные лодки, а их действовало в открытом море все еще более 60, отказались от тактики групповых действий и перешли к одиночному патрулированию. С одной стороны, это значительно затрудняло их поиск и уничтожение, но, с другой, они могли теперь причинить нашим конвоям лишь незначительный ущерб.

Однако не все подводные лодки действовали одиночно. Часть лодок была объединена в небольшие группы, которые патрулировали преимущественно у западных берегов Шотландии и Ирландии. В светлое время суток эти подводные лодки находились под водой, всплывая только ночью для поиска кораблей и судов противника. При появлении союзных самолетов лодки немедленно погружались. Для противодействия такой тактике Дуглас сократил количество самолетов, патрулировавших в районе Бискайского залива, увеличив и сконцентрировав свои силы у западного побережья Британских островов.

Новая тактика действий немецких подводных лодок, заключавшаяся в проведении атак конвоев в ночное время, повысила значение ночных противолодочных операций. Использование бортовых радиолокаторов обнаружения и прожекторов требовало большей четкости в работе операторов этих установок. Была усилена тренировка в обращении с осветительными прожекторами Ли, чтобы до начала вторжения союзников в Европу подготовить к эффективным боевым действиям как можно больше эскадрилий, вооруженных этими установками. Предполагалось, что с началом вторжения противник, несомненно, возобновит атаки подводными лодками.

Главная проблема с начала 1944 года состояла в том, чтобы определить, каким образом лучше всего использовать свыше 430 самолетов Берегового командования для прикрытия союзных войск в день вторжения в Европу. Считалось весьма вероятным, что с началом вторжения подводный флот противника с помощью легких сил в составе эскадренных миноносцев, торпедных катеров и сторожевых кораблей сделает решительную попытку перехватить все морские коммуникации между Францией и Англией. Такое предположение в конце концов переросло в уверенность, так как в марте было отмечено значительно меньшее число немецких подводных лодок в море. И на самом деле, в этот период в море находилось всего лишь несколько подводных лодок. В апреле 1944 года немцы вновь перебрали свои подводные лодки из Северной

Атлантики в порты Бискайского залива для возможного использования их против вторжения союзников в Европу, которое, как они рассчитывали, должно было произойти в ближайшее время. Немецкое верховное командование решило держать в резерве как можно больше подводных лодок, чтобы использовать их с максимальным успехом в наиболее подходящий момент. Основной контрмерой Берегового командования в это время являлось уничтожение подводных лодок противника на юго-западных подходах к Ла-Маншу в сочетании с налетами авиации на корабли противника.

Тактика борьбы с немецкими подводными лодками при вторжении союзных войск в Европу обсуждалась на ряде конференций с участием ответственных военных руководителей. Предполагалось, что противник может использовать около 130 подводных лодок, если ему удастся перебросить свои лодки из портов Норвегии и из Балтийского моря. Кроме того, в течение первых двух недель после начала вторжения союзных войск в Европу немцы могли усилить свой подводный флот еще 70 подводными лодками. Фактически же Дениц сосредоточил в портах Бискайского залива только 36 лодок. Чтобы воспрепятствовать их действиям, самолеты Берегового командования должны были осуществлять круглосуточное патрулирование над западной частью Ла-Манша. Чтобы пройти незамеченными через район, охватываемый воздушным патрулированием, лодка должна была все время следовать в подводном положении. Однако расстояние, которое ей нужно было пройти в подводном положении, было настолько большим, что в каком-то месте она обязательно всплывала на поверхность, где ее могли атаковать самолеты.

Аналогичное патрулирование, хотя и меньшей плотности, необходимо было организовать на восточных подходах к Ла-Маншу. Считалось, что патрулирование над Ла-Маншем вместе с проведением атак по подводным лодкам на северных маршрутах между Норвегией и Исландией будут достаточными мерами для предотвращения угрозы со стороны немецких подводных лодок.

В апреле 1944 года Дуглас издал директиву, в которой была четко определена роль Берегового командования в борьбе с подводными лодками противника в период вторжения союзных войск в Европу. В соответствии с этой директивой 19-я авиагруппа должна была обеспечить патрулирование на юго-западных подходах к Ла-Маншу и воздушное прикрытие конвоев. 16-я авиагруппа, базировавшаяся на аэродром Чатам, осуществляла патрулирование и воздушное прикрытие конвоев на северных подходах к Ла-Маншу. 15-я авиагруппа, базировавшаяся в Ливерпуле, должна была продолжать при-

крывать конвои в Атлантическом океане и вести борьбу с подводными лодками противника на северных маршрутах. 18-я авиагруппа, базирующаяся на аэродром Розит, должна была обеспечивать боевые действия 19, 16 и 15-й авиагрупп.

Таковы были планы. Как они были выполнены, будет показано ниже. В следующем разделе главы описаны другие виды боевой деятельности Берегового командования в 1943 году.

* *
*

С самого начала войны Береговое командование стремилось создать как можно больше затруднений для немецкого судоходства в водах, лежащих в пределах радиуса действия своих самолетов. Инициативу в этом важном деле проявили 206-я и 220-я эскадрильи английских ВВС, 320-я эскадрилья голландских ВВС и 407-я эскадрилья канадских ВВС, вооруженные самолетами «Хадсон». Успешные налеты на немецкие суда, проводившиеся этими самолетами с малых высот летом 1942 года, вынудили противника установить на судах более мощное зенитное вооружение и усилить охранение конвоев. В результате этого эскадрильи Берегового командования были вынуждены постепенно отказаться от проведения атак с малых высот, поскольку свои потери стали слишком большими, и перейти к бомбометанию со средних высот за пределами эффективности зенитно-артиллерийского огня кораблей и судов противника.

Свои потери сразу же сократились, но и противник стал нести меньшие потери, поскольку английские самолеты не имели соответствующего прицела для бомбометания со средних и больших высот. Возникла необходимость разработки и применения новых тактических приемов, и, как уже указывалось выше (часть II, глава 5), осенью 1942 года в Норт-Коуте было сформировано первое ударное авиакрыло, предназначенное для ведения боевых действий против любых целей подходящих размеров, обнаруженных в море, например против конвоев, следовавших вдоль берегов Европы. Из-за плохой погоды и отсутствия надлежащей выучки и боевого опыта первый боевой вылет этого авиакрыла был проведен неудачно. Однако штаб Берегового командования считал, что новая тактика в конечном счете должна принести хорошие результаты, если обучить надлежащим образом экипажи самолетов и отрабатывать взаимодействие в воздухе. В соответствии с этой точкой зрения эскадрильи ударного авиакрыла были выведены из состава боевых частей английских ВВС и в течение зимы 1942/43 года и начала весны 1943 года занимались учебно-

боевой подготовкой. В апреле 1943 года авиакрыло было возвращено в состав действующих частей английских ВВС. Слесор планировал сформировать еще два таких авиакрыла к концу этого месяца. Однако Береговому командованию не хватало самолетов «Бофайтер». Кроме того, необходимо было обеспечить истребительным прикрытием противолодочные эскадрильи, действующие в Бискайском заливе, и выделить часть самолетов «Бофайтер» в распоряжение командования ВВС на Средиземном море. Все это задержало выполнение плана до конца 1943 года.

В течение 1943 года патрулирование в воздухе с целью поиска и уничтожения торговых судов противника по-прежнему осуществлялось устаревшими самолетами «Хэмпден» из состава 114-й и 455-й эскадрилий австралийских ВВС, базировавшихся на аэродром Льючарс, 489-й эскадрильи новозеландских ВВС, базировавшейся на аэродром Уик. Эти эскадрильи нанесли большой ущерб судоходству противника у берегов Норвегии. Ударное авиакрыло оказывало помощь этим эскадрильям, действия которых становились все эффективнее по мере того, как вместо устаревших самолетов «Хэмпден» на их вооружение поступали самолеты «Бофайтер».

В то время как самолеты 18-й авиагруппы осуществляли одиночное или групповое патрулирование в составе не более пяти самолетов над морскими просторами к северу и западу от берегов Норвегии, самолеты ударного авиакрыла действовали южнее и наносили удары по немецким конвоям, которые эскортировались специальными кораблями ПВО, имевшими мощное зенитно-артиллерийское вооружение. В мае ударное крыло получило несколько самолетов «Бофайтер». Эти самолеты были вооружены реактивными снарядами нового типа, которые явились исключительно эффективным оружием в борьбе с судоходством противника. Впервые испытано это оружие в боевых условиях 22 июня 1943 года, крыло стало применять следующую тактику действий: ударная группа из 12 самолетов, вооруженных торпедами, наносила удар по транспортам противника, а прикрывающая группа в составе до 16 самолетов «Бофайтер», вооруженных реактивными снарядами, и 8 самолетов с пушечным вооружением атаковала эскортные суда конвоя*.

Если корабли противника входили в воды, находившиеся в радиусе действия истребителей «Спитфайр» и «Мустанг» из состава Истребительного командования, то эти самолеты также вступали в бой.

* К концу войны самолеты «Бофайтер» с реактивным и пушечным вооружением были заменены самолетами «Москито». — *Прим. авторов.*

Из трех немецких кораблей, потопленных самолетами Берегового командования в июне 1943 года, два приходилось на долю ударного авиакрыла. Это было хорошим началом, и вскоре крыло полностью включилось в боевые действия и добилось значительных успехов. Ударное авиакрыло вынудило противника привлечь для защиты своего торгового флота истребители и эскортные корабли, столь нужные для выполнения других задач. Кроме того, объединенные усилия ударного авиакрыла, самолетов Бомбардировочного командования, привлекавшихся для постановки мин в море, и легких надводных кораблей английского военно-морского флота заставили немцев в конце концов отказаться от использования порта Роттердам, являвшегося воротами в Рур и служившего до лета 1943 года погрузочно-разгрузочным пунктом в Северном море. Невозможность использования этого порта было для немцев, по всей вероятности, значительно большим затруднением, чем потери 13 судов общим тоннажем 34 623 тонны, потопленных ударным крылом в 1943 году. Кроме того, самолеты других частей Берегового командования, занимавшихся борьбой с судоходством противника, потопили в этом году еще 19 судов общим тоннажем 50 683 тонны.

455-я эскадрилья австралийских ВВС и 489-я эскадрилья новозеландских ВВС, базировавшиеся на аэродром Льючарс и занимавшиеся в течение лета и осени 1943 года патрулированием у норвежских берегов, получили в начале 1944 года торпедоносные самолеты «Бофайтер». На базе этих эскадрилий вскоре было сформировано второе ударное авиакрыло.

В 1944 году ответственность за проведение боевых действий двух ударных авиакрыльев в водах, омывающих берега Норвегии, была возложена на 18-ю авиагруппу. Выполнение аналогичной задачи в районах, прилегающих к берегам Германии и Голландии, было возложено на 16-ю авиагруппу.

19-я авиагруппа, базировавшаяся на аэродром Плимут, осуществляла совместно с надводными кораблями и подводными лодками английского военно-морского флота перехват немецких кораблей, пытавшихся прорвать блокаду союзного флота с моря. Объектами действий этой авиагруппы в большинстве случаев были немецкие быстроходные суда, перевозившие с Дальнего Востока в порты Бискайского залива такие дефицитные материалы, как каучук, олово, растительное масло и вольфрам. К лету 1943 года движение этих судов было прекращено.

Следует упомянуть и другие виды деятельности самолетов Берегового командования в этот период — воздушную разведку и проведение аварийно-спасательных работ.

Фоторазведывательные эскадрильи 106-го авиакрыла, перевооруженные в декабре 1942 года на новые самолеты «Спитфайр-ХІ» и «Москито-ІХ», в течение 1943 года производили полеты с целью фотографирования таких удаленных от английских аэродромов городов, как Нарвик, Гдыня, Берлин, Вена, Белград и Будапешт. Иногда после выполнения боевого задания самолеты-фоторазведчики должны были садиться для заправки топливом на аэродромы, расположенные в Южной Италии, Сицилии, Северной Африке или в Гибралтаре. Аэрофотоаппарат нового типа, установленный на самолете «Спитфайр-ХІ», позволял производить значительно более точную оценку разрушений и ущерба, причиненного противнику воздушной бомбардировкой, а шелевой аэрофотоаппарат сократил наполовину количество маршрутов, необходимых для производства площадного воздушного фотографирования.

В интересах военно-морского флота для наблюдения за движением кораблей регулярно через короткие промежутки времени производилась аэрофотосъемка всех портов противника от Бордо в Южной Франции до Гдыни в Балтийском море, а также всех норвежских портов, включая Нарвик.

Регулярно проводилось также воздушное фотографирование аэродромов противника. Во второй половине 1943 года были сфотографированы с воздуха все крупные немецкие заводы (особенно самолетостроительные) и судостроительные верфи. Кроме того, самолеты 106-го авиакрыла производили фотосъемку радиолокационных установок, огневых позиций зенитной артиллерии, баржестроительных верфей, военных лагерей, танкодромов, каналов, железных дорог и сортировочных станций. В течение 1943 года самолеты 106-го авиакрыла, базировавшегося на аэродром Бенсон, близ Оксфорда, произвели 2989 самолето-вылетов и сфотографировали 2252 объекта. При этом было сделано свыше 467 042 негативов и отпечатано 1 329 756 фотоснимков.

Успешно выполняли свои задачи самолеты аварийно-спасательной службы, входившей в состав Берегового командования. В 1943 году они спасли в море 1684 человека. Всего подразделениями аварийно-спасательной службы за период с февраля 1941 года до конца 1943 года было спасено 3306 человек летно-подъемного состава союзников.

В начале 1944 года аварийно-спасательная служба имела в своем распоряжении 32 морских спасательных отряда. На их вооружении были быстроходные катера, многие из которых могли развивать скорость хода свыше 35 узлов. Эти отряды располагались по всему побережью Англии и в оперативном отношении подчинялись штабу ВМС. В состав ава-

рийно-спасательной службы входило также несколько поисковых эскадрилий, базировавшихся на аэродромы, расположенные на восточном побережье Англии, и находившихся в готовности к немедленному вылету по получении сигнала, и несколько самолетов-амфибий, которые в 1943 году спасли в прибрежных водах экипажи 59 самолетов.

Другим видом деятельности Берегового командования, имевшим огромную важность для военно-воздушных сил и всей страны в целом, было проведение ежедневных полетов специально оборудованных самолетов с целью сбора метеорологических данных. С началом войны Англия лишилась многих источников получения сведений о погоде. Корабли, пересекавшие океан, больше не могли передавать по радио регулярные метеосводки, так как должны были соблюдать радиомолчание. Поэтому карта погоды района Атлантического океана представляла сплошное «белое пятно» с множеством вопросительных знаков.

Точный прогноз погоды представлял особую важность для Бомбардировочного командования, эскадрильи которого при полете к своим целям, находившимся на территории Германии, пересекали Северное море.

До появления специальных самолетных радиолокационных и радионавигационных средств — H2S, «Джи» и других — точный прогноз погоды являлся существенным фактором при принятии решения о проведении той или иной воздушной операции. Метеоинформация, которую собирали самолеты разведки погоды, представляла также огромную важность для военно-морского флота.

С самого начала войны проводились высотные полеты с задачей получения данных об условиях погоды в верхних слоях атмосферы. Вначале для этой цели использовались устаревшие бипланы «Гаунтлет» и «Гладиатор», позднее самолеты «Харрикейн» и «Спитфайр», имеющие значительно большие дальность полета и потолок. В 1943 году регулярно проводились полеты на высоту до 13 300 метров, в ходе которых собирались важные метеорологические данные, наносились на карту районы слоев атмосферы, где было возможно образование конденсационных следов, что было очень важно для высотных истребителей и самолетов-фоторазведчиков.

Полеты с целью разведки погоды над Атлантическим океаном и Северным морем начали проводиться с 1940 года и первоначально осуществлялись тремя авиационными отрядами (403, 404 и 405-м), вооруженными самолетами «Бленхейм», которые позднее были заменены самолетами «Хадсон», «Вентура» и «Хэмпден». С середины 1943 года разведка погоды на большом удалении от Англии осуществлялась

самолетами «Галифакс», а позднее — бомбардировщиками «Летающая крепость».

Для подготовки достаточного количества специалистов требовалось значительное время, а пока этих специалистов не было, метеонаблюдения в воздухе проводили штурманы.

В сентябре 1939 года разведка погоды проводилась только четыре раза в день, а в мае 1945 года только на одном Европейском театре военных действий производилось 30 метеоразведывательных полетов в сутки, причем из них не менее 15 на большую дальность, со средней продолжительностью пребывания в воздухе 10 часов. Метеоразведывательные полеты осуществлялись независимо от состояния погоды. Ведя разведку погоды от Арктики до Азорских островов, экипажи самолетов подвергались большому риску. Задача экипажей была облегчена с прибытием в Англию частей военно-воздушных сил США, которые выделили специально обученные экипажи для проведения метеоразведывательных полетов над Европейским и Средиземноморским театрами военных действий.

Глава 3

НАКАНУНЕ ВТОРЖЕНИЯ

Вторжение союзных войск в Европу приближалось, но для многих людей недели и месяцы, прошедшие до того момента, когда желаемое стало действительностью, казались невыносимо долгими.

В течение четырех лет истрадавшиеся люди не теряли надежду на открытие второго фронта в Европе. Не было недостатка и в людях, главным образом из числа сочувствующих Советскому Союзу, которые открыто заявляли, что англичане и американцы не хотят доводить свои вооруженные силы «до крайней грани риска» и вовлекать их в столь опасное мероприятие, как вторжение в Европу. Беспокойство этих людей было естественным, однако вряд ли обоснованным, поскольку подготовительные мероприятия для успешного вторжения в Европу требовали длительного времени и детальной разработки*.

* Авторы пытаются оправдать задержку в открытии второго фронта в Европе, дабы скрыть политику империалистических правительств США и Англии, которая была направлена на максимальное ослабление в ходе войны двух воюющих сторон — СССР и Германии. Эта политика правящих кругов Англии и США потерпела полный провал. СССР не только не ослабел в единоборстве с гитлеровской Германией в 1941—1943 годах, а, наоборот, набрал достаточно сил для полного разгрома противника и освобождения народов Европы от фашистского порабощения без помощи союзников.

Общественное мнение США и Англии неоднократно и справедливо требовало от своих правительств ускорить открытие второго фронта в Европе и тем самым приблизить окончание войны с Германией. Под давлением общественного мнения правительства США и Англии обещали СССР открыть второй фронт во Франции еще в 1942 году, а затем в 1943 году.

В своем послании И. В. Сталину от 9 февраля 1943 года У. Черчилль писал:

«...Мы также энергично ведем приготовления, до пределов наших ресурсов, к операции форсирования Канала (Каналом в Англии называют пролив Ла-Манш. — *Ред.*) в августе, в которой будут участвовать британские части и части Соединенных Штатов... Если операция будет отложена вследствие погоды или по другим причинам, то она будет подготовлена с участием более крупных сил на сентябрь» (см. «Переписка Председа-

Для штурма оборонительных сооружений, проходивших вдоль западного побережья Европы и известных под названием «Атлантического вала»*, требовалось самое тесное взаимодействие всех трех видов вооруженных сил обоих союзников.

Разработка плана вторжения союзных войск в Европу по настоящему развернулась лишь с апреля 1943 года — с момента назначения генерала Моргана начальником штаба союзных экспедиционных войск. Однако ровно за год до этого генерал Маршалл и Гопкинс прибыли в Лондон с американскими предложениями о совместных действиях англо-американских войск против немецких вооруженных сил в Европе. Эти предложения, известные под названием «план Маршалла», базировались на двух предпосылках: во-первых, Западная Европа является наиболее благоприятным театром для проведения совместных наступательных операций, потому что нигде, кроме Европы, нельзя было так легко достичь преобладающего господства в воздухе, столь необходимого для достижения победы; во-вторых, Советская Россия, ободренная все более частыми и мощными рейдами союзных войск на побережье Франции и неуклонным ростом воздушного наступления на Германию, будет продолжать сражаться на своем фронте**. Генерал Маршалл считал, что при наличии этих условий для успешного вторжения в Европу необходимо иметь 48 дивизий и 5800 боевых самолетов.

теля Совета Министров СССР с Президентами США и Премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны», том второй, стр. 54).

Эти обещания союзников остались невыполненными в 1943 году. Главное внимание в это время они направляли на развитие военных действий в бассейне Средиземного моря, с тем чтобы упредить выход Советской Армии в страны Центральной Европы и на Балканы. По этому поводу У. Черчилль писал в своих мемуарах о второй мировой войне: «Я очень хотел, чтобы мы опередили русских в некоторых районах Центральной Европы».

Однако и эти планы союзников потерпели неудачу. Советская Армия без участия союзников освободила Польшу, Чехословакию, Венгрию, часть Австрии, Румынию, Болгарию, Югославию и Албанию. — *Прим. ред.*

* Авторы не раскрывают перед читателями того факта, что оборонительные сооружения «Атлантического вала» практически не существовали. Миф об этом «оборонительном рубеже» был создан пропагандой Геббельса, чтобы скрыть слабость немецкой обороны. В англо-американской печати миф об «Атлантическом вале» усиленно рекламировался для оправдания срывов в открытии второго фронта в Европе. — *Прим. ред.*

** Упомянутый здесь «план Маршалла» относился к подготовке высадки союзных войск во Франции в 1942 году. Следует отметить, что СССР не нуждался в так называемом «ободрении» рейдами союзных войск на побережье Франции и ростом воздушного наступления на Германию для продолжения войны против Германии до победного конца. — *Прим. ред.*

Однако численность войск, вооружения и боевой техники, имевшихся в распоряжении союзников к моменту приезда генерала Маршалла в Лондон в апреле 1942 года и в течение длительного времени после этого, была явно недостаточной для проведения вторжения. В связи с этим в то время даже не предпринимались попытки разработать «план Маршалла» в деталях.

В 1942 году русские настаивали на том, чтобы 40 немецких дивизий были связаны боевыми действиями союзных войск во Франции. Однако удовлетворить требование русских в 1942 году было невозможно. Взамен этого мы обещали провести воздушное наступление союзной авиации на Германию, что должно было отвлечь с Восточного фронта около половины немецкой истребительной авиации и одну треть бомбардировочной авиации.

Таким образом, весной 1942 года ни английское, ни американское правительство, ни их начальники генеральных штабов не могли принять окончательное решение о дате вторжения союзных войск в Европу.

Люди, занимавшиеся разработкой плана вторжения, заявляли, что для осуществления этого грандиозного мероприятия необходимо иметь огромное превосходство в силах. Таких сил в распоряжении союзников в 1942 году не было. Наличие количество десантных судов в то время обеспечивало высадку на континент максимум шести дивизий с танками и автотранспортом. Осуществление этой операции заняло бы три недели. Для авиационного обеспечения десантной операции в составе английских ВВС в то время могло быть использовано только 1467 истребителей, 443 средних и тяжелых бомбардировщика, 142 самолета армейской авиации и 260 самолетов Берегового командования и то при условии, что эти самолеты будут освобождены от выполнения других задач.

А что если в результате поражения немцев в России «в их моральном духе появится трещина»? Если бы это случилось, то могла бы быть успешно предпринята операция «Следжхэммер» — захват плацдарма на французском побережье Падде-Кале. Наличных сил истребительной авиации было бы достаточно для создания мощного прикрытия с воздуха при проведении этой операции.

Шли недели, и к середине июня 1942 года стало ясно, что надлом в моральном духе немцев не появился, а поэтому операция «Следжхэммер» не может быть осуществлена. Тогда Рузвельт, Черчилль и их военные советники обратили свое внимание на Африку. Была быстро подготовлена и проведена

операция «Торч»*; и когда после тяжелой борьбы в мае 1943 года в Тунисе была достигнута победа, стало ясно, что политика нанесения ударов по слабым местам держав-оси оказалась предпочтительнее лобовых ударов по сильно укрепленным районам.

В течение 12 месяцев, прошедших между визитом генерала Маршалла в Лондон и назначением генерала Моргана, люди, занимавшиеся в Англии разработкой плана вторжения, не сидели без дела. К апрелю 1943 года организация, занимавшаяся разработкой и подготовкой этой операции, выросла в огромный и сложный аппарат.

При разработке плана вторжения нужно было определить и согласовать не только роль всех трех видов вооруженных сил, участвовавших в этой операции, но и наметить действия каждого из союзников в этой операции, а также силы, которые он должен выделить, с указанием их численности, состава и расположения. Но, вероятно, самым трудным вопросом, подлежавшим согласованию между правительствами США и Англии, являлся вопрос о назначении командования вооруженных сил вторжения. Каждое из этих государств имело достаточно оснований для назначения на пост верховного главнокомандующего кого-нибудь из числа своих военачальников. После оживленных дискуссий было решено назначить на пост верховного главнокомандующего американца, а его заместителем — англичанина. На первый пост был назначен Дуайт Эйзенхауэр, командовавший до этого союзными экспедиционными войсками в Северной Африке, а его заместителем — Артур Теддер. Назначение генерала из состава английских ВВС на второй по важности пост при проведении крупнейшей в истории военного искусства десантной операции было не случайным. Это решение свидетельствовало о том, что правительства обоих союзных государств были твердо убеждены, что решающие бои, по меньшей мере в начальный период операции вторжения, будут происходить не на суше и на море, а в воздухе. К 1943 году правительства и военные руководители обоих государств наконец-то поняли, что без превосходства, вернее без господства своей авиации в воздухе, любая операция на суше и на море будет обречена на провал.

Высадку союзных войск во Франции было решено проводить под прикрытием численно превосходящих сил авиации. Руководство боевыми действиями в период высадки и захвата плацдарма высадки должно было осуществляться командую-

* Условное наименование операции по высадке англо-американских войск во Французской Северной Африке в ноябре 1942 года.— *Прим. ред.*

щими видами вооруженных сил, непосредственно подчиненными верховному главнокомандующему: командующим морскими силами Рамсеем, командующим сухопутными силами Монтгомери и командующим военно-воздушными силами Ли-Мэллори.

К июлю 1943 года Морган и его штаб разработали предварительный план вторжения, который в августе 1943 года был одобрен Англо-американским объединенным штабом на конференции в Квебеке, после чего было решено разработать детальный план. С этого времени началась интенсивная разработка плана и подготовка операции. Здесь нет необходимости рассматривать планы действий союзных военно-морских и сухопутных сил. Действия военно-воздушных сил в ходе вторжения должны были проводиться в четыре этапа. На первом, предварительном, этапе авиация должна была бомбардировать стратегические цели в Германии. На втором, подготовительном, намечалась бомбардировка целей, связанных с предполагаемым вторжением, а именно железнодорожных узлов, батарей береговой артиллерии, портов и аэродромов, особенно тех, которые находились на удалении до 200 километров от Кана, а также в районах Бреста и Нанта. На третьем этапе — во время непосредственной высадки войск — действия авиации сводились к прикрытию морских и сухопутных сил при форсировании Ла-Манша и высадке войск на побережье. На четвертом этапе военно-воздушные силы должны были не допустить или замедлить прибытие подкреплений противника к районам высадки, оказывать непосредственную авиационную поддержку сухопутным войскам, проводить воздушно-десантные операции и перебрасывать войска и грузы по воздуху.

При разработке плана использования авиации по обеспечению вторжения наиболее спорным оказался второй этап, так как командование стратегической бомбардировочной авиации отдавало предпочтение выполнению задач первого этапа. Согласно директиве, выработанной конференцией в Касабланке, на стратегическую бомбардировочную авиацию возлагались задачи по уничтожению промышленности Германии и подавлению воли немецкого народа к сопротивлению. Эти задачи выполнялись на протяжении девяти месяцев вплоть до 15 ноября 1943 года, когда Ли-Мэллори был назначен командующим союзными экспедиционными ВВС. В свое непосредственное подчинение он получил Вторые английские тактические ВВС, 9-ю воздушную армию США и части Истребительного командования английских ВВС, которое в этот день было переименовано в Командование противовоздушной обороны. Однако Ли-Мэллори не были подчинены ни Бомбар-

дировочное командование английских ВВС, ни американские стратегические ВВС в Европе. Эти объединения оставались в распоряжении Англо-американского комитета начальников штабов.

В ходе разработки плана операции «Оверлорд»* стало очевидным, что количество военно-воздушных сил, выделенных для осуществления операции вторжения, было явно недостаточным.

Ли-Мэллори заявил, что без бомбардировочной авиации он не сможет выполнить поставленные перед ним задачи. Именно в этот период возникли разногласия по вопросу использования стратегической бомбардировочной авиации. Харрис в начале января 1944 года открыто высказал свою точку зрения. «Единственным видом эффективной поддержки, какую Бомбардировочное командование может оказать при проведении операции «Оверлорд», — заявил он, — является усиление атак по избранным промышленным центрам Германии... Если, — продолжал Харрис, — мы переключим стратегическую бомбардировочную авиацию на нанесение ударов по артиллерийским батареям, береговым укреплениям, средствам связи и складам противника на оккупированной территории, мы совершим непоправимую ошибку. Наше лучшее оружие — тяжелобомбардировочная авиация — не может успешно выполнить подобные задачи. Хотя с первого взгляда такое использование тяжелобомбардировочной авиации может показаться эффективным средством оказания авиационной поддержки наземным войскам, в действительности оно может оказать чрезвычайно плохую услугу армии и привести нас к катастрофе». Точка зрения Харриса была поддержана генералом Спацем** и теми влиятельными кругами в Англии и США, которые верили или делали вид, что верят в успешное окончание войны без вторжения союзных войск в Европу. Ни Харрис, ни Спац не одобряли использования стратегической бомбардировочной авиации для оказания непосредственной авиационной поддержки наземным войскам.

Считая необходимым использование тяжелых бомбардировщиков в ходе вторжения, Ли-Мэллори в январе 1944 года создал Бомбардировочный комитет союзных экспедиционных ВВС, который вскоре разработал и представил план воздушной наступательной операции, состоящей из двух этапов. Основная задача первого, предварительного, этапа заключа-

* Условное наименование операции по форсированию Ла-Манша и вторжению союзных войск в Нормандию в 1944 году. — *Прим. ред.*

** Генерал Спац 1 января 1944 года был назначен командующим американской стратегической авиацией на Европейском ТВД. — *Прим. авторов.*

лась в интенсивной бомбардировке железных дорог на территории Франции и Бельгии с целью максимального снижения их пропускной способности. По мере приближения дня вторжения должен был начаться второй этап операции, включавший бомбардировку узлов железных и шоссейных дорог, мостов и подвижного состава, чтобы парализовать все движение противника в районах высадки и на подходах к ним.

Вскоре стало ясно, что операция «Нептун» (высадка союзных войск на побережье Франции), составлявшая первый этап операции «Оверлорд», приведет к ожесточенному сражению между двумя воюющими сторонами. Цель, которую преследовали в этом сражении союзники, заключалась в создании прочного берегового плацдарма, немцы же стремились сбросить союзные войска в море. Это сражение могла выиграть та сторона, которой первой удалось бы перебросить подкрепления на поле боя. Поэтому трудно было преувеличить важность стратегических и тактических бомбардировок коммуникаций противника.

К началу марта 1944 года Бомбардировочный комитет союзных экспедиционных ВВС составил перечень 75 основных железнодорожных объектов, подлежащих бомбардировке. Сюда входили основные обслуживающие и ремонтные центры железных дорог в Северной Франции и Бельгии. Ли-Мэллори сразу же начал добиваться разрешения начать бомбардировку этих целей. Уничтожение или разрушение их, говорил Ли-Мэллори, вынудит противника переключить движение с железных на шоссейные дороги, и вызванная таким образом задержка передвижения окажется для немцев роковой. В конце концов было решено проверить этот план на практике. В ночь на 7 марта 263 самолета Бомбардировочного командования сбросили 1258 тонн бомб на железнодорожный узел Трапп, юго-западнее Парижа. Железнодорожные пути, паровозное депо и подвижной состав получили столь тяжелые повреждения, что этот железнодорожный узел вышел из строя более чем на месяц. В течение марта Бомбардировочное командование провело еще восемь налетов на железнодорожные узлы, в каждом из которых участвовало от 80 до 300 бомбардировщиков. Результаты этих налетов наглядно подтвердили правильность предложенного Ли-Мэллори плана, в свое время одобренного Эйзенхауэром. В конце марта верховный главнокомандующий созвал совещание, на котором присутствовал руководящий состав военно-воздушных сил США и Англии. Совещание пришло к заключению, что «Транспортейшн Плэн» (как тогда именовалась воздушная операция по выводу из строя коммуникаций противника) дает наилучшие шансы для достижения успеха, хотя ее

осуществление может вызвать недоброжелательное отношение со стороны некоторой части французского населения. Через неделю план этой операции обсуждался на заседании английского Военного кабинета, на котором присутствовали командующие тремя видами вооруженных сил. После продолжительной дискуссии было решено, что бомбардировка железных дорог на территории Франции и Бельгии должна проводиться лишь в тех местах, где риск потерь среди гражданского населения от бомбардировок будет сравнительно небольшим (не более 150 человек).

15 апреля Теддер направил окончательный список целей Харрису и Спаацу, информировав их, что верховный главнокомандующий утвердил план операции по выводу из строя коммуникаций противника.

Эта воздушная операция проводилась с нарастающей мощностью в течение апреля и мая. До 3 июня, когда был подвергнут вторичной бомбардировке железнодорожный узел Трапп, бомбардировщики английской и американской стратегической авиации произвели 8800 самолето-вылетов, сбросив на 33 железнодорожных узла, расположенных во Франции и Бельгии, 42 000 тонн бомб. Разрушения, причиненные бомбардировкой, были очень большими, и, хотя противнику удалось быстро отремонтировать железнодорожные пути и, таким образом, возобновить перевозки по одной или двум железнодорожным линиям, проходящим через эти узлы, пропускная способность железных дорог в целом сильно сократилась. Кроме этих налетов, Бомбардировочное командование произвело еще 13 налетов на стратегические цели Германии, наиболее мощным из которых был налет на Карлсруэ, проведенный в ночь на 25 апреля. На город было сброшено 1094 тонны фугасных и 1076 тонн зажигательных бомб.

До конца апреля американская тяжелобомбардировочная авиация подвергла бомбардировке только один из 45 выделенных для нее объектов. Тем не менее до начала вторжения американская авиация сбросила на 23 объекта 11 648 тонн бомб.

К началу высадки союзных войск в Европе английская и американская бомбардировочная авиация произвела 21 949 самолето-вылетов, в ходе которых было сброшено 66 517 тонн бомб на 80 объектов. Из этого количества свыше 51 объекта были отнесены к категории «А», то есть считались разрушенными до такой степени, что исключалась всякая необходимость нанесения по ним повторных ударов, по крайней мере до тех пор, пока не будут проведены серьезные восстановительные работы. 25 объектов относились к категории «В» — были сильно разрушены, но имели ряд зданий,

не пострадавших от бомбардировки; по этим целям необходимо было наносить повторные удары. Только четыре объекта из числа 80 относились к категории «С», то есть получили незначительные повреждения или совсем их не имели.

В результате интенсивной бомбардировки передвижение немецких войск и грузов по железным дорогам было сильно затруднено еще задолго до высадки союзных войск в Европе. Противник был лишен свободы передвижения на значительной части территории Франции и Бельгии; для него оказалось трудным, почти невозможным делом быстро перебрасывать свои войска для решающего контрудара, когда вторжение союзных войск стало свершившимся фактом.

Потери Бомбардировочного командования при проведении операции «Транспортейшн Плэн» за период с 6 марта по 3 июня были небольшими и составили 203 самолета на 8795 самолето-вылетов.

За период, предшествовавший вторжению союзных войск в Европу, самолеты Вторых тактических ВВС проделали большую работу. Вторые тактические ВВС состояли из 83-й и 84-й истребительных авиагрупп, вооруженных самолетами «Спитфайр», «Тайфун» и «Мустанг», 2-й легкомобильной авиагруппы и 34-го разведывательного авиакрыла, вооруженного самолетами «Москито», «Мустанг» и «Спитфайр»*.

Еще до начала высадки союзных войск Ли-Мэллори решил, что ввиду ограниченности района, над которым будут проводиться боевые действия союзных ВВС на первых этапах операции вторжения, очень важно, чтобы руководство этими действиями осуществлялось одним командиром. На эту должность был назначен маршал авиации Конингхэм, который развернул свой передовой штаб в Хиллингдоне. Этот штаб был укомплектован офицерами американских и английских ВВС; в нем также были представители 21-й группы армий, основной обязанностью которых являлась постоянная информация командующего тактической авиацией о наземной обстановке. Когда началась высадка союзных войск, командующий 9-й воздушной армией США генерал-майор Бреретон** также присоединился к этому штабу. Таким образом, к рассвету дня вторжения было достигнуто тесное взаимодействие не только между двумя тактическими воздушными армиями — английской и американской, но и между авиацией и наземными войсками.

* Кроме этих авиачастей, Вторым тактическим ВВС на период проведения операции «Оверлорд» были приданы 85-я авиагруппа ночных истребителей и несколько эскадрилий аварийно-спасательной службы. — *Прим. авторов.*

** В августе 1944 года его сменил генерал Ванденберг. — *Прим. авторов.*

По мере приближения дня вторжения размах авиационного наступления нарастал, охватывая самые разнообразные объекты. Крайне необходимо было парализовать работу радиолокационной сети противника, созданной им с большой тщательностью на всем протяжении Западного фронта, от Норвегии до испанской границы. Ближайшие радиолокационные станции противника находились на северо-западе Франции и в Голландии. Система расположения этих станций была заимствована немцами у англичан и состояла из цепи радиолокационных станций, расположенных на побережье, и нескольких станций в глубине континента. Между Дюнкерком и Брестом размещалось 66 немецких радиолокационных станций различных типов. Уничтожить все эти станции было практически невозможно, даже учитывая имевшиеся в распоряжении союзников крупные силы авиации. Поэтому было решено наряду с налетами на эти станции затруднить их работу путем создания радиопомех. Налеты на немецкие радиолокационные станции должны были проводиться как можно ближе к дню высадки, чтобы противник был не в состоянии восстановить их работу путем ремонта или установки дополнительного оборудования. 10 мая был проведен первый налет на радиолокационные станции, предназначенные для наблюдения за самолетами противника. Через неделю наши самолеты приступили к налетам на радиолокационные станции наведения ночных истребителей и станций управления огнем береговых батарей. В последнюю неделю перед вторжением были проведены налеты на 42 радиолокационные станции, а за три дня до вторжения были нанесены удары по шести станциям, в подавлении которых были заинтересованы военно-морские силы, и по шести другим станциям, в подавлении которых были заинтересованы военно-воздушные силы. Кроме того, бомбардировке подверглись две наиболее важные радиолокационные станции службы земного обеспечения самолетовождения, одна из которых находилась в Сюртенвиле, южнее Шербура, а другая — в Ланмёре, близ Морле. Налеты на радиолокационные станции проводились в большинстве случаев истребителями «Тайфун» и «Спитфайр» из состава 83-й и 84-й авиагрупп.

Одновременно Бомбардировочное командование произвело воздушные налеты на четыре немецкие радиотелефонные станции. В ночь на 1 июня 105 бомбардировщиков «Ланкастер» сбросили 474 тонны бомб на радиотелефонную станцию в районе Булони, имевшую 60 радиопередатчиков. В результате прямого попадания 70 тяжелых бомб станция, представлявшая собой цель размером 135×270 метров, была буквально стерта с лица земли. Однако наиболее важным

для нас было уничтожение радиоузла в районе Шербура, на котором располагался штаб немецкой радиоразведывательной части, обслуживавшей северо-западную часть Франции. 99 тяжелых бомбардировщиков сбросили на этот радиоузел 509 тонн бомб. Уничтожение этого радиоузла оказало исключительно большое влияние на ход боевых действий, начавшихся через два дня после налета, и явилось, несомненно, одной из главных причин слабого противодействия авиации противника в день вторжения и в последующие дни.

Результаты воздушных налетов на немецкие радиолокационные станции были вполне удовлетворительными. Все шесть радиолокационных станций дальнего обнаружения, расположенные южнее Булони, были уничтожены накануне дня высадки союзных войск, а 15 других станций, расположенные в этом же районе, были выведены из строя. Таким образом, по мере приближения дня вторжения на значительной части побережья Ла-Манша противник не имел действующих радиолокационных станций.

Из всех немецких радиолокационных станций, расположенных в Северо-Западной Франции, ко дню высадки союзных войск действовало не более 18 процентов от общего количества радиолокационных станций, а в течение ночи накануне дня вторжения — только пять процентов.

Ли-Мэллори в своем донесении о результатах налетов союзной авиации на немецкие радиолокационные станции писал: «Противник не получил своевременного предупреждения о приближении наших сил. Есть все основания предполагать, что он не мог управлять огнем своей артиллерии по радио. Его истребительная авиация была не в состоянии помешать проведению наших воздушнодесантных операций». Полученные позднее данные и показания пленных полностью подтвердили слова Ли-Мэллори.

После успешных действий по коммуникациям противника Бомбардировочному командованию и американским тяжелым бомбардировщикам предстояло выполнить до высадки союзных войск еще несколько различных задач. Прежде всего необходимо было вывести из строя окружную железную дорогу Парижа. Эта задача была успешно выполнена американскими бомбардировщиками.

Заключительный этап воздушной операции «Транспорт-ейшн Плэн» состоял в разрушении всех мостов на железных и шоссейных дорогах, ведущих в район высадки союзных войск. Однако выполнение этой задачи еще задолго до вторжения указало бы противнику место высадки союзных войск. Поэтому мосты через реку Сена были уничтожены непосредственно перед вторжением, а уцелевшие мосты через реку

Луара — уже после высадки союзных войск.

В течение долгого времени в штабах союзных ВВС существовали разногласия по вопросу целесообразности воздушной бомбардировки мостов. Анализ налетов на мосты в Италии, произведенный профессором Цукерманом, показал, что подобные задачи требуют большого расхода сил бомбардировщиков. Конингхэм предложил для бомбардировки мостов использовать истребители-бомбардировщики. Опытное применение этих самолетов для бомбардировки мостов через реки Маас и Сена дало хорошие результаты. Скоро было установлено, что для разрушения одного моста требуется несколько сот самолетов-вылетов истребителей-бомбардировщиков с общим расходом от 100 до 200 тонн бомб, в то время как при использовании тяжелых бомбардировщиков расход бомб составлял минимум 640 тонн.

Операция по разрушению мостов была начата 24 мая самолетами 9-й воздушной армии США. Особенно успешно действовали истребители-бомбардировщики, которые наносили удары по мостам с небольших высот. Ко дню вторжения 18 из 24 мостов, находящихся между Руаном и Парижем, были полностью разрушены, а остальные выведены из строя. Были разрушены 12 других железнодорожных и шоссейных мостов через реки Уаза, Маас, Мозель, Шельда, Луара и канал Альберта. Всего для разрушения мостов было произведено 5209 самолетов-вылетов, а общий тоннаж сброшенных бомб составил 5370 тонн. При проведении этой исключительно важной по своему значению операции американская авиация понесла тяжелые потери.

Для полного выполнения программы воздушного наступления в период, предшествовавший вторжению, союзная авиация должна была выполнить еще три задачи: во-первых, атаковать поезда, которые следовали по железнодорожным магистралям Северо-Западной Франции; во-вторых, вывести из строя немецкие аэродромы в районе высадки и в прилегающих к нему районах и, наконец, уничтожить батареи береговой обороны противника, которые являлись наиболее грозной силой оборонительных сооружений.

21 мая начались воздушные налеты с целью уничтожения железнодорожных эшелонов противника. На территории Франции и Бельгии эту задачу выполняли истребители и истребители-бомбардировщики союзных экспедиционных ВВС, а на территории Германии — самолеты 8-й воздушной армии США. Точных данных о разрушениях, причиненных противнику этими налетами, установить не удалось, но можно не сомневаться, что разрушения были очень большими.

Не меньшее внимание, чем другим объектам, союзная

авиация уделяла выводу из строя аэродромов противника, ибо не было никакого сомнения, что, пересекая Ла-Манш, огромная армада союзных судов и кораблей встретит противодействие со стороны немецкой авиации. Ожидалось, что по мере приближения судов к французскому побережью немецкие ВВС используют все имеющиеся в их распоряжении силы для атаки наших судов и кораблей. На стороне союзной авиации было численное и, возможно, качественное превосходство, однако самолеты противника действовали поблизости от своих аэродромов. Таково было положение в апреле 1944 года. В мае, когда господство союзников в воздухе над Францией и Голландией становилось с каждым днем очевиднее, лица, разрабатывавшие план вторжения союзных войск на континент, считали, что имелись все возможности завоевать полное господство в воздухе. Пересмотрев свои планы, они настаивали на разрушении средств обслуживания и ремонта самолетов на всех основных аэродромах в радиусе 240 километров от Кана. После выполнения этой задачи удары авиации предполагалось направить на взлетно-посадочные полосы, ангары, стоянки самолетов и командные пункты аэродромов. Были составлены два списка аэродромов, по которым предполагалось нанести удары. В первом списке было 40 крупных аэродромов в пределах указанного выше радиуса, во втором — 59 аэродромов бомбардировочной авиации, расположенных в Северо-Западной Европе. Воздушные налеты на аэродромы противника начались 11 мая и продолжались с перерывами вплоть до высадки союзных войск на европейский континент. До начала вторжения были атакованы 34 аэродрома. Налеты на них осуществлялись преимущественно 8-й воздушной армией США, хотя в них принимали участие также самолеты Бомбардировочного командования и Вторых тактических ВВС. Намеченный план вывода из строя аэродромов противника не был выполнен полностью до дня вторжения, однако Ли-Мэллори в то время не очень беспокоила возможность противодействия со стороны немецких ВВС. Он считал, что истребительное прикрытие войск вторжения в составе 171 эскадрильи дневных истребителей и истребителей-бомбардировщиков будет более чем достаточным для отражения любой попытки немецкой авиации помешать вторжению.

Налеты союзной авиации на железные и шоссейные дороги, мосты и подвижной состав могли помешать и, как оказалось в действительности, помешали быстрой переброске резервов противника в районы высадки, однако на западном побережье Франции находились грозные батареи береговой артиллерии. Последняя, заключительная, задача союзных ВВС

состояла в том, чтобы уничтожить или по меньшей мере подавить эти батареи, которые могли нанести огромный, возможно даже непоправимый, ущерб судам, перевозящим войска. Было решено подвергнуть эти батареи береговой артиллерии двойной атаке со стороны морской авиации и военно-воздушных сил.

До 5 июня союзные ВВС сбросили 16 464 тонны бомб на 21 батарею, расположенную непосредственно в районе высадки войск, а также на 22 батареи из числа тех, которые, как предполагалось, будут действовать после высадки союзных войск на побережье Нормандии.

Одновременно с проведением все усиливавшегося воздушного наступления на жизненно важные объекты противника командование осуществляло мероприятия по прикрытию районов сосредоточения союзных войск в Англии от налетов немецкой авиации. Как уже указывалось, 15 ноября 1943 года Истребительное командование английских ВВС было реорганизовано в Командование противовоздушной обороны, которое возглавил маршал авиации Хилл. В момент создания этого командования считалось, что немецкие ВВС уже не могут предпринять серьезное воздушное наступление на Южную Англию в дневное время. Полагали, что самое большее, что может сделать противник,— это произвести от 100 до 150 самолето-вылетов в ночное время, а при продолжительном воздушном наступлении — не более 25 самолето-вылетов. Эти предположения оказались довольно точными.

В ночь на 22 января 1944 года 95 самолетов из состава 9-го немецкого воздушного корпуса совершили налет на Лондон и окружающие его графства. Затем в течение первых трех недель февраля на город было проведено еще пять воздушных налетов, в каждом из которых участвовало не более 170 самолетов. Кроме Лондона, немецкая авиация провела несколько налетов на Линкольншир, соседние с Лондоном графства и на ряд районов в юго-западной части Англии. К концу апреля количество налетов авиации противника уменьшилось, а вскоре они совсем прекратились. Незначительный успех немецких ВВС объясняется рядом причин, и в первую очередь снижением наступательного духа среди летного состава.

В этот период командование противовоздушной обороны Англии приняло решение, насколько это возможно, воспрепятствовать полетам самолетов противника над Южной Англией в дневное время. Для этого над Ла-Маншем и далеко за его пределами в течение многих недель осуществлялось непрерывное патрулирование самолетов на больших и малых высотах в любых метеорологических условиях. В течение шести

недель, предшествовавших вторжению, авиация противника произвела только 129 самолето-вылетов с разведывательными целями.

Немецкое командование было твердо убеждено, что через Ла-Манш предполагается высадка крупного десанта и что она может быть предпринята в любое время. Основываясь на увеличении налетов союзной авиации на артиллерийские батареи и железнодорожные узлы в районе между реками Шельда и Сена и налетов на Ахен, Кобленц и Мец, немецкая разведка к концу мая пришла к выводу, что высадка союзников будет проведена в районе между устьем реки Шельда и портом Брест, вероятнее всего вблизи устья реки Сомма.

Союзное командование никогда не ставило целью полностью скрыть от противника подготовку к вторжению союзных войск в Европу. Фактически это было бы и невозможно сделать, принимая во внимание то огромное количество судов, войск и оборудования, которое необходимо было сосредоточить на небольшой территории. Решено было скрыть от противника место и время вторжения.

5 июня 1944 года были завершены все приготовления для высадки союзных армий на европейский континент. В течение предшествовавших двух месяцев авиация совершила около 200 000 самолето-вылетов для выполнения различных задач, связанных с операцией «Оверлорд», и сбросила за это время на объекты противника около 200 000 тонн бомб. Потери своей авиации составили один самолет на каждую тысячу самолето-вылетов. К этому времени железные дороги на территории Франции и Северо-Западной Европы были разрушены до такой степени, что исключалась возможность их быстрого ремонта; была нарушена работа радиолокационных станций обнаружения; и, наконец, в результате разрушения мостов через реку Сена на участке между Парижем и морем противник не мог перебрасывать свои войска в Нормандию.

В ночь на 4 июня над Ла-Маншем нависли грозные облака, на море поднялось волнение. Казалось невероятным, что в такую погоду можно предпринять какую-либо морскую десантную операцию, поэтому Эрвин Роммель покинул свой штаб, находившийся в Ле Рош-Гюйон на берегу реки Сена, и отправился к жене в Штутгарт. Начальник немецкой метеослужбы вполне определенно доложил ему, что погода в данный момент по меньшей мере благоприятствует обороняющейся стороне.

В это же самое время по другую сторону Ла-Манша, в форту, расположенном над Портсмутом, американские и английские командующие проводили совещание со своими метеорологами.

Глава 4

ДЕНЬ ВТОРЖЕНИЯ

1 июня 1944 года начальник метеорологической службы штаба английских ВВС полковник Стэгг прибыл на передовой командный пункт штаба союзных экспедиционных сил, размещавшийся в Портсмуте, для участия в работе метеорологической конференции. На конференции присутствовали английские и американские метеорологи и представители верховного командования союзных экспедиционных сил.

От состояния погоды зависел успех или провал вторжения союзных войск в Европу*. Верховный главнокомандующий должен был заранее знать прогноз погоды, чтобы заблаговременно принять решение и отдать приказ на вторжение.

Через пять дней должна была начаться морская и воздушная десантная операция, поэтому на синоптиков была возложена огромная ответственность. Они должны были составить прогноз погоды для каждого вида вооруженных сил и рода войск в отдельности. Военно-морские силы, например, должны были знать ожидаемые направление и силу ветра над Ла-Маншем; они не могли успешно действовать при неблагоприятном направлении ветра или при большой силе ветра. Для боевых кораблей была необходима минимальная степень горизонтальной видимости над сушей, чтобы они могли видеть свои цели. Для военно-воздушных сил было необходимо знать количество и высоту облачности на различных высотах в любое время суток. Наилучшие условия погоды для тяжелых бомбардировщиков на определенном этапе наступления обязательно будут лучшими для средних бомбардировщиков. Для успешного проведения воздушнодесантных операций необходимо было знать специфические условия

* Нельзя полностью согласиться с этим утверждением авторов. Не умаляя важности правильной оценки метеорологических условий перед проведением крупной десантной операции, следует отметить, что союзное командование неоднократно пыталось оправдать свою медлительность с открытием второго фронта во Франции «неблагоприятными метеословиями». — *Прим. ред.*

погоды, особенно важно было определить силу и направление ветра и видимость в районах сбрасывания воздушного десанта.

Главными источниками метеоинформации, поступавшей в распоряжение Стэгга, являлись морские суда, специально размещенные в определенных местах Атлантического океана, и самолеты метеорологической разведки английских ВВС. Положение синоптиков было далеко не завидным, но к полудню воскресенья 4 июня они предположили возможность временного ослабления интенсивности циклонов, появившихся во вторник утром. Если это предположение подтвердится, то должен «наступить короткий промежуток времени сравнительно ясной погоды, с уменьшением ветра и хорошей видимостью рано утром и, возможно, до вечера во вторник 6 июня или раннего утра 7 июля». На метеоконференции, «проходившей при завывании ветра и сильном дожде» во второй половине дня воскресенья, командующих информировали о возможности благоприятного развития погоды. В понедельник в 04.15 состоялось заключительное заседание. Стэгг был очень осторожен. «В течение вторника и среды, — заявил он, — будут периоды сравнительно хорошей ясной погоды». Верховный главнокомандующий отдал окончательный приказ на вторжение, которое должно было начаться во вторник 6 июня.

Из всех видов вооруженных сил, принимавших участие в этой огромной десантной операции, никто так не зависел от погоды, как военно-воздушные силы. Теперь, когда подошел момент вторжения, перед союзными экспедиционными ВВС стояли две основные задачи: прикрыть всеми имеющимися в их распоряжении средствами высадку морского десанта и доставить по назначению парашютные и планерные части воздушнодесантных войск, которые должны были обеспечивать фланги армии вторжения.

План операции был довольно прост. Для высадки главных сил вторжения был выбран участок побережья от Вьервиль-сюр-Мера до Уистреама, расположенного в устье реки Орн. Для обеспечения высадки главных сил на правом фланге должны были действовать 82-я и 101-я американские авиадесантные дивизии, а на левом фланге — 6-я английская авиадесантная дивизия с задачей захватить и удерживать важнейшие мосты в бассейне рек Орн и Див северо-восточнее Кана. Ли-Мэллори относился к этому плану с некоторым опасением, считая, что авиадесантные дивизии, выброшенные на юге полуострова Котантен, на правом фланге плацдарма высадки союзных войск, не смогут собрать даже половину своего личного состава к тому моменту, когда начнутся бои.

Поскольку Ли-Мэллори было поручено руководство воздушнодесантной операцией, он принимал все зависящие от него меры для обеспечения ее успеха. С воздушнодесантными войсками и частями транспортной авиации, выделенными для участия в операции, проводились учения и тренировки. Был составлен тщательный план операции с максимальным учетом всех случайностей. Мрачные предчувствия Ли-Мэллори, появившиеся у него накануне дня высадки, не оправдались. Потери самолетов при переброске 82-й и 101-й авиадесантных дивизий при пролете полуострова Котантен на высоте 160 метров были небольшими*.

38-я и 46-я авиагруппы английских ВВС, выделенные для переброски 6-й авиадесантной дивизии, в течение многих недель занимались интенсивной тренировкой, которая закончилась учением под условным наименованием «Маш», проведенным 21 апреля в районе от устья реки Северн до границ графств Уилтшир и Оксфордшир. Такие учения, количество которых все возрастало по мере приближения дня вторжения, не были безопасными. Командующий воздушнодесантными войсками генерал-лейтенант Браунинг и командующий транспортной авиацией вице-маршал авиации Холлингхарст придерживались мнения, что лучше провести лишнее учение, чем посылать в бой полубоюченных и неопытных солдат и экипажи транспортных самолетов. Такая точка зрения оправдала себя целиком и полностью, поскольку задача, стоявшая перед транспортными авиагруппами, была весьма трудной. 6-ю авиадесантную дивизию нужно было доставить не только в нужное место, но и в точно назначенное время, поскольку этим достигалась внезапность, столь необходимая для успеха выполнения боевой задачи. Поэтому все зависело от точного планирования операции по времени. Соблюдение нужного интервала между взлетами самолетов представляло чрезвычайную важность, так как дальность полета была очень небольшой. Применение различных типов самолетов и различных комбинаций «планерных поездов» осложняло дело вследствие их различных скоростей.

Над Англией спустились сумерки. В 23.03 первый само-

* Маршрут транспортных самолетов, производивших выброску 82-й и 101-й американских авиадесантных дивизий, пересекал полуостров Котантен с запада на восток. 82-я дивизия была выброшена в районе западнее Сент-Мер-Эглиза, 101-я дивизия — в районе севернее Котантена, на глубине 8—10 километров от участка высадки морского десанта на восточном побережье полуострова Котантен. Высадка воздушного десанта началась в 02.00 6 июня. Части обеих дивизий не смогли высадиться в назначенных районах, потеряли при приземлении большое количество личного состава, более половины вооружения и не выполнили своих задач в первый день операции. — *Прим. ред.*

лет, пилотируемый майором Мерриком, с Холлингхарстом на борту взлетел с аэродрома Харуэлл. Шесть самолетов наведения сбросили 22-ю отдельную парашютную роту в трех основных районах выброски десанта, расположенных поблизости от устья реки Орн. 6-я авиадесантная дивизия была переброшена на 264 самолетах и 98 планерах из состава 38-й и 46-й авиагрупп. Всего было сброшено 4310 парашютистов, на планерах было доставлено 493 человека, 17 орудий, 44 автомашины «виллис» и 55 мотоциклов. Свои потери составили 7 самолетов и 22 планера.

В то время как воздушнодесантные войска перебрасывались во Францию, над самой узкой частью Ла-Манша, между Дувром и мысом Антифер, проводилась другая воздушная операция под условным наименованием «Тэксэйбл», в которой участвовало 16 бомбардировщиков «Ланкастер» под командованием полковника Чешайра. Цель этой операции заключалась в том, чтобы ввести в заблуждение расчеты немецких радиолокационных станций, расположенных на этой части французского побережья и умышленно не выведенных из строя союзной авиацией, создать картину, будто бы через канал на фронте шириной в 14 километров движется к берегу большой конвой судов со скоростью семь узлов. Ложные признаки конвоя на экранах немецких радиолокаторов создавали эти 16 «Ланкастеров» и 18 мелких судов, часть из которых буксировала воздушные шары с укрепленными на них металлическими рефлекторами для создания на экранах немецких радиолокаторов сигналов, обычно отражаемых крупными кораблями. Одновременно бомбардировщики «Ланкастер», летая на высоте 1000 метров по эллипсу над этими судами, сбрасывали дипольные отражатели «уиндоу», впервые примененные самолетами Бомбардировочного командования летом 1943 года для создания помех немецким радиолокационным станциям наведения истребителей. Полоски металлизированной бумаги определенной длины и формы при сбрасывании их с самолета создавали на экранах радиолокаторов импульсы наподобие тех, которые создаются самолетами или кораблями. Операция «Тэксэйбл» началась вскоре после наступления сумерек и проводилась непрерывно в течение всей ночи. В целях дезинформации противника создавались также помехи немецким радиолокационным станциям на этом же участке побережья, но не настолько мощные, чтобы полностью заглушить их работу. Аналогичная операция проводилась 218-й эскадрилей в направлении Булони.

В это время бомбардировщики «Галифакс» и «Стирлинг» из состава 138, 149 и 161-й эскадрилий сбрасывали чучела парашютистов, а также петарды и ракеты для воспроизведения

шума пулеметной и оружейной стрельбы с целью создания впечатления у противника (в значительной степени достигнутого), что в районе деревни Ивто, расположенной в северо-западной части Франции, происходит высадка воздушного десанта. Одновременно 1136 тяжелых бомбардировщиков Бомбардировочного командования выполняли задачи по обеспечению вторжения, нанося удары по береговым артиллерийским батареям противника. На десять основных батарей было сброшено 5267 тонн бомб, свои же потери, как выяснилось позднее, составили пять процентов от общего числа самолетов, участвовавших в налете.

Произвести точную оценку разрушений, причиненных артиллерийским батареям в этом налете, невозможно, несмотря на очень подробные исследования, произведенные на последних этапах войны и после ее окончания. Фактически в момент высадки союзных войск одни батареи совсем не вели огня, другие стреляли с перерывами, некоторые батареи вели огонь по союзным войскам до полного предела своих возможностей. Однако даже эти батареи не смогли вести интенсивный огонь в наиболее критический момент, когда десантные средства спускались с кораблей. Факт остается фактом, что немецкие артиллеристы были ошеломлены нападением и не могли выполнять поставленные перед ними задачи.

Следует также отметить, что тяжелые бомбардировщики производили бомбометание не всегда точно. Так, подразделения 9-го парашютного батальона понесли тяжелые потери от налета своих бомбардировщиков на артиллерийские батареи противника в Мервилле.

К 10.15 войска союзников прочно укрепились на побережье и с боями начали продвигаться в глубь континента. В некоторых местах они продвинулись на 5 километров, в некоторых лишь на 2—3 километра. На участке «Омаха»*, расположенном на полуострове Котантен, 116-й пехотный полк 29-й пехотной дивизии США и 16-й пехотный полк 1-й пехотной дивизии США вели тяжелые бои, стремясь выйти и закрепиться на побережье.

В воздухе творился настоящий хаос. Поскольку высота нижней кромки облачности составляла всего лишь около 700 метров, воздушное пространство над районом высадки было до отказа заполнено самолетами союзников. Истребители прикрывали верхнего и нижнего ярусов и морские самолеты-кор-

* Побережье плацдарма высадки союзных войск в Нормандии было разбито на ряд участков, каждому из которых было присвоено кодированное название. 1-я американская армия высаживалась в западном секторе на участках «Юта» и «Омаха»; 2-я английская армия — в восточном секторе на участках «Голд», «Джюно», «Суорд». На каждом участке высаживалась одна усиленная пехотная дивизия.— *Прим. ред.*

ректировщики летали приблизительно на одной и той же высоте.

Слово «заполнено», пожалуй, наиболее подходит в данном случае. В этот день истребители 171 эскадрильи находились в воздухе над небольшим участком французского побережья, прикрывая войска, сосредоточения техники, склады имущества на побережье и суда, с которых разгружались войска и грузы. Управление истребителями осуществлялось с трех специальных кораблей, где были оборудованы пункты управления и наведения истребителей. Один из пунктов находился в американской зоне высадки, другой — в английской, а третий — на маршруте судов, пересекавших Ла-Манш.

Общее управление воздушными силами прикрытия, участвовавшими в операции вторжения, осуществлялось объединенным центром, развернутым при оперативном отделе 11-й авиагруппы в Аксбридже. Личный состав этого отдела около двух лет назад руководил аналогичной, хотя и значительно меньшей по масштабу десантной операцией в Дьеппе; кроме того, он имел большой опыт управления истребителями в воздухе в битве над Англией в 1940 году. Эскадрильи истребителей и истребителей-бомбардировщиков, выделенных для оказания непосредственной поддержки войскам вторжения, управлялись с передового пункта управления, размещенного на английском военном корабле «Булоло». На борту этого корабля находилось несколько авиационных офицеров, которые направляли эскадрильи для подавления целей, указанных наземными войсками. Количество запросов на поддержку с воздуха оказалось неожиданно малым. Во всех случаях, когда самолеты вызывались для атаки целей, указанных войсками, будь это танки противника, транспорт или опорный пункт, результаты воздушных атак были превосходными. Тот факт, что наземные войска не считали необходимым прибегать к помощи авиации в большом масштабе, является доказательством внезапности вторжения и эффективности предварительной бомбардировки.

Истребительное прикрытие операции вторжения было исключительно мощным. Превосходство нашей авиации в воздухе — подавляющим*. В штабе в Бентли Прайори

* Военно-воздушные силы союзников, выделенные для обеспечения высадки в Нормандии, насчитывали в своем составе около 11 000 боевых и до 2000 транспортных самолетов. Этому количеству немцы могли противопоставить всего лишь около 500 самолетов, часть которых была небоеспособной. Несмотря на явную угрозу вторжения союзных войск во Францию, немецкое командование продолжало держать основные силы своей авиации на советско-германском фронте, что решающим образом повлияло на завоевание господства в воздухе англо-американской авиацией на Западном фронте.— *Прим. ред.*

Ли-Мэллори, расхаживая по своему роскошному кабинету с высокими окнами, выходящими в сад с цветущими рододендронами, с чувством растущего недоумения неоднократно восклицал: «Где же немецкая авиация?»

Немецкие ВВС, захваченные врасплох, встретив в воздухе большое количество союзной истребительной авиации, осмелились сделать лишь несколько нерешительных вылетов. Ко второй половине дня вторжения немцы потеряли четыре бомбардировщика «Юнкерс-88» и один истребитель «Фокке-Вульф-190», который прежде чем его сбили над морем, сбросил 250-фунтовую фосфорную бомбу на палубу «Булоло», взрыв которой вызвал жертвы и разрушения. Немецкие ВВС были полностью подавлены. В составе 3-го воздушного флота, действовавшего на Западном фронте, имелось не более 500 исправных самолетов, в том числе только 160 дневных и 50 ночных истребителей. Особенно остро ощущалась нехватка бомбардировщиков. Из 400 самолетов только 185 могли подняться в воздух, фактически было поднято лишь несколько самолетов.

Наши собственные потери, вызванные главным образом огнем зенитной артиллерии, были незначительными и составляли 113 самолетов на 14 674 самолето-вылета (из них 5656 самолето-вылетов приходилось на долю английских ВВС). В ходе операции вторжения Береговое командование выполняло не менее напряженную задачу, чем другие авиационные командования. Самолеты командования в течение нескольких дней патрулировали над морем и 6 июня обнаружили восемь немецких подводных лодок, следовавших из портов Бискайского залива в направлении района высадки, которые они атаковали на следующий день. Самолеты 144-й и 248-й эскадрилий английских ВВС и 404-й эскадрильи канадских ВВС южнее Бреста атаковали три тяжелых немецких эскадренных миноносца, но нанесенные им повреждения были недостаточны, чтобы вывести корабли из строя. После двухдневного пребывания в Бресте три эскадренных миноносца и один торпедный катер вышли в море и были обнаружены самолетами 19-й авиagrуппы. В ночь на 9 июня соединение эскадренных миноносцев атаковало немецкие корабли. Один эскадренный миноносец сразу же был потоплен, другой выбросился на скалы острова Иль-де-Батц, третий возвратился в Брест.

По мере того как первый день операции вторжения приближался к концу, офицеры, руководившие наведением ночных истребителей, прикрывавших союзные войска в ночное время, переправлялись на берег.

День вторжения закончился операцией «Моллард» — переброской по воздуху подкреплений личного состава и снабже-

ния для 6-й английской авиадесантной дивизии. 246 планеров с людьми и грузами, буксируемых самолетами 38-й и 46-й авиагрупп, были точно доставлены в назначенную зону высадки. Истребительное прикрытие медленно двигавшихся планеров осуществляли 15 эскадрилий 11-й авиагруппы. Операция была проведена успешно. 95 процентов планеров достигли назначенной цели.

Так закончился день вторжения. Военно-воздушные силы в этой операции обладали полным господством в воздухе. С рассвета и до наступления темноты воздух над Нормандией сотрясался от гула большого количества самолетов союзников.

Наконец-то мы смогли практически доказать, что в современной войне господство в воздухе является необходимым условием завоевания победы.

Глава 5

БИТВА ЗА ФРАНЦИЮ

С 6 по 10 июня непосредственная авиационная поддержка и прикрытие с воздуха союзных наземных войск в Нормандии осуществлялись самолетами, базировавшимися на английские аэродромы. На рассвете 7 июня истребительные эскадрильи Вторых тактических ВВС уже находились в воздухе. До наступления сумерек истребители «Спитфайр» сбивли 12 бомбардировщиков «Юнкерс-88». Около 175 немецких бомбардировщиков пытались атаковать высадившиеся войска союзников. Единственным успехом противника была постановка нескольких мйн нового типа «Ойстер» в Сенской бухте, на которых подорвалось несколько наших судов.

Немецкие истребители не решались вести воздушные бои в районе высадки, но небольшие группы самолетов «Фокке-Вульф-190» и «Мессершмитт-110» действовали довольно активно против судов и кораблей. Им удалось потопить американский эскадренный миноносец и одно десантное судно. Южнее и западнее Флер, Ромийк и Лаваль немецкие истребители делали все возможное, чтобы оказать воздушное прикрытие своей пехоте. Победа союзной авиации в воздухе была одержана раньше, чем началось сражение на земле.

На первом этапе операции вторжения основным видом деятельности истребительной авиации была разведка боем. Она проводилась десятью эскадрильями 83-й авиагруппы и восемью эскадрильями 84-й авиагруппы, вооруженными истребителями «Тайфун», а также несколькими эскадрильями из резерва 11-й авиагруппы, вооруженными истребителями «Мустанг-III». На эти эскадрильи была возложена задача установить передвижения войск противника и воспрепятствовать его движению по железным и особенно шоссейным дорогам. Если на дорогах не было автомашин, то налеты проводились на мосты. Погода в эти дни была исключительно плохая. Вновь появилась предсказанная метеорологами сплошная низкая облачность с высотой нижней кромки временами до 500 метров,

Самолеты «Тайфун» и «Мустанг» были вынуждены летать на очень малой высоте, в результате чего огнем зенитной артиллерии было сбито 17 истребителей, много самолетов получили повреждения.

Такова была общая обстановка на Западном фронте в первые дни, последовавшие за высадкой союзных войск в Нормандии. Эта обстановка сохранилась в течение всего периода, когда союзные армии укреплялись на побережье и расширяли береговой плацдарм. Единственным врагом, с которым не могла справиться союзная авиация, была погода. Она оставалась плохой в течение всего июня.

10 июня было закончено строительство первого аэродрома союзных ВВС в Нормандии. После этого количество аэродромов, построенных на континенте, непрерывно увеличивалось и достигло 31 аэродрома в английской зоне и 50 аэродромов в американской зоне. Строительство аэродромов проводилось часто под артиллерийским огнем противника. Вначале они использовались для дозаправки горючим, а по мере продвижения армии в глубь континента базирование самолетов на них стало постоянным*.

В первые дни вторжения боевые действия авиации были скоротечными, поскольку расстояние до целей было небольшим. Например, самыми первыми объектами для действий авиации в районе северо-западнее Кана оказались скопления танков и опорные пункты противника, находившиеся на удалении всего 900 метров от наших аэродромов; и самолеты «Тайфун», действовавшие по этим целям, взлетали, набирали над морем высоту 2700 метров, производили атаку целей реактивными снарядами, разворачивались и совершали посадку, успевая все это проделать в течение 9 минут**.

Наибольшую трудность при использовании аэродромов и взлетно-посадочных полос, расположенных на побережье Нормандий, представляла для нас густая известковая пыль коричневого цвета, которая скоро окутала весь береговой плацдарм***. Пыль стойко держалась в воздухе и проникала

* Уже 10 июня три эскадрильи (441, 442 и 443-я) из состава 144-го авиакрыла канадских ВВС действовали с аэродромов и взлетно-посадочных полос, сооруженных на плацдарме высадки.— *Прим. авторов.*

** Этот факт убедительно показывает пассивность немецких войск в Нормандии, на глазах которых беспрепятственно действовали самолеты союзников с передовых аэродромов.— *Прим. ред.*

*** При строительстве аэродромов в Нормандии союзники испытывали большие трудности в выборе площадок для аэродромов ввиду пересеченности местности и наличия многочисленных старинных каменных оград. Для выравнивания взлетно-посадочных полос снимался верхний слой грунта, затем почва укатывалась катками, что не могло предотвратить образования густого слоя пыли после взлета самолетов. Интервалы между

всюду, включая воздухозаборники авиационных двигателей. На двигателях были поспешно установлены фильтры, применявшиеся во время Североафриканской кампании в пустынной местности. Однако эта проблема не была разрешена полностью до тех пор, пока взлетно-посадочные полосы не стали поливать водой после наступления темноты.

На каждом аэродроме были установлены легкие зенитные орудия. Расчеты этих орудий были хорошо натренированы для борьбы с низко летящими самолетами «Фокке-Вульф-190» и «Юнкерс-88».

Как только противнику стало известно, что на побережье Нормандии высадилось значительное количество союзных войск, он начал подбрасывать резервы к полю боя по железным дорогам, проходящим между реками Сена и Луара. Несмотря на плохую погоду, наши самолеты обнаружили передвижения по этим дорогам, и немецкие войска были атакованы с малой высоты истребителями-бомбардировщиками из состава 9-й воздушной армии США. Одновременно бомбардировочное командование продолжало наносить ночные массированные удары по железнодорожным объектам, в результате чего всякое движение по железным дорогам было приостановлено на три дня. Движение по основным автострадам было также небезопасным для немцев, и они были вынуждены пользоваться второстепенными шоссейными дорогами в ночное время. Самолетам «Москито» 2-й авиагруппы было приказано воспрепятствовать передвижению противника по этим дорогам. В первую же ночь после высадки союзных войск 196 самолетов «Москито» «прочесали» большой участок местности к югу и юго-востоку от района высадки в поисках немецкого транспорта.

В результате налетов союзной авиации движение немцев по железным дорогам ночью стало очень медленным. Об этом можно судить хотя бы по двум примерам, взятым из донесений немцев. 2-я немецкая танковая дивизия, располагавшаяся в районе Тулузы, на рассвете 6 июня получила приказ перебазироваться в район высадки. Первые части и подразделения дивизии перебрасывались к месту назначения по шоссейным и частично по железным дорогам, остальные отправились своим ходом. Последние подразделения, доставляемые по железной дороге, прибыли в район назначения только 23 июня. Таким образом, для переброски их на расстояние

вылетами самолетов, ожидавших осадения пыли, закрывавшей аэродром, составляли иногда от 3 до 10 минут. Чтобы не допустить образования пыли после взлета самолетов, на некоторых полевых аэродромах грунтовые взлетно-посадочные полосы после укатывания покрывались несколькими слоями голя, скрепленного расплавленным битумом.— *Прим. ред.*

около 725 километров потребовалось 17 дней. При наличии исправных железных дорог и отсутствии воздушных атак им потребовалось бы не более 5 дней. Батальон 989-го гренадерского полка, находившийся в Ницце, направился по железной дороге в район высадки вечером 19 июня и прибыл к месту назначения только через 19 дней.

Через три недели после начала высадки в Нормандии с аэродромов, расположенных на захваченном побережье, действовала уже 31 эскадрилья союзных ВВС. Боевая деятельность авиации в это время заключалась в основном в разведке боем и оказании наземным войскам авиационной поддержки. Разведка боем проводилась самолетами «Мустанг» и «Москито». Для оказания авиационной поддержки использовались самолеты «Тайфун» и «Спитфайр», которые атаковали цели по требованиям наземных войск. Такими целями в большинстве случаев были танки, автомашины и скопления войск противника.

В качестве офицеров наведения в наземные войска часто направлялись опытные летчики-истребители, которые, находясь в специальной бронированной машине или головном танке английских танковых частей, наводили свои самолеты на цели.

Еще в июне в авиагруппах были созданы специальные центры управления и взаимодействия авиации с наземными войсками, располагавшиеся при штабах авиагрупп в штабных автобусах. Авиационный офицер наведения самолетов на цель находился вместе с офицером связи от наземных войск *. Офицеры связи от наземных войск были прикомандированы ко всем штабам авиационных частей и соединений. Главной их задачей была информация своих авиационных коллег о всех деталях боевых действий на земле, о каждом изменении плана. Таким образом, стало возможным оказывать немедленную авиационную поддержку наземным войскам, когда в этом возникала необходимость. Теперь детали каждого боя разрабатывались офицерами различных родов войск, работавшими совместно. Офицеры связи от наземных войск совместно с авиаторами инструктировали летчиков-истребителей, а в бомбардировочной авиации экипажам точно разъяснялось, что они должны делать для оказания помощи наземным войскам. Такая система взаимодействия авиации с наземными войсками, впервые испытанная в предыдущих кампаниях, была усовершенствована в Нормандии и в течение последующих недель и месяцев доказала свою ценность.

* Имеются в виду не офицеры войск связи, а штабные офицеры наземных войск, выделенные для организации взаимодействия с авиацией. — *Прим. ред.*

В тот период, когда армия прилагала все усилия, чтобы выйти с берегового плацдарма на оперативный простор, боевые действия авиации были ограничены скоростью, с какой наземный обслуживающий персонал авиационных частей мог подготовить самолеты к вылету, а также исключительно плохой погодой. Погода была основным фактором, влияющим на размах и активность воздушных операций: 20 и 21 июня действия авиации были ограничены погодой; 29 июня до 10.00 истребители «Тайфун» и «Мустанг» произвели только 110 самолето-вылетов по заявкам наземных войск, после чего погода стала неблагоприятной для боевых полетов. Записи подобного рода попадались слишком часто в журнале боевых действий Второй тактической ВВС.

При атаке автотранспорта летчики должны были убедиться, действительно ли он принадлежит противнику. Далеко от линии фронта это было легкой задачей, но, летая на больших скоростях над полем боя, опознать принадлежность транспорта было значительно труднее. Все автомашины союзных войск были обозначены пятиконечной звездой, окруженной белым кругом, а на кабинах машин, принадлежащих английским ВВС, был изображен круг. Союзные войска обозначали свое местонахождение при помощи опознавательных полотнищ*, выкладываемых на земле, и цветными дымами, которые употреблялись артиллерией для обозначения целей, подлежащих атаке с воздуха. Иногда авиация допускала ошибки в определении переднего края и местонахождения своих войск, но в ходе боевых действий таких ошибок становилось все меньше и меньше.

Воздействие авиации на противника, имевшее значительный эффект с самого начала высадки союзных войск, продолжало нарастать. Уже 11 июня Роммель доносил Кейтелю, что «вести бои в Нормандии становится исключительно трудным, а иногда и невозможным делом вследствие сильного и зачастую подавляющего превосходства авиации противника... Противник обладает полным превосходством в воздухе над полем боя на удалении до 100 километров от линии фронта, и его истребители-бомбардировщики и бомбардировщики парализовали днем почти все движение на дорогах и на открытой местности. Передвижение наших войск на поле боя в дневное время стало почти невозможным. Наши войска ведут тяжелые бои, боеприпасов недостаточно и доставка их может осуществляться в исключительно трудных условиях».

* Опознавательные полотнища окрашивались специальными красками, преимущественно оранжевого цвета, дающими яркое свечение поверхности, что увеличивало дальность их обнаружения с воздуха. — *Прим. ред.*

Доставка боеприпасов для немецких войск на некоторых участках фронта скоро стала невозможной. К 17 июня движение транспорта на полуострове Котантен и на подходах к нему стало настолько затруднительным, что, согласно записям, обнаруженным в вахтенных журналах подводных лодок противника, немецкое командование отдало приказ погрузить на четыре подводные лодки от 70 до 80 тонн артиллерийских снарядов, гранат и другого вооружения и доставить их в Шербур. Подводные лодки отправились в этот порт, но в пути получили приказ возвратиться обратно, так как город был уже захвачен союзными войсками.

При рассмотрении боевых действий союзных ВВС может сложиться впечатление, будто сопротивление противника в Нормандии было парализовано с самого начала вторжения. Однако это не так. Действительно, сопротивление противника значительно уменьшилось, и он не мог предпринять контратаку такой силы, которая позволила бы ему сбросить союзные войска в море. Но немцы, хотя и с большим затруднением, могли еще перебрасывать свои войска по шоссейным и железным дорогам.

Непрерывный дождь и низкая облачность снижали мощь нашего воздушного наступления и предоставляли немецким наземным войскам ту защиту, какую им не могли дать их собственные военно-воздушные силы.

С середины июня тяжелая бомбардировочная авиация стала действовать значительно эффективнее. Ее налеты на Пуатье, Аррас, Камбре, Амьен, Дуэ и Сен-Поль, а также на сортировочные станции Парижа вскоре чрезвычайно затруднили переброску войск противника. Особое внимание бомбардировочная авиация уделяла складам горючего и боеприпасов. Уже во второй половине июня противник был вынужден пользоваться складами, находящимися в его глубоком тылу, например на рубеже реки Марна. К концу июля Союзные экспедиционные ВВС, Бомбардировочное командование и 8-я воздушная армия США сбросили на коммуникации и средства транспорта противника 34 500 тонн бомб, причем 23 000 тонн было сброшено только самолетами Бомбардировочного командования. Авиация действовала почти без всякого противодействия со стороны немецких ВВС, положение которых было действительно отчаянным. Соединения и части 3-го немецкого воздушного флота не имели никакой возможности оказать хотя бы незначительное сопротивление. С начала вторжения, вернее в течение нескольких предшествовавших высадке недель, они были не в состоянии что-либо сделать, и их влияние и воздействие на события летом 1944 года фактически равнялись нулю. Аэродромы немецкой

авиации, органы наземного управления, склады снабжения боеприпасами и горючим, из-за недостатка которого самолеты не могли подниматься в воздух, непрерывно подвергались ударам союзной авиации, обладавшей превосходством в воздухе.

3-й немецкий воздушный флот с огромным напряжением вел оборонительные действия, стараясь скорее защитить себя, чем наземные войска, сильно нуждавшиеся в его поддержке.

Фактически немецкие ВВС были не в состоянии оказать своим войскам такую поддержку, поскольку лишь очень немногие летчики были обучены штурмовым действиям, а попытка исправить этот недостаток путем переключения около 150 истребителей для выполнения этой сложной задачи потерпела неудачу. Через неделю немецкое командование отдало приказ переключить всю истребительную авиацию, общая численность которой составляла около 600 самолетов, для борьбы с союзной авиацией в воздухе. Тем самым оно поставило ей явно непосильную задачу.

Не лучше обстояло дело и с бомбардировочной авиацией. Плотность и мощь зенитно-артиллерийского огня на береговом плацдарме вынудили немецких бомбардировщиков перейти к атакам с больших высот, и они оказались такими же бессильными, как и их истребители. Вскоре деятельность немецкой бомбардировочной авиации была сведена лишь к постановке мин в водах противника. Выполняя эту задачу, немецкие бомбардировщики произвели в июне и июле от 1500 до 2000 самолето-вылетов. Мины, сброшенные с самолетов, создавали значительные затруднения для судоходства союзников. Но такое использование бомбардировочной авиации, естественно, не могло оказать решающего влияния на боевые действия.

К концу июня атаки авиации по коммуникациям противника стали настолько мощными и непрерывными, что пополнение самолетами частей 3-го воздушного флота стало почти неразрешимой проблемой. Главные авиационные склады, находившиеся в районах Лё-Бурже и Туля, были эвакуированы в Висбаден, Кёльн и Мангейм. В связи с этим наличное количество самолетов в авиационных частях снизилось до 65 процентов штатной численности.

В июле действия 3-го немецкого воздушного флота были сведены к несению оборонительного патрулирования над теми линиями коммуникаций, какие немцы могли еще использовать. Выполнение этой задачи неизбежно приводило к распылению сил, и вскоре 3-й воздушный флот оказался не в состоянии обеспечить даже незначительное истребительное прикрытие наземным войскам Роммеля.

В июне и июле тяжелые и средние бомбардировщики продолжали разрушать мосты. Были разрушены два последних моста через реку Сена южнее Парижа, а также основные шоссе и железнодорожные мосты через реку Луара. 29 июня погода улучшилась и Ли-Мэллори принял решение произвести налет на железнодорожные объекты восточнее Парижа; однако налет не состоялся, так как Спаац выслал крупные силы для бомбардировки Лейпцига. Тем не менее до конца июля вокруг района боевых действий были разрушены все железные дороги и мосты на реках Сена и Луара, и скоро противник был вынужден выгружать войска, перебрасываемые с Русского фронта *, в находившиеся далеко на востоке Нанси и Мюльхаузен. Оттуда они добирались к линии фронта на велосипедах и, прибыв на место без тяжелого вооружения, были не в состоянии оказать упорное сопротивление.

И все же немцы не прекращали оказывать сопротивление союзным войскам. Прошел июнь, наступил июль, и, хотя Шербур капитулировал, Кан по-прежнему стоял, как бастион, и блокировал войска Монтгомери, не давая им возможности вырваться с ограниченного участка, где они высадились, на широкие просторы Центральной Франции.

К 12 июня отдельные береговые укрепления были превращены в сплошной плацдарм длиной 80 километров и глубиной от 12 до 19 километров, на котором располагалось 326 000 войск, 54 000 автомашин и 104 000 тонн грузов. Тем не менее темп наращивания сил вторжения все же был медленным, чтобы начать решительное сражение.

Почему же, несмотря на активную поддержку с воздуха, союзная армия продвигалась так медленно? Не была ли причиной этого очень плохая погода, мешавшая больше людям, передвигавшимся по земле, чем тем, кто находился в воздухе? Низкая облачность, дождь и сильный шторм, который начался 19 июня и длился в течение четырех дней, разрушивший построенную американцами искусственную гавань, настолько замедлили процесс создания запасов оружия, боеприпасов,

* Утверждения авторов о переброске немецких войск с советско-германского фронта во Францию не соответствуют действительности. 23 и 24 июня 1944 года войска 1, 2 и 3-го Белорусских фронтов и войска 1-го Прибалтийского фронта перешли в решительное наступление и к 13 июля завершили разгром немецкой группы армий «Центр».

В своей книге «Воспоминания солдата» видный гитлеровский военачальник генерал Гудериан писал по этому поводу: «В результате этого удара группа армий «Центр» была уничтожена. Мы понесли громадные потери — около двадцати пяти дивизий... Все наличные силы были брошены на развалившийся фронт».

В этих условиях немецкое командование не могло и думать о переброске своих дивизий с советско-германского фронта во Францию. — *Прим. ред.*

продовольствия и другого военного имущества, что, несмотря на затруднения в снабжении, которые наши военно-воздушные силы создавали для противника, положение на фронте не менялось.

Были ли полностью использованы огромные военно-воздушные силы, находившиеся в распоряжении верховного главнокомандующего? С первого взгляда казалось, что это было так. По целям, расположенным ближе к переднему краю, действовали все самолеты, включая тяжелые бомбардировщики. Возможно, такая политика была неправильной. Если бы спросили мнение Харриса и Спааца, они без колебания возразили бы против такого использования авиации. Ли-Мэллори же придерживался иного мнения. На него произвели огромное впечатление крупные разрушения объектов противника, причиненные налетом сотен тяжелых бомбардировщиков. Если наземные войска нуждались в большей воздушной поддержке, чем та, которую могли им оказать Вторые тактические ВВС, почему бы не привлечь Бомбардировочное командование для действий по целям, находящимся на поле боя? Если бы этого удалось добиться, рассуждал Ли-Мэллори, то необходимо выбрать для действий тяжелых бомбардировщиков от шести до восьми подходящих целей, находящихся на том участке переднего края, где должен наноситься удар наземных войск. Тяжелые бомбардировщики на рассвете произведут одновременный налет на эти цели, немедленно после бомбардировки последует огневой налет артиллерии, после которого средние бомбардировщики проведут бомбометание по площади впереди наступающей пехоты на глубину от 1 до 3,5 километра.

Этот проект еще рассматривался, когда 26 июня Монтгомери предпринял наступление юго-западнее Кана, продолжавшееся три дня. Обе стороны понесли тяжелые потери, однако наступление не достигло своей цели. После этого наступило затишье, а затем было решено ввести в действие план Ли-Мэллори, хотя и не совсем в том виде, как он первоначально был задуман. Тяжелые бомбардировщики должны были оказать максимально возможную поддержку наземным войскам. Предварительная репетиция, проведенная 30 июня налетом на Виллер-Бокаж, дала положительные результаты. 258 бомбардировщиков из состава 3, 4 и 8-й авиагрупп Бомбардировочного командования, следовавших под прикрытием девяти эскадрилий истребителей «Спитфайр», сбросили 1176 тонн фугасных бомб. Первый вылет по плану Ли-Мэллори был проведен вечером 7 июля. 457 самолетов Бомбардировочного командования сбросили 2363 тонны бомб на избранные цели в районе севернее Кана. Английская и канадская пехота, бросившаяся в атаку сразу после налета бомбар-

дивровщиков, вошла в город, но захватить его не смогла. К вечеру 8 июля 3-я канадская дивизия заняла деревню Франквилль, находящуюся северо-западнее Кана, а 3-я английская дивизия ворвалась в северную часть Кана и на следующее утро овладела районом доков.

Командование решило произвести на Кан еще один, более мощный бомбардировочный налет. Через 10 дней — 18 июля — 1570 тяжелых и 349 средних бомбардировщиков из состава Бомбардировочного командования, 8-й воздушной армии США и Союзных экспедиционных ВВС сбросили 7700 тонн бомб на Коломбель (пригород Кана). Тяжелые бомбардировщики сбрасывали фугасные, а средние бомбардировщики — осколочные бомбы. Это был «наиболее мощный бомбардировочный удар, который когда-либо предпринимался для поддержки наземных войск». В результате этого и предыдущего налета на Кан было убито и ранено несколько тысяч жителей города. Союзные войска вступили в полуразрушенный город, но продвижение вперед было приостановлено, так как эффект бомбардировки был хотя и очень сильным, но непродолжительным. Противник был лишь временно парализован и через несколько часов мог снова оказывать сопротивление*.

Тяжелые бомбардировщики Бомбардировочного командования и 8-й воздушной армии США совершили еще четыре дневных массированных налета, прежде чем было достигнуто окончательное поражение противника в Нормандии. 25 июля самолеты 8-й и 9-й воздушных армий США сбросили 3300 тонн бомб непосредственно перед наступлением, предпринятым 1-й армией США на участке шоссе Перье—Сен-Ло. Бомбы легли не так точно, как во время других налетов. Часть бомб упала с большим недолетом и вызвала жертвы среди своих войск. Во время этого налета был ранен генерал Макнейр, находившийся в сгрелковом окопе на переднем крае и наблюдавший за подготовкой наступления своих войск**. В четвертом

* Перед бомбардировочным ударом союзников немецкие войска были выведены из Кана и организовали оборону в окрестностях города. От налета пострадало только население города. Большое количество воронок от тяжелых фугасных бомб и завалы от разрушенных домов препятствовали продвижению танков. Последний бой за Кан начался 18 июля и закончился 21 июля захватом его английскими и канадскими войсками на 46-й день после высадки союзников в Нормандии, тогда как Монтомери планировал овладеть городом в первый день высадки. — *Прим. ред.*

** Бомбардировочная подготовка прорыва у Сен-Ло отличалась неточным бомбометанием и нанесла настолько большие потери 9-й и 30-й американским пехотным дивизиям, находившимся в первом эшелоне, что они не смогли выполнить свои задачи в первый день наступления. Только после досрочного ввода в бой второго эшелона американские войска на третий день наступления осуществили прорыв немецкой обороны на всю тактическую глубину. Генерал Макнейр был не ранен, как утверждают авторы, а убит. — *Прим. ред.*

налете, проведенном 30 июля, самолеты Бомбардировочного командования и Союзных экспедиционных ВВС сбросили 2362 тонны бомб для поддержки 2-й английской армии, наступавшей южнее Комон. В пятом налете, проведенном в ночь на 8 августа, более тысячи тяжелых бомбардировщиков Бомбардировочного командования и истребителей-бомбардировщиков Вторых тактических ВВС сбросили 4904 тонны бомб с целью оказания поддержки 1-й канадской армии, наступавшей в направлении на Фалез. Через неделю был проведен последний, шестой массированный налет на Фалез. В этом налете было сброшено 3669 тонн бомб, причем несколько бомб упало на боевые порядки своих авангардных частей. Несомненно, налеты тяжелых бомбардировщиков имели успех, но нужно учитывать, что площади бомбометания были строго ограниченными по своим размерам. Ли-Мэллори, который наравне с другими руководителями нес ответственность за проведение таких налетов, неоднократно подчеркивал, что действия тяжелых бомбардировщиков являлись лишь одним из средств для достижения цели, которая могла быть осуществлена только наземными войсками. Военно-воздушные силы, пробив бреши в обороне противника для наступающих армий, переносили затем свои действия в глубину обороны противника, уничтожая его резервы, подходившие к полю боя.

Не следует думать, что серия этих налетов была произведена против слабого, беззащитного противника. Действительно, немецкие войска были измотаны; их передвижение осуществлялось с очень большими затруднениями; верно и то, что авиация не могла оказать сопротивление. Тем не менее немецкая армия не утратила полностью свой боевой дух. 7 августа сменивший Роммеля генерал-фельдмаршал фон Клюге предпринял контрнаступление на Мортен. Собрав из остатков шести танковых дивизий около 400 танков, он бросил их в направлении на Авранш и далее к морю. Если бы это наступление закончилось успешно, то немцам удалось бы отрезать 8-й и 15-й американские корпуса и перерезать коммуникации 3-й армии США.

7 августа наблюдатели 117-го полка 30-й американской дивизии сквозь утреннюю дымку заметили неясные очертания немецких танков. Дивизия недавно прибыла в район Мортена и не была укомплектована до полного состава. Один батальон 117-го полка, располагавшийся в Сен-Бартеlemi, вступил в бой с наступающими немецкими танками, отражая их атаки противотанковыми ружьями «базука» и орудиями калибра 57 миллиметров. Часть немецких танков была подбита, но остальные продолжали продвигаться вперед, и к полудню обстановка для наших войск стала критической. К счастью,

в это время дымка рассеялась, и через полчаса появились английские истребители «Тайфун» из состава Вторых тактических ВВС, которые атаковали немецкие танки с малой высоты. Налеты продолжались через короткие промежутки в течение всего дня. Самолеты «Тайфун» в соответствии с планом использования Вторых тактических ВВС должны были действовать против танков и бронемашин противника, а истребители 9-й воздушной армии США — по коммуникациям и вести борьбу с самолетами противника, если они появятся в воздухе. В период между 12.30 и наступлением сумерек истребители «Тайфун» произвели 294 самолето-вылета. Было установлено, что, потеряв только три самолета, Вторые тактические ВВС уничтожили в этот день по меньшей мере около 40 танков, 4 самоходных орудия и 50 автомашин противника.

9 августа бои в Нормандии закончились. Американские танки находились в Лё-Ман — 80 километрах западнее передовых позиций немецких войск. Канадцы, после упорных кровопролитных боев севернее реки Лезон, медленно продвигались к Фалезу, которым и овладели 17 августа. Тем временем войска генерала Бредли повернули на север, и остатки 16 немецких дивизий, включая девять танковых дивизий, оказались под угрозой окружения. Только 13 августа Гитлер разрешил им отступить за реку Сена, но для большей части окруженных войск это решение оказалось запоздалым. Ширина выхода из окружения между Фалезом и Аржантаном составляла всего 40 километров, и шансы выскочить из него уменьшались с каждым часом. Немецкие войска, вырвавшиеся из окружения, представляли собой полувооруженную, деморализованную толпу, двигавшуюся в восточном и юго-восточном направлениях со смутной надеждой добраться до фатерланда.

Самолеты Вторых тактических ВВС производили в среднем 1200 самолето-вылетов в день, нанося непрерывные удары по отступающему в панике противнику.

В то время как разгромленные немецкие войска спасались бегством, немецкие ВВС делали все возможное, чтобы прикрыть отступающие танки. Английская авиация действовала по транспортным средствам и аэродромам противника. По мере развития наступления союзных войск немецкие ВВС лишались своих аэродромов, и их деятельность в конце концов почти полностью прекратилась. 23 августа истребители «Спитфайр» из состава 83-й авиагруппы сбили 12 истребителей «Фокке-Вульф-190» и «Мессершмитт-109». 25 августа, когда Вторые тактические ВВС атаковали паромы на реке Сена, самолеты 9-й воздушной армии США сбили 77 немецких самолетов в воздухе и 49 самолетов уничтожили на земле.

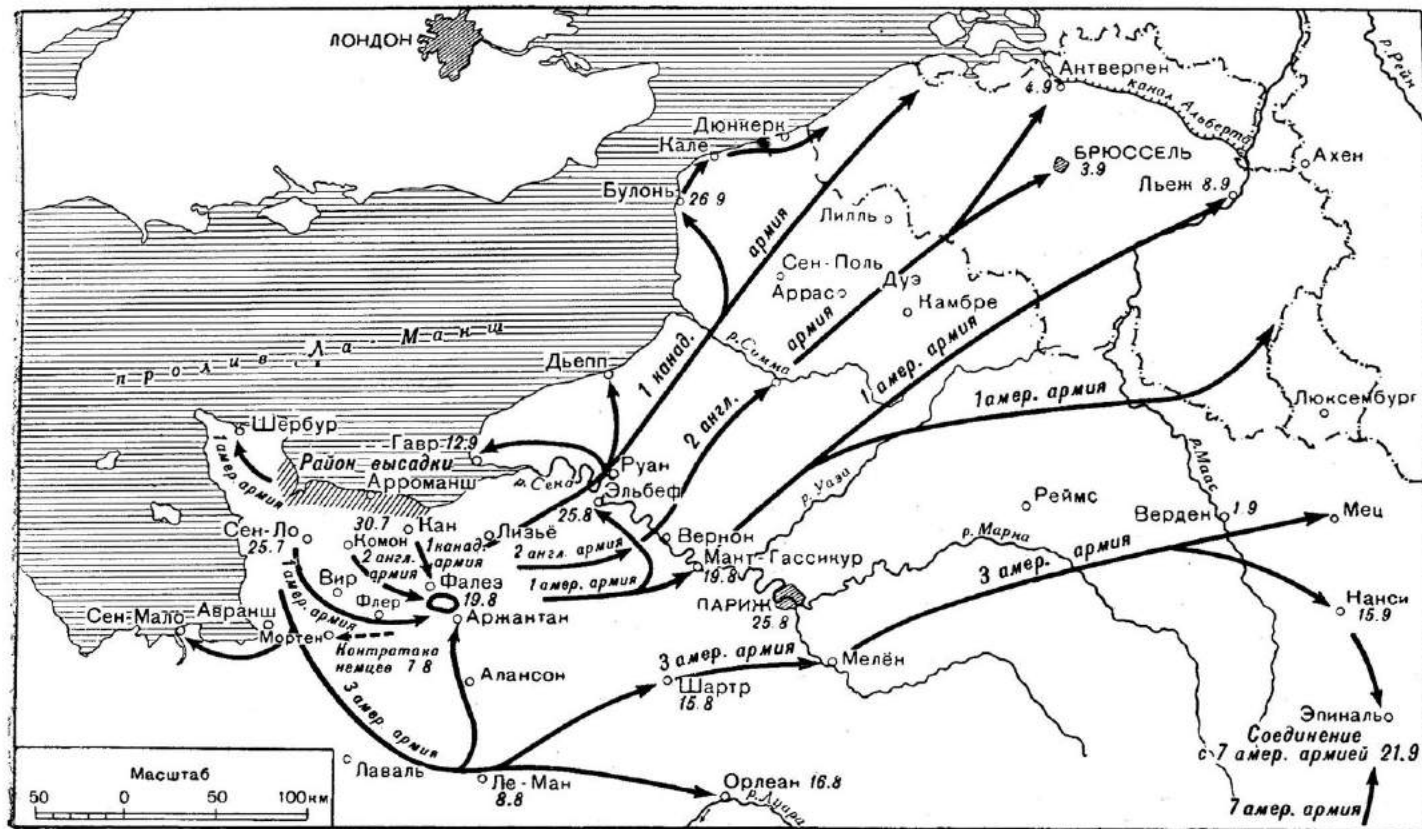


Схема 27. Наступление союзных войск во Франции (июль—сентябрь 1944 г.)

Битва во Франции подходила к концу. Фон Клюге покончил жизнь самоубийством, а сменивший его фельдмаршал Модель спасал свою жизнь бегством. 25 августа Париж был освобожден самими парижанами и французской бронетанковой дивизией под командованием генерала Леклерка. 2-я английская армия, форсировав Сену, вышла к Вернону и через пять дней освободила Амьен, захватив в плен командующего 7-й немецкой армией генерала Эбербаха вместе с его штабом. 2 сентября передовые части 2-й английской армии пересекли бельгийскую границу, а на следующий день 1-й батальон Уэльской гвардии триумфальным маршем прошел по оживленным улицам Брюсселя.

Так закончилась битва за Францию. Действия Вторых тактических ВВС над полем боя способствовали достижению победы и значительно облегчили действия своих армий на последних этапах боевых действий. В общую победу немалый вклад внесли обученные и смелые экипажи 9-й воздушной армии США. Тяжелые бомбардировщики английской и американской стратегической авиации, нанеся удары по объектам на поле боя, оказали большое, возможно даже решающее, влияние на ход боевых действий.

Боевые действия английских и американских ВВС, начиная с первого дня вторжения союзных войск в Европу и кончая падением Брюсселя, продемонстрировали силу и мощь воздушного оружия. Это оружие при его правильном применении меняло стратегию и тактику ведения боевых действий*.

*Преувеличение роли союзной авиации в разгроме фашистской Германии, тенденциозное освещение успехов союзных войск в отрыве от событий на советско-германском фронте, стремление скрыть от читателя решающую роль Советских Вооруженных Сил в завоевании победы во второй мировой войне — все это является попыткой авторов фальсифицировать историю второй мировой войны. — *Прим. ред.*

Глава 6

САМОЛЕТЫ-СНАРЯДЫ И РАКЕТЫ

В ночь на 15 июня 1944 года летчик самолета «Москито» капитан Масгрейв патрулировал над Ла-Маншем. Вскоре после полуночи Масгрейв увидел летящий с континента предмет, который он назвал в своем донесении «огненным шаром». Масгрейв атаковал этот предмет, и после трех очередей из пушки тот ярко вспыхнул, взорвался и упал в море. Масгрейв, по всей вероятности, был первым летчиком английских ВВС, сбившим немецкий самолет-снаряд. Это оружие, известное под названием Фау-1, было одним из средств, при помощи которых Гитлер надеялся поддержать пошатнувшийся рейх. Другим таким оружием была баллистическая ракета Фау-2.

В течение долгого времени наша разведка ничего не знала о существовании самолета-снаряда. Данные различных источников, начиная от показаний рабочих, насильственно угнанных в Германию, и кончая фотоснимками воздушной разведки, проводившейся в течение нескольких месяцев, говорили о том, что немцы работают над созданием какого-то нового вида оружия.

В ноябре 1939 года, через два месяца после начала второй мировой войны, английская разведка добыла документ, известный под названием «донесение из Осло», где приводились довольно точные подробности о некоторых видах немецкого ракетного оружия, включая и планирующую бомбу HS-293, взрывом которой был потоплен линейный корабль «Рома». С тех пор прошло три года, и в начале декабря 1942 года, а затем в апреле 1943 года были получены сообщения, в которых говорилось об испытаниях немцами секретного оружия, предположительно ракет дальнего действия, проводившихся, по одним данным, в Свинемюнде, а по другим — в Пенемюнде. О наличии в Пенемюнде научно-исследовательского центра было уже хорошо известно. Более того, часть Балтийского моря (как впоследствии выяснилось, оказавшаяся районом падения экспериментальных бомб) была по непонятным причинам закрыта немцами для судоходства.

12 апреля 1943 года вопрос о немецких ракетах был официально поставлен на рассмотрение Комитета начальников штабов. На этом совещании был создан комитет во главе с генеральным парламентским секретарем при министерстве снабжения Дунканом Сандисом с задачей изучить все имеющиеся материалы и подготовить ответы на три основных вопроса. Возможно ли существование ракеты с боевым зарядом, весящим от одной до пяти тонн, и имеющей дальность полета свыше 100 километров? Если такая ракета существует, то на какой стадии своего развития она находится? Какие контрмеры должны быть приняты (если вообще возможно что-либо предпринять) против такого оружия? Прежде всего нужно было установить, имеют ли немцы такую ракету. Для этого было проведено несколько разведывательных полетов с целью аэрофотосъемки и подробно опрошены немецкие военнопленные. Но до июля 1943 года никакой дополнительной информации по этому вопросу не поступило. Позднее было установлено, что немцы имели ракету и что главный центр по проектированию и строительству ее находился в Пенемюнде.

Фотоснимки Пенемюнде, произведенные 22 апреля, 12 и 23 июня 1943 года, выявили «наличие двух крупных предметов, по своей форме напоминающих ракету длиной 13 метров и диаметром 2,3 метра». Фотоснимки, сделанные в Северной Франции, указывали на большие неоконченные сооружения неизвестного характера в Ваттене, близ Кале, в Визерне и в Брюневале.

Проходили месяцы, и казалось все более вероятным, что немцы что-то затевают. Будущее представлялось мрачным. Если допустить, что немцы строят ракеты, содержащие 10 тонн взрывчатого вещества, что теоретически было возможно, и что такие ракеты будут падать на район Лондона по одной штуке в час в течение месяца, то в результате этого будет убито 108 тысяч человек, а количество раненых будет значительно большим.

Какие же контрмеры было необходимо предпринять против этого оружия? Первым и наиболее очевидным мероприятием являлось уничтожение научно-исследовательского центра в Пенемюнде. Одновременно с этим следовало произвести налеты на химические заводы фирмы «Фарбениндустри» в Лёйне, Людвигсгафене и Оппау, которые могли производить новый вид топлива для двигателей ракет, если такой был разработан, а также на заводы в Фридрихсгафене, изготавлившие электрооборудование для ракет. Поскольку Пенемюнде находился слишком далеко от английских аэродромов, то главный маршал авиации Харрис вынужден был отложить налеты на этот пункт до наступления длинных ночей. На-

конец в ночь на 18 августа состоялся первый налет на Пенемюнде, в котором приняло участие 597 самолетов Бомбардировочного командования, сбросивших на цель 1937 тонн бомб. Свои потери в этом налете составили 40 самолетов.

Налет был, несомненно, успешным, и, если верить дневникам Геббельса, «подготовительные работы в создании нового оружия были задержаны на четыре — восемь недель».

12 августа, за пять дней до воздушного налета на Пенемюнде, от одного надежного агента, «имеющего открытый доступ к документам о новом оружии», были получены сведения, не только подтвердившие всю ранее полученную информацию о ракетах, но и добавившие тревожные данные о том, что немцы проводят эксперименты с самолетами-снарядами.

Эта новость скоро была подтверждена получением торопливо набросанного эскиза, составленного одним датчанином, который, гуляя по берегу острова Борнхольм, обнаружил в песке прототип самолета-снаряда. Согласно этому эскизу можно было предположить, что боевой заряд снаряда должен содержать около 500 килограммов взрывчатого вещества и что движение снаряда основано на принципе ракеты. Как этот самолет-снаряд устроен и как он управляется в полете, оставалось для нас неизвестным.

Было очевидно, что, кроме бомбардировки нескольких заводов и научно-исследовательского центра, нужно срочно предпринять и другие энергичные меры. Комитет, возглавляемый Сандисом, проделал большую работу, но теперь от расследований необходимо было переходить к конкретным действиям. В связи с этим ответственность за дальнейшее изучение вопроса подготовки немцами ракетного оружия и за разработку эффективных контрмер против такого оружия 18 ноября была возложена на заместителя начальника штаба английских ВВС маршала авиации Боттомли. Вероятно, основной причиной для такого решения явилось увеличение количества поступавших сообщений о новых видах немецкого оружия. В одном из наиболее ранних донесений сообщалось о существовании экспериментальной части, занимавшейся проведением опытных стрельб в Земпине, близ Пенемюнде. Вскоре эта часть, которой командовал полковник Вахтель, была перебросена в Северную Францию, где ей присвоили название «зенитный артиллерийский полк 155W». Штаб полка, по донесению агента, располагался в Амьене и осуществлял управление 108 «катапультными установками», расположенными на участке французского побережья между Дюнкерком и Абвилем.

28 октября было получено донесение, в котором сообщалось

лось, что в лесу Буа Карре, находившемся в 15 километрах северо-восточнее Аввиля, строится «бетонная площадка с центральной осью, направленной на Лондон». Эта информация была подтверждена фотоснимками, на которых было видно, что рядом с площадкой размерами 9×4 метров находились два прямоугольных здания и одно квадратное. Сооружение напоминало по своим очертаниям в плане лыжу, почему площадки такого типа и были названы «лыжными площадками». В течение последующих двух недель воздушная разведка обнаружила еще 29 площадок подобного типа. Согласно же сообщениям агентов, в этой части Франции насчитывалось 70—80 таких площадок, расположенных между Дьеппом и Кале, находившихся на удалении 210—225 километров от Лондона.

3 октября при дешифрировании аэрофотоснимка аэродрома Пенемюнде был обнаружен маленький самолет длиной менее 6 метров с размахом крыла 6 метров, находившийся на краю летного поля. Были снова изучены более ранние аэрофотоснимки аэродрома Пенемюнде и на двух из них обнаружены подобные самолеты. Считалось весьма вероятным, что это реактивные самолеты.

28 ноября была установлена очевидная связь между «лыжными площадками» и маленькими реактивными самолетами. Летчики из состава 540-й эскадрильи сфотографировали в этот день аэродромы в Пенемюнде и Земпине. После изучения снимков было установлено, что на этих аэродромах имеются точно такие же установки, какие обнаружены в Буа Карре и других пунктах Северной Франции. На одном из снимков был обнаружен самолет-снаряд, находившийся на пусковой установке. Более того, здания в Земпине по своим размерам и очертаниям были такими же, как здания, обнаруженные вблизи «лыжных площадок» во Франции. Таким образом, стало очевидным, что на Лондон готовилась атака самолетов-снарядов, запуск которых будет осуществляться с территории Северной Франции. С целью получения новых сведений фоторазведывательным эскадрильям были поставлены дополнительные задачи по выявлению стартовых площадок. До конца 1943 года фоторазведка подтвердила достоверность донесений агентов и выявила 88 стартовых площадок. Кроме того, предполагалось наличие еще 50 таких площадок.

Теперь оставалось только выяснить, каким образом самолет-снаряд приводится в движение. В мае 1944 года, менее чем за месяц до запуска первых самолетов-снарядов, в Швеции разбился прототип этого снаряда. Он представлял собой беспилотный самолет-моноплан с трапециевидным крылом,

имеющим размах 4,8 метра. Длина фюзеляжа составляла около 6,7 метра, длина двигателя — 3,3 метра. Корпус был сделан из стали и легкого металлического сплава. В зарядном отделении самолета-снаряда находилось 867 килограммов взрывчатого вещества. Топливный бак вмещал 590 литров жидкого топлива нового типа. Для сохранения направления полета самолета-снаряда применялся автопилот.

Вначале немцы предполагали запускать самолеты-снаряды не с наземных пусковых установок, а с самолетов. Первый прототип самолета-снаряда был запущен в декабре 1942 года с самолета «Фокке-Вульф-Кондор» самим изобретателем Герхардом Физелером. Однако после запуска первого самолета-снаряда было установлено, что применение оружия будет недостаточно эффективным, если оно не будет приспособлено для запуска с наземных установок. В конце декабря 1942 года был произведен первый запуск самолета-снаряда с наземной установки. Дальность полета самолета-снаряда при этом была умышленно ограничена до 3 километров. Полеты самолетов-снарядов на большие расстояния немцы начали проводить в июле 1943 года, после этого дальность полета вскоре была увеличена до 243 километров.

Задержка боевого применения самолетов-снарядов была вызвана рядом серьезных причин. К октябрю 1943 года на строительстве и ремонте стартовых площадок во Франции было занято 40 000 рабочих, однако объем проделанной ими работы был недостаточным для выполнения намеченной программы к назначенному сроку. Массовое производство самолетов-снарядов на заводе «Фольксвагенверке» в Фалерслебене оказалось далеко не легким делом. К 25 сентября 1943 года завод в среднем выпускал только два самолета-снаряда в день, количество, едва достаточное для удовлетворения потребностей Земпинского полигона, где все еще продолжались испытания самолетов-снарядов. Для проведения модификационных работ после доставки самолетов-снарядов на стартовые площадки требовалось затратить 200 человеко-часов на каждый самолет-снаряд.

12 ноября ставка Гитлера передала Вахтелю, что намеченное производство 5000 самолетов-снарядов в месяц не может быть достигнуто раньше июня 1944 года, до этого же времени будет выпускаться не более 1500 самолетов-снарядов в месяц.

Несомненно, на определенном этапе войны Гитлер и некоторые из его советников рассчитывали, что самолеты-снаряды и ракеты могут заменить бомбардировочную авиацию. В то время многие еще питали большую надежду на силу

этого оружия. В действительности почти с самого начала появления самолетов-снарядов среди высшего немецкого командования были серьезные разногласия по вопросу боевого применения этого оружия. Армейское командование считало, что применение самолетов-снарядов должно служить дополнением к бомбардировочным налетам немецких ВВС, в то время как полковник Вахтель, зная о большой неточности попадания самолета-снаряда, высказывался за применение его исключительно в качестве оружия возмездия в ответ на бомбардировку немецких городов союзной авиацией.

К концу осени 1943 года министерство авиации Англии, собрав значительную информацию о самолетах-снарядах и сделав соответствующие выводы, начало подготовку к принятию необходимых контрмер. По распоряжению министерства был создан директорат для разработки и согласования всех вопросов и мероприятий оборонительного и наступательного характера, связанных с самолетами-снарядами. На директорат была возложена ответственность не только за выявление мероприятий противника, связанных с применением этого оружия, но и за разработку соответствующих контрмер. Наиболее очевидной мерой, к проведению которой следовало приступить немедленно, была бомбардировка стартовых площадок. В середине декабря 1943 года истребители-бомбардировщики Истребительного командования и самолеты «Мародёр» 9-й воздушной армии США произвели массированный налет на ряд крупных стартовых площадок, сбросив на них 2060 тонн бомб. В период между 5 и 30 декабря самолеты Вторых тактических ВВС, Бомбардировочного командования и 8-й воздушной армии США сбросили на 52 стартовые площадки 3216 тонн бомб. В первой половине января 1944 года подверглись нападению еще 79 стартовых площадок. Тактика проведения воздушных налетов на стартовые площадки была различной в зависимости от типа самолетов, участвовавших в налете. Американские самолеты проводили прицельное бомбометание с помощью наиболее точного в то время бомбардировочного прицела «Норден»; самолеты Бомбардировочного командования выходили на цель с помощью радиотехнической системы самолетовождения «Гобой», а истребители-бомбардировщики «Мустанг» и «Спитфайр» из состава Вторых тактических ВВС проводили атаки с малой высоты. Для атаки немецких стартовых площадок обычно выделялось от восьми до десяти самолетов, летавших в парах. Головные самолеты имели бомбы с 30-секундным, а замыкающие — с 10-секундным замедлением. В полете соблюдалось радиомолчание. Применяя подобную тактику, летчики Вторых тактических ВВС достигли больших успехов.

К концу мая 1944 года из 140 выявленных немецких стартовых площадок союзная авиация уничтожила 103 площадки. При выполнении этих задач бомбардировщики «Летающая крепость» сбросили в среднем 165,4 тонны бомб на каждую площадку, самолеты «Митчелл» — 219 тонн, «Мародэр» — 182,6 тонны, а самолеты «Москито» из состава 2-й авиагруппы, действовавшие в дневное время, сбросили не более 39,8 тонны. Самолеты 2-й авиагруппы произвели 4710 самолето-вылетов, потеряв при этом 41 самолет, 419 самолетов получили повреждения. В результате успешных налетов союзной авиации на стартовые площадки немцы в мае 1944 года могли использовать для запуска самолетов-снарядов, по-видимому, не более десяти площадок. Таким образом, первая контрмера союзников была исключительно успешной и могла рассматриваться как победа.

6 июня в 01.30 командиру зенитной группы полковнику Вахтелю (весной 1944 года зенитный артиллерийский полк 155W был переименован в зенитную группу) стало известно о вторжении союзных войск в Европу. В этот же день командир 65-го армейского корпуса отдал приказ о немедленном проведении операции «Румпелькаммер» — бомбардировки Англии самолетами-снарядами. Вахтель просил отложить начало операции на более поздний срок, указывая, что многие площадки были не полностью укомплектованы личным составом, запасов горючего для самолетов-снарядов явно не хватало, остро ощущалась нехватка транспорта, на площадках не было освещения, не были проведены испытания новых образцов поспешно смонтированного пускового оборудования, личный состав сильно измотан работами, не прекращавшимися на площадках в течение круглых суток. Однако командование 65-го армейского корпуса оставалось непреклонным к просьбам Вахтеля. Крайний срок проведения операции «Румпелькаммер» был назначен на 12 июня. В этот день на Англию был выпущен первый самолет-снаряд. На запуск его потребовалось минимум полтора часа. Подготовка к запуску последующих самолетов-снарядов проходила значительно быстрее. Хорошо натренированная команда могла выпускать Фау-1 каждые полчаса. Команда на одной из стартовых площадок в течение ночи выпустила 18 самолетов-снарядов.

В первый день проведения операции «Румпелькаммер» стрельба велась только с семи площадок, тогда как для запуска самолетов-снарядов были готовы 55 площадок. За день было выпущено 10 самолетов-снарядов, из которых четыре упали недалеко от стартовых площадок и три взорвались в воздухе. Такое начало было по меньшей мере неудачным.

Однако через три дня были задействованы все 55 площадок и выпущены 244 самолета-снаряда. До 21 июня на Лондон было послано 1000 самолетов-снарядов и к 29 июня — 2000.

В адрес Вахтеля полился поток поздравлений, а отношение к нему командования 65-го армейского корпуса резко изменилось в лучшую сторону. Тогда Вахтель внес предложение о немедленном развертывании его зенитной группы в бригаду. Он предлагал значительно увеличить количество стартовых площадок, а производство самолетов-снарядов увеличить с 3000 до 8000 в месяц. 26 июня Вахтеля вызвали к Гитлеру, а спустя три недели был сформирован второй полк самолетов-снарядов под номером 255W.

Теперь главная задача Вахтеля состояла в получении точной информации о результатах бомбардировки Лондона самолетами-снарядами. Большое внимание при этом уделялось изучению сообщений английской прессы относительно разрушительной силы самолетов-снарядов, а также докладов агентов, один из которых имел доступ в министерство информации. Поскольку доклады этого агента проходили через руки нашей контрразведки, их ценность для противника была, вероятно, не очень большой. Значительно большую ценность представляли публиковавшиеся в английских газетах некрологи и списки лиц, убитых взрывами самолетов-снарядов. Изучение этих материалов позволяло довольно точно определять место падения самолетов-снарядов. Однако позднее публикация таких материалов была запрещена.

Первый самолет-снаряд — англичане его сразу же окрестили «Дудл баг» — упал 13 июня в 04.18 в 7 километрах западнее Грейвсенда. Через шесть минут в Какфилде, в графстве Сассекс, упал второй снаряд. Третий снаряд разрушил железнодорожный мост в Гроув Роуд, при этом было убито шесть и тяжело ранено девять человек.

Радиолокационные посты, расположенные на южном побережье Англии, не засекали полет этих снарядов. Лишь один снаряд был обнаружен личным составом торпедного катера, патрулировавшего в Ла-Манше.

В это же утро состоялось заседание Комитета начальников штабов. Нужно ли бомбардировать стартовые площадки, с которых немцы запускали самолеты-снаряды? На берегах Па-де-Кале и в районе устья реки Сомма были выявлены 42 стартовые площадки, для уничтожения которых требовалось 3000 самолето-вылетов бомбардировщиков «Летающая крепость». А это означало отвлечение большого количества бомбардировщиков от выполнения задач, связанных с битвой за Францию, уже продолжавшейся семь дней. Комитет пришел к заключению, что пока не следует предпринимать каких-

либо мер, которые могут помешать успешному проведению операции «Оверлорд». Военный кабинет занял такую же позицию и решил выждать до тех пор, пока атаки самолетов-снарядов не будут проводиться в значительно большем масштабе. Ждать этого пришлось недолго.

16 июня служба ВНОС отметила полет 151 самолета-снаряда, из них 144 пересекли побережье Англии, а 73 достигли Лондона. 14 снарядов были сбиты огнем зенитной артиллерии, семь — истребителями и один — совместными усилиями зенитной артиллерии и истребителей. Попадания снарядов были очень неточными. Очевидно, настало время ввести в действие план обороны против самолетов-снарядов, составленный несколько месяцев назад командующим ПВО Великобритании маршалом авиации Хиллом и командующим зенитной артиллерией генералом Пайлом. Этот план был известен под названием «Оверлорд Дайвер». В соответствии с этим планом в дополнение к налетам бомбардировочной авиации на стартовые площадки для борьбы с самолетами-снарядами в полете привлекались зенитная артиллерия и истребительная авиация. Первую линию обороны составляли истребители. 11-я истребительная авиагруппа получила приказ организовать патрулирование истребителей на высоте 4000 метров на трех рубежах: первый рубеж патрулирования проходил над Ла-Маншем на удалении 30 километров от побережья на траверзе мыса Бичи-Хед и Дувр, второй — над побережьем между Ньюхейвеном и Дувром и третий — между Хейурдс-Хитом и Ашфордом. Патрулирование истребителей осуществлялось днем и ночью. Таковы были меры, принятые для обороны Лондона. В случае запуска самолетов-снарядов на Бристоль и район Портсмута оборона этих городов осуществлялась истребителями, находившимися в полной готовности к вылету. Хилл и Пайл обсудили все возможные варианты плана обороны, и к 21 июня для защиты Лондона было выделено 192 тяжелых и такое же количество легких зенитных орудий, а также 480 аэростатов заграждения. Для патрулирования в воздухе на вышеупомянутых рубежах выделялись 11 истребительных эскадрилий, две из которых были вооружены самолетами «Москито». Таким образом, через восемь дней после нападения самолетов-снарядов на Англию был полностью приведен в действие первый вариант плана обороны.

Вскоре стало очевидно, что этот план является недостаточным, и было созвано заседание специального подкомитета Военного кабинета для рассмотрения дальнейших мероприятий по борьбе с самолетами-снарядами.

На заседании подкомитета присутствовали фельдмаршал

Смэтс, Теддер и начальники штабов сухопутных войск, ВВС и ВМС Англии. Подкомитет создал более узкий комитет под председательством Сандиса, которому было поручено рассмотреть ход разработки всех оборонительных мероприятий против самолетов-снарядов. Как Хилл, так и Пайл были не удовлетворены объемом намечаемых мероприятий по борьбе с самолетами-снарядами. Пайл добивался увеличения количества зенитной артиллерии до тех пор, пока не было выделено 376 тяжелых и 540 легких орудий. Количество аэростатов заграждения было увеличено с 480 до 1000. Увеличения истребителей, выделенных для защиты Лондона, не намечалось, однако предпринимались все усилия для повышения эффективности работы радиолокационных станций и корпуса воздушных наблюдателей, которые были обеспечены новейшим оборудованием.

В это же время Теддер изучал вопрос, каким образом подчиненные ему военно-воздушные силы лучше всего могут оказать помощь в уничтожении объектов, имеющих отношение к запуску и производству самолетов-снарядов. Эйзенхауэр считал эту задачу военно-воздушных сил самой главной, за исключением самых неотложных мер для обеспечения операции «Оверлорд». А целей, связанных с самолетами-снарядами, было очень много: 47 выявленных модифицированных стартовых площадок, станция выгрузки и склад самолетов-снарядов в Ньюкуре (24 километра северо-западнее Парижа) и система электроснабжения района стартовых площадок. Из-за плохой погоды результаты атак по этим целям в течение первой недели были неудовлетворительными. Ни Харрис, ни Дулиттл не возлагали больших надежд на свои самолеты, действовавшие против немецких стартовых площадок. Тем не менее по указанию Теддера Дулиттл выделил 200 тяжелых бомбардировщиков исключительно для действий по этим целям.

На первом этапе применения немцами самолетов-снарядов мы не располагали достаточными сведениями об этом оружии. Имевшаяся в наших руках информация о самолетах-снарядах никоим образом не была исчерпывающей, и на один из наиболее важных вопросов — каково вероятное количество самолетов-снарядов, которое может быть выпущено противником, — ответа не было. В течение первых двух недель немцы в среднем за каждые сутки выпускали 97 самолетов-снарядов. Было это максимальным или минимальным количеством и как долго оно может поддерживаться на таком уровне?

Перед нами стояла еще одна проблема. На какой высоте и с какой скоростью осуществляется полет самолетов-сна-

рядов? Их наблюдали на различных высотах — от 300 до 1300 метров, скорость полета колебалась от 400 до 650 км/час. 65 процентов выпущенных самолетов-снарядов достигали района Лондона, остальные уничтожались зенитной артиллерией и истребителями. На высоте 1000 метров самолет-снаряд представлял трудную цель для зенитчиков, так как летел слишком низко для ведения огня из тяжелых орудий и слишком высоко — из легких орудий. Для истребителей летящий снаряд также считался трудной целью. Превосходство истребителя в скорости было небольшим, а перехват снаряда нужно было осуществить очень быстро, прежде чем он достигнет находящегося перед Лондоном района огневых позиций зенитной артиллерии и полосы аэростатов заграждения.

Чрезвычайно важным вопросом была организация взаимодействия истребительной авиации с зенитной артиллерией. 19 июня командование приняло решение: истребители будут применяться в условиях лишь очень хорошей видимости, а зенитная артиллерия — в условиях плохой видимости. В те дни, когда видимость была ни хорошей, ни плохой, действовали как истребители, так и зенитная артиллерия. Возможно, это было наилучшим решением вопроса при данных обстоятельствах, но оно было далеко не эффективным. Летчики все чаще и чаще стали доносить о случаях обстрела их самолетов своей артиллерией, а артиллеристы жаловались, что истребители ограничивают их действия. Прежде чем рассмотреть, как были преодолены эти затруднения и как была достигнута замечательная победа над новым немецким оружием, необходимо коротко остановиться на типе самолетов, участвовавших в обороне Лондона, и тактике их действий.

Вначале вместе с истребителями «Тайфун» применялись истребители «Темпест» и «Спитфайр-ХI, ХII и ХIV». Ночью действовали самолеты «Москито», имевшие радиолокационные прицелы А.1. Удовлетворительно показал себя истребитель «Мустанг-III». Перехват летящего самолета-снаряда зависел от получения точной и своевременной информации о курсе и скорости его полета. К концу июня в Англии применялись два способа управления истребителями в воздухе. Первый способ — наведение самолетов с радиолокационных станций, расположенных на побережье. Как только на экране радиолокатора появлялся импульс от летящего самолета-снаряда, оператор, определив его курс и скорость, передавал эти данные патрулирующим в воздухе истребителям. Недостаток такого способа состоял в том, что на юго-восточном побережье Англии имелись только четыре радиолокационные станции, которые могли обнаружить летящий снаряд на рас-

стоянии не далее 80 километров. Поэтому летчик имел в своем распоряжении очень мало времени — максимум шесть минут. За это время он должен был обнаружить и сбить самолет-снаряд. С другой стороны, этот способ имел большое преимущество, заключавшееся в том, что подбитый самолет-снаряд падал в море. При наведении самолетов над сушей применялась непрерывная информация. При этом способе координаты и курс цели с наземных радиолокационных станций передавались по радио всем самолетам-истребителям, приемники которых были настроены на одну и ту же частоту. Получив эти данные, летчики сами определяли курс перехвата и шли на цель. Очевидным недостатком этого способа было то, что нередко для атаки одного снаряда приходили сразу несколько истребителей.

Одновременно разрабатывалась тактика подхода истребителей к самолету-снаряду и атаки его. Преследование и атака снаряда в хвост обычно не приносили успеха, если истребитель не обладал преимуществом в высоте для увеличения скорости при снижении. Вскоре было установлено, что лучшим методом атаки является полет истребителя на параллельном со снарядом курсе и несколько впереди него с последующим доворотом на цель и обстрелом несколькими упреждающими очередями. Подходить к снаряду ближе 100 метров было рискованно, поскольку взрыв его на таком расстоянии уничтожил бы и самолет.

Из пассивных видов обороны наиболее успешным было применение аэростатов заграждения. Однако снаряд, летя со скоростью около 640 км/час, нередко обрывал привязной трос аэростата без ущерба для себя. В связи с этим к тросам стали прикреплять парашюты*. При ударе снаряда о трос часть троса с прикрепленными к нему парашютами уносилась снарядом, и открывшиеся в момент удара парашюты вызывали замедление скорости полета и падение самолета-снаряда. Хотя этот метод был далеко не совершенным, тем не менее благодаря ему было уничтожено большинство тех самолетов-снарядов, которые в полете сталкивались с тросами аэростатов заграждения.

* Авторы допускают неточность, утверждая, что самолет-снаряд мог оборвать трос аэростата заграждения и продолжать полет. Обрывы имели место лишь у дополнительных подвесок тонких тросов, свисающих с основного троса аэростата заграждения. Применение этих дополнительных тросов (двух — трех к основному тросу) увеличивало вероятность повреждения самолетов-снарядов. На концах дополнительных тросов прикреплялись парашюты или заряды взрывчатого вещества, которые взрывались при контакте с самолетом-снарядом и приводили к повреждению его или уничтожению.— *Прим. ред.*

К 15 июня немцы полностью освоили запуск самолетов-снарядов, и до 15 июля атаки ими проводились более или менее непрерывно. Самый тяжелый день за этот период выпал на 2 июля, когда побережье Англии пересек 161 самолет-снаряд. Наиболее спокойным днем было 13 июля, когда побережье пересекли только 42 снаряда.

Такое интенсивное применение самолетов-снарядов в этот период в значительной степени объясняется плохой погодой, так как в периоды, когда небо было закрыто облачностью, немцы выпускали значительно большее количество самолетов-снарядов. Но удары союзной авиации по стартовым площадкам и складам и ограниченные запасы самолетов-снарядов нарушали регулярное проведение атак. Налеты самолетов Бомбардировочного командования на склады самолетов-снарядов в Сен-лэ-Десеран в ночи на 4 и 7 июля, когда было сброшено почти 3000 тонн бомб, были исключительно успешными.

Союзная авиация действовала также по заводам, производящим самолеты-снаряды. 20 и 29 июня самолеты 8-й воздушной армии США произвели успешные налеты на завод фирмы «Фольксвагенверке» в Фалерслебене. 18 июля 415 бомбардировщиков «Летающая крепость» произвели налет на Пенемюнде и сбросили 953 тонны бомб на завод, вырабатывавший перекись водорода. В этом же месяце самолеты Бомбардировочного командования произвели еще один налет на Ньюкур и склады самолетов-снарядов в Рилли-ля-Монтань.

С 3 по 6 августа погода улучшилась, и бомбардировщики произвели еще 12 налетов на пункты, в которых, по данным разведки, находились склады самолетов-снарядов; 2650 тонн бомб было сброшено на лес у Ньёпа, 3400 тонн на Буа-де-Кассан, 3100 тонн на Труаси-Сен-Максимен и 2300 тонн на Сен-лэ-Десеран. Всего за одну неделю на стартовые площадки и склады самолетов-снарядов было сброшено 15 000 тонн бомб. Свыше 700 тонн бомб было сброшено 18 августа на склады северо-западнее Парижа — в Фор-де-Лиль-Адаме, в долине реки Уаза. В ночь на 25 августа 410 английских бомбардировщиков произвели налет на завод Оппеля в Рюсельсгейме и сбросили на него 1500 тонн бомб. 31 августа на склады самолетов-снарядов, расположенные на побережье Па-де-Кале, было сброшено 2400 тонн бомб. 1 сентября самолеты Бомбардировочного командования совершили последний налет на стартовые площадки, расположенные в Северной Франции. К этому времени союзные армии перерезали все коммуникации, ведущие из Франции в Германию.

Однако усилия союзной авиации не привели к прекраще-

нию запуска самолетов-снарядов вплоть до сентября 1944 года. За месяц, с 15 июня по 15 июля, английское побережье пересекли 2579 самолетов-снарядов, из которых 1280 упали в районе Лондона и 1241 снаряд был уничтожен средствами противовоздушной обороны.

Количество сбитых снарядов непрерывно увеличивалось. За неделю, с 9 по 15 июля, было уничтожено 50 процентов самолетов-снарядов, обнаруженных над Англией. Эти успехи в большей части следует отнести за счет истребителей, которые в среднем за пять недель удвоили количество сбитых ими самолетов-снарядов. К 12 июля число истребительных эскадрилий, предназначенных для борьбы с самолетами-снарядами, было увеличено до 13 эскадрилий одномоторных истребителей и 3 эскадрилий истребителей «Москито». Кроме того, еще 6 истребительных эскадрилий, прикрывавших район высадки в Нормандии, одновременно охотились за самолетами-снарядами.

Иногда оказывались удачными самые необычные методы борьбы. Например, 23 июня летчик истребителя «Спитфайр», приподняв самолет-снаряд крылом своего самолета, перевернул его, и снаряд, потеряв управление, упал; 27 июня летчик истребителя «Темпест», направив на самолет-снаряд воздушный поток от винта своего самолета, загнал его в штопор.

На долю аэростатов заграждения приходилось восемь процентов общего количества сбитых самолетов-снарядов. Число аэростатов заграждения непрерывно возрастало, но дальнейшее их производство стало ограничиваться в связи с недостаточным количеством водорода в стране*. Кроме того, постановка аэростатов заграждения в сильный ветер могла привести к трудновозместимым потерям. Поэтому в течение многих дней аэростаты находились полностью или частично на приколе. На долю зенитной артиллерии в течение этого периода пришлось 13 процентов общего количества сбитых самолетов-снарядов.

Несмотря на все эти усилия, после пятинедельного периода применения немцами самолетов-снарядов половина из них все еще достигала Лондона, представлявшего собою крупнейшую цель в мире.

Так как количество самолетов-снарядов, достигавших Лондона, было еще слишком большим, был составлен новый план обороны. В соответствии с этим планом пояс зенитной артиллерии перемещался из внутренних районов страны на участок побережья между бухтой Сент-Маргарет и Какмир Хей-

* Одна эскадрилья аэростатов заграждения за два с лишним месяца израсходовала 540 598 кубических метров водорода.— *Прим. авторов.*

венном, а зона действия истребительной авиации переносилась с побережья в глубь страны*. Такой план усложнял действия истребителей, но борьба с самолетами-снарядами стала значительно эффективнее.

Перемещение зенитной артиллерии началось 14 июля и к утру 19 июля было закончено. На побережье было переброшено 412 тяжелых и 572 легких орудия, кроме того, сюда же прибыли 168 зенитных орудий системы «Бофорс», 416 орудий калибра 20 миллиметров, снятых с обороны аэродромов, 28 легких орудий и несколько батарей ракетных установок.

В результате взаимного перемещения артиллерии и истребителей была разрешена проблема обороны Лондона. Теперь на долю зенитной артиллерии приходилась львиная доля сбитых самолетов-снарядов. Так, за первую неделю августа количество самолетов-снарядов, сбитых зенитной артиллерией, поднялось с 16 до 24 процентов, а за неделю с 7 по 14 августа зенитная артиллерия уничтожила 120 из 305 самолетов-снарядов, впервые превысив количество самолетов-снарядов, сбиваемых истребителями. Новый принцип использования активных средств обороны оказался эффективным. Было восстановлено доверие летчиков и артиллеристов друг к другу. Можно с уверенностью сказать, что с этого времени борьба с самолетами-снарядами была выиграна, хотя еще требовалось немало усилий для закрепления победы. Немцы же были вынуждены придерживаться прежней тактики действий, поскольку площадки для запуска снарядов были стационарными. К середине августа мы добились наилучших результатов в борьбе с самолетами-снарядами. К этому времени 15 эскадрилий ночных и 6 эскадрилий дневных истребителей из состава Командования ПВО Великобритании были заняты только борьбой с самолетами-снарядами. Количество аэростатов заграждения достигло 2015, из которых более 1600 имели легкое вооружение в виде зарядов взрывчатых веществ на концах дополнительных свисающих тросов. Вдоль побережья было размещено 592 тяжелых и 922 легких зенитных орудия. Кроме того, насчитывалось свыше 600 стволов реактивных установок. Снаряды зенитной артиллерии были снабжены специальными радиолокационными взрывателями**, сыгравшими большую роль в достижении победы. Резуль-

* Патрулирование истребителей над Ла-Маншем велось и после перемещения зенитной артиллерии на побережье. — *Прим. ред.*

** Применение радиолокационных взрывателей резко повысило эффективность стрельбы зенитной артиллерии по самолетам-снарядам. Отраженные от самолета-снаряда радиопulses приводили в действие радиолокационный взрыватель в радиусе действительного поражения зенитного снаряда. — *Прим. ред.*

таты этих мероприятий не замедлили сказаться. Из 1124 самолетов-снарядов, выпущенных немцами в период между 16 августа и 5 сентября, только 17 процентов снарядов упало в районе Лондона, а в последние четыре дня из 192 выпущенных самолетов-снарядов на Лондон упали только 28 самолетов-снарядов. Наибольший успех был достигнут в ночь на 28 августа, когда из 97 самолетов-снарядов, выпущенных в сторону Англии, было уничтожено 87, из них 62 сбиты зенитной артиллерией, 19 — истребителями, 2 подорвались на аэростатах заграждения и 4 были уничтожены совместными усилиями средств противовоздушной обороны. К 5 сентября большая часть немецких стартовых площадок была захвачена союзными войсками, и запуск самолетов-снарядов на Англию временно прекратился.

Однако затишье, наступившее после 5 сентября, длилось недолго. 16 сентября полеты самолетов-снарядов возобновились, но тактика проведения и направление атак теперь стали другими. В период между 05.30 и 06.30 16 сентября побережье Англии пересекли семь самолетов-снарядов, из них два упали в Лондоне и пять — в графстве Эссекс.

Эти снаряды были выпущены с устаревших самолетов «Хейнкель» и «Юнкерс», действовавших ночью с аэродромов, расположенных в Голландии. До конца сентября эти самолеты выпустили 80 самолетов-снарядов, из которых 23 были уничтожены. За первые две недели октября немецкие самолеты выпустили 69 самолетов-снарядов, из них 38 были уничтожены.

Самолеты шли над Северным морем на высоте 100 метров и, не долетев 95—100 километров до берегов Англии, набирали высоту до нескольких тысяч метров. Самолеты-снаряды выпускались на удалении 50—65 километров от английского побережья, после чего самолеты снижались и на максимальной скорости следовали на свои аэродромы.

К этому времени английские ночные истребители приобрели большой опыт уничтожения самолетов-снарядов в полете. Всего за четыре месяца этой фазы сражения, начавшейся 16 сентября, из 608 самолетов-снарядов, отмеченных на пути к столице, через оборону прорвались только 205.

К 4 декабря три авиагруппы немецких ВВС, насчитывавшие около сотни самолетов, использовались для запуска самолетов-снарядов. 24 декабря 50 немецких самолетов направили самолеты-снаряды на Манчестер, сбросив их над морем между Скегнессом и Бридлингтоном. Только один снаряд упал в черте города, шесть упали в 15 километрах и одиннадцать в 25 километрах от города. Обойдя оборонительные средства, сосредоточенные для защиты Лондона, немцы не

потеряли при налете на Манчестер ни одного самолета. Но командование немецких ВВС не проявило должной настойчивости, и, кроме Лондона, Манчестер был единственным из английских городов, который подвергся нападению самолетов-снарядов, не считая нескольких нерешительных налетов на Саутгемптон, проведенных в июне.

14 января 1945 года снова наступило затишье, длившееся до 3 марта, когда атаки самолетов-снарядов вновь возобновились. Но теперь их запускали со стартовых площадок, расположенных в Голландии. В период с 5 по 29 марта над Англией было отмечено 104 самолета-снаряда, из которых 81 был сбит, причем 76 были уничтожены огнем зенитной артиллерии. Всего за период с июня 1944 года по март 1945 года было уничтожено 3957 самолетов-снарядов, из них 1847 были сбиты самолетами, 1866 — зенитной артиллерией, 232 снаряда подорвались на тросах аэростатов заграждения и 12 снарядов были сбиты корабельной артиллерией.

Таковы результаты применения немецкого оружия Фау-1. Другим «оружием возмездия» была баллистическая ракета Фау-2. Действие ракеты было основано на другом принципе. 8 сентября 1944 года в 18.40 в юго-западном районе Лондона Чизвик раздался оглушительный взрыв, а спустя несколько секунд послышался звук летящего в воздухе тяжелого предмета*. На город упала первая немецкая ракета Фау-2, разрушившая несколько домов. Только за день до этого Сандис заявил, что «бои за оборону Лондона от самолетов-снарядов окончены». В течение последующих шести месяцев немцы выпустили на Англию свыше 1000 ракет и около 500 самолетов-снарядов.

В августе 1943 года, после налета английских бомбардировщиков на Пенемюнде, некоторые цеха экспериментального завода и часть оборудования, необходимые для разработки новых видов оружия, были переброшены в Близну, находящуюся в 270 километрах западнее Варшавы. Здесь работы велись под непосредственным контролем службы безопасности, и союзникам об этих работах ничего не было известно до марта 1944 года, когда удалось обнаружить стартовую площадку для самолетов-снарядов. Однако ракета была обнаружена только в июле. Вскоре после этого стало известно местонахождение трех складов ракет: два подземных склада находились в Северной Франции и один склад — в Клейнбундгене.

* При падении на землю ракета имела сверхзвуковую скорость, поэтому сильный гул, создаваемый ею при полете в нижних слоях атмосферы, можно было услышать только после взрыва ракеты. — *Прим. ред.*

28 июля из Польши на транспортном самолете С-47 был перебросен в Италию, а оттуда в Англию агент английской разведки, захвативший с собой некоторые части ракеты Фау-2. Он смог ответить на ряд вопросов относительно конструкции ракеты. Несколько позднее из Северной Франции были доставлены документы, касающиеся этого нового оружия. К 24 августа стали известны основные данные ракеты; ориентировочно был определен объем разрушений, который она может причинить. Длина ракеты составляла 14 метров, диаметр — 1,5 метра. Зарядное отделение содержало около тонны взрывчатого вещества, по-видимому триалена. Дальность полета составляла около 320 километров. Основным видом топлива являлся жидкий кислород. Запуск ракеты производился очень просто. Ракету устанавливали в вертикальном положении с опорой на четыре хвостовых стабилизатора на бетонной плите, после чего производился запуск ее. Управление полетом ракеты на начальном этапе полета осуществлялось по радио.

Перспектива появления нового вида оружия была не ясной, и Герберт Моррисон, занимавший в то время посты министра внутренних дел и министра внутренней безопасности, обратил внимание Военного кабинета на последствия, которые могут возникнуть, если на страну будет сброшена тысяча ракет, каждая с боевым зарядом, весящим 7 тонн. Вес заряда взрывчатого вещества ракеты фактически оказался сильно преувеличенным. Однако новое оружие было достаточно грозным, поэтому немедленно были приняты контрмеры, выдвинутые Моррисоном. Первой контрмерой явилась установка на пяти радиолокационных станциях катодных пеленгаторов с электронным лучом и фотоаппаратурой для наблюдения и фиксации полета ракеты. Было установлено непрерывное наблюдение с целью предупреждения о полете ракеты, если это окажется практически возможным, а также приняты меры для выявления места запуска ракет.

Сбить ракету в полете было невозможно, так как она обладала сверхзвуковой скоростью. Единственно возможной контрмерой активного воздействия, не считая попыток создать помехи в работе радиооборудования ракеты, была бомбардировка с воздуха складов и стартовых площадок. В середине июля 1944 года мы полагали, что наиболее вероятными местами, откуда немцы вели стрельбу ракетами, были населенные пункты в Голландии: Ваттен, Сиракорт и Визерн. На них были произведены массированные налеты бомбардировочной авиации и сброшено 7469 тонн бомб. Кроме того, семь раз туда направлялись радиоуправляемые бомбардировщики устаревшего типа, загруженные взрывчаткой, с та-

ким расчетом, чтобы они упали на них и взорвались. Однако эти попытки успеха не имели. Последующие налеты самолетов бомбардировочной авиации были удачнее. 24 августа бомбардировщики «Летающая крепость» из состава 8-й воздушной армии США произвели налет на завод, расположенный вблизи концентрационного лагеря в Бухенвальде. На той же неделе были произведены налеты на пять заводов, изготовлявших жидкий кислород, расположенных во Франции и Бельгии. 31 августа и 1 сентября самолеты Бомбардировочного командования сбросили 2897 тонн бомб на девять предполагаемых складов ракетного оружия.

Так обстояло дело, когда на территорию Англии упала первая ракета. Немедленно после этого специальные самолеты произвели аэрофотосъемку всех предполагаемых мест запуска ракет. 100-й авиагруппе было приказано поднимать в воздух самолеты для подавления всех радиосигналов, которые могли иметь хоть некоторую связь с запуском и полетом ракет. В период между 8 и 16 августа на территорию Англии упало 29 ракет, из них десять на Лондон. Количество жертв и ущерб, причиненный ракетами, были небольшими. Самолеты Командования ПВО Великобритании продолжали нести патрулирование между Гаагой и Лейденом и произвели около 900 самолетов-вылетов с целью обнаружения складов и мест запуска ракет.

В период между 25 сентября и 3 октября в Норвиче упало 16 ракет, а в последующие 11 дней на этот город и на Лондон было сброшено 39 ракет. К этому времени стало известно местонахождение главного завода по сборке ракет. Он располагался в Нидерзаксверфене, близ Нордхаузена (в горах Гарца), и был трудноуязвим с воздуха, так как размещался в двух параллельных подземных туннелях, построенных в старых гипсовых карьерах. Единственными бомбами, которые, возможно, могли причинить некоторые разрушения этим туннелям, были бронебойные бомбы «Толлбой», но таких бомб было очень мало, и их берегли для атаки линейного корабля «Тирпиц». В конце концов командованию Вторых тактических ВВС было приказано вести боевые действия в районе, расположенном между Гаагой и Лейденом, и в окрестностях Хукван-Холланда, откуда производился запуск ракет, хотя точное место запуска было неизвестно. За период с 15 октября по 25 ноября самолеты Вторых тактических ВВС произвели 10 000 и самолеты Истребительного командования 600 самолетов-вылетов. В ходе этих налетов было уничтожено много транспортных средств противника, но повлияло ли это на деятельность подразделений, запускавших ракеты, установить не удалось.

Тем временем ракеты продолжали падать на Англию. За период с 20 октября по 18 ноября было отмечено падение 125 ракет. Соответственно продолжало увеличиваться и количество жертв, причиненных взрывами этих ракет.

Естественное нежелание английского правительства бомбардировать такой густонаселенный город, как Гаага, с расчетом, что будет уничтожен личный состав, запускавший ракеты, или сами ракеты, постепенно ослабевало. Вскоре самолеты 12-й авиагруппы начали производить налеты на объекты, расположенные в Гааге и ее окрестностях. Несомненно, этими налетами мы достигли определенного успеха, так как количество ракет, падавших на Англию и Антверпен, уменьшилось, однако результаты действий по объектам в Гааге установить не удалось.

Повторное изучение и анализ атак немецких ракет Фау-2 привели официальных ответственных лиц в Англии к неутешительному заключению, что количество ракет, упавших на Лондон, заметно уменьшилось только в период между 4 и 15 декабря, то есть как раз в то самое время, когда на Гаагу проводились налеты истребителей-бомбардировщиков в сравнительно крупном масштабе. Было очевидно, что только непрерывное воздействие авиации днем и ночью на Гаагу и прилегающие к ней районы может ослабить атаки немецких ракет, которые в то время уже представляли собой нечто большее, чем неприятность. В конце января эскадрильи истребителей «Спитфайр» возобновили налеты на Голландию.

Налеты союзной авиации на Голландию продолжались до 27 марта 1945 года, до того дня, когда на Англию упала последняя — 1115-я ракета Фау-2. Общее количество жертв в Англии от ракет составило 2855 человек убитыми и 6268 человек тяжелоранеными, от самолетов-снарядов — 6139 человек убитыми и 17 239 человек тяжелоранеными. Вопреки хвастливым заявлениям Геббельса фактические результаты, достигнутые немцами от применения самолетов-снарядов и ракет, были незначительными и не оказали никакого влияния на ход войны.

Глава 7

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ЗАДАНИЯ

«Следует особенно подчеркнуть,— заявил Эйзенхауэр в своем послании,— ту огромную помощь, которую оказали нам французские силы движения Сопротивления в деле освобождения Бретани. С июня 1944 года эти силы численностью около 30 000 человек формировались вокруг 4-го французского парашютного батальона, входившего в состав Специальной воздушной службы... При продвижении союзных войск по территории Франции части французских сил движения Сопротивления преграждали путь отступающему противнику, атаковывали его изолированные группы. По мере продвижения вперед наших танковых частей французам ставилась задача по уничтожению небольших немецких гарнизонов, оставшихся в тылу, и по охране коммуникаций. Французские силы движения Сопротивления оказали неоценимую помощь нашим войскам, предоставляя нам информацию о расположении войск и намерениях противника».

В 1944 году во Франции активно развернули деятельность две английские организации: Управление специальных операций, руководившее диверсионно-разведывательной работой и саботажем, и Специальная воздушная служба. В 1943 году снабжение с воздуха французских патриотов стало более или менее регулярным. Эту задачу выполняли экипажи 138-й и 161-й эскадрилий, которые сбрасывали грузы и вывозили с территории, оккупированной противником, агентов Управления специальных операций и лиц, представлявших интерес для союзников. Эти эскадрильи также доставляли снабжение группам Сопротивления, выполнявшим опасные задания в различных странах Западной Европы. Количество групп Сопротивления в этих странах увеличивалось, и к концу 1943 года стало ясно, что две эскадрильи больше не в состоянии удовлетворять непрерывно возраставшие запросы партизан в вооружении и продовольствии. В связи с этим для выполнения этой задачи были привлечены бомбардировщики

«Стирлинг» из состава 3-й авиагруппы, а к концу февраля 1944 года — две эскадрильи американских бомбардировщиков «Либерејтор». К этому времени Черчилль приказал увеличить объем снабжения, направляемого во Францию по воздуху из Англии и Блуды (Северная Африка). Для выполнения этой задачи были выделены 624-я эскадрилья, временно усиленная американскими бомбардировщиками, и самолеты из состава 3-й и 38-й авиагрупп. За период с апреля 1942 года по май 1945 года во Францию и другие страны Западной Европы было переброшено 29 000 контейнеров, 10 000 тюков с грузами и 1000 агентов. Контейнеры весом по 100 килограммов каждый перевозились в бомболюках, а тюки — в фюзеляжах, причем лимитирующим фактором служил не вес, а габарит груза. Значительный процент перевозимых по воздуху грузов составляло легкое оружие, боеприпасы, взрывчатые вещества, продовольствие, одежда, радиооборудование и медикаменты. На заключительном этапе войны по воздуху доставлялись горюче-смазочные материалы.

В ходе войны только во Франции и Югославии было приспособлено 5500 площадок для приема грузов, сбрасываемых с самолетов; кроме того, значительное количество таких площадок имелось в Норвегии и других оккупированных немцами странах.

Извещение о намечаемой выброске груза передавалось по английской широкополосной радиостанции Би-Би-Си во время передачи последних известий на французском языке. Из 1349 самолето-вылетов специального назначения, произведенных в 1943 году с аэродромов Англии, 615 были проведены успешно; на территорию Франции было сброшено 578 тонн различных грузов. В 1944 году было успешно совершено 2995 самолето-вылетов, во время которых было сброшено 5122 тонны грузов. При выполнении этих задач в 1943 году мы потеряли 19 самолетов, а в 1944 — 54 самолета. Только за период август — сентябрь 1943 года самолеты английских ВВС доставили французским партизанам, действовавшим в департаменте Верхняя Савойя, 10 000 автоматов, 2600 пистолетов, 20 000 гранат и 18 тонн взрывчатых веществ. За четыре года из Англии было произведено 5634 самолето-вылета специального назначения. Во Францию было доставлено 293 человека и переброшено оттуда в Англию 559 человек.

Результат этих действий был весьма положительный. Среди многочисленных актов диверсий, выполненных агентами Управления специальных операций, можно упомянуть поджог складов в Сен-Ломоне, где было взорвано 14 миллионов литров спирта, уничтожение 1000 тонн каучука на заводе

Мишлен в Клермон-Ферране, полный вывод из строя завода «Испано-Сюиза» в Тарбе и серьезное повреждение трансформаторной подстанции в Лё-Крёзо.

В некоторых местах французские патриоты сами проводили диверсии на предприятиях и объектах, по которым должна была действовать союзная авиация. Рабочие одного из заводов, получив обещание союзного командования, что авиация не будет бомбить этот завод, сами вывели его из строя. Наиболее ярким примером может служить диверсия, проведенная рабочими автомобильного завода Пежо, в результате которой завод был полностью выведен из строя на один месяц и в течение шести последующих месяцев был загружен всего лишь на 25 процентов. Активно действовали и французские железнодорожники, которые выводили из строя локомотивы. Они это делали настолько эффективно, что еще до начала налетов союзной авиации по воспреещению железнодорожных перевозок, проводившихся перед вторжением в Европу, железнодорожники вывели из строя больше железнодорожных составов, чем это было сделано истребителями.

Агенты, забрасываемые Специальной воздушной службой, помогали экипажам сбитых самолетов союзников, избежавшим немецкого плена, пройти через Францию и вернуться в Англию. За период с 1943 года и до окончания войны было спасено несколько сот английских, канадских, австралийских и американских авиаторов.

Франция была не единственной оккупированной немцами европейской страной, силы Сопротивления которой получали помощь от союзников. Мы помогали патриотам Голландии, Бельгии и других стран. В Норвегии, кроме доставки вооружения, английские самолеты перебросили агентов той самой подпольной группы, которая в марте 1943 года успешно организовала диверсию на заводе по производству тяжелой воды и тем самым лишила Германию возможности быть первой страной, создавшей атомную бомбу.

Однако наиболее крупные операции по доставке снабжения партизанским отрядам были проведены на Балканах, особенно в Югославии. Английские, американские, русские и итальянские самолеты произвели 8640 самолето-вылетов, в ходе которых в Югославию было переброшено 16 469 тонн вооружения, боеприпасов, продовольствия и другого снабжения; кроме того, было доставлено в Югославию 2500 человек и вывезено оттуда 19 000 человек.

Обеспечение всем необходимым групп Сопротивления и подпольных агентов, действовавших в странах, оккупированных немцами, осуществлялось преимущественно самолетами английских ВВС, действовавших в качестве поставщиков

снабжения, без которого партизаны и агенты были бы фактически беспомощными.

Экипажи эскадрилий Специальной воздушной службы проявили замечательное летное мастерство. Несмотря на то что грузы следовали в сердце страны, оккупированной бдительным противником, сбрасывание производилось с определенной высоты с большой точностью, чтобы контейнеры с грузом или, что еще важнее, люди приземлялись в нужном месте, недалеко от представителей приемочных пунктов, ожидавших их с риском для собственной жизни.

За период с 1942 по 1945 год в Европе было сброшено или высажено с самолетов 6700 человек 18 национальностей и доставлено по нужному назначению 42 800 тонн различного вооружения и предметов снабжения. Для выполнения этих задач было совершено 22 000 самолето-вылетов, значительная часть которых была выполнена американскими самолетами. Это было немалым достижением союзных военно-воздушных сил.

Глава 8

ОТ БРЮССЕЛЯ ДО РЕЙНА

При наступлении через Францию, Бельгию и Голландию союзные армии оставляли в своем тылу отдельные узлы сопротивления, на уничтожение которых у них не хватало времени. Эти узлы сопротивления, располагавшиеся в различных портах Атлантического океана, Ла-Манша и Северного моря, начиная от Сен-Назера на юге и до Дюнкерка и подступов к Антверпену на севере, насчитывали свыше 140 000 немецких войск, запертых, по высокопарному выражению немецкого верховного командования, в «крепостях». Гарнизоны этих «крепостей» должны были, по приказу Гитлера, сражаться до последней капли крови и, таким образом, лишить союзников возможности пользоваться столь нужными для них портами на возможно больший срок. Самый правильный метод борьбы с этими узлами сопротивления заключался в осаде их частями, преимущественно французской армии, и интенсивных атаках с воздуха. Поэтому союзное командование выбрало наиболее важные порты в качестве целей для Бомбардировочного командования. Среди этих целей был и порт Гавр, гарнизоном которого командовал полковник Вильдермут. Численность гарнизона, составлявшая 11 300 человек, наличие в нем 115 орудий разных калибров, трехмесячного запаса боеприпасов и продовольствия, казалось, позволяли союзникам считать этот узел сопротивления труднопреодолимым.

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- 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.

Начиная с 6 июня и на протяжении всего периода вторжения истребительное прикрытие наземных войск в ночное время осуществляла 85-я авиагруппа Вторых тактических ВВС. Действуя до конца августа с аэродромов, расположенных в Англии, а после этого на европейском континенте, истребители этой авиагруппы сбили свыше 200 немецких самолетов.

Самолеты Командования по воздушной переброске войск выполняли тяжелую задачу по обеспечению воздушнодесантной операции, имевшей целью захват переправ через реки Маас, Ваал и Недер-Рейн. Проведение воздушнодесантных операций — сложное дело, требующее значительного времени для планирования и подготовки. Эти операции по тем или иным причинам несколько раз откладывались, и транспортные самолеты, выделенные для их проведения, все время бездействовали, что вызывало явное недовольство лиц, которые настаивали на использовании транспортной авиации для других целей. По их мнению, правильнее было бы использовать

все имеющиеся в наличии транспортные самолеты для переброски снабжения далеко продвинувшейся вперед армии генерала Паттона, чтобы она могла продолжать наступление. Однако выполнить эту задачу было невозможно, поскольку верховный главнокомандующий приказал использовать всю транспортную авиацию только для проведения авиадесантных операций. Монтгомери предложил свой план нанесения удара по противнику. Сущность задуманной им операции сводилась к тому, чтобы, обойдя с фланга линию «Зигфрида» и захватив с помощью воздушнодесантных войск переправы через три водных рубежа — через реку Маас у Граве, реку Ваал у Неймегена и реку Недер-Рейн у Арнема, овладеть плацдармом, с которого затем начать крупное наступление в восточном направлении. «Особенностью этой операции, — писал Монтгомери, — являлась переброска войск по воздуху через эти водные рубежи... Для проведения воздушнодесантной операции и захвата предместного плацдарма привлекались войска союзного авиадесантного корпуса, состоявшего из двух американских и одной английской воздушнодесантных дивизий и одной польской парашютной бригады»*. Захват переправ через реки Маас и Ваал обеспечивался 101-й и 82-й американскими воздушнодесантными дивизиями, захват переправы у Арнема — английской воздушнодесантной дивизией. Проведение этой операции, которая получила условное название операции «Маркет», осложнялось тем, что не хватало самолетов для переброски всей дивизии к месту ее назначения за один вылет.

17 сентября самолеты 38-й и 46-й авиагрупп буксировали планеры с личным составом посадочно-десантных частей 1-й английской воздушнодесантной дивизии в Арнем. 38-я авиагруппа под командованием вице-маршала авиации Холлингхарста состояла из двух эскадрилий, вооруженных самолетами «Альбемарль», шести эскадрилий самолетов «Стирлинг» и двух эскадрилий самолетов «Галифакс»; 46-я авиагруппа под командованием коммодора авиации Дарваля предоставила для проведения операции шесть эскадрилий самолетов С-47. Кроме того, 1-я парашютная бригада этой дивизии перебрасывалась на самолетах С-47, принадлежавших 9-му командованию по воздушной переброске войск.

Первый воздушный эшелон, перевозивший часть воздушнопосадочной бригады в Арнем, состоял из 320 планерных поездов. Впереди эшелона летела группа самолетов наведения в составе 12 бомбардировщиков «Стирлинг», с которых были сброшены подразделения 21-й отдельной парашютной роты

* Montgomery. Normandy to the Baltic.

для обозначения посадочных зон. Группа наведения выполнила эту задачу успешно, и воздушный эшелон, потеряв, главным образом из-за плохой погоды в Англии, 23 планера, прибыл на место. Однако личный состав и грузы с 21 планера были найдены и отправлены со вторым летным эшелоном. Еще 12 планеров были потеряны на маршруте между побережьем Англии и Арнемскими лесами. Кроме того, 38 планеров, на борту которых находился штаб 1-го воздушно-десантного корпуса, были переброшены в Неймеген самолетами 38-й авиагруппы. В общей сложности в это прекрасное сентябрьское утро в воздухе находилось 3887 английских и американских самолетов и свыше 500 планеров. Из этого количества 1240 истребителей и 1113 бомбардировщиков прикрывали высадку воздушного десанта. Это внушительная армада, но одной внушительности было недостаточно для достижения успеха.

18 сентября между 15.00 и 16.00 прибыл второй эшелон десанта, опоздавший из-за плохой погоды на пять часов. Обстановка для наших войск в Арнеме к этому времени ухудшилась. Из 296 взлетевших самолетов и планеров второго эшелона 200 самолетов и планеров приземлились в одной зоне, а 96 — в другой.

К началу третьего дня операции—19 сентября—обстановка в воздухе была напряженной; еще более напряженной была обстановка на земле. 35 планеров, на которых перебрасывались подразделения польской парашютной бригады, из-за неправильного расчета времени не смогли встретиться со своими истребителями сопровождения и вынуждены были лететь без них. Во второй половине дня 163 самолета из состава 38-й и 46-й авиагрупп произвели первую крупную выброску предметов снабжения. 145 самолетов сбросили груз в указанном месте, однако огнем зенитной артиллерии 13 самолетов было сбито и 97 повреждено. В довершение всех несчастий этого дня оказалось, что зона, намеченная для сбрасывания грузов, все еще находилась в руках противника. Штаб авиадесантной дивизии сообщил об этом по радио и одновременно указал новую зону сбрасывания. Но эта радиограмма не была принята самолетами, перебрасывающими грузы, так как была передана на частоте, которая заглушалась мощной английской радиостанцией. По-видимому, это произошло вследствие грубой ошибки, допущенной при планировании операции.

И все же, несмотря на все затруднения, иногда даже непосильные для выполнения задания, транспортные самолеты не прекращали доставку грузов. В условиях все ухудшавшейся обстановки было произведено восемь вылетов для доставки снабжения высадившимся воздушнодесантным войскам, но

осажденная дивизия смогла подобрать только 7,4 процента от общего тоннажа сброшенного груза.

Эта исключительно смелая, но неудачно проведенная операция, при осуществлении которой 38-я и 46-я авиагруппы потеряли 55 самолетов и 320 самолетов получили повреждения от огня зенитной артиллерии и 7 от истребителей противника, была спланирована в Англии штабом 1-й союзной воздушно-десантной армии. Командование Вторых тактических ВВС, будучи хорошо знакомо с положением в Голландии, но не зная о внезапных изменениях плана операции, вызванных обстановкой, не смогло обеспечить полное прикрытие с воздуха, хотя и располагало достаточными силами.

В промежутке между боевыми действиями в Арнеме и переходом 2-й английской армии к следующей фазе наступления Вторые тактические ВВС продолжали наносить удары по противнику, отлично сознававшему опасность угрозы со стороны союзных войск, расположенных на предместном плацдарме в Неймегене. Немецкая авиация прилагала отчаянные усилия, чтобы уничтожить этот жизненно важный мост. Противник предпринял неудачную попытку разрушить мост при помощи «паразитного» истребителя «Мессершмитт-109», укрепленного на бомбардировщике «Юнкерс-88». Ночью и днем 26 сентября немецкая авиация наносила мощные удары по мостам. Однако эти атаки были полностью ликвидированы истребителями «Спитфайр» 83-й авиагруппы, уничтожившими в воздушных боях 46 самолетов противника. Тогда немцы прибегли к помощи диверсантов-подводников, которым удалось подорвать и временно вывести мосты из строя.

После оборонительных боев за предместный плацдарм у Неймегена самолеты 83-й авиагруппы производили налеты с целью воспрепятствования железнодорожных перевозок противника: разрушали железнодорожные пути, уничтожали сортировочные станции, железнодорожные эшелоны на станциях и перегонах. 2-я авиагруппа во взаимодействии с 9-й воздушной армией США наносила удары по основным мостам через реку Эйссел у Зутфена, Девентера и Зволле, а также вела борьбу с самолетами-снарядами и действовала по стартовым площадкам немецких баллистических ракет в Западной Голландии. 85-я ночная истребительная авиагруппа перебазировалась на аэродромный узел в Антверпене, после чего американцы осуществляли прикрытие районов расположения своих войск в ночное время собственными силами.

Следующей задачей, которую выполняли английские ВВС для оказания помощи наземным армиям, были действия против острова Валхерен. Из всех «крепостей», расположенных на побережье Европы, фанатичные защитники которых, по

мнению Гитлера, должны были стоять насмерть, наибольшую важность представлял Антверпен, расположенный в 50 километрах от устья реки Шельды. 4 сентября 30-й корпус овладел городом и портом Антверпен, оказавшимися фактически неповрежденными, так как действия бельгийских партизан и быстрое наступление союзных армий предотвратили какие-либо разрушения. Порт Антверпен был одним из лучших в Европе, и возобновление его работы с целью снабжения 21-й группы армий более коротким морским путем представляло для нас исключительно большую важность. Однако до тех пор, пока устье Шельды не было очищено от мин, полуостров Зейд-Бевеланд, южный берег Шельды и остров Валхерен не были освобождены от противника, порт оставался закрытым для союзников. В конце октября канадские войска и 52-я английская дивизия полностью овладели полуостровом Зейд-Бевеланд. Остров Валхерен находится западнее этого полуострова, соединяясь с ним дамбой. По своей конфигурации остров Валхерен напоминает блюдце, его берега представляют высокие песчаные дюны, а внутренняя плоская поверхность находится ниже уровня моря. Остров находился в руках противника, и было решено захватить его, высадив морской десант.

Оценив обстановку, союзники в первую очередь решили разрушить прибрежную дамбу Валхерена вблизи Вест-Капеля, с тем чтобы воды Северного моря, затопив внутреннюю часть острова, затруднили передвижение по нему немецких частей. При успешном выполнении этой операции артиллерийские батареи противника оказались бы затопленными, а десантные суда союзников могли бы свободно передвигаться. Доставленные с судов войска захватили бы в глубине острова любую позицию, с которой немцы могли еще оказывать сопротивление.

3 октября, в начале второй половины дня, 247 бомбардировщиков «Ланкастер» и «Москито» из состава Бомбардировочного командования произвели налет на дамбу и сбросили на нее бомбы с высоты 2000 метров. Результаты налета были исключительно успешными. Налет на дамбу явился наглядным примером того, что может быть достигнуто в результате дневной бомбардировки при слабом противодействии противника. Дамба была разрушена на протяжении 108 метров, и вода стала проникать во внутреннюю часть острова.

В этот день, как и при налете 7 октября, когда 122 бомбардировщика в сложных метеорологических условиях менее успешно атаковали дамбы в районе Флиссингена с высоты 2300—2700 метров, Бомбардировочное командование не потеряло ни одного самолета. Два последующих воздуш-

ных налета, проведенных 11 октября по артиллерийским позициям, расположенным в Флиссингене и у плотины в районе Вир, усилили наводнение острова, в результате чего он оказался разделенным на четыре части. На следующий день самолеты Бомбардировочного командования перенесли свои действия на Брескенс, расположенный на южном берегу Шельды, и произвели завершающий налет по дамбе у Вест-Капеля для расширения ранее сделанной брешы, чтобы через нее могли проходить десантные суда.

Следует отметить, что в течение всего этого времени храбрые пехотинцы канадской армии, находившиеся часто по пояс в воде, вели ожесточенные бои с немцами на подступах и в самом городе Брескенс. Несмотря на плохую, а иногда и очень плохую погоду, наземным войскам была оказана максимально возможная поддержка с воздуха, и они постепенно оттеснили противника от Брескенса вначале к Кадзанду, а затем к Кнокку, являвшемуся жизненно важной позицией для противника, где он мог продолжать препятствовать судоходству в устье Шельды. Затопленная и болотистая местность острова не допускала на нем действий других родов войск, кроме пехоты.

21 и 23 октября самолеты Бомбардировочного командования произвели два мощных налета на артиллерийские батареи, расположенные вблизи Флиссингена, и 28 октября налет на батареи 250-мм орудий в северной части острова Валхерен. Всего за период с 3 по 30 октября самолеты Бомбардировочного командования совершили 10 крупных налетов на остров Валхерен, во время которых было сброшено около 9000 тонн бомб. К концу октября бой в этом районе прекратился. Окруженный в районе Кнокка, противник был уничтожен, и полуостров Зейд-Бевеланд оказался в наших руках.

В последние три дня октября включились в борьбу истребители-бомбардировщики Вторых тактических ВВС, совершившие 650 самолето-вылетов на объекты, расположенные на острове Валхерен. Особое внимание уделялось подавлению тяжелых орудий, позиции которых располагались в северной и северо-западной части острова и имели круговой обстрел. Самолеты «Москито» в темные осенние ночи производили налеты на баржи и парома, курсировавшие между городами Брескенс и Флиссинген.

Штурм острова Валхерен начался на рассвете 1 ноября в условиях очень плохой погоды. О том, что погода в этот день будет плохой, было известно заранее, однако важность захвата острова была настолько велика, что наземным войскам, первый эшелон которых составляла английская морская пехота, было приказано наступать даже в том случае,

если им невозможно будет оказать поддержку с воздуха. За десять минут до начала атаки наземных войск самолеты «Тайфун», вооруженные реактивными снарядами, находились в воздухе недалеко от острова, хотя видимость в это время была не более одного километра, а высота облачности составляла всего 150 метров. Как раз в тот момент, когда десантные суда вошли в брешь, проделанную для них самолетами Бомбардировочного командования, 12 самолетов «Тайфун» из состава 183-й эскадрильи произвели штурмовой налет на огневые позиции противника. В результате налета, тщательно спланированного по времени, немцы прекратили огонь в самый критический момент — когда десантные суда подошли к берегу. В течение этого и последующих семи дней, вплоть до 8 ноября, когда были подавлены последние очаги сопротивления на острове, самолеты Вторых тактических ВВС непрерывно находились над полем боя. В ходе этой операции истребители, истребители-бомбардировщики и средние бомбардировщики Вторых тактических ВВС произвели свыше 10 000 самолето-вылетов, выстрелили 11 637 реактивных снарядов, часто с дистанции менее 200 метров, и сбросили 1558 тонн бомб. Мы потеряли за это время 55 самолетов и 31 летчика. Наконец-то река Шельда была полностью очищена. 4 ноября в Антверпен прибыли первые тральщики, а 28 ноября — первый конвой.

В то время когда в Голландии еще шли бои, штаб Союзных экспедиционных ВВС, выполнив свое назначение, был распущен. Главный маршал авиации Ли-Мэллори был назначен командующим союзными военно-воздушными силами на Дальнем Востоке. Однако ему так и не удалось прибыть к новому месту службы. 14 ноября Ли-Мэллори вместе с женой и адъютантом вылетел из Нортхольта, но через пять часов в условиях плохой видимости самолет врезался в гору южнее Гренобля и разбился. Так преждевременно погиб один из наиболее опытных маршалов авиации английских ВВС.

К этому времени Эйзенхауэр принял руководство всеми вооруженными силами в Европе и возложил на своего заместителя Теддера непосредственную ответственность за координацию воздушных операций. Ответственность за действия стратегической авиации была возложена на начальника штаба английских ВВС и на командующего военно-воздушными силами США. За командующим тактическими военно-воздушными силами оставалось право решать вопрос, должны ли запросы наземных войск на авиационную поддержку удовлетворяться бомбардировочными эскадрильями тактических воздушных армий или следует рекомендовать эти цели для действий стратегических бомбардировщиков.

Штабы 21-й группы армий и Вторых тактических ВВС держались как можно ближе друг к другу и к 14 сентября разместились вместе в одном здании в Брюсселе. Тем временем успешно осуществлялись, несмотря на неблагоприятную погоду, воздушные операции по воспрещению железнодорожных перевозок, и, хотя противник еще упорно сопротивлялся, он уже не мог помешать освобождению Юго-Западной Голландии до рубежа реки Маас. Его войска, находившиеся в западной части этой страны, фактически были лишены возможности получать снабжение из Германии и вынуждены были обходиться собственными ресурсами. Особенно успешны были действия авиации по воспрещению железнодорожных перевозок.

Всего в течение осени самолеты «Спитфайр», «Тайфун» и «Темпест», действуя в составе эскадрильи и более, произвели свыше 1500 налетов на железные дороги, мосты, виадуки, железнодорожные эшелоны, автостреды и автотранспорт. По докладам экипажей, противнику был нанесен большой ущерб. Проверить точность их показаний оказалось невозможным, но условия передвижения по территории противника с каждым днем ухудшались. Например, для того чтобы доехать по железной дороге из Дармштадта в Утрехт, расстояние немногим более 480 километров, требовалось четверо суток. Видимо, донесения экипажей самолетов о причиненном противнику ущербе были не преувеличены, а, возможно, даже пременьшены.

Что касается налетов самолетов Вторых тактических ВВС на штабы немецких частей и соединений, то имеются подробные и точные данные. Начиная с июля истребители и истребители-бомбардировщики Вторых тактических ВВС произвели свыше 100 налетов на отдельные здания и группы строений, в которых, по имеющимся данным, располагались штабы немецких войск. В течение сентября и октября истребители «Тайфун» и «Спитфайр» совершили налеты на 70 штабов, сбросив на них бомбы и обстреляв реактивными снарядами. В каждом из этих налетов участвовало от 5 до 48 самолетов. Наиболее успешными были налеты на немецкие штабы в Дордрехте и Орхусе.

24 октября 146-е авиакрыло 84-й авиагруппы в составе 193, 197, 257, 263 и 266-й эскадрилий совершило налет на здание, расположенное в парке «Мервештейн» в центре старинного датского города Дордрехт. В это время здесь происходило совещание генералов и старших офицеров 15-й немецкой армии. Датские партизаны сообщили об этом в штаб союзников, где было принято решение произвести бомбардировку

этого здания. Порядок проведения налета был тщательно спланирован. Три группы самолетов, шедших в строю фронт эскадрилий, должны были подойти к цели в 13.00. Предполагалось, что как раз в это время немецкие генералы вместе со своими офицерами будут завтракать. Ведущая группа в составе пяти самолетов «Тайфун» должна была первой нанести удар и сбросить самые крупные бомбы: четыре по 450 килограммов и две по 225 килограммов. Обе фланговые группы должны были в последний момент перед атакой ведущей группы выйти несколько вперед и сделать разворот во внешнюю сторону с целью производства ложных атак: левая группа должна была имитировать атаку двух мостов, а правая — сделать заход якобы для атаки судостроительной верфи. Такой маневр должен был полностью рассредоточить внимание зенитно-артиллерийских расчетов. После выполнения ложных атак фланговыми группами ведущая группа должна была лететь прямо на цель на возможно малой высоте и сбросить бомбы, ориентируясь на разрыв маркировочной бомбы, которую должен был сбросить на здание командир авиакрыла.

Бомбардировка цели была проведена в полном соответствии с намеченным планом. Командир авиакрыла, летевший выше ведущей группы и на 500 метров впереди, спикировал на цель с высоты 2000 метров и, ведя обстрел из пушек, сбросил на здание одну маркировочную и две 225-кг фугасные бомбы. Затем он приказал центральной группе атаковать цель. Спустя несколько секунд четыре 450-кг бомбы, сброшенные с высоты бреющего полета, попали в здание, которое сразу же загорелось. После ложных атак, вызвавших сильный огонь зенитной артиллерии, обе фланговые группы развернулись назад и тоже сбросили бомбы на цель. В результате налета было убито два немецких генерала, 17 офицеров генерального штаба и 55 офицеров штаба 15-й немецкой армии.

Воздушный налет на немецкий штаб в Дордрехте описан несколько подробно потому, что он является примером удачно проведенного налета. Через неделю 25 самолетов из состава 2-й авиагруппы под прикрытием восьми самолетов «Мустанг» из состава 12-й авиагруппы произвели налет и разрушили здание гестапо в Орхусе. Были уничтожены документы гестапо, в частности все письменные доказательства многочисленных актов сопротивления и саботажа датчан. Атака цели происходила на такой незначительной высоте, что один из самолетов ударился о крышу здания, сорвав при этом хвостовое колесо и левую половину хвостового оперения. Тем не менее летчик сумел благополучно привести и посадить самолет на своем аэродроме.

В ноябре объем воздушных операций из-за плохой погоды значительно сократился, но бомбардировочные налеты, особенно 2-й авиагруппы, продолжались.

В декабре погода по-прежнему оставалась плохой. В штабе 21-й группы армий в это время занимались разработкой плана наступательной операции 1-й канадской армии с целью уничтожения группировки противника между реками Рейн и Маас. Авиационная поддержка наступления возлагалась на 84-ю авиагруппу и несколько эскадрилий 83-й авиагруппы. 16 декабря был отдан приказ на наступление, одновременно была разослана оценка обстановки, в которой говорилось, что противник больше не в состоянии организовать крупное наступление из-за отсутствия транспорта и бензина.

Однако именно в этот день генерал-фельдмаршал Рундштедт предпринял ожесточенное наступление, оно проводилось через Арденны силами 5-й и 6-й танковых армий СС; ударная группировка немецких войск насчитывала 14 пехотных и десять танковых и моторизованных дивизий*. Немецкий главнокомандующий удачно выбрал момент для начала наступления, поскольку плохая погода чрезвычайно затрудняла проведение воздушной разведки над покрытыми лесом горами.

Немцы намеревались провести наступательную операцию в общем по тому же плану, какой был успешно применен ими против англо-французских войск летом 1940 года. Однако проведение этой операции существенно отличалось от наступления немцев в 1940 году. Прежде всего им не удалось сконцентрировать в районе боевых действий оставшиеся силы своей авиации, причем этому в значительной степени мешала союзная тактическая авиация, которая в течение длительного времени действовала по немецким аэродромам. Кроме того, Вторые тактические ВВС и 9-я воздушная армия США, имевшие одинаковую организацию и тактику действий, как только позволила погода, нанесли тяжелые удары по противнику, оказавшие решающее влияние на ход операции. Низкая облачность и дождь в период между 16 и 23 декабря

* Авторы приводят неточные данные о немецкой наступательной группировке в Арденнах. Фактически в этом наступлении участвовали три немецкие армии: 5-я и 6-я танковые и 7-я полевая, в составе которых насчитывалось 25 дивизий, из них семь танковых и одна моторизованная.

В ответ на обращение премьер-министра Англии Черчилля оказать помощь союзникам Советское правительство, верное своему союзническому долгу, отдало приказ о досрочном переходе в наступление советских войск 12 января 1945 года на широком фронте от Балтики до Карпат. Это вынудило немцев начать срочную переброску сил с Запада на советско-германский фронт и привело к провалу наступления немецких войск в Арденнах.— *Прим. ред.*

резко ограничили полеты союзной авиации. Средняя скорость наступления немецких войск в этот период составляла около 20 километров в сутки. 23 декабря погода улучшилась и союзная тактическая авиация совершила около 600 самолетовылетов, нанося удары по немецким коммуникациям и автотранспорту. К исходу 24 декабря наступление противника было приостановлено.

Хотя основная масса немецких самолетов и не появилась над районом боевых действий, все же они действовали несколько активнее, чем в течение предыдущих недель. 23 декабря экипажи 83-й авиагруппы сбили девять немецких самолетов. В этот день авиагруппа лишилась 13 самолетов. В числе девяти сбитых немецких самолетов оказался и новый реактивный истребитель «Мессершмитт-262». Впервые такой самолет был сбит 5 октября истребителями «Спитфайр» из состава 401-й эскадрильи канадских ВВС.

В приостановке немецкого наступления принимали также участие самолеты Бомбардировочного командования и американские тяжелые бомбардировщики. Рундштедт лишь отсрочил неизбежный конец Германии, добился временной передышки в бомбардировке союзной авиацией немецких авиационных заводов и заводов синтетического бензина и задержал на шесть недель наступление союзных экспедиционных войск.

Таков был результат последней наступательной операции, предпринятой противником на Западном фронте. Следует также упомянуть о драматической попытке немцев 1 января уничтожить на аэродромах самолеты Вторых тактических ВВС. Плохая погода и затруднения с транспортом вынудили Кунингхэма сконцентрировать все свои части и соединения на сравнительно небольшом количестве аэродромов, находившихся в Голландии и Бельгии. Так как боевые действия тактической авиации должны были проводиться в крупном масштабе, концентрация сил была неизбежной. Однако она привела к чрезвычайно большой скученности самолетов на аэродромах (на некоторых аэродромах базировалось по шести эскадрилий). Немецкое командование прекрасно понимало, что небольшие шансы на успех, которые могло дать наступление в Арденнах, зависели от того ущерба, какой можно причинить тактической авиации союзников. Поэтому оно решило, собрав до 870 самолетов, провести крупный налет на эти аэродромы. Для проведения операции были привлечены самолеты из всех частей, включая 104-ю учебно-тренировочную истребительную авиагруппу. В этой пестрой армаде находились все типы самолетов, кроме тяжелых бомбардировщиков и легких самолетов связи «Шторх». Для

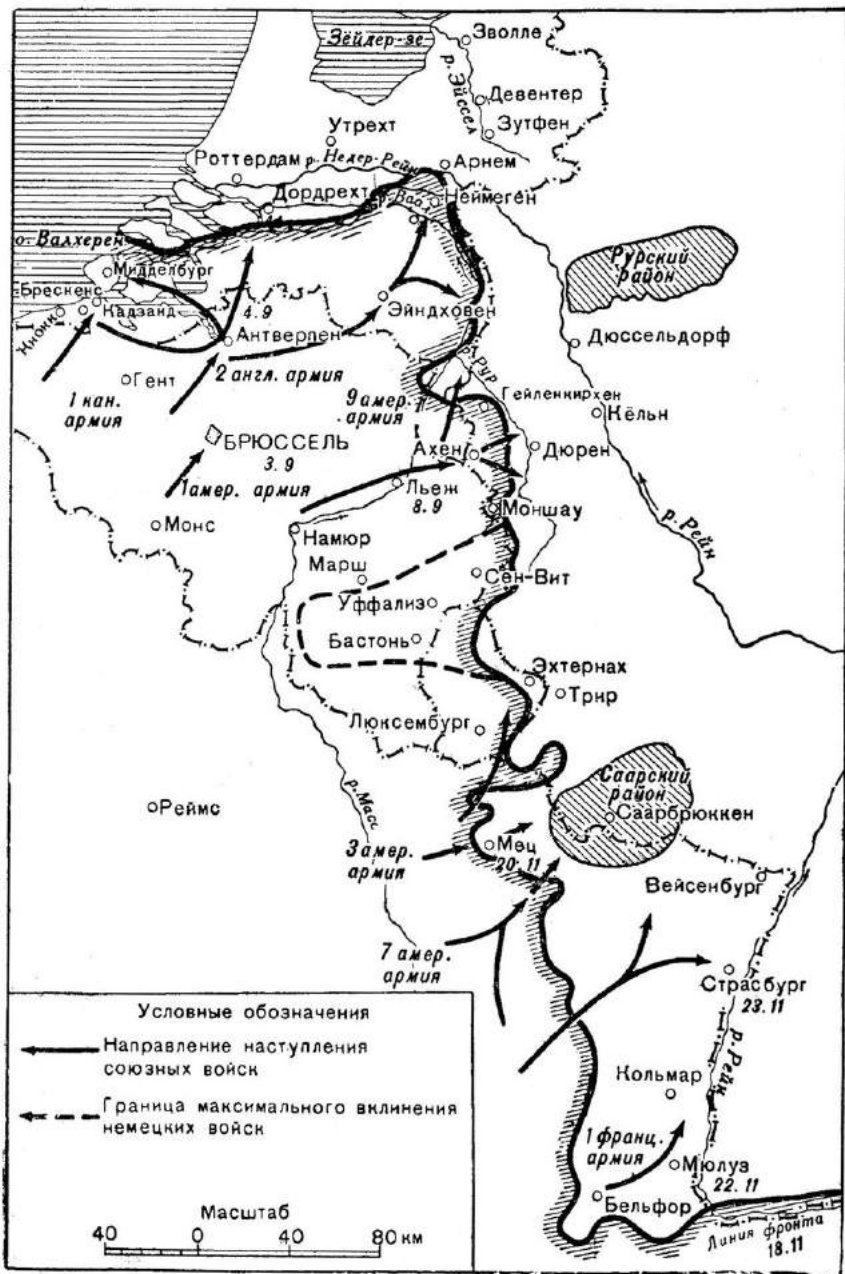


Схема 30. Выход союзных войск к западной границе Германии (сентябрь—декабрь 1944 г.)

участия в операции были вызваны летчики-инструкторы и опытные пилоты даже с таких удаленных аэродромов, как аэродромы в Вене и Праге. Подготовка операции была закончена к середине декабря. Теперь все зависело от хорошей погоды, которая выдалась в первый день нового, 1945 года.

После предполетной подготовки, проведенной вечером 31 декабря 1944 года и утром 1 января 1945 года, экипажам было запрещено покидать свои аэродромы. Командование специально предупредило экипажи, чтобы они не участвовали в новогодних пирушках. К участию в операции привлекался летный состав с различным уровнем подготовки. Это заставило немецкое командование принять меры для облегчения самолетовождения. На поворотных пунктах маршрута применялись различные средства обеспечения самолетовождения. На первом повороте использовались пиротехнические средства, известные под названием «золотой дождь», который создавала зенитная артиллерия, на втором применялась комбинация цветных дымов и на третьем — вспышки лучей прожекторов, направленных в сторону аэродромов, которые могли быть использованы в случае вынужденной посадки. Самолеты «Юнкерс-88», пилотируемые опытными летчиками, использовались в качестве лидеров этой разношерстной армады. Немцы разработали мероприятия по соблюдению секретности готовившейся операции, и мы не имели ни малейшего представления о подготовке к ней. В полете соблюдалось строжайшее радиомолчание, и наши подслушивающие радиостанции не засекали ни одной радиопередачи как с момента вылета немецких самолетов, так и в ходе самой атаки. Чтобы избежать обнаружения нашими радиолокационными станциями, самолеты летели на возможно малой высоте, а в горном районе Эйфель, прилегающем к американскому сектору, самолеты летели вдоль долин. Атака целей производилась с бреющего полета.

Если бы осуществление этой операции, которой немцы дали условное наименование «Герман», было таким же успешным, как ее планирование и подготовка, то, несомненно, самолетному парку Вторых тактических ВВС был бы причинен огромный ущерб, и они были бы небоеспособными в течение продолжительного времени. Но этого не случилось. Среди летчиков, участвовавших в операции, было слишком мало опытных пилотов и слишком много молодежи, достаточно смелой, но не имевшей боевого опыта. При проведении налета имело место несколько случаев столкновения своих самолетов в воздухе. Стрельба по целям была неточной, допускались ошибки в самолетовождении, отмечалась плохая

тактическая подготовка немецких летчиков при ведении воздушных боев. Однако, несмотря на эти недостатки и ошибки, ущерб, причиненный налетом немецкой авиации, был довольно тяжелым. В английском секторе 144 самолета (из них 120 боевых) было уничтожено и 84 самолета повреждено. Кроме того, было уничтожено большое количество автомашин и различных складов. 40 человек было убито и 145 ранено. В воздушных боях мы потеряли шесть летчиков. Потери противника при проведении налета составили только в английском секторе 115 самолетов. Много самолетов упало за линией фронта, в лесах и болотах. 60 немецких летчиков были взяты в плен. Из общего количества уничтоженных нами самолетов 45 были сбиты летчиками Вторых тактических ВВС, которые в дополнение к этому сбили еще 12 самолетов над территорией противника; 43 самолета сбиты огнем зенитной артиллерии, 47 наземными войсками и два самолета огнем с кораблей на реке Шельда.

Таким образом, попытка немецких ВВС вывести из строя тактическую авиацию союзников не дала им желаемого результата. Немцы потеряли много опытных экипажей. Галланд, один из наиболее компетентных немецких генералов, после окончания войны охарактеризовал эту операцию как «заключительный удар ножа в спину немецких ВВС».

Глава 9

КОНЕЦ ВОЙНЫ В ИТАЛИИ

Рим пал 4 июня 1944 года — за два дня до вторжения союзных войск во Францию. Хотя падение Рима воодушевило союзников и имело большое политическое значение, оно не привело к окончанию войны в Италии.

Наступление в Италии продолжалось, и к вечеру 5 июня 5-я американская армия вышла к реке Тибр и местами форсировала ее. 8-я английская армия, наступавшая на правом фланге через минные поля, разрушенные мосты и блокированные горные дороги, наступала медленно и продвинулась к этому времени на фронте шириной около 130 километров до середины Аппенинского полуострова. Немецкой авиации, которая могла бы помешать успешному продвижению союзных войск, почти не было в воздухе. Но это никого не удивляло, поскольку еще в начале мая верховное командование немецких ВВС, обеспокоенное все возрастающей угрозой вторжения союзников в Северную Францию и необходимостью держать свои войска в состоянии боевой готовности на случай этого вторжения, отозвало из Италии бомбардировщики «Юнкерс-88».

В начальной фазе боев после высадки союзных войск в Анцио немецкие ВВС действовали активно, но превосходство наших самолетов было настолько очевидным, что немецкая авиация, действовавшая обычно в составе около 30 истребителей-бомбардировщиков под прикрытием 50 истребителей, как правило, подавлялась превосходящими силами союзных истребителей и рассеивалась прежде, чем самолеты долетали до целей. Понеся большие потери в нескольких воздушных боях, немецкое командование отказалось от тактики использования самолетов «Фокке-Вульф-190» в качестве истребителей-бомбардировщиков и поставило им задачу вести патрулирование над своими тыловыми районами. В конце июня 1944 года по приказу Гитлера все части немецкой истребительной авиации, за исключением двух, были переброшены из Северной Италии в Северную Францию для борьбы с вторгшимися союзными

войсками. Вскоре в распоряжении командующего немецкими ВВС в Италии генерала Риттера фон Поля находилось только три отряда* истребителей «Мессершмитт-109» из состава авиагруппы тактической разведки, две итальянские истребительные эскадрильи, разведывательная авиагруппа дальнего действия и ночная бомбардировочная авиагруппа в количестве трех отрядов — все, что осталось от когда-то мощного 2-го немецкого воздушного флота.

Экипажи союзных бомбардировщиков, действовавших в Италии, возвращаясь с боевого задания, обычно докладывали: «Истребителей противника в воздухе не обнаружили, зенитно-артиллерийского огня не было, потерь нет».

Днем и ночью Средиземноморские союзные ВВС оказывали непрерывное давление на отступающие немецкие армии, которые лишились поддержки своей авиации. От союзных наземных войск больше не поступали заявки на атаки с воздуха укрепленных позиций в системе обороны противника. Обстановка на фронте стала маневренной. В период с 2 по 8 июня тактическая и стратегическая авиация наносила мощные удары по целям в тылу противника и сбросила на них 5000 тонн бомб; 3350 тонн бомб было сброшено на коммуникации противника севернее рубежа Пиза, Римини.

Тем временем была успешно закончена операция по захвату острова Эльба, известная под условным наименованием «Брассард». 17 июня французские войска, переброшенные с Корсики на кораблях английского флота, высадились на острове Эльба и через двое суток сломали сильное сопротивление противника. Быстрота, с какой была проведена эта операция, во многом зависела от эффективной поддержки с воздуха самолетами «Сандерболт» и «Спитфайр» из состава 87-го истребительного авиакрыла, базировавшегося на Корсике. Эти самолеты действовали по огневым позициям, небольшим судам в порту Пьомбино и по портовым сооружениям. Когда вторжение и оккупация острова были закончены, французы взяли в плен свыше 2300 немцев, около 500 немцев было убито. Насколько незначительно было противодействие немецких ВВС при захвате союзниками острова Эльба, можно судить хотя бы по тому факту, что в течение 19 июня, кульминационного дня боев, над островом появилось только два немецких истребителя «Мессершмитт-109», которые были сбиты патрулирующими истребителями «Спитфайр».

* В это время средняя численность самолетов в отряде составляла 9 самолетов, из них исправных — около 50 процентов. — *Прим. авторов.*

В середине июня стремительное продвижение союзников, начавшееся от Рима, удаленного теперь от фронта на 210 километров, начало ослабевать из-за растущего сопротивления противника. Кессельринг объединил отступавшие войска, чтобы занять оборону на всем протяжении фронта. Строительство укрепленной полосы «Готская линия», проходившей вдоль последнего горного барьера, отделявшего Аппенинский полуостров от широких равнин долины реки По, было далеко не закончено, и Кессельринг прилагал все усилия, чтобы удержать войска Александра южнее этого рубежа.

Несмотря на неустойчивую погоду, тактическая авиация производила в среднем 1000 самолето-вылетов в день по немецким коммуникациям, автомобильному и железнодорожному транспорту. Распределение целей и использование авиации осуществлялось следующим образом: средние бомбардировщики действовали по железным дорогам и мостам на значительной глубине в тылу противника; истребители-бомбардировщики наносили удары по войскам, перебрасываемым к полю боя, и железнодорожным объектам войскового тыла; легкие бомбардировщики производили налеты на склады снабжения, а сотни истребителей осуществляли патрулирование и вели тактическую и артиллерийскую разведку. Ночью действовали легкие бомбардировщики и истребители ПВО.

Общее управление союзной авиацией в Италии было объединено; но после прорыва союзных войск южнее Рима, когда 5-я и 8-я армии постепенно выровняли линию фронта, штаб ВВС Западной пустыни присоединился к 8-й армии, а непосредственная воздушная поддержка 5-й армии была возобновлена 12-м тактическим авиационным командованием. Действия авиации с целью воспрепятствия железнодорожных перевозок продолжались, а поскольку с отступлением немецких войск уменьшилась сеть коммуникаций, усилия наших самолетов были перенесены теперь дальше к северу. Четыре железнодорожные магистрали, идущие из долины реки По во Флоренцию, были перерезаны, поэтому союзная авиация особое внимание уделяла двум прибрежным магистралям.

В конце июня закончились бои у озера Тразимено, продолжавшиеся около десяти дней. Эти бои были длительными и упорными, с тяжелыми потерями для обеих сторон. В результате ожесточенных боев союзники захватили на левом фланге фронта важный порт Пьомбино, а Кессельринг выиграл столь нужное ему время для отвода своих войск к северу. 16 июля пал Ареццо, на следующий день 4-й корпус подошел к Арно, южнее Пизы; 18 июля польские части захватили Анкону, а американские войска 19 июля вступили в Ливорно.

Несмотря на эти успехи, достигнутые в тяжелых боях, союзные войска все еще находились в 30 километрах южнее «Готской линии». В связи с тем что противник оказывал ожесточенное сопротивление на всем фронте, возможность быстрого продвижения на север Италии уменьшалась с каждым днем. Более того, переброска значительной части наземных войск и военно-воздушных сил из Италии в Южную Францию, где вскоре должно было начаться вторжение союзников, привела к такому сокращению сил союзников в Италии, что о быстром продвижении их к северу не могло быть и речи. В связи с этим был отменен приказ, запрещавший воздушную бомбардировку мостов через реку По, изданный в свое время в надежде, что по меньшей мере один мост на фронте каждой союзной армии в нужный момент будет захвачен неразрушенным. Был утвержден план новой воздушной операции под условным наименованием «Мэллори Мейджор». В соответствии с этим планом намечалось разрушить все мосты через реку По с тем чтобы отрезать пути отступающему противнику и уничтожить его. Мосты представляли собой трудноуязвимые цели, и первоначальные налеты на них должны были проводиться значительными силами, чтобы успеть разрушить их прежде, чем противник успеет организовать мощное прикрытие этих мостов зенитно-артиллерийским огнем. В период с 12 по 27 июля американские средние бомбардировщики уничтожили важные железнодорожные мосты у Казальмаджоре и Пьяченцы и автодорожный мост у Таглио, а также нанесли повреждения многим другим мостам. Многочисленные налеты авиации на мосты через реку По скоро стали одной из основных мер по воспрепятствованию железнодорожных и автомобильных перевозок противника. Разрушение этих мостов было одним из факторов, способствовавших окончательному разгрому немецких армий в Италии.

В ночь на 15 августа началось вторжение союзных войск в Южную Францию, проходившее под условным наименованием операция «Драгун». Около 04.30 вслед за небольшой группой самолетов наведения, сбросивших группу парашютистов часом ранее, с 400 американских самолетов сквозь густую пелену тумана толщиной 180 метров были сброшены первые подразделения парашютной ударной группы, имевшей задачу захватить площадки, на которых должны были высадятся планерно-десантные войска. В 09.26 благополучно приземлился первый из 407 планеров, прибывавших с интервалами в течение всего дня. Всего за день американские самолеты сделали 987 самолето-вылетов, в ходе которых было сброшено и высажено 9000 человек, доставлена 221 автомашина, 213 орудий, а также большое количество бензина,

бомб, боеприпасов и продовольствия общим весом свыше 1000 тонн. 15 августа в 08.00 была произведена высадка первого морского десанта на побережье Южной Франции между Каном и Сен-Троpezом. Высадка десанта осуществлялась в условиях незначительного противодействия со стороны противника. Успех высадки был обеспечен действиями союзной авиации.

Днем 29 апреля 488 тяжелых бомбардировщиков, прикрываемых 181 истребителем, произвели налет на порт Тулон. Активность последующих действий союзной авиации непрерывно возрастала, и противник, по-видимому, сразу не разгадал, что 10 августа авиация действовала с наибольшей силой. В этот день начался этап предварительной авиационной подготовки операции. С целью дезинформации противника и оказания помощи союзным войскам в Нормандии наши самолеты произвели многочисленные налеты на коммуникации, нефтеперерабатывающие заводы и аэродромы в Центральной и Северной Франции. В период подготовки к вторжению в Южную Францию союзная авиация проводила также челночные операции. Так, например, 5 июля 71 бомбардировщик «Летающая крепость» в сопровождении 50 истребителей «Мустанг» из состава 8-й воздушной армии США, базировавшейся в Англии, возвращаясь из Италии, сбросил 178 тонн бомб на сортировочные станции в Безье. Всего в подготовительный период операции Средиземноморские союзные ВВС сбросили, преимущественно на линии коммуникаций, 12 500 тонн бомб.

В период с 10 по 15 августа бомбардировщики наносили удары по объектам, расположенным в районе Марсель — Тулуза, а также по железной дороге, идущей из Валенсии в Модан. Тактическая авиация в это время производила налеты на железнодорожные мосты через реку Рона южнее Валенсии. Кроме того, совершались налеты на артиллерийские батареи и радиолокационные станции в районе высадки союзных войск. Для введения противника в заблуждение о намеченном месте вторжения производились интенсивные налеты на четыре прибрежных района между Виареджо и Безье. И наконец, с рассвета до 07.30, то есть за полчаса до высадки десантных войск, все имевшиеся в наличии самолеты произвели массированный налет на объекты противника, расположенные на побережье.

Командование немецких ВВС могло собрать в Южной и Юго-Западной Франции около 150 бомбардировщиков, 20 одномоторных и 25 двухмоторных истребителей, 20 разведывательных самолетов дальнего действия и 5 самолетов тактической разведки — всего 220 самолетов. Хотя немецкое

командование, возможно, и могло перебросить сюда еще максимум 150—200 самолетов с других фронтов, это казалось маловероятным. Против такого количества немецкой авиации Средиземноморские союзные ВВС могли, если бы в этом возникла необходимость, поднять в воздух более 5000 самолетов. Поэтому не удивительно, что 19 августа, после незначительного сопротивления, которое противник оказывал нашей авиации в течение четырех дней, немецкие ВВС прекратили всякую деятельность над полем боя. Первые дни вторжения подтвердили огромный успех воздушных бомбардировок, проведенных на этапе предварительной авиационной подготовки операции. Было установлено, что в первый же день операции из шести железнодорожных мостов через реку Рона на участке между Лионом и морем пять были выведены из строя. По шестому мосту было возможно только одностороннее движение. Поэтому немецкие подкрепления, сосредоточенные западнее реки Рона, находились там до 18 августа, а прибыв в район боевых действий, лишь увеличили армию военнопленных, численность которой за первую неполную неделю боев достигла 15 с лишним тысяч человек.

Проблема тактической воздушной поддержки в условиях подвижного фронта была во многом облегчена действиями 88-го авианосного ударного соединения. Благодаря достигнутому нами господству в воздухе семь английских и два американских авианосца в течение 15 дней находились в безопасных районах поблизости от побережья, поочередно уходя на заправку топливом. Авианосные самолеты не только прикрывали корабли, побережье и корректировали огонь корабельной артиллерии, но и в течение десяти дней оказывали поддержку наземным войскам, пока авиационные части, находившиеся на Корсике, не перебазировались на материк.

Тактические приемы по оказанию непосредственной авиационной поддержки войскам зависели от обстановки. Бомбардировке и штурмовке подвергались скопления войск противника, укрепленные пункты, транспорт, автомобильные и железные дороги и мосты. Используя первоначальный успех наступления, союзные войска стремительно продвигались вперед. В первую неделю были захвачены Гап и Шатильон, во вторую — Гренобль, в третью — Лион и Бург, а передовые части продвинулись на север до Полиньи. К этому же времени был захвачен Марсель, а с 27 августа, после падения Монтелимара, прекратилось всякое организованное сопротивление противника южнее рубежа Лион, Бордо. Такая скорость наступления была бы невозможна без действенной и активной помощи участников движения Сопротивления во Франции. 22 августа из-за недостатка подходящих целей на

фронте прекратила боевые вылеты стратегическая авиация, а 29 августа — средние бомбардировщики. Поддержку наземных войск с воздуха теперь вполне могли обеспечить истребители и истребители-бомбардировщики тактической авиации. 12 сентября 7-я армия под командованием генерала Пэтча соединилась с 3-й армией генерала Паттона в 90 километрах западнее Дижона, на участке Аваллон-Лорм — Корбиньи. С этого момента все союзные войска во Франции оказались под командованием генерала Эйзенхауэра, образовав непрерывный фронт протяжением 900 километров от границ Голландии на севере до княжества Монако на побережье Средиземного моря.

В ходе операции «Драгун» и последовавшего за ней наступления самолеты Берегового командования выполняли свою обычную задачу: прикрывали с воздуха порты погрузки и районы, освобождаемые от противника, а также эскортировали конвои на глубину до 60 километров от побережья. В течение весны и лета 1944 года случаи нападения немецких подводных лодок и самолетов на наши корабли и суда становились все реже и реже. За период май — июль немецкие подводные лодки в Средиземном море атаковали только восемь наших конвоев, в результате чего один эскадренный миноносец и два торговых судна были потоплены и три судна получили повреждения. Противник потерял четыре подводные лодки и 14 самолетов «Юнкерс-88». Захват союзными войсками Тулона и Марселя лишил немецкие подводные лодки удобных баз в Средиземном море.

Возвращаясь к боевым действиям в Италии, следует отметить, что переброска отсюда семи союзных дивизий для намечавшегося вторжения в Южную Францию и одновременное усиление Кессельринга восемью дивизиями отдалили надежду достигнуть быстрой победы в Италии.

В результате успешного вторжения союзных войск в Южную Францию немцы лишились двух железнодорожных магистралей, идущих в Италию из Ривьеры и через перевал Мон-Сени. Теперь в их распоряжении оставались только четыре железнодорожные магистрали: Бреннерская и три магистрали на северо-востоке страны. С 26 по 29 августа американские тяжелые бомбардировщики сбросили 1200 тонн бомб на мосты и виадуки этих четырех магистралей. В это же время итальянские партизаны взорвали виадук на железнодорожной линии, ведущей на Горицию. Эти действия временно парализовали все движение по железным дорогам между Северной Италией, Австрией и Югославией.

Для усиления своего левого фланга против полностью развернувшегося наступления 8-й армии Кессельринг отвел

свои войска на позиции правого и центрального секторов «Готской линии». Рано утром 13 сентября генерал Александер начал проведение второго этапа наступательной операции. 5-я армия завязала бои на центральном участке «Готской линии», а 8-я армия наступала на Кориано-Ридж. Целую неделю длились ожесточенные бои. 19 сентября немцы начали отступать с левого фланга «Готской линии», и 20 сентября союзные войска заняли Римини.

Несмотря на плохую погоду, союзная авиация все это время производила непрерывные налеты на железнодорожные мосты через реку По. 8 сентября наши самолеты обстреляли реактивными снарядами и потопили в Триестском заливе итальянский лайнер «Рекс» тоннажем в 51 000 тонн с целью не допустить его затопления при входе в порт Триест.

Обстановка на юге Франции на третьей неделе сентября была настолько благоприятной, что 12-е тактическое авиационное командование США возвратилось в Италию, где оно было переименовано в 12-е истребительное командование и получило задачу оказывать непосредственную поддержку войскам 5-й армии. 20 сентября ВВС Западной пустыни переместились на восточный участок итальянского фронта для совместных действий с 8-й армией. 25 сентября штаб Средиземноморских тактических ВВС снова расположился рядом со штабом Александера.

В течение следующих шести месяцев на итальянском фронте стояла распутица. Размокшие от рано начавшихся дождей аэродромы были не пригодны для ведения боевых действий.

Средиземноморские стратегические ВВС, хотя и являлись составной частью Средиземноморских союзных ВВС, в ходе войны играли роль, которая никоим образом не ограничивалась боевыми действиями в Италии. Это была группировка тяжелобомбардировочной авиации союзников на юге Европы, которая состояла из 15-й воздушной армии США и 205-й авиагруппы английских ВВС, вооруженных соответственно дневными и ночными бомбардировщиками. Перед окончанием войны 15-я воздушная армия насчитывала 85 эскадрилий тяжелых бомбардировщиков «Либерейтор» и «Летающая крепость» и 22 эскадрилии истребителей дальнего действия, вооруженных преимущественно двухмоторными истребителями «Лайтнинг-38» и одномоторными истребителями «Мустанг-51». 205-я авиагруппа состояла из шести эскадрилий бомбардировщиков «Веллингтон» и трех эскадрилий более тяжелых бомбардировщиков «Либерейтор» и «Галифакс».

В апреле 1944 года эта мощная группировка, базируясь на аэродромы в районе Фоджи, приступила к боевым дейст-

виям. В июне стратегическая авиация производила удары по коммуникациям противника в Юго-Восточной Европе для оказания помощи русским армиям, которые в это время вели боевые операции против Румынии*. Германия лишилась главной линии снабжения, проходящей через Львов. Теперь все движение на румынский фронт проходило только через Будапешт, а оттуда по трем железным дорогам, проходящим через Орадя, Арад и Турну-Северин. Эти дороги подверглись бомбардировкам Средиземноморской стратегической авиации. Наиболее мощный налет был проведен 2 июня, когда 104 американских бомбардировщика «Летающая крепость» в сопровождении истребителей дальнего действия «Мустанг» бомбардировали железнодорожный узел Дебрецен, после чего совершили посадку на аэродромах России. Возвращаясь оттуда через четыре дня, эти самолеты атаковали по просьбе русского командования румынский аэродром Галац и уничтожили 15 самолетов противника на земле и 8 в воздухе, потеряв 2 истребителя «Мустанг».

В течение лета 1944 года Средиземноморские стратегические ВВС производили дневные и ночные налеты на авиационные заводы в Винер-Нейштадте (Австрия) и совместно с самолетами Бомбардировочного командования, базировавшихся на английские аэродромы, бомбардировали нефтеперерабатывающие заводы и склады жидкого топлива. Важность уничтожения этих объектов была настолько очевидной, что с осени 1944 года они имели преимущество перед другими категориями объектов. Общий принцип боевого использования союзной стратегической авиации, проводившийся на всех фронтах, заключался в том, что американские тяжелые бомбардировщики под прикрытием истребителей дальнего действия проводили дневные налеты, а бомбардировщики английских ВВС — ночные налеты без сопровождения истребителей. Самолеты 15-й воздушной армии США, действуя в дневное время, бомбардировали нефтеперерабатывающие заводы в Румынии, Венгрии, Югославии и в Триесте.

В воздушных операциях, проводимых союзными стратегическими бомбардировщиками в Италии, важную роль играли непрерывные удары по железнодорожной системе Венгрии и Румынии. Пропускная способность железных дорог как Венгрии, так и Румынии была невысокой, и дороги

* Операции 2-го и 3-го Украинских фронтов по разгрому немецко-фашистских войск на территории Румынии и затем Болгарии начались не в июне, а 20 августа 1944 года. Англо-американская авиация наносила удары по коммуникациям противника в Юго-Восточной Европе не столько с целью оказать «помощь русским армиям», сколько с целью замедлить продвижение советских войск на Балканы.— *Прим. ред.*

непрерывно подвергались интенсивным воздушным налетам. Другим средством сообщения, которое могли использовать немцы, была река Дунай, протекавшая на протяжении 2400 километров через территорию Германии, Австрии, Венгрии, Югославии, Румынии и Болгарии. По реке можно было ежедневно перебрасывать 10 000 тонн различных грузов. Было подсчитано, что только по Дунаю в Германию в 1942 году доставлено 8 миллионов тонн грузов. Даже временное прекращение потока грузов по этой реке могло серьезно повлиять на способность противника продолжать войну. В связи с этим штаб Средиземноморских союзных ВВС разработал план воздушной операции, известной под условным наименованием «Гарденинг», имевшей своей целью прекращение судоходства по Дунаю.

В начале апреля 1944 года 205-я авиагруппа английских ВВС, консультируясь с морскими специалистами, приступила к выполнению этой операции. В ночь на 9 апреля три бомбардировщика «Либерейтор» и 19 бомбардировщиков «Веллингтон», пролетев над рекой на малой высоте, сбросили в районе Белграда первые 40 мин. Вначале такие полеты проводились в лунные ночи, так как при сбрасывании мин самолеты должны были лететь на высоте не более 60 метров. Однако позднее, с использованием самолетов наведения и освещением реки при помощи светящихся авиабомб, стало возможным проводить полеты в любое время суток. Операция «Гарденинг» длилась шесть с лишним месяцев, в течение которых бомбардировщики «Либерейтор» и «Веллингтон» сбросили 1382 мины. Первая постановка мин на Дунае застала немцев врасплох, и лишь в середине августа они смогли предпринять необходимые контрмеры. В Русуке была установлена демагнетизирующая станция, начала действовать эскадрилья самолетов «Юнкерс-52» с установленными на них детонирующими кольцами для подрыва магнитных мин.

Тем не менее операция «Гарденинг» имела большой успех, так как движение по Дунаю в период апрель — август сократилось на 60—70 процентов.

В начале 1945 года стало ясно, что возобновление наступательных действий в Италии в крупном масштабе возможно лишь с наступлением весны. Непосредственная воздушная поддержка наземных войск была поэтому сокращена до минимума. Основной задачей Средиземноморских союзных ВВС являлось уничтожение коммуникаций противника, чтобы ограничить его свободу передвижения и доступ к источникам сырья. В течение долгого времени разрушение итальянских коммуникаций было вопросом большой важности, но в

1945 году эта задача получила второстепенное значение. В первую очередь нужно было нанести удары по железным дорогам, ведущим к линии фронта. Вновь созданное 12-е тактическое авиационное командование США * получило задачу разрушить перевал Бреннер в Альпах, через который проходили железная и автомобильная дороги, соединяющие Верону с Инсбруком; бомбардировщики ВВС Западной пустыни должны были действовать по участкам железнодорожных линий в северо-восточной части страны. Время от времени для действий по этим целям привлекались тяжелые бомбардировщики стратегической авиации.

Хотя перевал Бреннер в течение 12 дней был закрыт густой облачностью, в январе 1945 года бомбардировщики тактической авиации произвели на него 923 самолето-вылета, сбросив 1725 тонн бомб. Основными объектами были Авицио, Роверето и Сан-Микель. Подвергся бомбардировке также участок железной дороги между Тренто и Бассано. Кроме того, тяжелые бомбардировщики стратегической авиации сбросили на железнодорожные объекты еще 776 тонн бомб, из них 460 тонн на сортировочную станцию в Вероне. В феврале погода улучшилась, улучшились и результаты воздушных налетов. Средние бомбардировщики сбросили на коммуникации, проходящие через перевал Бреннер, 1761 тонну бомб, а тяжелые бомбардировщики — 3000 тонн. Одновременно истребители-бомбардировщики произвели 200 налетов на эти же цели, сделав при этом 1117 самолето-вылетов. В результате этих действий перевал Бреннер оказался настолько разрушенным, что движение через него стало невозможным. В марте задача по разрушению перевала Бреннер была выполнена. Дороги, проходящие через перевал, представляли собой не непрерывные коммуникации, а серию разобращенных между собой отрезков пути. Например, на важнейшем участке железной дороги между Вероной и Больцано путь был разрушен в 15 местах. Аналогичные разрушения союзная авиация причинила железным дорогам на северо-восточном участке фронта. Таким образом, фактически осуществилась блокада Северной Италии.

23 марта 1945 года вместо Кессельринга командующим группой армий «С» в Италии был назначен генерал Фитингоф, командовавший до этого 10-й армией. Кессельринг стал командующим Западным фронтом.

Утром 9 апреля количество союзных самолетов, находившихся в воздухе над линией фронта, едва ли было на-

* 12-е истребительное командование в январе 1945 года было вновь переименовано в 12-е тактическое авиационное командование США. — *Прим. ред.*

столько большим, чтобы привлечь внимание противника. Но уже в 14,00 в воздухе появились 234 средних бомбардировщика и 740 истребителей-бомбардировщиков тактических ВВС и 825 тяжелых бомбардировщиков стратегических ВВС. Тяжелые бомбардировщики сбросили на оборонительные позиции противника западнее и юго-западнее Луго 1692 тонны бомб, а средние бомбардировщики сбросили на огневые позиции артиллерии 24 000 9-килограммовых зажигательных бомб. Сразу же за налетом бомбардировщиков последовал налет истребителей-бомбардировщиков, которые с пикирования атаковали штабы дивизий, командные пункты батальонов и рот и огневые позиции артиллерии противника. После авиационной и артиллерийской подготовки атаки к вечеру этого дня 5-й корпус 8-й армии и 2-й польский корпус с боем форсировали реку Сенио.

14 апреля началось наступление 5-й армии на центральном участке фронта. Так же как на восточном участке, ему предшествовала мощная авиационная подготовка наступления. 21 апреля передовые части 5-й и 8-й армий вступили в Болонью. К вечеру 22 апреля 5-я армия вышла к реке По у Сан-Бенедетто, а большая часть 8-й армии с двух сторон вышла к Ферраре. После падения Болоньи союзные войска в Италии развили стремительное наступление *. 23 апреля была захвачена Модена, 24 апреля — Феррара и Мантуя, 25 — Верона, Специя и Парма, 27 — Пьяченца и Генуя, 29 — Падуя, 30 — Турин, 1 и 2 мая — Кремона, Венеция, Милан и Удине. После этого для генерала Фитингофа оставался один выход — безоговорочная капитуляция.

24 апреля в королевском дворце Казерта, где помещался штаб Александра, был подписан акт о капитуляции, и 2 мая боевые действия в Италии прекратились **.

* Подобно другим фальсификаторам истории второй мировой войны, авторы умышленно не упоминают об активной помощи войскам союзников со стороны итальянских партизан, руководимых Коммунистической партией Италии. С их помощью союзники заняли Болонью 21 апреля. В период с 25 по 26 апреля трудящиеся Северной Италии под руководством коммунистов подняли всеобщее восстание и освободили от немецко-фашистских захватчиков Геную, Милан, Падую, Венецию и Турин. Именно этим и объяснялось быстрое продвижение войск союзников после форсирования реки По. — *Прим. ред.*

** По другим источникам, соглашение о капитуляции немецко-фашистских войск в Северной Италии было подписано не 24, а 29 апреля и вступило в силу 2 мая 1945 года.

Англо-американское командование не достигло своих политических целей в кампании в Италии, которые сводились к тому, чтобы упредить Советскую Армию и первыми вступить в страны Центральной Европы и Балканского полуострова. Эта цель ясно выражена в послании Черчилля

Несомненно, военно-воздушные силы сыграли большую роль в достижении победы в Италии. Основные усилия авиации были направлены на коммуникации, с помощью которых противник поддерживал боеспособность своих войск. Это была трудная задача, но ее успешное выполнение в конце концов оказало решающее влияние на ход кампании в Италии.

Средиземноморские союзные ВВС обеспечили уверенную победу над врагом. В течение всей длительной кампании, начавшейся в районе Этны ранним июльским утром 1943 года и закончившейся в мае 1944 года у подножья Альп, немецкие ВВС были не в состоянии не только господствовать над полем боя, но даже защитить себя. Если бы союзники в самом начале не придерживались простого принципа, что «победа над врагом достигается совместными усилиями армии и военно-воздушных сил», результат мог бы быть совершенно иным, поскольку условия местности, на которой проводилась кампания в Италии, благоприятствовали обороняющейся стороне.

фельдмаршалу Смэтсу перед наступлением союзных войск в районе Кассино 11 мая 1944 года, в котором он писал: «Я надеюсь обойти и прорвать «Готскую линию», вырваться в долину реки По и в конечном счете продвинуться через Триест и Люблянский проход до Вены. Я предложил Александеру быть готовым к броску с танками даже в том случае, если бы война вскоре закончилась». С этой целью англо-американское командование так построило группировку своих войск в Италии, чтобы английские войска при движении к северным границам Италии постоянно находились на правом фланге.

Однако, несмотря на постоянное превосходство над противником в силах на суше и на море и абсолютное господство в воздухе, англо-американские войска вплоть до окончания войны не смогли продвинуться из Италии в Центральную Европу.— *Прим. ред.*

Глава 10

БАЛКАНЫ И СРЕДНИЙ ВОСТОК

В то время как союзные войска вели боевые действия в Италии и в конце концов добились победы в долине реки По, английские ВВС на Балканах действовали по другую сторону Адриатического моря. Создание этих военно-воздушных сил явилось логическим следствием хода событий, начавшихся в апреле 1941 года, когда немцы оккупировали Югославию. В этой стране развернулось широкое партизанское движение, но степень его интенсивности в разное время была неодинаковой из-за различных взглядов политических, национальных и религиозных групп среди населения страны. В феврале 1944 года Черчилль информировал палату общин, что 14 из 20 немецких дивизий, находившихся на Балканском полуострове, 6 болгарских дивизий, а также вооруженные силы других сателлитов Германии сдерживаются Югославской партизанской армией, численность которой к этому времени достигла четверти миллиона человек.

Союзное командование сразу же осознало потенциальную важность партизанского движения на Балканах и в мае 1942 года выделило четыре самолета «Либерејтор» из состава 108-й эскадрильи, базировавшейся в Египте, для доставки предметов снабжения партизанам на Балканах. В марте 1943 года для этой цели была сформирована 148-я эскадрилья в составе 14 самолетов «Галифакс», а в июне 1944 года были созданы ВВС на Балканах, насчитывавшие восемь эскадрилий и один авиаотряд. С момента создания и до конца войны это соединение союзных ВВС произвело 11 600 самолето-вылетов в Югославию, сбросив и доставив на 36 посадочных полос, построенных самим личным составом и партизанами, свыше 16 400 тонн различных грузов. Кроме того, на самолетах этого соединения производилась переброска личного состава в Югославию и обратно.

Оказание непосредственной авиационной поддержки боевым частям Югославской партизанской армии началось в конце 1943 года. Боевые операции в Северной Африке, вы-

садка в Сицилии и вторжение союзных войск в Италию поглощали вплоть до октября 1944 года все усилия Средиземноморских союзных ВВС. Но после того как союзники прочно утвердились в Италии, части тактической и береговой авиации начали действовать в Адриатическом море и в Югославии. Эти действия преследовали следующие цели: затруднить сосредоточение в Югославии авиации противника, которая могла бы создать серьезную угрозу восточному флангу союзных войск в Италии; задержать немецкие дивизии в Югославии с тем чтобы они не могли быть использованы в Италии; ослабить контроль немцами островов, находящихся в восточной части Адриатического моря, обеспечив тем самым доставку снабжения югославским партизанам по морю и, наконец, оказать по просьбе маршала Тито непосредственную авиационную поддержку Югославской партизанской армии.

Перемирие, заключенное с Италией в сентябре 1943 года, оказалось для Германии тяжелым ударом. Учитывая, что югославско-албанское побережье может оказаться открытым для вторжения союзников с островов в восточной части Адриатического моря и Ионических островов, немцы немедленно предприняли меры для укрепления своих позиций и захватили острова Корфу, Левкас, Кефаллиния и Занте. Несмотря на оказанное сопротивление, противнику удалось продвинуться к северу, и он захватил все важные порты между Фиуме и Дурресом. К середине ноября все острова, за исключением семи, представлявшие непосредственную угрозу для немецких гаваней в Адриатическом море, оказались в руках противника. 20 октября Средиземноморские тактические ВВС предприняли налет на корабли и суда противника в Адриатическом море.

В течение последних двух месяцев 1943 года самолеты стратегической, тактической и береговой авиации действовали по целям на Балканском полуострове, уничтожая корабли и суда, склады, радиостанции, бензохранилища, мосты и артиллерийские позиции. Тяжелые бомбардировщики стратегической авиации произвели налет на сортировочные станции Софии и аэродромы в районе Афин.

В течение первой половины 1944 года действия нашей авиации против береговых и морских целей непрерывно возрастали. Была улучшена связь с югославскими партизанами, благодаря чему усилия авиации направлялись в основном против объектов, подлежащих уничтожению в первую очередь. Для выполнения специальных воздушных операций было создано 334-е авиакрыло в составе 148-й и 624-й эскадрилий и польского авиазвена, действовавших преимущественно из Бриндизи (Италия). Для оказания помощи этому крылу было выделено 50 транспортных самолетов С-47 из состава 62-й

авиатранспортной группы США и 36 самолетов «Кант-1007» и «Савойя-Маркетти-82» из состава бывших итальянских ВВС.

В конце мая 1944 года противник предпринял попытку восстановить свое положение в Югославии. На рассвете 25 мая немецкие самолеты совершили налет на штаб маршала Тито в Дрваре. Вскоре последовала высадка немецких воздушно-десантных войск. Одновременно с этим немцы начали наступление на районы, удерживаемые партизанами. 26 мая атаки противника продолжались с неослабевающей силой. Маршалу Тито и его штабу удалось укрыться в горах. Для борьбы с немцами были брошены все имевшиеся в наличии самолеты союзных ВВС, которые до 1 июня произвели свыше 1000 самолето-вылетов по наступавшим немецким войскам. В результате действий союзной авиации противник был вынужден через неделю перейти к обороне.

Маршал Тито обратился с просьбой перебросить его вместе с находившимися при нем русской и английской военными миссиями из Югославии. И вскоре на русском самолете он прибыл в Бари, где встретился с маршалом авиации Слесором и бригадиром Мак-Лином и обсудил с ними вопросы, касавшиеся оказания помощи югославским партизанам. На совещании в Бари Тито настаивал на удовлетворении трех просьб: во-первых, положить конец существовавшему в Югославии господству немецкой авиации и оказывать партизанам регулярную и эффективную поддержку с воздуха; во-вторых, увеличить поставку снабжения для Югославской партизанской армии и, в-третьих, эвакуировать раненых (их число, по его словам, составляло от семи до восьми тысяч), положение которых было очень тяжелым из-за недостатка врачей и почти полного отсутствия медикаментов. Проведение этой операции требовало посадки самолетов ночью на поспешно подготовленные в гористой местности взлетно-посадочные полосы, зачастую находившиеся в непосредственной близости от линии фронта. Несмотря на всю сложность, операция была проведена успешно. Около 11 000 раненых партизан было доставлено в госпитали английских ВВС, размещенные в Италии.

В середине июля противник предпринял решительное наступление против 2-го партизанского корпуса в Черногории. Наступая с востока и севера на сходящихся направлениях, немцы при поддержке 20—30 самолетов «Юнкерс-87» и «Фицлер-156» медленно, но уверенно продвигались вперед, несмотря на ожесточенное сопротивление партизан. Партизаны, поддерживаемые самолетами «Спитфайр» и «Мустанг» из состава ВВС на Балканах, действовавших по скоплениям войск противника, в свою очередь перешли в контрнаступление и через несколько дней приостановили продвижение немецких

войск. Немцы потеряли 900 человек убитыми, 200 человек было взято в плен. Партизаны продвинулись к северу и овладели важными дорогами Книн — Зара и Книн — Шибеник. 12 августа немцы перегруппировали свои силы и возобновили наступление в Черногории, нанося теперь главный удар с запада. Несмотря на упорное сопротивление, партизаны были вынуждены отойти к рубежу западнее дороги Плевля — Никшич.

В самый разгар боев в Черногории, когда над Югославской партизанской армией, казалось, нависла катастрофа, Румыния и Болгария перешли на сторону союзников и в конце первой недели сентября объявили войну Германии. Русские войска, занявшие к этому времени Турну-Северин, подошли к румынско-югославской границе. Военная обстановка на Балканах резко изменилась в пользу союзников.

В сентябре 1944 года дальнейшая оккупация Греции и Эгейских островов стала для немцев невозможной. Для отступления немецкой армии из Греции имелась только одна железная дорога Скопле — Белград — Суботица — Загреб, являвшаяся в течение многих месяцев одним из объектов деятельности югославских партизан и по которой теперь наносила удары союзная бомбардировочная авиация. После окончания боевых действий в Румынии наши самолеты стали наносить удары по этой железной дороге и другим коммуникациям противника. В районе Афин было сосредоточено значительное количество транспортных самолетов противника, представлявших для него огромную важность в случае необходимости эвакуировать из Греции войска по воздуху. Так как воздушный транспорт был единственным надежным средством сообщения между материком и отдельными островами, немцы сосредоточили в Греции около 150 транспортных самолетов, включая гидропланы, которые осуществляли ночные полеты между Афинами и островами Крит и Родос, а иногда по маршруту Салоники — Белград. 15-я воздушная армия США произвела четыре успешных массированных удара по аэродромам базирования этих самолетов.

Несмотря на тяжелые потери, немцы делали все возможное, чтобы держать свою транспортную авиацию в Греции в полной боевой готовности. С этой целью они перебросили сюда еще 20 самолетов «Хейнкель-111» и несколько самолетов «Юнкерс-290». Однако союзная авиация продолжала уничтожать транспортные самолеты противника. В течение последней недели сентября было сбито 15 немецких транспортных самолетов.

К этому времени на севере русские армии подошли к венгерской границе, захватили предмостный плацдарм на Дунае

и очистили от противника район в излучине реки южнее Турну-Северин. Ход событий вынудил немецкое командование как можно быстрее эвакуировать свои войска из Греции. 17 сентября наши войска захватили остров Китира, находящийся южнее Пелопонесского полуострова, а 23 сентября овладели аэродромом в Аргосе.

Союзная авиация по-прежнему наносила удары по автомобильным, железнодорожным и морским коммуникациям противника. 10 октября наши передовые части захватили аэродром Мегара, находившийся в 32 километрах западнее Афин. На следующий день морские конвои с английскими войсками вышли в Грецию из портов Италии и Среднего Востока. 12 октября на аэродром Мегара были выброшены первые подразделения 2-й парашютно-десантной бригады, а 14 октября английские войска вошли в Афины. 16 октября на аэродром Мегара прибыли 44 самолета С-47 с подразделениями парашютно-десантного полка, 24 самолета с предметами снабжения и 20 самолетов, буксирующих планеры с войсками*. Всего было переброшено 126 офицеров и 1820 солдат и сержантов. Этот период был очень напряженным для ВВС на Балканах. В течение двух недель пришлось произвести свыше 1000 самолето-вылетов для обеспечения высадки союзных войск в Греции. Таким образом, ВВС на Балканах и в октябре сохранили высокий темп боевых действий. В июле, августе и сентябре самолеты из состава ВВС на Балканах сбросили на объекты противника 870 тонн бомб и перебросили свыше 5000 тонн боеприпасов и предметов снабжения.

В середине октября 1944 года был освобожден Белград**. Русская армия соединилась с Югославской партизанской армией. В это время английские войска продвигались к северу от Афин.

К середине октября, когда началось массовое отступление немцев из Греции, ВВС на Балканах снова переключились для действий по коммуникациям противника. Подсчитано, что при выполнении этих задач было уничтожено 39 локомотивов, 20 вагонов, 129 автомашин, 36 судов и кораблей и 12 самолетов противника. Произведя более 3000 самолето-вылетов, ВВС на Балканах потеряли 44 самолета, 46 самолетов получили повреждения.

Особенно успешно ВВС на Балканах действовали по от-

* Английские войска начали прибывать в Грецию после эвакуации немецких войск для подавления национально-освободительного движения греческих сил внутреннего Сопротивления. — *Прим. ред.*

** Белград был освобожден советскими и югославскими войсками во взаимодействии с Дунайской военной флотилией 20 октября 1944 года. — *Прим. ред.*

ступающему противнику. В ноябре истребители и истребители-бомбардировщики наносили удары по транспортным средствам и подвижному составу, а тяжелые бомбардировщики стратегической авиации — по сосредоточениям войск и сортировочным станциям.

В начале 1945 года ВВС на Балканах оказывали активную поддержку югославским партизанам, преследовавшим противника, отступавшего к северу от Сараево. Истребители «Спитфайр» и вооруженные реактивными снарядами истребители «Харрикейн», не давая противнику передышки, действовали над полем боя, производили атаки с пикирования по скоплениям войск и железнодорожным эшелонам. В январе из-за плохой погоды полеты не проводились, но в течение первых двух недель февраля погода улучшилась и количество вылетов быстро возросло.

Кроме целей на поле боя, важными объектами для действий авиации были железные дороги, мосты и автотранспорт. Истребители «Бофайтер», вооруженные реактивными снарядами, потопили в порту Фиуме минный заградитель «Кукук» водоизмещением 4200 тонн, ранее поврежденный бомбардировщиками стратегической авиации. Тактическая авиация, кроме атак по кораблям и судам, находившимся в гаванях Триеста и Пола, совершала налеты на мосты, виадуки и сортировочные станции.

Бомбардировщики стратегической авиации в это время наносили удары по коммуникациям противника для оказания помощи наступающей Красной Армии. В связи с плохой погодой в январе количество самолето-вылетов резко сократилось, но даже и в этом месяце более 2000 тонн бомб было сброшено на железнодорожные узлы, через которые шли эшелоны на Восточный фронт, при этом более всего пострадали Вена и Линц. В феврале было произведено 70 налетов на коммуникации противника в Австрии, Германии, Восточной Венгрии и Северной Югославии, в ходе которых было сброшено свыше 11 000 тонн бомб. В дневных и ночных налетах на железнодорожные коммуникации Австрии, Северной Югославии, Венгрии и Баварии в марте было сброшено 18 000 тонн бомб.

В апреле 1945 года, обеспечивая боевые действия 4-й югославской армии, ВВС на Балканах добились максимального успеха. Совершив в этом месяце более 3000 самолето-вылетов, истребители, истребители-бомбардировщики и средние бомбардировщики уничтожили или повредили 800 автомашин, 60 локомотивов и 40 судов. Авиационная поддержка наземным войскам была настолько эффективной, что противник почти не оказывал сопротивления наступающей югославской армии,

и к 15 апреля почти все побережье Югославии было очищено от противника.

В конце апреля 4-я югославская армия прорвала оборону противника на севере полуострова Истрия и вышла к реке Изонцо. Здесь около Монфальконе она встретила с авангардными частями 8-й английской армии, наступавшей из Италии.

В ходе наступления югославской армии ВВС на Балканах в период между 19 марта и 3 мая атаковали около 100 объектов, в том числе артиллерийские позиции, укрепленные пункты, штабы, казармы, сосредоточения войск, железнодорожные станции, склады и мосты. Как и на других театрах военных действий, военно-воздушные силы сыграли здесь решающую роль в достижении победы.

Два театра военных действий — Восточный средиземноморский и в Северо-Восточной Африке с знойными пустынями, прилегающими к Красному морю и Аденскому заливу, — также были ареной воздушных боев, возможно не таких эффективных, однако бесспорно способствовавших достижению общей победы над врагом.

После поражения союзников на островах Кос, Лерос и Самос в октябре 1943 года немцы решили усилить свой гарнизон на острове Родос и захватить острова Северные Спорады, которые до этого времени они оставляли в покое. Для этого немцам потребовалось увеличить количество транспортных судов и усилить судоходство для связи с островами, что в свою очередь увеличило количество целей для 201-й авиагруппы английских ВВС, действовавшей во взаимодействии с военно-морскими силами. К концу марта 1944 года в результате согласованных действий авиации и флота было потоплено 58 судов противника, 8 судов получили тяжелые повреждения и 134 судна — легкие повреждения. К концу мая положение немецких войск на острове Крит, остро нуждавшихся в снабжении, резко ухудшилось, и немецкое командование в Афинах направило на Крит конвой в составе четырех транспортов, три из которых были потоплены нашими самолетами.

В связи с созданием в июне 1944 года ВВС на Балканах численность военно-воздушных сил ПВО восточной части Средиземного моря была сокращена, и в их составе остались только три эскадрильи истребителей «Бофайтер», одна эскадрилья одномоторных истребителей и две разведывательные эскадрильи. Численность военно-морских сил этого театра военных действий была увеличена. Сюда также прибыли авианосные самолеты.

В августе немцы перебросили подкрепления на все острова, с которых можно было контролировать пролив Дарданеллы, и

на большинство островов, находившихся поблизости от турецкого побережья. В связи со стремительным продвижением русских через Румынию к границам Югославии немецкое командование отдало приказ своим войскам отступить из Греции, и к 28 октября немцы эвакуировались из Салоников.

8 мая 1945 года на остров Сими для переговоров о безоговорочной капитуляции прибыл командующий немецкими войсками на островах Додеканес генерал-майор Вагнер. На следующий день сюда прибыл командующий немецкими войсками на острове Крит, после чего был подписан акт о капитуляции. На этом Эгейская кампания закончилась.

* *

*

Еще в сентябре 1943 года, когда Средиземное море было вновь открыто для судоходства и конвои союзников могли проходить через него до Суэцкого канала и далее в Красное море и Индийский океан, командование немецких ВМС решило передислоцировать свои подводные лодки. Новым районом действий немецких подводных лодок теперь намечался Аденский залив, через который должны были проходить все корабли и суда. Союзное командование поэтому предполагало, что немецкие подводные лодки, действовавшие в районах Мозамбикского пролива и мыса Доброй Надежды, скоро передвинутся к северу в более обильные добычей воды Бабель-Мандебского пролива.

Экипаж итальянской подводной лодки, сдавшейся в плен в Дурбане, подтвердил это предположение, и союзники усилили воздушный и надводный эскорт своих конвоев. 621-я эскадрилья, вооруженная самолетами «Веллингтон», и 12 летающих лодок «Каталина», входивших в состав 209-й и 265-й эскадрилий, были переброшены из Восточной Африки на аэродромы, расположенные на побережье Аденского залива, с которых самолеты могли совершать полеты над водами Аденского залива и Индийского океана. В помощь им на аэродромы, расположенные на острове Маврикия, и на аэродром Тулеар (остров Мадагаскар) были направлены летающие лодки.

Самолеты из района Адена совершали разведывательные полеты над морем в районе к северу от 5° северной широты и к западу от 61° 30' восточной долготы. Только в апреле 1944 года эти самолеты налетали свыше 2000 часов, не уничтожив ни одной подводной лодки противника. Тем не менее экипажам эскадрилий, базировавшихся в Адене, есть чем гордиться: за время войны через воды Аденского залива

благополучно прошла эскортируемая их самолетами целая армада союзных судов, общим тоннажем в два миллиона тонн. О степени эффективности мероприятий по борьбе с подводными лодками противника, предпринятых союзниками на море и в воздухе, говорит тот факт, что с сентября 1943 года по январь 1944 года, то есть в период наибольшей угрозы для нашего судоходства, только два союзных судна были потоплены в водах, омывающих восточное побережье Африки, и 17 судов были потоплены в районе Аденского залива. Потери противника в этом районе до конца войны составили три подводные лодки.

Глава 11

НЕФТЬ — ГЛАВНЫЙ ОБЪЕКТ

27 августа 1944 года начался новый этап бомбардировочного наступления союзной авиации на Германию. Начальник штаба английских ВВС главный маршал авиации Портал направил в этот день Англо-американскому объединенному штабу письмо, в котором указывал, что настало время вывести стратегическую бомбардировочную авиацию из подчинения верховного главнокомандующего союзными войсками и использовать ее для действий по объектам, которые были определены конференцией в Касабланке. Портал также указывал, что тяжелые бомбардировщики значительно облегчили проведение подготовительного и других наиболее ответственных этапов операции «Оверлорд». Эта операция закончена, союзные армии не только прочно утвердились на континенте, но и успешно продвигались к Брюсселю и Рейну и нанесли тяжелое и, как некоторые считали, непоправимое поражение противнику. Бомбардировочная авиация, писал далее Портал, выполняла три основные задачи: обеспечивала боевые действия наземных войск; бомбардировала стартовые площадки для запуска самолетов-снарядов; в соответствии с директивой операции «Пойнтблэнк» стремилась уничтожить немецкую авиационную промышленность. Вполне очевидно, указывал Портал, что с течением времени немцам будет все труднее добывать достаточное количество нефти для удовлетворения нужд армии и авиации. Поэтому Портал энергично настаивал на том, чтобы Харрис и Спаац использовали бомбардировочную стратегическую авиацию для массированных ударов по объектам, связанным с добычей и производством жидкого топлива.

Для наилучшего выполнения этой задачи стратегическая авиация обеих стран должна находиться в непосредственном подчинении английского и американского штабов ВВС, которые приобрели необходимый опыт планирования и проведения бомбардировочного наступления. Более того, если

противник будет продолжать, что казалось весьма вероятным, использовать самолеты-снаряды вместо бомбардировщиков или применит другое оружие дальнего действия, действия нашей стратегической бомбардировочной авиации были бы более эффективными, если бы их направлял не верховный главнокомандующий союзными войсками, а непосредственно штабы военно-воздушных сил Англии и США.

Английская и американская бомбардировочная авиация должна была нанести последний удар по врагу, уже шатавшемуся под двойными ударами, которые наносились по нему с Востока и с Запада. В то же время верховный главнокомандующий союзными войсками должен был получить заверения Англо-американского комитета начальников штабов в том, что когда бы обстановка на поле боя ни потребовала поддержки со стороны стратегической авиации, его заявки будут немедленно и полностью удовлетворены.

Поэтому Портал предложил издать новую директиву по использованию стратегической бомбардировочной авиации. Согласно этой директиве основной задачей стратегической бомбардировочной авиации по-прежнему оставалось последовательно нарастающее воздействие на военные и промышленные объекты Германии и ее важнейшие коммуникации. Для выполнения этой задачи предлагалось расположить объекты действий авиации по степени их важности в такой последовательности: первыми — объекты нефтедобывающей и нефтеперерабатывающей промышленности, вторыми — шарикоподшипниковые заводы, третьими — танковые заводы и, наконец, автомобильные заводы.

Портал предлагал далее указать Харрису и Спаацу, что в налетах на немецкие авиационные заводы нет больше необходимости, поскольку численность немецких ВВС уменьшилась, а численность союзных ВВС значительно увеличилась.

Предложения Портала в основном были приняты, и 14 сентября 1944 года Англо-американский объединенный штаб издал директиву по использованию стратегической авиации. В первом параграфе директивы говорилось, что ответственность за руководство стратегической бомбардировочной авиацией в Европе возлагается на начальника штаба английских ВВС и на командующего военно-воздушными силами США, которые должны действовать согласованно. Непосредственным результатом этого решения явилось создание нового органа — Объединенного комитета стратегических объектов, которому было поручено давать рекомендации и советы о последовательности проведения налетов по стратегическим целям. Комитет должен был еженедельно издавать «Перечень стратегических целей с указанием оче-

редности их бомбардировки», а также немедленно представлять предложения в случае любой неожиданно создавшейся обстановки. Комитет руководил деятельностью и принимал рекомендации четырех рабочих подкомитетов, занимавшихся изучением нефтяной промышленности Германии, объектов на поле боя, немецких ВВС и других объектов. Первое заседание Объединенного комитета стратегических объектов состоялось 18 октября 1944 года.

В предложениях о налетах стратегической авиации на объекты нефтяной промышленности противника не было ничего нового. Эти объекты подвергались налетам еще в 1940 и 1941 годах; весной 1944 года американские тяжелые бомбардировщики наносили по ним неоднократные удары. Через неделю после начала вторжения союзных войск в Европу Бомбардировочное командование получило приказ произвести налеты на десять заводов по производству искусственного бензина, находящихся в Руре. Харрис сразу же выдвинул возражения, указав, что его метод использования стратегической авиации, заключающийся в бомбардировке по площади немецких промышленных городов, которым он руководствовался в течение двух с лишним лет, принес большие результаты и было бы неправильным переключать бомбардировочную авиацию для нанесения ударов по новым целям. Возражения Харриса не были приняты, но даже после того как самолеты Бомбардировочного командования в конце сентября сбросили 16 716 тонн бомб на объекты нефтяной промышленности, он продолжал придерживаться своей точки зрения. Потери, понесенные Бомбардировочным командованием при налетах на эти объекты, были значительными, так как противовоздушная оборона Рура была еще сильной, хотя уже не такой, как до вторжения союзных войск на континент. И было маловероятно, что после октября 1944 года авиация будет нести тяжелые потери, так как к этому времени в общей военной обстановке на континенте произошли чрезвычайно важные изменения. После освобождения Франции, Бельгии и значительной части Голландии была нарушена четкая работа немецкой системы ВНОС, что, естественно, затрудняло организацию противовоздушной обороны страны. Теперь наземное оборудование радионавигационных систем «Джи» и «ГН» передвинулось значительно ближе к объектам противника, по которым действовали самолеты Бомбардировочного командования.

Улучшение общей военной обстановки и появление специального навигационного и прицельного оборудования способствовали успешному проведению нового этапа бомбардировочного наступления. К октябрю 1944 года большинство

бомбардировщиков «Ланкастер», состоявших на вооружении 3-й авиагруппы, было оборудовано новой радионавигационной установкой «GN». Значительная часть налетов этой авиагруппы была проведена в дневное время. Причем стал обычным, что самолет, имевший радионавигационную установку «GN» (на хвостовой части этих самолетов были желтые полосы), вел на цель три или четыре самолета, не имевших такой установки. Например, 14 октября таким образом был проведен дневной массированный налет на Дуйсбург, в котором участвовало 1063 самолета, преимущественно «Ланкастер» и «Галифакс». 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. Объекты атак были отлично видны, так как в городе еще пылали пожары, вызванные дневной бомбардировкой. Свои потери составили в этом налете только шесть самолетов. При проведении этих ударов был выслан 141 самолет для производства демонстративных атак по другим объектам, чтобы отвлечь внимание операторов станций наведения истребительной авиации противника. Как указывалось, Германия к этому времени лишилась своей сети постов ВНОС дальнего оповещения. Поэтому операторы немецких станций наведения истребителей ПВО имели в своем распоряжении слишком мало времени для определения направления полета главного потока наших бомбардировщиков и для наведения на них своих истребителей. Кроме того, немецкой истребительной авиации мешали еще два обстоятельства: во-первых, скорость немецких ночных истребителей лишь незначительно превышала скорость английских бомбардировщиков «Ланкастер» и, во-вторых, радисты 100-й авиагруппы Бомбардировочного командования создавали интенсивные помехи и подавляли работу немецких радиостанций наведения, применяя для этой цели даже передачу речей Гитлера, записанных на магнитофоне*. Кроме того, английские радисты сами подавали на немецком языке на частоте станций наведения команды истребителям противника, а когда немцы стали использовать в качестве дикторов женщин, то женщины-офицеры из состава женского корпуса вспомогательных ВВС Англии, знающие немецкий язык, включались в передачу и, подражая голосу немецких радисток, передавали истребителям противника противоречивые распоряжения.

Ночной налет 15 октября проводился в условиях ясной,

* Самолеты 100-й авиагруппы были оборудованы радиоаппаратурой для создания активных помех немецким радиостанциям наведения истребителей и радиолокационным станциям обнаружения. — *Прим. ред.*

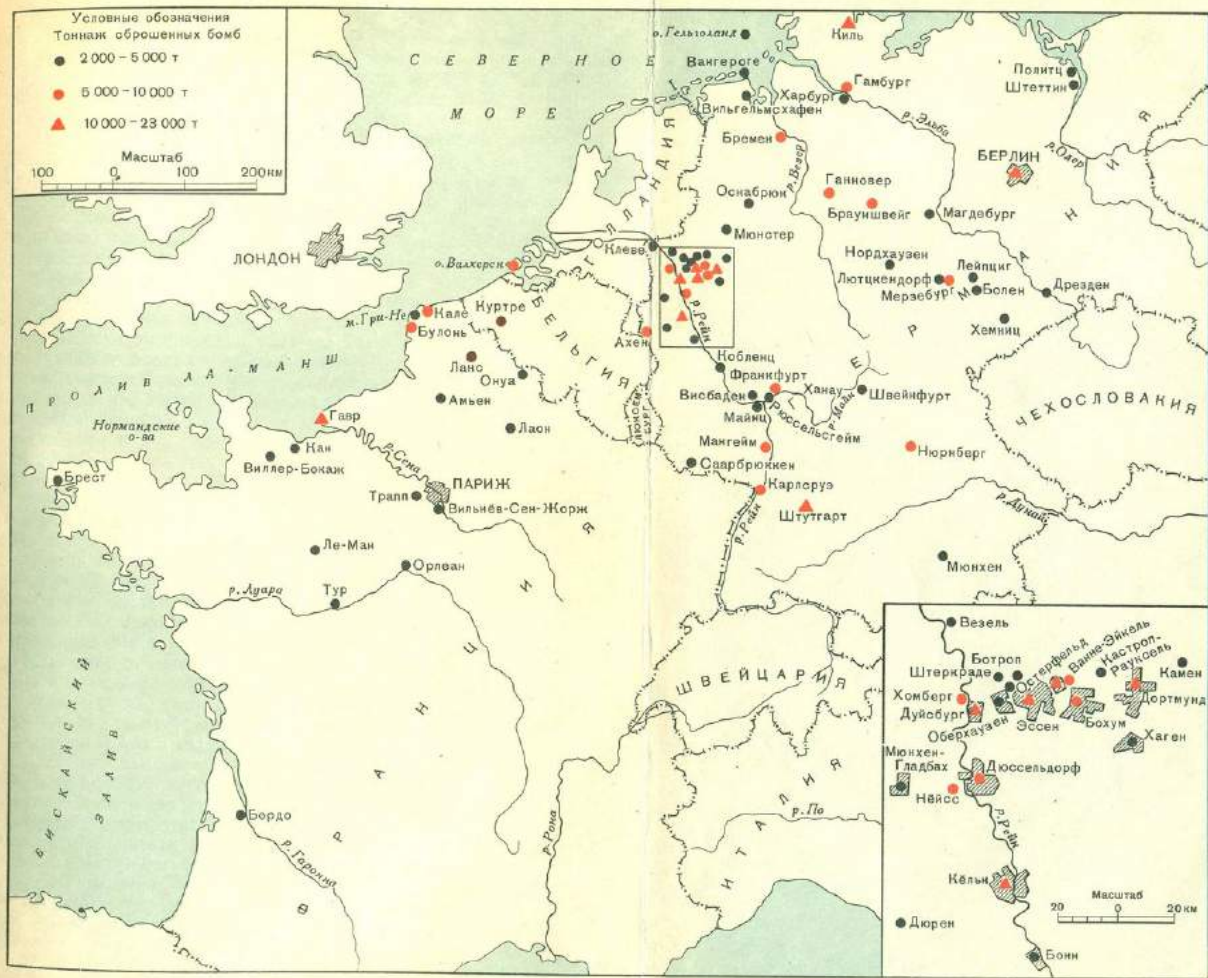


Схема 32. Основные объекты действий Бомбардировочного командования (1 января 1944 г. — 5 мая 1945 г.)

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 «уйндоу» 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 высласть (в действительности так и произошло) истребители в направлении Гамбурга, ослабив тем самым истребительное прикрытие над объектами Центральной Германии.

Первый эшелон бомбардировщиков, легевший 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 бомбардировщиков 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 Мангейма, 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. По-

явление 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.

Таков образец тактики проведения ночных налетов Бомбардировочного командования, против которой немцам так и не удалось найти подходящих контрмер.

Проведение дневных бомбардировочных налетов явилось новой характерной особенностью использования английской стратегической авиации, что было очевидным доказательством господства союзной авиации в небе Германии. 25 октября 199 самолетов «Галифакс», 32 «Ланкастер» и 12 самолетов «Москито» произвели дневной бомбардировочный налет на завод синтетического бензина Меербек в районе Хомберга, не понеся при этом потерь. Это был первый дневной налет английской бомбардировочной авиации, проведенный в соответствии с новой директивой. 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 бомбардировали завод синтетического бензина в Штеркраде.

Таковы были наиболее крупные налеты на объекты нефтяной промышленности, проведенные английской бомбардировочной авиацией в октябре и ноябре. Кроме того, днем 5 октября и ночью 16 октября были совершены налеты на верфи подводных лодок в Вильгельмсхафене. В ночь на 7 ноября был произведен налет на Бремен. Кроме бомбардировок этих портов, атаки линейного корабля «Тирпиц» и налета на остров Валхерен, проведенного в интересах наземных войск, английская бомбардировочная авиация действовала по объектам в Сааре и Руре. В ночь на 20 октября бомбардировкам подверглись Нюрнберг и Штутгарт, а в конце октября и начале ноября были проведены два ночных налета на Кёльн. Наиболее мощный налет в октябре был в ночь на 24 октября, во время которого 955 самолетов сбросили 4538 тонн бомб на заводы Круппа в Эссене. Самый крупный налет в ноябре был проведен в ночь на 3 ноября на Дюссельдорф; в этом налете участвовало 992 самолета.

В ноябре союзные самолеты сбросили на объекты немецкой нефтяной промышленности больше бомб (14 312 тонн), чем в октябре. Кроме того, в ноябре было сброшено 38 533 тонны бомб на другие объекты Германии, главным образом города. Эта огромная цифра не включает тоннаж бомб, сброшенных американскими бомбардировщиками в дневных налетах. Всего в ноябре самолеты Бомбардировочного командования произвели 15 008 самолето-вылетов.

Следует упомянуть о замечательном устройстве «Фидо»*, которое устанавливалось на некоторых английских аэродромах. Рассеивание тумана при помощи этого устройства осуществлялось очень просто. Вдоль основной взлетно-посадочной полосы аэродрома устанавливались через короткие интервалы бензиновые горелки, и нагретый воздух от них рассеивал туман вдоль полосы на такое расстояние, чтобы самолет мог безопасно совершить на этой полосе посадку**. После многочисленных экспериментов это устройство было установлено на трех основных аэродромах: Карнеби (графство Йоркшир) — для самолетов, действовавших с аэродромов в Северной Англии, Манстон (графство Кент) — для самолетов, действовавших с аэродромов Южной Англии и на другой стороне Ла-Манша, и Вудбридж (графство Саффолк) — для эскадрилий, базировавшихся на аэродромы Восточной Англии. Длина полосы системы «Фидо» на этих аэродромах составляла 2700 метров и ширина — 225 метров. На аэродромах были установлены новейшие средства земного обеспечения самолетовождения и обеспечения посадки самолетов. До июня 1945 года только на аэродроме Вудбридж было совершено 4120 посадок, из них 1200 в условиях тумана с помощью «Фидо».

В ноябре самолеты английских ВВС произвели исключительно успешный налет на немецкий линейный корабль «Тирпиц». Атака была осуществлена 9-й и 617-й бомбардировочными эскадрильями, ведомыми подполковником Тэйтом. Первая попытка потопить линейный корабль с воздуха была произведена еще в сентябре, когда «Тирпиц» находился в

* „Fog Investigation and Dispersal Operation“ — „Экспериментальные работы по рассеиванию тумана“.

** Устройство для рассеивания тумана состояло из двух питающих труб, проложенных с обеих сторон взлетно-посадочной полосы, по которым горячая смесь под давлением поступала к горелкам, укрепленным на питающих трубах на расстоянии около 10 метров друг от друга. Электрозажигание горячей смеси производилось одновременно на всех горелках. Тепло, выделяемое при горении смеси, очищало посадочную полосу от тумана. Подход к ней летчики производили, пилотируя самолеты по приборам вне видимости земли, однако полоса подходов и посадочная полоса были хорошо видны и обеспечивали посадку самолетов.— *Прим. ред.*

Альтен-Фьорде (Норвегия). Совершить налет на линейный корабль с аэродромов, находившихся в северной части Шотландии, имея на борту бомбу весом около 5,5 тонны, было невозможно, так как расстояние от этих аэродромов до цели и обратно было слишком большим. Поэтому эскадрильи перелетели в Архангельск и выжидали там подходящую погоду. Русские помогали нам всем, чем могли. Правда, метеоинформация была довольно скудной, однако для устранения этого недостатка ежедневно вылетал самолет «Москито» для разведки погоды в районе Альтен-Фьорда. Через несколько дней экипаж «Москито» наконец сообщил, что над Альтен-Фьордом стоит ясная погода. 15 сентября, получив данные о приближении английских самолетов, немцы установили дымовую завесу, и ко времени подхода ведущего самолета «Ланкастер» линейный корабль был окутан густой серой массой, из которой торчала только мачта. Одна из сброшенных бомб попала в «Тирпиц», но не нанесла ему смертельного повреждения. Вскоре «Тирпиц» был отбуксирован в Тромсё, находившийся в радиусе действия английских самолетов, базировавшихся на аэродром Лоссимут. 29 октября был произведен еще один налет на линейный корабль, который также окончился неудачно из-за низкой облачности. Третий налет был произведен 12 ноября. В нем приняли участие 18 самолетов «Ланкастер» из состава 617-й эскадрильи и 13 «Ланкастеров» из состава 9-й эскадрильи. В районе стоянки «Тирпица» была ясная погода. Одна из первых бомб весом 5,5 тонны попала в цель — из пробитой палубы вырвалась мощная струя пара. Вскоре еще две бомбы поразили линейный корабль, он опрокинулся и затонул.

В декабре 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 подверг-

лись 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-Буэр. 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 самолето-вылета, то есть всего 0,9 процента.

Налеты союзной авиации на немецкие коммуникации в декабре и в последующие месяцы были весьма успешными. Еще в ноябре 1944 года Шпеер докладывал полусумасшедшему Гитлеру, что продолжение воздушных налетов союзной авиации на немецкие коммуникации приведет «к прекращению производства материалов, имеющих решающее значение». К концу 1944 года такая обстановка почти сложилась, хотя немецкая армия была еще способна вести боевые действия в течение нескольких месяцев. Воздушная бомбардировка таких каналов, как Дортмунд-Эмс, и других важнейших водных магистралей Рура в период с сентября 1944 года по март 1945 года сделала перевозку угля и тяжелых узлов подводных лодок трудным или невозможным делом.

В январе 1945 года Бомбардировочное командование, не проводя крупных дневных бомбардировок, осуществило 21 ночной вылет. 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 H2S-III, обеспечивавший высокую точность опознавания цели. Следствием этого явилось то, что заводы синтетического бензина стали нести еще большие потери от налетов нашей авиации. Если верить Шпееру, то 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 бы-

вало, 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 на эти объекты было сброшено еще 24 289 тонн бомб.

В июле 1944 года Шпеер в срочном личном письме сообщил Гитлеру, что в результате налетов союзной авиации на заводы синтетического бензина производство авиационного бензина сократилось на 90 процентов. Без увеличения истребительного прикрытия этих заводов и усиления темпов проведения восстановительных работ «будет абсолютно невозможно удовлетворить в сентябре наиболее насущные нужды вермахта в жидком топливе».

Шпеер был прав. К сентябрю 1944 года производство жидкого топлива в Германии снизилось до 35 процентов по сравнению с уровнем, который существовал до начала налетов союзной авиации на объекты нефтяной промышленности и заводы синтетического бензина, а производство авиационного топлива упало до 5,4 процента. К декабрю 1944 года производство жидкого топлива еще снизилось, а производство компонентов авиационного бензина почти полностью прекратилось.

Наиболее мощным бомбардировкам английской авиации в феврале 1945 года подвергся Дрезден. В ночь на 14 февраля бомбардировщики «Ланкастер» совершили на город два налета, в первом из которых участвовало 244 самолета, во втором — 529. Во время этих налетов на Дрезден — основной центр коммуникаций южной половины Восточного фронта — было сброшено 2659 тонн фугасных и зажигательных бомб. Разрушение центров коммуникаций являлось частью англо-американского плана поддержки наступления русской армии.

Вечером 14 февраля и днем 15 февраля американские бомбардировщики «Летающая крепость» произвели повторные налеты на Дрезден. «Немецкая Флоренция», этот красивый из европейских городов, построенный в стиле рококо, был полностью разрушен. Точное количество жертв установить невозможно, так как город в это время был переполнен беженцами. По русским данным, количество жертв в городе составляло от 25 000 до 32 000 человек, а по немецким данным, эта цифра была гораздо большей.

Другой значительный налет в феврале был проведен в ночь на 24 число на Пфорцгейм, в котором приняло участие 369 самолетов, сбросивших на город 1551 тонну бомб. Свои потери составили 12 самолетов.

В марте авиационное наступление на Германию продолжалось. Самолеты Бомбардировочного командования произвели в этом месяце 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.

Не менее активно в это время действовало и Береговое командование. Для рассмотрения боевых действий командования необходимо вернуться к сентябрю 1944 года. В этом месяце все немецкие подводные лодки, находившиеся во французских портах, независимо от того, могли они вести бои или нет, были переброшены в Норвегию. В период между 11 и 26 марта самолеты Берегового командования потопили пять подводных лодок противника, базирующихся на норвежские и немецкие порты.

Командующему Береговому командованием с каждым днем становилось яснее, что для наиболее результативной борьбы с немецкими подводными лодками необходимо перенести основные усилия авиации к норвежскому побережью. Немецкие войска в Норвегии получали снабжение только морским путем. Если бы удалось прекратить доставку снабжения, противник был бы не в состоянии обеспечить ни свои войска, ни подводные лодки в этой голодной стране. Хотя погода была исключительно неблагоприятной для полетов, Береговое командование делало все возможное, чтобы оказать помощь нашим подводным лодкам, которые вели борьбу с судоходством противника. На рассвете 9 октября 18 самолетов «Бофайтер» и 8 самолетов «Москито» из состава авиакрыла, базировавшегося на аэродром Банф, произвели налет на немецкий конвой и потопили торговое судно, траулер и серьезно повредили другое торговое судно. В ноябре самолеты «Галифакс», действовавшие ночью, и «Бофайтер» и «Москито» из состава 18-й авиагруппы, действовавшие в дневное время, совершили успешные налеты на суда и корабли противника в проливах Скагеррак и Каттегат.

Всего с начала сентября и до конца 1944 года самолеты Берегового командования совершили 9126 самолето-вылетов, действуя против подводных лодок противника, налетаив при этом 81 327 часов. В течение этого периода самолеты обнаружили в море 62 подводные лодки противника и 29 из них атаковали. Семь подводных лодок было потоплено непосредственно самолетами береговой авиации, и две лодки были

обнаружены самолетами, но атакованы и потоплены кораблями военно-морского флота. Несмотря на значительные потери, противник не прекращал вести наступательные действия на море. В конце 1944 года немцы имели 55 подводных лодок нового типа «XXI» водоизмещением в 1600 тонн и 35 подводных лодок типа «XXIII» водоизмещением в 250 тонн. Поэтому в начале 1945 года казалось, что затяжной войне с немецкими подводными лодками не видно конца и что противник, получив на вооружение новое оружие, сможет не только отсрочить свою катастрофу, но и свести на нет все усилия, которые прилагали английский флот и авиация в борьбе с его подводными лодками.

Пять факторов помешали немецкому верховному командованию начать в первые месяцы 1945 года подводную войну большого масштаба в открытом море и в наших прибрежных водах. Во-первых, интенсивные налеты самолетов Бомбардировочного командования и американских бомбардировщиков по верфям подводных лодок стали наконец давать ощутимые результаты. Во-вторых, интенсивные налеты союзной авиации на немецкие коммуникации затрудняли доставку узлов и частей для новых подводных лодок, производимых многочисленными заводами, разбросанными по всей Германии. Судостроительные верфи находились в Гамбурге, Бремене, Данциге и Киле — основных центрах сборки подводных лодок. В-третьих, общая военная обстановка ухудшалась для Германии слишком быстро, и заводы один за другим, занимавшиеся производством частей и узлов подводных лодок, переходили в руки союзников. В-четвертых, несмотря на то что было построено и спущено на воду значительное количество подводных лодок двух новых типов, множество больших и малых дефектов (которые, как и в любом новом изобретении, всегда выявляются на первых этапах его создания), выявленных в этих лодках, все еще устранялись; а эта задача оказалась настолько трудной, что только десять подводных лодок типа «XXIII» были в полной боевой готовности к концу войны. И, наконец, значительно снизилось моральное состояние экипажей немецких подводных лодок.

Борьбу с подводными лодками вели 15-я и 19-я авиагруппы под общим командованием командира 15-й авиагруппы вице-маршала авиации Слэттера, который особое внимание уделял Ирландскому морю. Над этим морем непрерывно, днем и ночью, патрулировало большое количество самолетов. Эти авиагруппы были усилены двумя эскадрильями американских бомбардировщиков «Либерејтор», одной эскадрильей бомбардировщиков «Вентура» и четырьмя летающими лодками «Каталина» из состава военно-морской авиации

США. Вскоре эти авиагруппы добились первых успехов. В феврале в Ла-Манше были потоплены две немецкие подводные лодки, в марте одна лодка была потоплена в Ла-Манше и одна — севернее берегов Ирландии; в апреле было потоплено пять подводных лодок: две в Ла-Манше, одна в Ирландском море и две у побережья Ирландии.

В апреле в проливе Скагеррак английские самолеты потопили четыре немецкие подводные лодки. В мае, когда к самолетам «Москито» присоединились истребители «Бофайтер», количество потопленных подводных лодок противника резко увеличилось; например, только в период с 2 по 7 мая было потоплено 14 немецких подводных лодок.

8 мая, в день безоговорочной капитуляции Германии, продолжительная война с немецкими подводными лодками закончилась. Из общего количества 784 потопленных за всю войну подводных лодок 188 лодок было потоплено самолетами Берегового командования*. Кроме того, самолеты командования потопили за время войны 343 судна противника общим тоннажем 513 804 тонны. Но это досталось дорогой ценой. При выполнении боевых заданий, а также в результате катастроф было потеряно 1777 самолетов и погибло 5866 человек, из которых 1630 принадлежали к личному составу ВВС доминионов и европейских союзников.

К началу апреля стало ясно, что противник собирается отступить в горные районы Богемии и Нижней Баварии. Но стремительное наступление союзных армий одновременно с Востока и Запада помешало немцам выполнить это намерение.

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.

С 29 апреля по 8 мая, осуществляя воздушную операцию «Манна», самолеты Бомбардировочного командования вме-

* Подробные сведения об уничтоженных немецких и итальянских подводных лодках приведены в приложении 15.— *Прим. авторов.*

сто бомб сбрасывали продовольствие и одежду изголодавшемуся населению Роттердама, Гааги и других городов Западной Голландии. В этой операции участвовало 3156 самолетов «Ланкастер» и 145 «Москито», сбросивших в общей сложности 6685 тонн предметов снабжения. Кроме того, в мае самолеты Бомбардировочного командования эвакуировали в Англию свыше 72 000 английских военнопленных, находившихся в концентрационных лагерях на европейском континенте.

Глава 12

ЧЕРЕЗ РЕЙН К ЭЛЬБЕ

В конце января 1944 года английские и канадские войска начали проводить операции, разработанные Монтгомери в период декабрьского контрнаступления немцев в Арденнах. Эти операции имели условные наименования «Вэритэйбл» и «Гринейд». Прикрытие войск, участвовавших в этих операциях, осуществлялось 84-й авиагруппой во взаимодействии с 19-м тактическим командованием американских ВВС, временно находившимся в подчинении Кониингхэма. На 83-ю авиагруппу была возложена задача по воспреещению перевозок в тылу противника по другую сторону Рейна, а также борьба с немецкой авиацией, если та проявит активность. Таким образом, эта авиагруппа действовала по целям, расположенным вне района боевых действий, а 84-я авиагруппа и американские самолеты действовали над полем боя. Размокшая почва не допускала быстрого продвижения наземных войск, поэтому задачи по боевому использованию тактической авиации значительно усложнились. Тем не менее тактическая авиация выполнила все возложенные на нее задачи. Самолеты 83-й авиагруппы произвели большое количество атак по немецким автомашинам и укрепленным пунктам на линии Зигфрида.

В результате действий союзной тактической авиации движение всего немецкого автотранспорта, а также мотоциклов на дорогах, идущих в южном направлении между реками Маас и Рейн, было прекращено вплоть до Рейнберга.

В середине февраля погода улучшилась и 83-я авиагруппа перенесла свои действия в глубь Германии. Основным объектом атак теперь был железнодорожный и автомобильный транспорт севернее Рура. Количество уничтоженных и поврежденных локомотивов и автомашин, по донесениям экипажей самолетов, резко возросло. Общая деморализация страны и неоднократные заявления немецких генералов, сделанные ими после окончания войны, о том, что авиация союз-

ников обладала превосходством в воздухе, лишние раз доказывают, что разрушения, произведенные в Германии нашей авиацией, были очень большими. Потери 83-й авиагруппы также росли, так как зенитные средства противника стали более подвижными и охватили большую часть территории страны. Кроме того, немцы выпустили несколько новых реактивных истребителей «Мессершмитт-262», которые представляли значительную угрозу для нашей авиации, и бороться с ними можно было лишь тогда, когда они находились на земле или во время взлета и посадки. Для этой цели осуществлялось непрерывное патрулирование над аэродромами базирования этих истребителей. К счастью, таких аэродромов было немного, так как для взлета и посадки этих самолетов была необходима бетонная взлетно-посадочная полоса длиной около 1400 метров. Поэтому самолеты «Мессершмитт-262» не могли применяться в большом количестве, и в районе боевых действий они появлялись редко. Немецкое командование неправильно использовало эти самолеты в тактическом отношении. Вместо того чтобы применять их для борьбы с английской или американской авиацией, немцы направляли истребителей для атаки личного состава, наземных стационарных целей и транспортных средств.

22 февраля 1945 года в 13.00 началось проведение операции «Кларион», заключавшейся в массированном использовании всех самолетов союзной авиации для уничтожения в течение двадцати четырех часов всех видов транспорта, которые еще находились в руках противника. Почти 9000 самолетов, базировавшихся на аэродромы Англии, Франции, Голландии, Бельгии и Италии, нанесли удар по этим целям на площади, равной приблизительно четверти миллиона квадратных миль. Воздушным атакам подверглись железнодорожные объекты начиная от блокпостов и кончая сортировочными станциями, шлюзы, мосты, железнодорожные переезды и автотранспорт на дорогах, в гаражах и автобазах.

В это время Конингхэм по приказу верховного командующего союзными войсками разрабатывал план использования тактической и стратегической авиации в предстоящей операции — форсировании Рейна.

На военно-воздушные силы возлагалось выполнение пяти задач. Наиболее важной из них было завоевание господства в воздухе, особенно над районами форсирования Рейна и над зонами высадки и выброски воздушнодесантных войск. Вторая задача заключалась в подавлении и нейтрализации средств противовоздушной обороны противника. Третья задача состояла в обеспечении истребительным прикрытием английской и американской транспортной авиации, перебра-

сывавшей парашютные войска. Четвертая задача заключалась в оказании непосредственной авиационной поддержки наземным войскам, участвовавшим в этой операции. И, наконец, пятая задача состояла в воспреещении передвижений противника как в районе боевых действий, так и на подходах к нему.

Задача по завоеванию господства в воздухе возлагалась на 83-ю и 84-ю авиагруппы, а южнее реки Липпе на 19-е тактическое командование ВВС США. Самолеты этих соединений должны были не допустить появления в воздухе немецкой авиации. Для выполнения этой задачи все аэродромы, находившиеся в радиусе действия истребителей противника от намеченных мест форсирования Рейна, подверглись бомбардировке до начала и в течение первого дня операции. Средние бомбардировщики и истребители-бомбардировщики должны были оказать помощь своей артиллерии в уничтожении зенитной артиллерии противника, из состава которой около 1000 орудий легкого и крупного калибров было выявлено в районе Бохольт—Брюнен. Сопровождение и прикрытие транспортных самолетов с воздушнодесантными войсками было возложено на Истребительное командование английских ВВС и на 9-ю воздушную армию США. Непосредственную авиационную поддержку наземных войск осуществляли тяжелые бомбардировщики и истребители-бомбардировщики. Самолеты Бомбардировочного командования должны были совершить два налета на Везель, находившийся на направлении главного удара 2-й английской армии. Все заявки на оказание авиационной поддержки передовым частям обеспечивались истребителями Вторых тактических ВВС и 19-го тактического командования ВВС США. Наконец, воспреещение перевозок в тактической зоне и на подходах к ней предполагалось осуществить посредством бомбардировки специально избранных центров коммуникаций.

Поскольку боевые действия переносились на территорию Германии, командование 21-й группы армий ожидало, что противник окажет сильное сопротивление. Поэтому командующий этой группой настаивал на том, чтобы воздушное наступление на противника началось несколькими днями раньше наступления наземных войск, которое было намечено на 24 марта. Хотя это и могло привести к утрате элемента внезапности, командующий 21-й группой армий считал, что при данном размахе и глубине предполагаемой операции потеря элемента внезапности все равно неизбежна. После длительной дискуссии Теддер выбрал в полосе наступления 2-й армии 26 целей, три из которых намечалось атаковать самолетами Бомбардировочного командования, а остальные — американ-

ской авиацией и 2-й бомбардировочной авиагруппой Вторых тактических ВВС.

Теперь необходимо было поставить задачу воздушно-десантной армии, которой командовал генерал Бреретон; его заместителем был генерал-лейтенант Гейл. Объединенный командный пункт был развернут при главном штабе союзных войск в Мезон-Лафите, на окраине Парижа; между английскими и американскими штабами была установлена тесная связь. Казалось, что операция по форсированию Рейна будет иметь успех, так как при разработке и проведении ее будет использован опыт применения воздушнодесантных войск в Северной Африке, Сицилии, Нормандии и Голландии. На этот раз лица, готовившие операцию, были полны решимости использовать воздушнодесантные войска с максимальным успехом и наименьшим риском. При проведении операции было решено применить новый тактический прием, состоявший в том, что воздушнодесантные войска, куда входила 6-я английская воздушнодесантная дивизия, должны высадиться спустя несколько часов после форсирования Рейна наземными войсками. Командование надеялось, что будет достигнута внезапность, хотя десантные войска, возможно, понесут некоторые потери в момент выброски и при приземлении планеров. Генерал Бреретон настаивал на том, чтобы все воздушнодесантные дивизии, принимавшие участие в операции, были переброшены к месту назначения одновременно, одним эшелоном, чтобы снабжение, которое они должны получить по воздуху, прежде чем их обеспечат всем необходимым передовые части 21-й группы армий, было сброшено не через двенадцать или двадцать четыре часа после высадки, а в тот же день — не более чем через шесть часов после приземления первого парашютиста. Полагали, что уроки Арнемской операции не пропали даром.

38-я и 46-я авиагруппы английских ВВС выделили 440 самолетов и планеров для переброски посадочно-десантных бригад, 52-е авиакрыло 9-го командования США по воздушной переброске войск предоставило 243 самолета для переброски английских и польских парашютных частей. Десантные войска получили приказ захватить господствовавшую над Рейном высоту Дирсфордтер Вальд, севернее Везеля, деревню Гамминкельн и переправы через реку Иссель. Высадка десанта намечалась на 10.00, через четыре часа после того как передовой эшелон 21-й группы армий — 1-я бригада «командос» — форсирует Рейн.

Пока рассматривался план операции, союзная авиация начала осуществление предварительного этапа воздушного

наступления, нанеся мощные удары по объектам противника. Первые воздушные налеты на коммуникации Рура, казалось, не имели непосредственного отношения к главной цели операции. Однако ожесточенная бомбардировка коммуникаций имела целью не допустить подвоза снабжения и передвижения войск в этот район и из этого района. Ближайшим подкреплением, на которое могли рассчитывать немецкие войска, оборонявшие Рейн на северном участке фронта, была группа армий «Б» под командованием фельдмаршала Моделя. Группа армий «Б» обороняла район Рура и состояла из 15-й полевой армии и 5-й танковой армии, насчитывавших вместе 21 дивизию. Союзная авиация должна была не допустить их продвижения к району боевых действий. При этом особое внимание уделялось разрушению мостов и сети коммуникаций. Наиболее важными целями были виадуки у Билефельда, Альтенбеккена и Арнсберга, через которые проходили основные коммуникации из Рура во все концы Германии. В период между 22 февраля и 20 марта на виадук у Билефельда было проведено семь воздушных налетов, из них четыре самолетами Бомбардировочного командования и три самолетами 8-й воздушной армии США. 14 марта сброшенная с самолета бомба весом 10 тонн разрушила два пролета моста, а 13 бомб весом 5,5 тонны каждая разрушили обходный путь, построенный немцами после первых налетов союзной авиации на мосты и виадуки. За четыре дня до начала операции по форсированию Рейна было уничтожено десять мостов, пять мостов получили повреждения. Неповрежденными остались только два моста у Кёльбе и Флото, на которые были произведены налеты в первый день операции.

Налеты на железнодорожные узлы Рура осуществлялись Бомбардировочным командованием, 8-й и 9-й воздушными армиями США и бомбардировщиками Вторых тактических ВВС. На эти объекты было совершено 115 налетов, самый мощный из них был проведен 11 марта. В этот день 1055 бомбардировщиков «Ланкастер», «Галифакс» и «Москито», действуя в условиях сплошной облачности, сбросили на Эссен около 4700 тонн бомб. 12 марта самолеты Бомбардировочного командования произвели еще более мощный налет на Дортмунд, сбросив на него 4851 тонну бомб. Американские бомбардировщики в это время совершали налеты на сортировочные станции, причем особое внимание уделялось сортировочным станциям в Мюнстере, Зёсте, Оснабрюке и Ганновере. Бомбардировщики из состава 2-й авиагруппы Вторых тактических ВВС в период с 1 по 20 марта произвели 23 воздушных налета на объекты, находившиеся севернее Рура, в основном на железнодорожные узлы, по которым наносили удары

американские бомбардировщики, а также по железнодорожным узлам Рейне, Боркен, Дорстен и Дюльмен.

21 марта налеты на немецкие аэродромы начали проводить самолеты 8-й воздушной армии США, базировавшейся на английские аэродромы. Для оказания косвенной поддержки американским бомбардировщикам истребители Вторых тактических ВВС ежедневно совершали полеты над аэродромами истребительной авиации противника в Северной Германии.

По мере приближения дня начала операции стратегическая авиация продолжала бомбить Мюнстер, Рейне и другие уже неоднократно подвергавшиеся налетам железнодорожные узлы противника. Самолеты Бомбардировочного командования разрушили два моста в Бремене и один в Бад-Энхаузене. Значительно активизировали свои действия истребители-бомбардировщики Вторых тактических ВВС и 19-го тактического командования ВВС США. 21 марта самолеты 83-й и 84-й авиагрупп разрушили железнодорожные пути в 41 месте. Самолеты 2-й авиагруппы в течение этого дня совершили налеты на 17 городов, расположенных поблизости от Рейна, а ночью атаковали все виды транспорта, какие им только удалось обнаружить.

В последнюю очередь осуществлялись налеты на лагеря и казармы немецких войск. В этих налетах принимали участие самолеты 8-й воздушной армии США и 2-й авиагруппы английских ВВС, последняя в течение трех дней совершила 400 самолето-вылетов по 20 таким объектам.

23 марта был нанесен заключительный удар с воздуха самолетами Бомбардировочного командования, дважды атаковавшими небольшой город Везель, по которому наносила удар 1-я бригада «командос». В первом налете, который был проведен в 15.30, приняло участие 77 бомбардировщиков «Ланкастер».

Сразу же после этого налета из штаба 21-й группы армий были отправлены приказы о проведении операций под условными наименованиями «Пландер», «Флэшпойнт» и «Вэрсити» — форсирование Рейна и высадка воздушного десанта в районе высоты Дирсфордтер Вальд — в сроки, предусмотренные планом операций.

В 23.35 самолеты Бомбардировочного командования нанесли второй, главный удар по Везелю. В налете приняли участие 212 бомбардировщиков «Ланкастер» и «Москито» из состава 5-й и 8-й авиагрупп, сбросивших на город, главным образом на его северо-западную часть, 1100 тонн бомб. Результат налета был потрясающим — город был почти стерт с лица земли. К этому времени передовые подразделения

бригады «командос» и 51-й шотландской дивизии форсировали Рейн и подошли к окраинам Везеля.

Ровно в 06.00 24 марта, как было предусмотрено планом, 6-я английская воздушнодесантная дивизия, посаженная на самолеты 38-й и 46-й авиагрупп, взлетела с аэродромов Восточной Англии. После сбора над аэродромом Хаукиндж мощная воздушная армада, прикрываемая истребителями, взяла курс на Брюссель. Вскоре к ней присоединились транспортные самолеты 17-й воздушнодесантной дивизии США, вылетевшие с континентальных аэродромов.

Лишь две небольшие неприятности несколько омрачили эту сложную, в целом отлично проведенную десантную операцию. Первая заключалась в том, что самолеты, буксирующие планеры, прибыли к месту посадки на семь минут раньше срока, предусмотренного планом, в результате чего истребители-бомбардировщики Вторых тактических ВВС не могли полностью подавить зенитные средства противника. Вторая неприятность состояла в том, что парашютистам и планерам пришлось приземляться в дыму и пыли, возникших при воздушной бомбардировке Везеля.

Около 300 планеров получили более или менее серьезные повреждения и десять планеров были сбиты. Причину этих потерь можно объяснить сравнительно неудачным выполнением задач, возложенных на Вторые тактические ВВС и 9-ю воздушную армию США, по подавлению зенитных средств противника.

Боевая разведка и непосредственная поддержка десанта осуществлялись 131, 132 и 145-м авиакрыльями 84-й авиагруппы, а во второй половине дня — дополнительно 121-м и 124-м авиакрыльями 83-й авиагруппы. Однако они не дали желаемых результатов, так как для проведения воздушных атак было слишком мало целей. Противник не рисковал появляться на дорогах, и кроме случайных велосипедистов или автомашин, буксирующих орудия, не было объектов для атак с воздуха.

Вылеты самолетов 83-й авиагруппы для оказания непосредственной поддержки частям и соединениям 21-й группы армий по вызову с подвижных пунктов наведения были более успешными, так как в этих случаях объекты для действий авиации выбирались самими наземными войсками.

Бомбардировкой Гладбека и Штеркраде Бомбардировочное командование, 2-я авиагруппа и 9-я воздушная армия США закончили подготовительный этап операции. Бомбардировщики летали без сопровождения истребителей в условиях прекрасной погоды и причинили этим городам большие разрушения.

В течение всего этого памятного дня немецкие ВВС были бессильны помешать проведению операции. Кольцо воздушного прикрытия, образованное английскими и американскими истребителями вокруг войск, форсировавших Рейн, было исключительно сильным. В этот день, с рассвета и до наступления сумерек, истребители и истребители-бомбардировщики произвели 4900 самолето-вылетов, а средние и тяжелые бомбардировщики — свыше 3300 самолето-вылетов.

В период между 25 и 29 марта расширение предмостного плацдарма шло с нарастающим успехом. 26 марта авиация наносила удары по вновь обнаруженным целям, в том числе колоннам автотранспорта, пытавшимся выбраться с поля боя. Всего за 26 марта истребители-бомбардировщики Вторых тактических ВВС совершили 671 самолето-вылет.

К 1 апреля Рур был полностью окружен, и немецкая армия оказалась в «мешке». Одержав эту победу, Эйзенхауэр, вопреки мнению Комитета начальников штабов и премьер-министра Англии, решил нанести главный удар по Лейпцигу. Для этого 9-я армия США, находившаяся до этого под командованием Монтгомери, была передана в состав 12-й группы армий. Монтгомери было приказано форсировать реки Везер, Аллер и Лейне, захватить Бремен и, перейдя Эльбу, наступать до Балтийского побережья.

24 апреля 8-й корпус, наступавший в первом эшелоне 2-й английской армии, вышел на западный берег Эльбы и очистил его от противника. 12-й корпус днем раньше также вышел на западный берег Эльбы против Гамбурга, а 30-й корпус подошел к окраинам Бремена. Таким образом, 2-я английская армия оказалась в радиусе действия немецкой авиации, базировавшейся на аэродромы, расположенные восточнее Эльбы. Однако немецкие ВВС были не в состоянии помешать продвижению английских войск. Немецкие аэродромы были перегружены, бензина не хватало, ежедневно немецкая авиация несла тяжелые потери. Уже 13 апреля летчики 83-й авиагруппы доносили, что на аэродроме Люнебург немцы сжигают свои самолеты.

Приближался конец войны. Однако противник еще сопротивлялся, и в течение последних двух недель апреля самолеты 83-й авиагруппы произвели много вылетов для атаки целей в интересах наземных войск. Чаще всего это были узлы обороны противника в деревнях, которые самолеты подвергали бомбардировке и обстрелу реактивными снарядами. 20 апреля летчики-истребители этой авиагруппы сбили 18 истребителей «Мессершмитт-109» и «Фокке-Вульф-190» в момент их взлета с аэродрома в районе Хагенау. За весь этот день 83-я авиагруппа сбивала 39 самолетов противника, свои потери

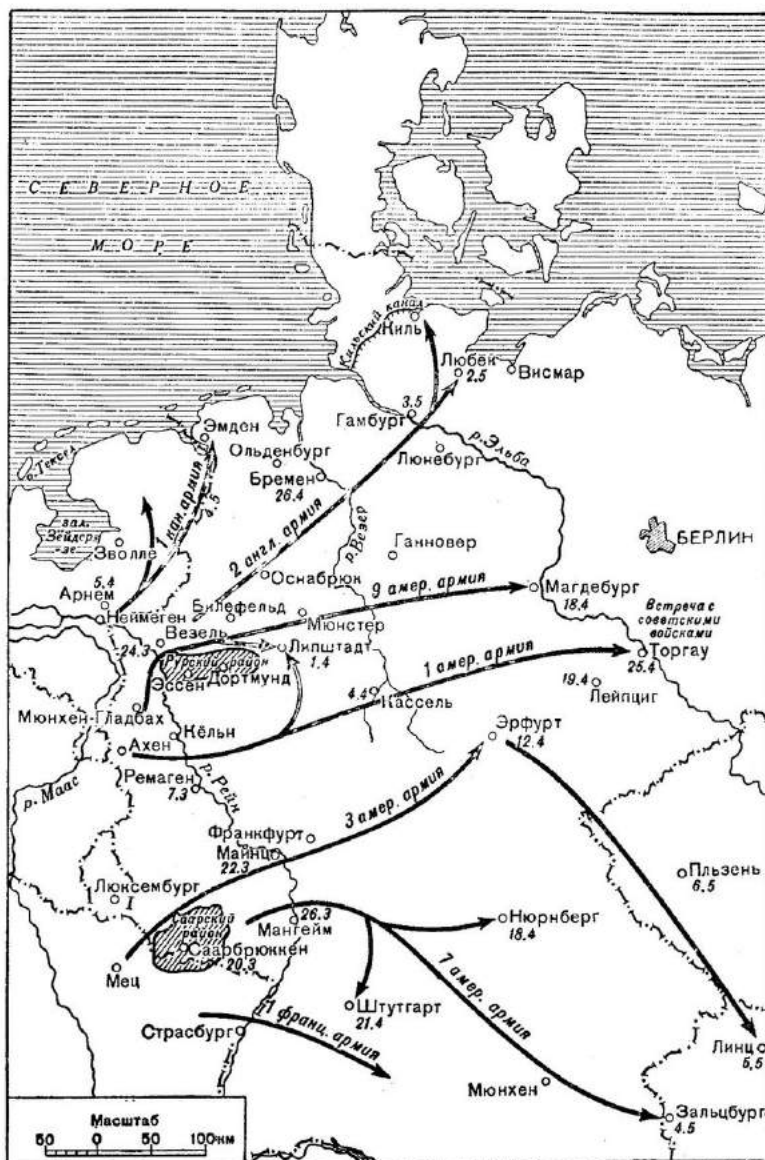


Схема 33. Наступление союзных войск в Германии (январь—май 1945 г.)

составили семь самолетов. Всего начиная с 6 июня 1944 года летчики этой авиагруппы сбили более 1000 немецких самолетов.

2-я авиагруппа продолжала совершать ночные налеты на коммуникации и конвой противника. 84-я авиагруппа в это время оказывала авиационную поддержку частям канадской армии, имевшей задачу очистить Голландию от противника. Вместе с 84-й авиагруппой действовала единственная в составе Вторых тактических ВВС 616-я эскадрилья реактивных истребителей «Метеор-III».

К последней неделе апреля союзные войска и советские войска находились настолько близко друг от друга, что возникла необходимость заблаговременного согласования с русским командованием выбора целей для атак союзной тактической авиацией. Выбрать объекты действий и рубежи бомбометания для действий союзной и советской авиации было очень трудно, так как обстановка на фронтах часто менялась; однако к 23 апреля эти вопросы были в конце концов разрешены. К этому времени снабжение Вторых тактических ВВС бензином, маслом и боеприпасами осуществлялось главным образом по воздуху 38-й и 46-й авиагруппами, которые ежедневно выделяли для этой цели 280 самолетов С-47, «Стирлинг» и «Галифакс». В течение апреля 46-я авиагруппа перебросила около 7000 тонн, а 38-я авиагруппа — 514 тонн грузов. В обратных рейсах самолеты этих авиагрупп в этом месяце перебросили в Англию 27 277 английских и американских военнопленных и 5986 раненых.

Форсировав Эльбу, 2-я английская армия 2 мая предприняла наступление в направлении на Любек. В этот день 6-я воздушнодесантная дивизия встретилась с русскими войсками в Висмаре. Намечавшееся наступление Монтгомери в северо-западном направлении для освобождения Дании не состоялось, так как 3 мая Дениц, сменивший Гитлера, который 30 апреля покончил жизнь самоубийством, направил своих парламентариев в штаб Монтгомери в Люнебурге.

В начале апреля передовые английские части, действовавшие в районе Бад Эйльсена, захватили в плен профессора Танка, главного конструктора немецкой самолетостроительной фирмы «Фокке-Вульф». Из показаний Танка и его помощников было видно, что немецкие ВВС ушли вперед в вопросах конструирования самолетов. Однако немецкие ВВС уже не были той грозной силой, какой они были раньше. Снижение боеспособности немецких ВВС объяснялось не только плохим руководством со стороны немецкого верховного командования, но прежде всего полным превосходством в воздухе союзных военно-воздушных сил.

Тем не менее слабое противодействие немецких ВВС на последних этапах войны при защите собственной территории явилось тогда для многих большой неожиданностью. За два месяца до окончания войны численность немецких ВВС сократилась до 2278 самолетов всех типов, из них в исправном состоянии было 1704 самолета. Подавляющее большинство оставшегося самолетного парка немецких ВВС составляли истребители: 739 дневных и 748 ночных. Столь небольшое количество боевых самолетов, находившихся в строю, было полным контрастом огромному количеству самолетов, сосредоточенных на немецких авиационных заводах и ожидавших отправки. Несмотря на многочисленные налеты самолетов Бомбардировочного командования и американских тяжелых бомбардировщиков на немецкие авиационные заводы, выпуск истребителей неуклонно возрастал вплоть до января 1945 года, и если верить цифрам, приведенным Шпеером после окончания войны, которые нуждаются в самой тщательной проверке, то выпуск истребителей достиг очень большой цифры — 2552 самолета в месяц. Однако еще задолго до этого из-за недостатка бензина и транспорта, вызванного непрекращающимися налетами союзной авиации на Германию, все достижения немецкой авиационной промышленности оказались напрасными. Затруднения с авиационным бензином и транспортом были непосредственными причинами бессилия немецких ВВС, однако основная причина заключалась в неправильной политике немецкого верховного командования в вопросах строительства и боевого применения своих ВВС*.

* Попытки авторов дать анализ причин падения боеспособности немецких ВВС в последние годы войны страдают пороками, свойственными буржуазным фальсификаторам истории второй мировой войны. Авторы считают, что «затруднения с авиационным бензином и транспортом», а также ошибки гитлеровского командования были основными причинами «бессилия немецких ВВС». Нельзя отрицать, что это в какой-то степени оказало влияние на снижение боеспособности немецких ВВС. Однако главной и решающей причиной бессилия немецких ВВС следует считать громадные потери в личном составе и авиационной технике на советско-германском фронте, где находилась основная часть немецкой авиации. Только за первые два года войны с СССР потери в личном составе ВВС Германии на советско-германском фронте составили 133 000 человек. Эти потери значительно возросли с лета 1943 года, когда советская авиация завоевала полное стратегическое господство в воздухе.

Затруднения в снабжении немецкой авиации горюче-смазочными материалами авторы также рассматривают в отрыве от событий на советско-германском фронте. Эффективность ударов англо-американской авиации по заводам синтетического горючего и нефтеперерабатывающим заводам Германии сказалась только в конце 1944 года и в начале 1945 года. Однако к этому времени немецкие вооруженные силы потерпели ряд крупных поражений на советско-германском фронте, оказавших решающее влияние на исход войны.

Авторы не смогли также найти правильное объяснение технической

Хотя англичане и американцы также допустили много ошибок, однако еще задолго до окончания войны они научились правильно использовать свои военно-воздушные силы. Строительство английских и американских ВВС никогда не стояло на месте, они постоянно расширялись и совершенствовались. Немцы же, наоборот, окрыленные легкими победами на первых этапах войны, не прилагали усилий для расширения своих военно-воздушных сил или прилагали усилия, когда было уже слишком поздно. От самолетов, которые обеспечивали господство в воздухе в 1940 и 1941 годах, немцы ожидали тех же результатов и в военных кампаниях 1942 и 1943 годов. И в этом заключалась их основная ошибка. Вооружение немецкой армии постоянно совершенствовалось, а вооружение самолетов в основном оставалось без изменения, несмотря на появление реактивных истребителей. Эти самолеты могли бы стать большой угрозой для союзной авиации, если бы немецкое командование обратило достаточное внимание на их развитие и совершенствование, а также на подготовку летчиков необходимой квалификации для этих самолетов. Более того, находящиеся в подчинении армейского командования соединения немецких ВВС лихорадочно перебрасывались с Западного фронта на Восточный и обратно. Одной храбрости летного состава немецких ВВС было еще недостаточно для компенсации ошибок, вызванных неправильным использованием военно-воздушных сил.

Растущая в ходе войны мощь бомбардировочного наступления союзников вынуждала немецкое командование перебрасывать своих лучших летчиков в ночную истребительную авиацию. Американские самолеты стали все чаще и чаще совершать глубокие рейды на территорию Германии, преодолевая сопротивление немецкой дневной истребительной авиации.

отсталости немецкой авиации к концу войны. Можно согласиться с ними в том, что невежество Гитлера привело к отдельным промахам в развитии и совершенствовании военно-воздушных сил. Однако главные причины технической отсталости немецкой авиации заключались в порочных, авантюристических взглядах гитлеровского командования на ведение войны в целом. Большое влияние на состояние и развитие немецкой авиационной техники оказала теория молниеносной войны, с максимальным сосредоточением сил для первого внезапного и решающего исхода войны удара. Немецкие военачальники считали возможным закончить войну в короткие сроки с имеющимися на вооружении самолетами, и поэтому вопросы разработки и создания новых типов самолетов отодвигались на второй план. Исходя из этого, Гитлер в 1940 году запретил ведущим авиационным фирмам ведение исследовательских работ и требовал сосредоточить все усилия на совершенствовании самолетов имеющихся типов.

Таков далеко не полный анализ причин падения боеспособности немецких ВВС в рамках вопросов, затронутых в книге. — *Прим. ред.*

В результате общего наступления союзников резко сократился выпуск летного состава немецких ВВС. Война еще продолжалась, а в Германии не было ни бензина, ни летчиков-инструкторов. Такое отношение немецкого верховного командования к собственным военно-воздушным силам, боеспособным в начале войны, является отражением в миниатюре врожденных пороков немецких лидеров, которые привели страну к катастрофе.

Глава 13

ДЛИННЫЙ ПУТЬ ОБРАТНО В БИРМУ

С одной стороны большой площади Калькутты проходит автострада с шириной проезжей части между ее баллюстрадами в 45 метров. В дальнем конце площади стоит белое мраморное здание, сооруженное в честь забытой императрицы. Спокойное, невозмутимое лицо лорда Лэнсдауна и загадочное лицо лорда Робертса, высеченные на камне, смотрят с пьедесталов, стоящих посреди площади. Летом и зимой 1942 года статуи проконсула и его военного коллеги были немymi свидетелями нового, поразительного использования этой важной автострады, которая стала основной взлетно-посадочной полосой для истребителей «Харрикейн», оборонявших Калькутту.

Японцы затратили много времени на подготовку воздушного наступления на густо населенную столицу Бенгалии и не начинали своих атак до декабря 1942 года. К этому времени все эскадрильи истребителей «Харрикейн», кроме четырех, были перебазированы из Калькутты для поддержки наступления наших войск против острова Акьяб, расположенного на Араканском побережье. Это было единственным мероприятием, которое генерал Уэйвелл, главнокомандующий английскими войсками в Индии, мог осуществить на том этапе войны. Выбрав подходящий момент, восемь японских бомбардировщиков лунной ночью появились над Калькуттой. Сброшенные бомбы причинили небольшие повреждения нефтеперегонному заводу в Бадж-Бадже, однако население города было очень напугано бомбардировкой: до наступления рассвета полтора миллиона человек покинули город.

В первых пяти ночных налетах на Калькутту участвовало не более 23 японских бомбардировщиков. Командующий английскими ВВС в Индии главный маршал авиации Ричард Пейрс немедленно попросил выслать ночные истребители, оборудованные радиолокационной аппаратурой для поиска и перехвата самолетов. Просьба Пейрса была быстро удовле-

творена, хотя в меньшем размере, чем он просил; и в середине января в Калькутту прибыл и сразу же приступил к боевым действиям отряд ночных истребителей «Бофайтер», имевших радиолокационные прицелы. Вскоре эти истребители сбили пять японских бомбардировщиков, после чего японцы прекратили налеты на Калькутту.

С падением Сингапура и поражением англичан в Бирме непосредственный контакт с японцами на суше на некоторое время прекратился. Китайцы продолжали вести боевые действия, но и эти храбрые воины не могли сражаться, не имея необходимого снабжения. С потерей Лашио мы не могли использовать бирманскую дорогу, а строительство другой дороги в то время было невозможным. Нужно было искать иной путь для доставки снабжения в Китай. И такой путь был найден подполковником американских ВВС Оулдом. Он был первым летчиком, перелетевшим через горный хребет Паткой, отделяющий Индию от Южного Китая. По этой воздушной магистрали, известной под названием «Хамп», в течение войны было переброшено много тысяч тонн различных грузов, причем подавляющая часть — американскими самолетами. Полеты были сопряжены с большой опасностью не только вследствие наличия малоизвестных высоких горных хребтов, над которыми проходила эта трасса, но также из-за тяжелых грозовых облаков, часто висевших над ними. И все же, несмотря на все затруднения, на трассе поддерживалось регулярное воздушное движение. Американские самолеты перебросили около 13 000 китайских солдат из Китая в штат Бихар (Индия). Одно время движение по этой трассе было настолько интенсивным, что самолеты взлетали с индийских аэродромов через каждые 10 минут.

В 1942 году, когда период тропических дождей подходил к концу, Уэйвелл предпринял первое наступление. Он мог наступать на один из трех участков фронта, удерживаемого японцами. Наименее трудным из них был западный участок на Араканском побережье с остроконечными горными хребтами, сбегаящими вниз к узкой прибрежной равнине, окаймляющей западную часть Бирмы. Средний участок фронта находился на севере в долине Имфала, примыкающей к Араканскому хребту, и третий участок фронта тянулся через пораженные лихорадкой долины севернее Мандалая. Как уже было сказано, Уэйвелл намеревался захватить остров Акьяб с целью создания на нем передового плацдарма для высадки десанта. Основная цель этого наступления состояла не столько в том, чтобы нанести поражение противнику, сколько в том, чтобы поднять моральный дух своих собственных войск.

На английские ВВС возлагалось выполнение двух основ-

ных задач. Во-первых, они должны были воспрепятствовать бомбардировку промышленных центров Бенгалии японской авиацией. Это была нетрудная задача, поскольку японские ВВС были подчинены армейскому командованию, которое не верило в целесообразность проведения стратегических бомбардировок, поэтому японские ВВС не имели в своем составе тяжелых бомбардировщиков дальнего действия. Основным назначением и главной задачей авиации противника являлось оказание поддержки своим наземным войскам. Во-вторых, было необходимо сформировать обслуживающие подразделения и построить современные аэродромы, с которых могли бы действовать новые эскадрильи, прибытие которых ожидалось в ближайшее время. Эта задача оказалась исключительно трудной. Победа Роммеля в Африке в июне 1942 года потребовала отправки на Средний Восток снабжения и оборудования, вначале предназначенных для Индии. Несмотря на это, Пейрс и его заместитель вице-маршал авиации Кольер при поддержке Уэйвелла сразу же приступили к выполнению указанных задач. Начали они с реорганизации командования. 222-я авиагруппа была оставлена в Коломбо для ведения боевых действий и патрулирования над Индийским океаном и его островами. Базировавшаяся ранее в Рангуне 221-я авиагруппа передислоцировалась в Калькутту. 1 апреля была сформирована 224-я авиагруппа, пока что неофициально, поскольку от министерства авиации не было получено разрешение на ее формирование. Самолеты этой авиагруппы вели бои и разведку над Бирманским фронтом и Бенгальским заливом. Истребители 224-й авиагруппы действовали в Бенгалии и Ассаме. Эти три авиагруппы составляли боевой контингент английских ВВС в Индии.

Для прикрытия района, простирающегося от мыса Коморин на юге Индии до провинций Синд и Орисса на северо-западе и северо-востоке, в Бангалоре была сформирована 225-я авиагруппа, 226-я группа обслуживания и обеспечения размещалась в Карачи, через порт которого шла большая часть войск в Индию, и, наконец, в Лагоре располагалась 227-я учебно-тренировочная авиагруппа. Огромные размеры территории Индии требовали создания двух штабов: главного в Дели и передового в Барракупуре.

Прежде всего необходимо было увеличить численность английских ВВС в Индии. В марте 1942 года было принято решение увеличить их состав до 64 эскадрилий, включая одну транспортную эскадрилью и одну фоторазведывательную часть, однако уже в конце года было решено довести состав ВВС в Индии до 83 эскадрилий. Трудно было сказать, сколько потребуется времени для осуществления этих пла-

нов. Однако первые же шаги в этом направлении дали хорошие результаты. В период с марта по июнь 1942 года численность английских ВВС в Индии увеличилась с 5 до 26 эскадрилий. В апреле этого же года три легкомобардировочные эскадрильи, переброшенные из Бирмы, были укомплектованы до полной штатной численности бомбардировщиками «Бленхейм-IV»; позднее на вооружение этих эскадрилий поступило несколько бомбардировщиков «Веллингтон», ставших ядром ночной бомбардировочной авиации. К этому количеству постепенно присоединились небольшие военно-воздушные силы Индии.

К концу 1942 года общая численность самолетного парка английских ВВС в Индии составляла 1443 самолета, включая разведывательные самолеты армейской авиации «Лизандер» и транспортные самолеты С-47 и «Хадсон», однако большинство из них составляли небоевые самолеты.

Уэйвелл, собрав, по его мнению, достаточное количество наземных войск и военно-воздушных сил, был готов начать наступление в начале декабря. Кроме захвата острова Акьяб, перед Уэйвеллом стояла задача очистить от противника полуостров Мьяу и район южнее Ратедаунга.

Вначале казалось, что наступление будет иметь успех. 9 декабря Восточная армия под командованием генерал-лейтенанта Ирвина выступила из Кокс-Базара и 16 декабря, не встретив сопротивления противника, заняла деревню Маунгдау. 27 декабря наши войска захватили Индин. Здесь Ирвин сделал остановку, чтобы запастись продовольствием. Когда армия была готова к дальнейшему наступлению, то время уже было упущено. Получив подкрепления, японцы прочно удерживали остров Акьяб и, что было еще хуже, появились в долине реки Каладан, угрожая прорвать левый фланг английской армии. Ирвин с трудом сдерживал натиск противника и в мае 1943 года был вынужден отступить. На этом наступление английских войск на Араканском побережье закончилось.

В течение этих месяцев английские ВВС в Индии непрерывно оказывали поддержку наземным войскам. Совершая полеты для поддержки наступающих войск, самолеты обстреливали деревни, удерживаемые японцами, и уничтожали транспортные средства противника. Перед отступлением армии, которое началось во второй неделе мая, английские истребители нанесли тяжелые потери японским бомбардировщикам, пытавшимся атаковать в дневное время наш основной аэродром в Читтагонге. К концу этой кампании небольшие по своей численности английские ВВС в Индии производили в среднем около 150 самолетов-вылетов в день,

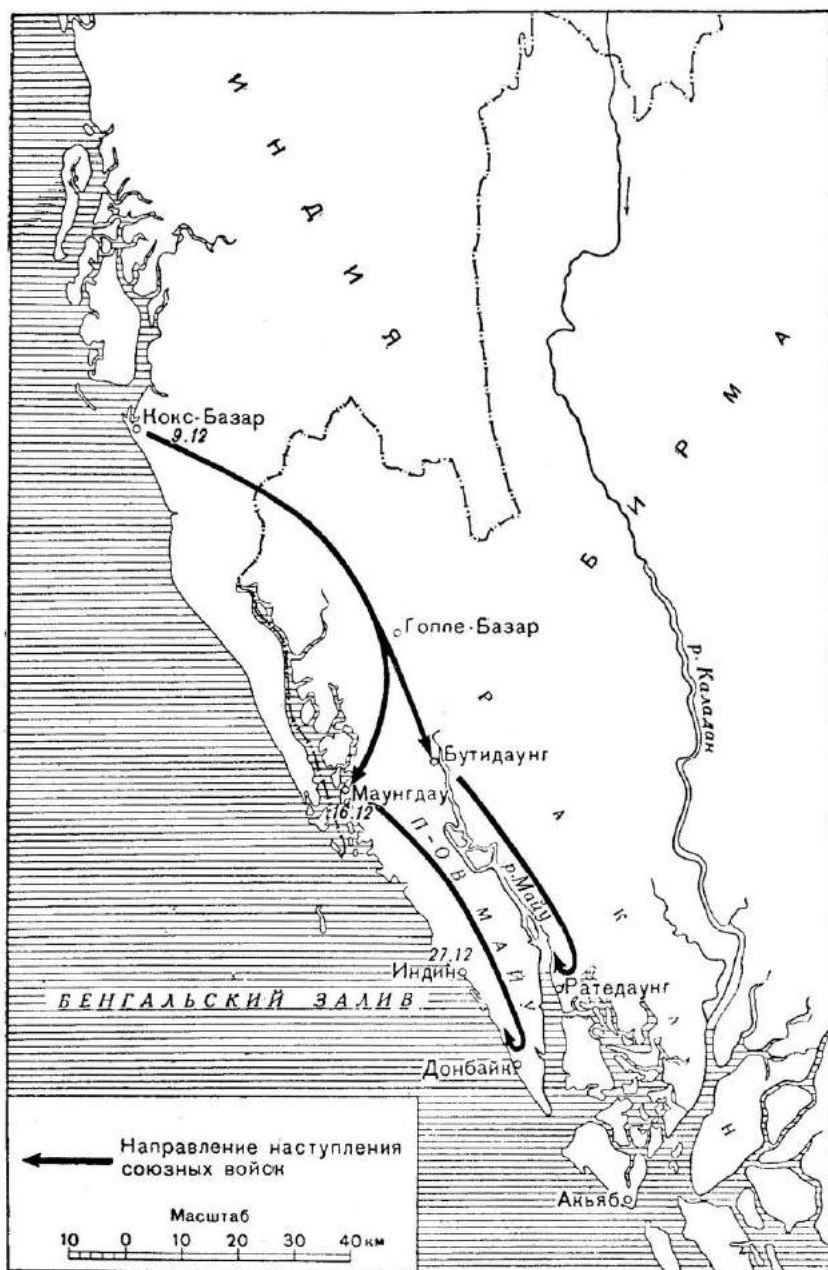


Схема 34. Первые бои на Араканском побережье (декабрь 1942 г.— май 1943 г.)

Одновременно с событиями на Араканском побережье из Имфала вышла экспедиция чиндитов, которая направилась в глубь Бирмы. Экспедицией командовал смелый и отважный офицер бригадир Вингейт. Под его командованием находились семь отрядов чиндитов (официально именовавшихся 77-й бригадой), прошедших специальную подготовку по программе отрядов «командос» и предназначенных для проведения диверсий и создания паники в тылу войск противника. Успех этой экспедиции во многом зависел от снабжения ее по воздуху. Самолеты 31-й и 194-й эскадрилий произвели 178 самолето-вылетов в дневное и ночное время и сбросили 303 тонны предметов снабжения. Бригада чиндитов уничтожила четыре моста, разрушила железнодорожное полотно более чем в 70 местах и создала многочисленные завалы на других участках железных дорог. Продвигаясь через джунгли, бригада в течение трех месяцев прошла около 1600 километров, потеряв при этом около одной трети своего личного состава.

В это время самолеты английских ВВС в Индии продолжали совершать регулярные разведывательные полеты над Бенгальским заливом и вдоль побережья Бирмы, но, кроме мелких рыбацких судов, других целей в море не обнаружили. Кроме того, производились полеты с целью аэрофотосъемки всех аэродромов и линий коммуникаций противника. На юге Индии и на Цейлоне истребительная авиация прикрывала корабли и патрулировала над маршрутами морских конвоев. Противнику удалось потопить за этот период только одно наше судно.

Так закончилось первое наступление в Бирме и экспедиция 77-й бригады чиндитов. На Дальнем Востоке с нарастающим темпом продолжалось формирование авиационных частей. К июню 1943 года было создано 53 эскадрильи, из них 38 боевых (17 истребительных, семь бомбардировочных, девять разведывательных, одна фоторазведывательная, одна транспортная и три эскадрильи индийских ВВС, охранявших северо-западную границу). Эскадрильи летающих лодок «Каталина», базировавшиеся на юге Индии, получали на вооружение самолеты «Либерейтор», предназначавшиеся для ведения разведки. 11, 34, 42, 60 и 113-я эскадрильи были перевооружены с легких бомбардировщиков на истребители «Харрикейн».

В октябре командование приняло решение максимально использовать на этом театре военных действий воздушный транспорт. Это решение больше, чем какое-либо другое, способствовало достижению победы.

С самого начала войны три обстоятельства настойчиво

требовали широкого использования воздушного транспорта. Во-первых, как показал опыт боев на Араканском побережье, сеть наземных коммуникаций была в очень плохом состоянии. Во-вторых, Индия нуждалась в сети внутренних воздушных линий для перевозки почты, пассажиров и срочных грузов. В-третьих, необходимо было быстро увеличить численность самолетного парка эскадрилий, а это требовало строительства аэродромов, создания службы ЗОС и воздушно-диспетчерской службы.

Еженедельный налет одной транспортной эскадрильи возрос с 5000 часов в декабре 1942 года до 37 000 часов в ноябре 1943 года, то есть меньше чем за год увеличился в семь с лишним раз. К началу января 1944 года наличное количество транспортных самолетов на этом театре военных действий позволяло перебрасывать по воздуху не только батальоны и бригады, но и целые дивизии и обеспечивало возможность полного снабжения их по воздуху всем необходимым.

Увеличение численности всех видов английской авиации в Индии — истребительной, бомбардировочной, разведывательной и транспортной — было достигнуто благодаря строительству большого количества аэродромов. В марте 1942 года была утверждена и получила первоочередность осуществления среди других неотложных задач программа строительства 215 аэродромов с двумя взлетно-посадочными полосами и необходимым оборудованием, обеспечивающим размещение двух эскадрилий на каждом аэродроме. К концу 1942 года было закончено строительство только пяти оперативных аэродромов и 88 аэродромов имели по одной взлетно-посадочной полосе. К ноябрю 1943 года, когда было создано авиационное командование Юго-Восточной Азии, было построено 275 аэродромов и 15 аэродромов находились в стадии строительства; из них 140 аэродромов имели по две взлетно-посадочные полосы с твердым покрытием, 64 аэродрома имели по одной взлетно-посадочной полосе и 71 аэродром имел грунтовые взлетно-посадочные полосы, пригодные для полетов в условиях хорошей погоды. Необходимо было также создать надежную сеть связи. В марте 1942 года в Индии не было ни одной радиолокационной станции, а к декабрю этого же года там действовали 52 радиолокационные станции.

В декабре 1943 года, в соответствии с решением конференции в Квебеке, в состав авиационного командования Юго-Восточной Азии были включены и американские самолеты, находившиеся на этом театре военных действий. В конце 1943 года сюда прибыли первые партии истребителей «Спит-файр». Наконец-то современные истребители стали прибывать на театр военных действий, войска которого уже начали име-

новаться в прессе «забытой армией». Главнокомандующим вооруженными силами союзников в Юго-Восточной Азии был назначен адмирал лорд Маунтбэттен.

Командующим новым авиационным командованием Юго-Восточной Азии, укомплектованным английскими и американскими частями, был назначен главный маршал авиации Пейрс, его заместителями были назначены маршал авиации Гаррод и генерал-майор американских ВВС Стратемейер.

Вновь созданный объединенный штаб авиационного командования управлял всеми боевыми частями английских ВВС в Северо-Восточной Индии и частями 10-й воздушной армии США. Это объединенное, или «составное» (термин, применявшийся во всех докладах и донесениях), авиационное объединение подразделялось на Тактическое командование под командованием маршала авиации Болдуина и Стратегическое командование под командованием бригадного генерала американских ВВС Дэвидсона. Части транспортной авиации как английских, так и американских ВВС были объединены в Транспортное командование по воздушной переброске войск, возглавляемое бригадным генералом американских ВВС Оулдом. Были также объединены фоторазведывательные авиационные части. Организационные мероприятия по объединению авиационных частей и соединений союзников, хотя и казались сложными и встречали возражения со стороны заместителя главнокомандующего американского генерала Стилуэлла, на практике оказались чрезвычайно полезными.

* * *

Создание объединенного авиационного командования Юго-Восточной Азии имело целью проведение стратегического воздушного наступления для уничтожения японских военно-воздушных сил. Объединенные ВВС союзников обороняли аэродромы Транспортного авиаконандования ВВС США в Северо-Западной Индии, а также осуществляли прикрытие города и порта Калькутта. Основной задачей тактической авиации являлось оказание непосредственной поддержки 14-й армии и китайско-американским войскам в Китае под командованием генерала Стилуэлла. Не менее важной задачей военно-воздушных сил было снабжение по воздуху диверсионных групп чиндитов, действовавших под командованием Вингейта в глубоком тылу противника. Для выполнения этих задач Пейрс мог использовать в мае 1944 года 64 эскадрильи английских ВВС и 28 эскадрилий американских ВВС.

Японцы на этом театре военных действий располагали 740 самолетами, из которых 370 самолетов (200 истребителей,

110 бомбардировщиков и 60 разведывательных самолетов) были сосредоточены в Бирме на аэродромах Хехо, Ансакан, Рангун и Чиенг-Май. Остальные 370 самолетов были разбросаны в Сиаме, Французском Индокитае, Малайе и на острове Суматра. Японские базы и линии коммуникаций протянулись на 1500 километров (от Бангкока до Мьиткына) и поэтому были очень уязвимы при нападении с воздуха.

С прибытием истребителей «Спитфайр» Пейрс поставил своей задачей достигнуть превосходства в воздухе. Японцы применяли для аэрофоторазведки самолеты «Дина» («Мицубиси-100»), превосходившие по своим тактико-техническим данным английские истребители «Харрикейн». С прибытием на аэродром Читтагонг 607-й и 615-й эскадрилий, вооруженных самолетами «Спитфайр-V», японцы скоро утратили это преимущество. В течение месяца наши самолеты сбили четыре самолета «Дина», и японцы больше не могли безнаказанно проводить аэрофоторазведку наших позиций на араканском участке фронта, где готовилось новое наступление. К концу 1943 года японцы потеряли 22 самолета, в то время как наши потери составили 13 самолетов. Наибольшего успеха добилась 136-я эскадрилья, сбившая 31 декабря 12 японских бомбардировщиков и истребителей, пытавшихся атаковать наши суда у Араканского побережья. Скоро соотношение потерь самолетов «Спитфайр» и японских самолетов составило 1 : 8, и японцы были вынуждены подтянуть резервы своей истребительной авиации. Теперь их тактика заключалась в том, что истребители летали на большой высоте, а внизу, в качестве приманки для наших истребителей «Спитфайр», находились японские бомбардировщики.

В течение небольшого промежутка времени нам дорого пришлось заплатить за завоевание господства в воздухе. Однако триумф японцев был непродолжительным. Вскоре на фронт прибыли 81-я и 152-я истребительные эскадрильи, вооруженные истребителями «Спитфайр-VIII», для участия во втором бою за Араканское побережье, который должен был начаться 4 февраля 1944 года. Истребители «Спитфайр-VIII», имея скорость 675 км/час и потолок около 14 000 метров, быстро изменили обстановку в воздухе в нашу пользу. С этого времени и до конца войны японцы не могли захватить инициативу в воздухе.

Окончательную цель войны — разгром Японии, по мнению верховного командования, можно было достигнуть, если английские и американские войска войдут в Китай и объединятся там с войсками Чан Кай-ши. Маунтбэттену предстояло разрешить проблему, каким образом с максимальным успехом приступить к выполнению столь грандиозной задачи.

В поисках путей для разрешения этой проблемы он вскоре столкнулся с трудностями, возникшими на почве разногласий не только между ним и своим заместителем Стилуэллом, но также между американскими и английскими начальниками штабов. Подробно останавливаться на этих разногласиях нет необходимости. Вкратце они заключались в следующем: Маунтбэттен, Черчилль и Комитет начальников штабов вооруженных сил Англии настаивали на проведении морских десантных операций, в первую очередь с целью захвата Малайи и с окончательной целью — захват одного из китайских портов. Генерал Маршалл и начальники американских штабов, поддерживаемые генералом Стилуэллом (Стилуэлл, являясь заместителем Маунтбэттена, каким-то образом ухитрился исполнять обязанности главнокомандующего американскими войсками в Китае, Бирме и Индии, начальника штаба Чан Кай-ши, командующего китайско-американскими войсками, сражавшимися в Северной Бирме, и главного администратора ленд-лиза в Китае), настаивали на проведении наступления из Индии для захвата Северной Бирмы с последующим выходом на автомобильную дорогу, ведущую в Китай. План морских десантных операций мог быть выполнен лишь при наличии необходимого количества кораблей и десантных судов, которых в то время не имелось в нужном количестве. Построить такое количество кораблей и судов в течение нескольких месяцев было невозможно. Во всяком случае эта задача была невыполнима до тех пор, пока не будет произведена высадка союзных войск в Европе. Американский план разгрома японцев, предусматривавший наступление через джунгли Бирмы, был рискованным мероприятием, которое могло быть успешно проведено лишь при условии, что наступающие войска будут обеспечены по воздуху всем необходимым. Однако в ноябре 1943 года вопрос о снабжении целой армии в течение многих недель и месяцев исключительно с помощью воздушного транспорта даже не ставился на обсуждение.

Пока правительства и верховное командование союзников рассматривали эти планы, Маунтбэттен решил полностью связать силы японцев в Бирме, наступая одновременно на четырех участках фронта. В соответствии с его планом 15-й корпус под командованием генерал-лейтенанта Кристисона должен был наступать вдоль Араканского побережья и захватить остров Акьяб. Войска Стилуэлла должны были наступать из Ледо в южном направлении. Одновременно 77-я бригада Вингейта должна была проводить диверсии в глубоком тылу противника, и, наконец, намечалось предпринять наступление с ограниченными целями через реку Чиндвин.

В начале ноября 1943 года 15-й корпус начал наступление

из района Кокс-Базара, продвигаясь на юг полуострова Майу. Главной целью этого наступления была высадка 2-й английской дивизии в тылу 55-й японской дивизии, располагавшейся на полуострове Майу. Хотя эта высадка и не была осуществлена из-за недостатка десантных судов, тем не менее наступление 15-го корпуса развивалось успешно.

Авиационная поддержка частей 15-го корпуса носила классический характер. Систематическим атакам с воздуха подвергались аэродромы, центры снабжения, порты, корабли и суда, железнодорожные и автомобильные коммуникации противника.

Самолеты стратегической авиации действовали по железнодорожным коммуникациям противника, основное внимание при этом уделялось Рангуну и только что построенной железной дороге, соединившей Бирму с Сиамом. Объектом непрерывных атак с воздуха была также железная дорога, соединяющая Рангун с Мьиткыина, причем по меньшей мере один из мостов этой дороги всегда был выведен из строя. Более удаленными целями стратегической авиации были сортировочные станции в городах Моулмейн (Бирма) и Бангкок (Сиам), подвергавшиеся налетам бомбардировщиков «Веллингтон» и «Либерейтор». Начиная с 18 апреля самолеты «Митчелл» и «Веллингтон» начали производить ежедневные налеты на дороги, по которым доставлялось снабжение японским войскам, действовавшим в районе реки Чиндвин. Интенсивной бомбардировке днем и ночью подвергались склады горючего. В период с января по май 1944 года самолеты стратегической авиации сбросили на различные объекты 6500 тонн бомб. При учете этого тоннажа нужно иметь в виду, что самолетам приходилось покрывать большие расстояния (длина некоторых маршрутов была равна расстоянию от Лондона до Туниса).

4 февраля 1944 года японцы предприняли наступление, оказавшееся на этом фронте для них последним, и остановили войска Маунтбэттена. На рассвете 6 февраля командиру 7-й индийской дивизии генерал-лейтенанту Мессерви вместе со своим адъютантом и несколькими офицерами пришлось вступить в рукопашную схватку с японцами вблизи деревни Таунг-Базар, находившейся в 4 километрах от линии фронта. Генералу удалось пробиться к деревне Зинцвейя, где располагался штаб его тыловых частей. Эта деревня стала называться «Админ Бокс». Офицеры и солдаты, оборонявшие «Админ Бокс», явились свидетелями победы союзников в одном из решающих сухопутных боев Бирманской кампании.

Вскоре японский генерал Ханая предпринял наступление с целью вторжения в Индию. План этого наступления, известного под названием операция «С», был разработан японским

верховным командованием. Вторжение японских войск в Индию намечалось осуществить прорывом фронта английских войск с последующей изоляцией восточного участка фронта от западного и перехватом всех английских коммуникаций. После этого японское командование планировало уничтожить обе разобщенные группировки союзных войск по частям. В случае успешного осуществления этого плана японцы захватили бы все дороги, ведущие в Индию через Читтагонг и Димапур. Операцию намечалось осуществить в два этапа. На первом этапе предполагалось захватить порт Читтагонг, отвлечь сюда все резервы, имевшиеся в распоряжении генерала Слива, после чего, примерно через месяц, начать второй этап операции. На втором этапе операции намечалось захватить узлы обороны в Имфале и Димапуре, и, как только японские войска продвинулись далее на территорию Индии, создать там марионеточное правительство во главе с Субха Чандра Боузом, являвшимся лидером так называемой национальной индийской армии. Таков был замысел противника. Японское командование не сомневалось в успехе этой операции: под угрозой окружения английские войска будут вынуждены отступать, в это время их нетрудно будет разъединить и уничтожить по частям. По существу должна была повториться старая история. Хорошо обученные и натренированные японские войска, наступая через джунгли, которые были труднопроходимыми даже для них, должны были вызвать панику среди наших войск и одержать победу. Однако в своих расчетах японское командование не учло одного, причем решающего фактора — мощи наших военно-воздушных сил. Вместо приказа на отступление английская армия получила приказ стоять на месте и вести бои, получая необходимое снабжение по воздуху.

Первый удар по японскому авангарду во главе с полковником Танахаси, который рассчитывал через неделю быть в Читтагонге, был нанесен войсками гарнизона «Админ Бокс». В первых боях, продолжавшихся 48 часов, обстановка была не в пользу союзников, так как японцы сумели использовать элемент внезапности. К 10 февраля они полностью окружили «Админ Бокс». Ценой огромных, нечеловеческих усилий японцам удалось переправить свою артиллерию через Ньякдаукский хребет и расположиться в джунглях поблизости от коммуникаций 5-й индийской дивизии, которые они пытались, но не сумели перерезать.

Проводя эту операцию, японские войска получали максимально возможную поддержку со стороны своей авиации, которая в первый день выделила для этой цели 100, а на следующий день 60 самолетов. Японскому командованию казалось,

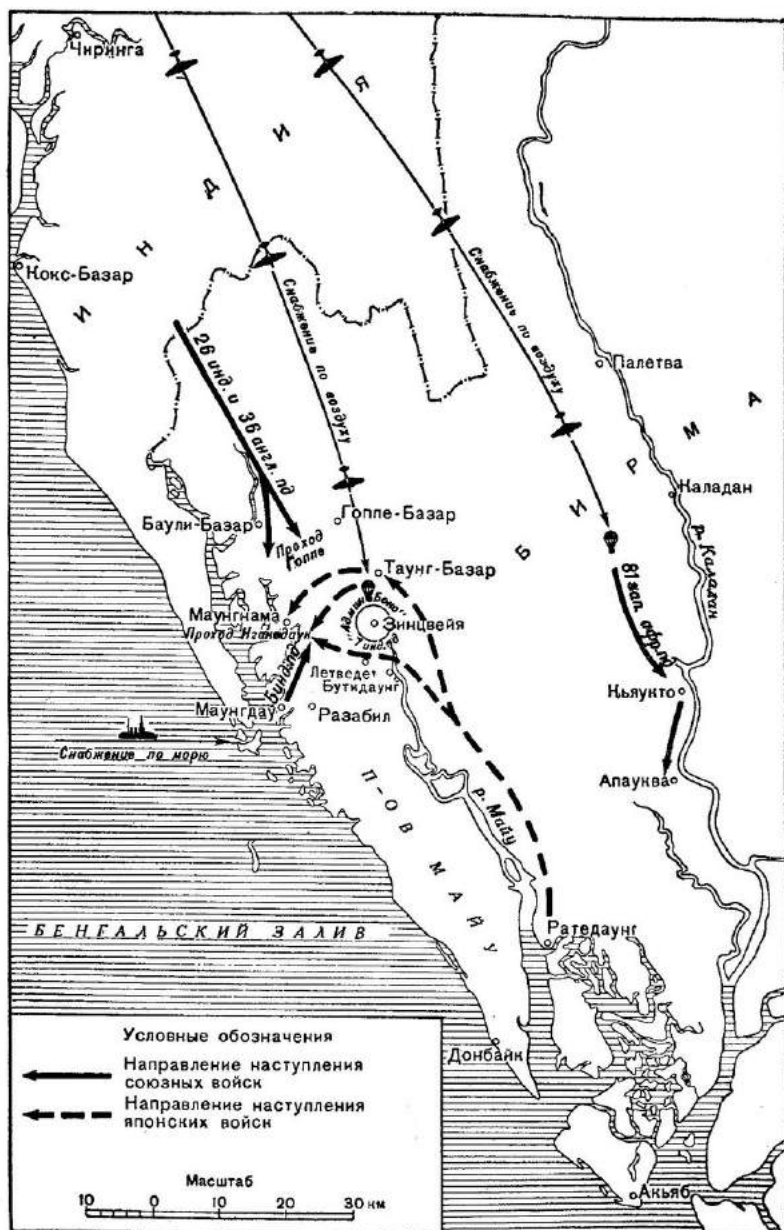


Схема 36. Снабжение по воздуху союзных войск на Араканском побережье (февраль 1944 г.)

что победа обеспечена. Так бы и произошло, если бы немедленно не было организовано снабжение войск по воздуху самолетами бригадного генерала Оулда. К счастью, у Пейрса имелись запасы продовольствия почти на 40 000 человек, которые были сосредоточены на аэродроме Комилла и на других аэродромах. Продовольствие в первую очередь перебрасывалось туда, где в нем ощущалась крайняя необходимость.

Напряженная обстановка длилась с 8 февраля по 6 марта. За этот период наземным войскам было сброшено 2000 тонн различных грузов, начиная от боеприпасов и кончая свежими яйцами для раненых. Средний вес перевозимого груза каждого самолета С-47 составлял от 3000 до 3500 килограммов. Выполняя эту задачу, мы понесли незначительные потери в транспортных самолетах, что объясняется не только активными действиями истребителей «Спитфайр», которые уничтожили или повредили около 60 самолетов противника, но и эффективной работой службы ВНОС, своевременно оповещавшей о появлении самолетов противника.

Наши осажденные войска делали все возможное, чтобы помочь своей транспортной авиации. В момент сбрасывания грузов на японские позиции обрушивался ружейно-пулеметный огонь. Для эвакуации раненых силами рабочих-кули была построена взлетно-посадочная полоса длиной 180 и шириной 36 метров, с которой 50 легкомоторных самолетов «Аустер» каждую неделю эвакуировали около 300 раненых.

Помощь авиации наземным войскам этим не ограничивалась. Пикирующие бомбардировщики «Вулти Вендженс» непрерывно наносили удары по объектам на поле боя и коммуникациям противника.

К середине марта осажденные войска перешли в наступление. 11 марта 7-я индийская дивизия захватила Бутидаунг, а 12 марта части 5-й индийской дивизии овладели Разабиллом. 81-я западноафриканская дивизия вначале захватила Кьяукто и Апаукву, однако вскоре была вытеснена японцами, которые предприняли внезапную контратаку. 23 марта наши войска вновь прорвали внешнее кольцо обороны Кьяукто. К этому времени отпала необходимость в снабжении войск по воздуху на Араканском участке фронта, и большая часть транспортных самолетов сразу же была переключена на доставку снабжения войскам центрального и северного участков фронта. К началу апреля бои на Араканском побережье закончились победой союзников. В ходе этих боев японцы потеряли свыше 5000 своих лучших солдат и офицеров.

Несмотря на полный провал первого этапа операции по вторжению в Индию, японцы не отказались от проведения

второго этапа. Наша воздушная разведка выявила передвижение японских войск, строительство дорог и сооружение плотов в различных пунктах, расположенных на реке Чиндвин. Очевидно, противник намеревался предпринять наступление на Имфал. Захват японцами Имфала и Кохимы открывал им прямую дорогу в Индию. Поэтому в этом районе были сосредоточены 4-й корпус и 221-я авиагруппа. Располагаясь посреди живописной и плодородной равнины, Имфал находился на основной сухопутной коммуникации между Индией и Бирмой и в течение длительного времени был нашей передовой базой центрального участка фронта.

8 марта японцы предприняли наступление на Имфал силами 15-й и 33-й пехотных дивизий одновременно с двух направлений. Один удар противник наносил вдоль западного берега реки Манипур из района Тиддима и другой из района Таму в северо-западном направлении. В течение некоторого времени обстановка была очень напряженной, даже критической, поскольку дороги Димапур—Кохи́ма—Имфал—Тиддим и Имфал—Таму, являвшиеся единственными линиями коммуникаций, находились в полосе наступления противника и поэтому могли быть легко перерезаны, и все войска, находившиеся в Имфале и прилегающих к нему районах, оказались бы изолированными. Поэтому командование приказало 17-й индийской дивизии отойти из Тиддима. Однако дивизия начала отходить лишь 13 марта, то есть через пять дней после начала наступления японцев. К этому времени 33-я японская дивизия перерезала дорогу Имфал—Тиддим и 17-я индийская дивизия оказалась в окружении.

В течение трех недель командир 4-го корпуса был вынужден израсходовать все имевшиеся в его распоряжении резервы в Имфале. Для подмены этих резервов было решено ускорить уже готовившуюся к этому времени переброску в Имфал 5-й индийской дивизии с Араканского участка фронта. Быстрая переброска дивизии могла быть осуществлена только при помощи воздушного транспорта. Однако маршал авиации Болдуин доложил, что он не располагает необходимым количеством транспортных самолетов для переброски дивизии. И тогда Маунтбэттен принял смелое решение, которое не только спасло положение, но, как и в боях на Араканском побережье, привело к победе. Для переброски 5-й индийской дивизии в Имфал были привлечены 194-я транспортная эскадрилья и 20 самолетов из состава Транспортного авиаконандования США, которые в течение нескольких месяцев осуществляли переброску снабжения в Китай. Даже кратковременное прекращение этих жизненно важных воздушных сообщений, как писал Маунтбэттен в своем донесении, «противоречило как

данным мне директивам, так и личным инструкциям президента США. Я понимал, что, принимая самостоятельно это решение, я рисковал как его доверием, так и доверием Комитета начальников штабов вооруженных сил США».

Для переброски 5-й индийской дивизии было произведено 758 самолето-вылетов. Одновременно в район Джорхата (провинция Ассам) по воздуху были переброшены 50-я парашютная бригада, два усиленных индийских батальона из провинции Пенджаб и пехотная бригада из района юго-западнее Калькутты. При переброске этой бригады транспортные самолеты С-46 совершили 99 и С-47 129 самолето-вылетов, в ходе которых было переброшено 3056 человек рядового и офицерского состава, около 450 тонн различных грузов, 50 мотоциклов, 40 автомашин «джип», 31 автоприцеп, 16 пушек и 8 гаубиц.

В конце марта японцы окружили Имфал. На помощь осажденному гарнизону по воздуху были переброшены 5-я и 7-я индийские дивизии. К началу апреля здесь развернулись ожесточенные бои. Силы обеих сторон к этому времени были приблизительно равны. Благодаря умелому использованию авиации войскам Маунтбэттена удалось противостоять сильному натиску противника в двух основных районах — в Кохиме и на равнине вокруг Имфала.

4 апреля японцы начали наступление на Кохиму, которое привело к одному из самых ожесточенных сражений на этом театре военных действий, продолжавшемуся до 20 апреля. Внезапное появление 31-й японской дивизии на окраинах Кохимы в начале апреля создало в этом районе очень напряженную обстановку. Гарнизон Кохимы, насчитывавший всего около 2000 человек, занимал район обороны в 20 гектаров.

Единственным видом снабжения, на которое мог уверенно рассчитывать гарнизон Кохимы, было снабжение по воздуху. В течение 16 дней четыре эскадрильи истребителей-бомбардировщиков «Харрикейн» произвели свыше 2200 самолето-вылетов по объектам в районе расположения 31-й японской дивизии, причем большинство самолетов наносили удары по скоплениям живой силы противника. Одновременно четыре эскадрильи самолетов «Вулти Вендженс», кроме непосредственной поддержки наземных войск, производили налеты на склады и лагерь противника.

Не менее важную задачу осуществляли войска, оборонявшие Имфал. К 29 марта японцы закончили окружение Имфала, и войска 4-го корпуса, оборонявшие этот город, оказались отрезанными. Снабжение по воздуху, обеспечившее

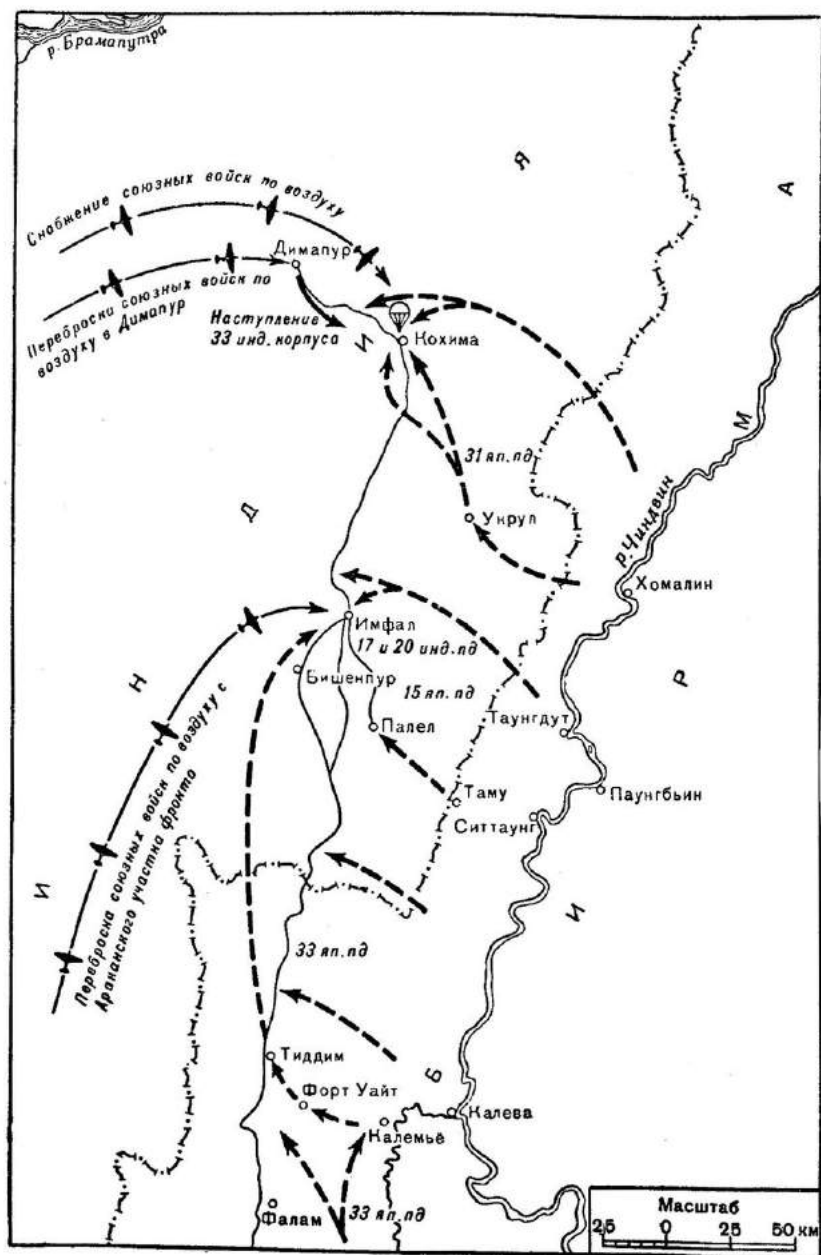


Схема 37. Наступление японцев на Имфал и Кохиму (март—апрель 1944 г.)

победу на Араканском побережье, было здесь организовано в еще более крупном масштабе.

150 000 человек, окруженные противником, находившиеся в осажденном городе на удалении 222 километров от ближайшей железнодорожной станции, получали необходимое снабжение исключительно по воздуху. В период осады Имфала туда ежедневно доставлялось по воздуху 275 тонн различного снабжения, а в июне количество грузов достигло 400 тонн в сутки. Самолеты, перебрасывавшие в Имфал 5-ю индийскую дивизию, вывезли оттуда несколько тысяч человек административно-хозяйственных подразделений и служб, в которых не нуждались войска, находившиеся в окружении. В мае американские самолеты перебросили из Имфала еще 30 000 человек и два госпиталя с обслуживающим персоналом.

Противовоздушная оборона города обеспечивалась истребителями и истребителями-бомбардировщиками 221-й авиагруппы, располагавшей в кольце окружения шестью аэродромами. Строгая светомаскировка поддерживалась от вечерних сумерек и до рассвета. Для удержания господства в воздухе с рассвета и до наступления темноты патрулировали истребители и истребители-бомбардировщики.

Тот факт, что японцам не удалось овладеть господством в воздухе, в значительной степени объясняется усилиями американских истребителей дальнего действия «Лайтнинг» и «Мустанг», которые в марте и апреле произвели несколько штурмовых налетов на передовые японские аэродромы. И все же обстановка в Имфале в течение многих дней оставалась напряженной. Захват японцами холмов, окружающих Имфал, сильно затруднил работу службы ВНОС. Для обороны двух проходов в Имфалскую долину было вновь применено патрулирование истребителей. О том, насколько это мероприятие себя оправдало, говорит тот факт, что во время налета на Имфал из 20 японских бомбардировщиков «Оскар» десять были сбиты патрулирующими истребителями. О беспомощности японской авиации и ее неспособности повлиять на ход боев в Имфале можно судить еще и по тому факту, что в течение 80 дней осады города им удалось сбить только два самолета С-47 и один «Веллингтон», доставлявшие снабжение нашим войскам.

Как описывалось выше, диверсионные отряды чиндитов под командованием Вингейта, или, как их называли, «диверсионные группы в глубоком тылу противника», в феврале 1943 г. совершили глубокий рейд в Бирму. Несмотря на многочисленные затруднения и большие потери, этот рейд рассматривался, по крайней мере с тактической точки зрения, настолько успешным, что Маунтбэттен решил повторить подоб-

ную операцию, но только в более крупном масштабе. Проведение этой операции, известной под условным наименованием «Уэнсди», было намечено на 5 марта 1944 года.

Цель операции заключалась в переброске в глубокий тыл японских армий, находившихся в Северо-Восточной Бирме, 12 000 человек, что было равно боевой численности двух дивизий. Из этого количества 10 000 человек было намечено перебросить по воздуху, а 2000 должны были совершить марш через джунгли. Отряды Вингейта получили приказ перерезать основные коммуникации снабжения противника, особенно японских войск, противостоявших войскам Стилуэлла, которые медленно, но упорно продвигались к Мьиткына. Перебрасываемые по воздуху войска должны были высадиться на двух расчищенных в джунглях посадочных площадках под условными наименованиями «Пикадилли» и «Бродвей».

В воскресенье 5 марта, во второй половине дня, аэродром Лалагат, выбранный для проведения воздушнодесантной операции, был переполнен американскими транспортными самолетами С-47 и планерами. Каждый самолет должен был буксировать два планера. Всего в операции принимали участие 80 планеров, стоявших в ожидании в два ряда по одну сторону взлетно-посадочной полосы. В тот момент, когда Вингейт уже отдавал последние распоряжения по погрузке войск, на аэродром прибежал офицер с еще не высохшим фотоснимком в руке. Из снимка было видно, что на основной посадочной площадке «Пикадилли» противник соорудил препятствия из тиковых деревьев, сложенных в ряды и замаскированных высокой буйволовой травой. Снимок был сделан с небольшой высоты час или два назад летчиком самолета «Митчелл», совершавшим полет в районе посадочных площадок. Фотоснимки посадочной площадки «Бродвей», снятые этим же летчиком, показывали, что на ней нет никаких препятствий. Неужели японцы узнали о готовившейся операции и, выведя из строя одну посадочную площадку, надеялись привлечь все десантные силы на другую площадку и там уничтожить их? Проведение операции было отложено, а эти новости были скрыты от личного состава. Вскоре кто-то вспомнил, что посадочная площадка «Пикадилли» использовалась для эвакуации раненых во время первой экспедиции Вингейта и ее снимок появился в то время в американской прессе. Возможно, таким образом противник узнал о существовании этой площадки. Но знал ли он больше? Было решено пойти на риск и посадить все планеры на одну площадку «Бродвей». В 18.08 с аэродрома взлетел первый самолет, буксирующий планеры.

Полет не обошелся без потерь. Вследствие турбулентности

воздуха и перегрузки планеров сразу после взлета оторвалось несколько планеров. Четыре планера разбились в джунглях недалеко от места взлета, три отцепились восточнее реки Чиндвин и два планера — восточнее верхнего течения реки Иравади. Пять планеров, отцепившихся на маршруте, случайно приземлились вблизи расположения японского штаба, и личному составу, избежавшему ранений при посадке, пришлось вступить в бой с японцами. Противник сразу же пришел к заключению, что Маунтбэттен организовал налеты на штабы японских дивизий для того, чтобы сорвать вторую фазу наступления японцев, которая должна была вскоре начаться. Об истинном намерении операции «Уэнсди» японское командование не догадалось и своевременно не приняло никаких мер предосторожности.

Приземление планеров на посадочной площадке «Бродвей» не обошлось без неприятностей. Несколько первых планеров сломалось при посадке на тщательно замаскированных японцами бороздах, и, пока их убирали с площадки, на них стала садиться вновь прибывшая группа планеров. Потери планеров непрерывно росли, и около 02.30, получив по радио с «Бродвея» заранее условленный сигнал, основная группа планеров, находившихся в воздухе, была возвращена на аэродром Лалагат. После этого «Бродвей» молчал, и все попытки связаться с ним по радио оказались безуспешными. Неужели, чего и опасались, первый эшелон планеров попал в ловушку и там сейчас происходит жестокая схватка с врагом?

Вскоре с «Бродвея» была получена долгожданная кодовая фраза — «Свиная колбаса». Около 400 английских солдат под руководством опытных американских инженеров с помощью бульдозеров, уцелевших при посадке первой группы планеров, расчистили и утрамбовали взлетно-посадочную полосу, и во второй половине дня на аэродром Лалагат была послана радиограмма, в которой говорилось, что с наступлением сумерек «Бродвей» готов к приему самолетов.

В течение ночи на «Бродвее» приземлились 62 самолета С-47 и 12 планеров — на другой взлетно-посадочной площадке под условным наименованием «Чаурингхи». На этой площадке самолеты С-47 приземлялись в течение двух ночей. Когда произвел посадку последний планер, Вингейт отдал приказ покинуть площадку. Через два часа после того как наш последний солдат покинул «Чаурингхи», японские самолеты совершили налет на эту взлетно-посадочную площадку. О высадившемся десанте на «Бродвее» японцы узнали лишь 13 марта.

Всего за шесть дней в тыл противника на глубину 200 километров и более по воздуху было переброшено 9052 человека, 175 пони, 1183 мула и свыше 230 тонн различных

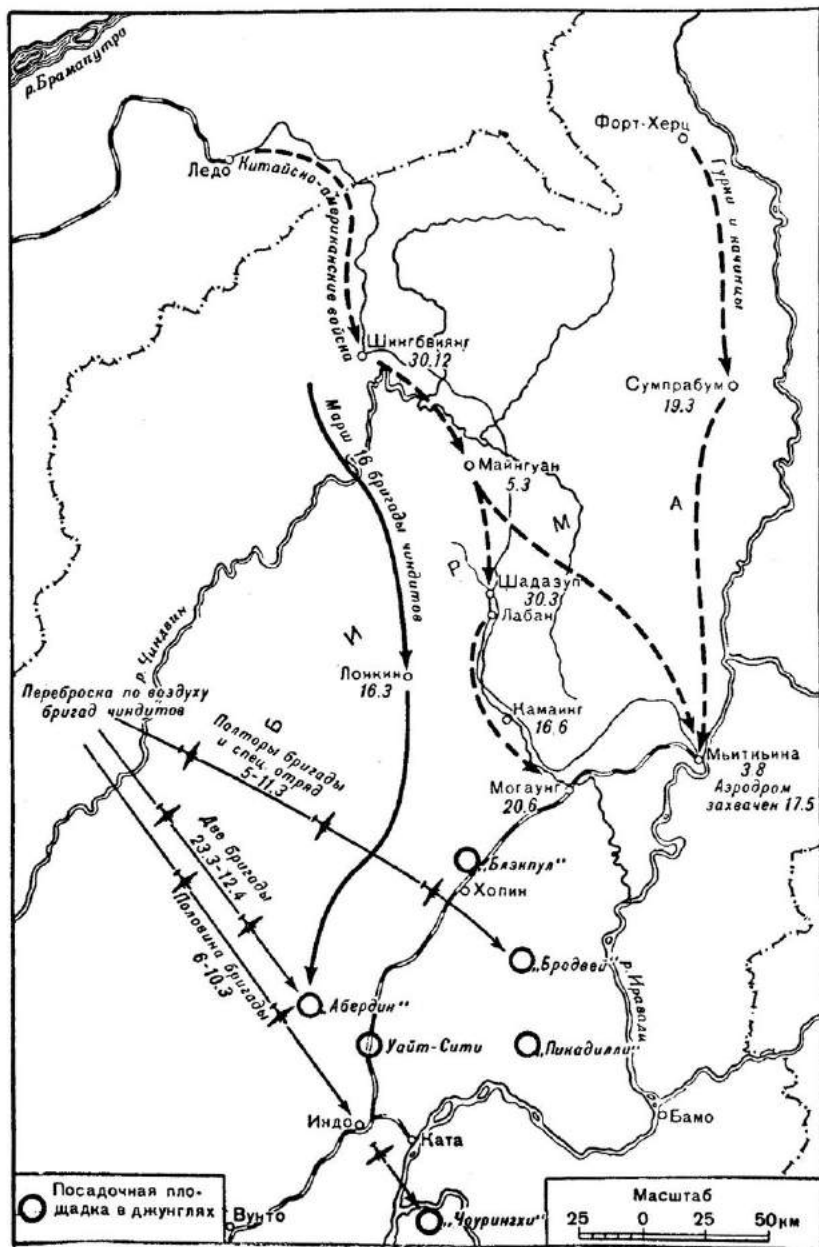


Схема 38. Вторая экспедиция чиндитов (декабрь 1943 г.— август 1944 г.)

грузов. Свои потери во время посадки планеров составили 121 человек. Не был потерян ни один самолет С-47.

23 марта начался второй этап этой операции. Бригада чиндитов была высажена еще на одной посадочной площадке — «Абердин», построенной на лесной расчистке в джунглях. Всего на таких расчистках в джунглях было построено пять аэродромов и около сотни небольших взлетно-посадочных площадок для посадки легкомоторных самолетов Л-1 и Л-5. Все эти площадки располагались на больших лесных полянах, заросших густой травой и окруженных со всех сторон высокими, увешанными лианами деревьями. С таких площадок и отправились в свой опасный путь около 30 отрядов Вингейта.

Каждый отряд сопровождал офицер английских ВВС. Эти офицеры по радио наводили истребители-бомбардировщики на цели, выбирали площадки для посадки санитарных самолетов и зоны для сбрасывания грузов с транспортных самолетов.

Таково вкратце описание той роли, которую сыграли военно-воздушные силы в этой операции, стоившей противнику свыше 5000 убитыми. Операция проходила в глубоком тылу армий противника, в центре страны, в которой он хозяйничал в течение двух лет.

Мощные удары по японцам нанесла 50-я китайская дивизия, которая входила в группу китайско-американских войск под командованием генерала Стилуэлла. В апреле эта дивизия численностью 8000 человек была переброшена по воздуху из Сукерейтинга в Майнгкван и после этого регулярно снабжалась по воздуху. Продвигаясь с боями из провинции Ассам на юг в направлении Мьиткьина, Стилуэлл направил небольшой отряд для захвата основного аэродрома в районе Мьиткьина, которым этот отряд овладел 17 мая. После этого Стилуэлл предпринял штурм города, продолжавшийся 48 часов, однако храбро сражавшийся японский гарнизон отбил все атаки и, получив подкрепления, продержался еще 79 дней.

По мере увеличения давления китайско-американских войск в Северо-Восточной Бирме осада японцами Имфала начала ослабевать. В конце мая противник лишился своих ключевых позиций у Имфала и Кохимы, и в ночь на 6 июня боевые действия в этом районе прекратились. 4-й и 33-й корпуса начали продвигаться навстречу друг другу вдоль шоссе Кохима — Имфал. Теперь было необходимо возобновить движение по этому шоссе, которое было основной и почти единственной коммуникацией, соединяющей Бирму с Индией. 22 июня 2-я английская и 5-я индийская дивизии встретились в 47 километрах от Имфала и 175 километрах от Димапура. Движение по шоссе было вновь возобновлено. Теперь разгром

15-й японской армии был неизбежен, хотя на первых этапах своего отступления она еще яростно сопротивлялась.

Противник только в боях за Имфал потерял 13 500 человек убитыми. По самым скромным подсчетам, в период между серединой марта и серединой июня 1944 года японцы потеряли в Северной Бирме около 30 000 человек и 100 орудий.

Несмотря на наступивший период тропических дождей, Маунтбэттен продолжал наступление. Большую поддержку наступающим войскам оказывала авиация, которая в августе наносила удары по объектам речного транспорта на реке Чиндвин. Самолеты «Бофайтер» из состава 224-й авиагруппы совершали налеты на пристани. Мины, сброшенные английскими самолетами «Веллингтон» и американскими самолетами «Митчелл», вызвали большие потери лодок-сампанов — основного вида транспорта, оставшегося в распоряжении японцев. Авиация производила также налеты на автомобильные и железнодорожные коммуникации противника.

14-я армия продолжала наступление и 19 октября заняла Тиддим. 9 ноября наши войска захватили форт Уайт, а спустя пять дней Калемяо. В результате успешного наступления 14-й армии противник был вытеснен с гор в равнину. К этому времени прекратились тропические дожди, и войска генерала Слива были готовы наступать на Мандалай.

Глава 14

ЗАКАТ „ВОСХОДЯЩЕГО СОЛНЦА“

В то время как 14-я армия готовилась к новому наступлению в Бирме, в авиационном командовании Юго-Восточной Азии проводилось перевооружение. Самолеты «Веллингтон» заменялись тяжелыми бомбардировщиками «Либерејтор». Вскоре в распоряжении командования для проведения налетов на немногие оставшиеся стратегические цели имелся 131 тяжелый бомбардировщик «Либерејтор». Девять эскадрилий Тактического командования, вооруженных истребителями «Харрикейн», перевооружались на истребители «Сандерболт», четыре эскадрильи пикирующих бомбардировщиков «Вулти Вендженс» — на бомбардировщики «Москито».

Одновременно с перевооружением происходила смена руководства. 26 ноября 1944 года главный маршал авиации Пейрс сдал командование временно заступившему на эту должность маршалу авиации Гарроду. Намечалось, что Пейрса сменит главный маршал авиации Ли-Мэллори, но последний, следуя к месту назначения, погиб во время воздушной катастрофы. 23 февраля 1945 года на должность командующего авиационным командованием Юго-Восточной Азии был назначен маршал авиации Парк.

В октябре 1944 года вместо расформированного в июне Командования по воздушной переброске войск была создана оперативная транспортно-десантная авиагруппа, которая вместе со штабом по переброске воздушных грузов занималась переброской войск и грузов по воздуху. Численность этой авиагруппы никогда не превышала 17 эскадрилий, из которых девять принадлежали английским ВВС и восемь — американским; штаб по переброске воздушных грузов имел шесть эскадрилий.

В октябре 1944 года были разработаны планы проведения ряда боевых операций, в том числе нескольких воздушно-десантных операций. Эти операции намечалось в основном провести на равнинной местности севернее Мандалая и севернее Рангуна. Наибольшую важность представляли десант-

ные операции, имевшие своей целью очистку Араканского побережья от противника и захват острова Акьяб. Успешная оборона «Админ Бокс» на Араканском побережье, Кохимы и Имфала на центральном участке фронта, а также организованное снабжение войск Стилуэлла по воздуху при продвижении их в направлении Мьиткына еще раз продемонстрировали исключительную важность использования транспортной авиации для переброски войск и грузов, причем успеха можно было достигнуть при условии господства в воздухе своей авиации. То, что снабжение войск по воздуху окажется решающим фактором не только в переброске снабжения, но и в достижении полной победы в Бирме, был еще не оценен и о важности его лишь смутно догадывались.

Прежде всего необходимо уяснить, каким образом 17 эскадрилий тихоходных, невооруженных транспортных самолетов, действовавших подчас в сложных метеорологических условиях, смогли обеспечить всем необходимым армию численностью свыше 300 000 человек.

Самолеты «Спитфайр» обеспечивали господство в воздухе в первую очередь над районом боевых действий, а американские истребители дальнего действия «Мустанг» выполняли эту задачу вне района боевых действий.

К концу июля 1944 года — в самый разгар тропических дождей — полеты японских самолетов полностью прекратились. В октябре, когда японские самолеты вновь появились в воздухе, противник из общего количества 750 самолетов, имевшихся в его распоряжении на этом театре военных действий, имел в Бирме не более 125 самолетов, из которых половину составляли истребители. При наличии таких незначительных сил японская авиация не могла оказать какого-либо влияния на ход боевых действий.

Действия союзной авиации носили активный характер. На бомбардировочную авиацию было возложено выполнение четырех задач: прервать на значительной глубине пути снабжения противника, идущие в Бирму; уничтожить склады снабжения и нарушить движение на коммуникациях противника внутри Бирмы; действуя совместно с 222-й истребительной авиагруппой, воспретить движение судов и, наконец, оказать поддержку наземным войскам на поле боя, атакуя цели по заявкам своих войск.

За счет местных ресурсов японская армия в Бирме только наполовину удовлетворяла свои потребности. Главным средством транспортировки предметов снабжения в Бирме были железные дороги общей протяженностью свыше 8000 километров. Из них наиболее важной была железная дорога, соединяющая Бангкок с Моулмейном, при строительстве ко-

торой погибло 24 000 военнопленных. Длинной в 385 километров, дорога проходила через густые заросли бамбука и кокосовых пальм, огибая, а иногда и пересекая горы. На всем протяжении этой дороги насчитывалось не менее 688 мостов длиной от 30 до 400 метров, переброшенных через пропасти, реки и овраги. Только на одну эту железную дорогу союзная авиация сбросила 2700 тонн бомб. Наибольшим затруднением при проведении бомбардировочных налетов на этом театре военных действий была огромная протяженность маршрутов. Объекты действий для тяжелых бомбардировщиков находились на удалении 1600—1800 километров от своих аэродромов. При проведении первых налетов максимальная бомбовая нагрузка самолета составляла около 1400 килограммов. Однако спустя некоторое время в результате экспериментальных полетов с целью определения наивыгоднейших режимов полета было установлено, что бомбовую нагрузку можно увеличить до 3600 килограммов. С такой бомбовой нагрузкой стало возможно совершать полеты до Моулмейна, находившегося на удалении 2900 километров от аэродромов базирования нашей бомбардировочной авиации, и обратно, до Бангкока — на расстоянии 3500 километров и даже до Малаккского полуострова, находившегося на удалении 4500 километров от наших аэродромов. К началу 1945 года полеты на такие большие расстояния могли регулярно совершать четыре тяжелобомбардировочные эскадрильи. Применение радиоуправляемых авиационных бомб «Азон», сбрасываемых с самолета-матки, настолько облегчило проведение налетов на железнодорожные объекты и повысило точность бомбометания, что в период январь — апрель 1945 года в среднем девять железнодорожных мостов между Бангкоком и Бирмой постоянно находились в разрушенном состоянии.

Общим результатом этих налетов явилось снижение общего тоннажа грузов, перевозимых японцами по железным дорогам, с 750 до 150 тонн в сутки. Бомбардировка железных дорог, расположенных на территории самой Бирмы, была еще успешнее, так как маршруты полета были короче, вследствие чего бомбовая нагрузка самолетов увеличивалась. К концу 1944 года движение по железным дорогам почти полностью прекратилось. В налетах на железнодорожные объекты, находившиеся на небольшом удалении от аэродромов базирования нашей авиации, принимали участие и истребители «Бофайтер», которые иногда несли значительные потери. Например, одна эскадрилья за полтора года потеряла 62 летчика.

Одна эскадрилья бомбардировщиков дальнего действия «Либерейтор» из состава английских ВВС занималась в это время исключительно постановкой мин в водах противника.

Самолеты «Москито» из состава разведывательных эскадрилий обеспечивали тяжелые бомбардировщики и истребители-бомбардировщики подробными аэрофотоснимками целей. Эти самолеты начали совершать полеты в декабре 1943 года. Вначале дальность полета самолетов-разведчиков была сравнительно небольшой, но вскоре они стали производить полеты уже до Бангкока, а перед окончанием войны фотографировали объекты в таких удаленных районах, как Суматра, Южная Малайя, Сингапур и Ява.

222-я авиагруппа выполняла задачи по борьбе с кораблями и подводными лодками противника. После падения Сингапура и до конца 1944 года основная задача этой авиагруппы заключалась в прикрытии с воздуха своих кораблей и судов. Как и самолеты Берегового командования, самолеты 222-й авиагруппы налетали сотни тысяч миль над морскими просторами, ведя тщательное наблюдение за немецкими и японскими подводными лодками.

В конце 1944 года 222-я авиагруппа перешла к наступательным действиям. За первые четыре месяца 1945 года самолеты этой авиагруппы потопили близ Араканского побережья около 50 надводных судов противника различного тоннажа. Перенеся действия далее в восточном направлении, 222-я авиагруппа с помощью самолетов «Либерејтор» из состава Стратегического командования потопила в Сиамском заливе 20 судов противника, включая танкер водоизмещением 10 000 тонн. Самолеты этой авиагруппы занимались также постановкой мин в водах противника. Только 160-я эскадрилья самолетов «Либерејтор», базировавшаяся на острове Цейлон, поставила около 1000 мин.

Говоря о боевой деятельности авиации по нарушению коммуникаций противника, следует отметить 224-ю авиагруппу, действовавшую против каботажного судоходства противника у острова Тенассерим и в заливе Мартабан.

Вернемся к боевым действиям тяжелобомбардировочной авиации в Бирме. Как уже говорилось, одной из ее основных задач было проведение совместно с истребителями-бомбардировщиками боевых действий над полем боя. В конце 1944 года были проведены учения «Эрфквейк I» и «Эрфквейк II». В ходе этих учений тяжелые бомбардировщики отрабатывали тактические приемы по оказанию авиационной поддержки войскам на поле боя на этом театре военных действий. Позднее условные названия этих учений были присвоены двум боевым операциям, проведенным тяжелобомбардировочной авиацией. Операция «Эрфквейк I», или «Мэйджор», проводилась самолетами «Либерејтор», а операция «Эрфквейк II», или «Майнор», — самолетами «Митчелл». Проведение этих

операций осложнялось не только трудностью обнаружения целей малых размеров на поле боя, но и тем, что эти цели нужно было поразить в заранее условленный момент самолетами, проделавшими большой путь над горами, часто в сложных метеорологических условиях при ненадежной радиосвязи с землей.

Наступательные действия наземных войск, имевшие своей целью освобождение Бирмы, вначале проводились на трех участках фронта: на северо-восточном в районе Мьиткына — войсками под командованием генерала Стилуэлла, которого позднее сменил генерал Салтэн; на центральном участке фронта — 14-й армией под командованием генерала Слива с задачей захватить Мандалай и Рангун; на юго-западном участке фронта, на Араканском побережье, 15-м корпусом под командованием генерал-лейтенанта Кристисона.

Снабжение этих войск должны были осуществлять 17 транспортных эскадрилий оперативной транспортно-десантной авиагруппы и шесть эскадрилий 10-й воздушной армии США. Однако с самого начала в этом вопросе возникло много затруднений.

В Китае японцы внезапно предприняли наступление на Куньмин. Чтобы приостановить это наступление, из Бирмы в Китай были переброшены на самолетах 25 000 китайских солдат вместе с артиллерией, автомашинами «джип» и выючными животными.

2 января 1945 года летчики двух истребителей «Харрикейн», пролетая над островом Акьяб, заметили, что местные жители размахивают руками, давая понять, что японцы покинули остров. Акьяб был занят без всякого сопротивления. На следующий день на остров прибыли первые истребители «Спитфайр», которые вскоре сбили пять из шести японских истребителей-бомбардировщиков «Оскар», совершивших налет на суда, выгружавшие людей и имущество.

Следующим шагом была переброска десанта с острова Акьяб в Мьебон, находящийся на Араканском побережье. Штурмовые налеты английских истребителей «Харрикейн» и американских бомбардировщиков «Митчелл» и дымовая завеса, поставленная самолетами «Харрикейн», обеспечили успешную высадку войск на побережье, где сразу же завязались упорные бои, в которых особенно отличилась 3-я бригада «командос». В этих боях противник потерял свыше 2000 человек убитыми. Тяжелые бомбардировщики стратегической авиации и истребители-бомбардировщики 224-й авиагруппы, управляемые с передовых постов наведения, произвели 1150 самолето-вылетов и сбросили на объекты противника 750 тонн бомб,

21 января был захвачен остров Рамри, находящийся в 110 километрах южнее острова Акьяб. Высадка десанта прикрывалась истребителями «Спитфайр», «Лайтнинг» и «Сандерболт». Захват острова Рамри имел исключительно важное значение, поскольку его ровная поверхность была удобной для строительства аэродромов. Важность этих двух островов в разрешении проблемы снабжения войск по воздуху не была должным образом оценена командованием. Это привело к большим затруднениям в вопросе снабжения войск как раз в то время, когда нужно было торопиться с захватом Рангуна, пока еще не начались тропические дожди. На совещании в Калькутте 23 февраля новый командующий союзными ВВС Юго-Восточной Азии маршал авиации Парк согласился с планом, согласно которому в период с 20 марта по 1 апреля самолеты должны перебрасывать ежедневно 1887 тонн грузов, а с 1 по 15 мая — 2075 тонн. Если авиация сможет ежедневно перевозить такое количество грузов, — а Парк заверил участников совещания, что военно-воздушные силы справятся с этой задачей, — то огромные возможности, о которых ранее лишь можно было только мечтать, становились теперь вполне осуществимыми.

Теперь первоначальной целью запланированной операции в Бирме являлся разгром японцев на равнинах, окружавших Мандалай. 14-я армия под прикрытием самолетов «Винсент» из состава 221-й авиагруппы значительно продвинулась вперед и стремилась навязать противнику бои на равнине в районе Швебо. 20 декабря 4-й корпус занял Вунто, а 33-й корпус, вытеснив японцев из опорного пункта Монива, во второй половине января вышел к реке Иравади. В конце января 20-я дивизия захватила Табейккын и Сингу, но упорные бои еще продолжались в большой излучине реки Иравади у Сагайнг. Японское командование решило удерживать переправы через реку Иравади в местах, которые 14-я армия вероятнее всего могла выбрать для форсирования реки. Был составлен план окружения и полного разгрома японцев в этом районе. Принимались все меры к тому, чтобы японское командование не подозревало о нашем намерении. Согласно этому плану войска генерала Салтэна наступали с северо-востока, а 33-й корпус при поддержке 221-й авиагруппы наступал с севера и с запада. 4-й корпус под командованием генерал-лейтенанта Мессерви, скрытно передвигаясь, должен был обойти правый фланг 33-го корпуса и наступать из Калемяо вдоль долины Ганго в направлении на Тилин и Паук. Достигнув этих пунктов, 4-й корпус мог нанести удар через реку Иравади в направлении на Мейктилу и, таким образом, окружить японцев, находящихся в равнине южнее Мандалая. Захват Мейктилы яв-

лялся ключом к достижению победы, и поэтому намечалось усилить 4-й корпус английской бригадой, переброшенной сюда на американских самолетах С-47, как только он подойдет к этому пункту.

Этот план можно было успешно осуществить при условии завоевания господства в воздухе союзной авиацией. Авиационная поддержка наземных войск в основном обеспечивалась самолетами 221-й авиагруппы. Управление истребителями «Мустанг», сыгравшими столь важную роль в поддержке 4-го корпуса в боях за Мейктилу, осуществлялось с передового штаба эшелона оперативной транспортно-десантной авиагруппы. Чтобы представить всю сложность работы летчиков 221-й авиагруппы, необходимо иметь в виду огромные расстояния, которые приходилось покрывать самолетам. Эскадрильи этой авиагруппы действовали на фронте шириной более 300 километров и на таком же удалении от своих аэродромов. К концу апреля удаление от своих аэродромов возросло до 1000 километров.

Непосредственная авиационная поддержка наземных войск осуществлялась английскими истребителями «Сандерболт» и «Спитфайр», а также истребителями-бомбардировщиками «Харрикейн».

13 января 44 бомбардировщика произвели налет на Мандалай. В результате этого налета было уничтожено 70 крупных зданий и погибло около 1000 человек. В феврале — в самом разгаре операции — почти две трети общего количества самолето-вылетов, совершенных самолетами Стратегического командования, было произведено для атаки объектов, находившихся на поле боя или поблизости от него. В течение этого периода самолеты «Харрикейн», «Спитфайр», «Бофайтер», «Лайтнинг», «Сандерболт», «Москито» и «Митчелл» производили интенсивные ночные налеты на транспортные средства противника. Таково краткое описание воздушной поддержки, оказанной войскам 14-й армии в течение заключительной операции в Бирме.

В течение всей этой кампании транспортные самолеты С-47, производя полеты через горные хребты, обеспечивали армию всем необходимым. Только в феврале эти самолеты перебросили свыше 60 000 тонн продовольствия и боеприпасов. При этом самолеты не испытывали никаких помех со стороны противника за исключением аэродрома Мейктила, который непрерывно подвергался обстрелу артиллерии противника. Например, только 20 марта огнем артиллерии было уничтожено семь самолетов С-47.

Тем временем на севере войска 14-й армии овладели Мандалаем. 20 марта был захвачен основной узел обороны про-

тивника — форт Дафферин, представлявший собой большой замок, окруженный со всех сторон широким рвом с водой и стенами, укрепленными земляным валом толщиной 15 метров. Взрывами бомб, сброшенных истребителями «Сандерболт», «Харрикейн» и американскими бомбардировщиками «Митчелл», в древних, но очень прочных стенах замка было пробито 26 брешей, через которые в замок ворвались штурмующие войска. Защитники форта покинули его через канализационный коллектор, и к исходу дня над древней резиденцией бирманских королей был водружен флаг 14-й армии.

Потери японцев в Мандалайской равнине были очень большими, так как к этому времени боевые действия охватили огромный район, включавший Мандалай, Мьинму, Мьингян и Мейктилу. Поддерживаемая с воздуха самолетами 221-й авиагруппы, сковывая и уничтожая войска противника, 14-я армия нанесла ему такие удары, от которых он не мог оправиться. К началу апреля на этом участке фронта противник перестал оказывать сопротивление. Успешно развивалось наступление союзников и на северном участке фронта. 6 марта китайская дивизия овладела Лашио, и японцы отступили на территорию государства Шан. «Вы выиграли битву за Центральную Бирму, — писал командующий 14-й армией генерал Слим в своем приказе 16 апреля, обращаясь к авиаторам. — Хотя войска 14-й армии действовали успешно, однако без постоянной поддержки авиации мы не смогли бы достичь победы. Военно-воздушные силы нас ни разу не подвели. Эта победа в одинаковой степени принадлежит как наземным войскам, так и авиации».

Можно с уверенностью сказать, что битва за Центральную Бирму была решающей в этой кампании. Однако основное внимание главнокомандующий и его штаб по-прежнему уделяли Рангуну. Он считал, что окончательная победа в Бирме может быть достигнута только с захватом этого города, так как Рангун являлся важным центром как в стратегическом, так и в тактическом отношении.

После захвата Мандалая союзникам была необходима передышка для перегруппировки как сухопутных, так и военно-воздушных сил, тем более что обстановка в районе Мейктилы до начала апреля оставалась напряженной. К этому времени численность войск, снабжаемых по воздуху 17 транспортными эскадрильями оперативной транспортно-десантной авиагруппы, составляла не менее 356 000 человек. Выполняя эту задачу, экипажи транспортных самолетов летали по 12 часов в сутки. Это было большим достижением, но как долго такая многочисленная армия могла снабжаться

исключительно по воздуху? Ведь в апреле начинались первые дожди, а Рангун находился на удалении почти 480 километров от линии фронта. Оставался только один месяц, в течение которого можно было поддерживать достигнутый темп снабжения войск по воздуху, после чего погода ухудшится и неизбежно уменьшится объем воздушных перевозок. Кроме того, в июне переброска войск и грузов по воздуху должна была вообще прекратиться, так как Комитет начальников штабов США принял решение перебросить американские транспортные самолеты в этом месяце из Бирмы на другой театр военных действий.

Наступление союзных войск в Бирме возобновилось 12 апреля. 4-й корпус наступал на юг в направлении Мейктила — Рангун. Параллельно ему двигался 33-й корпус.

Самолеты атакывали любой вид транспорта противника. В конце апреля транспортные самолеты доставили в Бирму в разобранном виде 18 локомотивов для недавно восстановленных железных дорог; в Мейктилу было доставлено 390 000 литров бензина. Американские планеры перебросили на только что захваченный аэродром Леве большое количество грузов, в том числе бульдозеры, автомашины «джип» и воду. Японские истребители-бомбардировщики «Оскар» произвели налет на этот аэродром и уничтожили много планеров.

Тяжелые бомбардировщики большую часть своих усилий направляли на Рангун, имея основной задачей уничтожение складов снабжения противника, сосредоточенных в этом городе. В Рангуне и его окрестностях японцы имели 1700 различных складов с запасом снабжения для японской армии на шесть месяцев. Эти склады подверглись налетам самолетов Стратегического командования и 20-й воздушной армии США. В результате этих налетов 524 склада были частично или полностью уничтожены.

В то время как 14-я армия стремительно продвигалась вперед, было решено прекратить бомбардировку мостов, чтобы не задерживать продвижение армии. 224-я авиагруппа и 15-й корпус готовились на араканском участке фронта к проведению операции под условным наименованием «Дракула». Цель этой операции заключалась в захвате Рангуна не позднее конца мая, когда американские транспортные самолеты должны перебазироваться из Бирмы на другой театр военных действий. Несмотря на быстрое продвижение 4-го корпуса, у командования не было уверенности в том, что он достигнет Рангуна к этому времени. В связи с этим генерал-лейтенант Лиз, командующий сухопутными войсками союзников в Юго-Восточной Азии, подготовил другой план захвата Рангуна,

мобилизовав для этой цели все силы и средства. В соответствии с этим планом в районе мыса Элефант, находящегося южнее Рангуна, намечалось выбросить парашютный десант. Морской десант, следуя за кораблями английского флота, должен был подняться вверх по реке и захватить Рангун. Самолеты с парашютным десантом в составе одного батальона гурков 1 мая взлетели с острова Акьяб и сбросили десант в назначенном месте. На следующий день 26-я индийская дивизия, следуя за отрядом тральщиков, высадилась в намеченном пункте, но вести боевые действия этому десанту не пришлось, так как японцы к этому времени уже покинули Рангун.

Вечером 3 мая 26-я дивизия, опередив 17-ю индийскую дивизию, находившуюся в 50-километрах севернее Рангуна, вступила в него.

О последнем этапе войны на Дальнем Востоке можно сказать очень кратко. Для полного освобождения Бирмы необходимо было выиграть еще один бой в излучине реки Ситтанг. После захвата нашими войсками Мандалая и Рангуна на юге Бирмы оставалось еще значительное количество боеспособных японских войск, выжидавших лишь подходящего момента, чтобы форсировать реку Ситтанг и прорваться в Сиам. Командованию стало известно об этом, и войска немедленно были приведены в боевую готовность. В начале июля в излучине реки Ситтанг произошел один из самых крупных боев в Бирме. Несмотря на то что к этому времени Восточное авиационное командование и оперативная транспортно-десантная авиагруппа были расформированы, а американские авиационные части — переброшены в Китай, военно-воздушные силы приняли активное участие в этом бою. Американские ВВС внесли большой вклад в освобождение Бирмы. Всего на этом театре действовали 47 эскадрилий американских ВВС.

11 июля была ликвидирована последняя попытка японцев перейти в наступление. Наступила очередь для действий бирманских партизан, которые к этому времени получили достаточное количество вооружения и боеприпасов*.

21 июля группировка противника численностью от 15 000

* Как и в других главах книги, авторы пытаются всячески принизить роль национально-освободительного движения в странах, подвергшихся оккупации вооруженных сил стран оси «Берлин — Рим — Токио».

Бирманские партизаны численностью около 50 000 человек оказали существенную помощь англо-американским войскам в борьбе против японских захватчиков. Под руководством антифашистской лиги народного освобождения они вели активные боевые действия в северной части Бирмы, участвовали в осаде японского гарнизона в Мьиткына и в дальнейшем наступлении на Рангун. Борьбу с японцами бирманские партизаны

до 18 000 человек предприняла попытку форсировать реку Ситтанг. Несмотря на низкую облачность и сильный дождь, в бой были брошены все наличные эскадрильи английских истребителей и истребителей-бомбардировщиков. За девять дней японцы потеряли только убитыми свыше 10 000 человек. В этом последнем бою кампании в Бирме самолеты английских ВВС совершили 3045 самолето-вылетов и сбросили 675 тонн бомб. Японцы были изгнаны из Бирмы. Они потеряли 100 000 человек убитыми, не считая бесчисленных трупов, разбросанных в негостеприимных джунглях.

В кампании в Бирме, касалось ли это снабжения наземных войск, оказания им помощи в подавлении целей на поле боя или эвакуации раненых, военно-воздушные силы сыграли решающую роль в достижении победы над врагом. К концу апреля 1945 года число раненых на этом театре составило 110 761 человек, из них 50 285 человек было эвакуировано самолетами английских ВВС.

После освобождения Бирмы началась подготовка к проведению операции «Зиппер» — вторжению в Малаю. Однако эта операция так и не была осуществлена. 6 августа 1945 года на Хиросиму была сброшена первая атомная бомба. В результате взрыва этой бомбы был разрушен район площадью около десяти квадратных километров, при этом погибло 160 000 человек. 9 сентября была сброшена вторая атомная бомба на Нагасаки, а 14 сентября Япония приняла условия союзников о безоговорочной капитуляции*.

вели под лозунгом «Бирма должна быть бирманской, а не британской». По этой причине союзное командование дало согласие на вооружение бирманских партизан только после начала наступления японских войск в индийской провинции Ассам в апреле 1945 года. В последующем наличие крупной группировки бирманских партизан в тылу японских войск явилось одной из причин срыва наступления японцев в направлении на Имфал.— *Прим. ред.*

* Приводя факты о разрушении японских городов Хиросима и Нагасаки американскими атомными бомбами, авторы хотят показать читателю, что это якобы и было решающим фактором, ускорившим капитуляцию Японии. Атомные бомбы, сброшенные на Хиросиму и Нагасаки, не оказали влияния на ход боевых действий. Японские вооруженные силы и после этого продолжали активное сопротивление и готовились к новым боям.

Решающим фактором, приблизившим победу над империалистической Японией, было вступление в войну с Японией Советского Союза на стороне союзников 9 августа 1945 года. Характерно, что авторы ни одним словом не упомянули об этом историческом факте. Верный своим союзническим обязательствам, СССР выступил против Японии с целью в возможно кратчайший срок погасить последний очаг второй мировой войны.

К августу 1945 года Квантунская армия японцев в Маньчжурии насчитывала в своем составе около 1 200 000 человек (с учетом войск Маньчжоу-Го и монгольских войск князя Де-Вана) и составляла около 25 процентов всей численности сухопутных войск Японии. Мастерски подготов-

Принимая участие в разгроме Японии, английские ВВС, составлявшие часть союзного авиационного командования Юго-Восточной Азии, сбросили на порты, гавани, корабли и суда, железные дороги, аэродромы, лагеря и объекты противника на поле боя 32 700 тонн бомб. По неполным данным, союзные военно-воздушные силы уничтожили в Бирме свыше 900 японских самолетов. Но самым выдающимся достижением авиации является переброска по воздуху 545 000 тонн различных грузов. Эти замечательные результаты были достигнуты английскими и американскими ВВС, общая численность которых не превышала 48 эскадрилий истребителей и истребителей-бомбардировщиков, 18 эскадрилий бомбардировщиков и 24 эскадрилий транспортных самолетов.

Союзные военно-воздушные силы понесли в Бирме значительные потери, но добились полной и решающей победы.

денная и проведенная кампания Советских Вооруженных Сил на Дальнем Востоке привела к полному разгрому Квантунской армии в течение первых десяти дней боев и сражений. К 1 сентября Советские Вооруженные Силы завершили освобождение от японских захватчиков северо-восточной части Китая (Маньчжурии), Северной Кореи, Южного Сахалина и Курильских островов и внесли крупный вклад в дело разгрома Японии. Именно это поражение значительной и лучшей части вооруженных сил Японии ускорило ее капитуляцию.

Важную роль в поражении Японии имело также массовое национально-освободительное движение в Китае, Индонезии, Бирме, Малайе и на Филиппинах. Выдающуюся роль в борьбе с японскими захватчиками сыграла войска Народно-освободительной армии Китая. Они неоднократно наносили сокрушительные удары по японцам и постоянно сковывали своими действиями большую часть японских войск в Китае. Войска Народно-освободительной армии Китая в августе 1945 года перешли в решительное наступление и в короткий срок освободили территорию в 350 000 квадратных километров в Центральном Китае, на которой проживало население в 20 миллионов человек. Войска Чан Кай-ши главные усилия направляли не на борьбу с японцами, а на борьбу с Народно-освободительной армией Китая и не оказали влияния на ход войны с Японией.

Как и другие буржуазные фальсификаторы истории второй мировой войны, авторы книги обошли молчанием вышеперечисленные факты. —
Прим. ред.

Глава 15

ИТОГИ

8 мая 1945 года премьер-министр Великобритании Черчилль объявил в палате общин, что Германия подписала акт о безоговорочной капитуляции. Ровно четыре года назад в зал заседаний палаты общин попала бомба, сброшенная с немецкого самолета. В знак благодарности союзной авиации, сыгравшей исключительно большую роль в деле победы над врагом, члены палаты общин поднялись со своих мест и торжественной процессией направились в церковь Св. Маргариты.

Необходимо отметить огромный вклад, который внесли доминионы в дело победы над врагом. Кроме частей и подразделений австралийских, канадских, новозеландских и южноафриканских ВВС, переданных в оперативное и административное подчинение ВВС Англии, имелись английские авиационные части и соединения, в которых экипажи были укомплектованы личным составом военно-воздушных сил доминионов. Общая численность английских ВВС в июне 1944 года составляла 487 эскадрилий, из них 100 эскадрилий принадлежали военно-воздушным силам доминионов*. Из общего количества 340 000 человек летно-подъемного состава английских ВВС за время войны не менее 134 000 составляли экипажи ВВС доминионов и других стран Британского содружества наций.

Каковы же были основные достижения английских ВВС в этой войне? Несомненно, наиболее существенными и выдающимися из этих достижений было завоевание, совместно с американцами и русскими, господства в воздухе. До тех пор пока не было завоевано абсолютное господство союзной авиации в воздухе, победа не могла быть обеспечена. Господство в воздухе было достигнуто в результате тяжелой и упорной

* В это число эскадрилий ВВС доминионов, находившихся под командованием английских ВВС, входили: 42 эскадрильи канадских ВВС, 27 эскадрилий южноафриканских ВВС, 16 эскадрилий австралийских ВВС, 9 эскадрилий индийских ВВС и 6 эскадрилий новозеландских ВВС. — *Прим. автора.*

борьбы, проводившейся союзной авиацией над огромными сухопутными и морскими театрами военных действий.

На первом этапе войны мы имели ряд случаев завоевания тактического превосходства в воздухе. Наиболее важным из них было превосходство в воздухе, завоеванное Истребительным командованием в битве над Англией. Но такое превосходство в воздухе было местным, временным и непрочным. Прочная победа могла быть обеспечена только тогда, когда военно-воздушные силы союзников при помощи многих средств, и в первую очередь стратегической бомбардировкой Германии, достигли абсолютного господства в воздухе.

Достижению этой цели способствовали два фактора: во-первых, огромный рост численности и технический прогресс английских ВВС и, во-вторых, постоянное поддержание высокого уровня боевой подготовки как летного, так и наземного обслуживающего состава. Цифры являются холодным, но точным средством измерения. Достаточно привести лишь две цифры, показывающие темпы роста английских ВВС. Численность самолетного парка английских ВВС на 3 сентября 1939 года составляла 2600 самолетов, а численность личного состава — 173 958 человек. К маю 1945 г. численность самолетного парка возросла до 9200 самолетов, а численность личного состава достигла 1 079 835 человек, из которых 193 313 составляла численность летно-подъемного состава.

Большому росту численности английских ВВС и достижению высокого уровня подготовки их личного состава способствовали многие факторы. Среди них главное место должно быть отведено системе подготовки летно-подъемного состава. За период май 1940 года — март 1945 года только в одной Канаде было создано и действовало не менее 360 различных авиационных школ и учебных частей. Эти школы и части выпустили 137 739 человек летно-подъемного состава (из них 54 098 летчиков) для английских, канадских, австралийских и новозеландских ВВС. Сюда нужно добавить значительное количество экипажей и летчиков, подготовленных в других странах Британского содружества наций: в Англии — 88 022 человека, в Австралии — 27 387, в Новой Зеландии — 5609, в Южно-Африканском Союзе — 24 814 и в Южной Родезии — 10 033. Кроме того, свыше 14 000 человек летно-подъемного состава для английских ВВС было подготовлено в США.

Боевую деятельность английских ВВС и ВВС доминионов обеспечивала огромная армия квалифицированного технического персонала. Численность этой категории личного состава английских ВВС возросла со 153 925 человек в 1939 году до 886 522 в мае 1945 года.

Неоценимую услугу английским ВВС оказали женщины.

Численность личного состава женского корпуса вспомогательных ВВС Англии в начале войны составляла всего лишь 1734 человека, имевших опыт работы всего лишь по пяти специальностям. В 1943 году, когда численность английских ВВС была максимальной, в составе женского корпуса находилось 181 909 женщин. К концу войны женщины в английских ВВС владели более 80 специальностями, включая такие специальности, как авиатехник, механик-электрик, механик по радио и радиолокационному оборудованию.

Цифры одного лишь численного роста самолетного парка и личного состава английских ВВС не дают полного представления о всех достижениях, вернее, показывают лишь часть этих достижений. Превосходство английских ВВС над немецкими заключалось главным образом в качестве подготовки летного состава и совершенстве материальной части. Хотя уровень боевой подготовки отдельных немецких летчиков и тактико-технические данные некоторых типов самолетов немецких ВВС нисколько не уступали, а на первом этапе войны иногда даже превосходили качества английских летчиков и самолетов, но уровень боевой подготовки большинства летчиков и тактико-технические данные основных типов немецких самолетов были ниже, чем в английских ВВС. Германия не смогла сохранить и поддержать имевшийся вначале высокий уровень боевой и летной подготовки своих кадров. Немцы слишком поздно спохватились о необходимости запуска в серийное производство новых типов самолетов. Наиболее удачные образцы боевых самолетов, созданные Мессершмиттом, Танком и другими немецкими авиаконструкторами, практически были доведены лишь до создания опытных образцов. К тому времени, когда немцы выпустили реактивные самолеты, война была уже ими проиграна. Командование английских ВВС проводило противоположную политику. Английский истребитель «Спитфайр» во всех своих вариантах оставался стандартным боевым самолетом почти до конца войны и мало превосходил (если только вообще он имел какое-либо превосходство) по своим летно-тактическим данным лучший немецкий истребитель «Фокке-Вульф-190», но зато четырехмоторный английский бомбардировщик «Ланкастер» значительно превосходил по летным качествам любой тип бомбардировщиков, состоявших на вооружении немецких ВВС.

Это же можно сказать и про уровень боевой подготовки летчиков. Как бы тяжело ни приходилось английским ВВС на различных этапах войны, исключительно высокий уровень подготовки их летного состава никогда не снижался, за исключением небольшого промежутка времени в 1941 году. Но самое главное, что имело первостепенное значение, заклю-

чалось в том, что английские ВВС в организационном отношении представляли единое целое под общим управлением начальника штаба ВВС. С самого начала войны была достигнута большая гибкость боевого использования английской авиации со всеми вытекающими отсюда преимуществами, которые трудно переоценить. Практически английские ВВС могли проводить как самостоятельные воздушные операции, так и вести боевые действия в интересах непосредственной или косвенной поддержки других видов вооруженных сил. Более того, при наличии централизованного управления усилия английских ВВС могли быть направлены на выполнение самых разнообразных задач. Английские бомбардировщики совершали налеты не только на немецкие города и заводы, но и на военные корабли, автомобильные и железные дороги, ведущие к районам боевых действий, укрепленные пункты и артиллерийские батареи. Они также осуществляли постановку мин в водах противника. Истребители и истребители-бомбардировщики производили налеты на штабы и объекты, расположенные в тактической зоне.

Кроме гибкости боевого использования английских ВВС, достижению победы способствовали и другие важные факторы. В ходе войны появился и поступил на вооружение ВВС ряд замечательных изобретений. Сюда следует отнести бортовой радиолокатор А.С.V., панорамный радиолокационный прицел Н2S, радионавигационные системы «Джи» и «Гобой», самолетный прожектор Ли, гироскопический стрелковый прицел и многие другие достижения, о которых в свое время упоминалось в настоящем труде. При помощи этих средств самолеты с нарастающим успехом вели борьбу с подводными лодками противника, бомбардировщики прокладывали ночью путь к объектам, а истребители точно поражали свои цели. Были также усовершенствованы методы высотной аэрофото съемки, улучшены конструкции бомб, бомбардировочных прицелов, авиационных пушек и реактивных снарядов. Налаживание массового производства этой техники и обеспечение ею авиационных частей является заслугой министерства авиационной промышленности Англии.

Огромную работу проделало также министерство авиации. Мужчины и женщины, работавшие в этом министерстве и его многочисленных филиалах, не были непогрешимыми, не были свободны от недостатков, но они, несомненно, были воодушевлены той же решимостью, как и те, кто сражался с оружием в руках. К счастью для Англии, в министерстве авиации было много людей со светлым умом, готовых в любое время поддержать заслуживающие внимания новые идеи и обеспечить их конкретное осуществление. Только этим можно объяснить

успешное разрешение многих оперативных проблем. В отличие от своих противников в Берлине, которые провели, если верить показаниям ведущих немецких авиаконструкторов, большую часть войны в спокойном состоянии, не проявляя нужной инициативы, и активно работали только под нажимом Альберта Шпеера, руководители и рядовые специалисты министерства авиации и авиационной промышленности Англии никогда не забывали той простой истины, что быть на дюйм впереди противника означает победу в войне, а отставать от него на такое же расстояние — поражение. Лица, ответственные за проведение боевых действий английских ВВС, никогда не пренебрегали положением, выдвинутым Тренчардом, о том, что воздушное наступление является основой для завоевания победы в войне.

Таковы были предпосылки для завоевания господства в воздухе, которого английские ВВС вначале самостоятельно, а позднее во взаимодействии с американскими ВВС добивались с первого и до последнего дня войны*. Борьба за господство в воздухе проводилась не только над каждым районом боевых действий наземных войск, над каждым океаном, где плавал наш флот, но и там, где сухопутные и морские силы Англии не принимали участия в боевых действиях.

Это наши военно-воздушные силы выиграли битву над Англией, над ее полями и городами в 1940 году. Это наши военно-воздушные силы прочесывали небо Франции задолго до того, как наземные войска союзников вновь вступили на ее землю. Это наши военно-воздушные силы до такой степени усеяли минами воды противника, что в них не мог зайти ни один корабль английского военно-морского флота. Наконец, это наши военно-воздушные силы в течение нескольких лет, ночь за ночью, летали над Германией, осуществляя единственно возможный в то время вид наступления.

* Главный вклад в завоевание стратегического господства в воздухе в ходе войны с гитлеровской Германией внесли ВВС Советской Армии. Немецко-фашистская авиация окончательно утратила стратегическое господство в воздухе в ходе Курской битвы летом 1943 года. Только в 1943 году ее потери на советско-германском фронте составили более 20 000 самолетов, что насчитывало более 80 процентов всех самолетов, выпущенных в этом году промышленностью Германии. Особо важное значение в снижении боеспособности немецко-фашистской авиации имели громадные потери в летном составе, которые она понесла в боях с советскими авиаторами и войсками. За первые два года войны немецкая авиация потеряла на советско-германском фронте 133 000 человек.

Эти данные убедительно разоблачают лицемерие зарубежных фальсификаторов истории второй мировой войны, пытающихся убедить читателя в том, что завоевание стратегического господства в воздухе в ходе войны с Германией было достигнуто усилиями англо-американской авиации.—
Прим. ред.

В течение многих месяцев борьба за господство в воздухе проводилась в исключительно неблагоприятной обстановке. Особенно в невыгодных условиях английским ВВС пришлось действовать в первых военных кампаниях. Численность английских ВВС в Норвегии была явно недостаточной, чтобы оказать должное противодействие немецким ВВС, обладавшим численным превосходством и захватившим аэродромы в этой стране, и тем не менее английские ВВС дали противнику почувствовать, что с ним будет в один прекрасный день. Во Франции мы имели мало самолетов, тем не менее в Дюнкерке, где мы были вынуждены вести бои с максимальным напряжением сил в условиях, навязанных нам противником, английские истребители выдержали тяжелые испытания, и операция «Динамо»*, вопреки всем ожиданиям, была проведена успешно. Это случилось в те дни, когда противник, держа инициативу в своих руках, мог концентрировать превосходящие силы авиации в любом месте и в любое время, где бы и когда бы он этого ни захотел. Наша бомбардировочная авиация, не получая помощи со стороны французских ВВС, фактически не имевших бомбардировочной авиации, не могла нанести эффективные ответные удары с воздуха. К концу июня 1940 года общая численность английских ВВС вместе с чешскими, польскими, норвежскими, датскими, бельгийскими и французскими экипажами, которым удалось бежать из стран, оккупированных немцами, составляла 2591 самолет против немецких ВВС, насчитывавших 4394 самолета в первой линии, и ВВС Италии, имевшей 1529 самолетов в первой линии.

В июле 1940 года нам казалось, что завоевание господства в воздухе нашей авиацией является далекой и недостижимой мечтой. Однако вскоре 600 истребителей «Спитфайр» и «Харрикейн», управляемые опытными летчиками, в сочетании с хорошо организованной работой противовоздушной обороны, где важнейшую роль сыграла целая цепь радиолокационных станций обнаружения, остановили воздушное наступление, а затем нанесли крупные потери не имевшим до этого поражений немецким военно-воздушным силам.

В то время как немецкие ВВС безуспешно прилагали в 1940 и 1941 годах все усилия для завоевания господства в воздухе, в Египте создалась сложная обстановка. Небольшой контингент наших ВВС в этой стране неоднократно добивался успеха над численно превосходящими, но уступающими в техническом отношении итальянскими ВВС и наконец смог оказать эффективную поддержку войскам Уэйвелла, насту-

* Операция «Динамо» имела целью эвакуацию английских войск из Дюнкерка и была проведена в период с 27 мая по 4 июня 1940 года. — *Прим. ред.*

павшим на Бенгази. В течение некоторого времени воздушная обстановка казалась вполне благоприятной, но, когда немецкие танковые дивизии с ревом прошли через Грецию, а немецкие ВВС объединились с итальянскими ВВС, преимущество немцев стало несомненным. Маятник превосходства в воздухе сильно заколебался, и одно время казалось, что хотя мы и сумели выиграть битву над Англией, но битву за Средиземное море мы можем проиграть. Недостаток аэродромов и самолетов оказался для нас роковым в Греческой кампании, а когда она закончилась, там не осталось самолетов для оказания авиационной поддержки при обороне острова Крит.

Что бы произошло, если бы Гитлер после захвата Греции оставил Россию в покое и продолжал вести боевые действия только на одном Средиземноморском театре военных действий? Размышлять над этим вопросом небезынтересно, но вряд ли это может нас успокоить. Гитлер, однако, избрал другой курс и послал свои армии под прикрытием авиации на Восток — навстречу своей окончательной гибели. Последствия этого шага немедленно сказались на английских ВВС. Ночные налеты немецкой авиации на территорию Великобритании прекратились, и скоро границы района, в котором Истребительное командование обладало превосходством в воздухе, вышли за пределы Ла-Манша. Бомбардировочное командование стало наращивать силы воздушных ударов, хотя потребовалось еще более двух лет до того момента, когда Гамбург оказался охвачен пламенем после массированного налета нашей авиации. Тем не менее медленно, но верно военно-воздушные силы союзников добивались господства в воздухе над Германией. Вначале это было эпизодическим явлением, затем скорее правилом, чем исключением, и, наконец, свершившимся фактом. Как только господство в воздухе над Германией было завоевано, налеты самолетов Бомбардировочного командования на центры немецкой военной промышленности стали проводиться со все возрастающими силой и точностью. После конференции в Касабланке в 1943 году воздушное наступление на Германию усилилось и достигло своего апогея в 1944 году. Летом 1943 года американские дневные бомбардировщики и самолеты Бомбардировочного командования, количество самолето-вылетов которого непрерывно возрастало, вынудили Германию перейти к оборонительной тактике действий. К этому времени большая часть немецких ВВС находилась на Русском фронте, и все большее число самолетов, оставшихся в Германии, переключалось на оборонительные действия. Германия испытывала все возрастающую потребность в истребителях, особенно в ночных. Применение немцами новых видов оружия — самолетов-снарядов Фау-1 и баллистических ракет

Фау-2, причинивших много хлопот, но не оказавших решающего влияния на исход войны,— явилось доказательством бессилия немецкой бомбардировочной авиации. Поражение Германии теперь было неизбежно. С учетом общих возможностей страны в удовлетворении нужд каждого вида вооруженных сил расширение Бомбардировочного командования ограничивалось только сроками подготовки новых экипажей и выпуском новых самолетов заводами, которые не подвергались больше ударам вражеской авиации. Мощь воздушного наступления союзников непрерывно возрастала. Союзные армии высадились на европейском континенте и продвигались по просторам Западной Европы, не встречая сопротивления со стороны авиации противника. Интенсивными налетами на немецкие коммуникации и заводы синтетического бензина союзная авиация окончательно обеспечила себе господство в воздухе.

Аналогичный процесс происходил и на Дальнем Востоке. В начале войны японская авиация нанесла тяжелые и, как казалось некоторым пессимистам, решающие удары союзникам, наиболее мощными из которых были уничтожение американского Тихоокеанского флота в Пирл-Харборе и потопление в Сиамском заливе английских линейного корабля «Принс оф Уэлс» и тяжелого крейсера «Рипалс». Хотя японские ВВС и обладали достаточной мощностью для нанесения большого урона численно уступавшему противнику, однако они никогда не достигли численности и эффективности действий немецких ВВС. Разгром японских ВВС был очевиден, как только мы накопили достаточное количество самолетов и экипажей.

Господство в воздухе над джунглями Бирмы позволило английской и американской транспортной авиации снабжать всеми видами довольствия армию численностью свыше 300 000 человек в течение всей кампании в Бирме, длившейся много недель и закончившейся нашей полной победой. История не знает такого случая, чтобы за несколько месяцев была освобождена огромная страна, находившаяся в руках противника в течение двух с лишним лет*. В результате успешных боевых действий авианосных самолетов американского тихоокеанского флота и сухопутных эскадрилий английских и аме-

* Авторы настолько увлеклись восхвалением боевых действий английских войск в кампании в Бирме, что «не заметили» успехов Советских Вооруженных Сил, освободивших от японских захватчиков северо-восточную часть Китая, Северную Корею, Курильские острова и Южный Сахалин, которые по своим размерам значительно превышают территорию Бирмы. Они также «упустили из виду», что эта кампания советских войск была проведена не в течение «нескольких месяцев», а всего лишь за 23 дня.— *Прим. ред.*

риканских ВВС, которые завершились смертельными ударами по Хиросиме и Нагасаки, нам удалось победить Японию при наличии у нее значительных сухопутных сил, не связанных боевыми действиями*.

Подводя итоги, мы можем сказать, что господство в воздухе союзной авиации сделало возможным осуществление в ходе войны семи крупных достижений. Первым и наиболее выдающимся достижением явилось постепенное превращение территории Великобритании в базу, с которой была успешно осуществлена высадка огромных сил вторжения в Европе. Во-вторых, благодаря господству в воздухе в Африке была спасена от разгрома отступавшая 8-я армия, которая позднее при поддержке авиации провела успешную наступательную операцию под Эль-Аламейном. В-третьих, движение на морских коммуникациях противника в Средиземном море вначале было затруднено, а затем сделалось невозможным, в результате чего армии стран оси в Северной Африке испытывали острый недостаток в горюче-смазочных материалах, продовольствии и боеприпасах, что явилось основной причиной их окончательного поражения. Господство в воздухе союзной авиации на Средиземноморском театре военных действий обеспечило успех вторжения союзников в Сицилию и Италию в 1943 году. В-четвертых, в 1944 году армии союзников пересекли Ла-Манш и высадились на хорошо укрепленное побережье Нормандии, не встречая сильного противодействия со стороны авиации противника. В-пятых, в длительной борьбе с подводными лодками противника господство в воздухе имело жизненно важное значение, и в течение всего этого времени наши конвои, пересекавшие океаны, получали непрерывно возрастающее прикрытие с воздуха. В-шестых, налеты союзной авиации на немецкие заводы синтетического бензина и коммуникации в конце 1944 года и весной 1945 года привели к фактическому прекращению работы основных отраслей немецкой промышленности и к снижению боеспособности и дезорганизации армий противника. И в-седьмых, воздушное превосходство, достигнутое американской авиацией на Тихом океане, привело к разгрому японского флота, перехвату морских коммуникаций Японии и окончательному ее поражению.

Важность битвы над Англией в общем ходе войны, зависимость сухопутных войск от соответствующей поддержки с воздуха, а также роль союзной авиации в успешном проведении морских десантных операций являются общепризнанными фактами. Однако на двух видах деятельности союзных военно-

* Авторы пытаются доказать, что победа над Японией была достигнута только в результате действий англо-американской авиации. Это является грубым извращением исторических фактов. — *Прим. ред.*

воздушных сил, а именно на проведении воздушных операций на море и осуществлении стратегической бомбардировки Германии следует остановиться несколько подробнее. Вначале действия английской авиации на море проводились в небольшом масштабе и сводились преимущественно к ведению воздушной разведки. Но вскоре самолеты стали проводить аэрофотосъемку с большой высоты, что способствовало нанесению ударов с воздуха, парализовавших судоходство противника. В первые годы войны немецким и итальянским кораблям удавалось проходить незамеченными, но в последующие годы благодаря аэрофоторазведке местонахождение каждого корабля противника было постоянно известно и ни один из них не мог передвигаться незамеченным.

Вклад военно-воздушных сил союзников в войну на море не ограничивался прикрытием своих кораблей с воздуха или сбором разведывательных данных. Английская авиация наносила также мощные удары по судоходству противника. Самолеты Бомбардировочного и Берегового командований поставили в прибрежных водах Европы большое количество мин, в результате чего было парализовано все каботажное судоходство противника. В течение войны 759 немецких и контролируемых немцами кораблей и судов всех типов (кроме подводных лодок) общим тоннажем 721 977 тонн * были потоплены на минах, поставленных самолетами английских ВВС в морях, омывающих Северо-Западную Европу. Кроме того, не меньше 130 кораблей и судов противника общим тоннажем 426 000 тонн получили повреждения. Эти потери составляют 32 процента от общего количества потопленных кораблей и 22 процента от общего тоннажа немецких кораблей, потопленных или поврежденных в течение всей войны, не учитывая потерь, вызванных другими причинами: действиями Советских Вооруженных Сил, захват в плен, дезертирство, диверсионные акты и т. д.

Кроме постановки мин, самолеты английских ВВС атаковали военные корабли противника, потопив или серьезно повредив пять кораблей, не считая выведенных из строя на многие месяцы таких потенциальных истребителей торговых судов, как немецкие линейные корабли «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Эту задачу в основном выполняли самолеты Берегового командования.

Но самым существенным вкладом английских ВВС в вой-

* Согласно данным Комитета по оценке потерь противника, в результате подрыва на минах, поставленных самолетами Бомбардировочного командования, было потоплено 842 немецких корабля и судна, что составляет 34,1 процента от общего количества кораблей и судов противника, потопленных в европейских водах в течение всей войны.— *Прим. авторов.*

ну на море была непрерывная борьба самолетов Берегового командования с подводными лодками противника. При помощи таких новых устройств, как бортовой радиолокатор A.S.V., противолодочная бомба, бортовой прожектор Ли, а также благодаря применению различных методов патрулирования самолетов дальнего действия борьба с подводными лодками противника велась безжалостно и упорно вплоть до окончания войны. Что бы произошло, если бы Деницу удалось ввести в строй новые подводные лодки, созданные немецкими конструкторами, можно только гадать. К счастью, немцы имели в строю только одну такую подводную лодку, да и то в течение короткого промежутка времени. В борьбе с подводными лодками авиация тесно взаимодействовала с военно-морским флотом. Оба вида вооруженных сил были взаимозависимы один от другого, и разгром немецкого подводного флота был их общим достижением.

Участие в этой борьбе авиации не уменьшило важности значения военно-морских сил, а, наоборот, способствовало появлению нового жизненно важного фактора в использовании флота. Поддержание могущества флота теперь в одинаковой степени зависело как от наличия господства своей авиации в воздухе, так и от наличия господства флота на море. Такая связь двух видов вооруженных сил, смутно вырисовывавшаяся в первую мировую войну, стала свершившимся фактом задолго до окончания второй мировой войны. Ни одно государство, существование которого зависит от морских коммуникаций, не может игнорировать этот факт. Один из основных уроков второй мировой войны заключается в том, что при защите Британских островов до начала войны, в ходе ее и после прекращения боевых действий, фактически все время, Адмиралтейство и министерство авиации, адмиралы и маршалы авиации, моряки и летчики должны совместно работать и вести боевые действия.

Наиболее важной из многих задач, возложенных на английские ВВС в течение второй мировой войны, было воздушное наступление на Германию, имевшее большое отличие от обычных боевых действий, проводимых военно-воздушными силами против частей и соединений немецких вооруженных сил. Воздушное наступление осуществлялось силами Бомбардировочного командования и началось в ночь на 16 мая 1940 года налетом на объекты, расположенные в Руре.

Командование английских ВВС не имело своих стратегических планов. Решение об использовании бомбардировочной авиации для воздушного наступления на Германию было принято Англо-американским объединенным комитетом начальников штабов — органом, которому подчинялись все три

вида вооруженных сил Великобритании и США в соответствии с директивой, выработанной на конференции в Касабланке, в которой была поставлена следующая задача: «прогрессивно нарастающее разрушение и дезорганизация военной, промышленной и экономической системы Германии и подрыв морального духа немецкого народа до такой степени, чтобы коренным образом ослабить способность Германии к дальнейшему сопротивлению».

Каковы же были основные обвинения против нашей политики использования стратегической бомбардировочной авиации? Во-первых, значительное расширение Бомбардировочного командования якобы проводилось за счет сокращения мощи других видов вооруженных сил; во-вторых, результаты, достигнутые нашим воздушным наступлением на Германию, выразившиеся в сокращении выпуска военной продукции и в ослаблении воли противника к дальнейшему сопротивлению, были слишком малы и не оправдывали усилий, затраченных на проведение этого воздушного наступления.

Прежде чем ответить на эти вопросы, необходимо кратко рассмотреть основные этапы развития и боевого использования бомбардировочной авиации. Бомбардировочное командование вступило в войну в сентябре 1939 года, имея в своем составе 33 боевые эскадрильи. К началу 1945 года боевой состав командования возрос до 95 эскадрилий. В сентябре 1939 года максимальная бомбовая нагрузка всех самолетов командования за один боевой вылет на промышленный район, например на Рур, составляла 758 тонн, а при налете на Берлин — только 456 тонн. В январе 1945 года этот тоннаж возрос соответственно до 9000—10 000 тонн. Эти цифры являются убедительным доказательством роста мощи Бомбардировочного командования в течение войны. Третьим показателем является точность бомбометания. В 1939 году экипажи самолетов Бомбардировочного командования проводили прицельное бомбометание преимущественно в дневное время. Несколько экипажей в составе командования было подготовлено для ночных действий, но и они не имели необходимого опыта по обнаружению целей, находящихся в глубоком тылу противника и скрытых светомаскировкой. Первые попытки потопить немецкие корабли в Вильгельмсхафене в дневное время убедили штаб ВВС, что бомбардировщики в то время были не в состоянии проникнуть в глубь территории противника, не неся при этом значительных потерь.

Существовало только два варианта для разрешения этой проблемы. Или бомбардировщики должны лететь к избранным целям под прикрытием истребителей (такой тактики позднее стали придерживаться американские ВВС), или же

они должны были атаковать эти цели в темное время суток. В начале войны и в течение многих последующих месяцев мы не имели истребителей с достаточно большим радиусом действия. Более того, интересы обороны страны настоятельно требовали, чтобы министерство авиационной промышленности свое основное внимание сосредоточило на выпуске скоростных истребителей с небольшим радиусом действия и тактико-техническими данными, позволяющими использовать их исключительно в оборонительных целях. Поэтому воздушные наступательные операции следовало проводить только в ночное время. Принятие именно такого решения было продиктовано условиями обстановки. В мае 1940 года начались ночные налеты на промышленные объекты Рура и некоторые заводы синтетического бензина. На том этапе войны все еще считалось, что прицельное бомбометание возможно даже в ночное время. Иногда результаты ночной бомбардировки были успешными, но чаще всего задания не выполнялись вследствие того, что в полете допускались навигационные ошибки; часто экипажи считали размер ущерба, причиненного противнику, гораздо большим, чем он был на самом деле. Иногда самолеты сбрасывали бомбы на ложные цели, специально построенные противником. Оценивая результаты ночных бомбардировок, штаб английских ВВС пришел к заключению, что в большинстве случаев налеты бомбардировочной авиации приносят противнику незначительный ущерб. Что же тогда нужно было предпринять? Единственно правильное решение этой проблемы заключалось в создании мощных сил бомбардировочной авиации, обеспеченной эффективными средствами поражения избранных целей. Проведение возрастающих по своей силе ударов Бомбардировочного командования преследовало цель не только деморализовать уже торжествовавшего противника, но и подорвать немецкую военную экономику в целом. И только при выполнении этой задачи стало возможно нанести успешный удар по Германии с Запада.

Как только аэрофоторазведка выявила неточность бомбардировки немецких объектов, штаб английских ВВС сосредоточил все внимание на создании и выпуске соответствующей аппаратуры и оборудования, которые могли обеспечить штурманам и бомбардирам большую точность в выходе на цель и в бомбометании. Такие средства не могли быть изобретены и изготовлены в течение нескольких недель или месяцев. Для этого требовалось значительное время. Между тем численность самолетного парка Бомбардировочного командования неуклонно возрастала. Как должна была использоваться эта мощная сила? Как и ранее, на этот вопрос можно

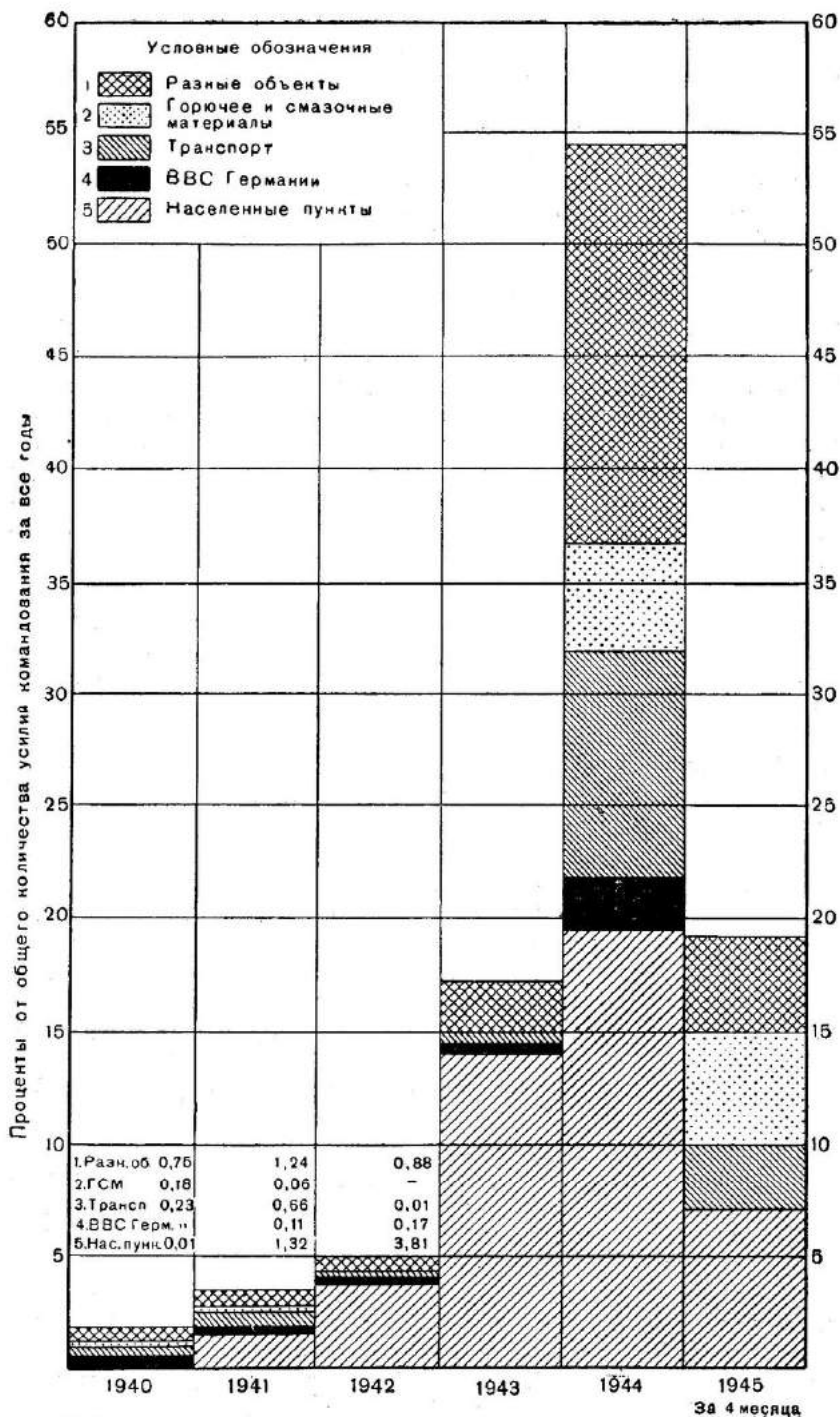


Схема 40. Основные объекты боевых действий Бомбардировочного командования (1940—1945 гг.)

дать только один ответ. Единственным средством для нанесения максимального ущерба противнику являлась бомбардировка его промышленных центров, а не отдельных заводов. Был принят именно этот принцип боевого использования стратегической бомбардировочной авиации. Результаты его подробно описаны в настоящем труде.

К февралю 1942 года Бомбардировочное командование обладало уже достаточной силой, чтобы приступить к выполнению директивы, в которой указывалось, что промышленные районы Германии, уже подвергавшиеся с конца 1940 года периодическим и все более возрастающим по своей силе бомбардировочным ударам, являются наиболее важными объектами. В это время на вооружение бомбардировочной авиации поступила радионавигационная система «Джи» — первая из серии радионавигационных и радиолокационных систем, оказавших экипажам самолетов большую помощь. Радиус действия этой системы был небольшим, и ее точность не позволяла бомбардиру поражать цель вне ее видимости. Тем не менее благодаря применению этой системы эффективность бомбардировочных налетов на Рур стала возрастать. Однако наибольший успех в 1942 году по-прежнему приносили налеты, проводившиеся в лунные ночи. Примером этого может служить массированный воздушный налет 1000 бомбардировщиков на Кёльн, проведенный в лунную ночь 31 мая, причинивший городу большие разрушения. В 1943 году на вооружение самолетов поступила более усовершенствованная радиотехническая система самолетовождения «Гобой», и точность ночного бомбометания значительно возросла. Появление этой системы было своевременным, так как немецкие ночные истребители повысили активность действий, и было не только желательным, но и необходимым совершать бомбардировочные налеты в темные, безлунные ночи. В 1943 году на вооружение начал поступать панорамный радиолокационный бомбардировочный прицел H2S. Применение этих средств наряду со сбрасыванием дипольных отражателей с целью создания помех работе радиолокационных станций в системе противовоздушной обороны противника постепенно сделало возможным буквально стереть с лица земли крупные города Рура, опустошить порты Северной Германии и причинить большие повреждения Берлину. В этом же году было положено начало круглосуточной бомбардировке объектов противника. Бомбардировочные эскадрильи американских ВВС приступили к дневным бомбардировочным налетам на Германию. Таким образом, Германия не имела передышки от налетов союзной бомбардировочной авиации ни днем ни ночью.

Годовой тоннаж бомб, сброшенных Бомбардировочным командованием английских ВВС и 8-й воздушной армией США за 1939—1945 годы

(в тоннах)

	Г о д ы						
	1939 (за 4 месяца)	1940	1941	1942	1943	1944	1945 (за 4 месяца)
Бомбардировочное командование . .	31,5	13241	31894	46290	159972	533926	182830
8-я воздушная армия США	—	—	—	1588	44899	393701	190705

Каких результатов добилось Бомбардировочное командование? С 1940 по 1942 год, в первый период своей деятельности, самолеты Бомбардировочного командования совершили ряд мощных налетов на порты противника, расположенные на побережье Ла-Манша, которые одно время были забиты десантными баржами. Самолеты командования вывели из строя на несколько месяцев немецкие линейные корабли «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Наконец, удары наших бомбардировщиков вынудили правительство Германии направлять все больше и больше людей для укомплектования частей противовоздушной обороны, в то время как их можно было гораздо результативнее использовать для выполнения других задач.

По общему признанию, масштаб воздушных операций Бомбардировочного командования вначале был небольшим, а соответственно были незначительными и результаты этих операций. С начала 1943 года и до капитуляции Германии численность самолетного парка командования значительно увеличилась, возросли и результаты боевой деятельности. 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, почти такие же, как уничтожение союзной бомбардировочной авиацией половины общей застроенной площади в 40 городах Германии и серьезные разрушения,

причиненные еще 30 городам, со всеми вытекающими отсюда последствиями для выпуска военной продукции*.

Снижение выпуска военной продукции является одним из многих элементов общей оценки результатов стратегических бомбардировок. Они несомненно повлияли и на снижение производительности труда рабочих. Было бы неправильным, однако, утверждать, что они подорвали моральный дух немецкого народа. 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.

Непрерывное проведение налетов союзной бомбардировочной авиации на Германию вынудило немецкое верховное командование сосредоточить все усилия на выпуске истребителей и отказаться от проведения ответных мер возмездия по противнику, кроме использования самолетов-снарядов Фау-1 и баллистических ракет Фау-2, применение которых не дало немцам желаемых результатов. В 1939 году на долю истребителей приходился 31 процент от общего количества военных самолетов, производившихся в Германии, а в 1944 году доля истребителей возросла до 78 процентов. На долю бомбардировщиков, выпускаемых немецкой авиапромышленностью в 1939 и 1944 годах, соответственно приходилось 26 и 11 процентов.

Кроме неизбежного сокращения выпуска промышленной продукции и истощения человеческих ресурсов Германии, бомбардировки союзной авиации серьезно повлияли на распределение немецких ВВС по отдельным фронтам. В июне 1941 года, когда немецкие войска вторглись в Россию, 65 процентов немецкой авиации было сосредоточено на Восточном фронте. Спустя три с половиной года там осталось только

* Несмотря на все попытки оправдать политику использования бомбардировочной авиации в ходе войны, авторы не нашли для этого убедительных доводов. Не случайно они не приводят статистических данных, с помощью которых можно было бы показать, как повлияли удары англо-американской авиации на состояние военной промышленности Германии. Авторы книги стремятся скрыть от читателя факты о том, что главные цели бомбардировочного наступления на Германию не были достигнуты.

Данные о состоянии военной промышленности Германии можно найти в книге «Промышленность Германии в период войны 1939—1945 гг.» (Издательство иностранной литературы, Москва, 1956). По утверждению авторов на стр. 177 этой книги, в Германии в период с начала 1942 года и до середины 1944 года «производство вооружения и военных материалов возросло в три раза». — *Прим. ред.*

32 процента, а 68 процентов немецкой авиации базировалось на Западе и внутри самой Германии*.

Бомбардировочное наступление также задержало создание и применение новых видов немецкого оружия — самолетов-снарядов и баллистических ракет и значительно сократило выпуск этого оружия. Следует также отметить значительный эффект применения стратегической бомбардировочной авиации с 1944 года в интересах непосредственной поддержки наземных войск. Наконец, самым важным результатом воздушного наступления на Германию явилось почти полное уничтожение заводов синтетического бензина и почти полная парализация всех видов транспорта.

Необходимо сказать, что решающие удары, особенно по немецким заводам синтетического бензина и коммуникациям, были нанесены в конце войны. Такие удары нельзя было бы осуществить, если бы в своем развитии бомбардировочная авиация не прошла через многие испытания. Достижения стратегической авиации в 1944 и 1945 годах явились прямым результатом опыта, накопленного ею в течение трех предыдущих лет.

Очевидным является факт, что если бы Германия не подверглась столь опустошительным ударам с воздуха, в результате которых была уничтожена значительная часть ее промышленности, то она должна была бы выиграть войну**. Иначе говоря, если бы Германия не подверглась такому опу-

* С многозначительным видом авторы принялись устанавливать «перегруппировку» немецкой авиации между фронтами в надежде убедить читателя, что к концу войны на советско-германском фронте осталось «только 32 процента, а 68 процентов немецкой авиации базировалось на Западе и внутри самой Германии». Напомним, что к 1 февраля 1945 года стремительно наступавшие советские войска вышли на рубеж реки Одер и стояли в 60 километрах от Берлина. Позволительно спросить у авторов, где же могла базироваться немецкая авиация, действовавшая против советских войск, кроме как не «внутри самой Германии»? Совершенно очевидно, что большая часть немецкой авиации по-прежнему действовала против советских войск, так как здесь были сосредоточены 185 дивизий и 21 бригада противника, тогда как на Западном фронте действовали 72 дивизии и 3 бригады. — *Прим. ред.*

** Здесь наиболее ярко и открыто проявилось стремление авторов приписать англо-американской авиации «решающую роль» в победе над Германией. Это является одной из многих попыток извратить историю второй мировой войны. Около 80 процентов потерь в живой силе Германия понесла на советско-германском фронте, что и явилось главной причиной ее поражения в войне.

Утверждение авторов о том, что Германия «должна была бы выиграть войну», если бы она имела возможность «создать мощную бомбардировочную авиацию», служит той же цели — преувеличить результаты воздушного наступления англо-американской авиации на Германию. — *Прим. ред.*

стошению, она, несомненно, была бы в состоянии создать мощную бомбардировочную авиацию и нанести своим противникам значительно больший ущерб с воздуха, чем она фактически нанесла. Лишив противника возможности создать наступательное воздушное оружие, экипажи Бомбардировочного командования оказались такими же спасителями своей страны, какими были летчики Истребительного командования в битве над Англией или экипажи Берегового командования и личный состав кораблей военно-морского флота, устранившие угрозу Англии со стороны немецкого подводного флота.

О летно-подъемном составе английских ВВС в целом можно справедливо сказать, что Англия никогда ранее не вступала в войну со столь высоким уровнем боевой подготовки личного состава своих военно-воздушных сил.

В английских ВВС имелись три основные категории летного состава. Первая — это летчики Истребительного командования и тактической авиации. Летный состав этих видов авиации особенно отличился в начале и в конце войны. Именно летчики-истребители одержали крупную победу в битве над Англией, которая явилась основным поворотным пунктом войны*. Использование истребителей и истребителей-бомбардировщиков в каждой более или менее важной операции наземных войск, начиная от Эль-Аламейна и кончая Эльбой, ободряло союзные армии и парализовало противника, который почувствовал на себе всю силу и мощь нашей авиации.

Полной противоположностью летчикам-истребителям по своей натуре являлись летчики Берегового командования. Это были флегматичные, невозмутимые люди, чем-то напоминавшие огромные самолеты «Сандерленд», «Галифакс» и «Либерейтор», на которых они летали. Свою основную задачу — прикрытие и сопровождение кораблей и судов — они выполняли в любое время года и в любую погоду.

К третьей категории принадлежали летчики и экипажи Бомбардировочного командования. Эти люди, сжимавшие в полете штурвалы бомбардировщиков своими крепкими молодыми руками, поистине должны быть увенчаны лаврами. Ночь за ночью их грозные машины, залитые фосфорическим светом луны или окутанные облаками, летали в небе

* Среди буржуазных авторов имеется немало любителей определять «поворотные пункты» второй мировой войны по произвольному выбору, без объективного анализа событий. Потери немецких ВВС, понесенные за время «битвы над Англией», в целом были незначительны и не могли повлиять на ход войны.

Коренной перелом в ходе второй мировой войны в пользу стран антигитлеровской коалиции был достигнут великой победой Советских Вооруженных Сил в ходе Сталинградской битвы зимой 1942/43 года. — *Прим. ред.*

Германии. Не страшась мощного огня зенитной артиллерии и новых смертоносных истребителей, эти люди вели свои машины к избранным целям и, не колеблясь, делали то, чего требовала ужасная война. 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. Наступление, проводимое Бомбардировочным командованием с неутомимой энергией и силой, было настолько хорошо организовано и было таким эффективным, что общие потери, понесенные английской армией в течение одиннадцати месяцев, прошедших между ее высадкой на берегах Нормандии и безоговорочной капитуляцией Германии, были меньше потерь, понесенных отцами солдат этой армии за один месяц боев на Сомме в первую мировую войну.

ПРИЛОЖЕНИЯ

В оригинале книги эта страница белая
(без текста, без изображений).
In the original book, this page is white
(no text, without images).

Gerza scan

**ЧИСЛЕННОСТЬ САМОЛЕТОВ ПЕРВОЙ ЛИНИИ ВВС
ВЕЛИКОБРИТАНИИ, ГЕРМАНИИ И ИТАЛИИ В ПЕРИОД
1938—1945 гг.**

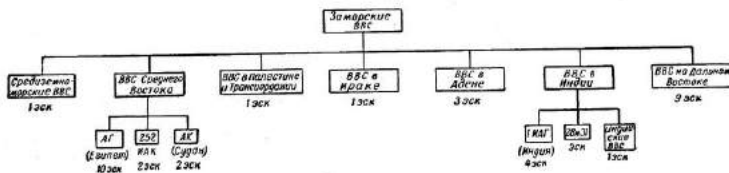
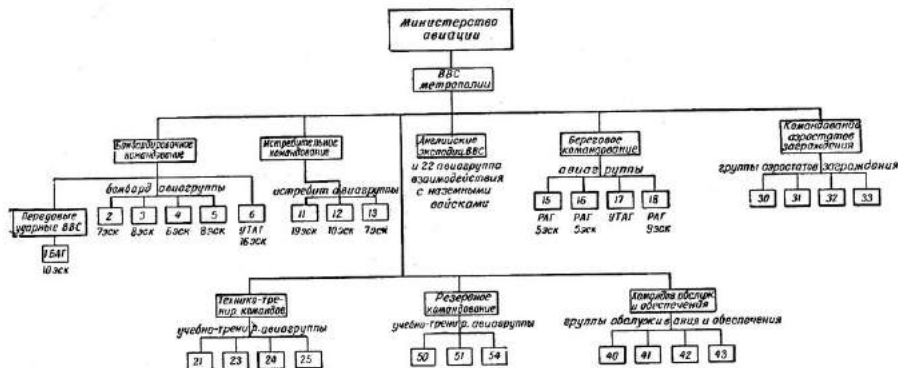
Дата	Количество самолетов		
	Англия*	Германия**	Италия***
30 сентября 1938 г. . . .	1982	3307	—
3 сентября 1939 г.	1911	4161	—
1 августа 1940 г.	2913	4549	1529
1 декабря 1941 г.	4287	5178	2212
1 марта 1943 г.	6026	6107	1947
1 июня 1944 г.	8339	6967	—
1 января 1945 г.	8395	6638	—

* Сюда не включен резерв самолетов, находившийся в авиационных частях, в количестве 4—5 самолетов на каждую эскадрилью. Этот резерв включен в численность самолетов первой линии только в 1944 и 1945 гг. В численность самолетов на 1940, 1944 и 1945 гг. включены самолеты ВВС доминионов и союзных ВВС, находившихся в оперативном подчинении ВВС Великобритании.

** Эти данные взяты из документов генерального штаба ВВС Германии. Сюда включены транспортные самолеты, число которых составляло: в 1938 г.—308; 1939 г.—522; 1940 г.—375; 1941 г.—747; 1943 г.—753; 1944 г.—934 и в 1945 г.—488.

*** Численность самолетов Италии взята из официальных источников по состоянию: в 1940 г.—на июнь месяц; 1941 г.—на ноябрь и в 1943 г.—на май месяц.

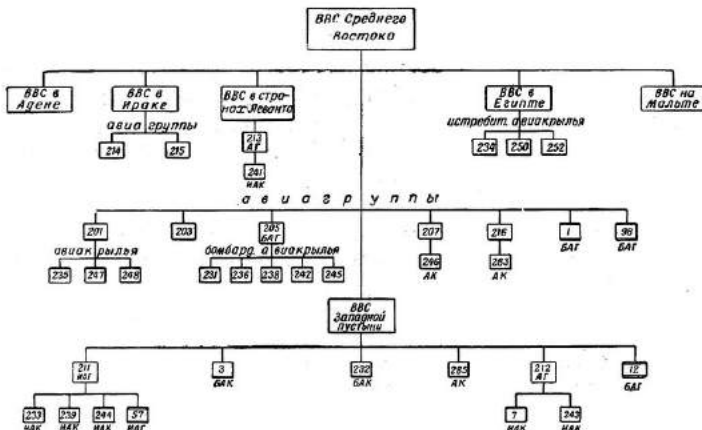
ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ ВЕЛИКОБРИТАНИИ НА 1 СЕНТЯБРЯ 1989 ГОДА




Сокращения:

- АГ — авиационная группа
- БАГ — бомбардировочная авиационная группа
- ИАГ — истребительная авиационная группа
- РАГ — разведывательная авиационная группа
- УТАГ — учебно-тренировочная авиационная группа
- АК — авиакрыло
- ИАК — истребительное авиакрыло

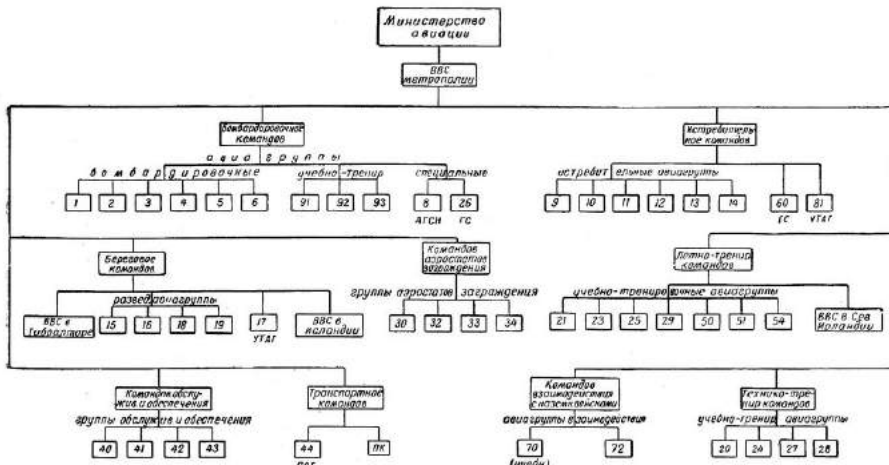
ОРГАНИЗАЦИЯ ВВС СРЕДНЕГО ВОСТОКА НА 27 ОКТЯБРЯ 1942 ГОДА



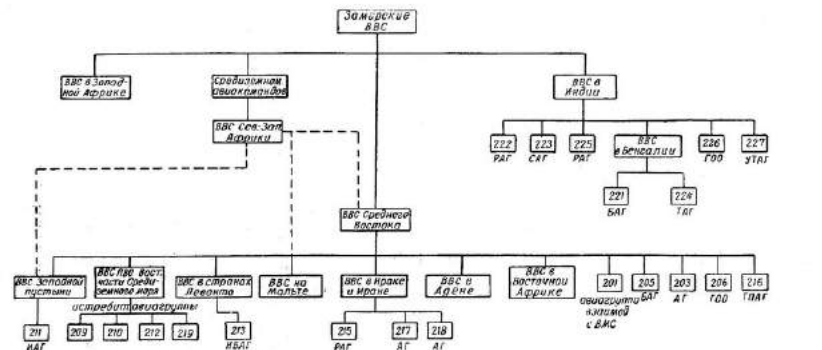
Сокращения и условные обозначения:

- АГ — авиагруппа
- БАГ — бомбардировочная авиагруппа
- ИАГ — истребительная авиагруппа
- АК — авиакрыло
- БАК — бомбардировочное авиакрыло
- ИАК — истребительное авиакрыло
-  — здесь и далее соединения и части ВВС США

ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ ВЕЛИКОБРИТАНИИ НА 1 МАРТА 1943 ГОДА



ПРИЛОЖЕНИЕ



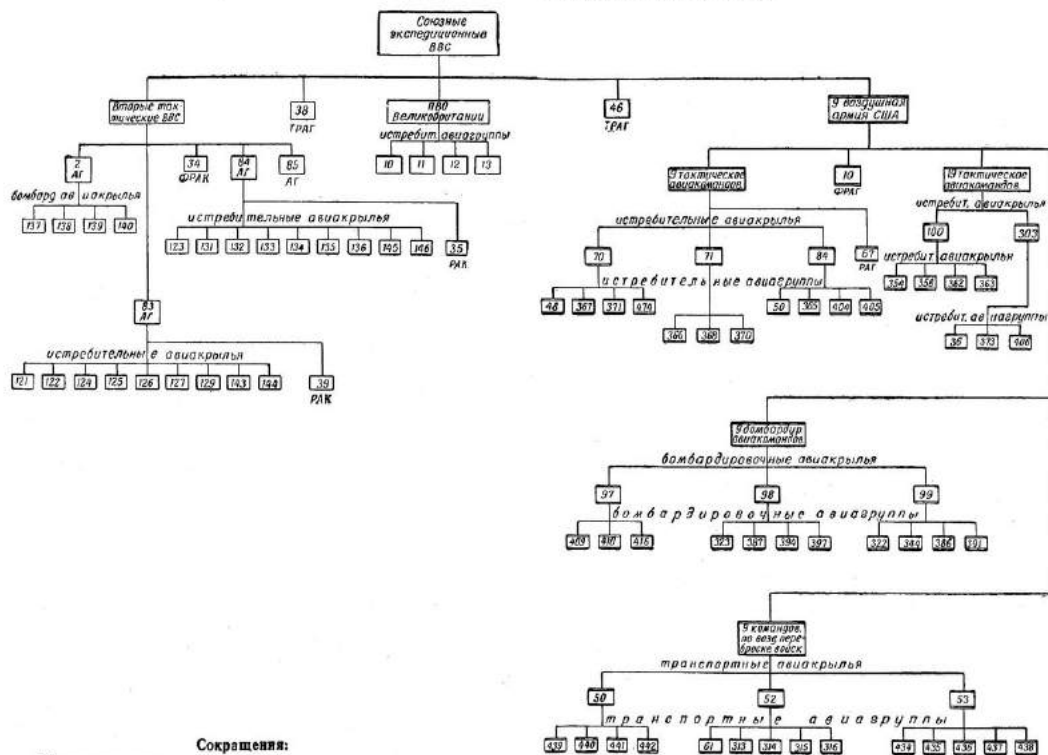
ПРИЛОЖЕНИЕ

Сокращения и условные обозначения:

- АГ — авиационная группа
- БАГ — бомбардировочная авиационная группа
- ИАГ — истребительная авиационная группа
- ТАГ — тактическая авиационная группа
- СМАГ — смешанная авиационная группа
- РАГ — разведывательная авиационная группа
- АГСН — авиационная группа самолетов наведения
- ПК — перегоночное командование
- ПАГ — перегоночная авиационная группа
- ТПАГ — транспортно-перегонная авиационная группа
- ГС — группа связи
- ГОО — группа обслуживания и обеспечения
- УТАГ — учебно-тренировочная авиационная группа
- - - соединения ВВС Среднего Востока, находящиеся в оперативном подчинении Средиземноморского авиационного командования

ОРГАНИЗАЦИЯ СОЮЗНЫХ ЭКСПЕДИЦИОННЫХ ВВС НА 6 ИЮНЯ 1944 ГОДА

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

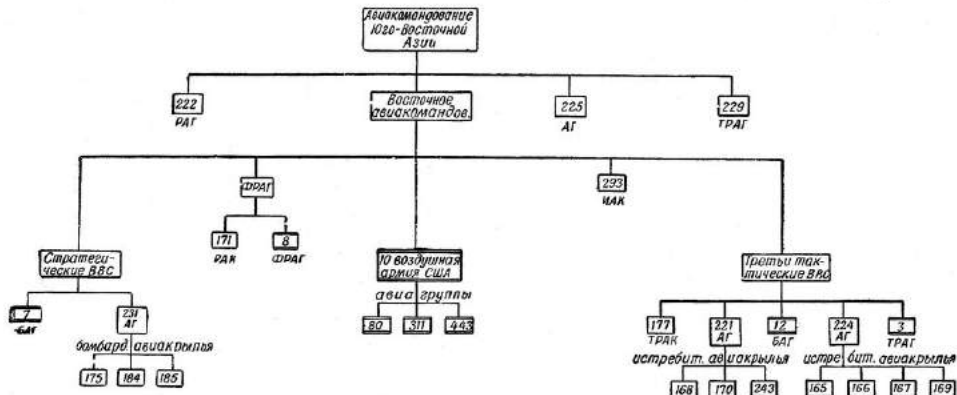


Сокращения:

- АГ — авиакорпус
- РАГ — разведывательная авиакорпуса (опер. развед.)
- ТРАГ — транспортная авиакорпуса
- ФРАГ — фоторазведывательная авиакорпуса (опер. развед.)
- ФРАК — фоторазведывательное авиакрыло (опер. развед.)
- РАК — разведывательное авиакрыло (опер. развед.)

Примечание. 85-я авиакорпуса временно находилась в оперативном подчинении 11-й авиакорпуса ПВО Великобритании и несла ответственность за ПВО аэродромов и тыла союзных войск на континенте Европы.

ОРГАНИЗАЦИЯ АВИАЦИОННОГО КОМАНДОВАНИЯ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ НА 1 ИЮЛЯ 1944 ГОДА



Сокращения:

- АГ — авианруппа
- БАГ — бомбардировочная авианруппа
- РАГ — разведывательная авианруппа
- ФРАГ — фоторазведывательная авианруппа
- ТРАГ — транспортная авианруппа
- РАК — разведывательное авиакрыло
- ИАК — истребительное авиакрыло
- ТРАК — транспортное авиакрыло

ПРИЛОЖЕНИЕ 11

**ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ БОЕВЫХ САМОЛЕТОВ,
СОСТОЯВШИХ НА ВООРУЖЕНИИ ВВС ВЕЛИКОБРИТАНИИ
В ПЕРИОД ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**

1. БОМБАРДИРОВЩИКИ

Название самолета	Максимальная скорость в км/час на высоте в метрах	Практический потолок в метрах	Дальность полета в километрах и соответствующая ей бомбовая нагрузка в килограммах	Вооружение (калибр в миллиметрах)
1939 — 1941 годы				
„Бэттл-1“	388—4000	7150	1690—454	2×7,69
„Бленхейм-IV“	428—3600	6700	2350—454	5×7,69
„Галифакс-1“	440—5400	5550	2960—3100 или 1370—5900	8×7,69
„Хэмпден-1“	409—4200	5800	3030—910 или 1930—1820	8×7,69
„Манчестер-1“	427—5200	5850	2620—3675 или 1930—4700	12×7,69
„Мэриленд-1“	448—3600	7950	1940—680 или 1730—910	8×7,69
„Стирлинг-1“	419—3200	5250	3300—1580 или 1190—6350	8×7,69
„Веллингтон-1С“	378—4700	5500	4100—454 или 1930—2050	6×7,69
„Веллингтон-II“	398—5200	6100	3940—570 или 2250—2050	6×7,69
„Веллингтон-IV“	369—4000	6100	3500—230 или 1580—1820	6×7,69
„Уитли-V“	357—5200	5350	2650—1360 или 750—3160	5×7,69
1942 — 1943 годы				
„Галифакс-II“	419—5650	6650	3060—1360 или 800—5900	8×7,69
„Галифакс-II, IA“	419—5800	6400	3060—1820 или 970—5900	9×7,69
„Галифакс-V“	419—5650	6400	3060—2040 или 1040—5900	9×7,69

Продолжение

Название самолета	Максимальная скорость в км/час на высоте в метрах	Практический потолок в метрах	Дальность полета в километрах и соответствующая ей бомбовая нагрузка в килограммах	Вооружение (калибр в миллиметрах)
„Ланкастер-І,ІІІ“	435—5800	5800	3780—2500 или 1610—6360	9×7,69
„Стирлинг-ІІІ“	435—4400	5200	3230—1580 или 950—6360	8×7,69
„Веллингтон-ІІІ“	410—3800	5950	3530—680 или 2480—2040	8×7,69
„Веллингтон-Х“	410—4400	6000	3350—680 или 2360—2040	6×7,69
„Москито-ІV“	612—4270	10100	2600—910 или 2330—1820	—
„Москито-ІХ“	657—7930	11000	3010—454 или 2900—2270	—
„Балтимор-ІІІ“	486—3350	6700	1530—910	10×7,62 4×7,69
„Бостон-ІІІ“	490—3970	7400	1640—910	8×7,69
„Митчелл-ІІ“	470—4580	6100	2630—1820 или 1530—2720	6×12,7

1944—1945 годы

„Галифакс-ІІІ“	451—4100	6100	3190—3180 или 1650—5900	9×7,69
„Галифакс-VІ“	466—3200	6100	3470—3360 или 2020—5900	9×7,69
„Галифакс-VІІ“	451—4100	6100	3560—2380 или 1590—5900	9×7,69
„Ланкастер-І, ІІІ, Х“	451—3350	6100	3620—4540 или 2660—6360	8×7,69
„Либерейтор-VІ“	435—6100	8250	1650—10000 3680—1820 или 1600—5800	10×12,7
„Стирлинг-ІІІ“	435—4400	5200	3230—1590 или 950—6360	8×7,69
„Веллингтон-Х“	410—4400	5550	3030—680 или 2130—2040	6×7,69

Продолжение

Название самолета	Максимальная скорость в км/час на высоте в метрах	Практический потолок в метрах	Дальность полета в километрах и соответствующая ей бомбовая нагрузка в килограммах	Вооружение (калибр в миллиметрах)
„Москито-XVI“	657—7950 или 668—8550	11000 или 11900	2890—910 или 2200—2270	—
„Москито-XX“	612—4250	10100	3000—910 или 2600—1360	—
„Балтимор-V“	483—3950	5800	1610—910	8×12,7 4×7,62
„Бостон-IV“	515—3350	7450	2520—910 или 1140—1820	5×12,7
„Мародэр-III“	490—4600	8550	1930—1820	11×12,7

2. ИСТРЕБИТЕЛИ И ИСТРЕБИТЕЛИ-БОМБАРДИРОВЩИКИ

Название самолета	Максимальная скорость в км/час на высоте в метрах	Практический потолок в метрах	Время подъема в минутах на высоту в метрах	Вооружение (калибр в миллиметрах)
-------------------	---	-------------------------------	--	-----------------------------------

1939—1941 годы

„Бофайтер-IF“	522—3580	8250	9,4—4600	6×7,69 4×20
„Бленхейм-IVF“	428—3600	8100	10—4600	7×7,69
„Гладиатор“	395—4600	9900	7—4600	4×7,69
„Харрикейн-1“	509—5350	10100	6,3—4600	8×7,69
„Харрикейн-IIA“	551—6700	11300	8,2—6100	8×7,69
„Харрикейн-IIВ“	551—6700	11150	8,4—6100	12×7,69
„Харрикейн-IIС“	546—6700	10900	9,1—6100	4×20
„Спитфайр-1“	572—5800	10400	6,2—4600	8×7,69
„Спитфайр-V“	604—6200	11600	7—6100	2×20 4×7,69
„Томахаук-1“	544—4900	9300	7,8—4600	2×12,7 4×7,69

1942—1943 годы

„Бофайтер-VIF“	536—4750	8100	7,8—4600	4×20 6×7,69
„Харрикейн-IIС“	546—6700	10850	9,1—6100	4×20
„Харрикейн-IIД“	509—5800	10200	0,75—610	2×40 2×7,69
„Киттихаук-1“	564—4600	8850	8,7—4600	4×12,7 или 6×12,7
„Москито-II“	596—4300	10700	7—4600	4×20 4×7,69
„Москито-VI“	609—4300	9750	9,5—4600	4×20 4×7,69 (4×227-кг бомбы)

Продолжение

Название самолета	Максимальная скорость в км/час на высоте в метрах	Практический потолок в метрах	Время подъема в минутах на высоту в метрах	Вооружение (калибр в миллиметрах)
„Москито-ХII“ (ночной истребитель)	596—4300	10700	8,1—4600	4×20
„Мустанг-1“	628—2450	9750	8,1—4600	4×12,7 4×7,69
„Спитфайр-VB“	602—3950	11000	7,5—6100	2×20 4×7,69
„Спитфайр-VB“ (невисотный)	575—1850	10800	1,6—1530	(1×227-кг бомба) 2×20 4×7,69
„Спитфайр-IX“	657—7650	13100	6,7—6100	(1×227-кг бомба) 2×20 4×7,69
„Тайфун-IV“	652—5500	10050	6,2—4600	(1×227 и 2×113-кг бомбы) 4×20 (2×450-кг бомбы или 8×27-кг реактивных снарядов)

1944—1945 годы

„Метеор-1“	716—9150	12800	15—9150	4×20
„Метеор-III“	766—9150	13400	14—9150	4×20
„Москито-ХIII“ (ночной истребитель)	595—4250	10200	6,75—4600	4×20
„Москито-ХХХ“ (ночной истребитель)	644—7950 655—8550	11300 11600	7,5—4600	4×20
„Мустанг-III“	712—7450 725—8550	12650	10,5—6100	4×12,7 (2×227-кг бомбы) 2×20
„Спитфайр-IX“	670—8400	13400	6,4—6100	4×7,69 или 2×20 и 2×12,7 (1×227 и 2×113-кг бомбы)
„Спитфайр-IX“ (невисотный)	650—6400	12650	6,4—6100	2×20 4×7,69 или 2×20 и 2×12,7 (1×227 и 2×113-кг бомбы)
„Спитфайр-XIV“	721—7950	13250	7—6100	2×20 и 4×7,69 или 2×20 и 2×12,7 (1×227 и 2×113-кг бомбы)
„Спитфайр-XVI“ (невисотный)	652—6850	12650	6,4—6100	2×20 и 4×7,69 или 2×20 и 2×12,7 (1×227 и 2×113-кг бомбы)

Продолжение

Название самолета	Максимальная скорость в км/час на высоте в метрах	Практический потолок в метрах	Время подъема в минутах на высоту в метрах	Вооружение (калибр в миллиметрах)
„Спитфайр-XXI, XXII“	731—7950	13100	8—6100	4×20 (1×227 и 2×113-кг бомбы)
„Темпест-V“	700—5800	11000	7,5—6100	4×20
„Сандерболт-I“	676—7950	10700	10,3—6100	8×12,7 (2×455-кг бомбы)
„Тайфун-IV“	652—5500	10100	6,2—4600	4×20 (2×455-кг бомбы или 8×27-кг реактивных снарядов)

Примечание. Тактико-технические данные приведены для самолетов, действовавших в качестве истребителей без подвесных бензобаков. Когда самолеты действовали в качестве истребителей-бомбардировщиков, то есть несли бомбы, реактивные снаряды и подвесные бензобаки, их тактико-технические данные были ниже данных, указанных в таблице.

3. ТОРПЕДОНОСЦЫ И ПРОТИВОЛОДОЧНЫЕ САМОЛЕТЫ

Название самолета	Крейсерская скорость в км/час и продолжительность полета в часах	Бомбовая нагрузка (обычные или глубинные бомбы) в килограммах	Вооружение (калибр в миллиметрах)
1939—1941 годы			
„Ансон-I“	190—5,5	91	4×7,69
„Бофайтер-IC“	333—5	—	4×20 6×7,69
„Бомфорд-I“ (торпедоносец-бомбардировщик)	278—6	680 или 1×18-дюйм. торпеда	4×7,69
„Бленхейм-IVF“	278—6	—	6×7,69
„Хадсон-I“	232—6	340	7×7,69
„Лондон-II“ (летающая лодка)	159—5,2	910	3×7,69
„Стренрир“ (летающая лодка)	170—7,2	454	3×7,69
„Сандерленд-I“ (летающая лодка)	213—12	910	7×7,69
„Уайлдбист-IV“ (торпедоносец-бомбардировщик)	152—4,3	454 или 1×18-дюйм. торпеда	2×7,69
„Веллингтон-I“	231—10,6	680	6×7,69
„Уитли-V“	204—9	680	5×7,69

Продолжение

Название самолета	Крейсерская скорость в км/час и продолжительность полета в часах	Бомбовая нагрузка (обычные или глубинные бомбы) в килограммах	Вооружение (калибр в миллиметрах)
1942—1943 годы			
„Каталина-I“ (летающая лодка)	185—17,6 185—25	910 —	6×7,69
„Каталина-III“	185—15,5	910	5×7,69
„Летающая крепость-II“	259—10,7 259—12,9	800 —	9×12,7
„Галифакс-II“	250—10,4 250—13,3	1020 680	9×7,69
„Хэмпден“ (торпедоносец-бомбардировщик)	222—7,25	1×18-дюйм. торпеда	6×7,69
„Хадсон-VI“	259—6,9	454	7×7,69
„Либерейтор-I“ (дальнего действия)	278—16,1	910	4×20 6×7,62
„Либерейтор-III“	268—11,6	1360	6×12,7
„Либерейтор-V“	278—15,3	680	6×12,7
„Веллингтон-IC“	222—9,3	910	6×7,69
„Уитли-VII“	194—10,3	910	5×7,69
„Веллингтон-VIII“	222—8,8	454	6×7,69
„Веллингтон-XII“	259—8,3	1090	7×7,69
„Сандерленд-II“ (летающая лодка)	204—11,6	910	7×7,69
„Сандерленд-III“ (летающая лодка)	204—11,9	910	7×7,69
1944—1945 годы			
„Каталина-IV“	196—15,5	680	2×12,7 2×7,62
„Либерейтор-III и V“ (дальнего действия)	278—16,1	910	3×12,7
„Либерейтор-VI“	255—10,5 255—12,5	1580 910	6×12,7 4×7,69
„Либерейтор-VIII“	255—10,5 255—13	1580 910	6×12,7 4×7,69
„Сандерленд-III и V“	204—13,5 204—15	910 454	7×7,69
„Уорвик-V“	303—11	910	3×12,7 4×7,69
„Веллингтон-XIV“	259—10	680	7×7,69

4. ИСТРЕБИТЕЛИ И ШТУРМОВИКИ

Название самолета	Крейсерская скорость в км/час и продолжительность полета в часах	Вес бомбовой нагрузки в килограммах или количество реактивных снарядов	Вооружение (калибр в миллиметрах)
1944—1945 годы			
„Бофайтер-Х“ (торпедоносец-бомбардировщик)	333—4,5	1 торпеда	4×20
„Бофайтер-Х“	333—4,5	8×11-кг бомб или 8×27-кг реактивных снарядов	4×20
„Бофайтер-Х“ (истребитель-бомбардировщик)	333—4	1×900-кг бомба или 2×227 и 2×113-кг бомбы	4×20
„Москито-VI“ (истребитель-бомбардировщик)	389—3,5	4×113-кг бомбы	4×20 4×7,69
„Москито-VI“	389—5	8×11-кг бомб или 8×27-кг реактивных снарядов	4×20 4×7,69
„Галифакс-III“	268—10	2500	9×7,69
„Веллингтон-XIV“	259—9,5 259—8	770 1450	7×7,69

Примечание. Дальность указана с учетом полного израсходования горючего в полете. При планировании полетов следует дальность брать на 25% меньше, чтобы иметь запас топлива на навигационные ошибки, изменения режима полета, условия погоды и т. д. В данном разделе показаны самолеты, состоявшие на вооружении Берегового командования.

ПРИЛОЖЕНИЕ 12

**ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ БОЕВЫХ САМОЛЕТОВ,
СОСТОЯВШИХ НА ВООРУЖЕНИИ ВВС ГЕРМАНИИ В ПЕРИОД
ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**

I. БОМБАРДИРОВЩИКИ И РАЗВЕДЧИКИ

Название самолета	Максимальная скорость в км/час на высоте в метрах	Практический потолок в метрах	Дальность полета в километрах и соответствующая ей бомбовая нагрузка в килограммах	Вооружение (калибр в миллиметрах)
1939—1941 годы				
„Юнкерс-87В“ *	394—4600	7200	580—500	3×7,9
„Хейнкель-126“	370—3970	7600	850—280	5×7,9
„Дорнье-17“	410—4600	6400	2310—500	7×7,9
			или 1430—1000	1×20
„Хейнкель-111“	386—4270	7900	2430—1000	7×7,9
				2×20
„Юнкерс-88А4“	461—4270	6900	2050—2000	7×7,9
				1×20
„Дорнье-215“	442—4600	8550	2330—500	7×7,9
			или 1450—1000	1×20
„Фокке-Вульф-200“ **	386—4150	6250	3450—1630	3×13
			или 4350 (как самолет-разведчик без бомбовой нагрузки)	3×15 или 3×20
1942—1943 годы				
„Юнкерс-88В3“	536—6100	7600	2060—1000	2×13
				2×7,9
„Юнкерс-87Д“ *	410—4120	5650	1150—1000	4×7,9
	или 373—4120		1000—1820	
„Юнкерс-188“	523—6100	10200	1930—2000	
				1×20
				2×13
„Хейнкель-111“	386—4270	7900	2430—1000	2×7,9
				7×7,9
„Хейнкель-177“	491—6100	6400	4260—1000	2×20
			или 1850—5600	5×13
				4×13
„Фокке-Вульф-200“ **	386—4150	6250	3460—1630	или 4×20
			или 4350 (как самолет-разведчик без бомбовой нагрузки)	3×13 или 3×15 или 3×20

* Пикирующий бомбардировщик „Штука“.

** Известен под названием „Кондор“.

Продолжение

Название самолета	Максимальная скорость в км/час на высоте в метрах	Практический потолок в метрах	Дальность полета в километрах и соответствующая ей бомбовая нагрузка в килограммах	Вооружение (калибр в миллиметрах)
1944—1945 годы				
„Юнкерс-88S“ *	596—7930	10700	1130—900	1×13
„Юнкерс-88S“ **	500—1525	9150	1130—900	1×13 1×7,9
„Юнкерс-188“	523—6100	10100	1930—2000	1×20 2×13 2×7,9
„Хейнкель-111“	386—4270	7950	2430—1000	7×7,9 2×20
„Хейнкель-177“	490—6100	6400	4260—1000 или 1850—5600	5×13 4×13 или 4×20
„Дорнье-217E“	490—5500	6550	1880—2000	4×7,9 4×13 1×15

2. ИСТРЕБИТЕЛИ

Название самолета	Максимальная скорость в км/час на высоте в метрах	Практический потолок в метрах	Время подъема в минутах на высоту в метрах	Вооружение (калибр в миллиметрах)
1939—1941 годы				
„Мессершмитт-109E“	572—5500	10700	6,2—5000	2×7,9 2×20
„Мессершмитт-109F“	636—6700	11150	5,75—5200	2×7,9 3×20
„Мессершмитт-109G“	644—6700	11750	6—5800	3×20
„Мессершмитт-110D“	580—6100	10400	8,5—5500	6×7,9 2×20
„Фокке-Вульф-190“	620—5800	11000	6,5—5500	2×7,9 4×20
„Юнкерс-88С6“	475—4270	7400	13,8—5000	7×7,9 3×20

* Двигатель с форсажем.

** Двигатель без форсажа.

Продолжение

Название самолета	Максимальная скорость в км/час на высоте в метрах	Практический потолок в метрах	Время подъема в минутах на высоту в метрах	Вооружение (калибр в миллиметрах)
1942—1943 годы				
„Юнкерс-88С5“	559—6100	9200	10,3—5650	6×7,9 3×20
„Мессершмитт-109G“	644—6700	11750	6—5800	3×20
„Мессершмитт-110G“	592—5800	10600	7,3—5500	6×7,9 4×20 1×37
„Мессершмитт-210“	596—6400	8850	11,8—5800	2×20 2×13 2×7,9
„Мессершмитт-410“	636—6700	9150	11,5—5800	2×20 2×13 2×7,9
„Фокке-Вульф-190А3“	620—5800	10980	6,5—5500	4×20 2×7,9
1944—1945 годы				
„Юнкерс-88“	559—6100	10100	10,3—5650	7×7,9 3×20
„Мессершмитт-109G“	644—6700	12100	6—5800	2×7,9 (или 2×13) 3×20
„Мессершмитт-110G“	592—5800	11200	7,3—5500	6×7,9 4×20 1×37
„Мессершмитт-210“	596—6400	10700	11,8—5800	2×20 2×13 2×7,9
„Мессершмитт-410“	636—6700	11900	11,5—5800	2×20 1×37 2×13 2×7,9
„Фокке-Вульф-190D“	700—7600	11900	6,5—6100	1×30 2×20 2×13
„Мессершмитт-262“ *	805—8850	12050	5—10000	4×30 3×20 или 6×30
„Мессершмитт-163“ **	902	12200	—	2×30
„Арадо-234В“ ***	189—7600	11600	8—6100	4×20 или 5×20

* С реактивным двигателем. Под каждым крылом можно подвесить по 12 реактивных снарядов.

** С жидкостным реактивным двигателем; дальность полета 112 километров, продолжительность полета 8—12 минут.

*** С реактивным двигателем.

**ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ БОЕВЫХ САМОЛЕТОВ,
СОСТОЯВШИХ НА ВООРУЖЕНИИ ВВС ИТАЛИИ В ПЕРИОД
1940—1941 ГОДОВ**

1. БОМБАРДИРОВЩИКИ И РАЗВЕДЧИКИ

Название самолета	Максимальная скорость в км/час на высоте в метрах	Практический потолок в метрах	Дальность полета в километрах и соответствующая ей бомбовая нагрузка в килограммах	Вооружение (калибр в миллиметрах)
„Савойя-Маркетти-S.79“	410—4000	6600	2530—500 или 1920—1250	3×12,7 2×7,7
„Савойя-Маркетти-S.81“	338—4600	7500	1660—1000 или 1440—2000	6×7,7 1×12,7
„Савойя-Маркетти-S.82“	330—2150	5200	3540—1450	4×7,7
„Кант-Z.506“ *	370—4000	5800	2700—800 или 2360—1200	1×12,7 3×7,7
„Кант-Z.1007.В“	451—4000	8400	2660—500	2×7,7 2×12,7
„Фиат-В.Р.20“	410—4100	7600	2170—1000	2×7,7 1×12,7

2. ИСТРЕБИТЕЛИ

Название самолета	Максимальная скорость в км/час на высоте в метрах	Практический потолок в метрах	Время подъема в минутах на высоту в метрах	Вооружение (калибр в миллиметрах)
„Фиат-С.Р.32“	375—3050	8550	5,3—3050	2×12,7
„Фиат-С.Р.42“	435—4000	9800	5,5—4000	2×12,7
„Фиат-Г.50“	483—4450	9800	6,4—4600	2×12,7
„Фиат-Г.55“	612—6100	11600	5,8—6100	2×12,7 3×20
„Аэр Макки-С.200“	500—4600	9800	6,25—4600	2×12,7
„Аэр Макки-С.202“	555—5500	9800	8,2—5500	2×12,7

* Морской бомбардировщик.

ПРИЛОЖЕНИЕ 14

**ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ БОЕВЫХ САМОЛЕТОВ,
СОСТОЯВШИХ НА ВООРУЖЕНИИ ВВС ЯПОНИИ В ПЕРИОД
ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**

1. БОМБАРДИРОВЩИКИ И РАЗВЕДЧИКИ

Фирма	Название и принадлежность самолета	Название, присвоенное в ВВС Англии и США	Максимальная скорость в км/час на высоте в метрах	Практический потолок в метрах	Дальность полета в километрах и соответствующая ей бомбовая нагрузка в килограммах	Вооружение (калибр в миллиметрах)
1942—1943 годы						
Накадзима	„96“ морской	„Нэлл-23“	435—6000	10450	3400—500	4×7,7 1×20
Мицубиси	„97“ армейский	„Сэлли-2“	473—4700	9300	2620—1000	4×7,7 1×12,7 1×20
Накадзима	„100“ армейский	„Хелэп-2“	502—5150	9400	2570—1000	3×7,9 3×12,7 1×20
Накадзима	„1“ морской	„Бетти-22“	455—4200	9300	4950—1000	4×7,7 4×20
Накадзима	„2“ морской	„Лиз-11“	435—4900	8900	4800—3300	Данных нет
Кавасаки	„99“ армейский	„Лили-2“	367—6100	10500	2410—400	1×12,7 3×7,9
Накадзима	„Тэндзан“ морской	„Джилл-12“	526—4600	10800	2800—1× ×800-кг торпеда	2×7,7
Мицубиси	„97“ морской	„Кейт-12“	362—500	8400	1050—1× ×800-кг торпеда	4×7,7
Аичи	„99“ морской (пикирующий бомбардировщик)	„Вэл-22“	452—6200	10300	1550—250	3×7,7

Продолжение

Фирма	Название и принадлежность самолета	Название, присвоенное в ВВС Англии и США	Максимальная скорость в км/час на высоте в метрах	Практический потолок в метрах	Дальность полета в километрах и соответствующая ей бомбовая нагрузка в килограммах	Вооружение (калибр в миллиметрах)
1944—1945 годы						
Мицубиси	„97“ армейский	„Сэлли-2“	473—4700	9300	2625—1000	4×7,7 1×12,7 1×20
Накадзима	„100“ армейский	„Хелэн-2“	502—5150	9400	2570—1000	3×7,9 2×12,7 1×20
Накадзима	„1“ морской	„Бетти-22“	455—4200	9300	4950—1000	4×7,7 4×20
Накадзима	„Гинга“ морской	„Франсиз-11“	591—5250	10800	3900—850	2×20
Мицубиси	„4“ армейский	„Пегги-1“	557—5700	9200	2960—850	4×12,7 1×20
Мицубиси	„100“ армейский	„Дина-3“	676—3300	12400	2780— (разведчик)	1×7,7
Накадзима	„Сайюн“ морской	„Мирт-11“	637—5100	10400	2915— (разведчик)	1×7,9
Накадзима	„Тэндзан“ морской	„Джилл-12“	525—4600	10800	2800—1× ×800-кг торпеда	2×7,7
Аичи	„Рюсэй“ морской	„Грейс-11“	563—6000	—	1990—1× ×800-кг торпеда	3×7,7
Аичи	„Сюсэй“ морской (пикирующий бомбардировщик)	„Джуди-12“	607—5900	11100	3930—250	3×7,7
Аичи	„Сюсэй“ морской (пикирующий бомбардировщик)	„Джуди-33“	605—5600	11700	4100—250	3×7,7

2. ИСТРЕБИТЕЛИ

Фирма	Название и принадлежность самолета	Название, присвоенное в ВВС Англии и США	Максимальная скорость в км/час на высоте в метрах	Практический потолок в метрах	Время подъема в минутах на высоту в метрах	Вооружение (калибр в миллиметрах)
-------	------------------------------------	--	---	-------------------------------	--	-----------------------------------

1942—1943 годы

Накадзима	„1“ армейский	„Оскар-3“	576—6700	11400	7,4—6100	2×12,7
Кавасаки	„3“ армейский	„Тони-1“	581—4800	10700	8,5—6100	2×7,7 2×12,7 или 4×12,7
Накадзима	„0“ морской	„Зеке-52“	576—6700	10700	7,8—6100	2×13,2 2×7,7 или 2×13,2 2×20
Кавасаки	„2“ армейский	„Ник-1“	557—6400	10700	8—6100	2×12,7 1×7,9 1×20

1944—1945 годы

Мицубиси	„Райдэн“ морской	„Джек-21“	671—5100	11800	5,1—6100	4×20
Накадзима	„4“ армейский	„Фрэнк-1“	687—6100	11800	5,8—6100	2×12,7 2×20
Накадзима	„Гекко“ морской	„Ирвинг-11“	536—6000	10000	12,1—6100	5×20
Каваниси	„Сидэн“ морской	„Джордж-11“	670—5800	1190	6,1—6100	2×7,7 4×20
Накадзима	„2“ армейский	„Тодзио-2“	616—5300	11100	6—6100	6×12,7 4×20

ПРИЛОЖЕНИЕ 15

**ЧИСЛО НЕМЕЦКИХ И ИТАЛЬЯНСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК,
УНИЧТОЖЕННЫХ САМОЛЕТАМИ ВВС ВЕЛИКОБРИТАНИИ И США
В ПЕРИОД ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ (по годам)**

Театр военных действий	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	Всего
1. Подводные лодки Германии								
Атлантический океан, воды Арктики и прибрежные воды метрополии								
Уничтожено самолетами	—	1	3	33	113	71	81	302
Уничтожено самолетами совместно с союзным военно-морским флотом*	—	2	1	3	7	12	2	27
Средиземное море								
Уничтожено самолетами	—	—	—	5	4	11	—	20
Уничтожено самолетами совместно с союзным военно-морским флотом	—	—	—	4	3	2	—	9
Индийский океан								
Общее количество подводных лодок, уничтоженных сухопутными самолетами	—	1	3	38	119	84	81	326
Общее количество подводных лодок, уничтоженных сухопутными самолетами совместно с союзным военно-морским флотом	—	2	1	7	10	14	2	36
Всего уничтожено немецких подводных лодок	—	3	4	45	129	98	83	362

* В состав военно-морских сил включены и авианосные самолеты.

Продолжение

Театр военных действий	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	Всего
------------------------	------	------	------	------	------	------	------	-------

2. Подводные лодки Италии

Атлантический океан, воды Арктики и прибрежные воды метрополии								
Уничтожено сухопутными самолетами	—	—	1	—	2	—	—	3
Уничтожено самолетами совместно с союзным военно-морским флотом	—	—	1	—	—	—	—	1
Средиземное море								
Уничтожено сухопутными самолетами	—	2	—	4	4	—	—	10
Уничтожено самолетами совместно с союзным военно-морским флотом	—	2	—	1	1	—	—	4
Общее количество итальянских подводных лодок, уничтоженных самолетами	—	2	1	4	6	—	—	13
Общее количество итальянских подводных лодок, уничтоженных самолетами совместно с союзным военно-морским флотом	—	2	1	1	1	—	—	5
Всего уничтожено итальянских подводных лодок	—	4	2	5	7	—	—	18
Всего уничтожено немецких и итальянских подводных лодок	—	7	6	50	136	98	83	380

**СВОДНАЯ ТАБЛИЦА ПОТЕРЬ НЕМЕЦКИХ И ИТАЛЬЯНСКИХ
ПОДВОДНЫХ ЛОДОК В ПЕРИОД ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**

Театры военных действий	Уничтожено									
	союзными сухопутными самолетами		совместными действиями сухопутных самолетов и военно-морских сил		союзными военно-морскими силами и авианосными самолетами		Советскими Вооруженными Силами		Всего уничтожено	
	Германия	Италия	Германия	Италия	Германия	Италия	Германия	Италия	Германия	Италия
Атлантический океан, воды Арктики и прибрежные воды метрополии . .	302	3	27	1	302	10	74	3	705	17
Средиземное, Красное и Черное моря	20	10	9	4	26	47	13	7	68	68
Индийский океан	4	—	—	—	6	—	1	—	11	—
Итого . . .	326	13	36	5	334	57	88	10	784	85

ПРИЛОЖЕНИЕ 17

**ЧИСЛО НАДВОДНЫХ КОРАБЛЕЙ И ТОРГОВЫХ СУДОВ
ПРОТИВНИКА, УНИЧТОЖЕННЫХ САМОЛЕТАМИ ВВС
ВЕЛИКОБРИТАНИИ В АТЛАНТИЧЕСКОМ ОКЕАНЕ И В ВОДАХ
СЕВЕРО-ЗАПАДНОЙ ЧАСТИ ЕВРОПЫ В ПЕРИОД
ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**

Кем уничтожено, количество самолето-вылетов, потери	Число потопленных и уничтоженных кораблей и судов противника	Общий тоннаж потоплен- ных и уничто- женных кораблей и судов противника
I. Потоплено в море		
1. Самолетами Берегового командования	150 надводных кораблей 193 торговых судна	86 303 427 501
Самолето-вылетов 39 305		
Потеряно 797 самолетов		
2. Самолетами Бомбардировочного командования	4 надводных корабля 21 торговое судно	1 651 29 503
Самолето-вылетов 2671		
Потеряно 126 самолетов		
3. Самолетами Истребительного командования	32 надводных корабля 37 торговых судов	12 928 44 613
Самолето-вылетов 22 621		
Потеряно 239 самолетов		
Итого	437 надводных кораблей и торговых судов	602 499

Продолжение

Кем уничтожено, количество самолето-вылетов, потери	Число потопленных и уничтоженных кораблей и судов противника	Общий тоннаж потоплен- ных и уничто- женных кораблей и судов противника
II. Уничтожено в портах		
Самолетами Бомбардировочного командования	152 надводных корабля 127 торговых судов	166 576 163 618
Итого	279 надводных кораблей и торговых судов	330 194

**III. Погибли в результате
подрыва на минах,
поставленных самолетами**

1. Берегового командования

Поставлено мин 936

Самолето-вылетов 1158

Потеряно 42 самолета

2. Бомбардировочного командова-
ния

Поставлено мин 47 278

Самолето-вылетов 18 431

Потеряно 468 самолетов

215 надводных кораблей 145 743

544 торговых судна 576 234

Итого	759 надводных кораблей и торговых судов	721 977
Всего	1475 надводных кораб- лей и торговых судов	1 654 670

ПРИЛОЖЕНИЕ 18

**СВОДНАЯ ТАБЛИЦА ПОТЕРЬ НАДВОДНЫХ КОРАБЛЕЙ
И ТОРГОВЫХ СУДОВ ПРОТИВНИКА В АТЛАНТИЧЕСКОМ
ОКЕАНЕ И В ВОДАХ СЕВЕРО-ЗАПАДНОЙ ЧАСТИ ЕВРОПЫ
В ПЕРИОД ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**

Характер потерь	Количество уничтоженных и захваченных кораблей и торговых судов	Тоннаж уничтоженных и захваченных кораблей и торговых судов
1. Потоплено и уничтожено воору- женными силами Англии и США	2340	3 439 270
2. Захвачено и конфисковано, сда- лись добровольно и т. д.	545	1 254 566
Всего	2885	4 693 836

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие к русскому изданию	Стр. 5
От авторов	31

Часть I

НЕРАВНАЯ БОРЬБА

Пролог	35
Глава 1.- Развитие английских ВВС с 1934 по 1939 год	42
Глава 2.- Боевые действия английских ВВС на начальном этапе войны	60
Глава 3.- Скандинавская неудача	74
Глава 4.- Катастрофа на Западе	87
Глава 5.- Битва над Англией	111
Глава 6.- Немецкая блокада. Боевые действия английской бомбардировочной авиации	157
Глава 7.- Средний Восток	172
- Первые сражения	—
- Потеря Киренаики и Греции	189
Ирак, Крит, Сирия	204
Глава 8. Борьба на море	218
Глава 9. Переход в наступление	239

Часть II

БОРЬБА С ПЕРЕМЕННЫМ УСПЕХОМ

Глава 1. Япония наносит удар	251
Глава 2. Падение Сингапура	269
Глава 3. Суматра и Ява	290
Глава 4. Падение Бирмы	298
Глава 5. Береговое командование и борьба на море	308
Аэрофоторазведка и аварийно-спасательная служба	—
Борьба с немецким судоходством и подводными лодками в 1942 году	311
Глава 6. Бомбардировочное командование и воздушное наступление на Германию	324
Глава 7. Нарастивание ударов	342
Глава 8. Боевые действия на Среднем Востоке	352
Операция «Крусейдер»	—
Кризис 1942 года	366
Эль-Аламейн и решительная победа	377

	Стр.
Глава 9. Операция «Торч» и боевые действия в Тунисе	392
Глава 10. Касабланка и Рур	406
Глава 11.—Высадка в Сицилии	416
Глава 12.—Кампания в Италии	427

Часть III

УСПЕШНЫЙ ФИНАЛ

Глава 1. Операция «Пойнтблэнк» и бомбардировка по площади	453
Глава 2. Береговое командование. Борьба с немецкими подводными лодками в Атлантическом океане и Бискайском заливе	474
Глава 3. Накануне вторжения	498
Глава 4. День вторжения	513
Глава 5. Битва за Францию	521
Глава 6. Самолеты-снаряды и ракеты	535
Глава 7. Специальные задания	555
Глава 8. От Брюсселя до Рейна	559
Глава 9. Конец войны в Италии	575
Глава 10. Балканы и Средний Восток	588
Глава 11. Нефть — главный объект	597
Глава 12. Через Рейн к Эльбе	611
Глава 13. Длинный путь обратно в Бирму	624
Глава 14. Закат «восходящего солнца»	648
Глава 15. Итоги	661

Приложения:

1 Численность самолетов первой линии ВВС Великобритании, Германии и Италии в период 1938—1945 гг.	683
2. Организация военно-воздушных сил Великобритании на 1 сентября 1939 года	684
3. Организация военно-воздушных сил Великобритании на 1 января 1941 года	686
4. Организация ВВС Среднего Востока на 27 октября 1942 года	688
5. Организация военно-воздушных сил Великобритании на 1 марта 1943 года	690
6. Организация Средиземноморского авиационного командования на 10 июля 1943 года	692
7. Организация военно-воздушных сил Великобритании на 1 июня 1944 года	694
8. Организация союзных экспедиционных ВВС на 6 июня 1944 года	696
9. Организация авиационного командования Юго-Восточной Азии на 1 июля 1944 года	698
10. Организация военно-воздушных сил Великобритании на 1 января 1945 года	700
11. Тактико-технические данные боевых самолетов, состоявших на вооружении ВВС Великобритании в период второй мировой войны	702
12. Тактико-технические данные боевых самолетов, состоявших на вооружении ВВС Германии в период второй мировой войны	709
13. Тактико-технические данные боевых самолетов, состоявших на вооружении ВВС Италии в период 1940—1941 годов	712
14. Тактико-технические данные боевых самолетов, состоявших на вооружении ВВС Японии в период второй мировой войны	713

	Стр.
15. Число немецких и итальянских подводных лодок, уничтоженных самолетами ВВС Великобритании и США в период второй мировой войны (по годам)	716
16. Сводная таблица потерь немецких и итальянских подводных лодок в период второй мировой войны	718
17. Число надводных кораблей и торговых судов противника, уничтоженных самолетами ВВС Великобритании в Атлантическом океане и в водах северо-западной части Европы в период второй мировой войны	719
18. Сводная таблица потерь надводных кораблей и торговых судов противника в Атлантическом океане и в водах северо-западной части Европы в период второй мировой войны	721

Д. Ричардс, Х. Сондерс

ВОЕННО-ВОЗДУШНЫЕ СИЛЫ ВЕЛИКОБРИТАНИИ ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ
(1939—1945 гг.)

Редактор *Смирнов Е. А.*

Технический редактор *Зудина М. П.*

Корректор *Григорьева О. Б.*

Слано в набор 16.11.60 г.

Подписано к печати 1.10.62 г.

Формат бумаги 60×90¹/₁₆ — 45¹/₄ печ. л. 45,25 усл. печ. л. + 10 вклеек — 2³/₄ печ. л. =
= 2,75 усл. печ. л. 44,603 уч.-изд. л.

Военное издательство Министерства обороны Союза ССР

Москва, К—160/185

Изд. № Б/24

Тираж 5500. ТП.62—151

Зак. № 1422

2-я типография Военного издательства Министерства обороны Союза ССР

Ленинград, Д-65, Дворцовая пл., 10.

Цена 2 р. 45 к.