

© 2014 г.

Д.Б. ХАЗАНОВ

СТРАТЕГИЧЕСКАЯ АВИАЦИЯ АНГЛО-АМЕРИКАНСКИХ СОЮЗНИКОВ ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ

С момента своего создания и до сего времени стратегическая авиация – инструмент военно-политического руководства страны, предназначенный для поражения стратегически значимых объектов в тылу противника с целью подрыва его военной и промышленной мощи, одна из основ безопасности страны. Ныне ее отличительными чертами являются глобальная досягаемость и гибкость применения, а ядро составляют дальние стратегические бомбардировщики, способные нести ядерные боеприпасы. В отличие от фронтовых бомбардировщиков, предназначенных для поражения техники и личного состава непосредственно на поле боя или в ближнем тылу, стратегические бомбардировщики призваны уничтожать заводы, электростанции, дороги, мосты, плотины, важные объекты сельского хозяйства, военные объекты и целые города.

Наиболее быстрыми темпами стратегическая авиация начала развиваться после Второй мировой войны, однако некоторые государства приступили к ее созданию еще до 1939 г. Преуспели в этом процессе США, Великобритания и отчасти Советский Союз. Наши союзники по антигитлеровской коалиции с середины войны осуществляли стратегические бомбардировки Германии, оккупированных ею территорий, стран-сателлитов, о чем и будет рассказано ниже. Поскольку США не участвовали в этой борьбе с самого начала, вся тяжесть первое время лежала на англичанах, а точнее, на Бомбардировочном командовании. С рассказа о нем мы и начнем повествование.

НАЧАЛО ИСТОРИИ

Не сумев разгромить английскую истребительную авиацию и ВВС в целом летом–осенью 1940 г., люфтваффе тем самым потерпели первое с начала Второй мировой войны поражение. Историки спорят, могло ли состояться вторжение вермахта на Британские острова, однако говорить об этом имело смысл только при условии завоевания немцами господства в воздухе. В попытке сокрушить Великобританию они несколько раз меняли методы и средства воздушного нападения, перешли от дневных рейдов к ночным. Безусловно, отсутствие в составе люфтваффе полноценного стратегического бомбардировщика, способного действовать на дальностях 3000–3500 км, стало важной причиной этого поражения (несколькими переоборудованными из транспортных в бомбардировщики самолетами FW-200 можно пренебречь). Хотя Королевские ВВС понесли огромные потери, порты и аэродромы серьезно пострадали, многие города, включая лондонский Сити, подверглись значительным разрушениям, а среди населе-

Хазанов Дмитрий Борисович – кандидат технических наук, научный сотрудник НОЦ “Актуальные проблемы новейшей истории и политики” МГГУ имени М.А. Шолохова. Статья подготовлена в рамках ФЦП “Научные и научно-педагогические кадры инновационной России”, проект № 14.В37.21.0491.

ния имелись значительные жертвы, цели кампании – вывести страну из войны – достигнуты не были.

При этом потери немцев оказались еще большими, чем у их противника, особенно среди экипажей. Отчасти это обуславливалось тем обстоятельством, что бои проходили преимущественно или непосредственно над Англией, или над прибрежными водами; сбитые и покинувшие самолеты с парашютами члены экипажей ожидала разная судьба: немецкие попадали в плен, британские возвращались в строй. К тому же время работало против Германии: началась переброска авиагрупп и эскадр на другие театры военных действий или направления: в Румынию, Болгарию, Ирак, Италию для участия в запланированных в ближайшем будущем кампаниях. В марте–апреле 1941 г. развернулась интенсивная подготовка к вторжению в Советский Союз, и вскоре большая часть немецкой авиации покинула берега Ла-Манша.

В самые тяжелые периоды “битвы за Англию” британцы не оставляли мысль о возмездии. Вероятно, первый налет на территорию Германии Королевские ВВС осуществили в мае 1940 г. (по одним данным, это произошло в ночь на 12-е, по другим – 16-е), т.е. еще до разгрома Франции. Рейд, несомненно, застал немцев врасплох. Английский историк Дж. Фуллер так прокомментировал эти события: «Если Черчилль, являясь главнокомандующим британских вооруженных сил, не мог сам стать полководцем, то он преодолел это затруднение тем, что повел свою “личную войну, используя для этого бомбардировочную авиацию английских ВВС в качестве своего дворцового войска”»¹.

В германских штабах и представить не могли, что бомбардировщики союзников, чьи войска находились на грани поражения, “навесят” немецкие города. В ночь первого воздушного контрудара стояла хорошая погода, однако плотная приземная дымка мешала работе прожекторов, зенитчики не могли эффективно вести огонь по атакующим. Немцы испытали настоящий шок. Но уже во время следующих налетов небольшие группы истребителей пытались вести перехваты, обстреливая бомбардировщики в лучах прожекторов. Это была чистая импровизация, но с тех пор в небе Западной Европы начались ночные воздушные бои.

Первые успехи окрылили британцев. В обращении к военному кабинету в связи с первой годовщиной начала Второй мировой премьер У. Черчилль заявил: “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 развивать 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”².

Сентябрь 1940 г. – исключительно тяжелое время для Великобритании, налетам вражеской авиации, казалось, не будет конца. Казалось бы, все мысли британского руководства должны были занимать вопросы обороны, но оно смотрело вперед. Черчилль уже думал о времени, когда немецкие города будут содрогаться от бомбардировок, торопил его. Подтверждение этой мысли можно найти в документе того времени – послании премьер-министра председателю палаты лордов. Черчилль писал: “Меня сильно тревожит медленное расширение производства тяжелых и средних бомбардировщиков. Для того чтобы английский воздушный флот располагал 4000 средних и тяжелых бомбардировщиков первой линии, в период с июля 1941 по июль 1943 г. должно быть выпущено 22 000 самолетов, из которых 5500 мы можем, вероятно, получить из Америки. Новейшие прогнозы показывают, что из оставшихся 16 500

¹ Фуллер Дж. Вторая мировая война. М., 1956, с. 292.

² Черчилль У. Вторая мировая война, кн. 1. М., 1991, с. 502.

самолетов наши заводы смогут дать только 11 000. Если мы хотим выиграть войну, мы не можем мириться с таким положением. Поэтому, обсудив этот вопрос с министром авиационной промышленности и сэром Ч. Крейвеном, я распорядился подготовить план расширения нашего производства с тем, чтобы выпустить за этот период не 11 000, а 14 500 самолетов. Этого можно добиться, лишь приложив много труда и урезав другие наши потребности”³.

Вскоре британский премьер осуществил свою заветную мечту – нанести удар по Берлину. В ночь на 24 сентября 1940 г. группа из 119 двухмоторных бомбардировщиков впервые направилась к городу. Погода затрудняла действия самолетов, и только 84 из них достигли Берлина. Главным объектом бомбардировки были газовые заводы и электростанции, в качестве вспомогательных целей выбрали сортировочные станции и аэродром Темпельхоф. Налет в целом оказался неудачным. Более или менее значительный успех был достигнут в Шарлоттенбурге, где зажигательные бомбы подожгли газгольдер. Многие бомбы вообще не разорвались, в том числе и та, которая попала в сад канцелярии Гитлера. В результате бомбардировки в городе было убито 22 человека, т.е. всего на 10 человек больше, чем членов британских летных экипажей, погибших при налете.

Эти события подействовали на германское командование как холодный душ. Еще недавно оно ошибочно полагало, что “силы ПВО страны могут быть небольшими, поскольку молниеносный характер ведения войны исключит возможность значительного воздействия ВВС противника на тыловые районы”⁴. Всё оказалось иначе, но надо отдать должное оперативности командования, предприимчивости и высокому мастерству летчиков люфтваффе – ответные меры не заставили себя ждать. Наиболее существенную роль в проводимых немцами мероприятиях сыграли полковник Й. Каммхубер и капитан В. Фальк. Первый, назначенный в июле 1940 г. командиром вновь созданной ночной истребительной авиадивизии, приложил большие усилия по организации взаимодействия экипажей истребителей, зенитчиков, прожектористов, служб воздушного наблюдения, расчетов радиолокационных станций. Второй обобщил опыт ночных полетов, удачных и неудачных перехватов вражеских самолетов по подсказкам наземных РЛС. Он разработал тактику ночного наведения, согласно которой истребитель барражировал в зоне ожидания до тех пор, пока не получал по радио сведения о курсе неприятельского самолета, расстояния до него. В конце июня 1940 г. Фалька назначили командиром вновь сформированной 1-й эскадры ночных истребителей.

Определив как наиболее угрожаемый район Рура, немцы начали строить на подходе к нему линию обороны с участием ночных истребителей. Затем Каммхубер приступил к размещению станций наведения таким образом, чтобы идущий на цель бомбардировщик последовательно проходил через несколько зон патрулирующих истребителей, в каждой из которых его могли атаковать. В Великобритании германская сеть РЛС, протянувшаяся через Францию с северо-востока на юго-запад, получила название “линии Каммхубера”. Когда английские летчики осознали опасность и стали обходить эти районы, командир авиадивизии расширил свою линию с первоначальных 250 км до примерно 400 км. Теперь главная проблема сил ПВО состояла в нехватке ночных истребителей для надежного прикрытия всех зон, прежде всего на пути к промышленным районам Германии. Во время патрулирования немцы стали использовать бортовые радиолокационные станции, установленные в кабинах самолетов-истребителей. После накопления опыта бортовые РЛС помогали вести “ночную охоту”. Определенных успехов достигли дальние ночные истребители, которые, пристраиваясь к летящим вражеским подразделениям, атаковали британские бомбардировщики на маршрутах и при посадках.

Если обобщить первые результаты действий Бомбардировочного командования в 1940–1941 гг., то они оказались весьма скромными. Факт выбора системы коммуника-

³ Там же, кн. 233.

⁴ Мировая война. 1939–1945 годы. Сб. статей. М., 1957, с. 436, 437.

ций Германии в качестве основной цели для действий бомбардировочной авиации свидетельствует о том, что она не справилась с ранее поставленными перед ней задачами. Дневные бомбардировочные налеты на Германию успеха не имели (такие действия почти всегда приводили к большим потерям), а удары, наносившиеся ночью по небольшим рассредоточенным или хорошо защищенным целям – например, по нефтеперерабатывающим и авиационным заводам, – как оказалось, почти не причиняли этим объектам серьезного ущерба. Только в редких случаях – скажем, при бомбометании портов на севере Германии или на побережье Ла-Манша – английские бомбардировщики добивались некоторых успехов. Гораздо чаще отказы техники, неблагоприятные метеоусловия, противодействие противника или иные причины препятствовали выполнению заданий.

«Известно, что не менее 49% бомб, сброшенных на объекты Юго-Западной Германии в период с мая 1940 по май 1941 г., упали вне целей. И всё же Бомбардировочное командование стойко выдержало самые трудные 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 г. была разработана и успешно прошла испытания новая радионавигационная система “Джи” (Gee), но потребовалось еще несколько месяцев, прежде чем эта аппаратура была произведена в нужном количестве»⁵.

С подобными пессимистическими оценками согласен и британский историк Т. Вуд: «Это было время кризиса Бомбардировочного командования Королевских ВВС, в котором проявилась нечеткая формулировка цели и постоянное отвлечение значительных сил на решение второстепенных задач. Кроме того, имевшиеся на вооружении самолеты мало подходили для дальних ночных рейдов. Так, у “Манчестеров” к указанному сроку не удалось устранить дефекты моторов, а “Стирлинги” нуждались в длительной доводке, некоторые летные характеристики, например, незначительный практический потолок, разочаровывали. Большая часть эскадрилий Бомбардировочного командования вооружалась “Веллингтонами”, надежным самолетом, но не имевшим, однако, дальности и грузоподъемности, необходимых для участия в новом наступлении. Между тем что-то требовалось срочно предпринять, поскольку ночные бомбардировщики были единственным средством нападения»⁶.

В это время силы ПВО Германии усилились качественно и количественно. Добавим, что для “ночной охоты” немцы отбирали лучших летчиков. Немецкий историк К. Беккер резюмировал: «Первоначально для выполнения боевых задач и британские ночные бомбардировщики, и немецкие ночные истребители крайне нуждались в благоприятных метеоусловиях – безоблачном небе, ясных лунных ночах. Успехи ночных перехватчиков целиком и полностью зависели от видимости, и в этой связи вполне оправданным шагом стало создание “прожекторного заслона”. Быстрое развитие радиолокационной техники способствовало обретению “ночного зрения” и экипажами истребителей, и экипажами бомбардировщиков, в значительной мере упростило поиск и уничтожение целей в темное время суток. Вышеупомянутый прорыв в области создания образцов вооружений, основанных на принципах радиолокации, сыграл существенную роль в повышении боеспособности ночных авиаподразделений»⁷.

Имея крайне скромные военные успехи, Великобритания достигла существенных политических. Одно из главных – начало создания антигитлеровской коалиции во главе с Советским Союзом, США и Великобританией. Как известно, 12 июля 1941 г. было подписано англо-советское соглашение о совместных действиях в войне про-

⁵ Ричардс Д., Кондерс Х. Военно-воздушные силы Великобритании во Второй мировой войне. М., 1963, с. 170.

⁶ Wood T., Gunston B. Hitler's Luftwaffe. London, 1977, p. 60.

⁷ Bekker C. Angriffshöhe 4000. Oldenburg, 1964, S. 273.

тив Германии. Документ определял, что СССР и Англия обязывались оказывать друг другу помощь и поддержку. В августе 1941 г. президент Рузвельт и премьер-министр Черчилль, встретившись на борту крейсера “Огаста” у берегов Канады, подписали Атлантическую хартию, в которой излагались официальные цели США и Великобритании в войне и которая стала одним из программных документов антигитлеровской коалиции. И хотя позиция англичан, настаивавших на том, что “нацистская Германия должна быть разбита без высадки на континент и что непрерывная блокада, усиленные бомбардировки и умелая пропаганда сломят боевой дух немцев”, не нашла понимания у американцев, значение первой личной встречи руководителей западных государств в присутствии их ближайших военных советников трудно переоценить⁸.

В конце 1941 – начале 1942 г. интенсивность ночных налетов на Германию, и без того не слишком высокая, снизилась еще более. С одной стороны, это было связано с плохой погодой, а с другой – противники готовились к новым боевым столкновениям. То, что немцы именовали “Кампанией сдерживания на Западе”, для англичан стало периодом накопления сил. Их авиапромышленность набрала солидные темпы производства, устаревшие модели самолетов заменялись новыми, более совершенными; был налажен, в частности, выпуск четырехмоторных бомбардировщиков типа “стирлинг”, “галифакс” и “манчестер”. Интенсивно шла подготовка новых экипажей.

Важное событие произошло 14 февраля 1942 г. – британские ВВС получили от военного кабинета директиву № 22, иначе называемую “Директивой бомбежек по площадям”. Она отменяла прежние указания (от июля предыдущего года, когда бомбардировщики нацеливались на транспортные коммуникации, порты, вокзалы) и объявляла приоритетными целями сами города Германии, требовала “максимального морального воздействия на гражданское население, включая рабочих промышленных предприятий”. Выполнять новую директиву предстояло маршалу авиации А. Харрису, поставленному 22 февраля во главе Бомбардировочного командования Великобритании. Впрочем, Харриса и не надо было убеждать в пользу ковровых бомбардировок. Еще в 1920-е годы, командуя британской авиацией в Пакистане, а затем в Ираке, он отдавал приказы об использовании зажигательных бомб против мятежных деревень. Теперь предстояло доработать эту тактику применительно к европейцам. Начальник штаба британских ВВС маршал авиации Ч. Портал недвусмысленно высказался в одной из первых записок к Харрису: “Я полагаю, Вам ясно, что отныне целями должны быть районы жилой застройки, а не верфи или заводы по производству самолетов”⁹.

Концепция “ковровых” бомбардировок выглядела весьма привлекательно для высокопоставленных английских военных и в свете того факта, что именно к такой войне Британия готовилась всё предвоенное десятилетие. Новейшие бомбардировщики “ланкастер”, выпуск которых начался в 1941 г., были разработаны именно для нанесения ударов по городам. В соответствии с доктриной тотальных бомбардировок в Великобритании создали (начиная с 1936 г.) и самое совершенное среди воюющих держав производство зажигательных бомб, имели их огромный запас (примерно 5 млн шт. к концу 1941 г.). Важно отметить, что военных в их намерениях полностью подержал Черчилль. Новые бомбардировки не заставили себя ждать.

Согласно утвержденному весной 1942 г. плану предусматривалось в составе экипажа бомбардировщика иметь только одного летчика вместо двух, что значительно снижало их количество и, соответственно, позволяло увеличить продолжительность обучения каждого. 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, помимо летчика, обучить пилотированию, чтобы в случае крайней необходимости он смог взять штурвал управления и посадить самолет на свой аэродром. Поскольку

⁸ Секретная переписка Рузвельта и Черчилля в период войны. М., 1995, с. 181.

⁹ *Overly R. Bomber Command 1939–1945.* London, 1997, p. 80.

летчик-наблюдатель, переименованный в штурмана, был теперь чрезвычайно загружен во время полета в связи с установкой на самолете новых радионавигационных приборов, в состав экипажа включили еще одного человека – бомбардира, одновременно выполнявшего обязанности переднего воздушного стрелка.

Что касается тактики бомбардировок, то Харрис был уверен в необходимости перехода от действий мелкими подразделениями к массированным ударам. Он не сомневался, что крупные группы в плотном строю смогут прорываться через немецкую оборону с минимальными потерями и предложил использовать для налетов на города Германии соединения из тысячи и более бомбардировщиков; первоначально подобные налеты имели название “План тысячи” (The Thousand Plan), а позднее получили кодовое наименование «Операция “Миллениум”» (Millennium). Харрис начал с ряда так называемых экспериментальных налетов, которые должны были подтвердить правильность его предложений, а также проверить эффективность новой системы слепого бомбометания H2S.

Первая подобная операция была проведена в ночь на 29 марта 1942 г., когда в результате налета 234 английских бомбардировщиков был полностью разрушен центр Любека (по нему отбомбился 191 самолет, сбросивший около 300 т бомб). Оказалось разрушено свыше 1000 строений, еще 4000 повреждено. От центральной части города, преимущественно деревянной, осталась груда дымящихся развалин, пострадало свыше 5000 строений, из которых более 1000 не подлежали восстановлению; через город или порт нельзя было пропускать грузы в течение следующих трех недель; погибло около 320 человек, а 785 мирных жителей получили тяжелые ранения. Впервые в немецких сводках появились слова “террористический налет”¹⁰.

В послании президенту Рузвельту от 1 апреля Черчилль, упомянув, что “теперь всё зависит от колоссальной русско-немецкой битвы”, с оптимизмом отмечал: “Только погода сдерживает наши непрерывные интенсивные бомбардировки Германии. Наши новые методы бомбардировок весьма успешны. Бомбардировки Эссена, Кёльна и прежде всего Любека производились на уровне бомбардировок Ковентри”. Стремление британского премьера непременно “отомстить за Ковентри” прослеживается и во многих других его заявлениях. Напомним, в ночь на 15 ноября 1940 г. 437 немецких самолетов причинили небольшому городу огромный урон; погибли 380 человек, а примерно 800 человек получили тяжелые ранения¹¹.

Достаточно успешный налет на Любек вызвал мощную пропагандистскую кампанию в Германии, направленную на мобилизацию немцев на борьбу. Доктор Геббельс призывал к нанесению “ударов возмездия”. Их начали готовить, привлекая все возможные силы. Однако возможностей для этого у люфтваффе к тому времени осталось немного – основные силы по-прежнему были заняты в операциях на Востоке. К тому же с декабря 1941 г. начались интенсивные боевые действия в Средиземноморье; именно в это время штаб базировавшегося в Италии воздушного флота готовил операцию против Мальты. Английский город Эксетер, с которого немцы решили начать свое контрнаступление, почти не пострадал.

Британцы не остались в долгу, ответив двумя мощными атаками другого города на берегу Балтики – Ростока, когда в ходе четырех налетов между 24 и 29 апреля в общей сложности 520 бомбардировщиков сбросили бомбы на исторический центр города. Эти налеты вновь произвели на немцев большой психологический эффект. Важно отметить, что в те дни англичане начали применять авиабомбы большого калибра – 1812 кг, а затем и 3624 кг (немцы крайне редко использовали фугасную 1800-килограммовую бомбу – самую мощную у них в то время; правда, на форты под Севастополем в июне 1942 г. были сброшены новые бомбы весом в 2500 кг). Пока военно-политическое руководство Германии готовило очередной ответный удар и со-

¹⁰ Cooper M. The German Air Force 1933–1945: An Anatomy of Failure. London, 1981, p. 185.

¹¹ Секретная переписка Рузвельта и Черчилля..., с. 234, 235.

ставляло план, какие английские города надлежит уничтожить, А. Харрис приступил к осуществлению первого налета по “Плану тысячи”.

Боевое использование английской стратегической авиации в Европе, естественно, было связано с преодолением ПВО Германии. Командование взяло на вооружение тактику “бомбового потока”. Для равномерного распределения самолетов в “потоке”, идущих вне видимости друг друга, экипажам устанавливались время прохождения контрольных рубежей, высота полета и время выхода на цель. Опасения, что массированные удары приведут к увеличению потерь, не подтвердились. Наоборот, высокая степень концентрации самолетов над целью сокращала общие потери бомбардировщиков, несмотря на риск столкновения своих самолетов и поражения их своими же бомбами с летящих выше самолетов.

Следует иметь в виду, что к весне 1942 г. для военно-воздушных сил Великобритании сложились весьма благоприятные условия. Ведь большая часть авиагрупп люфтваффе по-прежнему находилась на советско-германском фронте. Тяжелые потери германской авиации в борьбе с советскими вооруженными силами требовали постоянного восполнения. Одним из источников восполнения этих потерь являлся воздушный флот, базировавшийся в Северной Франции. Систематическая переброска его частей на Восточный фронт неуклонно снижала возможности этого объединения, что в конечном счете вынудило германское командование отказаться от нанесения ударов по Британским островам. Изъятие из ПВО Германии сил и средств Восточного фронта непосредственно отражалось на эффективности борьбы с авиацией США и Великобритании. “Растущие потери немцев в борьбе с русскими, – свидетельствует бывший офицер вермахта Ф. Греффрат, – всё больше и больше ослабляли ПВО Германии. Зенитной артиллерии приходилось постоянно передавать [советско-германскому] фронту наиболее боеспособные соединения и части”¹².

Весной 1942 г. английская стратегическая авиация находилась в стадии технического переоснащения и организационного становления и по своему количественному и качественному состоянию была еще не способна наносить мощные удары по гитлеровской Германии; Бомбардировочное командование имело 378 боеготовых бомбардировщиков, включая 69 тяжелых и около 50 легких¹³. В связи с принятым решением о начале масштабного воздушного наступления к концу года намечалось довести самолетный парк бомбардировочной авиации до 800 машин, т.е. вдвое, главным образом за счет самолетов новых конструкций. Однако, как показали последующие события, в течение с конца весны до середины осени 1942 г. число самолетов увеличить не удалось. Поэтому в ряде случаев к налетам на города Германии привлекалась авиация других командований ВВС Великобритании.

В ночь на 31 мая 1942 г. первый массированный налет состоялся, целью выбрали старинный город Кёльн. Для того чтобы организовать этот сверхмощный рейд, Харрису пришлось задействовать не только все находившиеся в его подчинении самолеты, но также “позаимствовать” у Берегового командования и авиации ВМС всё, что было способно нести бомбовую нагрузку, включая тренировочные машины. 1047 самолетов взлетели с 52 аэродромов, цели достигли примерно 900 самолетов, сбросившие 1455 т бомб, две трети из которых были зажигательными. Основной удар пришелся по городским кварталам, а меньшая часть самолетов нанесла бомбовые удары по позициям зенитной артиллерии и аэродромам базирования ночных истребителей-перехватчиков. По официальным немецким документам, в результате этого налета в Кёльне было убито 486, ранено 5027 и осталось без крова 59 100 человек, полностью разрушено 18 432 жилых, промышленных и общественных здания, 9516 зданий получили серьезные повреждения, не считая легко пострадавших строений. Зажигательные бомбы вызвали в городе 12 тыс. пожаров, из них 2500 крупных. Отмечалась хорошая работа местной противовоздушной обороны, натренированной предыдущими налетами, иначе погиб-

¹² Мировая война. 1939–1945 годы, с. 442.

¹³ Ричардс Д., Сондерс Х. Указ. соч., с. 326.

ло бы куда больше людей. Потери англичан в том рейде составили 40 самолетов, или 3,5% от общего количества машин, еще 116 самолетов получили различные повреждения, причем 12 из них потом подлежали списанию.

Оказалось, что немецкая тактика, приемлемая для отражения налета отдельных бомбардировщиков, малоэффективна при массированных ударах. Весьма ограниченное число зон и небольшое число истребителей, которых удалось навести с земли, вызвали неудовлетворенность командования и летчиков – многие экипажи так и не дождались каких-либо команд с земли, а без них они ничего сделать не могли. Поэтому наряду с передислокацией средств ПВО – зенитных батарей и прожекторов – генерал Каммхубер приступил к выработке новой тактики. Она получила название “Кровать в небесах” (Himmelbett) и была связана с новым распределением задач операторам РЛС. Теперь одни обнаруживали и сопровождали самолет противника, другие сопровождали собственные истребители. Данные с радаров постоянно передавались на командный пункт, где немедленно фиксировались на карте. На основе светового планшета отныне и велось управление воздушным боем. Тактика оказалась более удачной, но всё равно далекой от совершенства. Ведь после каждой атаки истребителю приходилось возвращаться к радиомаяку, чтобы его снова захватил сигнал с земли. В то же время внедрение бортовых локаторов на самолетах-истребителях, несмотря на первоначальные успехи, задерживалось. Сыграли свою роль технические проблемы при выпуске и переоборудовании истребителей, подготовка квалифицированных радиооператоров также оказалась нелегким делом.

Налеты 956 бомбардировщиков на Эссен (оказался неудачным из-за сложных погодных условий; в заводы Крупна бомбы не попали) в ночь на 2 июня и 1067 бомбардировщиков в ночь на 26 июня на Бремен (англичане добились попаданий в авиазаводы фирмы “Фокке-Вульф”, но гораздо больше пострадали близлежащие жилые постройки) говорили о том, что британцы не собираются отказываться от новой тактики “коврового” бомбометания. В последнем случае силы ПВО сбили 55 английских бомбардировщиков, или 4,9% от общего числа. Вероятно, сыграли свою роль организационные мероприятия, в частности, перенос сети секторов обороны из Голландии и Бельгии в глубь территории Германии, осуществленную генералом Каммхубером.

Одновременно он настаивал на увеличении количества частей и соединений ночных истребителей. В генштабе люфтваффе надеялись, что с победоносным завершением кампании в России решительный поворот не заставит себя ждать. Но пока направлением главного удара оставался Восток. Между тем “несколько недель или месяцев”, отведенные на разгром Красной Армии, превратились уже в целый год. И конца восточной кампании не предвиделось. В ответ на неоднократные предупреждения о том, что решение вопросов укрепления обороны рейха ни в коем случае нельзя затягивать, генерал-инспектор истребительной авиации А. Галланд получил агрессивную отповедь Геринга: “Ваши предложения неинтересны. Стоит мне только перебросить все авиационные эскадры на Запад, это сразу и навсегда закроет тему противовоздушной обороны рейха. А сейчас проблема в другом – как бы побыстрее сломать хребет русским”¹⁴.

В РАЗГАР БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

В начале августа 1942 г. в составе Бомбардировочного командования Великобритании была сформирована первая специальная авиагруппа самолетов наведения. Задача этой части заключалась в обнаружении, освещении и обозначении цели для главных сил бомбардировочной авиации. Самолеты наведения следовали параллельным курсом с ударным эшелонам на расстоянии приблизительно 3 км от основной группы. Обнаружив намеченный для удара город, самолеты сбрасывали на него серии светящихся бомб. Затем в дело вступали самолеты-осветители и самолеты-маркировщики,

¹⁴ Bekker C. Op. cit., S. 400.

стремившиеся создать пожары. При плохой видимости эти средства не всегда оказывались достаточными, но при бомбометании по большим площадям крупного города давали хорошие результаты, количество групп наведения вскоре возросло до пяти.

Вступление в борьбу с Германией 8-х ВВС США ознаменовало новый этап борьбы в воздухе. Закончив сосредоточение передовых сил в Англии, тяжелые бомбардировщики, возглавляемые генералом А. Эйкером, 17 августа 1942 г. нанесли удар по вражеской территории. 12 “летающих крепостей” бомбили вокзал французского Руана, сбросив 16,8 т бомб с высоты примерно 8000 м, а 6 других атаковали запасную цель. Для обеспечения рейда англичане выделили 15 эскадрилий “спитфайров”, которые прикрывали взлет, патрулировали в районе цели, встречали возвращавшиеся американские самолеты. Потерь союзники не имели, но и ущерб нанесли минимальный. После этого воздушному нападению подверглись “точечные цели” во Франции, Бельгии и Голландии, причем количество самолетов в каждом рейде не превышало одной эскадрильи. Лишь в октябре 8-е ВВС смогли направить на задание 100 бомбардировщиков. Однако вскоре американцы перебросили свои силы – две группы тяжелых бомбардировщиков и четыре группы двухмоторных истребителей из Англии в Северную Африку для поддержки высадки сил союзников, что предоставило немцам передышку на Западе.

Передышку предоставило ПВО Германии и Бомбардировочное командование Великобритании, вынужденное по этой же причине заняться выполнением других задач. В ходе операции “Торч” ночные бомбардировщики переключились на сброс листовок над территорией Франции, минирование прибрежных вод в Генуэзском заливе, уничтожение объектов обороны противника, расположенных в Северной Франции и Голландии. Союзники считали важным отвлечь силы немецкой истребительной авиации от выполнения задач по прикрытию Германии, а проведением интенсивных бомбардировок Генуи, Милана и Турина хотели заставить итальянское командование воздержаться от переброски своей истребительной авиации и зенитной артиллерии из Италии в Тунис, а также подорвать уже и без того пошатнувшийся моральный дух итальянского народа.

Объединенное англо-американское командование приступило к выработке долгосрочных планов, договорившись, что важнейшей задачей является разгром Германии, действия против Японии имеют меньшее значение. Союзники решили скорейшим образом создать мощную бомбардировочную авиацию. Перед ней ставилась основная задача: нанесение сокрушающих ударов по военным объектам в Германии. В меморандуме, подготовленном 3 ноября 1942 г. начальником штаба Королевских ВВС маршалом Ч. Порталом говорилось: “Сим предполагается, что англо-американская авиация будет способна довести к началу 1944 г. численность бомбардировщиков первой линии, базирующихся в Великобритании, до 4000–6000 самолетов. Эти силы смогут ежемесячно сбрасывать 50 тыс. т бомб к концу 1943 г. и достигнут уровня 90 тыс. т бомб к декабрю 1944 г. В результате выполнения плана 1,25 млн т бомб будет сброшено на территорию Германии между январем 1943 и декабрем 1944 г.” В документе указывалось: выполнение указанного плана приведет к гибели примерно 900 тыс. мирных жителей и еще 1 млн человек получат тяжелые ранения или увечья¹⁵.

В начале 1943 г. между командирами ВВС союзников разгорелась дискуссия не менее горячие, чем среди политиков и высокопоставленных военных. Дело в том, что англичане настойчиво выдвигали требование, чтобы четырехмоторные бомбардировщики 8-х ВВС США приняли участие в ночных бомбардировках, проводившихся Военно-воздушными силами Великобритании. Это требование было вызвано собственным опытом боевых действий против Германии и убеждением, что дневные дальние рейды всегда сопряжены с исключительно тяжелыми потерями. Американцы отнеслись к подобному тезису критически. Сами англичане не были единодушны: маршал авиации Ч. Портал, например, в это время выступал в пользу дневных прицельных

¹⁵ *Overy R. Op. cit., p. 111.*

бомбардировок отдельных важных целей, например, заводов синтетического горючего в Руре.

Объединенному комитету по планированию удалось найти приемлемую формулу по “бомбардировочному наступлению” на гитлеровскую Германию. Утвержденная затем на конференции в Касабланке 21 января эта формула стала одним из главных решений по дальнейшему ведению войны. Директива предполагала “последовательное разрушение и расстройство военной, промышленной и экономической систем Германии и подрыв морального духа немецкого народа до такой степени, когда неизбежно ослабнет его способность к вооруженному сопротивлению”. “В рамках этой общей концепции, – говорилось в Директиве, – главными объектами, в зависимости от условий погоды и тактических возможностей, в порядке очередности будут:

- а) судостроительные верфи немецких подводных лодок;
- б) немецкая авиационная промышленность;
- в) транспорт;
- г) нефтеперерабатывающие заводы;
- д) прочие объекты военной промышленности”¹⁶.

Пока силы американской авиации в Великобритании были весьма незначительными и насчитывали к началу года несколько эскадрилий тяжелых самолетов (всего 156 В-17 и В-24) и примерно столько же истребителей. А для Бомбардировочного командования Королевских ВВС прошедший год оказался важным во всех отношениях, позволил пополнить части новыми экипажами, укрепил их качественно и количественно. На 1 января 1943 г. в строю имелось 764 боевых самолета, включая 544 четырехмоторных (71%)¹⁷. Заметно возросли поставки бомбардировщиков “москито”, способных наносить удары не только ночью, но и днем за счет высоких максимальных скоростей уходить от перехватов немецкими истребителями; эти самолеты оказались поистине незаменимыми в роли целеуказателей для основного потока бомбардировщиков.

В продолжавшихся обсуждениях по вопросам стратегии применения ВВС приняли горячее участие политические лидеры, включая Ф. Рузвельта и У. Черчилля. Британский премьер вспоминал о приеме в начале 1943 г. командующего экспедиционными ВВС США в Англии генерала А. Эйкера. Последовали обмен мнениями и жаркая дискуссия, в ходе которой Эйкер «с величайшей серьезностью изложил доводы в пользу дневных бомбардировок “Летающими крепостями”». В ответ я напомнил ему, что... американцы участвуют в войне более года; в течение этого времени они не сбросили ни одной бомбы на Германию во время дневных налетов»¹⁸.

Вскоре такой налет состоялся. Днем 27 января 1943 г. 55 американских бомбардировщиков без истребительного эскорта подвергли удару крупную военно-морскую базу на северо-западе Германии Вильгельмхафен и город Эмден, а через три дня английские “москито” также в светлое время суток бомбили Берлин. В эти дни самолеты Бомбардировочного командования ночью атаковали Гамбург, причем впервые использовался панорамный радиолокационный прицел H2S, работавший в 9-сантиметровом диапазоне, применение которого впоследствии сыграло огромную роль в разрушении немецких городов. В отличие от более ранних радионавигационных приборов этот прицел был полностью автономным, т.е. не зависел от работы наземных радиостанций, благодаря чему мог эффективно применяться на любом удалении от своих аэродромов. В Германии разрабатывались и внедрялись собственные новинки, однако ситуация усложнялась необходимостью восполнять огромные потери люфтваффе после катастрофы под Сталинградом.

Было очевидно, что союзники наращивают силу ударов с воздуха. Так, в ночь на 1 марта более 250 четырехмоторных бомбардировщиков атаковали Берлин, сбросив

¹⁶ Говард М. Большая стратегия. Август 1942 – сентябрь 1943. М., 1980, с. 190; Wolk H.S. Decision at Casablanca. – Air Force Magazine. 2003. January, p. 78–82.

¹⁷ Overy R. Op. cit., p. 41.

¹⁸ Черчилль У. Указ. соч., кн. 2, с. 599, 600.

600 т бомб. Погибло примерно 700 мирных жителей, 35 тыс. чел. остались без крова, возникло около 500 крупных пожаров, 25 тыс. домов получили повреждения. «Вернувшийся после кратковременного отпуска в столицу заместитель Геринга генерал-фельдмаршал Э. Мильх застал свой рабочий кабинет разрушенным прямым попаданием бомбы, всюду работали пожарные команды. Но утром Мильх заявил на совещании подчиненным: борьба далеко не закончилась. В феврале 1943 г. промышленность Германии впервые вышла на уровень 2000 самолетов в месяц, включая 725 одномоторных и 123 двухмоторных истребителей. “Это только начало, рост должен продолжиться”, – заключил генерал-фельдмаршал»¹⁹.

Но оптимизм сохраняли далеко не все вожди Третьего рейха, многих руководителей обстановка хаоса и частых пожаров ввергала в уныние. Бомбардировочное командование в ночь на 3 марта 1943 г. осуществило наиболее мощный с начала войны рейд, который потряс портовый Гамбург. Харрис был готов обрушить все силы бомбардировочной авиации, какие только мог собрать, на немецкие города, спланировав серию налетов на Рур. Из всех промышленных областей Германии этот район, по мнению английского министерства экономической войны, представлял наибольшую важность, поскольку здесь было сосредоточено большое количество заводов тяжелой промышленности. Он был исключительно густо застроен, что значительно облегчало проведение бомбардировки по площади. Новая “битва за Рур” началась в ночь на 6 марта 1943 г. налетом 450 английских бомбардировщиков на Эссен, где, несмотря на систематические бомбардировки, всё еще остались неповрежденными крупнейшие в Германии заводы Круппа. Очередную армаду вели на цель восемь самолетов наведения “москито”, оборудованных новейшими радиотехническими приборами, позволявшими атаковать невидимые цели. В течение 38 минут массовой бомбардировки на город было сброшено более 500 т фугасных и свыше 550 т зажигательных бомб.

Когда прекратился грохот взрывов, погасли огни пожаров и улеглась пыль, уцелевшие жители воочию убедились, что ожидало население каждого крупного города Германии. Значительная часть Эссена, включая заводы Круппа, лежала в руинах. Министр пропаганды доктор Геббельс, который незадолго до этого объявил “тотальную войну” врагам рейха, записал 9 марта 1943 г. в дневнике: “В настоящее время у фюрера очень много неприятностей, особенно с воздушной войной. Он крайне недоволен предпринятыми Герингом в этой связи мерами. Эти меры бессистемны и проводятся не в крупном стиле. К сожалению, несостоятельность люфтваффе колоссально понизила престиж Геринга”²⁰.

Масштабы разрушений немецкой промышленности за 26 массированных весенних налетов 1943 г., прежде всего сталелитейной, центр которой находился в Руре, были огромными. Немцам пришлось срочно примерно вдвое усиливать силы ПВО этого района; привлечь не менее 100 тыс. человек на ремонтно-восстановительные работы. Гитлеровское руководство уже не могло игнорировать рейды вражеских бомбардировщиков; ему требовалось что-либо срочно предпринять на будущее и успокоить население. По данным английского командования, итог четырехмесячной “битвы за Рур” выглядел следующим образом: Королевские ВВС совершили в общей сложности 18 506 боевых вылетов, 872 бомбардировщика не вернулись на свои базы, а 2116 машин вернулись с повреждениями, частично весьма значительными. “Цифра уничтоженных бомбардировщиков весьма серьезная, – отмечал К. Беккер. – Но это составляло всего лишь 4,7% от числа всех участвовавших в налетах. Таких людей, как Харрис, подобные потери не пугают. Маршал авиации был всецело поглощен подготовкой новых, куда более сильных ударов с воздуха”²¹.

¹⁹ *Irving D.* The Rise and Fall of the Luftwaffe. London, 1973, p. 295.

²⁰ Откровения и признания. Нацистская верхушка о войне “Третьего рейха” против СССР. М., 1996, с. 298.

²¹ *Bekker C.* Op. cit., S. 403.

Американское командование уповало не на тоннаж сброшенных бомб, а на уничтожение наиболее важных объектов противника, полагало, что с меньшими затратами сил добьется лучших результатов, и не сомневалось, что мощное оборонительное вооружение “крепостей” позволит им в сомкнутых строях успешно отражать атаки Bf-109 и FW-190. Некоторые налеты бомбардировщиков по дальним целям, однако, показали, что сбрасывать со счетов немецкую ПВО значит допускать серьезную ошибку. Например, 17 апреля 1943 г. при бомбардировке сборочных заводов “Фокке-Вульф” около Бремена силами 115 самолетов было сбито 16 B-17 (или 13,9%), а 46 тяжелых машин получили повреждения. Таким образом, свыше половины задействованных американских бомбардировщиков вышли из строя. Однако это не остановило командующего 8-х ВВС генерала Эйкера, уверенного, что необходимо добиваться роста боевых групп. В письме начальнику штаба американской армейской авиации генералу К. Спаатсу он утверждал: “Увеличение численности моих соединений до 300 и более бомбардировщиков позволит проникать в сердце рейха, атаковать любую цель с потерями менее 4%”²².

В конце весны 1943 г. оказались результативными некоторые “точечные” бомбардировки, выполненные британцами. Например, в ночь на 18 мая “ланкастеры” с помощью специальных “прыгающих бомб” разрушили плотины на реках Эдер и Мёне и повредили еще одну на Зорпе, причинив тем самым большой ущерб экономике Рурского района. Стратегического успеха достигли союзники в ходе так называемой “битвы за Атлантику”. Потери подводных лодок в мае заметно возросли, торговых судов – сократились. За четыре месяца до этого в Касабланке Объединенный англо-американский штаб заявил, что “уничтожение немецких подводных лодок должно стать первостепенной задачей союзных государств” и что для этого надлежало обязательно привлечь стратегическую авиацию. Не отрицая большого вклада ВВС в одержанную победу, историк М. Говард вынужден был, однако, признать: “В одной лишь области они (экипажи бомбардировщиков. – Д.Х.) не сумели добиться результатов, на которые рассчитывали их флотские коллеги, – в ударах по судовой базе и операционным базам подводных лодок. Удары по этим объектам начали осуществляться еще в 1942 г., но штаб военно-воздушных сил всегда относился скептически к их ценности. Как судовой базы, так и места стоянки подводных лодок у пирсов представляли собой небольшие цели, причем хорошо охраняемые, и, чтобы добиться прямых попаданий, как указывало Министерство авиации в документе от 9 декабря 1942 г., требовались несоизмеримые усилия”²³.

В те дни авиационные бомбардировки являлись единственной формой наступательных действий союзных вооруженных сил на Западе. Несмотря на предпринятые усилия, они еще не являлись частью общего стратегического наступления, а проводились самостоятельно, по плану, подготовленному под руководством генерала А. Эйкера и одобренному 18 мая 1943 г. Объединенным комитетом начальников штабов США и Англии и носившему название операция “Пойнтблэнк”. План лег в основу директивы от 10 июня 1943 г., определявшей задачи “Объединенного бомбардировочного наступления с Британских островов”. Наступать на Германию с воздуха союзники собирались, координируя усилия, четырьмя этапами, последовательно наращивая свои группировки и силу ударов. В документе приводилось немало цифр. Например, планировалось довести численность тяжелых бомбардировщиков в 8-х ВВС США до 1746 к январю 1944 г. и 2702 к концу марта этого года²⁴.

За прошедшие полгода численность стратегической бомбардировочной авиации союзников примерно удвоилась, причем особенно заметно увеличился состав 8-х ВВС США – с 156 до 670 самолетов типа B-17 и B-24. За первое полугодие 1943 г. американская промышленность выпустила 578 тяжелых бомбардировщиков, против 283

²² Murray W. Strategy for Defeat: The Luftwaffe, 1933–1945. Washington, 1985, p. 159.

²³ Говард М. Указ. соч., с. 217, 221.

²⁴ Craven W., Cate J. The Army Air Force in World War II. Washington, 1983, v. II. p. 370, 371.

во втором полугодии 1942 г., английская промышленность 359 и 211, соответственно (авиапромышленность Германии почти не выпускала четырехмоторных самолетов)²⁵. Это обстоятельство, а также возросший уровень подготовки экипажей позволил союзникам повысить уровень боеспособности своей стратегической авиации. Этого удалось добиться, несмотря на постоянно повышавшуюся немцами эффективность средств поражения.

Так, новым тактическим приемом, взятым на вооружение ночными истребителями, стало использование пушек, смонтированных в фюзеляжах самолетов под углом 70° к горизонту. Установка получила название *Schraege Musik*, что можно перевести как “необычная музыка” (“привычная музыка” – пушки стреляют строго вперед по курсу полета). Теперь истребитель заходил в атаку снизу и, находясь в “мертвой зоне” бомбардировщика, занимал выгодную позицию, после чего открывал огонь, целясь по топливным бакам. Одновременно шло численное увеличение ночной истребительной авиации люфтваффе – немцы ожидали, что 8-е ВВС США также приступят к ночному бомбометанию. В мае 1943 г. генерал Й. Каммхубер подготовил план доведения вверенных ему соединений до шести полноценных эскадр, общей численностью не меньше 2000 боевых машин, но одобрения не получил.

К середине 1943 г. после занятия Сицилии положение западных союзников еще больше укрепилось. По мнению А. Харриса, настало время в рамках общего стратегического наступления на Германию осуществить операцию “Гоморра” с целью уничтожения одного из наиболее крупных городов и портов Германии – Гамбурга. В ночь на 25 июля его атаковал 791 тяжелый бомбардировщик. Это был первый из четырех налетов, проведенных союзниками в течение 10 дней, в которых Бомбардировочное командование взаимодействовало с ВВС США, чьи тяжелые бомбардировщики разрушали город в дневное время. Гамбург выбрали в качестве объекта бомбардировки из-за того, что город, расположенный на берегу моря, мог быть легко опознан на экранах радаров H2S, а Бомбардировочное командование при этом могло использовать весь свой опыт слепого бомбометания и навигации, полученный в течение полугода.

В четырех налетах, проведенных авиацией союзников на Гамбург, приняли участие 2544 английских и 297 американских бомбардировщиков. По данным “главного пожарного Германии” Г. Румпфа, общий вес сброшенных бомб составил 9 тыс. т, что примерно соответствовало весу конструкций Эйфелевой башни в Париже. Общее впечатление о постигшей Гамбург катастрофе можно составить исходя из следующих цифр: половина жилых зданий города была разрушена (из них 80% – в результате пожаров), а оставшиеся получили повреждения различной степени. Серьезно пострадали четыре больших судостроительных верфи, а также доки. Работа всех городских служб, включая транспорт, оказалась парализованной. В течение первых 48 часов налетов количество потерявших жилье и ставших беженцами жителей города составило 900 тыс. чел.

Гамбург оказался в числе тех городов, где наиболее скрупулезно велся подсчет потерь среди мирных жителей. Наибольшее число погибших отмечалось в ночь на 28 июля, когда в городе образовался огромный огненный смерч и тысячи людей отравились продуктами горения. Если все жертвы гражданского населения города в 1940–1945 гг. составили 37 554 человека (в других публикациях приводились и более значительные цифры), то 30 482 человек, или 80% общего количества, стали жертвами той грандиозной операции союзников в конце июля – начале августа 1943 г. Из каждой тысячи человек населения тогда погибло в среднем 22,1 человека; почти 70% погибших проживали в центральном районе Гамбурга²⁶.

Из-за большого расстояния от Британии до Гамбурга обычную систему наведения применить было невозможно. Силы ПВО представлялись весьма значительными –

²⁵ Murray W. Op. cit., p. 105.

²⁶ Румпф Г. Огненный шторм. Стратегические бомбардировки Германии. 1941–1945. М., 2010, с. 74.

кроме примерно 60 ночных истребителей огромный ганзейский город прикрывали 54 батареи тяжелых и 26 батарей легких зенитных орудий, 22 батареи прожектористов и 3 батареи постановщиков дымовых завес. В значительной мере успех принесло британцам использование (впервые) так называемых “окошек” (Window) – с бомбардировщиков разбрасывались облака дипольных отражателей из фольги для создания помех в работе немецких радаров. Англичане добились своего: к началу налета “всевидящие глаза” служб ПВО “ослепли”, не могли вести наведение. К. Беккер комментировал: “Вмиг “незрячими” стали не только истребители, но и зенитчики. Командование приказывает открыть заградительный огонь. Если уж нет никакой возможности вести прицельную стрельбу, надо хотя бы попытаться отпугнуть неприятеля фейерверком. Вскоре грохот стрельбы зенитных пушек смешивается с взрывами первых бомб”. Однако становится ясно: ПВО Гамбурга застигнут врасплох. Из 718 четырехмоторных и 73 двухмоторных бомбардировщиков города достигли 728; были сбиты только 12 машин. “Едва ли Королевские ВВС прежде могли похвастаться столь низкими потерями”²⁷.

За всю операцию “Гоморра” союзники недосчитались 87 самолетов, т.е. менее 3% от принявших участие в рейдах машин, что было признано вполне приемлемым. Эти цифры, а также предварительная оценка результатов ударов по Гамбургу воодушевили представителей командования английских ВВС. Эффективность применения зажигательных бомб оказалась примерно в пять раз выше, чем фугасных. Однако после тщательного анализа операции обнаружилось, что в целом она провалилась. Оказалось, что считавшийся прежде безупречным метод “ковровых” бомбардировок центральных районов немецких городов в ночное время вовсе не обеспечивал обязательного поражения предприятий военной промышленности даже на самом пике нанесения разрушительных ударов. К тому же уверенные прогнозы, согласно которым бомбовые рейды устрашения вскоре приведут к подрыву морального духа населения, тоже оказались ложными.

Более поздние исследования, проведенные представителями держав-победительниц, которые, несомненно, были бы рады прийти к более оптимистичным выводам, показали, что общие потери производства Германии после 60 жесточайших рейдов бомбардировщиков союзников составили 17%. Управление исследований стратегического бомбардировочного командования США указывает: “Эти данные свидетельствуют о чрезвычайной стойкости и гибкости немецких городов, а также об их способности необычайно быстро восстанавливаться после, казалось бы, самых разрушительных ударов. Рейды на Гамбург в июле – августе 1943 г. были одними из самых разрушительных за всю историю войны. И всё же, несмотря на гибель более чем 60 тыс. человек, полное разрушение одной трети всех зданий города, коллапс в работе всех городских служб, Гамбург как экономическая единица Германии не был уничтожен. Этот город так и не смог полностью восстановиться после варварских бомбежек, но через пять месяцев в городе удалось добиться 80% от прежних экономических показателей, несмотря на то, что огромные площади в городе лежали и до сих пор лежат (книга вышла в 1961 г. – *Прим. ред.*) в пыли и обломках. Что касается промышленных предприятий, то после этой операции союзников стало ясно, что гораздо проще уничтожить здание, чем находящиеся в нем станки. Также можно сказать и то, что проще уничтожить физическую структуру города, нежели суметь вытравить всю жизнь [из] его экономики”²⁸.

Налет на Гамбург показал, что система Каммхубера “Кровать в небесах” неэффективна в новых условиях. Тогда немцы решили дополнить двухмоторные ночные истребители одномоторными, летчиков которых подготовили к самостоятельным действиям в свете прожекторов. Если раньше руководители обороны стремились максимально затемнить города, то теперь в свете электрического освещения бомбардировщики были

²⁷ Bekker C. Op. cit., S. 406.

²⁸ Румф Г. Указ. соч., с. 76.

хорошо видны, что облегчало проведение атак. Тактика получила название “Дикий кабан” (Wilde Sau). В отличие от нее тактику “Борова” (Zahme Sau) взяли на вооружение экипажи с бортовыми локаторами. Подметив, что бомбардировщики шли на цель группа за группой по единому маршруту, немецкие летчики стремились вклиниться в поток вражеских самолетов. Это стало возвращением к “свободному ночному бою”, когда пилот руководствовался прежде всего своими ощущениями, а не командами с земли; опускающиеся дипольные отражатели практически не мешали истребителям сблизиться с целью.

В целом военные видели единственное спасение в максимальном усилении ПВО, внедрении технических новинок, увеличении числа ночных истребителей и зенитной артиллерии при максимальном повышении эффективности всех средств. Они полагали, что спасти города и их жителей удастся только в том случае, если потери англо-американской авиации возрастут настолько, что подобные рейды союзников будут признаны неприемлемыми. Соглашаясь на применение защитных мер как вынужденных и усиление ПВО рейха, Гитлер лелеял мысль о мщении, искал “политическое решение”. Выслушав 25 июля доклад о случившемся с Гамбургом, он заявил:

“Террор можно подавить только террором! Всё остальное ерунда, глупости. Англичане перестанут бомбить нас только тогда, когда мы сотрем их города с лица земли. И я сумею выиграть эту войну лишь в том случае, если нанесу противнику большие потери, чем он нам... Так всегда было и будет. Иначе все потеряют доверие к люфтваффе. Впрочем, его и сейчас уже не так много осталось”²⁹. Однако люфтваффе не сумев “поставить на колени” британцев летом 1940 г., тем более мало что могли сделать теперь, поскольку вели непрерывные и напряженные боевые действия одновременно на советско-германском фронте, в небе Западной Европы и Средиземноморье.

Фюрер от своих подчиненных требовал скорейшего создания “оружия возмездия”. Об этом нередко вещала и пропаганда доктора Геббельса, предвещая англичанам скорую катастрофу. Перед разведкой союзников стояла задача определить, что правда, а что вымысел в сообщениях из Берлина и не готовится ли враг применить новое, невиданное ранее оружие. Зимой 1942–1943 гг. на основе показаний пленных и данных агентуры был сделан вывод: в Германии действительно ведутся работы по созданию боевых ракет. Их испытывают на побережье Балтики в Пенемюнде, а пусковые установки строят на берегу Ла-Манша. Начались регулярные полеты фоторазведчиков над предполагаемым районом проведения секретных работ. Прошло несколько месяцев, прежде чем англичанам удалось уточнить некоторые детали.

Выводы оказались неутешительными: развивая программу, немцы готовились “сровнять с землей Лондон”. Они далеко продвинулись в программах развития самолета-снаряда (крылатой ракеты) Фау-1 (Fi 103) и баллистической ракеты Фау-2 (А-4). Если первые еще можно было уничтожить при полете к цели (истребителями, зенитным огнем, мощными преградами из аэростатов заграждения), то защититься от вторых после пуска ракет с наземных стационарных или передвижных установок не представлялось возможным никакими известными средствами. Убедившись, что стране действительно угрожает большая опасность, английский военный кабинет принял решение произвести массированный воздушный налет на Пенемюнде, спланировав операцию “Гидра” с целью разрушить как экспериментальную лабораторию, так и производственные цеха (ракетосборочный завод), уничтожить или вывести из строя работающих там специалистов. В ночь на 18 августа 1943 г. удар нанесли 597 бомбардировщиков (42 из них обратно не вернулись), сбросив 1874 т бомб, 80 зданий было взорвано, экспериментальная лаборатория наполовину разрушена, потери в людях составили немногим более 6%. «Однако главную задачу выполнить не удалось, – резюмировал А.С. Орлов. – [Бомбардировка] не смогла решающим образом затормозить дальнейшие работы над Фау-2, так как к августу 1943 г. эта ракета в основном была готова... Налет на Пенемюнде был, по существу, единственной целенаправленной

²⁹ Bekker C. Op. cit., S. 570.

акцией английского [Бомбардировочного] командования в борьбе против “секретного оружия фюрера” вплоть до конца 1943 г. Правда, в ходе совместного стратегического воздушного наступления англо-американской авиации на Германию, которое началось по плану “Пойнтблэнк”, бомбардировщики наносили удары и по некоторым предприятиям, связанным с производством ракет. Так, в октябре 1943 г. союзная авиация подвергла массированной бомбардировке завод фирмы “Физилер” в Касселе»³⁰.

В конце июля – в августе заметно активизировались 8-е ВВС США. Они совершили налеты на авиазаводы в Регенсбурге и Ошенслебене, верфи подводных лодок в Киле и Гамбурге, завод по производству синтетического бензина в Пёлице, шарикоподшипниковый завод в Швейнфурте, предприятие химической промышленности в Хёхсте. К атакам территории рейха и его союзников подключились два новых авиационных объединения ВВС США. Немецкая оборона оказалась в крайне трудном положении, их командованию пришлось принимать срочные меры, прежде всего по увеличению числа истребителей. “Налеты соединений американских 9-х ВВС с территории Северной Африки и несколько позже 15-х ВВС на объекты в Австрии и Баварии”³¹ вынудили немецкую ПВО, которая в это время как раз находилась в состоянии некоторой консолидации, распылять свои силы. А если взглянуть на события с точки зрения американского командования, то именно это распыление сил ПВО Германии и было наряду с использованием большого числа истребителей сопровождения одной из основных его задач”³².

После налета 18 августа британское министерство авиации сообщило: «ВВС союзников продолжали вчера свои расширенные дневные бомбардировки вражеских целей во Франции, Голландии, Бельгии и Германии. Мощное соединение “Летающих крепостей” бомбило промышленные сооружения в Швейнфурте и заводы “Мессершмитт” в Регенсбурге. Последний является также распределительным центром для румынского нефтяного транспорта. Бомбардировщики встретила сильная зенитная оборона и примерно 200 немецких истребителей. Операция проходила при хорошей видимости. Из этих вылетов обратно не вернулись 36 “Летающих крепостей”, 1 бомбардировщик “Москито” и 5 истребителей»³³.

Уточнив, что в Швейнфурте “от больших пожаров облака дыма и гари расплозились более чем на 36 километров”, американская пресс-служба уточняла: «“Летающим крепостям” пришлось вести более чем часовой тяжелый воздушный бой, прежде чем смогли начать бомбардировку Швейнфурта. Постоянно появлялись всё новые немецкие истребители, слетавшиеся туда из дальних окрестностей, что привело к самому продолжительному бою, в котором до этого приходилось участвовать американским бомбардировщикам. Здесь следует упомянуть тот факт, что, в отличие от всех других отраслей военной промышленности Германии, заводы по производству шарикоподшипников не были децентрализованы»³⁴.

Сравнивая масштаб угроз, исходящих от дневных и ночных налетов противника, сами немцы считали первые более опасными. Дело было не только в стремительном наращивании численности авиационной группировки ВВС США в Великобритании, но и более высокой эффективности американских соединений, чем английских, их способности добиваться конкретных военных целей. Если британские самолеты было подчас трудно обнаружить в ночи и как следствие перехватить, то сила “летающих

³⁰ Орлов А.С. Обманутые надежды фюрера. Смоленск, 1999, с. 93–95. Этот завод числился у союзников самолетостроительным, а в действительности там развешивалось производство Фау-1; погибло много рабочих и инженерно-технического состава, что минимум на три месяца приостановило все работы, о чем наши союзники узнали лишь спустя много месяцев.

³¹ Следует упомянуть и атаку нефтяных месторождений в румынском Плоешти.

³² Мировая война. 1939–1945 годы, с. 450.

³³ Алябьев А.Н. Хроника воздушной войны. Стратегия и тактика. 1939–1945 гг. М., 2006, с. 295.

³⁴ Там же.

крепостей” и “либерейторов” состояла в сосредоточенном огне десятков крупнокалиберных пулеметов, которым стрелки из многочисленных башен встречали немецкие истребители. Бывало, атакующий уступал бомбардировщику в огневой мощи. Явно не в пользу немцев оказывалось сравнение в общей живучести конструкции самолетов. Если экипажи “ланкастеров” или “москито” сбили незначительное число немецких истребителей, то результат воздушного боя, скажем, Bf 109 с “крепостью” предугадать было трудно, немало немецких летчиков погибло от огня стрелков, причем у новичков люфтваффе шансов уцелеть было немногим больше, чем у закаленных в боях асов.

Тогда немцы временно сконцентрировали усилия всех наличных истребителей на борьбе с американцами. Они “довооружили” одномоторные истребители, привлекли к дневным действиям ночные, лучше вооруженные и бронированные двухмоторные истребители, смонтировали под крылом некоторых машин неуправляемые реактивные снаряды и орудия, включая 30- и 3- и даже 50-мм пушки. Последним ставилась задача: на раннем этапе боя разбить строй летящих самолетов, лишить их огневого взаимодействия с соседями. В ряде случаев немецкие истребители во время своих атак оставались вне пределов действенного огня бортового оружия американских бомбардировщиков. Подобная тактика приносила успех, результаты не замедлили сказаться: потери американцев начали расти.

Очередной налет на заводы Швейнфурта 14 октября 1943 г., когда немцам удалось сконцентрировать силы обороны (количество истребителей) примерно равные по численности нападавшим, привела к плачевным для союзников результатам. Из 291 B-17 погибли 77, а еще 122 машины получили повреждения. Из примерно 2900 членов экипажей 594 пропали без вести, 5 были убиты и 43 ранены. В обзоре штаба стратегической бомбардировочной авиации, опубликованном вскоре после Победы, говорилось: “Произошло одно из самых решительных воздушных сражений всей войны. Дальнейшие потери подобного масштаба были нежелательны, поэтому налеты бомбардировщиков без истребителей сопровождения были временно приостановлены, и удары по Швейнфурту не возобновлялись в течение четырех месяцев. После ударов по Швейнфурту количество дневных налетов в течение оставшихся месяцев 1943 г. пришлось сильно сократить”³⁵.

Создалось впечатление, что немцы смогут вскоре закрепить свои успехи. Впрочем, одержанные победы дорого стоили им самим. В сентябре 1943 г. они недосчитались на Западе 276 истребителей, в октябре – еще 284 (примерно по 17% наличных сил в месяц). Только в ходе воздушных боев над Швейнфуртом, о котором говорилось выше, 31 истребитель был сбит, 12 списаны из-за полученных повреждений, а 34 нуждались в ремонте. Это составляло 3,5–4% от всех боеготовых истребителей на Западном фронте³⁶. Еще труднее, чем сбитые самолеты, оказалось заменить опытных летчиков, в которых люфтваффе стало испытывать серьезную нехватку.

Несмотря на ряд успешных ударов союзников, разрушение многих немецких городов и промышленных предприятий, их стратегической авиации не удалось в полной мере решить задачу в соответствии с планом операции “Пойнтблэнк” и директивой от 10 июня 1943 г., предусматривающих “Объединенное бомбардировочное наступление с Британских островов”. В частности, она не смогла выполнить положений директивы Объединенного комитета начальников штабов США и Англии, которая в качестве предварительного условия успешного выполнения плана требовала в июле – сентябре значительно ослабить германскую истребительную авиацию на Западе, чтобы затем в октябре – декабре 1943 г., подвергнуть массированным бомбардировкам предприятия ключевых отраслей германской промышленности, а в январе – марте 1944 г. проложить путь для вторжения наземных войск на континент. Пока люфтваффе не собирались уступать господство в небе Западной Европы; отмечался рост промышленного производства практически во всех важнейших отраслях Германии.

³⁵ Мировая война. 1939–1945 годы, с. 452.

³⁶ Murray W. Op. cit., p. 215.

НАРАЩИВАЯ ДНЕВНЫЕ И НОЧНЫЕ УДАРЫ

Конец осени 1943 г. принес стратегической авиации США тяжелые потери. Чтобы их сократить, требовалось ослабить силы противника, а основу для завоевания господства в воздухе над Западной Европой американское командование видело в наращивании собственной истребительной авиации в Великобритании. Со второй половины 1943 г. оно начало применять дальние и тяжелые истребители с большой дальностью полета. Особую роль на этом этапе борьбы сыграли Р-47 “Тандерболт”. Наличие турбокомпрессора обеспечивало оптимальные летные характеристики на высотах 8000–9000 м, которые преимущественно использовали в рейдах В-17 и В-24, а применение подвесных сбрасываемых баков позволило увеличить их тактический радиус почти вдвое. К середине января 1944 г. в составе 8-х ВВС имелось 539 Р-38, 416 Р-47D и 329 новейших Р-51В “Мустанг”. На средних и больших высотах “мустанги” летали быстрее “мессершмиттов” и “фокке-вульфов” на 70–100 км/ч, радиус их действия значительно превосходил 500 км, позволяя долетать до Берлина и возвращаться обратно.

После капитуляции фашистской Италии осенью 1943 г. была усилена вторая группировка стратегической авиации – 15-е ВВС США генерала Н. Туайтинга, которые базировались в юго-восточной части Апеннинского полуострова (аэродромный узел Фоджа). Зоной их действий стали Австрия, Венгрия, Балканские страны, Южная Франция и юго-восточная часть Германии. Главной ударной силой ВВС США в Европе являлись 8-е ВВС (1082 четырехмоторных бомбардировщиков плюс 909 истребителей эскорта)³⁷, в командовании которыми генерала А. Эйкера сменил генерал Дж. Дулиттл. Они по-прежнему нацеливались на территорию Германии (исключая юго-восточную часть), Северную Францию и Фландрию. К началу 1944 г. Объединенные силы союзников пополнились и располагали в Англии 1667 американскими тяжелыми бомбардировщиками и 1226 бомбардировщиками (включая примерно 1000 четырехмоторных) в Бомбардировочном командовании Великобритании – всего 2893 самолета стратегической авиации³⁸. К руководству ВВС США в Европе приступил генерал К. Спаатс, которому поручалось координировать общие усилия.

Возросли и силы немецкой ПВО. В январе 1944 г. они располагали примерно по 500 одно- и двухмоторными дневными истребителями и столькими же ночными истребителями. Если к началу 1943 г. в пределах границ Германии того времени имелось 2277 различных батарей, то через год это количество возросло до 2506 (1508 тяжелых батарей, 623 легких и 375 прожекторных) – всего около 14 500 орудий и 8000 прожекторов, что составляло свыше 53% всех зенитных средств³⁹.

Важным этапом в осуществлении союзниками своих планов стала операция “Аргумент” – шестидневное непрерывное наступление в период с 20 по 25 февраля 1944 г., получившая впоследствии также название “Большая неделя”. В ней приняли участие стратегические ВВС США в Европе (8-е и 15-е ВВС), 9-е (тактические) ВВС генерала Х. Ванденберга и Бомбардировочное командование Великобритании. Основные объекты применения этих сил – производственные мощности по выпуску самолетов, прежде всего истребителей. В частности, подверглись налетам заводы (некоторые атаковались днем и ночью) в Аугсбурге, Брауншвейге, Лейпциге, Штейре, Регенсбурге и других городах. Не менее важным считалось попытаться “выманить” истребители люфтваффе на решительное сражение путем развертывания массированных рейдов против немецкой самолетостроительной промышленности, в ходе которого нанести противнику значительный урон.

³⁷ Statistical Summary of Eighth Air Force Operations, European Theater, 17 August 1942 – 8 May 1945. Albert F. Simpson Historical Research Center.

³⁸ *Beetham M., Huston J.* The Strategic Air War Against Germany 1939–1945: Report of the British Bombing Survey Unit. London, 1998, p. 41.

³⁹ Мировая война. 1939–1945 годы, с. 519.

“За периодом бомбардировок густонаселенных городов последовал период налетов на предприятия ключевых отраслей промышленности (танковые, моторостроительные, шарикоподшипниковые, автомобильные и другие заводы), – отмечал немецкий промышленник Г. Керль. – С начала 1944 г. главным объектом воздушных налетов стали авиационные предприятия. В феврале 1944 г. в течение нескольких дней воздушным атакам подверглось 50% авиазаводов, причем многие из них были почти целиком разрушены. Но благодаря огромным усилиям дирекции заводов и рабочих коллективов каждый раз удавалось вновь восстановить производство или перемещать заводское оборудование в другое место. Правда, выполнение программы замедлялось, но объем продукции, несмотря на сыпавшийся сверху град бомб, непрерывно возрастал и достиг максимального уровня в июле 1944 г.”⁴⁰

Уже в первый день операции 20 февраля на Брауншвейг – Лейпциг – Готу направились 16 тяжелобомбардировочных авиагрупп (свыше 1000 четырехмоторных машин В-17 и В-24) и 17 авиагрупп истребительного эскорта (835 машин). Результаты оказались очень весомыми, а потери составили всего 21 бомбардировщик. В ходе рейда истребители союзников перехватили группу из 13 двухмоторных Bf 110 и за несколько минут сбили 11! Существенными были потери и групп одномоторных немецких истребителей. В последующих рейдах немецкой ПВО удалось действовать более согласованно – общие потери 8-х ВВС за время операции составили 137 бомбардировщиков, 15-х ВВС – 89, а кроме того были сбиты 28 истребителей эскорта из состава обоих объединений. Однако и немецкие истребители (дневные и ночные из разных объединений) лишились по всем причинам 220 машин, не считая разбомбленных на конвейерах и в цехах заводов, 129 получили повреждения⁴¹.

Важно отметить, что продолжение применения подобной тактики позволило союзникам добиться определенного результата; немецкие потери росли от месяца к месяцу. Так, имея на 29 февраля 1944 г. на Западе 513 одномоторных и 59 двухмоторных истребителей, люфтваффе потеряли за месяц 343 машины, причем убыль в одномоторных истребителях равнялась 56,4% самолетов и 22% летчиков. Последнее обстоятельство оказалось особенно невосполнимым для люфтваффе; среди погибших было немало асов и два командира истребительных эскадр⁴².

Помимо непосредственного воздействия на германскую военную промышленность стратегическое воздушное наступление союзников вынудило немцев отвести дневную истребительную авиацию для обороны рейха, ослабив ее давление на советско-германском и средиземноморском фронтах, а промышленность Германии отныне сосредоточилась на выпуске истребителей, что привело к сокращению производства других типов самолетов, особенно бомбардировщиков. Кроме того, отвод большинства истребительных авиагрупп в глубь территории рейха облегчил действия англо-американских ВВС при подготовке и непосредственном осуществлении операции “Оверлорд”. Так, за апрель 1944 г. из 6277 боевых вылетов дневных и ночных истребителей люфтваффе на Западе 6085, или 97%, были выполнены для обороны Германии и только 192 – объектов Франции и Голландии⁴³.

В то же время с начала 1944 г. более организованными и целеустремленными стали действия ночной ПВО Германии, получившей усовершенствованную радиолокационную технику и модернизированные типы ночных истребителей. Сыграла свою роль и служба радиоперехватов, прослушивавшая сигналы с бомбардировщиков над немецкой территорией. В январе потери Бомбардировочного командования составили 314 самолетов, в то время как с октября по декабрь 1943 г. они равнялись 491 самолету, или 163 в месяц⁴⁴. Если ранее из каждых 100 стартовавших вечером британских

⁴⁰ Итоги Второй мировой войны. Сб. статей. М., 1957, с. 379.

⁴¹ Craven W., Cate J. The Army Air Force in World War II, v. III, p. 43; BA/MA RL 2 III/ 1025.

⁴² BA/MA RL 2 III/ 877–882.

⁴³ Hooton E.R. The Luftwaffe: A Study in Air Power 1933–1945, Hersham, 2010, p. 237.

⁴⁴ Murray W. Op. cit., p. 240.

бомбардировщиков не возвращались обратно 4–5, то теперь в ряде рейдов потери составляли 8–9%. Особенно эффективными оказались действия сил ПВО в ночь на 25 марта над Берлином (из 810 бомбардировщиков не вернулись 72) и в ночь 31 марта над Нюрнбергом (из 795 погибли 94). “Угроза [со стороны ночных истребителей] сохранялась на протяжении последующих месяцев, пока высадка союзников в Европе и наступление союзных войск... не вывело из строя немецкую систему раннего оповещения, что коренным образом изменило ситуацию не в пользу люфтваффе”⁴⁵.

В Великобритании к рассматриваемому периоду исключительно возросла роль Бомбардировочного командования и его командующего. Историк М. Гастингс писал: «Программа создания мощной тяжелой бомбардировочной авиации, задуманная в отчаянные [для Великобритании] дни 1940 г., дала свои плоды... к 1944 г. Каждую ночь до тысячи английских самолетов отправлялись к промышленным центрам Германии, чтобы нанести бомбовые удары. А. Харрис превратился в одного из известнейших и наиболее независимых военных лидеров в Англии. Осуществляя свою кампанию с неукротимой решимостью, он был убежден, что только таким образом, не прибегая к крупным сухопутным операциям, можно поставить Германию на колени. Когда на конференции в Касабланке перед ВВС союзников была поставлена задача осуществлять программу бомбардировок, рассчитанную на то, чтобы проложить дорогу для вторжения в Европу (операция “Пойнтблэнк”), Харрис признал это решение только на словах, а на самом деле продолжил кампанию “бомбардировок по площадям” против городов Германии»⁴⁶.

По мнению генерал-инспектора пожарной охраны гитлеровской Германии Г. Румфа, с именем Харриса был связан “полный переворот в использовании бомбардировщиков”. И поясняет: “Если раньше они действовали во взаимодействии с другими силами авиации, то теперь бомбардировщики превратились в самостоятельный инструмент войны, способный оказать решающее влияние на ее ход. Харрис создал огромную, не известную дотоле разрушительную машину и с ее помощью стал осуществлять свой план с максимальной быстротой и неумолимой жестокостью. Если сравнивать Харриса с Герингом, то можно сказать, что первый оказался последовательнее, целеустремленнее, прямей и удачливей своего противника. В многолетней ожесточенной и упорной борьбе он сумел шаг за шагом методично завоевать господство в воздухе”⁴⁷.

Маршал авиации был уверен, что пришло его время, и не сомневался: если ему не помешают, он добьется “такого состояния опустошения” в стане противника, что “в Берлине не останется камня на камне”, а “капитуляция [гитлеровской Германии] станет неизбежной к 1 апреля 1944 г.”⁴⁸ Командующий объединенными ВВС США генерал К. Спаатс возражал Харрису, выступая за прицельное бомбометание днем при хорошей погоде, но поддерживал своего британского коллегу в том, что наилучшим способом разгрома гитлеровской Германии являются удары с воздуха мощными и независимыми соединениями ВВС. Офицеры штаба Спаатса не сомневались в том, что на них возложена особая миссия. Как отмечалось в официальном американском исследовании, именно теперь было “необходимо оправдать расходы миллионов долларов и использование почти трети всех людских ресурсов армии. Поэтому авиация добивалась для себя как можно большей свободы рук, чтобы вести воздушную войну в соответствии со своими убеждениями и быть оцененной по заслугам за свою деятельность”⁴⁹.

Вся эта разногласия создала большие проблемы для Верховного главнокомандующего войсками союзников в Европе генерала Д. Эйзенхауэра, вместе со своими сподвижниками энергичного готовившего вторжение сухопутных войск в Западную

⁴⁵ Rise and Fall of the German Air Force, 1933–1945. London, 1985, p. 279.

⁴⁶ Гастингс М. Операция “Оверлорд”. Как был открыт второй фронт. М., 1989, с. 66.

⁴⁷ Итоги Второй мировой войны, с. 221.

⁴⁸ Bekker C. Op. cit., S. 437.

⁴⁹ Craven W., Cate J. Op. cit., v. II, p. 734, 735.

Европу. Харрис и Спаатс «не верили в необходимость “Оверлорда”. Подчиненные Спаатса говорили, что им достаточно 20 или 30 ясных дней, чтобы самим закончить эту войну. Эйзенхауэр считал это опасной ерундой. Он был уверен, что Германия капитулирует только после поражения на земле»⁵⁰.

Не прекращалась полемика относительно очередности выбора целей соединений стратегической авиации. Черчилль вспоминал: «После долгих технических споров между руководителями авиации обеих стран победа осталась за планом, намечавшим разрушение германских железнодорожных коммуникаций во Франции, Бельгии и Западной Германии путем сбрасывания в течение трех месяцев оставшихся до дня “Д” 66 тыс. т бомб, чтобы создать, таким образом, “железнодорожную пустыню” вокруг германских войск в Нормандии. Первые этапы этого уже начали осуществляться. Главными объектами были ремонтные и эксплуатационные депо и локомотивы в 93 важнейших железнодорожных центрах на многочисленных подступах к Нормандии... Возможность полностью отрезать поле боя в Нормандии от подкреплений, поступающих по железным дорогам, представлялась величайшим непосредственным вкладом, который бомбардировочная авиация могла внести в операцию “Оверлорд”»⁵¹.

При этом Черчилль понимал: налеты на транспортные узлы, особенно ночные, приведут к гибели огромного числа французов. В письме президенту Рузвельту он, ссылаясь на мнения экспертов, оценил их потери в 80 тыс. чел., включая 20 тыс. убитых. “Военный кабинет не мог отнестись к этой цифре без глубокого огорчения, так как она свидетельствовала о, мягко говоря, негуманном использовании авиации, в частности английской, на которую в силу необходимости падало основное бремя этой работы, а также из-за упреков, вызванных неточностью ночного бомбометания”, – подчеркивал Черчилль. И продолжал: «Военный кабинет разделяет мои опасения отрицательного воздействия на французское гражданское население этих массовых убийств, которые совершаются задолго до дня “Д” операции “Оверлорд”»⁵².

В одном британский лидер был прав – меткость бомбометания ночью оставалась недостаточной, поражение военных целей было весьма условным. Как пишет Д. Ирвинг, «командующий Бомбардировочной авиацией А. Харрис начал искушать премьер-министра такой же заманчивой перспективой, которая вырисовывалась перед Гитлером в 1940 г. “Мы сможем полностью разрушить Берлин, если в операциях примет участие американская авиация, – пообещал Харрис. – Нам это обойдется в 400 или 450 самолетов. Германии же это будет стоить всей войны”. Черчилль одобрил такое предложение. Однако немцы ожидали подобного развития событий»⁵³.

Идея разрушения столицы рейха, одобренная и другими видными политиками, стала играть важное место в планах применения стратегических ВВС союзников. В ходе так называемой “битвы за Берлин”, продолжавшейся с 18 ноября 1943 по 24 марта 1944 г. авиация Бомбардировочного командования совершила 16 массированных налетов, сбросив 25 тыс. т бомб; потери составили 537 бомбардировщиков. В результате этих ударов до четверти городских зданий оказались разрушены (в наиболее пострадавших городах Гамбурге, Касселе и Ремшайде уже свыше половины строений к этому времени были уничтожены бомбардировками или пожарами), около 1,5 млн человек остались без крова⁵⁴.

Правда, галеты практически не повлияли на выпуск в столице промышленной продукции. “В это время наступление Королевских ВВС на Берлин достигло своего апогея, – писал Д. Ирвинг. – Десятки тысяч фугасных и зажигательных бомб сбрасывались на город каждую неделю, среди берлинцев распространялись самые невероятные слухи, страх и паника охватили всю Германию. От действий ночных истребителей

⁵⁰ Амброз С. Эйзенхауэр. Солдат и президент. М., 1993, с. 101.

⁵¹ Черчилль У. Указ. соч., кн. 3, с. 291.

⁵² Секретная переписка Рузвельта и Черчилля..., с. 560, 561.

⁵³ Irving D. Op. cit., p. 374.

⁵⁴ MacMillan N. The Royal Air Force in World War, v. 4. London, 1950, p. 102, 103.

люфтваффе британские соединения несли потери, которые в нормальных условиях могли считаться недопустимо высокими, но Бомбардировочное командование с этим совершенно не считалось. И всё же немецкая авиапромышленность устояла”⁵⁵.

Командующие союзными ВВС, ссылаясь на доклады подчиненных, сильно преувеличивали результаты, особенно в части разрушения промышленных предприятий. В действительности, используя все сохранившиеся резервы, германские заводы и фабрики в это время наращивали производство. Например, в авиапромышленности, где летом – в начале осени 1943 г. с конвейеров сходили по 2200–2300 самолетов, налеты союзных ВВС привели к концу года к спаду (до 1734 самолетов, включая 687 истребителей). Немцы выправили ситуацию в январе 1944 г. (2445 самолетов), затем, как следствие операции “Аргумент”, последовало снижение производства в феврале (2015), но в следующем месяце вновь наблюдался уверенный рост; в апреле министерство авиации рапортовало о превышении отметки в 3000 самолетов, а в августе 1944 г. одних только истребителей построили более 3000⁵⁶.

Сыграли свою роль такие мероприятия, как создание в Германии межведомственного “Истребительного штаба”, рассредоточение и разукрупнение производства, перемещение под землю – в пещеры и туннели – больших и малых предприятий, тщательная ревизия запасов сырья, комплектующих, материалов. “Производство, несмотря на сыпавшийся сверху град бомб, непрерывно возрастало и достигло максимального уровня в июле 1944 г.”⁵⁷

Пока немцы боролись с последствиями бомбардировок, усиливали ПВО промышленных центров, интенсивность налетов на них несколько снизилась. Причина состояла в том, что союзное командование приступило к подготовке вторжения на материк. Отводя огромную роль стратегической авиации, общий план использования ВВС предусматривал решить следующие задачи, которые указывались в порядке важности:

- завоевание господства в воздухе;
- непрерывное ведение воздушной разведки, тщательное отслеживание за передвижениями войск противника;
- нарушение основных коммуникаций противника, препятствование подводу резервов;
- оказание поддержки высаженным десантам, а затем и сухопутным войскам на материке;
- воздействие на ВМФ противника и его нейтрализация.

О том, в какой степени эти задачи были решены, можно судить по результатам проведения операции. В послевоенное время Объединенное командование союзников подготовило доклад о боевой деятельности англо-американских ВВС при вторжении во Францию. Этот документ, подписанный Главнокомандующим союзными экспедиционными ВВС маршалом авиации Т. Ли-Меллори, был передан нашим представителям. Прежде всего надо отметить, что создание союзных экспедиционных ВВС датируется 16 ноября 1943 г., когда началось формирование 2-х тактических ВВС Великобритании, предназначенных для обеспечения вторжения на материк. В состав этих сил вошли 9-е (тактические) ВВС США, перешедшие в оперативное подчинение Главнокомандования союзных экспедиционных сил с 15 декабря 1943 г., затем и другие авиационные командования. Для обеспечения успеха высадки к боевым действиям в интересах будущей операции периодически, но первоначально не слишком решительно, привлекались 8-е (стратегические) ВВС США, которые лишь после 10 марта 1944 г. под давлением Д. Эйзенхауэра и его заместителя главного маршала авиации А. Теддера полностью переключились на подготовку и обеспечение высадки.

⁵⁵ *Irving D. Op. cit.*, p. 374.

⁵⁶ *Vajda F.A., Dancey P. German Aircraft Industry and Production 1933–1945. London, 1998, p. 138, 139.*

⁵⁷ Цит. по: *Irving D. Op. cit.*, p. 379.

Периодом, предшествовавшим вторжению, принято считать время с 1 апреля по 5 июня 1944 г. К его началу в составе 8-х ВВС США имелось более 2700 боевых самолетов (1323 тяжелых бомбардировщика и 784 дальних истребителя находились в боеготовом состоянии), в Бомбардировочном командовании Великобритании – около 1000 боеготовых бомбардировщиков, из которых примерно половина – “ланкастеры”⁵⁸. Однако все эти силы формально не входили в состав экспедиционных ВВС союзников, которые насчитывали 4544 самолета и 1133 планера. Распределение по типам видно из таблицы⁵⁹:

Типы летательных аппаратов Принадлежность	Американские	Английские	Всего союзные
Средние бомбардировщики	496	70	566
Легкие бомбардировщики	96	38	134
Истребители и истребители-бомбардировщики	607	1764	2371
Разведчики	63	156	219
Корректировщики	–	164	164
Транспортные	865	225	1090
Всего самолетов	2127	2417	4544
Планеры	782	351	1133

По данным союзников, многие удары оказались весьма эффективными. Так, в ночь на 4 мая тяжелые английские бомбардировщики атаковали немецкий танковый парк в Майи-ле-Кан, сбросив 1924 т бомб. Было разрушено 34 строения из 47. Через несколько часов после рассвета туда же сбросила авиабомбы восьмерка “москито”, наблюдались мощные взрывы, многочисленные детонации. 12 мая столь же успешным оказался налет 8-х ВВС по центру немецкой химической промышленности – городу Лёйна, где находились крупнейшие предприятия по производству синтетического бензина. Были и другие примеры результативных действий стратегических ВВС.

Согласно отчету союзников, с 1 апреля по 5 июня 1944 г. их ВВС осуществили в интересах операции “Оверлорд” 200 699 самолето-вылетов, причем почти 35% общего количества выполнили 8-е ВВС США. Тяжелые бомбардировщики (совершили 37 804 вылета) и дальние истребители (31 820 вылетов) этого объединения сыграли главную роль в уничтожении противостоявшей им авиации противника, заявив, что немцы лишились 2212 самолетов (считались уничтоженными всеми средствами 2655 машин). Но и собственные потери оказались значительными – подлежали списанию 763 бомбардировщика и 291 истребитель 8-х ВВС; всего же союзники недосчитались за указанный период 1987 боевых машин (без учета планеров одна безвозвратная потеря приходилась на 183 боевых самолето-вылетов), что говорило о напряженной борьбе за господство в воздухе и достаточно активном противодействии немцев⁶⁰.

Гитлеровское командование готовилось в ответ на вторжение применить по противнику ракетное оружие. Несмотря на тщательную маскировку своих намерений и принятие исключительных мер предосторожности, в ходе широкомасштабных бомбардировок коммуникаций на севере Франции пусковые установки Фау-1 вновь попали под удар. К концу мая 1944 г. из 140 выявленных немецких стартовых площадок союзная авиация, по английским данным, уничтожила 103. При выполнении этих задач принимала активное участие стратегическая авиация – только бомбардировщики “летающая крепость” сбросили в среднем 165,4 т бомб на каждую обнаруженную площадку. Хотя англо-американское военное командование и военный кабинет Великобритании внимательно следили за приготовлениями к пуску крылатых ракет, нападение в

⁵⁸ Murray W. Op. cit., p. 224, 240.

⁵⁹ Центральный архив министерства обороны РФ, ф. 35, оп. 11280, д. 726, л. 13.

⁶⁰ Там же, л. 41.

ночь на 13 июня оказалось неожиданным. А 16 июня немцы нанесли массированный удар по Лондону. Силы ПВО оказались застигнуты врасплох “летающими бомбами”, приходилось срочно изыскивать меры противодействия. Ситуация для британцев усугублялась тем, что ни днем, ни ночью, ни в ясную, ни в облачную погоду гражданское население не могло чувствовать себя защищенным. “По мере усиления налетов Фау-1 на борьбу с ними были брошены значительные силы бомбардировочной авиации. Командование бомбардировочной авиации союзных ВВС разработало план бомбардировок ракетных объектов. Первоочередными целями считались “базы снабжения”, как английская разведка именovala выявленные стационарные склады и защищенные позиции Фау-2⁶¹ и Фау-1 во Франции”⁶².

Поскольку командование люфтваффе регулярно перебрасывало во Францию резервы, борьба с высоким напряжением продолжалась. Британское министерство авиации 8 июля 1944 г. сообщило из Лондона: “Самый сильный на сегодняшний день воздушный налет союзников проходил в течение 24 часов со среды на четверг⁶³. Днем и ночью мощные англо-американские воздушные подразделения господствовали в небе Франции. Воздушное превосходство союзников было настолько ощутимо, что впервые английские тяжелые ночные бомбардировщики могли быть задействованы для дневного налета с относительно небольшим количеством истребителей сопровождения. Это стало новой фазой в ведении воздушной войны, которая должна произвести на немцев сильное впечатление”⁶⁴.

Новый этап бомбардировочного наступления союзной авиации на Германию начался 27 августа 1944 г. К этому времени союзная авиация завоевала превосходство над территорией Франции, противник понес исключительно тяжелые потери. Начальник штаба английских ВВС главный маршал авиации Ч. Портал направил в этот день Англо-американскому объединенному штабу письмо, в котором указывал на необходимость вывести стратегическую бомбардировочную авиацию из подчинения Верховного главнокомандующего союзными войсками и использовать ее для действий по объектам, определенным еще конференцией в Касабланке. Поскольку высадка в Нормандии прошла успешно, противнику при поддержке с воздуха было нанесено тяжелое поражение, союзные войска продвигались к Брюсселю и Рейну, настало время найти наиболее уязвимое место в “германской военной машине” – необходимо нанести массированные удары по объектам, связанным с добычей и производством жидкого топлива.

“Если противник будет продолжать, что казалось весьма вероятным, использовать самолеты-снаряды вместо бомбардировщиков или применит другое оружие дальнего действия, удары 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, – отмечал Ч. Портал. – Английская и американская бомбардировочная авиация сможет нанести последний удар по врагу, уже шатавшемуся под двойными ударами, которые наносились по нему с Востока и с Запада”⁶⁵.

В очередной фазе воздушной войны стратегическая авиация союзников усилила начавшиеся в апреле 1944 г. налеты на заводы и склады горючего, оказавшиеся весьма эффективным средством ослабления противника. Под натиском Красной Армии Румыния в конце августа 1944 г. разорвала союз с Германией и, естественно, прекратила поставки бензина. Лишились немцы и венгерских источников горючего. Во второй половине года было произведено примерно вчетверо меньше горючего, чем в первой

⁶¹ Их немцы стали применять начиная с сентября 1944 г.

⁶² Орлов А.С. Секретное оружие Третьего рейха. М., 1975, с. 108.

⁶³ С 5 на 6 июля, когда погода благоприятствовала применению авиации.

⁶⁴ Алябьев А.Н. Указ. соч., с. 404.

⁶⁵ Ричардс Д., Сондерс Х. Указ. соч., с. 597, 598.

половине года, и впятеро – по сравнению со второй половиной 1943 г.⁶⁶ Это обстоятельство наряду с систематическими налетами на объекты транспортной инфраструктуры, которые парализовали всю дорожную сеть, существенно ослабили боевые возможности вермахта, ограничили количество вылетов самолетов люфтваффе, несмотря на регулярное пополнение частей новыми истребителями.

Среди самолетов, которые вступили в сражение против ВВС союзников, была и немецкая новинка Me-262 – первая реактивная машина в мире, которую удалось довести до стадии боевого применения. Длительный период доработок; неоднократные авианалеты, задержавшие развертывание производства; волонтаристское решение Гитлера, потребовавшего превратить перспективный грозный истребитель-бомбардировщик, – всё это примерно на два года задержало принятие Me-262 на вооружение. Между тем вооружение машины, состоявшее из четырех 30-мм пушек с исключительно высокими секундным залпом и поражающим воздействием, но посредственными баллистическими характеристиками, предназначалось прежде всего для уничтожения “крепостей” с первой же атаки. Однако реактивные истребители появились на фронте слишком поздно, когда исход войны был предreshен, и в недостаточных количествах (30–40 истребителей).

Если командование американских стратегических ВВС большое внимание уделяло повышению меткости бомбометания с больших высот, то их английские коллеги – увеличению масштабов разрушений. Бомбардировочное командование с июня 1944 г. стало применять тяжелые 5400-кг бомбы “толлбой”, предназначенные для глубокого проникновения внутрь цели, а с марта 1945 г. – 9980-кг “грэнд слэм”, ставшие самыми мощными из использовавшихся союзниками, под которые специально переделали бомбоотсеки тяжелых “ланкастеров”. Если взглянуть на войну с позиций гражданского населения Германии, то Бомбардировочное командование сделало его жизнь поистине невыносимой. Дневные бомбардировки велись прицельно по промышленным предприятиям фугасными бомбами, затрагивали в худшем случае ограниченную часть города. Ночному же налету с использованием преимущественно зажигательных бомб подвергался весь населенный пункт, разрушения всегда были огромными, а пожары длительными.

В течение долгих месяцев местная ПВО Германии справлялась с большинством трудностей, вызванных налетами союзников, но к концу 1944 г. ситуация стала резко меняться к худшему. Поражения на фронтах, скудное питание, непрерывные интенсивные дневные и ночные бомбардировки (иногда за сутки воздушная тревога объявлялась по 3–4 раза) сделали свое дело – безысходность и апатия охватили многих немцев. “Часть населения вообще упала духом и перестала противодействовать налетам, а между тем, пожары принимали катастрофические размеры, уничтожая целые города. После сильных ударов с воздуха частично или полностью выбывали из строя водопроводные магистрали. Запасных водохранилищ и прудов, оборудованных еще до войны, не хватало... Чрезвычайно тяжело переживало население такие бомбардировки, которые повторялись методично через определенные промежутки времени. В подобных случаях силы местной ПВО оказывались настолько измотанными, что нанесенный бомбардировками ущерб разрастался до размеров катастрофы”, – признавал бывший немецкий офицер⁶⁷.

Необходимо отметить, что по мере приближения конца войны англо-американская авиация всё чаще осуществляла налеты, имевшие явно выраженную политическую окраску. Иными словами, уничтожались и подвергались серьезным повреждениям центральные кварталы городов, в которых отсутствовали военные объекты, но куда готовилась вступить Красная Армия. К числу таких налетов можно отнести бомбардировки Софии с января по апрель 1944 г. (возникло более 2000 очагов пожаров), Праги (14 февраля 1945 г. погибло около 700 мирных жителей) и др. Безусловно, самый

⁶⁶ Hooton E.R. Op. cit., p. 175, 206.

⁶⁷ Мировая война. 1939–1945, с. 465.

яркий пример подобных действий – разрушение Дрездена, к которому бомбардировщики, преимущественно английские, приступили сразу после завершения Крымской конференции лидеров держав антигитлеровской коалиции.

Операция “Удар грома” первоначально предусматривала окончательное разрушение Берлина или Лейпцига, но в начале 1945 г. союзники изменили свои намерения и обрушились на Дрезден, где практически не имелось военных объектов. С мемурандумом Бомбардировочного командования, которому предстояло нанести первый и наиболее мощный удар, английских пилотов ознакомили в ночь перед атакой (13 февраля), сообщив, что “Дрезден, седьмой по размеру город Германии... на настоящий момент крупнейший район противника, всё еще не подвергавшийся бомбежкам. В середине зимы, с потоками беженцев, направляющимися на запад, и войсками, которые где-то должны быть расквартированы, жилые помещения в дефиците, поскольку требуется не только разместить рабочих, беженцев и войска, но и правительственные учреждения, эвакуированные из других районов... Целью атаки является нанести удар противнику там, где он почувствует его больше всего, позади частично рухнувшего фронта... и заодно показать русским, когда они придут в город, на что способны Королевские ВВС”⁶⁸.

Дрезден наряду с Хиросимой и Нагасаки остался в истории Второй мировой войны как символ варварских и бессмысленных бомбардировок, приведших к огромным потерям мирного населения. Температура в огненном смерче, охватившем большую часть города, достигала 1500 градусов. На улицах Дрездена плавился асфальт, а люди, пытавшиеся скрыться на окраинах, падали в него, сливались с дорожным покрытием. Дым поднимался на высоту до 4500 м. Американский исследователь Р. Конроу оценил общие потери мирного населения в 135 тыс. чел.⁶⁹, и эти же цифры назывались в официальных советских трудах. Между тем согласно исследованиям, проведенным еще в 1960-х годах, эти цифры завышены в несколько раз – в действительности погибло около 25 тыс. чел.⁷⁰

Подведем некоторые итоги. Хотя стратегические ВВС союзников сыграли большую роль в дезорганизации работы тыла и транспорта гитлеровской Германии, не они стали решающим фактором поражения этой страны. Судьбу Третьего рейха решили наземные операции, прежде всего решающие победы Красной Армии. Отметим, что кроме вышеперечисленных немецких городов, особенно сильно пострадали от бомбардировок Франкфурт, Дортмунд, Вюрцбург, Ганновер и другие, в Юлихе (Северная Рейн-Вестфалия) площадь разрушений во время налета 16 ноября 1944 г. составила 97% площади застроек, а общий объем развалин только в Германии оценивался в 400 млн м³, в огне погибло бесчисленное количество памятников культуры и архитектурных сооружений⁷¹.

Цифры, характеризующие действия стратегической авиации, впечатляют. Из 6571 самолетов, потерянных американцами в Европе, 4182 принадлежали 8-м ВВС. С начала боевых действий и до 5 мая 1945 г. это объединение сбросило на врага почти 703 тыс. т бомб, из которых 35% – на транспортные узлы и подвижный состав, 22% – аэродромы, заводы по выпуску самолетов и моторов, радарные станции и прочее, 12% – объекты нефтедобычи и нефтепереработки; также подвергались воздействию доки и порты, площадки по запуску ракет и др. К тому же сроку, но с 3 сентября 1939 г., самолеты Бомбардировочного командования Великобритании сбросили 1047 тыс. т бомб, из которых 478 тыс. т (свыше 45% общего тоннажа) – на немецкие и оккупированные Германией европейские города, а также города союзников; с 14 февраля 1942 г., когда вышла соответствующая директива и до 6 марта 1944 г. свыше 84% всего бомбового

⁶⁸ Ross S.H. Strategic Bombing by the United States in World War II: The Myths and the Facts. Jefferson, 2003, p. 180.

⁶⁹ Conroy R. Operation Thunderclap: the bombing of Dresden. Carlisle Barracks, 1989, p. 29.

⁷⁰ Тейлор А. Вторая мировая война. – Вторая мировая война: два взгляда. М., 1995, с. 540.

⁷¹ Итоги Второй мировой войны, с. 230, 231.

груза расходовалось именно на их разрушение. Потери командования составили 7094 бомбардировщика⁷².

Хотя во время войны Бомбардировочное командование решало множество задач, приоритетной оставалась задача уничтожения центральных районов крупных немецких городов, моральное воздействие на их население. Силы немецкой ПВО стремились оказать максимальное противодействие, сбить как можно больше английских ночных бомбардировщиков. Согласно оценкам британского историка М. Миддлбрука, если принять количество подготовленных и введенных в строй за время войны членов экипажей за 100%, то погибли в бою – 51%, разбились в катастрофах над территорией Англии – 9%, получили серьезные ранения или травмы – 3%, попали во вражеский плен (частично раненые) – 12%, были сбиты противником, но избежали пленения – 1%, уцелели ко дню Победы – 24%. Ни в одном виде Вооруженных сил не отмечалось столь больших относительных потерь⁷³.

Г. Румпф был уверен: стратегические бомбардировщики превратились в 1943–1945 гг. в “самостоятельный инструмент войны”, а возглавлявший Бомбардировочное командование А. Харрис “создал огромную, не известную доселе разрушительную машину и с ее помощью стал осуществлять свой план с максимальной быстротой и неумолимой жестокостью”. Далее он подчеркивал роль главного маршала авиации Великобритании: “Непрерывно совершенствуясь и добиваясь всё большей эффективности в действиях своих соединений, он последовательно осуществлял разрушение городов Центральной Европы даже тогда, когда победа союзных армий была уже обеспечена. Подобная деятельность Харриса не встретила большого одобрения”⁷⁴. “Нельсон воздуха”, как называли последнего его апологеты, стал единственным человеком из высшего военного руководства Британии, кто не удостоился звания пэра. В 1948 г. ему пришлось уехать в Южную Африку.

Раньше многих понял неизбежность моральных оценок действий союзников, прежде всего англичан, И.В. Сталин. В декабре 1944 г. он приказал переформировать Авиацию дальнего действия – наш аналог Бомбардировочного командования. Да, по количественным показателям силы АДД несколько уступали английским. Если основными типами советских бомбардировщиков были двухмоторные Ил-4 и Ли-2, то у британцев уже к началу 1943 г. две трети боевых машин составляли четырехмоторные бомбардировщики с повышенной живучестью, из которых основными являлись “ланкастеры” – многие историки относили их к числу лучших моделей Второй мировой войны в своем классе. Ил-4 (ДБ-3ф), например, несколько уступая ему в скорости и бортовом вооружении, нагрузку в 1000 кг бомб мог доставить на расстояние 3300 км, а “ланкастер” 2500 кг бомб – на 3780 км.

Советские бомбардировщики не устраивали “огненных смерчей” в немецких городах, жертвы мирного населения после каждого налета не исчислялись сотнями и тысячами людей. Однако на основе этого было бы неверно приуменьшать эффективность нашей АДД, поскольку задачи ей ставили иные, чем Бомбардировочному командованию Великобритании. Многочисленные рейды наших дальних бомбардировщиков вынудили немцев многократно усилить зенитное прикрытие наиболее важных тыловых объектов, сформировать специальные части ночной истребительной авиации, организовать радиолокационную службу. Словом, приходилось защищаться от серьезной угрозы с Востока. Главным образом самолеты АДД подвергали ударам железнодорожные узлы, склады, места скопления вражеских резервов в интересах наземных войск. О массированных действиях по дальним целям, не связанных с за-

⁷² The Strategic Air War against Germany 1939–1945: report of the British Bombing Survey Unit. London, 1998, p. 56, 57; Davis R. European Axis Powers. A Historical Digest of the Combined Offensive. 1939–1945. Birmingham, 2006, p. 568.

⁷³ Middlebrook M. The Nuerenberg Raid. Harmondsworth, 1986, p. 275.

⁷⁴ Мировая война. 1939–1945, с. 221, 222.

просами общевойскового командования и выполнялись относительно редко, можно судить на примере трех ночных атак Хельсинки в феврале 1944 г.

Участник бомбардировки финской столицы Герой Советского Союза В.В. Решетников, впоследствии командующий Дальней авиацией Советского Союза, писал: «После выхода Финляндии из войны крупные чины из нашего советского военного руководства ожидали увидеть вместо города сплошные развалины, а он, оказывается, стоял на месте, и разрушения, которые его постигли, обескураживающего впечатления не производили. Кто-то запустил предположение, будто финны в преддверии бомбардировки построили по соседству со своей столицей ложный город, по которому-де и разрядилась АДД. Но всё было не так. Город мы не трогали. Нашими целями были совершенно конкретные военные и административно-политические объекты – порт, верфи, железнодорожные узлы, промышленные предприятия в предместьях города. “От массированного удара собственно по городу воздержаться”, – было предписано Головановым. А что касается бомб “гулящих”, в немалом количестве залетавших в городские кварталы, то большого разрушительного вреда крупным и прочным строениям эти штатные стокилограммовые фугаски, составляющие основной боекомплект, принести не могли»⁷⁵.

“Не трогали” наши самолеты не только Хельсинки, но также Варшаву, Будапешт, Кёнигсберг и другие промышленные центры, в которых преодолевшие сотни километров экипажи стремились поразить только стратегические объекты, а не жилые кварталы. Это обстоятельство представлялось очень важным для Сталина. Война приближалась к победному завершению, и он не желал разделить ответственность с западными союзниками за разрушение десятков немецких городов (а также французских, итальянских, румынских, венгерских и других европейских, хотя и пострадавших не в такой степени, как немецких), уничтожение в огне пожаров их жителей. Своим решением вождь как бы подчеркивал: “ковровые” бомбардировки по площадям – “не наш метод” ведения боевых действий с врагом.

⁷⁵ Решетников В.В. Что было – то было. М., 2004, с. 307.