

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

ВОЗДУШНЫЙ
БЛИЦКРИГ

ВОЗДУШНЫЙ БЛИЦКРИГ

ИГОРЬ ДРОГОВОЗ



ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

ИГОРЬ ДРОГОВОЗ

**ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА**

ИГОРЬ ДРОГОВОЗ

ВОЗДУШНЫЙ БЛИЦКРИГ

**ДОКТРИНА ДУЭ В ХХІ ВЕКЕ
ИЛИ БЫЛ ЛИ ПРАВ
ИТАЛЬЯНСКИЙ ГЕНЕРАЛ?**

Под общей редакцией В. В. Бешанова

**МИНСК
ХАРВЕСТ
2003**

УДК 358.4
ББК 68.5
Д 75

Серия основана в 1998 году

Дроговоз И. Г.

Д 75 Воздушный блицкриг: Доктрина Дуэ в XXI веке или был ли прав итальянский генерал? / И. Г. Дроговоз; Под ред. В. В. Бешанова.— Мн.: Харвест, 2003.— 352 с. (Военно-историческая библиотека).

ISBN 985-13-1735-7.

В этой книге описана теория и практика массированной воздушной войны. Разработанная в 1920-е годы итальянским генералом Джулио Дуэ, концепция такой войны в значительной мере нашла свое подтверждение уже в период 1936—1945 гг.

В последующие десятилетия стратегическое значение авиации в вооруженной борьбе постоянно росло. К концу XX века она превратилась в решающий фактор достижения победы. Однако советские (затем российские) военные теоретики умудрились этого не заметить. Вот почему настоящим шоком стали для них поражения Ирака, Югославии и режима Талибан в Афганистане.

Массированная воздушная война — это война шестого поколения, война XXI века. Автор рассказывает об ее целях, задачах, методах и средствах в доступной и увлекательной манере. Его книга рассчитана на самый широкий круг читателей.

УДК 358.4
ББК 68.5

ISBN 985-13-1735-7

© И. Г. Дроговоз, 2003
© Составление и редакция серии.
А. Е. Тарас, 2003
© Харвест, 2003

ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящим шоком для отечественных военных специалистов двенадцать лет назад стали результаты операции «Буря в пустыне» — молниеносной военной акции США и их союзников против Ирака, оккупировавшего летом 1990 года соседний Кувейт.

Впервые в истории человечества основную роль в достижении победы над противником, обладавшим многочисленной и хорошо вооруженной армией, сыграли военно-воздушные силы, а сухопутные войска при этом выполняли лишь второстепенные функции.

Эффективное использование боевой авиации, высокоточного оружия и средств радиоэлектронной борьбы, ставшее фундаментом победы, наибольший резонанс получило в переживавшем эпоху перемен СССР. При этом советская военная наука, долгие годы абсолютизовавшая опыт Великой Отечественной войны и всю вторую половину XX века считавшая основой военной мощи многомиллионные сухопутные войска с тысячами танков, оказалась не в состоянии «переварить» итоги вооруженного конфликта нового поколения. Никаких выводов и радикальных мер в военной сфере, по сути дела, не последовало.

Затем последовал распад СССР и дележ наследства исчезнувшей сверхдержавы. При этом вопросы совершенствования военной стратегии надолго отошли на второй план, а реформы вооруженных сил сводились к банальному сокращению. Между тем, в мире продолжались войны, в которых роль новых средств ведения боевых действий постоянно возрастала. В карательных акциях против Ирака, операции 1999 года стран НАТО против Югославии, военной акции США против афганских талибов все возрастающую роль играли высокотехнологичные виды вооружения — авиация, крылатые ракеты, управляемые авиабомбы, средства радиоэлектронной борьбы и т.п. — совершенствовавшиеся чрезвычайно быстрыми темпами.

Анализируя опыт и уроки этих локальных конфликтов, наиболее дальновидные военные эксперты однозначно заявили о закате эпохи тотальных войн и начале эры войн шестого поколения — в которых технологическое превосходство над противником будет играть решающую роль, а многомиллионные армии слабо обученных призывников окончательно превратятся в обузу, не имеющую никакой ценности на поле боя. Основной целью войны станет достижение политических целей без непосредственного уничтожения живой силы противника и без сражений массовых армий — «бесконтактным» способом.

Самолеты-невидимки, высокоточное оружие, средства радиоэлектронной борьбы, массированное психологическое воздействие — вот символы нового поколения войн. Операция «Шок и трепет», ставшая главным событием международной жизни весной 2003 года, основными действующими лицами которой, вновь были США и Ирак, в очередной раз подтвердила этот вывод.

А между тем, еще в двадцатые годы прошлого века итальянский генерал Джулио Дуэ сказал: иметь «господство в воздухе — это значит получить возможность предпринимать против неприятеля наступательные действия именно такого масштаба, превосходящие все иные, какие только может вообразить ум человеческий; это значит быть в состоянии отрезать неприятельскую сухопутную армию и морской флот от их баз, лишая их возможности не только сражаться, но и жить; это значит защитить верным и безусловным способом свою территорию и свои моря от подобных нападений; сохранять в боеспособном состоянии свою армию и свой флот, позволить своей стране жить и работать в полнейшем спокойствии; одни словом, это значит — **победить**».

У того же, кто не имеет господства в воздухе, лишь один удел — «оставаться в полнейшей зависимости от воли неприятеля, без какой-либо возможной защиты, быть подверженным самым мощным нападениям, которые противник сможет предпринимать повсюду с величайшей легкостью и минимальным риском; короче, это означает быть **побежденным** и вынужденным принять те условия, какие неприятелю угодно будет поставить».

На фоне многочисленных разговоров о войнах будущего, совершенно незаслуженно, оказалось забытым имя автора этого пророчества, еще восемьдесят лет назад (!) сумевшего по сути дела предсказать наступление эпохи войн шестого поколения. За прошедшие с той поры десятилетия, только самый ленивый советский теоретик в погоне не бросил камень в огород итальянского генерала, фамилия которого прочно срослась с самим понятием «военная доктрина». «Доктрина Дуэ» получила в СССР разные ярлыки — буржуазная, авантюристическая, и даже фашистская, ее бесконечно разоблачали и опровергали, однако умудрились не заметить при этом, как сама жизнь убедительно доказала правоту Джулио Дуэ.

Генерал Дуэ первым в мире сумел в должной мере оценить огромные возможности боевой авиации и сделал выводы, не потерявшие актуальности и в наши дни: «Тот, кто обладает господством в воздухе и располагает соответствующими наступательными силами, с одной стороны, предохраняет свою территорию и свои моря от неприятельских воздушных нападений... с другой стороны, он может предпринимать против неприятеля наступательные действия ужасающего масштаба, которым противник не в состоянии ничем противодействовать».

Вся история войн второй половины двадцатого века с завидным постоянством демонстрировала неуклонное возрастание роли авиации в вооруженной борьбе, пока в конце века она не превратилась в решающий (и даже — единственный) фактор достижения победы. Именно эволюция воздушной мощи стала магистральным направлением прогресса военного искусства последних десятилетий.

На страницах этой книги мы попытаемся проанализировать суть доктрины Дуэ, поскольку объективно подойти к этому вопросу в советской военной науке никто даже не пытался, и дать ответ на важнейший вопрос современности — какой характер будут носить войны XXI века?

Автор

ГЛАВА 1.

Генерал Джулио Дуэ и его доктрина

«Завоевать господство в воздухе — значит победить, а потерпеть поражение в воздухе — значит быть побежденным и вынужденным принять все те условия, какие неприятелю угодно будет поставить».

Джулио Дуэ. Господство в воздухе

Любой человек, мало-мальски знакомый с историей авиации, наверняка знает, что не было, наверное, в XX веке более популярной в авиационных кругах и, в то же время, вызывающей столь ожесточенные споры военной теории, нежели так называемая «Доктрина Дуэ». Появившись на свет в двадцатые годы прошлого века, теория итальянского генерала немедленно вызвала яростную дискуссию, породив как ярых приверженцев, так и непримиримых противников. Первые безоглядно уверовали в ее абсолютную непогрешимость, вторые обвиняли и обвиняют до сих пор генерала Дуэ в авантюризме и полной военной некомпетентности. В последнем особенно преуспели советские военные стратеги.

Поскольку полностью игнорировать существование популярной во всем авиационном мире теории итальянского генерала было невозможно, советские авиационные командиры, вроде командующего 1-й авиационной армией особого назначения комкора В.В. Хрипина (ранее он преподавал дисциплину «Военная организация» в Академии Воздушного Флота), еще в тридцатые годы на страницах «Вестника воздушного флота» сквозь зубы признавали, что «Дуэ считается основоположником учения о современной воздушной войне. Его взгляды в этой области оказывают крупнейшее влияние как на формирование теоретической военной мысли, так и на непосредственную практику строительства военных воздушных сил капиталистических государств. Острые споры, самые противоречивые оценки теории Дуэ свидетельствуют, прежде всего, о том, что эта

теория — действительно незаурядное и значительное явление в области военной мысли. Ряд отдельных положений его в целом несостоятельной концепции представляет и для нас крупнейший практический интерес. Неправильно было бы отбрасывать ряд ценных мыслей Дуэ из-за того, что принципиальная основа всей его концепции неверна и неприемлема... Практика развития современных воздушных вооружений показывает, что целый ряд мыслей, высказанных Дуэ, оправдался или оправдывается».

Каковы же были причины появления на свет доктрины Дуэ, и в чем суть теории итальянского генерала? Прежде, чем мы попытаемся найти ответ на этот вопрос, совершим небольшой исторический экскурс.

Начнем с того, что вся известная нам история человечества представляет собой перманентный процесс истребления себе подобных в бесконечных войнах и вооруженных конфликтах, которые, в принципе, можно условно разделить на несколько поколений.

Уже на заре человечества, после появления примитивного холодного оружия начались войны так называемого первого поколения, в основе которых лежало контактное противоборство пеших и конных воинов, а решающую роль в достижении победы играло физическое и количественное превосходство над противником. Со времен первобытного общества, едва спустившись с пальм, люди увлеченно убивали себе подобных, выстраивая на пролитых морях крови огромные империи, а великие полководцы — Кир, Александр Македонский, Юлий Цезарь и им подобные — вели свои фаланги и легионы в далекие страны, движимые одним желанием: сокрушить противника, захватить его земли и богатства, превратить покоренные народы в послушных рабов.

Эта кровавая эра меча и щита продолжалась тысячи лет, вплоть до позднего средневековья, когда с изобретением и быстрым совершенствованием гладкоствольного огнестрельного оружия человечество (точнее сказать — европейская цивилизация) вступило в новую эпоху — войн второго поколения. Хотя цели их остались теми же, дистанция между сражающимися на поле боя воинами увеличилась, а грубая физическая сила уже перестала быть решающим

фактором успеха. Несколько столетий после первых пушечных залпов армии европейских государств, возглавляемые Евгением Савойским, герцогом Мальборо, Фридрихом Великим, Наполеоном, Суворовым, сходились на полях сражений, ведя многочисленные кровопролитные войны и бесконечно перекраивая границы Старого Света.

Девятнадцатый век — век промышленной революции и появления нарезного огнестрельного оружия — ознаменовался и переходом к войнам третьего поколения. Значительное повышение скорострельности, дальности и точности стрельбы заставило армии противоборствующих стран закапываться в землю, породив уже на закате эпохи кошмар окопной войны. Боевые действия по-прежнему носили контактный характер, хотя дистанция между сражающимися противниками продолжала увеличиваться. Помимо традиционных целей — уничтожения противника, захвата его территории — появились и новые мотивы: разрушение экономики и изменение политического строя. Первая мировая война стала классическим примером войн этого поколения и финальным их аккордом.

Технический прогресс в области военных технологий привел к появлению в первой четверти двадцатого века танков, боевой авиации, ракетного оружия и породил войны четвертого поколения — войны, начавшиеся в середине двадцатого века и продолжающиеся кое-где до сих пор. Основной целью воюющих сторон стал разгром вооруженных сил противника, уничтожение (или захват) его военно-экономического потенциала, изменение политического строя, а сами войны стали носить тотальный характер. Противоборство противников по-прежнему носило контактный характер, но помимо суши и морей велось уже и в воздухе, причем роль авиации в вооруженной борьбе неизменно возрастала.

Еще в годы Первой мировой войны, когда, казалось, многомиллионные армии окончательно зашли в тупик позиционной войны, начались лихорадочные поиски оптимальной военной стратегии, способной принести победу в грядущих сражениях. Такие популярные в то время военные авторитеты, как Фуллер, Гудериан, отдавали пальму первенства танкам, уже успевшим себя зарекомендовать с



*22 октября 1911 г. капитан Пиатцо выполнил
первый в истории войн разведывательный полет
на самолете «Блерио XI»*

лучшей стороны в финальных боях Великой войны, другие, вроде командования Красной Армии, продолжали считать главным фактором успеха в войне наличие многомиллионной армии. Свой взгляд на эту проблему имел и итальянский генерал Джулио Дуэ, еще в 1918 году предложивший создать межсоюзническую воздушную армию в целях скорейшего окончания мировой войны.

Он же, одним из первых, сумел оценить новые возможности в формах ведения боевых действий: «До тех пор, пока человек оставался неразрывно прикованным к земной поверхности, он был принужден все формы своей деятельности развивать на этой поверхности, приспособляясь к последней. Война, представляя собой вид деятельности, требующий для своего осуществления передвижения вооруженных сил, была тесно связана с земной поверхностью, которая предписывала ей свои условия и определяла ее основные свойства...

Так как все должно было происходить на поверхности земли, то война могла состоять лишь из движений и столк-

новений линий, расположенных на самой этой поверхности. Чтобы победить, т.е. продвинуться к желаемому району, необходимо было прорвать силой некую линию вооруженных сил и открыть себе проход через нее. Постепенно, по мере того как война стала поглощать все ресурсы борющихся народов, воюющие страны стали бросать все свои силы на боевые линии, придавая последним все большее протяжение, пока, наконец, в последней войне протяжение этих линий не оказалось наибольшим из совместимых с земной поверхностью, приведя к закрытию всех возможных проходов.

Позади этих линий, на некотором расстоянии от них — расстоянии, определявшемся максимальной дальностью огнестрельного оружия, — война не была в состоянии дать непосредственно почувствовать свои удары. За пределы этого расстояния не мог достигнуть никакой удар неприятеля, и жизнь здесь могла поэтому протекать в полной безопасности и относительном спокойствии. Поле сражения было четко ограничено; сражающиеся составляли отдельную категорию граждан, специально организованных и дисциплинированных; существовало, наконец, юридическое различие между сражающимися (комбатантами) и несражающимися. Таким образом, во время Мировой войны, хотя она глубоко захватила целые народы, положение было таково, что, пока меньшая часть граждан сражалась и умирала, большинство жило и работало, чтоб снабдить меньшинство средствами для военных действий. И все это могло иметь место потому, что невозможно было перейти боевые линии, не разбив их предварительно».

Теперь же, по мнению Дуэ, все это отпадает, потому что в настоящее время возможно проникнуть за линии обороны противника, не разбив их предварительно, поскольку появилась боевая авиация. Итальянец одним из первых осознал тот факт, что с появлением самолетов войны приобретут тотальный характер, а понятия фронт и тыл потеряют свое прежнее значение: «Не могут более существовать районы, в которых жизнь могла бы протекать в полной безопасности и относительном спокойствии. Поле сражения не может более быть ограничено: оно будет очерчено лишь границами борющихся государств; все станут сража-

ющимися, так как все будут подвержены непосредственным нападениям противника, не может более сохраняться различие между сражающимися и несражающимися». Эти рассуждения генерала легли в основу сформулированной им в двадцатые годы прошлого века «доктрины Дуэ».

В чем же заключалась ее суть, каковы были ее истоки и основные положения? Кто, наконец, этот самый злополучный генерал Дуэ, надолго внесший сумятицу в умы военных теоретиков и практиков во всем мире?

Вот что о нем сообщал третий том «Советской военной энциклопедии», увидевший свет в 1977 году во времена развитого социализма: «Дуэ (Douhet) Джулио (30.5.1869, Казерта — 15.2.1930, Рим). Итальянский буржуазный военный теоретик, дивизионный генерал (1923). Окончил артиллерийско-инженерное училище в Турине и академию генштаба. В 1912—1915 командовал авиационным батальоном. При вступлении Италии в 1-ю мировую войну в мае 1915 был начальником штаба дивизии, за критику главного командования подвергся тюремному заключению. В 1918 и после прихода фашистов к власти, в 1922—1923, возглавлял Центральное управление авиации. С 1923 в отставке.

В 1910 выдвинул идею о ведущей роли авиации в будущей войне, что не нашло подтверждения в ходе 1-й мировой войны. В дальнейшем выступил как теоретик воздушной войны. По мнению Дуэ, авиация, завоевав господство в воздухе, может ударами по государственному и экономическим центрам противника одна добиться победы в войне. Считал, что сухопутные войска и ВМФ должны быть незначительными по численности, и отводил им роль прикртия границы в первые дни войны.

Теория Дуэ отражала классовые интересы буржуазии, ее боязнь революционной массовой армии и, преувеличивая роль авиации, предусматривала с ее помощью решать задачи войны. Взгляды Дуэ получили поддержку некоторых западных военных деятелей и нашли отражение в доктрине «молниеносной войны» фашистской Германии, в теории и практике боевого применения бомбардировочной авиации США, Англии и других буржуазных государств.

Советские военные теоретики уже в 30-х годах показали полную несостоятельность положения Дуэ о способности «независимых ВВС» решить исход войны. Опыт 2-й мировой войны и последующих локальных войн подтвердил беспочвенность концепции Дуэ о воздушной войне*.

В общем, самая передовая в мире военная наука камня на камне не оставила от лживой буржуазной теории генерала Дуэ. Уже после распада СССР появилось новое издание «Военной энциклопедии», из названия которой выпало слово «Советская». В ней была практически дословно воспроизведена статья из предыдущего издания, правда, появилось небольшое добавление, противоречащее всему сказанному выше: «но в ходе войны в зоне Персидского залива 1991 года воздушный компонент многонациональных сил сыграл решающую роль в достижении победы». Вот тебе и лживая буржуазная теория!

Итальянский генерал смолоду отличался неумным характером и редкостной проницательностью. Еще в 1909 году он заговорил о господстве в воздухе и важности его завоевания, в газетных статьях, появившихся в августе 1914 года, настаивал на немедленном вступлении Италии в войну на стороне Антанты, считая ее победу предрешенной. Когда, наконец, Италия в 1915 году вступила в войну, Дуэ, неудовлетворенный итальянскими методами ведения боевых действий, начинает засыпать вышестоящие штабы рапортами и докладными записками, критикуя верховное командование и предлагая свои рецепты.

Естественно, подобное эпистолярное творчество в условиях военного времени заканчивается для полковника Дуэ печально — военный трибунал моментально приговаривает его к тюремному заключению. Однако, как он и предсказывал, итальянская армия вскоре терпит поражение, причем причинами разгрома, по мнению специальной комиссии, оказываются именно те, которые Дуэ отметил в докладе, послужившем основанием для его осуждения. В 1920 году его реабилитируют — военный трибунал на этот раз посчитал, что поступок полковника был вызван высшими интересами Италии, и что он «для блага родины по-

* Советская военная энциклопедия, М., 1977, т.3, с. 275–276.

жертвовал своими личными интересами и узами дисциплины», а через год Дуэ получает генеральское звание.

Французский полковник Арсен Мари Поль Вотье писал о нем: «Дуэ — выдающаяся личность, сильный характер. Он безусловно искренен. Он неспособен не примкнуть немедленно к тому, что он признал истинным. Он также неспособен отказаться от борьбы за то, в истинность чего он верит. Он обладает в высшей степени боевым темпераментом бойца. Страстно любя свою родину, именно для обороны ее он требует. Чтобы перевернули существующую организацию. Он преследует свою цель, не считаясь с неприятностями, которые могут вытечь из этого лично для него».

Отсутствие последнего качества всегда было характерной чертой советского высшего командного состава, старательно выполнявшего любые приказания очередного кремлевского вождя, не имея собственного мнения ни по одному военному вопросу, и больше всего на свете опасаясь лишиться доступа к кормушке. Даже когда генералам и маршалам ничего не грозило (после смерти Сталина — только отставка), ни один из них не решился открыто высказать свое несогласие, предпочитая поливать грязью умерших или потерявших власть вождей тогда, когда этого не делал только ленивый.

Сколько стенаний и проклятий мы слышали и слышим по поводу хрущевских сокращений вооруженных сил, военной политики Горбачева, но ни один из многозвездных обличителей вождей ничем не выразил своего протеста, пока те были на вершине кремлевского Олимпа — собственные руководящие кресла и привилегии были для них гораздо важнее интересов Родины, о которой они теперь так картинно убиваются! Страшно далеко им до итальянского полковника, не испугавшегося выступить против собственного Верховного Главнокомандования, когда он посчитал, что его стратегия ведет страну к катастрофе.

Свои революционные взгляды в области военной стратегии, в особенности на будущую воздушную войну, итальянский генерал изложил в многочисленных книгах и статьях, вышедших из-под его пера в 20-е годы минувшего века, коих в общей сложности насчитывается более тридцати. Наибольший интерес для нас представляют два его фунда-

ментальных труда — «Господство в воздухе» (в них в концентрированном виде излагались принципиальные положения его концепции) и «Война 19.. года» (повествование в популярном в двадцатом веке жанре «воспоминаний о будущем» — описание воображаемой войны Германии с Францией и Бельгией).

Будучи непосредственным участником Первой мировой войны и свидетелем позиционного тупика, в который зашли армии воюющих государств, изложение своих представлений о будущей войне в воздухе генерал Дуэ начал с подведения итогов войны, отметив огромные изменения в характере вооруженной борьбы: «социальный, так сказать, характер Мировой войны отличался от характера предыдущих войн. Последние представляли собой более или менее грандиозную борьбу между более или менее внушительными вооруженными силами.

Государства, как *ultima ratio* (последний довод), по молчаливому и общепринятому соглашению поручали разрешение возникавших между ними конфликтов специальным организациям, предназначенным и организованным для этой цели. Исход столкновения между этими организациями — сухопутными армиями и морскими флотами — признавался государствами, которые соглашались переносить его последствия. Одного-единственного сражения, в котором участвовали несколько тысяч человек, часто бывало достаточно для определения на продолжительные периоды времени судьбы целых народов... В конечном счете главы государств играли своей судьбой и судьбой соответствующих народов с помощью специальных шашек, именуемых армиями и флотами, которые они заставляли передвигаться на особых столах для игры, именуемых театрами войны...

В Мировую войну истинными шашками в игре были народы со всем богатством своих духовных и материальных сил, а вооруженные силы были лишь одним из проявлений мощи участвующих в борьбе народов. В то время как в предыдущих войнах участниками борьбы были вооруженные силы, в Мировую войну участниками борьбы были страны, а вооруженные силы представляли собой лишь употребляемое ими оружие; это оружие оставалось крепким в их руках до тех пор, пока крепкими оставались народы, — на-

столько, что, например, при потере германским народом сил еще сильная и дисциплинированная армия «сдала», а нетронутый флот сдался неприятелю».

По обоснованному мнению генерала Дуэ: Мировая война, во-первых, была войной между нациями, целиком захватившей все участвовавшие в ней народы; во-вторых, победа досталась той группировке, которой удалось сломить материальное и моральное сопротивление противника, прежде чем успели истощиться ее собственные силы; в-третьих, армии действовали как орудия измора, а морские флоты, смотря по обстоятельствам, как орудия измора или как органы снабжения; в-четвертых, сухопутная война приняла статическую форму ввиду большой действительности автоматического оружия, обеспечивавшего обороняющемуся максимальное преимущество, поэтому решение на суше было достигнуто только после полного истощения сил одной из группировок; в-пятых, морская война была выиграна еще до того, как она началась. Она свелась к наблюдению со стороны союзников и к бесконечному устройству засад со стороны центральных империй. Союзники пресекли морскую торговлю противника, но вынуждены были защищать свою собственную; в-шестых, вследствие ошибочной оценки значения технических средств борьбы и армии и флоты вступили в войну плохо подготовленными и были принуждены заняться импровизацией.

На основании всего вышеизложенного можно было бы сделать примитивное заключение о том, что поскольку ни одна из этих причин не изменилась после Первой мировой войны, то будущая война будет носить аналогичный характер.

Однако генерал Дуэ думал иначе и во всеуслышание заявил, что этого не будет, поскольку во время Первой мировой войны произошло одно важное событие, способное в перспективе перевернуть общий ход вооруженной борьбы в целом, а в частности, коренным образом изменить характер сухопутной и морской войны. Таким событием, по его мнению, явилось открытие воздуха для воздушных операций и появление военной авиации как самостоятельного вида вооруженных сил: «становится ясно, что последующее развитие воздушного оружия, как в области техники,

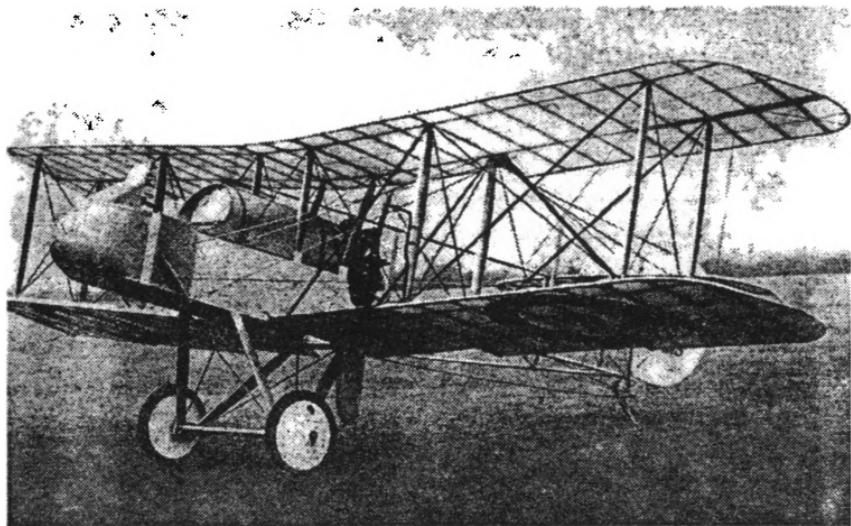
так и в области применения, должно привести к постепенному обесценению вооруженных сил, приспособленных для борьбы на земной поверхности». Поэтому, разочаровавшись на основании опыта мировой войны в прежних способах ведения боевых действий, Дуэ радикально предложил перенести наступление в воздух и только в воздух.

Хотя боевая авиация только-только становилась на крыло, прозорливый итальянец сумел увидеть великое будущее крылатых машин, опираясь на минимальный опыт их боевого применения. Вступив в Первую мировую войну небооруженными, пригодными лишь для ведения тактической разведки, боевые самолеты эволюционировали с потрясающей скоростью. Уже в октябре 1917 года появилось первое в мире подразделение стратегической авиации — в Германии сформировали так называемый «английский полк», имевший на вооружении многомоторные бомбардировщики конструкции знаменитого строителя дирижаблей, графа Цеппелина. В ходе боевых действий немецкие пилоты совершили 11 воздушных налетов на столицу Великобритании Лондон, сбросив на него более 30 тонн бомб и разрушив центральный телеграф и телефонную станцию.

Британские силы ПВО так и не смогли сбить хотя бы один стратегический бомбардировщик, что по мнению того же Дуэ, продемонстрировало впечатляющие перспективы нового вида вооруженных сил. Появлялись германские «стратеги» и над Парижем, на Восточном фронте. Всего, из участвовавших в боях 32 бомбардировщиков, было потеряно 17 машин, причем только три из них были сбиты союзниками, а остальные относились к разряду не боевых потерь (технические неисправности и ошибки пилотов).

Основываясь на опыте минувшей войны, в первой части своей главной книги «Господство в воздухе», носящей название «Новая форма войны», генерал Дуэ доказывал, что все прежние традиционные средства вооруженной борьбы не могут уже играть главной роли, и поэтому вытесняются воздушным флотом как главным и решающим оружием войны.

Именно воздушный флот, по его мнению, должен неизбежно вызвать переворот в формах ведения будущих войн,



*Английский легкий бомбардировщик
«Де Хэвилленд ДН-9»*

поскольку «разрушительное действие Мировой войны было громадно, но народы выдержали его, так как оно было растянуто во времени, и они смогли в течение продолжительного периода пополнять материальные и моральные потери, которые они последовательно несли, и получили возможность бросить на арену великой борьбы все свои ресурсы, вплоть до последнего. Здесь ни разу не было нанесено смертельного удара — широкой и глубокой раны, из которой кровь льется неудержимым потоком, создавая ощущение неотвратимой гибели. Были повторные, но относительно легкие раны, имевшие время зарубцеваться; эти раны, хотя и оставляли тела противников все более обескровленными, но позволяли еще сохранять надежду жить и вновь достичь возможности нанести обескровленному неприятелю последний решительный удар — последний булавочный укол, могущий извлечь из него последнюю каплю крови. Несомненно, что половины разрушений, произведенных мировой войной, было бы достаточно, если бы они были осуществлены в течение трех месяцев; четверти их было бы достаточно, если бы они были произведены в восемь дней». Выполнить же в кратчайшие сроки разрушения подобного масштаба с целью сломить

материальное и моральное сопротивление неприятеля может только воздушный флот.

Воздушный флот, считал Дуэ, по самой природе своей — средство сугубо наступательное. Наступательная сила его не может идти ни в какое сравнение с каким-либо другим существующим средством борьбы. Нельзя представить себе объект противника, где бы он ни находился — на суше или на море, — который не мог бы быть разрушен ударами с воздуха. При этом атакующая сторона всегда имеет преимущество: «воздушные силы угрожают в одинаковой степени всей территории, находящейся в пределах их радиуса действия. Они могут достичь пункта, который хотят атаковать, отправляясь из пунктов, отдаленных одни от других, могут прибыть сосредоточенной массой к избранному пункту со скоростью, превосходящей скорость всех других известных средств; поэтому-то они являются силами, чудеснейшим образом приспособленными для наступательного образа действий».

При этом, «перед лицом наступательной мощи такого рода, что могла бы сделать сухопутная армия, если бы ее коммуникационные линии были прерваны, ее склады сожжены, а ее промышленные и снабжающие центры разрушены? Что мог бы сделать морской флот, если бы он не находился более в безопасности в своих портах, если бы были сожжены его базы и разрушены арсеналы и транспортные суда? Как могла бы страна работать и жить под вечной грозой, подавленная ужасными кошмарами неизбежного и всеобщего уничтожения? Ибо следует иметь в виду, что воздушное нападение направлено против целей не только с наименьшей материальной сопротивляемостью, но и с наименьшей сопротивляемостью моральной. Если полк способен еще сопротивляться в разрушенном окопе, потеряв две трети своего состава, то целый цех видит свою работу прерванной вследствие разрушения одной группой станков и разбегается при малейших потерях».

Аналогичного мнения придерживался и другой видный военный теоретик (правда, в отличие от Дуэ он все же приоритет в будущих войнах отдавал танкам) — Дж. Фуллер: «решающее значение имеет моральный дух гражданского населения. Если удастся сломить террором моральный дух

населения, тогда весь государственный аппарат и с ним военное командование будут дезорганизованы».

Учитывая громадную роль морального фактора в современных войнах (четвертого поколения), генерал Дуэ доказывал, что «армии были лишь средством, с помощью которого народы стремились расшатать сопротивление народов-противников; это настолько верно, что побежденными оказались те страны, армии которых одержали наиболее многочисленные и наиболее значительные победы, а когда исчезло сопротивление народов, то армии рассеялись или дали себя разоружить, а целый флот сдался противнику нетронутым.

Крушение сопротивления стран, которое во время мировой войны было достигнуто косвенным путем, независимо от действий сухопутных армий и морских флотов, в будущих войнах будет достигаться непосредственно с помощью действия воздушного оружия. В этом заключается различие между прошлым и войнами будущего.

И в достижении победы, несомненно, большее значение будет иметь бомбардирование с воздуха, вынуждающее эвакуировать города с сотнями тысяч жителей, чем сражение типа тех чрезвычайно многочисленных сражений, которые имели место в мировую войну без скольких-нибудь существенных результатов.

Страна, потерявшая господство в воздухе, увидит себя подвергающейся воздушным нападением без возможности реагировать на них с какой-нибудь степенью эффективности; эти повторные, непрекращающиеся нападения, поражающие страну в наиболее сложные и чувствительные части, несмотря на действия ее сухопутных и морских сил, должны неизбежно привести страну к убеждению, что все бесполезно и всякая надежда погибла. А это убеждение и означает поражение». Согласитесь, весьма актуальное замечание, если вспомнить вооруженные конфликты последних лет!

Основную задачу грядущей в обозримом будущем революции в военной сфере генерал Дуэ видел в том, чтобы заменить привычное занятие стратегически важных районов противника тотальным уничтожением тех отраслей промышленности, которые обеспечивают действия его во-

оруженных сил, заставив тем самым противника капитулировать, не используя при этом ни армию, ни флот.

Дуэ постоянно подчеркивал: «Я хочу только сделать упор на одном моменте, а именно на силе морального эффекта, который в состоянии дать подобные воздушные действия, — морального эффекта, могущего иметь еще большие последствия, чем сами материальные результаты этих действий. Возьмите, например, центр крупного города и представьте себе, как будет реагировать гражданское население только на один налет одного соединения бомбардировщиков. Я нисколько не сомневаюсь, что налет произведет самое ужасное впечатление на население...

Но, то, что произошло в одном городе, может в тот же день произойти в 10, 20, 50 крупных населенных центрах определенного района. Известия о том, что произошло в пораженных центрах, распространяются в другие центры, которые сознают возможность подвергнуться ударам на следующий же день, в следующий же час. Какая власть сможет поддержать порядок в угрожаемых подобным образом центрах? Как заставить все учреждения работать обычным порядком? Как продолжать производство на заводах? И если даже удастся поддерживать видимость порядка и сможет производиться некоторая работа, то не достаточно ли будет появления одного только неприятельского самолета, чтобы вызвать страшную панику? Нормальная жизнь не сможет протекать под вечным кошмаром неизбежной смерти и разрушения. И если на следующий день будут поражены другие 10, 20, 50 центров, кто сможет еще удержать обезумевшее население от бегства в поля и деревни, чтобы спастись из городов, представляющих собой мишени для неприятельских ударов?

Неизбежно должно произойти разложение, глубокое разложение всего организма и не может не наступить вскоре момент, в который население, побуждаемое исключительно инстинктом самосохранения, потребует, чтобы избавиться от смертельной тревоги, прекращения борьбы на любых условиях?

Может быть, это произойдет еще прежде, чем сухопутная армия успеет закончить мобилизацию, а флот — выйти в море».

Учитывая высокий ударный потенциал авиации, Дуэ лучшим способом обороны считал наступление, поскольку «для защиты от воздушного нападения требуется больше сил, нежели для самого нападения». Поэтому, «для того, чтобы помешать неприятелю произвести на нас нападение с помощью своих воздушных сил, не существует иного практического средства, как только уничтожить его воздушные силы».

Действительно, зачем тратить огромные средства и ресурсы, создавать мощную систему противовоздушной обороны, размещая по всей территории страны зенитную артиллерию и аэродромы истребительной авиации, строить бомбоубежища и укрытия, когда гораздо проще (заметим также, намного дешевле и эффективнее), по мнению генерала, «лишить неприятеля всех воздушных средств, а это может быть достигнуто лишь уничтожением этих средств либо в воздухе, либо в их базах, либо на заводах, где они изготавливаются — одним словом, повсюду, где возможно их пребывание или производство».

Дуэ одним из первых в мире заговорил о необходимости завоевания господства в воздухе, как решающем условии достижения победы в войне. По его мнению, «завоевать господство в воздухе — это значит достигнуть возможности предпринимать против неприятеля наступательные действия именно такого масштаба, превосходящие все иные, какие только может вообразить ум человеческий. Это значит — быть в состоянии отрезать неприятельскую сухопутную армию и морской флот от их баз, лишая их возможности не только сражаться, но и жить. Это значит — защитить верным и безусловным образом свою территорию и свои моря от подобных нападений, сохранить в боеспособном состоянии свою армию и свой флот, позволить своей стране жить и работать в полнейшем спокойствии — одним словом, это значит победить».

Отсюда следовал логический вывод: «Завоевать господство в воздухе — значит победить, а потерпеть поражение в воздухе — значит быть побежденным и вынужденным принять все те условия, какие неприятелю угодно будет поставить», следовательно — «государственная оборона может быть обеспечена лишь воздушными силами, способными,

в случае вооруженного столкновения, завоевать господство в воздухе». А завоевать господство в воздухе может только **воздушная армия**, каковая, по определению Дуэ, является совокупностью воздушных средств, способных к завоеванию господства в воздухе.

Анализируя проблему борьбы за господство в воздухе, Дуэ первым среди военных теоретиков решительно провозгласил широкие наступательные действия по всей системе неприятельских военно-воздушных сил главной формой их радикального подавления и последующего завоевания господства в воздухе.

Разгром и уничтожение военно-воздушных сил противника в будущей войне генерал представлял как короткий акт, сводящийся к одному или нескольким массированным воздушным ударам, и дающий возможность тотчас же всеми имеющимися силами перейти к выполнению других важных задач: на сокрушение противника в целом, на поражение его жизненных центров, вовсе или почти не возвращаясь к борьбе с воздушными силами противника, которые, будучи разгромлены, уже будут не в состоянии причинить нападающему существенного ущерба: «После того как воздушная армия завоюет господство в воздухе, совершенно не встречая противодействия в воздухе, она сможет развернуть почти без всякого риска всю свою наступательную мощь, используя ее для того, чтобы отрезать неприятельскую армию и флот от их баз, чтобы сеять разрушения и ужас внутри неприятельской страны и чтобы разбить ее материальное и моральное противодействие».

Одной из важнейших составляющих доктрины Дуэ является идея заблаговременного (еще в предвоенный период) создания воздушной армии, как единого мощного организма, способного эффективно выполнять крупнейшие самостоятельные задачи в случае вооруженного конфликта. Поскольку «для завоевания господства в воздухе нужно суметь уничтожить все летные средства неприятеля», то, следовательно, «воздушная армия должна быть организована и должна применяться в соответствии с этой целью — целью уничтожения воздушных сил противника».

Как справедливо считал итальянский генерал (а жизнь в дальнейшем убедительно подтвердила его правоту), наибо-

лее действенным способом уничтожения вражеских военно-воздушных сил является «не нападение на них (самолеты) в воздухе, но разрушение расположенных на земной поверхности целей, с которыми они тесно связаны. Эти последние могут быть разрушены посредством бомбардировок». Отсюда следует, что основой воздушной армии должны стать бомбардировочные части, которые «составляя костяк воздушной армии, должны обладать максимальной мощностью, соответствующей объему предстоящих задач и обеспечивающей результаты надлежащего значения».

Но, поскольку бомбардировщики при выполнении своих задач все же могут встретить ожесточенное противодействие противника в воздухе, в составе воздушной армии следует также иметь специальные «части воздушного боя», основная задача которых будет состоять в прокладывании дороги бомбардировщикам и отбрасывании противодействующих воздушных сил противника. В отличие от бомбардировочных частей, части воздушного боя (поскольку после завоевания господства в воздухе «для их применения нельзя будет найти непосредственных целей») должны быть представлены лишь в самом необходимом минимуме, соответствующем возможному противодействию противника.

Определив предполагаемый состав воздушной армии, Дуэ далее обозначает основные требования к материальной части ее самолетов. Радиус действия стратегических бомбардировщиков должен соответствовать расположению целей на территории противника, а радиус действия самолетов воздушного боя при этом должен превосходить таковой же у бомбардировщиков. При этом самолетами воздушного боя должны стать не легкие одноместные истребители, а многоместные и хорошо вооруженные «воздушные крейсера», способные обеспечить надежное прикрытие соединениям бомбардировщиков.

Помимо определения возможной организационной структуры и основных задач, стоящих перед воздушной армией, Джулио Дуэ много внимания уделял и основным принципам ее боевого применения, главным из которых, по его мнению, является стремление «нанести максимальный урон противнику наиболее быстрым способом». Поэтому в интересах достижения максимального материаль-

ного и морального эффекта воздушные нападения «должны сосредотачиваться в пространстве и во времени». Воздушная армия должна действовать всегда целиком, поднимаясь в воздух, совершая марш к целям и обратно, производя посадку непременно одновременно всем составом, что соответствует критерию — бомбардировать назначенные цели так, чтобы сразу совершенно разрушать их и более к ним не возвращаться.

Большое значение имеет правильное планирование будущих боевых действий воздушной армии — то есть воздушной войны, — представляющей собой ряд последовательных операций, каждая из которых будет направлена на определенный район неприятельской страны и охватывать определенный круг целей. При этом, выбор перспективных целей для воздействия с воздуха «зависит от целого ряда соображений военного, политического, социального и психологического порядка, которые, в свою очередь, обуславливаются обстановкой данного момента и которые нужно исследовать в связи с ней».

Наиболее эффективными действия воздушной армии могут стать только в случае внезапного начала воздушной войны, что позволяет «причинить неподготовленному неприятелю значительный и непоправимый урон». Даже обороняться следует только нападая: не тратить напрасно время и средства на отражение воздушных ударов противника, а наносить ему всеми имеющимися в наличии силами сокрушительные превентивные удары, используя воздушную армию «яростно», с полным напряжением, до крайних пределов ее мощи: «Ее нужно бросать в дело не экономя, особенно, когда против нее другая воздушная армия», стараясь при этом, чтобы она почти непрерывно пребывала в воздухе, сбрасывая тысячи тонн бомб на объекты на территории противника.

Не забыл Дуэ и о гражданской авиации, справедливо считая ее резервом и опорой воздушной армии. По его мнению, самолеты и техника воздушной армии и гражданской авиации должны быть максимально унифицированы, а последняя к тому же, должна взять на себя функции подготовки и обучения личного состава (пилотов, техников), производство и ремонт материальной части воздушной ар-



Немецкий истребитель «Фоккер DR.I»

мии, оборудование театра военных действий (строительство аэродромной сети). Кстати сказать, в Советском Союзе гражданская авиация всегда рассматривалась в качестве резерва ВВС, недаром все советские министры гражданской авиации носили военную форму и ходили в звании маршалов авиации, а гражданские аэродромы использовались и для базирования боевой авиации.

В 1926 году, через пять лет после выхода в свет книги «Господство в воздухе», Дуэ опубликовал вторую книгу под тем же названием, являющуюся дополнением и развитием первой. К этому времени взгляды генерала стали еще более радикальными, и он провозгласил тезис о том, что «единственной силой, имеющей право на существование, является воздушная армия», т.е. «воздушные силы, приспособленные к борьбе за завоевание господства в воздухе». В то же время Дуэ считал, что «в некоторых случаях высшая инстанция, ведающая применением всех вооруженных сил страны, сможет, если сочтет это выгодным, после завоевания господства в воздухе распорядиться, чтобы воздушная армия, или предназначенная для этой цели часть ее, временно перешла в подчинение заинтересованного сухопутного или морского командующего, теряя, таким образом, свою независимость».

Развивая свои прежние мысли о воздушной армии, генерал сформулировал условия, которым она должна удовлетворять, чтобы стать решающим фактором победы:

1. основное условие — способность победить в борьбе за господство в воздухе;

2. дополнительное условие — способность, по завоевании господства в воздухе, сломить материальное и моральное сопротивление противника.

В своей второй книге Дуэ уже допускает в качестве равноценного способа достижения господства в воздухе уничтожение воздушных средств противника в воздухе (ранее он утверждал, что главным способом является уничтожение вражеских самолетов на земле). При этом генерал расшифровывает и поясняет данное им ранее понятие господства в воздухе, которое, по ироническому замечанию автора, вовсе «не означает воспрепятствования даже тому, чтобы у противника летали мухи»: «Господство в воздухе будет завоевано тогда, когда неприятельские летные средства будут сведены к ничтожному количеству, неспособному выполнять какие-либо воздушные действия, имеющие достаточную значимость в общем ходе войны».

В определенной мере изменились и взгляды Дуэ на материальную часть воздушной армии. Теперь он считал, что последняя должна представлять собой однородную массу, состоящую из единых по типу боевых самолетов тяжелого типа со средней скоростью, равно пригодных как к бомбардированию вражеской территории, так и к ведению воздушного боя. Как видим, Дуэ здесь во многом предвосхитил появление в составе боевой авиации истребителей-бомбардировщиков, появившихся в небе в годы второй мировой войны, и получивших широчайшее распространение в послевоенную реактивную эпоху.

Оценивая возможности различных видов вооруженных сил в будущих войнах, итальянский стратег приоритет, естественно, отдавал авиации. По его мнению, «сухопутные и морские силы господствовали до сего времени, и их господство было неоспоримо: воздушное пространство было недоступно человеку. Нет никаких причин, чтобы а priori следовало исключить в их взаимных отношениях возможность того, что воздушные силы могли бы получить пре-

восходство над силами сухопутными и морскими. Изучая эти взаимные отношения, мы приходим именно к выводу, что воздушные силы предназначены господствовать над сухопутными и морскими силами: последние. В силу ограниченности их наступательной мощи и радиуса действия, теряют свою ценность по сравнению воздушными силами, наступательная мощь и радиус действия которых представляют собой величины несравненно большего масштаба...

Если факты, размышление и совесть говорят нам, что относительная ценность сухопутной армии и морского флота уменьшается по сравнению с ценностью воздушных сил, мы совершили бы непроизводительную, даже более — вредную для истинной мощи государственной обороны работу, если бы мы продолжали упорствовать в области практики, стремясь приписать сухопутной армии и морскому флоту ценность фиктивную, т.е. не соответствующую действительности».

Генерал Дуэ считал напрасной тратой времени и средств совершенствование системы противовоздушной обороны, поскольку «если бы средства, затрачиваемые на противовоздушную оборону, использовать на увеличение силы воздушной армии для тех же целей, то был бы достигнут больший коэффициент полезного действия этих средств, так как единственным действительно эффективным средством избавить свою территорию и морские пространства от воздушных нападений является завоевание господства в воздухе. Поэтому не нужно никакой воздушной обороны и никакой обороны противовоздушной: земную поверхность следует оборонять с воздуха, как обороняют с моря побережья путем завоевания господства на море».

До конца своей жизни (а умер он в 1930 году, не дожив до практической проверки своей теории) Дуэ оставался ярким сторонником внезапного воздушного нападения, продолжая считать его основным условием достижения победы. Для этого необходимо было иметь максимум сил и средств уже к началу боевых действий, то есть воздушных сил первой линии, содержащихся и в мирное время по штатам военного времени.

Поистине пророческими стали слова итальянского генерала: «Победа улыбается тому, кто предвосхищает изме-

нения форм войны, а не тому, кто приспособливается к изменениям. В настоящий период резкого перехода от одной формы к другой, совершенно от нее отличной, тот, кто первый смело и решительно бросится по новому пути, будет иметь неопределимое преимущество, так как он воспользуется всеми выгодами, которые дает новая форма по сравнению со старой.

Новая форма войны, повышая до крайних пределов преимущества наступательного образа действий, неизбежно приведет к чрезвычайно быстрому исходу военных столкновений. У того, кто не окажется подготовленным к новому способу ведения войны, не будет времени не только на то, чтобы подготовиться, но и на то, чтобы освоиться с новой обстановкой.

Тот, кто первым будет готов к новой войне, сможет одержать победу не только в короткий срок, но также с минимальными средствами и с минимальными жертвами. Когда преобразование будет закончено, война хотя и будет непродолжительной, но будет требовать все более мощных воздушных сил; однако в переходный период будет вполне достаточно ограниченных сил для того, чтобы победить, совершенно лишив значения неприятельскую сухопутную армию и морской флот. Если для того, чтобы решиться, мы будем ждать чужого примера, ясно, что мы останемся позади; а остаться позади в этот период означает потерпеть поражение в случае войны».

После того, как генерал Дуэ окончательно сформулировал и опубликовал в печати основные принципы своей доктрины, у него сразу же появилось множество сторонников, и не меньшее число противников, яростно нападавших на него. Появился даже специальный термин — дуэсизм, — а приверженцев итальянского теоретика стали именовать дуэсистами.

Хотя идеи итальянского генерала наибольшую популярность получили в США и Великобритании, советские военные (особенно, авиационные) стратеги тоже не остались в стороне.

ГЛАВА 2.

У советских — собственная гордость

«Современные миллионные армии, оснащенные могучей техникой, создаются не для того, чтобы предаваться созерцанию в окопах и затем демобилизоваться. Так не может быть, и так не будет. Решение в войне будет достигаться в ряде грандиозных воздушно-земных сражений, и угрозой для данного политического существования противника будет не воздушный флот, завоевавший абсолютное господство в воздухе, а сухопутная армия, воздушные силы и морской флот. Такая концепция несколько интереснее побасенок итальянского генерала и его адептов».

Комбриг А. Лапчинский

Довольно оживленная дискуссия вокруг доктрины Дуэ развернулась в 30-е годы и в Советском Союзе, чему были весьма серьезные причины. Еще в середине 20-х годов, не успев остыть от сражений гражданской войны, военно-политическое руководство СССР во главе со Сталиным решительно взяло курс на подготовку к новой мировой войне, которая в конечном итоге должна была привести к победе мировой революции.

Достижению этой грандиозной цели призваны были служить начатая в конце двадцатых годов индустриализация и коренное реформирование вооруженных сил с одновременным оснащением их новой боевой техникой. При этом следовало максимально точно определить параметры будущего военного строительства — какие виды вооруженных сил развивать в первую очередь, какие образцы вооружения и военной техники производить на вновь построенных заводах. Не менее важным делом было сформулировать основные принципы боевого использования вооруженных сил, тактики и стратегии, поскольку буржуазная военная наука к этому времени была объявлена безнадежно устаревшей, а, следовательно, место ей было на свалке истории.

Военное издательство Народного комиссариата обороны СССР в 1935 году даже выпустило в свет переведенный с итальянского языка сборник избранных трудов Джулио Дуэ «Господство в воздухе», в предисловии к которому уже упоминавшийся комкор В.В. Хрипин сообщал любознательным советским читателям, что «Дуэ считается основоположником учения о современной воздушной войне. Его взгляды в этой области оказывают крупнейшее влияние как на формирование теоретической военной мысли, так и на непосредственную практику строительства военных воздушных сил капиталистических государств. Острые споры, самые противоречивые оценки теории Дуэ свидетельствуют, прежде всего о том, что эта теория — действительно незаурядное и значительное явление в области военной мысли. Ряд отдельных положений его в целом несостоятельной концепции представляет и для нас крупнейший практический интерес. Неправильно было бы отбрасывать ряд ценных мыслей Дуэ только из-за того, что принципиальная основа всей его концепции неверна и неприемлема».

В том же году была переведена на русский язык и издана книга французского полковника Вотье «Военная доктрина Дуэ», являвшегося ярким последователем и пропагандистом идей итальянского генерала. Как заметил другой видный советский военный теоретик в области боевого применения авиации А. Лапчинский, «говорят, что создатели вероучений, сект, доктрин бывают умнее своих адептов, и несомненно, что во многих случаях Дуэ умнее дуэсистов, в значительной степени искажающих его доктрину. Этого нельзя сказать про Вотье. Он вдумчиво изучил сочинения генерала Дуэ и дает его доктрину в систематическом виде и в блестящем изложении».

Благодаря этим переводным книгам прогрессивно мыслящие советские военные теоретики, наконец, смогли непосредственно ознакомиться с идеями и взглядами всемирно известного итальянского апологета воздушной войны. Общая оценка его теории в СССР была отрицательной, поскольку в основе критики доктрины Дуэ советскими военными теоретиками и практиками, естественно, лежал классовый подход.

Даже наиболее трезвомыслящий среди советских авиационных командиров, начальник кафедры тактики авиации Военной академии имени Фрунзе комбриг А. Лапчинский, не удержался от гневной тирады: «Разочаровавшись на основании опыта мировой войны в наступательной способности итальянской армии, Дуэ хочет перенести наступление в воздух и только в воздух. Вотье его поправляет и говорит, что есть и другие технические средства, например танки, являющиеся орудием наступления.

Но ведь это возражение в той же части технической области. Оба забывают, что со времен мировой войны произошло гораздо более важное событие, чем развитие той или иной техники. Произошла Великая пролетарская революция на одной шестой части земного шара. Думают ли и Дуэ и Вотье, что это важное событие не касается ни Италии, ни Франции? Смогут ли эти страны в будущей войне игнорировать все многочисленные и принципиальные сдвиги, происшедшие в этой области? Застрахованы ли они от перерастания войны империалистической в войну гражданскую? Вот вопросы, которые прошли мимо этих военных авторитетов. В пределах своих относительно не крупных технических специальностей оба они по их логике формальны, так как не имеют базы в действительности».

Начальник кафедры и кабинета оперативного искусства Военно-воздушной академии Красной Армии имени профессора Н.Е. Жуковского А.С. Алгазин, следуя давней коммунистической традиции навешивать ярлыки, краткий анализ теории итальянского генерала завершил однозначным выводом: «Концепция Дуэ несостоятельна, носит классовую, фашистскую природу», а, следовательно, нам не подходит.

Основным недостатком доктрины Дуэ советские стратеги посчитали то (да и считают до сих пор), что она отрицала необходимость использования для достижения победы в войне массовых армий. Комкор В.В. Хрипин и комбриг Е.И. Татарченко в своей работе «Воздушная война», опубликованной в 1934 году, пришли к выводу, что «все буржуазные теории воздушной войны можно свести к двум основным: к теории «прямого воздействия» на население и источники мощи противника (Дуэ, Фуллер и др.) и к тео-

рии «военного поражения» или «оккупации территории противника» (Ниссель, Сект и др.).

Теория воздушной войны, изложенная генералом Дуэ, исходит из того положения, что возможность бомбардировать тылы противника создает переворот в ведении современной войны, что теперь якобы решения войны можно легче и скорее достигнуть действиями воздушного флота, что «воздушный участок борьбы (а не земной и не морской) есть решающий участок». Поэтому максимум сил и средств страна должна уделить воздушной армии за счет сведения к необходимому минимуму сухопутных и морских сил, задача которых — только обороняться, в то время как задача воздушной армии — только наступать, пренебрегая армиями и флотом противника, наступать на главнейшие жизненные центры противника, и выиграть войну в кратчайшее время...

Буржуазия крайне заинтересована возможностями воздушной войны, так как она надеется при помощи малой профессиональной армии в составе ВВС и мотомеханизированных войск быстро решить свои агрессивные задачи, используя малонадежную для нее массовую армию, создаваемую на основе всеобщей воинской повинности, лишь для оккупации территории, охваченной ударной армией».

Даже в 1988 (!) году генерал-полковник авиации А.Н. Пономарев продолжал с истинно большевистским упрямством разоблачать коварные замыслы мировой буржуазии, напоминая, что «еще в начале 20-х годов В.И. Ленин обращает внимание на то, что в капиталистических странах развертываются работы по совершенствованию оружия и военной техники, создаются новые средства вооруженной борьбы. Наученные опытом первой мировой войны, империалисты намереваются вместо массовых армий создавать небольшие по численности вооруженные силы, насыщенные до предела смертоносной военной техникой. В.И. Ленин писал об этом в 1920 году: «...после великой империалистической бойни все правительства в мире стали бояться всенародной армии, открытой для крестьян и рабочих, стали переходить тайком ко всевозможным приемам подбора специально подобранных из буржуазии и специально снабженных особенно усовершенствованной техникой во-

инских частей». Буржуазные военные специалисты начинают разработку теорий «воздушной войны», «танковой войны» и т.д.».

Вот, оказывается в чем заключались коварные планы мирового империализма — вместо миллионов слабо обученных солдат (по сути дела ополченцев), с винтовками наперевес идущих в атаку на пулеметы и пушки, буржуи хотели создать профессиональные армии, состоящие из относительно небольшого числа хорошо подготовленных, оснащенных самой передовой военной техникой и оружием, военнотружущих.

Для пролетарских полководцев подобный подход к военному строительству был абсолютно неприемлемым. Всеобщая воинская повинность, миллионы бесправных солдат в строю, жизнь которых не стоит и гроша ломанного (что ярко продемонстрировали события Второй мировой войны), были краеугольными камнями советской военной доктрины.

Даже в XXI веке питомцы советских военных академий не готовы отказаться от всеобщей воинской обязанности, с упорством, достойным лучшего применения, продолжая доказывать жизненную необходимость ее сохранения. Их так и не смогли переубедить многочисленные вооруженные конфликты второй половины прошедшего века (подробный рассказ о них еще впереди), убедительно доказавшие, что время многомиллионных армий, состоящих по сути дела из вооруженных ополченцев, ушли в прошлое.

Широко известный в узких кругах президент российской академии военных наук Махмут Гареев продолжает доказывать: «Если война возникнет, например, на Востоке, то это будет война больших масс живой силы и техники. Высокоточное оружие в этой обстановке будет иметь второстепенную роль по отношению к обычным вооружениям и умению армии действовать в масштабе фронта».

По его мнению, «если бы Белград или Багдад навязал Вашингтону традиционный «контактный» принцип ведения войны, то ее исход был бы не таким радужным для США»*.

* Известия, 21 января 2003 г.

Подобные рассуждения весьма напоминают жалобы благородных рыцарей позднего средневековья на то, что грязные презренные горожане не желают вступать с ними в рукопашный бой, а предпочитают расстреливать их из мушкетов.

Советским генералам (а они таковыми по духу и остались, несмотря на исчезновение СССР) до сих пор невдомек, что суть очередной революции в военном деле конца двадцатого века в том-то и заключается, что страны, имеющие мощные военно-воздушные силы и высокоточное оружие, просто-напросто могут не вступать в ближний бой со своим противником, предпочитая поражать его объекты с безопасной для себя дистанции. Американцы (как и их союзники по НАТО) стараются не рисковать жизнями своих солдат, держа их, как это было раньше, в зоне поражения огневых средств противника. Ярким подтверждением подобной стратегии стала операция НАТО в Югославии, во время которой не погиб ни один военнослужащий вооруженных сил альянса. Белграду, как и ранее Багдаду, не удалось навязать ближний бой.

Когда же американским и иракским сухопутным войскам все же удалось встретиться на поле боя весной 2003 года, как того хотел генерал Гареев, результат вооруженного противостояния оказался вполне прогнозируемым — профессиональная высококомобильная армия с минимальными потерями и в кратчайшие сроки добила убедительной победы, воспользовавшись результатами эффективно проведенной воздушной наступательной операции, в ходе которой была уничтожена система связи и управления вооруженных сил Ирака. Иракские дивизии, управление которыми было потеряно, не сумели оказать какого-либо эффективного противодействия американцам.

Но у отечественных генералов собственная гордость, и зарубежный опыт им не указ. Поэтому-то все проекты военных реформ так и остаются проектами, поскольку у российского военно-политического руководства не хватает ни воли, ни желания отказаться от этого пережитка прошлого — всеобщей воинской обязанности (да и какая она всеобщая — российская армия давно превратилась в рабоче-крестьянскую, дети состоятельных граждан благополучно

избегают почетной обязанности, а служба в армии давно стала своеобразным налогом на бедность) — настолько коммунистическая пропаганда вбила в головы людей эту большевистскую аксиому: «Советская военная наука, основоположником которой является В.И. Ленин, разработала свои положения о характере и особенностях вооруженной борьбы, о законах и принципах военного искусства, о способах и формах защиты социалистического государства, творчески развив ленинское учение о том, что современные войны ведутся народами, поэтому к войне необходимо готовить и армию и народ».

Невдомек им, что попытка создать свою оригинальную коммунистическую военную науку уже закончилась полным провалом. Оказалось, что законы войны действительно для всех, и невозможно поделить их на пролетарские или буржуазные. Сотни томов, сочиненных учеными в погонах о самой передовой в мире военной стратегии социалистического государства, были опровергнуты самой жизнью — итоги вьетнамской, афганской и, особенно, войн в Персидском заливе и Югославии показали, что времена массовых сухопутных армий с тяжелым вооружением безвозвратно ушло в прошлое. Настали новые времена, потребовавшие нового подхода к основным принципам вооруженной борьбы.

Вот здесь-то и выяснилось, что раскритикованный советской пропагандой генерал Дуэ оказался трижды прав, сумев на весьма скудном опыте Первой мировой войны (когда военная авиация только делала первые свои робкие шаги) прозорливо предсказать грядущий переход решающей роли на поле боя к военно-воздушным силам, превратившимся на рубеже тысячелетий, по сути дела, в абсолютное оружие, способное самостоятельно решить исход любой военной кампании.

Понимание правоты итальянского теоретика пришло не сразу; роль авиации в вооруженной борьбе постепенно, но неуклонно, возрастала на протяжении всего двадцатого века, оттесняя на задний план сухопутные войска и военно-морской флот, служившие раньше символами военной мощи государства, достигнув наибольшего значения в последнее десятилетие прошлого века. Этот триумф воздуш-

ной мощи был настолько ярким и впечатляющим, что даже некоторые военные стратеги советской школы вынуждены были, хотя и с плохо скрываемой с душевной болью, признать правоту прежде ненавистного им генерала Дуэ.

Маршал авиации И.И. Пстыго в 1993 году на страницах «Военно-исторического журнала» наконец признался в том, что «много лет нам внушалось, что теория Дуэ — «доктрина воздушной войны» — реакционна по своей сути, ошибочна и не подтверждается боевой практикой. Тщательно проанализировав опыт мировых и локальных войн и, будучи беспристрастным, я лично убедился в том, что она не утратила своей актуальности и от события к событию, от войны к войне все более подтверждается».

Сделав это сенсационное для советской военной науки признание, авиационный маршал тут же попытался доказать ограниченность теории Дуэ: «Не надо в ней все хвалить и брать на вооружение. Каждый вид вооруженных сил и каждый род войск имеет свое предназначение, соответствующую технику и вооружение. Решающая роль в разгроме наземных сил или группировок врага, занятие его территории принадлежит и в обозримом будущем, очевидно, будет принадлежать наземным войскам»*.

Как видим, никаких особых перемен в мышлении генералов и маршалов советской военной школы не произошло — они по-прежнему хотят готовиться к сухопутным сражениям с участием тысяч танков и миллионных армий, захватывать вражескую территорию. При этом, вряд ли кто из них ответит на самый простой вопрос — а зачем ее оккупировать? Раньше в этом был хоть какой-то смысл — установить коммунистический режим, еще на один шаг приблизиться к мировой революции. Теперь же, после падения коммунистических режимов в Европе и прихода к власти в самой России столь ненавистных им буржуев (а вряд ли кто будет оспаривать утверждение о том, что именно узкая группа мгновенно разбогатевших олигархов реально управляет страной, используя в качестве прикрытия якобы независимых политиков), эта задача стала абсолютно бесполезной.

* «Военно-исторический журнал», 1993, № 9, с. 80–82.

Достигнуть же политических целей можно при помощи уничтожения экономического и военного потенциала противника, для чего достаточно усилий только авиации и носителей ракетного оружия, что убедительно продемонстрировали операции «Буря в пустыне» и в Югославии. В последнем случае сухопутные войска стран НАТО вообще не принимали непосредственного участия в боевых действиях на Балканском полуострове, но все задачи, поставленные перед авиацией альянса, были выполнены.

Очевидность этих фактов и в то же время упорное нежелание признавать правоту итальянского генерала приводит к раздвоению сознания советских маршалов: «Итальянский генерал предусматривал завоевание территории тотальным бомбардированием и уничтожением всего и вся на территории противника. С этим без оговорок согласиться нельзя. Однако война в Персидском заливе, когда авиационные удары наносились практически непрерывно, днем и ночью, в течение 28 суток, доказывает справедливость многих положений теории Дуэ».

Надо заметить, что, постоянно критикуя генерала Дуэ, советские военные стратеги в вопросах строительства воздушного флота еще в начале тридцатых годов ревностно следовали учению проклинаемого на словах итальянца. Видный авиационный теоретик Эшер Ли в своей книге «Воздушная мощь» отмечал, что «хотя русские первоначально рассматривали авиацию как средство, которое должно служить тактическим требованиям армии и флота, СССР был первым государством в истории, которое начало создавать большой воздушный флот из четырехмоторных бомбардировщиков. Это были бомбардировщики ТБ-3 конструкции Туполева. К 1935 году в советских военно-воздушных силах их насчитывалось уже несколько сот»*.

Ярым пропагандистом создания в Советском Союзе стратегической авиации в это время был преподаватель Академии Воздушного Флота В.В. Хрипин (позднее он стал командующим первой авиационной армией особого назначения), в своих статьях, увидевших свет еще в 1925 го-

* Эшер Ли. Воздушная мощь, М., 1958, с. 17.

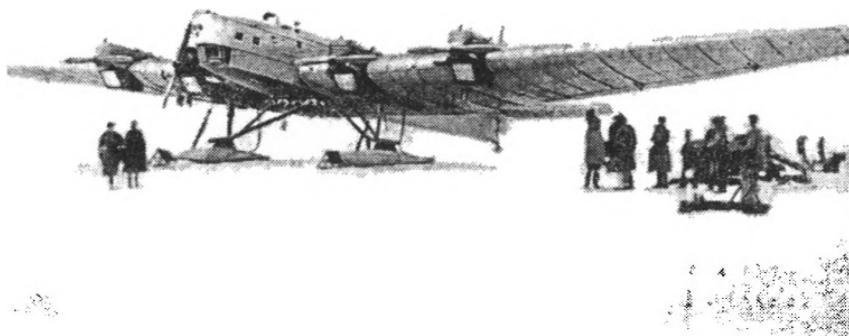
ду, доказывавший возможность самостоятельных воздушных операций тяжелой бомбардировочной авиации.

23 марта 1932 года появилось на свет постановление Революционного Военного Совета СССР «Об основах организации Военно-Воздушных Сил РККА», отмечавшее, что поскольку произошедшие в последнее время перемены в ВВС «переводят их из оружия вспомогательного назначения, которое они по существу занимали до сих пор, на роль самостоятельного рода войск», требуется деление Военно-Воздушных Сил в соответствии со стратегическим и оперативно-тактическим назначением на войсковую, армейскую и фронтовую авиацию.

Тяжелая бомбардировочная авиация рассматривалась в постановлении ВВС как средство Главного командования, предназначенное (кстати, в полном соответствии со взглядами Дуэ) для нанесения ударов по авиационным базам противника, заводам, складам, аэродромам, железным дорогам, политическим центрам и т.д. Для более эффективного ее боевого применения предполагалось развертывание крупных соединений — авиационных корпусов и армий, каких в то время не имела ни одна страна в мире. Во второй пятилетке даже ставилась задача достижения Советскими Военно-Воздушными Силами превосходства над ВВС вероятных противников вместе взятых, возможности вести борьбу в воздухе с любой коалицией капиталистических держав! Вот он большевистский размах!

Поэтому количественный и качественный рост ВВС СССР в 30-е годы прошлого века шел при сохранении доминирующей роли бомбардировочной авиации, особенно тяжелой. Только одновременный бомбовый залп советской бомбардировочной авиации за пять лет возрос в три с половиной раза — с 930 тонн в 1932 году до 3500 тонн к 1937 году (заметим, что Дуэ определял численность воздушной армии будущего в 1000 бомбардировщиков, несущих по две тонны бомб каждый, всего — 2000 тонн. Советские стратеги еще в тридцатые годы значительно превзошли нормативы итальянца!).

С принятием на вооружение самолетов конструкции Туполева ТБ-1, а вскоре и ТБ-3, количество бомбардировщиков в строю советских ВВС возросло быстрыми тем-



Бомбардировщик ТБ-3 конструкции Туполева

пами: 1933-й год — 647, 1934-й — 724, 1935-й — 1002, 1936-й — 2227, 1937-й — 2443. В 1933 году имевшиеся в строю дальнебомбардировочные авиабригады для удобства управления и возможности массированного применения были сведены в авиационные корпуса (по две-четыре бригады в каждом). Всего в течение короткого времени были сформированы пять таких корпусов, предназначенные для выполнения самостоятельных стратегических и крупных оперативно-тактических задач.

Но и этого Сталину и его соратникам показалось мало! Поэтому в январе 1936 года на базе тяжелобомбардировочных авиационных бригад и корпусов, дислоцировавшихся в европейской части Советского Союза (аэродромы базирования Монино, Иваново, Воронеж, Курск, Орел), была создана первая (по номеру и первая в мире!) авиационная армия особого назначения (АОН-1), командующим которой стал известный авиационный теоретик комкор В.В. Хрипин. Идеи Дуэ о воздушной армии получили, наконец, свое реальное воплощение в СССР, тогда как ни одна другая страна в мире не имела ничего подобного.

Еще через год, 3 января 1937 года, народный комиссар обороны СССР Климент Ефремович Ворошилов предложил Сталину не останавливаться на достигнутом, а дополнительно создать еще одну подобную авиационную армию, на этот раз на Дальнем Востоке. 20 февраля Политбюро ЦК ВКП(б), а точнее, лично товарищ Сталин, утвердило

это предложение, и уже 15 марта 1937 года командующий Отдельной Краснознаменной Дальневосточной Армией маршал В.К. Блюхер доложил Ворошилову о создании еще одной авиационной армии особого назначения — АОН-2 — для действий против Японии!

Чуть позже на свет появилась и третья авиационная армия особого назначения, базировавшаяся в европейской части СССР на аэродромах Северо-Кавказского военного округа. Но и этого большевикам, на словах осуждавших доктрину Дуэ, показалось маловато — в кабинетах Наркомата обороны спешно разрабатывался план формирования еще трех авиационных армий в Белорусском, Киевском и Ленинградском военных округах.

Стремясь к максимальной унификации в области военного строительства, в апреле 1938 года Главный военный совет РККА утвердил единую организацию авиационной армии особого назначения, в соответствии с которой в ее состав входили две тяжелобомбардировочные, одна легкобомбардировочная и одна истребительная авиационные бригады. Таким образом, в каждой авиационной армии особого назначения имелось до 260 боевых самолетов: 150—170 тяжелых бомбардировщиков, около 50 фронтовых бомбардировщиков и до 50 истребителей. Удельный вес бомбардировщиков в Советских ВВС к этому времени вырос за семь лет в пять с лишним раз — с 10,1% в 1929 году до 54,8% в 1936 году.

Эти мощные авиационные объединения, равных которым в мире не существовало, были уже способны самостоятельно, и весьма эффективно, решать крупные оперативно-стратегические задачи в случае вооруженного конфликта любой интенсивности. В результате их появления в составе военно-воздушных сил страны Советов Советский Союз стал первым государством в мире, имевшим стратегическую авиацию в таких крупных организационных формах. Яростно осуждая на словах доктрину Дуэ, советские политические и военные руководители в авиационном строительстве 30-х годов придерживались, тем не менее, основных ее положений.

В связи с этим бурным авиационным строительством в Стране Советов возникает резонный вопрос: как представ-

ляли себе будущую войну в воздухе и, соответственно, боевое применение авиационных армий советские военные стратеги? Накануне Второй мировой войны особое место среди них занимал комбриг Александр Николаевич Лапчинский, изложивший свои взгляды на применение боевой авиации в трудах «Техника и тактика воздушного флота» (1930 г.), «Воздушные силы в бою и операции» (1932 г.), «Воздушный бой» (1934 г.) и «Бомбардировочная авиация» (1937 г.).

По его мнению, «абсолютное господство в воздухе вообще недостижимо. Превосходство же временное и местное возможно. Но было бы предрассудком думать, что превосходство в воздухе достигается силами одной авиации. В достижении этого превосходства участвуют как воздушные, так и земные силы, причем последние не только обороняются, но и нападают».

Лапчинский считал, что «превосходство в воздухе состоит не в том, чтобы летать много, а в том, чтобы летать с большим толком, чем летает противник, а этот «толк», как мы говорили выше, определяется тем, насколько воздушные силы предоставляют возможность своим войскам и препятствуют войскам противника использовать результаты боевой работы в воздухе и с воздуха». В отличие от Дуэ, Лапчинский отрицал возможность самостоятельных действий авиации по завоеванию превосходства в воздухе, поскольку «действия против самолетов противника, находящихся в воздухе, и действия против его самолетов, находящихся на земле, должны приурочиваться, с одной стороны, к действиям наших земных войск и, с другой стороны, к действиям наших воздушных сил».

В этой фразе — ключ к пониманию неприятия советскими стратегами доктрины Дуэ, которая предполагала нанесение поражения противнику только в результате действий воздушной армии, уничтожения вражеской авиации на земле, разрушения его военной и экономической инфраструктуры, без оккупации территории поверженного противника. Советские же вожди главной целью войны считали распространение коммунизма по всему миру, для чего необходимо было в кратчайшие сроки разгромить вооруженные силы противника, но сохранить его экономи-

ческий потенциал, который мог пригодиться победившему пролетариату в дальнейшем. Большевикам нужен был не подрыв или уничтожение военно-экономической мощи противника, как предполагала доктрина Дуэ, а захват ее и дальнейшее использование в собственных интересах.

Лапчинский следующим образом аргументировал новый подход советского руководства к вопросам использования боевой авиации: «попытки рассматривать воздушные силы как независимый элемент вооруженной силы страны связываются обычно именно с начальным периодом войны. В этот период рассчитывают вести независимую воздушную войну, имеющую цель путем разрушения политических и промышленных центров, путем срыва мобилизации, путем потопления морского флота в его базах, путем разрушения портов и верфей, путем взрывов складов огнестрельных припасов, уничтожения арсеналов, различных военных заводов и т.д., не дать противнику возможности даже приступить к военным действиям на земле и на море и, таким образом, поставить его на колени.

Это увлечение основано на двух допущениях: во-первых, что современная авиация достаточно сильна, чтобы в независимых действиях достигать целей войны, и, во-вторых, что одновременный ввод в дело воздушных и земных сил обуславливает разрыв оперативной связи в их действиях. Расчет на все благополучия, которые должны быть получены в этот период, связывается с боевой работой авиации дальнего действия, стремящейся к самому сердцу неприятельской страны с целью уничтожения источников боевой мощи противника».

Но поскольку оборонительной войны в высоких московских кабинетах никто не планировал — речь постоянно шла только о наступательных действиях, вторжении на территорию потенциальных противников — подобные принципы использования авиации для советских стратегов не подходили. Поэтому, «на данном этапе развития воздушных сил более целесообразным будет ставить себе задачи более четкие в общей связи со стратегическим сосредоточением и развертыванием, предусматривая в качестве главной задачи задержку в сосредоточении и развертывании противника... Бомбардировочная авиация, увязывающая

свои действия с намечающимися действиями земных войск, будет иметь своей главной задачей — внести расстройство в перевозку войск к районам сосредоточения и этим расстроить план действий противника». Как видим, речь идет только о превентивных действиях Красной Армии — внезапном нападении на противника, которое дает огромные преимущества нападающему.

«И тут мы приходим к выводу, что основной задачей воздушных сил является содействие продвижению земного фронта вперед и что вопрос о поражении государственного авиационного тыла ставится в ту же плоскость, о которой мы говорили по отношению к поражению вообще объектов государственного тыла противника. Если сил достаточно для того, чтобы оказать в первую очередь содействие в продвижении земного фронта вперед и если есть еще излишек, то и объекты авиационного тыла противника бомбардировать будет очень целесообразно. Если же сил для решения этих двух задач будет недостаточно, важнейшей задачей будет боевая работа в оперативно-тактической связи с действиями войск, а не поражение глубокого авиационного тыла, т.е. важнейшей задачей будут воздушные бои и разгром неприятельских аэродромов, т.е. завоевание временного и местного превосходства в воздухе, достигаемого путем массирования крупных сил авиации на направлении главного удара сухопутных войск. Современная война решается не одним ударом, а целым рядом частных побед».

Лапчинский поэтому предлагал не объявлять войну противнику, а начинать ее внезапным нападением, сокрушительным воздушным ударом по вражеским аэродромам, что позволяло в кратчайшие сроки захватить господство в воздухе и содействовать быстрому продвижению сухопутных войск, в первую очередь механизированных и конницы, вглубь территории противника. При этом танки и мотопехота, в свой черед, будут содействовать действиям авиации, уничтожая вражеские аэродромы и самолеты на земле.

Основными объектами атак для авиации при этом становятся уже не города, не заводы и другие промышленные объекты, а войска противника — танки, артиллерийские

орудия, автотранспорт и т.п. Для действий по этим точечным высококомобильным целям нужны уже не стратегические бомбардировщики (поскольку их главное предназначение — удары по площадям), а фронтовые бомбардировщики и штурмовики, способные эффективно действовать над полем боя.

По его мнению, «нельзя представлять себе будущую большую войну таким образом, что воздушная армия типа Дуэ будет вести воздушную войну, а сухопутные войска будут ждать того момента, когда победа в этой воздушной войне будет достигнута полная и когда участие сухопутных сил станет излишним и они смогут спокойно разойтись по домам.

Современные миллионные армии, оснащенные могучей техникой, создаются не для того, чтобы предаваться созерцанию в окопах и затем демобилизоваться. Так не может быть, и так не будет. Решение в войне будет достигаться в ряде грандиозных воздушно-земных сражений, и угрозой для данного политического существования противника будет не воздушный флот, завоевавший абсолютное господство в воздухе, а сухопутная армия, воздушные силы и морской флот. Такая концепция несколько интереснее побасенок итальянского генерала и его адептов. Наступательный характер действий воздушных сил определяется наступлением сухопутных войск, а не независимо от них, и в этих наступательных действиях решающую роль будут играть воздушные силы, которые в свою очередь получают громадную поддержку со стороны сухопутных войск, ибо наступление на земле опрокидывает аэродромы противника, нарушает работу его системы наблюдения и открывает, таким образом, двери в его расположение».

Рассуждая о будущей воздушной войне с мировым империализмом, советские стратеги так и не смогли отказаться от привычного классового подхода: «В революционной войне пролетарского государства с империалистическим государством, сопровождающейся гражданской войной, определенную роль должны сыграть моменты дезорганизации, разложения и революционизирования ВВС капиталистического государства». К глубокому огорчению приверженцев марксизма-ленинизма в погонах опыт многочис-

ленных вооруженных конфликтов и войн с участием Красной Армии так и не дал ни одного реального примера «революционизирования» армии противника. Пролетарии зарубежных стран почему-то упорно не хотели помогать «армии-освободительнице», вопреки постулатам марксизма предпочитая умирать за свое буржуазное отечество.

Комкор В.В. Хрипин, рассуждая о будущей схватке с империализмом, так описывал возможное влияние воздушной войны на ход и характер боевых действий: «На сухопутном театре затрудняются мобилизация, сосредоточение и развертывание войск; осложняется маневрирование крупными войсковыми массами, так как нередко всякие переброски и перегруппировки войск в дневное время будут или исключены или сопряжены с громадными потерями под воздействием воздушного флота; тактика и боевые порядки земных войск во всех формах их действий изменяются вследствие противодействия неприятельской авиации; благодаря помощи своих ВВС при наличии завоеванного превосходства в воздухе войска приобретают в бою большую ударную силу и сопротивляемость».

В совместном труде Е.И. Татарченко и В.В. Хрипина «Воздушная война», увидевшем свет в 1934 году, отмечалось, что «уничтожение воздушных сил противника возможно путем боя в воздухе, действиями против воздушных баз (аэродромов), против авиазаводов и учебных центров. Задачу полного уничтожения воздушных сил противника в воздушной войне ставить, как правило, нельзя и в этом нет необходимости. ВВС противника должны быть ослаблены настолько, чтобы наступило достаточно устойчивое состояние господства или превосходства в воздухе».

И хотя «в революционной войне пролетарского государства с империалистическим государством, сопровождающейся гражданской войной, определенную роль должны сыграть моменты дезорганизации, разложения и революционизирования ВВС капиталистического противника», тем не менее, по мнению красных военлетов, «действия по крупным военным, экономическим и политическим центрам составляют в современной воздушной войне главную область боевой деятельности преимущественно тяжелой авиации... В числе главных объектов поражения с воздуха

крупными массами авиации дальнего действия особо выделяются авиационные, химические и артиллерийские заводы, базы и склады, военные порты, энергетические центры, важнейшие районы добывающей промышленности и, наконец, крупные города... Наиболее действительным для этого средством признаются зажигательные бомбы высокого теплотворного действия (2500—3000 градусов) в соединении с ОВ (отравляющими веществами); фугасным бомбом больших калибров отводится второе место».

Татарченко и Хрипин следующим образом определяли роль ВВС в будущей войне: «Влияние воздушной войны на ход и характер земных и морских операций заключается в следующем. На сухопутном театре затрудняются мобилизация, сосредоточение и развертывание войск; осложняется маневрирование крупными войсковыми массами, так как нередко всякие переброски и перегруппировки войск в дневное время будут или исключены или сопряжены с громадными потерями под воздействием воздушного флота; тактика и боевые порядки земных войск во всех формах их действий изменяются вследствие противодействия неприятельской авиации; благодаря помощи своих ВВС при наличии завоеванного превосходства в воздухе войска приобретают в бою большую ударную силу и сопротивляемость».

Оживленная дискуссия вокруг доктрины Дуэ в Советском Союзе оборвалась в конце тридцатых годов по команде сверху, когда в Кремле вожди окончательно определились с целями и планами будущей войны. Для скорого освободительного похода Рабоче-Крестьянской Красной Армии в Европу стратегическая авиация была не нужна — вместо нее в большом количестве требовались фронтовые бомбардировщики, штурмовики и истребители-бомбардировщики для непосредственной поддержки своих войск, рвущихся на запад. Теория итальянского генерала была окончательно и бесповоротно объявлена реакционной и фашистской, а потому все разговоры о ней прекратились на долгие годы.

Одновременно с пересмотром принципов боевого применения авиации началась радикальная перестройка всей организационной структуры Советских Военно-Воздуш-

ных Сил: в 1940 году были поспешно ликвидированы все имевшиеся в строю авиационные армии особого назначения, а основным тактическим соединением ВВС с этого момента становилась авиационная дивизия, состоявшая из трех-шести авиаполков. Параллельно расформировывались авиационные бригады — еще в 1938 году было решено перевести боевую авиацию на полковую систему. Приоритет в военной авиации окончательно был отдан истребителям — к лету 1941 года они составляли 53,4% (в 1937 году — 30,3%) всего авиационного парка. Доля бомбардировщиков сократилась до 41,2%.

Большая часть соединений фронтовой авиации была передана в подчинение общевойсковым армиям для тактического взаимодействия с войсками, что имело весьма печальные последствия летом 1941 года. Для осуществления самостоятельных воздушных операций, вроде нанесения бомбовых ударов по наиболее важным объектам противника, расположенным в его глубоком тылу, и в качестве стратегического резерва для усиления авиации фронтов, в ноябре 1940 года была создана Авиация Главного Командования, состоявшая из пяти авиационных корпусов и трех отдельных авиационных дивизий (четыре корпуса и одна дивизия дислоцировались в европейской части СССР). Но ей в советских военно-стратегических планах теперь отводилась второстепенная роль.

Как отмечал генерал-майор авиации В.С. Шумихин: «В соответствии с теорией глубокой наступательной операции на авиацию возлагались подавление (уничтожение) живой силы и объектов противника с помощью бомбовых и штурмовых ударов, помощь наземным войскам при прорыве тактической обороны врага и развитии успеха в оперативной глубине, прикрытие своих войск и объектов тыла от ударов с воздуха, борьба с вражескими резервами, обеспечение высадки и поддержка воздушных десантов, разведка, переброска войск и грузов, эвакуация раненых»*.

Как видим, о массированных воздушных ударах по политическим и экономическим центрам противника, его

* В.С. Шумихин. Советская военная авиация, 1917–1941. М., 1986, с. 246.

промышленным предприятиям, уже не вспоминали. Новый нарком обороны СССР С.К. Тимошенко, сменивший на этом посту первого красного офицера К.Е. Ворошилова, на декабрьском (1940 г.) совещании высшего командного состава РККА подвел итог многолетним спорам: «Решающий эффект авиации заключается не в рейдах в далеком тылу, а в соединенных действиях с войсками на поле боя, в районе дивизии, армии». Поэтому к середине 1941 года удельный вес авиации Главного Командования составлял всего 13,5%, а фронтовой и армейской — 40,5 и 43,7% соответственно.

Советские теоретики и практики в это время старательно игнорировали не только доктрину Дуэ, но и опыт разгромившей Вторую мировую войны, игнорировалась сама возможность завоевания противником стратегического господства в воздухе и удержания его в течение длительного времени. Авиационные генералы отрицали не только целесообразность, но и даже саму возможность завоевания господства в воздухе путем уничтожения авиации противника на аэродромах.

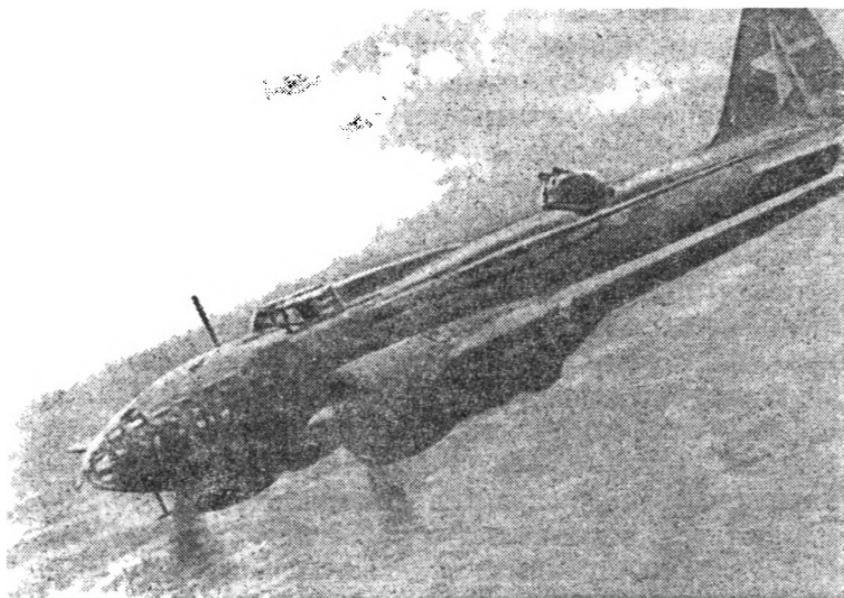
Командующий ВВС Прибалтийского Особого военного округа генерал Г.П. Кравченко высказался по этому поводу прямо и однозначно: «Основным является воздушный бой. Я не верю тем данным, которые мы имеем в печати и которые говорят о большом количестве потерь самолетов на аэродромах. Это, безусловно, неправильно. Неправильно, когда пишут, что французы на своих аэродромах теряли по 500—1000 самолетов. Я основываюсь на своем опыте. Во время действий на реке Халхин-Гол для разгрома одного только аэродрома мне пришлось вылетать несколько раз в составе полка. Я вылетал, имея 50—60 самолетов. В то время как на этом аэродроме имелось 17—18 самолетов. Поэтому я считаю, что цифры, приводимые в печати о потере самолетов на аэродромах, неправильные».

Однако жизнь рассудила иначе — 22 июня 1941 года, только по официальным советским данным, ВВС приграничных военных округов потеряли на земле более 800 боевых самолетов, которые даже не успели подняться в воздух.

Отказ в предвоенные годы от воздушных ударов по военно-экономическим объектам и политическим центрам в

глубине территории противника, помимо расформирования авиационных армий особого назначения, привел и к отказу от серийного производства новейшего стратегического бомбардировщика ТБ-7 (его создателя — конструктора Петлякова — посадили еще перед войной. Вместе с другими конструкторами тяжелых бомбардировщиков — Туполевым и Бартини — его определили в так называемую шарашку — Спецтехотдел НКВД). Поэтому на 20 апреля 1941 года в частях ВВС РККА имелось всего десять таких самолетов. Уже после начала Великой Отечественной войны, когда потребовалось нанести хотя бы пропагандистские удары по территории Третьего Рейха, буквально с борю по сосенке собирали дальние бомбардировщики для формирования 81-й авиационной дивизии, предназначенной для воздушных ударов по территории Германии(!).

Неразумный отказ от стратегической авиации в предвоенные годы дорого обошелся советским ВВС. Наспех собранные экипажи под командованием полярного летчика комбрига Водопьянова отправились в свой первый боевой вылет 10 августа 1941 года, имея целью столицу Германии — Берлин.



Бомбардировщик Ил-4

Результаты этого воздушного рейда оказались катастрофическими — из ушедших на задание десяти(!) бомбардировщиков ТБ-7 и Ер-2 по Берлину отбомбились лишь четыре, а на свой аэродром вернулись только две машины (еще два приземлились на других аэродромах, три были разбиты при вынужденной посадке, два сбили свои истребители и зенитная артиллерия, один пропал без вести). Естественно, немедленно последовали оргвыводы — новым командиром дивизии стал подполковник А. Е. Голованов, а экс-комдив Водопьянов, которому отвели роль стрелочника, продолжил службу в ВВС рядовым пилотом бомбардировщика (оставшись при этом в звании комбрига!).

После этого на бомбежку Германии стали вылетать только бомбардировщики Ил-4 минно-торпедной авиации ВВС Балтийского флота, однако, после потери авиабаз в Прибалтике, и эти налеты пришлось прекратить — дальности имеющихся в строю машин не хватало для достижения вражеских объектов. Дорого стране Советов обошелся отказ от стратегической авиации!

А дальние бомбардировщики Авиации Главного Командования, которые можно было бы с большей эффективностью использовать для ударов по стратегическим объектам противника, были без особой пользы перемолоты в мясорубке первых месяцев войны — командование Красной Армии, стараясь хоть как-то исправить катастрофическую ситуацию на фронтах, бросило тяжелые машины на бомбардировку танковых колонн немцев, стремительно продвигавшихся на восток. Дальние бомбардировщики стали использовать как штурмовики!

Понятно, что абсолютно не приспособленные для решения подобных задач, не имеющие истребительного прикрытия, в условиях полного господства немецкой авиации в воздухе, они стали легкой добычей истребителей Люфтваффе — с боевых вылетов не возвращались целые полки. Наиболее трагичным (и показательным в отношении тактики применения) стал день 30 июня 1941 года.

Вот как описывал эти события историк авиации И. А. Гуляс на страницах журнала «Авиация и время»: «В тот день крупные силы советских бомбардировщиков были брошены на разрушение переправ у Бобруйска и Двин-

ска. Над Березиной у Бобруйска действовали пять бомбардировочных дивизий, основу двух из них составляли ДБ-3 и ДБ-3Ф. Переправа и подступы к ней прикрывались большим количеством зенитных пулеметов и малокалиберной артиллерией (МЗА). Истребители врага непрерывно барражировали в этом районе. Эти обстоятельства были известны с 28 июня, когда экипажи 212-го ДБАП впервые атаковали эту цель. Однако 30 июня ни истребители прикрытия, ни специальных сил для подавления ПВО советское командование не выделило! Более того, у какого-то штабного умника появилась идея воздействовать на противника непрерывно. В других обстоятельствах такое решение могло стать верным, но тогда оно привело к появлению над целью с небольшими интервалами звеньев и отдельных экипажей, что стало равносильно смертельному приговору. Стаи «ягдфлигеров» 51-й эскадры набрасывались на малочисленные группы советских машин и до появления следующих успевали их если не уничтожить, то ополовинить».

Всего в тот день потери советской дальней авиации составили до половины всех участвовавших в налетах бомбардировщиков. Подобное применение тяжелых машин привело к тому, что к осени 1941 года советская дальняя авиация практически перестала существовать — боевые действия вели отдельные полки, чаще всего исполняя роль фронтовой авиации. Возрождение ее произошло, по сути дела, только в 1942 году, но до конца войны дальняя авиация продолжала играть роль дальнебойной артиллерии, действуя в интересах сухопутных войск и практически не проводя самостоятельных, имеющих стратегическое значение, операций.

Эшер Ли по этому поводу заметил: «Когда в 1942 году тяжело-бомбардировочная авиация Советского Союза была выделена в самостоятельный вид вооруженных сил, она от этого не стала более эффективным средством. В прошлом слишком много внимания уделялось организационной структуре военно-воздушных сил и слишком мало — необходимой гибкости их использования».

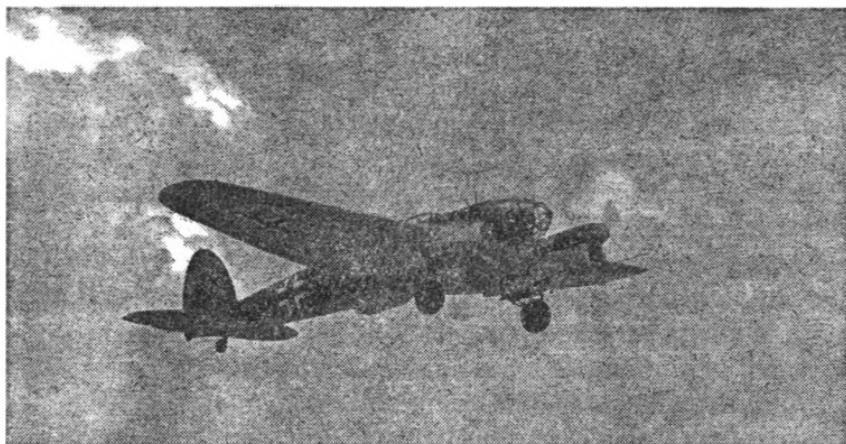
ГЛАВА 3.

Битва за Англию

В Веймарской Германии идеи генерала Дуэ широкого распространения не получили поскольку Версальский договор запрещал ей вообще иметь боевую авиацию. Пришедший к власти в 1933 году Гитлер и его генералы, хотя и отказался в 1935 году соблюдать условия договора, ставку в будущей войне делали на блицкриг, основным инструментом которого служили танки и фронтовая авиация, призванная ударами с воздуха прокладывать путь танковым дивизиям Вермахта. Стратегические бомбардировки военно-промышленных центров противника считались излишними, поскольку их планировалось захватывать и в дальнейшем использовать для нужд Рейха. Главная цель — разгром вооруженных сил противника и захват его территории — в сражениях 1939—1940 годов достигалась совместными действиями танковых войск и Люфтваффе.

Известный авиационный теоретик Эшер Ли отмечал, что «военно-воздушные силы Геринга во время второй мировой войны были самостоятельны лишь на бумаге, в действительности же они не использовались самостоятельно... Это произошло главным образом потому, что командование немецких военно-воздушных сил ввиду существовавшей экономической политики в предвоенный период не развивало свои четырехмоторные бомбардировщики дальнего действия типа Юнкерс-90 и Фокке-Вульф-200, а придерживалось тенденции к развитию двухмоторных бомбардировщиков «Хейнкель», «Дорнье» и «Юнкерс».

После молниеносного разгрома Франции и оккупации большей части ее территории единственным реальным противником Германии в Европе оставалась Англия, не выказывавшая стремления идти на уступки Гитлеру. Подобное положение стало неприятным сюрпризом для фюрера и его приближенных. Расчеты на то, что с падением



Немецкий бомбардировщик «Хейнкель» He-111

Франции английское руководство капитулирует и сдастся на милость победителя, не оправдались, поэтому потребовалось найти радикальное решение возникшей проблемы.

Летом 1940 года Гитлер и военное руководство Германии лихорадочно рассматривали различные варианты дальнейших действий против Великобритании. 30 июня начальник штаба оперативного руководства Вермахта генерал Йодль направил Гитлеру памятную записку «Дальнейшее ведение войны против Англии», предлагая, если не удастся склонить англичан к миру с помощью политических средств, сломить волю противника к сопротивлению при помощи военного насилия:

1. организовать «осаду» — воспрепятствование флота и авиации всякому ввозу и вывозу из Англии, борьбу против английской авиации и источников военно-экономической мощи страны;

2. проводить терроризирующие налеты на английские города;

3. высадить десант с целью оккупации Великобритании.

По мнению германских стратегов, победа над Великобританией была лишь делом времени, поэтому Йодль выдвигал на первый план требование выбрать такой способ действий, который позволял бы наиболее экономно расходовать имеющиеся силы и избежать риска. С точки зрения германского военного руководства, самым эффективным

способом достижения поставленных целей в данной ситуации была воздушная война.

Йодль писал в своей докладной записке: «Если удастся вывести из строя сосредоточенные вокруг Лондона и Бирмингема предприятия авиационной промышленности, то английская авиация не сможет больше пополняться. Тем самым Англия будет лишена последних возможностей военных действия против Германии, ибо блокада с помощью английского флота больше не сможет оказать на нас решающего для ведения войны воздействия. Эта первая и важнейшая цель борьбы против Англии будет одновременно дополнена действиями по уничтожению английских складов запасов и нарушению снабжения в открытом море и в портах. В соединении с пропагандой и периодическими терроризирующими налетами — выдаваемыми за возмездие — это растущее ослабление английской продовольственной базы парализует и в конце концов сломит силу сопротивления народа и тем самым принудит его правительство к капитуляции».

Вторжение сухопутных войск в Англию рассматривалось как *ultima ratio* — последнее средство, — к которому можно будет прибегнуть только после завоевания германской авиацией господства в воздухе и дезорганизации экономической жизни Великобритании. В этих условиях десантная операция наносила противнику последний смертельный удар, оправиться от которого он уже не мог.

Соображения Йодля, в которых явственно просматривалось влияние доктрины Дуэ, были одобрены фюрером и легли в основу стратегического планирования в английском вопросе. Командование Люфтваффе тоже было убеждено в возможности достижения победы только при помощи бомбардировок с воздуха, считая, что на разгром английской системы ПВО и истребительной авиации потребуется не более четырех дней, а на уничтожение королевского военно-морского флота не более четырех недель.

Оптимизм Геринга в вопросе воздушной войны против Великобритании передался и Гитлеру, который 1 августа 1940 года отдал директиву ОКВ № 17, гласившую: «С целью создания предпосылок для окончательного разгрома Англии я намерен вести воздушную и морскую войну против

Англии в более острой, нежели до сих пор, форме. Для этого приказываю:

1. Германским военно-воздушным силам всеми имеющимися в их распоряжении средствами как можно скорее разгромить английскую авиацию. Налеты направлять в первую очередь против летных частей, их наземной службы и средств связи; далее — против военной авиационной промышленности, включая промышленность по производству материальной части зенитной артиллерии.

2. По достижении временного или местного превосходства в воздухе продолжать действия авиации против гаваней, особенно против сооружений, предназначенных для хранения запасов продовольствия, и, далее, против таких же сооружений внутри страны. Налеты на порты южного побережья производить с учетом запланированной операции в возможно меньшем масштабе.

3. Борьба с вражескими военными и торговыми судами должна отступить, по сравнению с этим, на второй план, за исключением тех случаев, когда речь идет об особенно благоприятных целях, появляющихся на короткое время, или же когда в рамках налетов, осуществляемых согласно пункту 2, может быть достигнут дополнительный эффект, или это необходимо для обучения экипажей для дальнейшего ведения войны.

4. Усиленную воздушную войну вести таким образом, чтобы авиация в любой момент могла быть привлечена к поддержке операций военно-морского флота против благоприятных целей кратковременного характера. Кроме того, она должна сохранить свою боеспособность для операции «Морской лев».

5. Террористические налеты в качестве возмездия остаются в моей компетенции.

6. Усиление воздушной войны можно начать с 5.8 Точную дату авиации назначить самой в зависимости от окончания подготовки и метеоусловий».

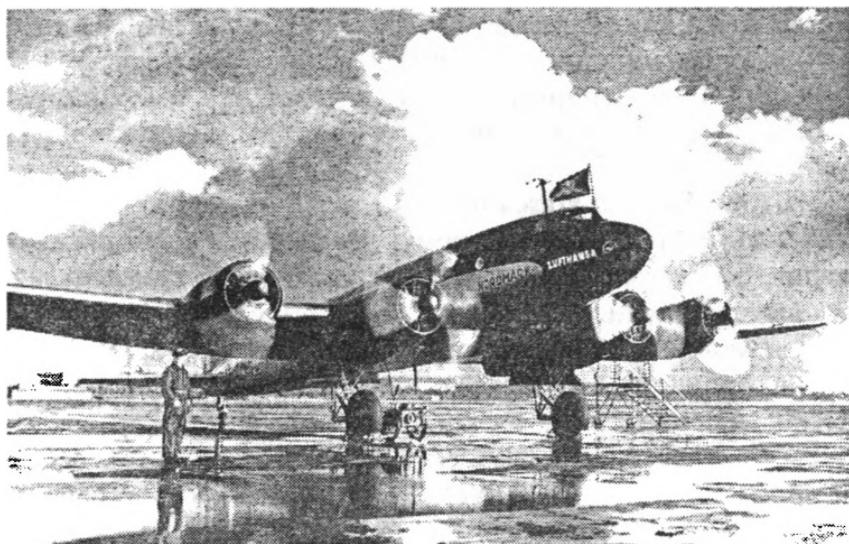
Для проведения стратегической воздушной операции, которая в перспективе должна была закончиться сокрушительным поражением противника, командование Люфтваффе привлекло все имеющиеся у него в распоряжении силы. Были созданы две авиационные группировки, бази-

ровавшиеся на аэродромах севера Франции, запада Норвегии и Дании.

Во Франции германские ВВС сосредоточили 809 истребителей (из них в строю — 666), 246 (168) истребителей-бомбардировщиков, 316 (248) пикирующих бомбардировщиков, 1131 (769) бомбардировщик и 67 (48) дальних разведчиков. На датских и норвежских аэродромах базировалось 84 (69) истребителя, 34 (32) истребителя-бомбардировщика, 129 (95) бомбардировщиков, 67 (48) дальних разведчиков.

Уже после окончания Второй мировой войны, один из видных немецких военачальников, фельдмаршал Эрих фон Манштейн, весьма негативно относившийся к возможности добиться победы над Англией только действиями военно-воздушных сил, отмечал в своих мемуарах, имевших многозначительное название «Утерянные победы»: «При здравой оценке собственных и вражеских сил и возможностей командование военно-воздушных сил, по меньшей мере, должно было иметь сомнения в том, достаточно ли своих сил и способны ли они добиться решающего успеха в борьбе против английской авиации и авиационных заводов, ведя бои над Англией.

Сначала командование немецких военно-воздушных сил недооценивало английскую истребительную авиацию, переоценивало действия своей бомбардировочной авиации и было застигнуто врасплох наличием у противника эффективной системы радарных установок. Кроме того, было известно, что у наших бомбардировщиков и прежде всего истребителей был недостаточный радиус действия и тем самым недостаточная глубина вторжения. Вражеская авиация смогла уйти от наносившихся нами ударов, имевших цель уничтожить ее. При этом мы не говорим уже о том, что немецкие истребители должны были вести бой над Англией при более неблагоприятных условиях, чем противник. Бомбардировщики не могли получать достаточного прикрытия истребителями, если они совершали полеты, превышавшие радиус действия истребителей. Только одно это соображение должно было побудить командование воздушных сил начать решающие бои против английской авиации лишь в тот момент, когда она должна



Немецкий бомбардировщик Фокке-Вульф-200 «Кондор»

была бы принять бой в равных условиях, то есть над проливом или над побережьем, в непосредственной оперативной связи с вторжением»*.

Английская истребительная авиация, уже понесшая ощутимые потери в воздушных боях над Францией, располагала в это время всего 609-ю (531) истребителями. Английское авиационное командование, отчетливо представляя масштабы угрозы, тоже не сидело сложа руки и проводило активные разведывательные мероприятия, стараясь вскрыть намерения и планы противника. Самолеты-разведчики королевских ВВС проводили регулярные полеты от Норвегии до Испании, фотографируя аэродромы и порты, захваченные немцами на побережье Европы. После того, как стало ясно, что Люфтваффе в ближайшее время готовит массированные воздушные удары по территории Великобритании, Бомбардировочное командование английских ВВС активизировало действия своих соединений.

«Вначале главной задачей нашей бомбардировочной авиации являлось снижение потенциальной мощи налетов немецких самолетов на Англию. С этой целью бомбар-

* Э. Манштейн. Утерянные победы. Смоленск, 1999, с. 184.

дивовщики наносили точные удары по объектам авиационной промышленности Германии, днем действовали по аэродромам противника на оккупированной им территории, по портам, нефтеперерабатывающим заводам и коммуникациям.

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

2-го августа 1940 года Герман Геринг подписал директиву, ставившую перед Люфтваффе задачу за четыре дня завоевать господство в воздухе над Южной Англией, следствием чего должно было стать завоевание господства в воздухе над всеми Британскими островами и продолжение террористических бомбардировок с целью заставить британское руководство пойти на заключение мира на немецких условиях. К выполнению данной задачи привлекались основные силы 2-го, 3-го и 5-го воздушных флотов.

Воздушное наступление на Великобританию, больше известное как «Битва за Англию», получило в немецких штабах условное обозначение «Adlertag» — «День орла». Официальной датой его начала считается 13 августа 1940 года, но воздушные бои в районе Ла-Манша шли уже с июля месяца, когда германские ВВС стали наносить регулярные удары по английским коммуникациям в проливе и по портам, расположенным в южной части Англии, стремясь максимально ослабить королевский военно-морской флот и измотать силы истребительной авиации.

* Д. Ричардс Х. Сондерс. Военно-воздушные силы Великобритании. М., 1963, с. 120.

Напряженность воздушных боев с каждым днем возрастала. Немецкие истребители, сопровождавшие бомбардировщики, которые наносили удары по английским конвоям, все чаще ввязывались в воздушные бои с английскими истребителями, прикрывавшими суда. В процессе боя обе стороны наращивали силы, и над Ла-Маншем разворачивались настоящие воздушные сражения с участием десятков боевых самолетов.

24 июля 1940 года английские истребители, вылетевшие на перехват двух групп германских бомбардировщиков, атаковавших конвой в районе Дувра и в устье Темзы, натолкнулись на несколько эскадрилий «мессершмиттов» сопровождения. В завязавшемся бою противники потеряли по три истребителя. На следующий день эпицентром схватки в воздухе стал Дуврский пролив, над которым истребители «спитфайр» вступили в бой с немецкими бомбардировщиками, громившими конвой SW-8, и истребителями прикрытия.

Крупнейшее воздушное сражение, состоявшееся накануне начала воздушного наступления на Англию, произошло 8 августа. Утром того дня пикирующие бомбардировщики «Юнкерс-87» малыми группами последовательно атаковали конвой SW-9, вышедший вечером 7 августа из устья Темзы (24 судна в сопровождении восьми кораблей эскорта). Около 80 британских истребителей не позволили провести прицельное бомбометание по кораблям, и тогда Рихтгофен решил использовать другой тактический прием: в полдень конвой атаковали около 300 пикирующих бомбардировщиков, следовавших к цели в плотных боевых порядках. От истребителей противника их прикрывали более 30 «мессершмиттов», связавшие боем такое же количество британских самолетов, вылетевших на перехват.

В результате пикирующие бомбардировщики беспрепятственно атаковали конвой, утопив за 10 минут четыре торговых судна и повредив еще семь. Окончательно судьба конвоя была решена вечером того же дня, когда более 80 пикирующих бомбардировщиков, сопровождаемых несколькими десятками истребителей, обрушились на уцелевшие суда. До ближайшего порта удалось добраться лишь четырем, все остальные нашли свою могилу в водах

пролива. В это день немцы потеряли 28 самолетов, англичане — 20.

Подобное массированное применение авиации показалось многим английским авиационным начальникам началом воздушного наступления на Великобританию. На самом же деле воздушная битва началась 13 августа 1940 года, когда германская авиация, не прекращая ударов по коммуникациям и портам в районе Ла-Манша, развернула крупными силами систематические действия по аэродромам и радиолокационным станциям англичан. Уничтожение системы наблюдения, оповещения и связи, разгром основных сил истребительной авиации позволили бы в перспективе Люфтваффе стать хозяевами британского неба и приступить к решению главной задачи — разрушению военно-экономического потенциала Великобритании, что, по замыслу германского командования, должно было привести к достижению победы путем воздушного блицкрига.

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

В тот день германские ВВС первый удар нанесли по радиолокационным станциям, расположенным на побережье Дуврского пролива, стремясь создать «коридор» в анг-

* Д. Ричардс Х. Сондерс. Военно-воздушные силы Великобритании. М., 1963, с. 121.

лийской системе ПВО для последующих ударных групп. Из четырех атакованных станций три были уничтожены, в результате чего образовалась 160-километровая прореха в системе радиолокационного наблюдения, через которую хлынули германские бомбардировщики, обрушившие свои бомбы на британские аэродромы.

В полдень на военно-морскую базу Портсмут совершили налет более 100 бомбардировщиков «Юнкерс-88», сопровождаемые полутора сотнями истребителей. Эскадрилья английских «харрикейнов» не смогла помешать немецким самолетам атаковать линкор «Куин Элизабет», стоявший в гавани, и береговые сооружения. Сильный зенитный огонь корабельной артиллерии позволил боевым кораблям избежать серьезных повреждений, однако береговые объекты серьезно пострадали.

Одновременно был нанесен удар по радиолокационной станции в Вентноре, которая считалась наиболее мощной в системе ПВО. Полтора десятка «юнкерсов» вывели ее из строя, однако подоспевшие истребители «спитфайр» сбили десять бомбардировщиков, прежде чем истребители сопровождения сумели прийти им на помощь.

Следующей целью пилотов Люфтваффе стал аэродром Менстон, на который обрушились истребители «мессершмитт». Взрывами бомб и пушечным огнем были уничто-



Английский истребитель «спитфайр»

жены ночные двухмоторные истребители «бленхейм», базировавшиеся здесь. Налет германской авиации оказал и сильное психологическое воздействие на англичан: несколько сотен летчиков и техников, укрывшихся в бомбоубежище, несколько дней отказывались его покинуть, не смотря на увещевания и угрозы командования.

Успех, достигнутый немцами 12 августа, оказался относительным. Англичанам за ночь удалось ввести в строй все поврежденные радиолокационные станции (за исключением одной — на острове Уайт), а потери Люфтваффе составили 36 самолетов (англичане потеряли 22 машины).

Тем не менее, германские авиационные генералы, считая, что налетами 12 августа значительно ослабили британскую систему наблюдения, оповещения и связи, на следующий день решили нанести решающий удар по королевским ВВС, итогом чего стало бы окончательное завоевание полного господства в небе над Британскими островами.

13 августа германская авиация произвела еще три масштабных налета на британские аэродромы, расположенные на юге и юго-востоке Англии. Действиям Люфтваффе в первой половине дня помешала низкая облачность, поэтому, рассеянные английскими истребителями, бомбардировщики сбросили бомбы на семь аэродромов, причинив серьезный ущерб только двум аэродромам Берегового командования в Истчерче и Детлинге (здесь было уничтожено 22 самолета). Основные же аэродромы базирования истребительной авиации — Одихем, Фарнборо, Рочфорд — практически не пострадали.

Всего в этот день самолеты Люфтваффе совершили 1485 вылетов, английские истребители — 700. В воздушных боях германская авиация потеряла 47 машин, англичане — 13. Еще несколько десятков английских самолетов сгорело на земле. По немецким данным соотношение потерь было противоположным — один к трем в пользу немцев (а для истребителей даже один к пяти). Генералу Гальдеру доложили о разрушении восьми основных английских аэродромов, явно выдавая желаемое за действительное (подобные приписки не позволяли германскому командованию иметь реальное представление о силах противника).

Параллельно с налетами на аэродромы королевских ВВС Люфтваффе с этого дня стало проводить ночные налеты на авиационные заводы, правда, без особого успеха. В восьми ночных налетах (с 14 по 23 августа) на авиазаводы фирмы «Бристоль» в Филтоне только дважды бомбы попали в цель. В девяти налетах на авиазаводы фирм «Уэстленд», «Роллс-Ройс» и «Глостер» лишь в двух немецким бомбардировщикам удалось сбросить бомбы в радиусе восьми километров от цели.

День 14 августа стал днем небольшой передышки — лишь малочисленные группы немецких истребителей пытались атаковать английские аэродромы, расположенные на западном и северо-западном побережье страны, не добившись особых успехов. Общий итог дня составил — 19 сбитых самолетов Люфтваффе, англичане потеряли восемь машин.

Но это затишье было временным. 15 августа в небе над Англией разразилась настоящая буря — самое ожесточенное воздушное сражение за весь период «Битвы за Англию». Стремясь нанести решающее поражение силам противника, командование Люфтваффе решило атаковать его со всех направлений, для чего дополнительно привлекались самолеты 5-го воздушного флота, базировавшиеся в Дании и Норвегии — в общей сложности 801 бомбардировщик и 1149 истребителей.

Согласно плану, одобренному Герингом, соединения 2-го воздушного флота должны были атаковать аэродромы в юго-восточной части Англии, а 5-й воздушный флот одновременно наносить удары по целям в северо-восточных районах, что, по замыслу германских стратегов, не позволило бы англичанам организовать отражение массированных воздушных налетов с различных направлений и, наконец, позволило бы окончательно переломить ход воздушной битвы в пользу Люфтваффе.

Первый удар пришелся по аэродромам на юго-востоке Англии. В полдень 15 августа более сотни пикирующих бомбардировщиков «Юнкерс-87» и истребителей «Мессершмитт-109» пересекли пролив, но были встречены английскими истребителями. Из нескольких аэродромов, подвергшихся налетам, наибольшие разрушения были

причинены лишь практически не используемому аэродрому в Лимпне. Пока над Ла-Маншем шли ожесточенные воздушные бои, английские радиолокационные станции обнаружили приближение еще одной большой группы самолетов противника с северо-востока.

На перехват обнаруженных немецких самолетов были немедленно подняты в воздух пять истребительных эскадрилий, однако вместо 30 самолетов, о которых докладывала служба оповещения, пилоты королевских ВВС обнаружили сто бомбардировщиков «Хейнкель-111» в сопровождении 70 истребителей «Мессершмитт-110». Несмотря на численное превосходство противника, англичане вступили в бой, расколов боевой порядок немцев. К тому же, в самом начале боя немецкие истребители повернули назад, поскольку у них стал заканчиваться запас горючего, и бомбардировщики остались без прикрытия.

Англичане не преминули воспользоваться таким подарком, сорвав налет немецкой авиации — ни одна из намеченных целей поражена не была. Более успешными были действия другой группы немецких бомбардировщиков. 50 «Юнкерс-88», вылетевших из Норвегии на полчаса позже основной группы, сумели прорваться к цели и отбомбиться по аэродрому Дрифилд, уничтожив на земле десять самолетов и большой склад боеприпасов. Большим самолетам 5-го воздушного флота добиться не удалось, а их потери оказались настолько велики, что в течение нескольких последующих недель командование флота отваживалось лишь на ночные налеты, не рискуя больше появляться над Британскими островами в дневное время.

К двум часам дня воздушное сражение на северо-востоке затихло, чтобы вскоре вновь вспыхнуть над Юго-Восточной Англией. Более трехсот немецких самолетов пересекли побережье страны, где также были встречены истребителями королевских ВВС. Решительные действия английской авиации в очередной раз не позволили немцам пробиться к аэродромам базирования истребителей противника, и главный удар пришелся на авиационные заводы в Рочестере, которые на несколько недель были полностью выведены из строя.

Не прошло и двух часов, как немцы нанесли новый удар — более двух сотен самолетов устремились к южному побережью Англии. Командование английских ВВС немедленно подняло в воздух все имеющиеся в его распоряжении силы — около 150 истребителей «Спитфайр» и «Харрикейн», которые встретили противника над Ла-Маншем. В результате ожесточенного воздушного боя немецкие самолеты вынуждены были повернуть назад, так и не сумев сбросить бомбы на цель.

Не успели английские истребители вернуться на свои аэродромы, как стало известно о появлении в районе Кале еще одной группы немецких самолетов, направляющейся к английскому побережью. На перехват 70 истребителей «Мессершмитт-109» и «Мессершмитт-110» вылетело десять эскадрилий королевских ВВС, однако части самолетов удалось прорваться к пригородам Лондона, нанеся серьезный ущерб авиационным заводам и аэродромам в Кройдоне и Уэст-Моллинге.

Официальная история английских ВВС констатировала: «Так закончился беспокойный день 15 августа. В этот день авиация противника совершила пять крупных налетов на такие далеко расположенные друг от друга районы, как Портленд и устье реки Тайн, причем несколько налетов проводилось почти одновременно. Самолетам удалось добиться успеха при налетах на объекты Дрифилда, Рочестера и Кройдона. Однако, если принять во внимание, что против Англии в этот день было брошено не менее 1790 самолетов (520 бомбардировщиков и 1270 истребителей), причиненный ущерб был ничтожным.

Английская истребительная авиация оказала серьезное противодействие самолетам противника. Немецкой авиации не удалось найти ни одной бреши в противовоздушной обороне Англии. И если главной целью налетов в этот день являлось прежде всего изматывание английской истребительной авиации, а не уничтожение наземных объектов, то какого бы успеха немецкая авиация ни добилась при выполнении этой цели, он достался ей слишком дорогой ценой: мы потеряли в этот день 34 самолета, а противник, как указывали немецкие документы, обнаруженные в архивах после войны, 76. По данным, опубликованным в пе-

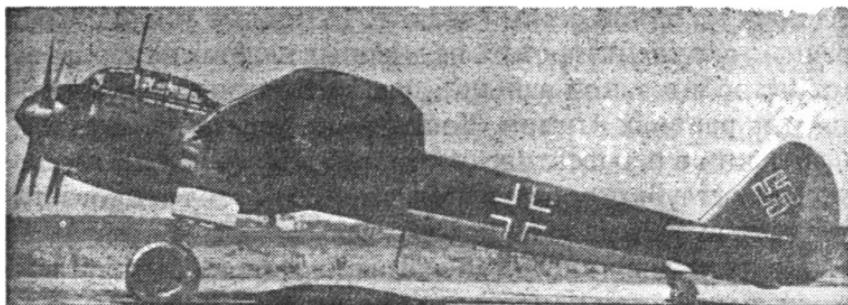
чати, мы оценивали потери противника в этот день в 182 сбитых самолета и предположительно еще 53 уничтоженных самолета».

Анализировали итоги воздушного сражения и в немецких штабах. Геринг, напоминая своим подчиненным, что целью воздушного наступления против Англии является сокрушение военно-воздушных сил противника, издал директиву, гласившую: «Впредь до получения дальнейших указаний, военно-воздушные силы должны действовать исключительно против военно-воздушных сил противника, включая объекты его авиационной промышленности. Суда противника, в особенности его крупные военные корабли, следует атаковать только при наличии особо благоприятных обстоятельств. Остальными целями в данный момент следует пренебречь...

Ночные налеты авиации должны быть направлены на то, чтобы не давать передышки противовоздушной обороне противника и его гражданскому населению, однако и ночью необходимо действовать по возможности против объектов военно-воздушных сил противника».

Как видим, несмотря на печальный опыт первых дней воздушного блицкрига, уничтожение английской авиации продолжало оставаться приоритетной задачей Люфтваффе. Поэтому на следующий день немцы произвели еще три массированных налета, в которых участвовало 1720 самолетов (400 бомбардировщиков и 1320 истребителей). Воспользовавшись облачностью, самолеты германских ВВС сумели проникнуть в глубь территории Великобритании, атаковав восемь аэродромов. Только на аэродроме Брайз-Нортон близ Оксфорда пара бомбардировщиков «Юнкерс-88» уничтожила 46 английских самолетов, стоявших в ангарах.

Напряжение нескольких дней ожесточенных воздушных боев сказывалось на обоих противниках. Поэтому 17 августа над Англией появилось всего 77 немецких самолетов, не добившихся больших успехов. У пилотов английской истребительной авиации тоже стали все чаще проявляться симптомы нервного перенапряжения и усталости, поскольку спать им приходилось урывками прямо в кабинах своих самолетов, выполняя по несколько боевых выле-



Немецкий бомбардировщик «Юнкерс-88»

тов ежедневно. Противники несли большие потери: за период с 8 по 18 августа немцы потеряли 367 самолетов, а английское Истребительное командование — 213 истребителей (из них 30 — на земле). Немцы же оценивали потери английских ВВС в 574 машины, считая, что у них осталось в строю не более 300 исправных истребителей.

Англичанам с трудом удавалось восполнять потери, поскольку авиационная промышленность могла производить немногим более 100 истребителей в неделю. Еще большей проблемой стало возмещение потерь летного состава (за десять дней было убито, тяжело ранено и пропало без вести 154 летчика, относившихся к элите королевских ВВС, а в строй вступило всего 63, к тому же, практически не имевших боевого опыта).

Анализируя итоги первых воздушных боев, командование противоборствующих сторон вносило коррективы в тактику действий. Командование королевских ВВС определило приоритетной задачей оборону своих аэродромов, приказав истребителям избегать воздушных боев с истребителями сопровождения противника, а основные усилия направить на уничтожение бомбардировщиков. Было введено патрулирование дежурных истребителей в воздухе, что позволило снизить время реакции в случае появления вражеских самолетов.

Немецкая истребительная авиация отказалась от прежней тактики сопровождения бомбардировщиков, когда истребители следовали много выше боевых порядков прикрываемых самолетов. Теперь они располагались не только сверху своих бомбардировщиков, но и впереди и на

флангах на одной с ними высоте. Основные усилия было решено сконцентрировать на дневных налетах на аэродромы истребительной авиации, расположенные в юго-восточных районах Англии. Достижение успеха на этом направлении в перспективе открывало дорогу немецким самолетам вглубь острова, одновременно позволяя провести десантную операцию на побережье.

Напряжение воздушной войны нарастало, и тут на помощь англичанам пришла сама природа. С 19 по 23 августа над островами стояла облачная погода, не позволившая действовать большим группам немецкой авиации. Лишь отдельные машины совершали ночные налеты на авиационные заводы, не причинив, впрочем, особого ущерба. Английские истребители за этот период совершили 160 самолето-вылетов ночью, но только один пилот сумел обнаружить противника.

В целом же передышка оказалась выгодной англичанам, позволив им восполнить в определенной мере потери в материальной части, дать возможность отдохнуть летному составу и пополнить части истребительной авиации.

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

24 августа немецкая авиация, воспользовавшись улучшением погоды, возобновила массированные налеты в дневное время. Вплоть до 6 сентября ежедневно над Англией появлялось до 1000 самолетов Люфтваффе, в основном истребителей, наносивших удары по аэродромам в зоне простиравшейся от устья Темзы до Портленда.

Особенно удачными для немцев стали налеты 30 и 31 августа, когда массированным ударам в очередной раз подверглось большинство аэродромов на юго-востоке Англии. Решительные действия пилотов Люфтваффе привели к тому, что к 1 сентября в этом районе в строю остался всего лишь один аэродром, с которого еще могли подниматься в воздух английские истребители.

Воздушные сражения, происходившие в небе над Англией летом 1940 года, первоначально не затрагивали города Великобритании. Немецкая авиация вела борьбу с истребителями британских ВВС, и до поры до времени, не наносила массированных ударов по другим объектам.

Но время шло, и, не смотря на все усилия Люфтваффе, перелом в воздушной войне над Британскими островами не наступал. Сотни немецких самолетов уже покоились на дне Ла-Манша или догорали на английской земле, а основные цели воздушного наступления так и не были достигнуты. Противоборство с английской авиацией все явственнее приобретало затяжные формы, и конца ему было не видно, что совершенно не устраивало Гитлера.

Не добившись успеха в поединке с королевскими ВВС, фюрер решил сломить волю англичан к победе массированными бомбежками Лондона и других крупных городов. Начиналась новая фаза воздушной войны — террористические воздушные налеты на города противника.

В качестве пропагандистского предлога для налетов на британскую столицу Гитлер использовал воздушный удар по Берлину, нанесенный 81 английским бомбардировщиком в ночь на 26 августа и последующие ночные налеты на германскую столицу: «Английская авиация сбрасывает бомбы на жилые кварталы городов, хутора и на деревни. Три месяца я не отвечал, так как думал, что англичане одумаются, но Черчилль усмотрел в этом проявление нашей

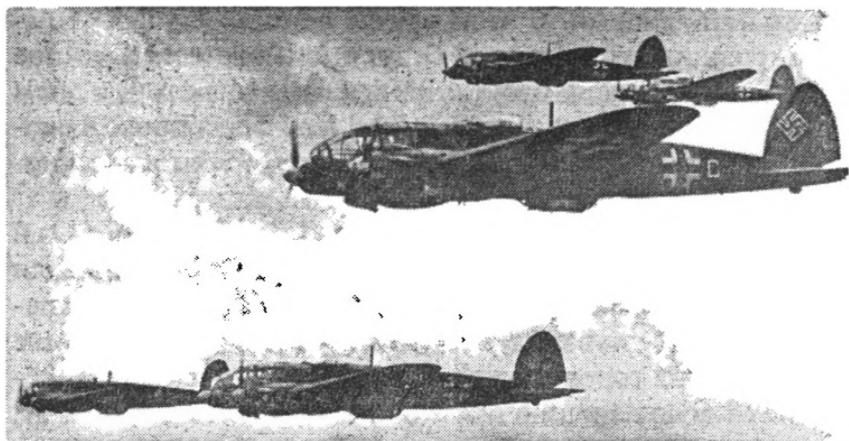
слабости. Теперь англичане будут испытывать наши ответные удары каждую ночь».

Через три дня после этого заявления Гитлера, 7 сентября, германская авиация предприняла первый массированный налет на Лондон, одновременно прекратив нанесение ударов с воздуха по аэродромам истребительной авиации. Это решение фюрера некоторые немецкие специалисты после войны объявят роковым, поскольку к началу сентября господство Люфтваффе в воздухе над Южной Англией было практически достигнуто. Германский фельдмаршал Эрих фон Манштейн позже отмечал, что «Немецкое командование... сделало еще одну ошибку, изменив оперативную цель воздушных налетов, несмотря на упомянутые ранее, частично предвиденные, частично неожиданные неблагоприятные условия борьбы, как раз в тот момент, когда успех операции висел на волоске. 7 сентября главное направление атак было перенесено на Лондон — цель, не стоявшую ни в какой оперативной связи с подготовкой вторжения». Но у фюрера в то время было иное мнение.

Если бы командование Люфтваффе продолжило наносить удары по аэродромам противника, оно наверняка бы добилось полного господства в воздухе в этом районе. Однако этого не было сделано. Германская авиация была перенацелена на города и промышленные объекты, что дало англичанам возможность восстановить в кратчайшие сроки потенциал истребительной авиации, а затем и переломить ситуацию в небе над Британскими островами.

Во второй половине дня 7 сентября радиолокационные станции обнаружили приближение к берегам Англии нескольких групп немецких самолетов. Английское командование посчитало, что целью немцев как обычно станут аэродромы, поэтому, подняв в воздух имеющиеся истребители, определило им в качестве основной задачи прикрытие аэродромов базирования. Воспользовавшись ошибкой англичан, немецкие самолеты спокойно вышли к Лондону, в течение полутора часов нанося бомбовые удары по британской столице. И хотя немцы потеряли 40 самолетов, успех Люфтваффе превзошел все ожидания.

Как писал английский историк Лен Дейтон: «англичане понесли невиданное поражение. Немецкие истребители со-



Немецкие бомбардировщики «Хейнкель» He-111

проведения применили ряд новых контрманевров, парировавших тактические приемы англичан... В дополнение к смятению, вызванному бомбардировкой Лондона во время которой немцы испытали свою новую фугасную бомбу весом 1630 килограммов, английская разведка решила, что вторжение с моря неизбежно, и поэтому были приведены в действие планы отражения вторжения, что повлекло за собой панику и сумятицу во всей стране. На самом же деле у гитлеровцев ничего не было готово к высадке. Во второй половине дня последовало еще несколько налетов, продолжавшихся всю ночь. Весь Лондон был в огне пожаров».

С наступлением темноты немецкая авиация произвела повторный налет на британскую столицу. С восьми часов вечера и до утра 250 бомбардировщиков, ориентируясь на зарево пожаров в районе доков, бомбили Лондон, сбросив в общей сложности около 300 тонн фугасных и 13000 зажигательных бомб. Зенитная артиллерия и истребительная авиация англичан не смогли оказать никакого противодействия противнику — был сбит лишь один самолет. В последующие дни налеты повторились и продолжались ежедневно в течение 76 суток.

По мнению англичан, замысел немцев состоял в том, чтобы массированными налетами на Лондон заставить противника сконцентрировать здесь главные силы истре-

бительной авиации. В этом случае основные удары бомбардировщиков по Лондону будут производиться в ночное время, когда потери будут сравнительно низкими, а днем большие группы истребителей Люфтваффе, сопровождающие бомбардировщики, завершат разгром британской истребительной авиации.

Последовавшие налеты значительных сил немецкой авиации (только в ночь на 15 сентября Лондон атаковали около 1000 самолетов) однако не принесли ощутимых результатов: моральный дух англичан, несмотря на большие разрушения в городе, оставался высоким, разгромить истребительную авиацию противника не удалось, наоборот, противодействие английских истребителей с каждым днем усиливалось: только в период с 7 по 21 сентября немцы потеряли 262 самолета (англичане — 144).

Англичане не только яростно оборонялись, но и при любой возможности наносили ответные удары. Так, тяжелые бомбардировщики каждую ночь бомбили плавающие средства, которые немецкое командование собирало в портах Франции, готовясь к десантной операции против Англии. Только за две недели сентября английские бомбардировщики вывели из строя 12 процентов судов, выделенных для вторжения.

В конечном итоге германской авиации так и не удалось выиграть воздушную битву за Англию и установить свое господство в воздухе. Достигнув своего апогея 15 сентября, наступление Люфтваффе с этого дня пошло на убыль. 17 сентября 1940 года в журнале боевых операций штаба верховного командования немецких вооруженных сил констатировалось: «Военно-воздушные силы противника еще не разгромлены. Наоборот, активность их действий непрерывно возрастает. В связи с этим Гитлер принял решение отложить проведение операции «Морской лев» на неопределенное время».

Хотя налеты и продолжались, прежнего ожесточения в действиях противников уже не ощущалось. 12 октября Гитлер отложил проведение операции «Морской лев» до весны 1941 года, а авиации ставилась задача лишь ослабления сопротивления англичан ночными бомбардировками горо-

дов и промышленных объектов. «Битва за Англию» близилась к завершению.

Ставка Гитлера на военно-воздушные силы в противостоянии с Англией и его стремление при помощи авиации решить стратегическую проблему закончились провалом. Воздушная война против Великобритании не принесла ожидаемых результатов: вывести ее из войны не удалось, а германская авиация понесла в ожесточенных воздушных боях серьезные потери. Главное же — было утеряно драгоценное время. Война в Европе все более затягивалась, что для Германии с ее ограниченными материальными и промышленными ресурсами грозило серьезными неприятностями.

Неудача германского «воздушного блицкрига» против Великобритании воодушевила противников доктрины Дуэ, получивших, по их мнению, веский аргумент в споре с оппонентами и считавших, что она окончательно продемонстрировала свою нежизнеспособность в войнах XX века. Многие военные и политики поторопились окончательно поставить крест на идеях итальянского генерала.

Каковы же были в реальности причины провала германского воздушного наступления на Англию? Сами англичане считали главными виновниками своего успеха летчиков-истребителей, сумевших отразить германское воздушное наступление. «Битва над Англией была выиграна не только в воздухе. Она была выиграна на заводах, в авиаремонтных мастерских, в частях аэродромного обслуживания, в летных школах, на радиолокационных станциях, в пунктах управления авиацией и во многих других местах, включая министерство авиации. Битву над Англией вели экипажи не только истребительной, но и бомбардировочной и разведывательной авиации, однако боевые действия Бомбардировочного и Берегового командований, хотя и важные сами по себе, явились второстепенными по сравнению с боевыми действиями Истребительного командования. И, несомненно, летчики-истребители английских ВВС внесли основной вклад в дело победы в битве над Англией»*.

* Д. Ричардс Х. Сондерс. Военно-воздушные силы Великобритании. М., 1963, с. 141.

Но истина, по нашему мнению, все-таки в другом. Предпринимая массированное воздушное наступление против Англии, пытаясь при помощи авиации достичь стратегической цели, германское командование в этом случае действовало вразрез со своими предвоенными стратегическими концепциями, фактически не имея необходимых для достижения успеха в воздушной войне сил и средств.

Видный британский военный теоретик Дж. Фуллер в своей книге «Вторая мировая война», анализируя военные доктрины будущих стран-участниц Второй мировой войны, отмечал, что первой мировой войной были порождены две выдающиеся тактические теории. И хотя, «по идее обе теории сходны, однако они коренным образом отличаются друг от друга по методу. Если первая теория предполагает, что армия и авиация будут единым целым, то вторая теория исходит из их разделения — армия становится простой полицейской силой, вся задача которой сводится к оккупации страны, подавленной авиацией. Такая форма нападения с воздуха получила название «стратегической бомбардировки». Согласно первой теории, действия должны происходить только в военной сфере, целью стратегии по-прежнему остается генеральное сражение. Согласно второй теории. Действия происходят только в гражданской



Английский истребитель «спитфайр»

сфере, целью воздушной тактики становится уничтожение основ цивилизованного существования...

Первая не имела никакого влияния до прихода Гитлера к власти в 1933 г. Вторая получила широкую известность виду ее доходчивости. Аналогичные теории уже развивались во время первой мировой войны: в США бригадным генералом Вильямом Митчеллом и в Англии сэром Хью Тренчардом... Целью Гитлера было в кратчайший срок при минимальном ущербе для материальных ценностей сломить волю противника к борьбе. Его тактика основывалась на использовании пропагандистского наступления и последующего молниеносного удара. Гитлер пересмотрел теорию Дуэ с точки зрения последовательности действий: нужно подорвать моральное состояние мирного населения противника до, а не после начала военных действий не физически, а интеллектуально. Гитлер говорил: «Что такое война, как не использование хитрости, обмана, заблуждений, ударов и неожиданностей? Есть более глубокая стратегия, — война интеллектуальным оружием...а Зачем мне деморализовать его (противника) военными средствами, когда я могу достичь того же самого лучше и дешевле другими путями»*.

В полном соответствии со взглядами Гитлера, сделавшего ставку на блицкриг, такая форма ведения боевых действий, как стратегические бомбардировки территории противника, вообще не предусматривалась. Авиация должна была взаимодействовать на поле боя с танковыми частями, громя войска противника, а его промышленные центры следовало захватывать, а не уничтожать. Поэтому Люфтваффе оказались не готовыми к выполнению поставленной перед ними задачи.

Военно-политическое руководство Германии основную ставку делало на совместные действия танков и ударной авиации, считая стратегическую авиацию излишней роскошью в условиях ограниченности материальных ресурсов. Попытки же использовать тактическую авиацию для решения несвойственных ей задач, успеха, естественно, принести не могла.

* Дж. Фуллер. Вторая мировая война. М., 1956, с. 56–59.

На вооружении германских ВВС состояли только двухмоторные фронтовые бомбардировщики с ограниченным радиусом действия и небольшой бомбовой нагрузкой, мало приспособленные для решения стратегических задач. Стратегическая авиация в Германии до конца войны так и не появилась.

Немецкие истребители также имели ограниченный радиус действия, что не позволяло им эффективно вести борьбу со «спитфайрами» и «харрикейнами» королевских ВВС — могло просто не хватить топлива на возвращение домой. Английские истребители по своим боевым качествам ничем не уступали немецким, уровень подготовки английских пилотов, неожиданно для командования Люфтваффе, оказался довольно высоким. К тому же, английская промышленность оказалась в состоянии восполнить потери материальной части.

Большим преимуществом англичан и весьма неприятным сюрпризом для немцев явилось наличие у первых довольно развитой сети радиолокационных станций обнаружения воздушных целей, размещенных на морском побережье, что позволяло обнаруживать германские самолеты еще на дальних подступах к Британским островам и своевременно реагировать на воздушную угрозу. Немецкое командование первоначально довольно легкомысленно отнеслось к английской новинке, ограничившись ударами по ним в первые дни воздушного наступления, видимо, посчитав проблему решенной. Однако станции были быстро восстановлены и обеспечивали английское командование необходимой информацией.

Впервые в непродолжительной истории воздушных войн командование одной из сторон имело довольно точную информацию о том, когда и где появятся самолеты противника, что позволяло оперативно реагировать на действия врага, не тратя напрасно усилия на бесплодное патрулирование воздушного пространства, сосредотачивая силы на направлении главного удара. Многим специалистам стало ясно, что техническое превосходство над противником в современных войнах начинает играть все большее значение, а количественное — отходит на второй план.

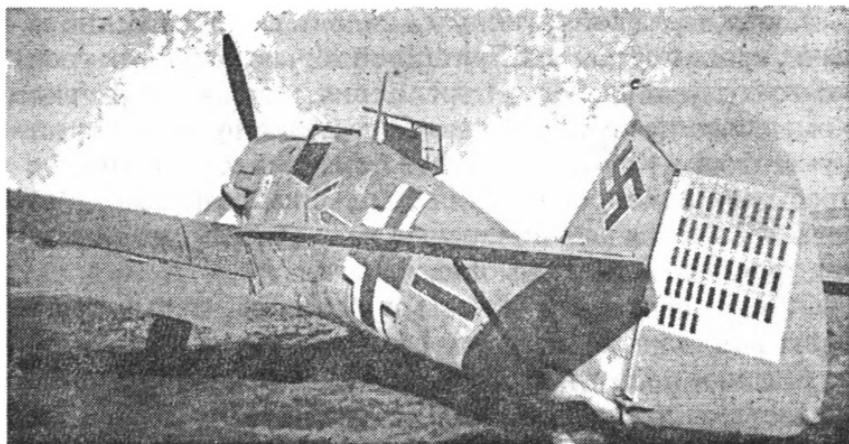
Ставя перед вооруженными силами стратегические задачи, вроде победы над Британией только усилиями военно-воздушных и военно-морских сил, немецкое верховное командование не обеспечило их соответствующими инструментами — стратегическими бомбардировщиками, истребителями сопровождения с большим радиусом действия. Фронтальная авиация, решая не свойственные ей задачи, успеха добиться не могла.

Анализируя итоги «Битвы за Англию», фельдмаршал Эрх фон Манштейн писал в своих мемуарах: «Ход «битвы за Англию» показал, что немецкая авиация в 1940 г. не была достаточно сильной, чтобы выполнить эту задачу... летом 1940 г. ввиду ограниченного количества бомбардировочной авиации и отсутствия истребителей с большим радиусом действия вряд ли можно было с уверенностью ожидать быстрого достижения цели: уничтожения английской авиации и разрушения военного потенциала Англии. Война, которая в основном должна была быть решена с помощью технических средств, все еще требовала намного больше сил и времени, чем мы предполагали... Чтобы обеспечить успех, нужно было так же умножить военную авиацию, как был увеличен в свое время подводный флот.

Я должен совершенно ясно заявить, что мысль, будто такая большая страна, как Великобритания, может быть быстро поставлена на колени «оперативной воздушной войной» в духе генерала Дуэ, была, во всяком случае в то время, только мечтой»*.

Как видим, дело было не в ошибочности доктрины Дуэ, как поспешили заявить многие псевдостратеги, а в том, что германская военная авиация не готовилась к ведению боевых действий, о которых говорил в свое время итальянский генерал. Проиригнорировав теорию Дуэ, командование Люфтваффе и Гитлер лишили себя шансов на успех в воздушном противостоянии с Англией. Осознав это, они начали постепенно выводить авиацию из боя, перебрасывая бомбардировщики и истребители на восток, где уже полным ходом шла подготовка к войне с Советским Союзом.

* Э. Манштейн. Утерянные победы. Смоленск, 1999, с. 174–175.



*Истребитель Bf 109E-4 Галланда;
на руле направления хорошо видны отметки 44 побед*

Джулио Дуэ еще в 1926 году писал: «Англия, над которой господствуют в воздухе, погибла. Ее великолепный флот, ее морское преобладание ничем не смогут помочь ей. Если бы даже торговые суда смогли войти в ее порты, они не смогли бы разгрузиться и отправить привезенные запасы. Голод сделался бы спутником отчаяния и ужаса. Это — одна из возможностей грядущей войны. Разве это не революционизирует все идеи прошлого?» Германской авиации так и не удалось завоевать господство в воздухе над Британскими островами, поэтому «Битва за Англию» была ею проиграна.

Англичане же, успешно отразив германское воздушное наступление, решили сами перейти в контрнаступление, надеясь массированными ударами с воздуха сломить моральный дух немецкого народа и сокрушить экономический потенциал Третьего Рейха. На смену «Битве за Англию» пришло воздушное наступление союзников на Германию.

ГЛАВА 4.

Воздушное наступление на Рейх

После того, как 22 июня 1941 года началась операция «Барбаросса», основные силы германской авиации были задействованы в кровопролитных воздушных сражениях на Восточном фронте. Массированные воздушные налеты на Британские острова практически прекратились, что дало возможность англичанам перевести дух и задуматься о планах на будущее. Война продолжалась, и требовалось определиться со стратегией на ближайший период.

По мнению командования королевских ВВС, следовало в ближайшей перспективе перейти от стратегической обороны к стратегическому воздушному наступлению на Рейх, тем более, что еще в предвоенные годы доктрина Дуэ получила широкую популярность в британских авиационных кругах. У англичан, к тому же, имелся и свой генерал Дуэ — тоже генерал, но по фамилии Сматс. Как отмечал известный авиационный эксперт Эшер Ли: «Приоритет Англии в разработке общей концепции стратегической бомбардировки общепризнан. Перед окончанием первой мировой войны генерал Сматс представил военному кабинету серьезный доклад, в котором высказывал предположение, что в скором времени военная авиация будет использоваться в стратегических целях. Поводом для такого предположения послужили дневные налеты немецких самолетов на Лондон в июне-июле 1917 года. Эти налеты вызвали большую тревогу, так как противовоздушная оборона оказалась неподготовленной для борьбы с ними.

В своем докладе Сматс сделал необычное для того времени заявление, которое в наше время стало прописной истиной. Он писал: «Недалек тот день, когда действия с воздуха, влекущие за собой опустошение территории противника и разрушение промышленных и административных центров в больших масштабах, могут стать основны-

ми, а действия армии и флота — вспомогательными и подчиненными», он также заявил в своем докладе, что «не видит пределов для самостоятельного применения военной авиации».

Однако, когда началась Вторая мировая война, командование и штаб королевских ВВС, замороженные эффективными действиями Люфтваффе в Польше, пришли к выводу, что Англии разумнее не начинать стратегических бомбардировок, если от них воздержатся немцы. Британские генералы сочли за лучшее не дразнить Гитлера, опасаясь ответных германских воздушных ударов.

Потому-то «английские ВВС во время польской кампании и так называемой «странной войны» ограничивались весьма скромными действиями: сбрасывали пропагандистские листовки над Германией и совершали редкие налеты на военно-морские объекты. Более того, французы, которые еще больше боялись ответных бомбардировок немцев, возражали против использования бомбардировочным командованием французских баз, а вами, как и немцы, придавали бомбардировщикам только тактическое значение, хотели использовать их во взаимодействии с сухопутными войсками. Немцы в противоположность англичанам считали, что варварские налеты Первой Мировой войны во всех отношениях не оправдали себя, поэтому практически исключили идею стратегических бомбардировок из своих планов»*.

Отразив германское воздушное наступление и фактически выиграв «Битву за Англию», убедившись в том, что с Люфтваффе можно бороться на равных и даже побеждать, сыны туманного Альбиона готовились сами нанести массированный воздушный удар по Третьему Рейху, намереваясь на практике проверить предвоенные теоретические построения идеологов приоритета воздушной мощи и доказать всем конкурентам свою способность самостоятельно решить исход вооруженного противостояния. Британские «воздушные бароны» рвались в бой, желая наказать ненавистных тевтонов за бомбежки островов в 1940—1941 годах.

* Б.Г. Лиддел Гарт. Вторая мировая война. М., с.623

Однако практическая реализация британской авиацией основных положений доктрины Дуэ наталкивалась на целый ряд серьезных препятствий — отсутствовал соответствующий задачам флот стратегических бомбардировщиков, был упущен благоприятный момент для нанесения внезапного удара по противнику, что могло бы привести к завоеванию господства в воздухе и значительно облегчить дальнейшие действия в небе Германии. Поэтому следовало искать другие, более эффективные пути к достижению победы. При этом не исключалась возможность, при благоприятном стечении обстоятельств, достижения военно-воздушными силами стратегических целей.

Неожиданно возникла еще одна проблема — что считать первостепенными объектами планируемых воздушных ударов. Первые же воздушные налеты британской авиации на Германию продемонстрировали низкую эффективность бомбовых ударов по отдельным объектам. Даже теоретическая средняя ошибка бомбометания в 1941 году оценивалась в 900 метров, а анализ опыта боевого применения бомбардировщиков показал, что только один, из десяти участвовавших в налетах самолетов, оказывался в радиусе восьми километров от намеченного объекта.

Взвесив все «за» и «против», штаб королевских ВВС пришел к выводу, что в сложившихся условиях наибольший военно-стратегический эффект будут иметь бомбардировки по площадям, то есть по городам Германии, при помощи которых можно будет сломить моральный дух немецкого народа.

9 июля 1941 года командующий британским Бомбардировочным командованием маршал авиации Пейрс получил директиву штаба королевских ВВС, гласившую: «До получения дальнейших указаний Вы должны направлять основные усилия бомбардировочной авиации на дезорганизацию системы коммуникаций и подрыв морального духа населения Германии в целом, и рабочего класса в особенности», и предписывавшую начать воздушное наступление против Германии.

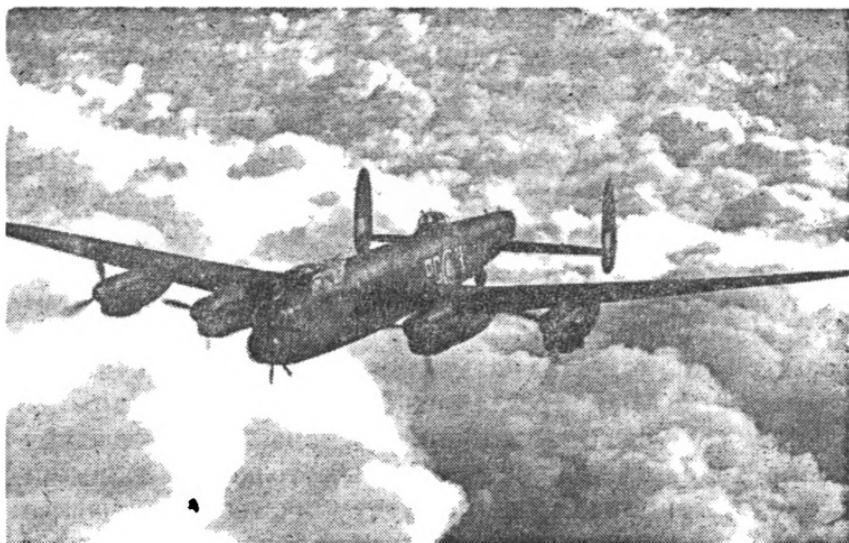
Английская авиация и ранее наносила бомбовые удары по территории Третьего Рейха, но они не принесли желаемых результатов в силу ряда причин: во-первых, основные

усилия британской авиационной промышленности в период битвы за Англию были направлены на производство истребителей, что привело к сокращению и без того небольшого парка бомбардировщиков, во-вторых, экипажи английских бомбардировщиков имели низкий уровень подготовки и не могли обнаруживать и уничтожать намеченные цели.

Дневные бомбардировочные налеты на Германию, проводившиеся королевскими ВВС ранее, успеха не имели из-за сильного противодействия немецкой истребительной авиации, а ночные воздушные удары, которые наносились по рассредоточенным или хорошо защищенным объектам, вроде авиационных или нефтеперерабатывающих заводов, практически не причиняли им ущерба из-за возникших трудностей с целеуказанием.

В соответствии с директивой штаба ВВС, были определены цели предстоящих ударов — девять крупных железнодорожных узлов в Западной Германии, — бомбардировки которых, по мысли британских авиационных стратегов, должны были привести к изоляции Рейнско-Рурского промышленного района от других промышленных районов и, соответственно, к сокращению объемов военного производства. Бомбить их решили в ясные лунные ночи, когда экипажи бомбардировщиков могли безошибочно их обнаруживать и опознавать. Но, поскольку такие ночи длятся не более одной недели в месяц, главными объектами бомбардировок были избраны промышленные центры, которые можно было легко обнаружить и поразить даже в темное время суток.

В дальнейшем, по мере численного роста английской бомбардировочной авиации, командование королевских ВВС приняло решение перенести центр тяжести воздушных ударов по территории Рейха с железнодорожных узлов на систематическое разрушение промышленных объектов и жилых кварталов в крупнейших индустриальных центрах Германии. Параллельно, после поступления на вооружение новых типов тяжелых бомбардировщиков, планировалось проводить прицельное бомбометание по тем же объектам в дневное время.



Английский бомбардировщик «Ланкастер»

В составе Бомбардировочного командования к этому времени имелось 49 бомбардировочных эскадрилий, насчитывавших около 1000 бомбардировщиков, из которых только 37 могли использоваться для налетов на объекты в глубине территории противника (остальные имели на вооружение легкие бомбардировщики «Бленхейм», пригодные только для ударов по береговым объектам). В сочетании с отсутствием необходимого числа подготовленных пилотов и сложными погодными условиями зимы 1941–1942 годов это привело к значительному снижению боевой активности Бомбардировочного командования в этот период. В среднем для ударов по объектам на территории Германии, каждую ночь совершалось всего около 60 самолето-вылетов, причем использовалось в них не более 400 самолетов из имевшихся 800 средних и тяжелых бомбардировщиков.

В специальном докладе Комитета начальников штабов английских вооруженных сил, направленном американцам, говорилось: «В настоящее время наша политика заключается в нанесении сосредоточенных ударов с воздуха по объектам Германии с целью нарушить систему коммуникаций и подорвать моральный дух немецкого население».

ния. Поскольку избранные цели находятся в высокоиндустриальных и густонаселенных районах, воздействие нашей авиации на моральный дух немецкого населения будет, несомненно, значительным. С увеличением своих сил мы предполагаем перейти к планомерному воздушному наступлению такой длительности и интенсивности, какие необходимы, чтобы окончательно сломить волю противника к продолжению войны...

Мы уверены, что если нам удастся увеличить силы бомбардировочной авиации в соответствии с намеченной программой, то результат воздушного наступления будет потрясающим. Мы уверены также, что если воздушное наступление с целью выполнения вышеназванных задач будет проводиться в широком масштабе, то военно-экономический потенциал Германии будет уничтожен, моральный дух немецкого населения сломлен, а боевая мощь немецких вооруженных сил, их боеспособность и мобильность будут снижены до такой степени, что мы сможем осуществить вторжение на территорию Германии. Когда наступит такое время — точно предсказать нельзя. Это будет в значительной мере зависеть от того, насколько успешно мы, с американской помощью, сумеем осуществить программу расширения наших военно-воздушных сил и получить необходимые нам корабли и суда.

Может случиться так, что указанные выше меры воздействия на противника сами по себе будут достаточными для того, чтобы заставить Германию просить мира, и что английская армия на континенте будет выполнять лишь роль оккупационной армии. Однако для ускорения победы мы должны высадить войска на континент, где они уничтожат очаги сопротивления и нанесут удар в глубь самой Германии...»

Как видим, командование британских вооруженных сил предлагало своим американским союзникам в ближайшей перспективе действовать в полном соответствии с доктриной генерала Дуэ, еще в двадцатые годы писавшего: «Исход минувшей войны (Первой мировой — Автор) лишь кажущимся образом зависел от военных операций; в действительности же он был решен крушением морального сопротивления народов, которые потерпели поражение — кру-

шением морального сопротивления, явившимся следствием громадного истощения борющихся народов.

Воздушное оружие позволяет непосредственно настичь народы позади полей сражения, т.е. позволяет непосредственно подрывать сопротивление народов. Ничто не запрещает думать, что эти непосредственные действия могут достичь такого грандиозного размаха, что ими удастся сломить это сопротивление, даже если соответствующие сухопутные армии и морские флоты останутся нетронутыми. Разве не сложила оружия германская армия, способная еще сражаться, и разве не сдался неприятелю почти нетронутый флот, когда германский народ почувствовал, что сила его сопротивления исчезает?»

Надо заметить, что не все британские руководители придерживались аналогичной точки зрения. Даже премьер-министр Великобритании Уинстон Черчилль, не разделяя оптимизма летчиков, направил осенью 1941 года предостережение штабу королевских ВВС, отмечая, что «Мы все надеемся, что воздушное наступление против Германии будет успешным. В настоящее время предпринимаются величайшие усилия для создания необходимых сил нашей бомбардировочной авиации, и мы не намерены отходить от этого курса. Однако я далек от того, чтобы полагаться лишь на это средство нападения...

Воздушная бомбардировка — самый действенный в настоящее время способ, чтобы подорвать боевой дух противник... Вполне возможно, что моральный дух немцев будет надломлен и наше бомбардировочное наступление сыграет очень важную роль в достижении победы. Однако не исключено, что в 1943 году Германия создаст настолько сильную экономическую базу в захваченных ею странах Европы, что военно-экономический потенциал Германии не будет целиком зависеть от заводов, находящихся на ее территории. Если бы нам удалось подавить авиацию противника, мы бы получили возможность проводить дневные налеты концентрированными силами на заводы противника. Однако, насколько мне известно, наши бомбардировщики в настоящее время не могут действовать за пределами радиуса действия истребителей сопровождения. Мы делаем все возможное для достижения победы, но бы-

ло бы неразумным думать, что существует какое-то надежное средство выиграть эту войну или любую другую войну, когда силы обоих противников равны. Для нас остается единственный путь — настойчивость в осуществлении намеченных нами планов».

Аналогичной точки зрения придерживались и американцы, полагавшие что в ходе воздушного наступления на Германию, следует избрать более определенные цели, нежели казавшееся им проблематичным достижение победы в войне только усилиями военно-воздушных сил.

Пока авиационные стратеги Великобритании и США спорили по поводу перспектив воздушной войны против Третьего Рейха, британская бомбардировочная авиация продолжала выполнять привычную работу — систематические налеты на железнодорожные узлы и промышленные объекты Германии в ночное время, что позволяло ей избегать значительных потерь от сил противовоздушной обороны Рейха.

Результаты английского воздушного наступления во второй половине 1941 года, основной целью которого было разрушение коммуникаций противника и подрыв морального духа населения Германии, разочаровали его организаторов. Эффективными оказались лишь удары по площадям и крупным промышленным объектам, промазать по которым было сложно даже в ночное время. Особенно сильно досталось предприятиям, расположенным в городах Билефельд, Мюнстер, Ахен и Кассель.

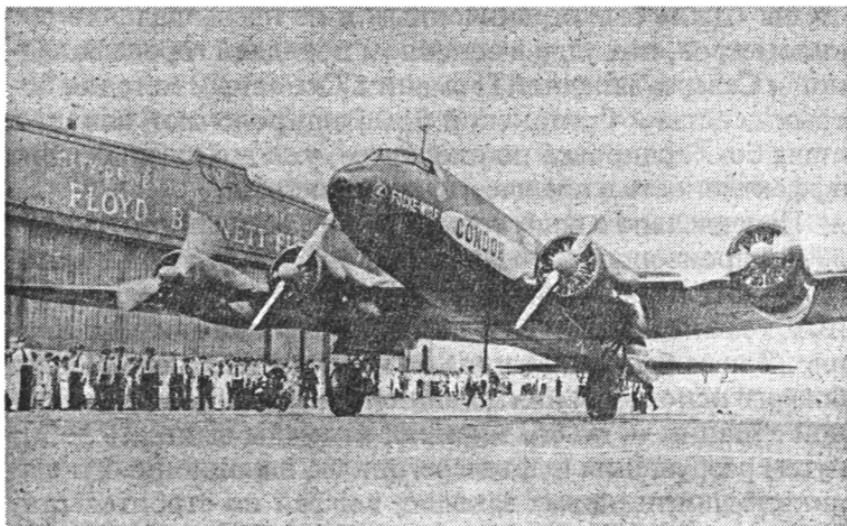
Особым вниманием британских летчиков долгое время пользовался Кельн — в период с 1 июня 1941 года по 1 марта 1942 года на него было произведено 33 воздушных налета, в которых участвовало в общей сложности 2000 бомбардировщиков. Всего на город и промышленные объекты по английским данным было сброшено более 6 600 тонн фугасных бомб и около 150 000 зажигательных бомб. В результате бомбардировок оказались разрушенными 67 промышленных предприятий, более 40 транспортных объектов, десять военных объектов и около тысячи жилых домов. И хотя 23 промышленных предприятия, расположенные в Кельне, сократили выпуск военной продукции, ни один из заводов так и не был выведен из строя на длительный

срок. Во время налетов погибло 138 человек и около 13 000 человек осталось без крова. Этот ограниченный ущерб, причиненный противнику, стоил британским ВВС потери 55 бомбардировщиков.

Бомбардировки железнодорожных узлов успеха тоже не имели — только в ясные лунные ночи английским летчикам удавалось нанести по ним прицельные удары. Поэтому железнодорожная сеть Германии продолжала функционировать в прежнем ритме — Рейнско-Рурский промышленный район, выбранный в качестве основной цели воздушного наступления, по-прежнему сохранял прекрасное сообщение с другими районами Германии, продолжая снабжать Вермахт всем необходимым.

Использование ограниченного числа бомбардировщиков, привлекаемых к налетам на Рейх, не позволяло добиться ощутимых результатов. Положительным эффектом от ночных бомбардировок Германии можно было в какой-то мере считать то, что они заставляли немецкое руководство укреплять систему противовоздушной обороны Рейха, отвлекая силы и средства с других фронтов.

Стремясь максимально повысить эффективность воздушных ударов по объектам на территории Германии, ко-



Немецкий бомбардировщик Фокке-Вульф-200

мандование английских ВВС решило оснастить весь имеющийся парк тяжелых бомбардировщиков новейшими на то время радионавигационными приборами «Джи», позволявшими экипажам самолетов намного точнее определять свое местоположение, а, следовательно, сбрасывать бомбы на намеченные цели. На побережье Англии летом 1941 года появились наземные радиостанции, предназначенные для работы с бортовыми передатчиками радиоимпульсов, а к началу следующего года уже более двухсот британских бомбардировщиков были оборудованы радионавигационными приборами.

Значительное повышение точности бомбометания в ночное время позволило Бомбардировочному командованию отдать 14 февраля 1942 года директиву о начале новой фазы воздушного наступления на Третий Рейх длительностью до шести месяцев (предполагалось, что немцам понадобится не менее полугода на то, чтобы создать средства противодействия радионавигационным приборам). Основные усилия бомбардировочной авиации с этого момента было решено направить на подавление морального духа населения Германии путем нанесения ударов по промышленным объектам и городам.

Учитывая что радиус действия радионавигационной системы «Джи» был ограниченным и не превышал 500—600 километров, под удар в основном попадали города Западной и Северо-Западной Германии. Основным методом боевых действий британской бомбардировочной авиации стала бомбардировка по площадям, уже доказавшая свою эффективность в предшествующий период.

Параллельно с подготовкой нового воздушного наступления произошли очередные перемены в руководстве королевских ВВС — новым командующим Бомбардировочным командованием был назначен маршал авиации Харрис. У него был свой взгляд на перспективы дальнейшего боевого использования подчиненной ему бомбардировочной авиации — по его мнению, надежды выиграть войну путем разрушения нефтеперегонных, авиационных и шарикоподшипниковых заводов, верфей по строительству подводных лодок были явно преувеличены поскольку большинство подобных объектов было практически невоз-

можно обнаружить и поразить в ночное время, а днем британские бомбардировщики несли большие потери. Отсюда следовал простой вывод — сделать главным объектом бомбардировок крупнейшие города Германии, промахнуться по которым было невозможно, а главной целью — сломить моральный дух немецкого народа.

Среди британских авиационных командиров в это время развернулась еще одна оживленная дискуссия — чему отдать предпочтение: зажигательным бомбам (как предлагал штаб английских ВВС) или крупнокалиберным фугасным бомбам, ярым сторонником которых был новый командующий Бомбардировочным командованием маршал авиации Харрис. По его мнению, эффективность применения зажигательных бомб была явно недостаточной, а использование фугасных бомб позволило бы получить огромный моральный эффект и достичь цели, о которой он писал министру авиации: «Мы должны уничтожить как можно больше бошей еще до того, как выиграем эту войну».

Итогом долгих споров стало компромиссное решение — две трети бомбовой нагрузки тяжелых бомбардировщиков должны были составлять зажигательные бомбы, а одну треть — фугасные. Изучение последствий бомбардировок в дальнейшем подтвердило правильность принятого решения — при использовании фугасных бомб достигалось опустошение на площади 0,7 гектара застроенной городской площади на одну тонну сброшенных бомб, а тонна зажигательных бомб производила опустошение на площади в два раза больше.

Еще одним сюрпризом для немцев должно было стать массированное применение всех имевшихся в строю бомбардировщиков — если ранее наибольшее число самолетов, направлявшихся на одну цель, не превышало 228 бомбардировщиков, то теперь Харрис решил организовать показательный налет 1000 бомбардировщиков на один город для достижения максимального эффекта. В течение мая 1942 года была произведена своеобразная разведка боем — несколько воздушных налетов ограниченными силами на заводы германской авиационной промышленности в Штутгарте и Варнемюнде, оказавшиеся весьма успешными. На очереди была массированная бомбардировка Гам-

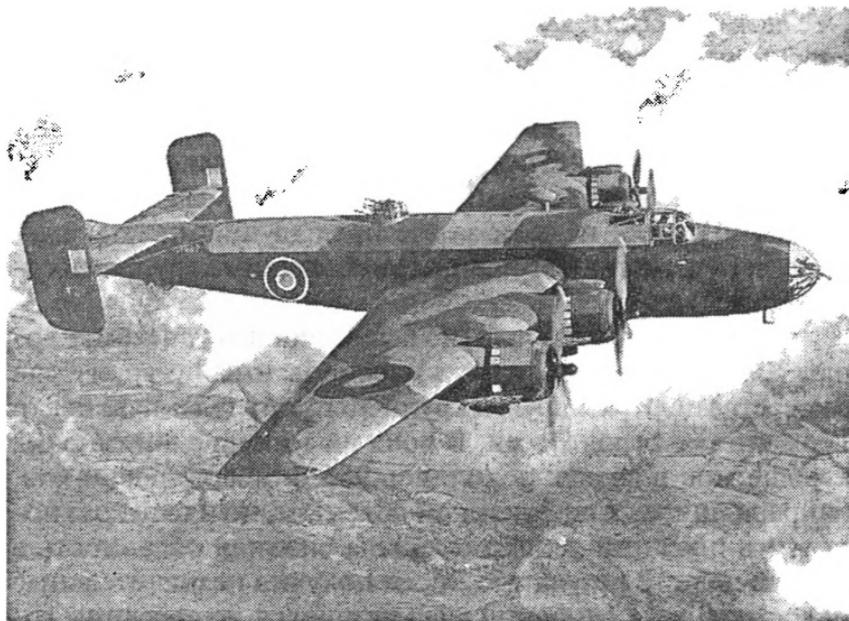
бурга или Кельна (окончательный выбор цели зависел от состояния погоды).

Поскольку Бомбардировочное командование не располагало соответствующим количеством самолетов и пилотов, его командующий, маршал Харрис, объявил «всеобщую мобилизацию» — в подчинение ему были переданы бомбардировщики даже из учебно-тренировочных частей. Еще 250 самолетов подбросило Береговое командование. Так, в результате объединенных усилий всех авиационных ведомств Великобритании удалось к концу мая 1942 года собрать потребное количество боевых машин.

Удар по Кельну планировалось нанести в ночь на 28 мая, но в связи с плохими погодными условиями налет был перенесен на 30 мая. К этому времени на английских аэродромах было сосредоточено 1046 бомбардировщиков, 367 из которых предоставило учебно-тренировочное командование. Почти две трети самолетов — 708 — составляли ветераны Бомбардировочного командования — бомбардировщики «Веллингтон», «Уитли», «Хэмпден», новых машин — «Стирлинг», «Галифакс», «Манчестер» и «Ланкастер» — имелось всего 338. Для них были тщательно разработаны маршруты подхода к цели, выбраны три точки прицеливания на удалении около 1600 метров друг от друга, а самолеты загружены в основном зажигательными бомбами.

Когда основные силы британской бомбардировочной авиации еще пересекали Северное море, 50 специально выделенных самолетов нанесли бомбо-штурмовой удар по аэродромам базирования германской истребительной авиации на территории Франции, Бельгии, Голландии и Западной Германии, блокируя истребители Люфтваффе, что позволило основным силам беспрепятственно дойти до цели.

В 00.47 30 мая на Кельн обрушились первые бомбы с английских самолетов, последняя из которых разорвалась в 02.25, при этом концентрация прохождения самолетов над целью составила в среднем 30 самолетов в минуту. Всего дошедшие до цели 898 бомбардировщиков, сбросили на город 1455 тонн бомб, две трети из которых составляли зажигательные. Результат бомбежки превзошел самые сме-



Английский бомбардировщик «Галифакс»

лые ожидания британских летчиков — в Кельне были полностью разрушены все строения на площади более 240 гектаров, то есть почти столько же, сколько было уничтожено в городах Германии за все предыдущие налеты.

Серьезно пострадали расположенные в Кельне 250 заводов — металлургические, химические, станкостроительные, машиностроительные, заводы по производству искусственного каучука, дизелей для подводных лодок и аккумуляторов. Согласно немецким данным, было убито 486 человек, ранения получили 5 027. Еще около 60 000 человек осталось без крова над головой. Полностью были разрушены 18 432 жилых, промышленных и общественных зданий, в городе возникло более 12 000 пожаров.

Английская авиация потеряла в ходе налета 40 самолетов, еще 116 получили повреждения (12 из них так и не удалось в дальнейшем ввести в строй). Уровень потерь составил 3,8 процента к общему количеству участвовавших в налете самолетов. Большинство потерянных машин было сбито огнем зенитной артиллерией, два самолета столкнулись в воздухе.

Таким образом, задача, поставленная перед Бомбардировочным командованием в этом налете — нанести противнику максимальный ущерб при минимуме потерь — была полностью выполнена, убедительно подтвердив высокую эффективность массированного применения сил бомбардировочной авиации. Противнику был причинен большой ущерб, нежели за все предыдущие налеты английской авиации, совершенные небольшими группами самолетов.

Воодушевленный первым впечатляющим успехом, маршал Харрис решил повторить массированный удар, избрав в качестве цели уже другой крупный промышленный центр Германии — город Эссен. В ночь на 1 июня с английских аэродромов в воздух поднялись 965 бомбардировщиков, направившиеся к намеченным объектам, но на этот раз повторить прежний успех помешала сильная облачность в районе цели. В результате Эссен получил незначительные повреждения, а основной удар пришелся по соседним городам Оберхаузену и Мюльгейму, заводы же Круппа вновь не пострадали. Немецкие силы противовоздушной обороны сбили 31 британский самолет, уровень потерь составил 3,2 процента от общего количества участвовавших в налете бомбардировщиков.

Поскольку организация массированных налетов еще представляла в то время для Бомбардировочного командования значительные трудности, то до конца 1942 года был проведен еще только один подобный налет. В ночь на 26 июня 1006 английских бомбардировщиков (включая 272 учебных и 102 самолета Берегового командования) произвели налет на северогерманский город Бремен. Ввиду облачности над городом, выход на цель и сброс бомб производился при помощи радионавигационной системы «Джи». После сброса бомб самолетами первого эшелона, на земле начались пожары, послужившие ориентирами для других британских бомбардировщиков.

В результате налета был серьезно поврежден авиационный завод фирмы Фокке-Вульф, полностью разрушены здания на площади около 11 гектаров в деловой части города и жилых кварталах. Британские ВВС потеряли 49 самолетов (уровень потерь составил 5 процентов от общего ко-

личества участвовавших в налете самолетов), причем 22 из них были укомплектованы учебными экипажами. Уровень потерь во время налета на Бремен оказался самым высоким из всех проведенных до этого массированных налетов.

Основываясь на опыте трех удачных массированных налетов, маршал Харрис планировал в дальнейшем каждый месяц проводить два-три массированных налета на территорию Германии с участием 700–1000 бомбардировщиков. Однако растущие потери материальной части, недостаток подготовленных экипажей и ухудшение погоды в осенние месяцы не позволили реализовать масштабные планы.

К ночным ударам по германским объектам в последующих налетах привлекалось не более 400–600 тяжелых бомбардировщиков. Так, в ночь на 1 августа и 11 сентября 1942 года бомбы были сброшены на Дюссельдорф, 14 и 17 сентября английские самолеты вновь появились над Эссенем.

Американский дебют

Но нет худа без добра. Хотя маршалу Харрису так и не удалось реализовать в 1942 году свои амбициозные планы, Бомбардировочное командование начало получать солидное подкрепление из-за океана. 1 июля 1942 года на британском аэродроме Престуик приземлился первый американский стратегический бомбардировщик В-17 «Летающая крепость», совершивший трансатлантический перелет. За ним последовали сотни других машин, и уже 17 августа 1942 года экипажи «летающих крепостей» 8-й воздушной армии ВВС США совершили свой первый налет на железнодорожный узел Руана.

Американское командование еще в предвоенные годы находилось под сильным влиянием доктрины Дуэ. В США аналогичные взгляды проповедовал генерал Вильям Митчелл, под влиянием которого многие руководители Вооруженных Сил стали рассматривать стратегическую авиацию как фактор, способный внести решающий вклад в победу над потенциальным противником путем разрушения его промышленных и политических центров ударами с воздуха. Она же считалась главным средством достижения гос-

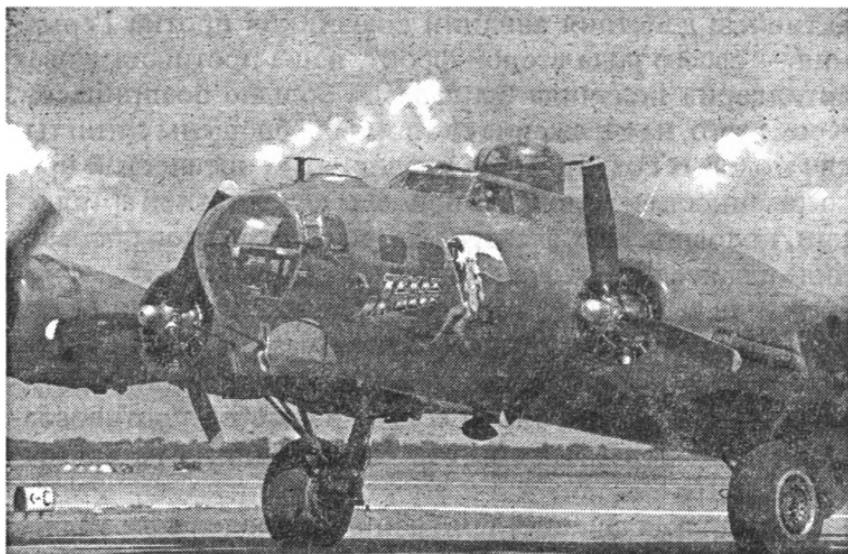
подства в воздухе — для этого предполагалось бомбардировками ослабить военно-воздушные силы и систему противовоздушной обороны противника, уничтожить предприятия авиационной промышленности.

Американские стратеги считали, что имеющие мощное оборонительное вооружение, следующие к цели в плотных боевых порядках, стратегические бомбардировщики способны самостоятельно отражать атаки вражеских истребителей и преодолевать любую систему ПВО, практически не нуждаясь в истребителях сопровождения. Поэтому количество и удельный вес стратегических бомбардировщиков в составе Военно-Воздушных Сил армии США постоянно возрастало.

В 1938 году на их вооружение поступил лучший в мире стратегический бомбардировщик В-17 «Летающая крепость», в 1941 году к нему присоединился В-24 «Либерейтор», а с конца 1943 года в боевых действиях на Тихом океане стали использоваться сверхтяжелые, не имевшие в то время аналогов в мире, бомбардировщики В-29 «Суперфортресс». С 1941-го по 1945-й год парк американских стратегических бомбардировщиков увеличился в 48 раз (при этом общая численность авиационного парка ВВС армии США за тот же период возросла только в 5,2 раза). Удельный вес тяжелых бомбардировщиков среди боевых самолетов возрос с 2,4 процента в декабре 1939 года до 18 в конце 1942 года и 34 процентов в августе 1945 года.

В полном соответствии с доктриной Дуэ, американское военно-политическое руководство постоянно наращивало парк стратегических бомбардировщиков, предназначенных для нанесения ударов по объектам в глубине территории противника. Даже когда общее количество самолетов ВВС армии США стало постепенно снижаться, достигнув пика почти в 80 тысяч машин в июле 1944 года, число стратегических бомбардировщиков по-прежнему продолжало увеличиваться, в основном за счет поступления на вооружение новейших машин В-29.

Летом 1942 года американские стратегические бомбардировщики В-17, перелетевшие через Атлантику на Британские острова, готовились вступить в воздушную битву над Рейхом. Их экипажи интенсивно знакомились с но-



*Американский стратегический бомбардировщик
В-17 «Летающая крепость»*

вым для себя театром военных действий, проводили первые разведывательные рейды на германские города — шла интенсивная подготовка к новому этапу воздушного наступления на Германию.

Советская официальная пропаганда, «анализируя» уроки Второй мировой войны, долгие годы утверждала, что налеты союзной бомбардировочной авиации (особенно в 1941—1942 годах) на Германию не имели никакого военно-стратегического значения и не оказывали какого-либо заметного воздействия на ход боевых действий. Интересно отметить, что сами германские военно-политические руководители думали иначе.

Министр вооружений Третьего Рейха Альберт Шпеер, оценивая в своих мемуарах результаты налетов британской авиации на германские города в 1942 году, отмечал, что «наиболее ощутимый ущерб нанесли вынужденные оборонительные меры; стволы десятков тысяч тяжелых зенитных орудий на территории Рейха или различных западных театров военных действий были направлены в небо, хотя их можно было перебросить в Россию и использовать там для стрельбы по танкам и другим наземным целям. Если бы не

активные действия авиации союзников против Германии — своего рода второй фронт, наша противотанковая артиллерия получила бы гораздо больше боеприпасов. Кроме того, на отражение ее атак были брошены сотни тысяч молодых солдат. Треть предприятий оптической промышленности изготовляла прицелы для зенитной артиллерии, половина всех электротехнических заводов производила для нее радиолокационное оборудование...»*.

А ведь в 1942 году части вермахта уже вышли к Волге, кровавые бои шли на улицах Сталинграда, и тысячи зенитных орудий (которые часто использовали в качестве противотанковых), сотни тысяч солдат из частей противовоздушной обороны были бы совсем нелишними на Восточном фронте.

Британская авиация тем временем продолжала налеты на германскую столицу. В ночь на 16 января 1943 года взял курс на Берлин 201 тяжелый бомбардировщик, поднявшийся в небо с британских аэродромов. Через несколько часов на цель вышли 147 машин, сбросившие 381 тонну фугасных и зажигательных бомб. Потери англичан составили всего один самолет. На следующую ночь на Берлин сбросили бомбы еще 142 бомбардировщика из 187 отправившихся к цели. Немецкие силы ПВО на этот раз не сплывали, и сумели нанести англичанам чувствительный урон — было сбито 22 самолета.

Большие потери в последнем налете заставили британское командование на время прекратить рейды на Германию, пока не будут определены причины неудачи и найдены эффективные меры противодействия германской ПВО. Только после полуторамесячной паузы британские бомбардировщики вновь появились над Берлином — в ночь на 1 марта 257 самолетов сбросили 664 тонны бомб на предприятия и жилые кварталы города, потеряв при этом 17 машин.

В конце марта англичане провели еще два воздушных рейда на Берлин, в первом из которых участвовало 396 самолетов (на цель вышло 338), а во втором — 329 (на цель

* Шпеер А. Воспоминания. Смоленск, 1996, с. 382.

вышли 234), сбросившие на город в общей сложности более 1400 тонн бомб. Потери королевских ВВС при этом составили 30 боевых машин.

Операция «Пойнтблэнк»

Тем временем на состоявшейся в январе 1943 года англо-американской конференции в Касабланке, в которой участвовали президент США Франклин Рузвельт и премьер-министр Великобритании Уинстон Черчилль, союзники приняли решение предпринять в 1943 году совместное воздушное наступление против Германии силами бомбардировочной авиации США и Великобритании. Его задачи, определенные директивой объединенного комитета начальников штабов, не изменились — «Вашей основной задачей является прогрессивно нарастающее разрушение и дезорганизация военной, промышленной и экономической системы Германии и подрыв морального духа немецкого народа до такой степени, при которой способность его к вооруженному сопротивлению смертельно ослабнет».

Решения военного командования союзников полностью соответствовали взглядам генерала Дуэ, высказанным задолго до Второй мировой войны: «в достижении победы, несомненно, большее значение будет иметь бомбардирование с воздуха, вынуждающее эвакуировать города с сотнями тысяч жителей, чем сражение типа тех чрезвычайно многочисленных сражений, которые имели место в мировую войну без сколько-нибудь существенных результатов».

Страна, потерявшая господство в воздухе, увидит себя подвергающейся воздушным нападением без возможности реагировать на них с какой-нибудь степенью эффективности; эти повторные, непрекращающиеся нападения, поражающие страну в наиболее сложные и чувствительные части, несмотря на действия ее сухопутных и морских сил, должны неизбежно привести страну к убеждению, что все бесполезно и всякая надежда погибла. А это убеждение и означает поражение».

Британские и американские авиационные стратеги, проанализировав сложившуюся к этому времени ситуацию

в противостоянии с Германией, пришли к выводу: прежде, чем предпринять широкомасштабное вторжение на европейском континенте, союзникам необходимо было добиться превосходства в воздухе и на море. Исходя из этого, были определены цели предстоящих воздушных ударов. Группа анализа воздушных операций в своих рекомендациях указывала, что разрушение и длительная нейтрализация примерно 60 объектов на территории Германии и оккупированных ею стран серьезно ослабит или парализует военные усилия стран оси в Европе.

Все эти 60 объектов были сведены в шесть групп целей, находившихся в зоне досягаемости американской и английской авиации, базировавшейся на Британских островах:

1. верфи по строительству подводных лодок и места их базирования;
2. предприятия авиационной промышленности;
3. заводы по производству шарикоподшипников;
4. заводы по переработке нефти и производству синтетического горючего;
5. предприятия по производству синтетической резины;
6. заводы военного транспорта.

Концентрированные и систематические воздушные удары по этим целям должны были, по замыслу союзного командования, оказаться неожиданными для противника и заставить его перестроить всю систему противовоздушной обороны.

Особое беспокойство у союзников вызывала угроза со стороны немецкого подводного флота, борьбу с которым планировалось вести всеми имеющимися в их распоряжении средствами, и уничтожать подводные лодки везде, где они будут обнаружены — на судостроительных верфях, в базах, при следовании в районы боевых действий и в самих районах боевых действий.

План совместного стратегического воздушного наступления против Германии на период с июня 1943 года до весны 1944 года получил условное наименование «Пойнт-блэнк». Союзники договорились и о распределении обязанностей: в интересах достижения внезапности американская бомбардировочная авиация (самолеты 8-й воздушной

армии, базировавшиеся на территории Великобритании, командующий генерал-лейтенант Икер) должна была действовать над Рейхом днем, применяя прицельное бомбометание, а бомбардировщики Бомбардировочного командования королевских ВВС должны были действовать ночью, нанося удары по площадям. Успеха дневных бомбардировок американцы надеялись достичь, используя мощное оборонительное вооружение тяжелых бомбардировщиков В-17 и В-24, большую высоту их полета и применение сомкнутых боевых порядков.

Для выполнения основных задач операции «Пойнтблэнк» на британских аэродромах были сосредоточены крупные силы бомбардировочной авиации союзников. К концу апреля 1943 года Бомбардировочное командование насчитывало 38 эскадрилий тяжелых и 14 эскадрилий средних бомбардировщиков «Веллингтон» с общей численностью 851 тяжелый и 237 средних бомбардировщиков. В распоряжении командующего 8-й воздушной армии было 337 тяжелых бомбардировщиков В-17 и В-24.

Еще в период подготовки к операции «Пойнтблэнк» английская авиация приступила к нанесению ударов по передовым базам немецких подводных лодок на территории Франции. В феврале 1943 года британские бомбардировщики произвели на французский порт Лориан 2000 самолето-вылетов, на Сен-Назер было выполнено три массированных налета, в каждом из которых участвовало до 400 самолетов.

Однако эффект этих воздушных ударов оказался гораздо меньше, чем предполагали британские генералы. Через шесть недель после начала этих налетов адмирал Дениц доложил Гитлеру: «Сен-Назер и Лориан стерты с лица земли... однако укрытия для подводных лодок остались неповрежденными». Срочно была усилена противовоздушная оборона баз подводных лодок, что затруднило действия английской авиации, а немецкие подводные лодки продолжали использовать эти порты.

В марте 1943 года настала очередь городов Германии: произведя два предварительных налета на Кельн, бомбардировщики союзников приступили к нанесению ударов по Рурскому промышленному району. С 6 марта по 29 июня

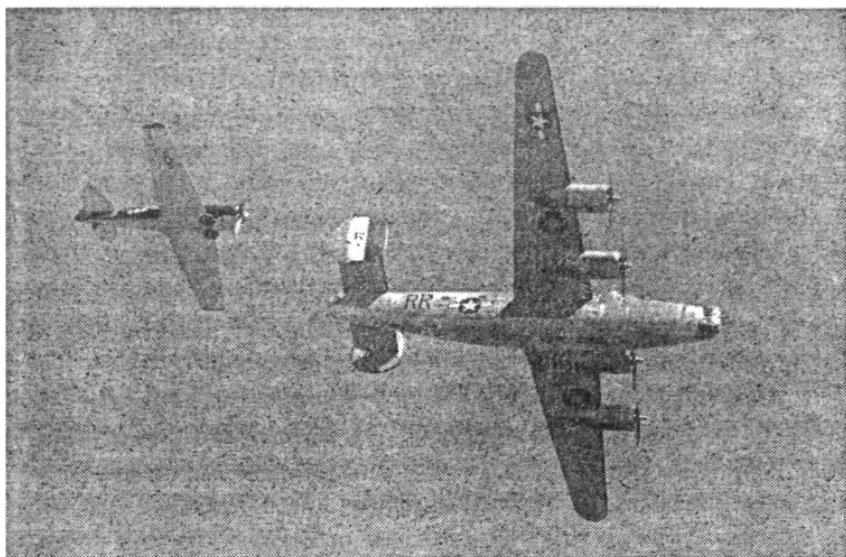
1943 года Бомбардировочное командование произвело 26 массированных налетов на города Рура, во время которых было сброшено около 35 тысяч тонн бомб — началась знаменитая воздушная «Битва за Рур», серия из 43 крупных рейдов авиации союзников на города Рурского района.

Первый удар, в котором участвовало более 400 самолетов, был нанесен в ночь на 6 марта по Эссену. До цели дошло 367 самолетов, сбросивших свой груз на промышленные объекты и жилые кварталы города. В результате было уничтожено около 65 гектаров застроенной площади, разрушено 13 цехов металлургического завода и более 700 зданий, еще несколько тысяч зданий получили повреждения. Потери британской авиации оказались сравнительно небольшими и составили 14 самолетов.

Через неделю английские бомбардировщики вновь появились над Эссенем. 384 машины разгрузились над промышленными и жилыми районами города, но 23 из них так и не вернулись на свои аэродромы. В третьем налете, совершенном в ночь на 4 апреля, участвовало 348 самолетов (немецкими силами ПВО был сбит 21 бомбардировщик), уничтоживших более 240 гектаров застроенной площади. В результате трех ночных налетов было выведено из строя более половины производственных зданий заводов концерна Круппа, что дало основание британским авиационным генералам утверждать: Бомбардировочное командование «сможет оказать на противника такое ошеломляющее воздействие, которое поставит того на колени, а затем заставит лежать в пыли его собственных разрушенных городов».

Начавшееся воздушное наступление союзников на Рур вызвало сильнейшее беспокойство германского командования, которое предприняло срочные меры по укреплению противовоздушной обороны Рурского промышленного района. Уже к середине апреля 1943 года здесь было сосредоточено более 40 процентов зенитной артиллерии ПВО Германии и до 466 ночных истребителей. Однако эти усилия не оказали заметного воздействия на активность британской авиации.

После Эссена наступила очередь Дуйсбурга, на который в ходе пяти массированных налетов было сброшено



Американские тяжелые бомбардировщики В-24

более пяти тысяч тонн бомб, Дюссельдорфа и других промышленных центров. На фоне других налетов особняком стоял воздушный удар по Вупперталю в ночь на 30 мая, когда главной целью английской авиации стали исключительно жилые кварталы. Потеряв 33 самолета, англичане практически стерли город с лица земли, уничтожив около 90 процентов застроенной площади (приведено в полную негодность 34 000 домов). Погибло 2 450 человек, еще 118 000 остались без крова. Потери британской авиации во время рейдов на Рур составили 872 самолета.

Кроме того, весной 1943-го года британское Бомбардировочное командование провело три массированных налета на Берлин, четыре на Вильгельмсхафен, по два налета на Гамбург, Нюрнберг, Штутгарт, по одному налету на Бремен, Киль, Штеттин, Мюнхен, Франкфурт и Мангейм. Кроме того, в ночь на 17 мая английские бомбардировщики разрушили плотины на реках Мене, Эдер и Зорпе.

В дневное время над Германией появлялись бомбардировщики американской 8-й воздушной армии, сосредоточившие, в отличие от англичан, свои усилия на уничтожении отдельных важных военных и промышленных объектов посредством прицельного дневного бомбометания.

Первые дневные налеты стали неожиданностью для немцев, что позволило американцам избежать больших потерь и добиться серьезных успехов.

Так, 18 марта 1943 года 97 «летающих крепостей» В-17 совершили налет на верфи по строительству подводных лодок близ Бремена. Все бомбы были сброшены на цель, а германским истребителям удалось сбить всего два самолета. 4 апреля 85 бомбардировщиков 8-й воздушной армии бомбили заводы Рено в Париже, а на следующий день объектом удара стал Антверпен. 14 мая 126 «летающих крепостей» бомбили военно-морскую базу Киль.

После первых массированных налетов на Германию союзники пересмотрели очередность объектов бомбардировок, и 18 мая 1943 года объединенный комитет начальников штабов одобрил новый вариант «Плана объединенного бомбардировочного наступления с Британских островов» под кодовым названием «Пойнтблэнк», на основе которого 10 июня была издана директива, определявшая основной задачей военно-воздушных сил союзников уничтожение немецких истребителей и разрушение предприятий авиационной промышленности, поскольку «пока это не будет достигнуто, наша бомбардировочная авиация не сможет выполнить поставленные перед ней задачи».

Согласно этому плану, новое бомбардировочное наступление на Рейх планировалось вести в четыре этапа. На первом (до июля 1943 года) главными объектами ударов с воздуха должны были стать верфи по строительству подводных лодок (борьба с германским подводным флотом по-прежнему считалась приоритетной). На втором этапе (август-сентябрь) основные усилия переносились на районы базирования истребительной авиации и авиационные заводы, для чего планировалось иметь в строю до 1192 бомбардировщиков. На третьем этапе (октябрь-декабрь) планировалось продолжить уничтожение истребительной авиации и авиационной инфраструктуры. Доведя к январю 1944 года число тяжелых бомбардировщиков в строю до 1746, союзники собирались перейти к обеспечению подготовки вторжения на европейский континент.

Согласно этой же директиве, основной задачей бомбардировщиков американской 8-й воздушной армии являлось

уничтожение немецкой истребительной авиации и предприятий авиационной промышленности: «Пока это не будет сделано, наша бомбардировочная авиация не сможет выполнить возложенные на нее задачи... Силы Бомбардировочного командования должны быть использованы в соответствии с их главной задачей — общей дезорганизацией немецкой промышленности. Действия английских бомбардировщиков должны проводиться, насколько это окажется возможным, в дополнение к боевым операциям 8-й воздушной армии... Распределение целей и эффективное взаимодействие сил, участвующих в выполнении поставленных задач, должны осуществляться посредством консультаций между командующими этими силами». Для отработки вопросов взаимодействия был специально создан Англо-американский объединенный комитет по планированию операций.

Вопрос согласования действий американской и английской авиации был чрезвычайно важным, поэтому вскоре была разработана и стала применяться стандартная схема налета на избранный объект с тем, чтобы он подвергся бомбардировке и днем и ночью. Для этого американские бомбардировщики появлялись над целью в вечерние сумерки, подвергали ее интенсивной бомбардировке зажигательными бомбами, создавая многочисленные очаги пожаров, служившие световыми ориентирами для английских самолетов, атаковавших эту же цель в ночное время. Ночные же налеты англичан на аэродромы истребительной авиации противника не позволяли немецким истребителям взлетать с поврежденных взлетно-посадочных полос на перехват американских самолетов днем.

Коррекции подверглась и тактика боевого использования бомбардировочной авиации. Как стало известно союзникам, радиолокационные станции, имевшиеся на вооружении противовоздушной обороны Германии, могли обнаружить и сопровождать только одну воздушную цель, а батарея тяжелой зенитной артиллерии могла вести прицельный огонь только по одному бомбардировщику, что требовало не менее двух минут. В случае же уплотнения боевых порядков самолетов и повышения концентрации их прохождения над целью, возникал «избыток целей», и

германская система ПВО лишалась возможности вести борьбу сразу со всеми самолетами противника.

Учитывая эти факторы, командование американской 8-й воздушной армии применило новое построение боевых порядков стратегических бомбардировщиков — авиационное крыло разбивалось на три группы по 18 бомбардировщиков в каждой, следовавших к цели в вертикальном построении, получившем название «коробка» — первая, ведущая группа находилась в центре, вторая — над ведущей, а третья — под ведущей. На расстоянии шесть миль вслед за первой «коробкой» следовала вторая, третья и т.д. В результате зону противовоздушной обороны противника за короткое время пересекало большое количество бомбардировщиков, с которым ни радиолокационные станции, ни зенитная артиллерия, ни истребители Люфтваффе не могли справиться, что по мысли авиационных стратегов должно было в перспективе привести к снижению уровня потерь.

Еще одним сюрпризом для немцев должна была стать бомбардировка с малых высот. Однако первый блин вышел комом — когда 177 бомбардировщиков В-24 «Либерейтор» из состава 9-й и 12-й воздушных армий, поднявшиеся в воздух с аэродромов в Северной Африке, вышли на бреющем полете к нефтеперерабатывающим заводам в Плоешти (Румыния), их встретил плотный зенитный огонь. И хотя американцам удалось вывести из строя половину производственных мощностей этих предприятий, 53 бомбардировщика были сбиты, а еще 55 серьезно повреждены.

«Битва за Гамбург»

В июле 1943 года английские бомбардировщики совершили очередные ночные налеты на Кельн, Ахен, Эссен. Вильгельмсхафен, а затем настала очередь Гамбурга — в период с 25 июля по 3 августа на него было совершено 3095 самолето-вылетов — шла ожесточенная «Битва за Гамбург». 2630 самолетов вышли на цель и сбросили 8621 тонну бомб, причинив значительные повреждения промыш-

ленным и жилым районам города. Потери союзников составили 87 самолетов.

В первом налете на Гамбург, в ночь на 25 июля, участвовали 740 английских бомбардировщиков, использовавшие для маскировки дипольные отражатели в виде полосок алюминиевой фольги, что позволило парализовать работу германских радиолокационных станций. В результате зенитная артиллерия вела беспорядочный неприцельный огонь, не имея целеуказания, а английские самолеты сбросили 2 396 тонн бомб, вызвавших значительные разрушения в городе. Потери составили всего 12 машин.

Едва рассвело, как на порт и район Вильгельмсбурга вновь обрушились бомбы, на этот раз с американских стратегических бомбардировщиков, сильно повредившие портовые сооружения, доки и суда в гавани. В налете, длившемся около часа, участвовало 68 «летающих крепостей» 8-й воздушной армии. На следующий день американцы повторили налет, разрушив крупную электростанцию в пригороде Гамбурга.

Следующая ночь прошла для жителей города относительно спокойно, но, как показали дальнейшие события, это было лишь затишье перед бурей — в ночь на 28 июля 739 английских бомбардировщиков сбросили на Гамбург 2 417 тонн бомб. В результате массированного применения зажигательных бомб в городе возник так называемый огненный смерч, двигавшийся со скоростью 75 м/сек, и сжигавший все на своем пути. Через два дня жители города пережили еще один массированный налет, в котором участвовало 726 самолетов, сбросившие 2 382 тонны бомб. В ночь на 3 августа состоялся заключительный, четвертый массированный налет.

В общей сложности в налетах на Гамбург участвовало 3 095 самолетов, 2 630 из которых вышли на цель, сбросив на нее 8 621 тонну бомб (половину из них составляли зажигательные). Потери союзников при этом составили 87 бомбардировщиков.

Город Гамбург в результате действий авиации союзников был разрушен на две трети — по данным полиции было приведено в полную негодность более 40 тысяч домов и 275000 квартир, что составило более 60 процентов жилой

площади города. Погибло 41800 человек, еще около 38000 было ранено. Без крова осталось более одного миллиона человек.

Пострадали и военные заводы, расположенные в Гамбурге. Так, производство подводных лодок на гамбургских верфях сократилось с восьми-девяти в месяц до двух-трех.

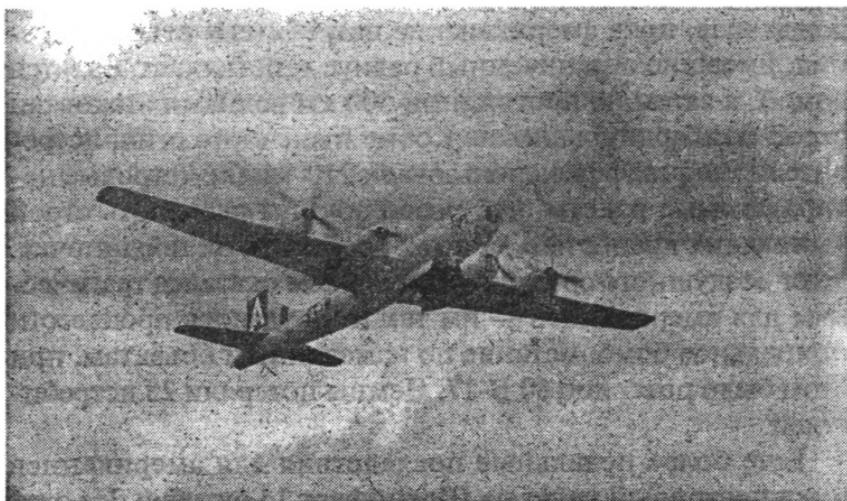
Всего в «битве за Гамбург», длившейся с июля по ноябрь 1943 года, авиация союзников совершила 33 рейда, причем уровень потерь составил 2,8 процента (для сравнения, в «битве за Рур» — март-июль 1943 года — он составлял 4,7 процента, было потеряно 872 бомбардировщика).

Добившись значительных результатов в «Битве за Гамбург», союзники однако остановились на полпути, не развив наметившийся успех. Как вспоминал министр вооружений Германии Шпеер, «после налетов на Гамбург... я сообщил Гитлеру, что система военного производства начинает разваливаться и что стоит подвергнуть столь же массированным бомбардировкам еще шесть крупных городов — и производство вооружения в Германии полностью приостановиться... К счастью, после налетов на Гамбург не последовало столь же разрушительных бомбовых ударов по другим городам. Противник опять дал нам возможность приспособиться к ситуации и свести к минимуму ущерб от его будущих акций»*.

В августе 1943 года бомбы союзников сыпались на Берлин, Мангейм, Нюрнберг и итальянские города Турин и Милан. Но главным событием месяца стал массированный налет на германский центр ракетного вооружения в Пенемюнде в ночь на 18 августа, когда 600 английских бомбардировщиков сбросили около двух тысяч тонн бомб.

Германское командование, встревоженное участвовавшими налетами авиации союзников, предпринимало срочные меры по укреплению системы ПВО. Быстрыми темпами шло развертывание системы раннего радиолокационного обнаружения вражеских самолетов, в состав которой входили радиолокационные станции «Фрейя» и «Вюрцбург». Всего на территории Франции, Бельгии, Голландии и Германии было развернуто 160 таких станций, позволив-

* Шпеер А. Воспоминания. Смоленск, 1996, с. 389—390.



*Американский сверхтяжелый бомбардировщик
В-29 «Суперфортесс»*

ших заблаговременно обнаруживать приближающиеся бомбардировщики противника.

Части истребительной авиации получили модернизированные истребители «Фокке-Вульф-190», вооруженные четырьмя 20-миллиметровыми пушками, дальность стрельбы которых значительно превосходила аналогичные показатели пулеметов на американских бомбардировщиках, ночные двухмоторные истребители Me410. Многие заводы, до этого выпускавшие бомбардировщики, переходили на производство истребителей, для них были разработаны новые радиолокационные прицелы.

Для облегчения работы своих ночных истребителей, немцы стали применять для обнаружения вражеских бомбардировщиков большое количество прожекторов, а также светящиеся бомбы, сбрасывавшиеся на предполагаемых маршрутах подхода и ухода самолетов противника.

Это дало свои плоды, что особенно ярко продемонстрировали события 17 августа 1943 года, когда 146 «летающих крепостей» В-17 8-й воздушной армии отправились бомбить авиационные заводы в Регенсбурге, а еще 229 В-17 — заводы по производству шарикоподшипников в Швейнфурте. Немецкие истребители ПВО, не ввязываясь в бой,

дождались, пока американские истребители сопровождали, имевшие ограниченный радиус действия, отправятся домой, а затем на протяжении 500 км волнами атаковали строй бомбардировщиков. Кроме пушечного огня, истребители Люфтваффе использовали 210-миллиметровые неуправляемые ракеты, что позволило им расколоть строй «летающих крепостей», а потом добивать их поодиночке. Итог воздушного сражения над Рейхом оказался трагическим для американцев — им так и не удалось произвести прицельное бомбометание по намеченным объектам, при этом было потеряно 60 В-17. Немцы потеряли 25 истребителей.

Еще более печальные последствия для американцев имел повторный налет на Швейнфурт 14 октября. На этот раз из 291 бомбардировщика, отправившегося к цели, были сбиты или получили серьезные повреждения 198. Уровень потерь при этом достиг катастрофической цифры — 20 процентов! Но, хотя противодействие германской истребительной авиации постоянно возрастало, налеты союзной авиации на Рейх продолжались по нарастающей.

«Битва за Берлин»

По примеру американцев стали вскоре уплотнять свои боевые порядки и англичане, что было для них весьма непростой задачей, поскольку британские самолеты появлялись над Рейхом по ночам. Командование английской бомбардировочной авиации сократило временной интервал между самолетами на боевом курсе, что позволило увеличить концентрацию самолетов над целью и сократить время прохождения боевого порядка бомбардировщиков над целью в три раза. В результате, появилась возможность бомбардировать цель максимально большим количеством самолетов в минимальный промежуток времени, а главное — сократить потери. Возросшая же вероятность поражения бомбами, падающими с вышелетящих самолетов, и столкновения своих самолетов в воздухе в значительной мере компенсировалась сокращением времени пребыва-

ния боевого порядка бомбардировщиков в зоне зенитного огня противника.

С каждым месяцем союзная авиация все глубже проникала вглубь Германии, приступив к нанесению ударов по объектам в центральной и южной ее частях. Возросшее в связи с этим время полета над вражеской территорией, заставило больше внимания уделять выбору маршрута полета к цели. Его старались выбирать таким образом, чтобы создать у немцев впечатление, что самолеты летят к определенной цели. Однако в самый последний момент бомбардировщики внезапно меняли свой курс и шли к действительному объекту атаки. Подобный зигзагообразный маршрут подхода самолетов к цели сбивал с толку операторов немецких радиолокационных станций и постов наведения истребительной авиации, в результате чего они затруднились определить объект атаки союзников.

В августе 1943 года Бомбардировочное командование, используя новые тактические приемы, приступило к налетам небольшими группами самолетов на Берлин, ставшими прелюдией воздушного сражения за Берлин, развернувшегося над германской столицей осенью.

В конце августа — начале сентября 1943 года самолеты Бомбардировочного командования британских ВВС совершили три массированных налета на Берлин. В ночь на 24 августа 625 бомбардировщиков (из отправившихся к цели 719) сбросили на город 1771 тонну бомб, потеряв от огня зенитной артиллерии и истребителей 56 машин. Через неделю, в ночь с 31 августа на 1 сентября, 512 самолетов обрушили на Берлин еще 1464 тонны бомб, потеряв 47 машин. В третьем участвовало всего 295 бомбардировщиков, доставивших к цели 998 тонн бомб. На британские острова не вернулось 20 самолетов.

После потери 123 бомбардировщиков, около 80 из которых были сбиты ночными истребителями, маршал авиации Харрис отдал приказ временно прекратить налеты на Берлин, сосредоточив усилия бомбардировочной авиации на более близких целях.

В сентябре англичане совершили два массированных налета на Мангейм, в каждом из которых участвовало около 600 бомбардировщиков. Четыре раза англичане бомби-

ли Ганновер, сбросив на него в общей сложности более восьми тысяч тонн бомб. Во время налета на Дюссельдорф в ночь на 4 ноября экипажи английских бомбардировщиков впервые применили бортовой радионавигационный прибор «ГН», позволявший более точно определять местоположение самолета в воздухе. Использование нового прибора позволило добиться попадания бомб в круг радиусом 800 метров от точки прицеливания. Вскоре их получили на вооружение все тяжелые бомбардировщики «Ланкастер», которым предстояло нанести массированный удар по Берлину. В ночь на 3 декабря на столицу Германии сбросили бомбы 458 бомбардировщиков, находившихся над целью в течение 44 минут. Через месяц Берлин бомбили 383 самолета, а в налете, состоявшемся в ночь на 28 января 1944 года была достигнута наибольшая концентрация самолетов над целью — каждую минуту на город сбрасывали бомбы 23 британских бомбардировщика.

Массированные воздушные налеты авиации союзников на столицу Германии дали немцам и руководству Третьего Рейха прекрасную возможность на своей собственной шкуре оценить все «прелести» тотальной воздушной войны. Особенно в этом усердствовали англичане, горевшие желанием отомстить ненавистным фрицам за кошмары бомбардировок в период «битвы за Англию», а заодно, внушить германскому народу простую истину — «не трогай Британию!»

Однако, это была всего лишь предварительная репетиция — подлинная «Битва за Берлин» развернулась в конце 1943 — начале 1944 года. Начало ей положил воздушный налет в ночь на 19 ноября 1943 года, когда 402 тяжелых английских бомбардировщика сбросили на столицу Германии более полутора тысяч тонн бомб, потеряв при этом всего девять самолетов. Интенсивность воздушного наступления на германскую столицу не снижалась и в последующие дни.

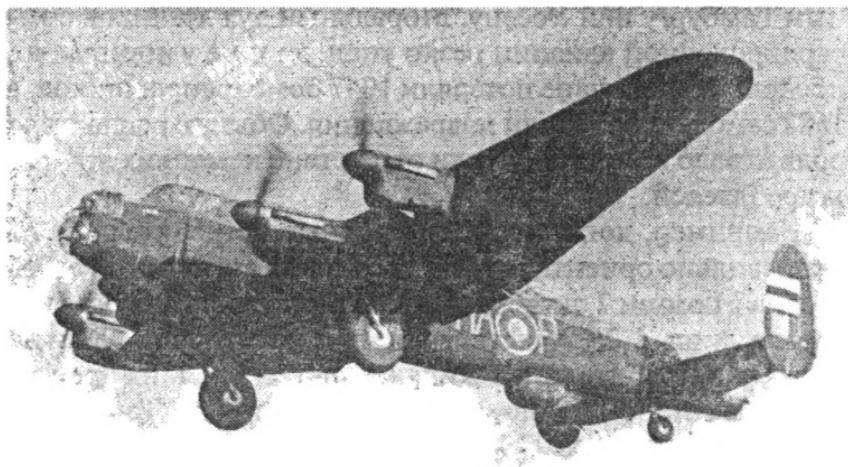
22 ноября 670 тяжелых британских бомбардировщиков (из отправившихся с Британских островов к цели 764) сбросили 2465 тонн бомб, потеряв от зенитного огня и атак истребителей противника 26 машин. На следующий день, 23 ноября, Берлин вновь бомбили 332 бомбардировщика

(из вылетевших на задание 382-х), сбросившие 1335 тонн бомб. Германские силы ПВО сбили 26 машин.

Налеты продолжались и в последующие дни: 26 ноября — 407 бомбардировщиков (из 456) сбросили 1576 тонн бомб, потери — 27 машин; 2 декабря — 401 бомбардировщик (из 458) сбросил 1686 тонн бомб, потери — 40 машин; 16 декабря — 450 бомбардировщиков (из 492) сбросили 1815 тонн бомб, потери — 23 машины; 24 декабря — 338 бомбардировщиков (из 379) сбросили 1288 тонн, потери — 15 машин; 29 декабря — 656 бомбардировщиков (из 712) сбросили 2315 тонн бомб, потери — 20 машин.

Новый, 1944-й год, не принес жителям германской столицы облегчения — британские самолеты продолжили свою разрушительную работу, методично превращая жилые городские кварталы и промышленные объекты в груды щебня. Уже 2 января 386 английских бомбардировщиков (из вылетевших на задание 421) сбросили на Берлин 1401 тонну бомб, потери составили 28 машин. Налеты продолжались и в последующие дни:

- 3 января — 311 бомбардировщиков (из 383) сбросили 1116 тонн бомб, потери — 27 машин;
- 20 января — 697 бомбардировщиков (из 769) сбросили 2401 тонну бомб, потери- 34 машины;



Английский бомбардировщик «Ланкастер»

— 27 января — 481 бомбардировщик (из 530) сбросил 1761 тону бомб, потери — 32 машины;

— 29 января — 596 бомбардировщиков (из 680) сбросили 1954 тонн бомб, потери — 46 машин;

— 30 января — 489 бомбардировщиков (из 540) сбросили 1961 тонну бомб, потери — 33 машины;

— 15 февраля — 806 бомбардировщиков (из 891) сбросили 2643 тонны бомб, потери — 40 машин;

— 24 февраля — 726 бомбардировщиков (из 810) сбросили 1493 тонны бомб, потери — 72 самолета.

Воздушная «Битва за Берлин» продолжалась с ноября 1943 года по март 1944 года. Как отмечал видный британский военный теоретик Б.Г. Лиддел Гарт: «Ее поощрял Черчилль. На столицу Германии было совершено 16 крупных налетов, а также 12 налетов на другие важные объекты, в том числе на Штутгарт, Франкфурт и Лейпциг. Всего было сделано более 20 тысяч самолето-вылетов.

Результаты этого массированного наступления, однако, оказались не такими, как предсказывал Харрис. Ни Германия, ни Берлин не были поставлены на колени, а потери англичан настолько возросли, что пришлось прекратить налеты. Потери достигли 5,2%, а ущерб от бомбардировок не шел ни в какое сравнение с ущербом, причиненным Гамбургу или Эссену. Моральный дух летчиков бомбардировочной авиации резко упал, да и не удивительно, поскольку англичане потеряли 1047 бомбардировщиков, а 1682 самолета получили повреждения. Обычно решающую роль играло присутствие или отсутствие немецких ночных истребителей.

Например, когда немецкие ночные истребители были неправильно ориентированы при налете английской авиации на Мюнхен 7 октября, бомбардировочная авиация потеряла лишь 1,2% участвовавших в налете сил. Обычно ночные истребители неожиданно появлялись на арене и весьма активно атаковали бомбардировщики. Так постепенно они вынудили бомбардировочное командование перенести свои удары на объекты, расположенные южнее Берлина, и все большую часть своих сил использовать на отвлекающие рейды. Кульминацией стал катастрофичес-

кий рейд на Нюрнберг 30 марта 1944 года, когда из 795 участвовавших в нем самолетов было сбито 94, а 71 поврежден.

Это сразу же вызвало протест против стратегии Харриса. Штаб ВВС должен был признать, что прицельное бомбометание по заранее намеченным целям, то есть налеты на избранные предприятия, например нефтеперерабатывающие, авиационные и другие заводы, больше отвечали реализации идеи, высказанной на конференции в Касабланке, о том, что вторжение в Северную Европу — главная цель союзников, но ее можно добиться, если будет завоевано господство в воздухе»*.

Подводя первые итоги воздушного наступления союзников на Германию, командующий Бомбардировочным командованием маршал Харрис констатировал, что «к концу октября 1943 года на 38 главных городов Германии было сброшено 167 230 тонн бомб, уничтожено около 8400 гектаров застроенной площади, что составляло 25 процентов общей площади городов, подвергшихся воздушному наступлению». Британский маршал стремился привлечь к налетам на Берлин американцев, но те оказались не готовы к ночным действиям, а дневные налеты на германскую столицу в 1943 году были равносильны самоубийству.

Командование 8-й американской воздушной армии, стремясь снизить потери, во время очередного налета на северогерманский город Эмден впервые использовало сопровождение бомбардировщиков тяжелыми истребителями P-47 «Тандерболт» на всем пути до цели, что принесло свои положительные плоды — несмотря на сильное противодействие германской ПВО, было потеряно всего семь бомбардировщиков из 244, вышедших к цели. Истребители сопровождения при этом сбили 21 немецкий самолет, потеряв всего два своих. Однако ограниченный радиус действия «Тандерболтов» по-прежнему не позволял им сопровождать бомбардировщики при налетах на цели, расположенные в центральной и южной части Германии.

Несколько ранее, осенью 1943 года, неожиданно обострились отношения между союзниками. Американцы, понесшие к этому времени значительные потери в налетах на

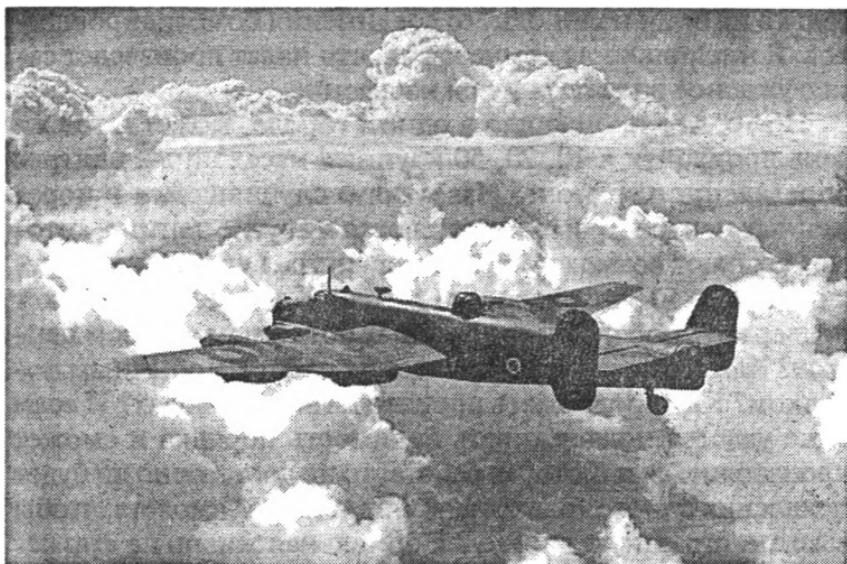
* Б.Г. Лиддел Гарт. Вторая мировая война, с. 633.

Швейнфурт, потребовали пересмотра плана операции «Пойнтблэнк» (и в первую очередь — перечень целей), считая, что она близка к провалу. Англичане же придерживались иной точки зрения. Маршал Харрис объяснял временные неудачи союзников недостаточностью сил, привлекаемых к ее осуществлению, и частой сменой объектов нападения. По его мнению, следовало увеличить численность парка стратегической бомбардировочной авиации, не допуская использования авиации по другим целям.

Английское министерство авиации сообщило комитету начальников штабов вооруженных сил США, что оно в основном согласно с точкой зрения маршала Харриса, настаивая на сохранении плана операции «Пойнтблэнк» в первоначальном виде. Доводы англичан оказались убедительными, и американцы согласились на продолжение операции.

Коррективы коснулись лишь количества бомбардировщиков, привлекаемых к бомбардировкам Германии. На Британские острова срочно перебрасывались американские стратегические бомбардировщики, началось строительство новых аэродромов и модернизация старых. К 1945 году английская и американская бомбардировочная авиация использовала уже 180 аэродромов, на которых к декабрю 1944 года базировалось 1513 британских (в апреле того же года — 1023) и 1826 американских (1049) бомбардировщиков.

Получив солидное подкрепление, союзники вновь взялись за Берлин, массированные налеты на который продолжались до 25 марта 1944 года. Всего их было 16, и они стоили Бомбардировочному командованию потери 492 самолетов. Самым мощным среди них был ночной рейд 891 английского бомбардировщика на германскую столицу в ночь на 16 февраля, которые сбросили на город 2642 тонны бомб. Они выходили на цель пятью эшелонами, в каждом из которых насчитывалось по 140 самолетов. Целеуказание осуществляли специально выделенные группы бомбардировщиков «Ланкастер» и «Галифакс», обозначившие точку прицеливания красными и зелеными светящими авиабомбами, а для нейтрализации радиолокационных станций использовались дипольные отражатели.



Английский бомбардировщик «Галифакс»

Налет продолжался 39 минут и стоил англичанам потери 42 самолетов. Потери немцев были более впечатляющими — получили повреждения 143 промышленных предприятия, электростанция и другие объекты. Все попытки немецких ночных истребителей перехватить бомбардировщики успеха не имели.

В результате налетов английских бомбардировщиков прекратили работу 30 процентов промышленных предприятий Берлина. 46 из них были полностью уничтожены, а еще 259 получили повреждения. Погибло более пяти тысяч человек, а полтора миллиона остались без крова над головой.

Командование союзников, определяя объекты для ударов с воздуха, продолжало действовать в полном соответствии с взглядами генерала Дуэ: «Я хочу только сделать упор на одном моменте, а именно на силе морального эффекта, который в состоянии дать подобные воздушные действия, — морального эффекта, могущего иметь еще большие последствия, чем сами материальные результаты этих действий. Возьмите, например, центр крупного города и представьте себе, как будет реагировать гражданское население

только на один налет одного соединения бомбардировщиков. Я нисколько не сомневаюсь, что налет произведет самое ужасное впечатление на население...

Но то, что произошло в одном городе, может в тот же день произойти в 10, 20, 50 крупных населенных центрах определенного района. Известия о случившемся в пораженных центрах, распространяются в другие центры, которые сознают возможность подвергнуться ударам на следующий же день, в следующий же час. Какая власть сможет поддержать порядок в угрожаемых подобным образом центрах? Как заставить все учреждения работать обычным порядком? Как продолжать производство на заводах? И если даже удастся поддерживать видимость порядка и сможет производиться некоторая работа, то не достаточно ли будет появления одного только неприятельского самолета, чтобы вызвать страшную панику? Нормальная жизнь не сможет протекать под вечным кошмаром неизбежной смерти и разрушения.

И если на следующий день будут поражены другие 10, 20, 50 центров, кто сможет еще удержать обезумевшее население от бегства в поля и деревни, чтобы спастись из городов, представляющих собой мишени для неприятельских ударов?

Неизбежно должно произойти разложение, глубокое разложение всего организма и не может не наступить вскоре момент, в который население, побуждаемое исключительно инстинктом самосохранения, потребует, чтобы избавиться от смертельной тревоги, прекращения борьбы на любых условиях?»

Эффективность подобных действий признавали и германские генералы — авторы коллективного труда «Мировая война 1939—1945 гг.», — отмечавшие, что «если удары с воздуха, нанесенные противником в 1943 году по объектам немецкой военной промышленности, привели к почти полному расстройству не только ее, но и прикрывавшие ее силы ПВО, то теперь удары его авиации были направлены прежде всего против немецкого гражданского населения.

Еще в 1943 году количество налетов с применением фугасных бомб замедленного действия и сверхтяжелых бомб заметно увеличилось; бомбы пробивали здания до самых

нижних этажей, создавая многочисленные завалы и вызывая большие пожары, особенно если сбрасывались тяжелые зажигательные бомбы. Все это подрывало веру населения в надежность бомбоубежищ, оборудованных в подвалах. Люди стремились попасть в специальные «бункерные убежища» и переполняли их до отказа. Как только по радиотрансляционной сети объявлялось о приближении самолетов противника, огромные массы населения, главным образом женщин. Детей и стариков, устремлялись к этим бомбоубежищам. Дома пустели, и поэтому ликвидировать вовремя очаги пожаров было некому. Это, разумеется, приводило к поистине грандиозным пожарам, уничтожившим большую часть города, подвергнувшегося бомбардировке.

С целью удержать в домах часть населения был принят ряд мер пропагандистско-разъяснительного и даже полицейского характера... Мощные бомбардировочные удары противника оказались для населения чрезмерно тяжелым моральным и физическим испытанием»*.

Однако наивный итальянский генерал Джулио Дуэ, также как и авиационные командиры союзников, не смог предвидеть всей ужасающей мощи репрессивного аппарата тоталитарного государства, внушавшего собственному народу большой страх, нежели воздушные бомбардировки противника. Поэтому германский народ продолжал трудиться во благо Рейха и, несмотря на столь тяжелые разрушения, немецкая промышленность не только не снизила выпуск промышленной продукции, а наоборот увеличила ее производство. Министр вооружений Шпеер сумел решительными мерами нейтрализовать ущерб, причиненный бомбардировками, и продолжал снабжать немецкую армию всем необходимым, отметив, что «своими непоследовательными действиями союзники сами лишили себя возможности приблизить поражение Германии. Если бы в марте и апреле они действовали бы так же энергично, как в декабре и феврале, мы довольно скоро были бы вынуждены капитулировать».

Конечно, бомбардировки давали эффект, в противном же случае уровень военного производства в Германии уве-

* «Мировая война 1939–1945 гг.». М., 1957, с. 464–465.

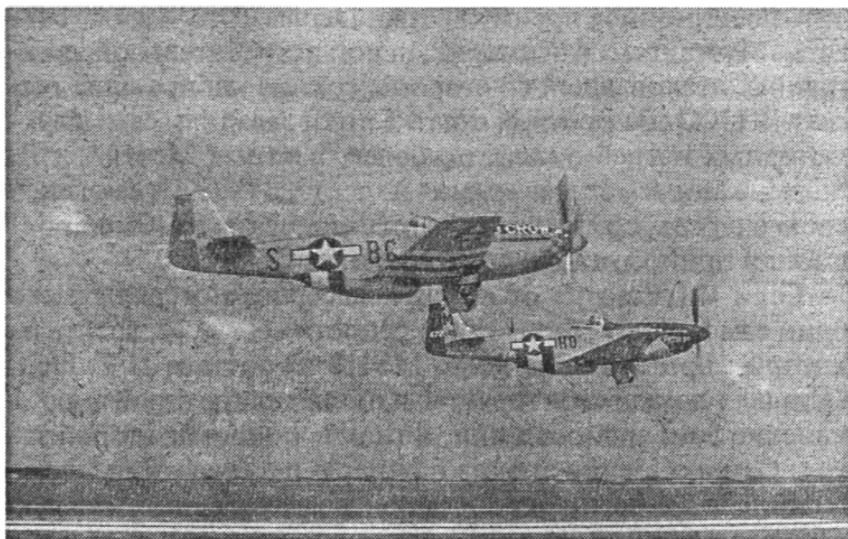
личился бы еще больше. Однако союзникам опять не хватило решительности и последовательности в действиях, что позволило Рейху продолжать сопротивление.

Всего в период с 10 июня 1943 года по 25 марта 1944 года английская бомбардировочная авиация совершила 58 массированных налетов на города и промышленные объекты Германии. В конце февраля англичане совместно с американцами провели операцию «Большая неделя» — воздушные удары по немецким авиационным заводам, имевшие целью вывести из строя авиационную промышленность Германии, и обеспечить авиации союзников господство в воздухе. На эти заводы было сброшено более 16 тысяч тонн, однако решительного успеха достичь не удалось.

Заключительными аккордами весеннего наступления союзников стали массированные воздушные налеты на Нюрнберг 31 марта 1944 года, и на Мюнхен 25 апреля. Во время первого налета англичане потеряли 94 бомбардировщика из 795 вылетевших на задание, но сбросили на город более двух тысяч тонн фугасных и зажигательных бомб. Налет на Мюнхен носил экспериментальный характер и проводился с целью проверки нового метода обозначения целей самолетами наведения с малой высоты.

Германская система ПВО оказывала ожесточенное сопротивление нарастающим налетам стратегической авиации союзников. Все чаще в небе над Рейхом разворачивались настоящие воздушные сражения с участием сотен боевых самолетов. Германское командование бросало в бой все, что имелось под рукой, в том числе и новинки авиационной промышленности Рейха, вроде двухмоторных истребителей Мессершмитт-410 и реактивных истребителей Мессершмитт-163 и Мессершмитт-262.

В воздухе им противостояли американские истребители Р-38 «Лайтнинг», Р-47 «Тандерболт» и Р-51 «Мустанг», сопровождавшие стратегические бомбардировщики В-17 и В-24 во время их дневных рейдов на германские объекты, и бои с которыми все чаще становились последними в карьере пилотов Люфтваффе. Так, 22 февраля 1944 года во время налета «Летающих крепостей» 8-й воздушной армии на Нордхаузен двухмоторные истребители Me110 и Me410 сбили шесть бомбардировщиков В-17, потеряв 11 своих



Американские истребители P-51D «Мустанг»

машин. Еще 49 «летающих крепостей» и 11 истребителей сбили пилоты Me109, 42 из которых тоже не вернулись на свои аэродромы.

3 марта во время рейда американских бомбардировщиков на Берлин успехи Люфтваффе оказались скромнее — ценой потери 24 истребителей удалось сбить девять «летающих крепостей», шесть «Мустангов», пять «Лайтнингов» и один «Тандерболт». Но эта была лишь разминка перед сражением, разгоревшимся над Берлином через три дня, когда в налете на германскую столицу участвовали 730 американских стратегических бомбардировщиков в сопровождении 800 истребителей. На цель удалось выйти 474 «Летающим крепостям» и 198 «Либерейторам», сбросившим бомбы на промышленные предприятия и жилые кварталы города.

Немецкое командование бросило в бой 19 истребительных авиагрупп, три группы тяжелых истребителей и четыре группы ночных истребителей. Непосредственно над Берлином действовали около сотни истребителей Люфтваффе. Дальнейшие события российский историк авиации А. Булах описывал следующим образом: «Пока самолеты противников сближались, обе стороны попытались полу-

чить позиционное преимущество. Первым это удалось сделать «Мустангам» 4-й американской истребительной авиационной группы, атаковавшей со стороны солнца набиравшие высоту Вф110G. В короткой схватке янки завалили семь двухмоторных истребителей, но более быстрые Ме410А и В, поддержанные «стодевятыми» из состава IV/JG3, смогли, в свою очередь, со стороны солнца атаковать бомбардировщики и прикрывавшие их истребители.

Если «Мустанги» от атаки «мессеров» потеряли всего один самолет, то «Летающие крепости» сразу 12, девять из которых пришлось на долю Ме410 из состава II/ZG26... Оставляя позади себя горящие и покидающие строй американские бомбардировщики, «шмели» пошли на второй заход. Однако американские офицеры целеуказания, находившиеся на борту «крепостей», возглавлявших каждую «боевую коробку», смогли быстро сориентироваться в обстановке и повторить этот успех немецким авиаторам не удалось: при выходе во вторую атаку пилоты «Мустангов» сами атаковали Ме410, заставив экипажи последних «заплатить по счетам», и вскоре шесть тяжелых истребителей были сбиты, а два повреждены.

В последовавшей за тем битве обе стороны понесли тяжелейшие потери. Так, американские ВВС недосчитались 99 В-17 и 16 В-24, еще шесть бомбардировщиков были списаны, а 293 «Летающих крепостей» и 54 «Либереитора» нуждались в ремонте. Тяжелы были и потери в личном составе: 686 человек, входивших в экипажи сбитых самолетов были объявлены пропавшими без вести, еще 17 трупов и 31 раненый авиатор были извлечены из фюзеляжей поврежденных самолетов. Немецкие потери составили 66 истребителей всех типов, 36 пилотов погибли и 27 были ранены.

Через десять дней над авиационными заводами в южной части Германии в очередной раз появились более 700 американских бомбардировщиков В-17 и В-24. Попытки пилотов Люфтваффе помешать им успеха не имели — американцы, хотя и потеряли 21 бомбардировщик и шесть истребителей, тем не менее сбили 58 истребителей, а главное сбросили бомбы на назначенные цели.

Более успешным для Люфтваффе стал день 10 апреля, когда, отражая налет восьмисот американских бомбарди-



Мессершмитт-262

ровщиков на объекты в Восточной Германии и Польше, немецкие летчики сбили 52 «Летающих крепости», 12 «Либейторов» и 16 истребителей сопровождения.

На следующий день в очередной рейд на Германию отправились уже около тысячи американских бомбардировщиков, имевших целями авиационные заводы фирмы «Фокке-Вульф» в Позене, «Юнкерс» в Бернбурге и Хальберштадте, моторостроительные заводы в Штеттине и Коттбусе, а также Берлин. Хотя расчетам немецких радиолокационных станций и удалось обнаружить приближение воздушной армады противника, как отмечал А. Барух, «сражение с самого начала складывалось весьма неудачно для Люфтваффе: выдвинутые заранее в воздушное пространство Германии крупные группы американских истребителей серьезно затруднили развертывание группировок немецких перехватчиков, которые часто попадали под удары во время набора высоты и вынуждены были принимать бой в невыгодных условиях, тратя горючее и боеприпасы.

Часть аэродромов подверглась штурмовым авианалетам «Лайтнингов» и «Тандерболтов». Все это весьма негативным образом сказалось на численности введенных в бой немецких истребителей. Фактически союзники смогли обеспечить себе почти четырехкратный перевес, так как командование Люфтваффе смогло задействовать лишь 432 одно — и двухмоторных перехватчиков... Чрезвычайно агрессивные действия истребителей сопровождения привели в частности, к тому. Что «разрушители» не смогли подняться на оперативную высоту и вынуждены были «подбирать» «выпадавшие» из общего строя поврежденные бомбардировщики, когда те опускались ниже 5000 м. Но и в этой обстановке авиаторы обеих групп в промежутке между 11.50 и 12.40 записали на свой счет 20 сбитых В-17 (по 10 каждую)...

В целом результаты этого сражения были чрезвычайно тяжелы для обеих сторон американцы потеряли 85 В-17 и 27 В-24 (еще 11 самолетов приземлились в нейтральной Швеции), эскорт не досчитался одного Р-38, четырех Р-47 и девяти Р-51. Немцы потеряли 56 истребителей, а 17 машин были повреждены; 36 летчиков были убиты и 17 ранены»*.

В апреле 1944 года союзное командование решило приостановить воздушную операцию «Пойнтблэнк», поскольку вся американская и английская стратегическая авиация была передана на период подготовки высадки союзных войск в Нормандии в распоряжение верховного главнокомандующего союзными экспедиционными силами. Были подведены и первые итоги длившейся почти год операции.

Только самолеты Бомбардировочного командования королевских ВВС выполнили около 75 000 боевых вылетов, потеряв при этом 2824 машины. Потери личного состава составили более 20 000 человек. Несмотря на значительные потери, численность авиационного парка постоянно возрастала, что дало возможность с февраля 1944 года выделять каждую ночь более 1000 самолетов для бомбардировки избранных целей (так, в ночь на 16 февраля Германию бомбили 1066 самолетов).

* «История авиации», 2001, № 6, с. 22—23.



Американский истребитель P-40

Как отмечалось в официальной истории королевских ВВС: «Нет никакого сомнения, что, несмотря на огромные разрушения, причиненные Германии союзной бомбардировочной авиацией, которые к весне 1944 года в 43 немецких городах составили 10 400 гектаров застроенной площади, влияние этих разрушений на способность немцев продолжать войну пока еще не было решающим и не стало таким до конца 1944 года. Немцы продолжали энергично работать, повышая с каждым месяцем норму средней выработки. Чтобы убедиться в этом, достаточно привести лишь два примера. Производство танков, составлявшее в 1943 году в среднем 330 в месяц, в 1944 году возросло до 512, а выпуск орудий в декабре 1944 года был в два с половиной раза больше, чем в январе 1943 года.

В конечном счете, несмотря на заявление Шпеера, что бомбардировка по площади никогда не представляла серьезной угрозы для Германии, последняя была вынуждена перейти к обороне в воздухе вследствие наступательных действий бомбардировочной авиации союзников».

Однако в то время английские и американские авиационные бароны думали иначе. Командующий британским бомбардировочным командованием маршал авиации Ар-

тур Харрис еще 12 августа 1943 года писал: «Я твердо убежден, что мы находимся у порога к окончательному решению в бомбардировочной войне... Я убежден, что при наличии нормальной погоды и сосредоточении усилий на главном деле с помощью бомбардировок мы можем опрокинуть Германию уже в этом году». В январе 1944 года он же высказал уверенность в том, что при продолжении массированных бомбардировок Третий Рейх можно привести в состояние полного опустошения, при котором капитуляция станет неизбежной.

Уверенность авиационных генералов в возможности поставить Германию на колени усилиями одной лишь стратегической авиации была настолько сильной, что большинство из них даже открыто выступало против проведения операции «Оверлорд» — вторжения союзных армий на европейский континент, считая ее напрасной тратой сил и времени.

Командовавший американскими военно-воздушными силами в Британии генерал Карл Спаатс после совещания 21 января 1944 года у верховного главнокомандующего Дуайта Эйзенхауэра записал в своем дневнике: «Ничего примечательного с точки зрения авиации, за исключением того, что начало операции «Оверлорд» приведет к отмене бомбардировочных действий против Германии на один-два месяца перед вторжением. Если будут действовать так, как сейчас предполагают, то не будет никакой возможности осуществлять воздушные операции достаточной интенсивности, чтобы подтвердить теорию, что Германию можно вывести из войны с помощью воздушной мощи. Операции в связи с «Оверлордом» — это детская игра по сравнению с нынешними воздушными операциями».

Через три месяца, в апреле 1944 года, на очередном совещании тот же Спаатс заявил: «Первостепенную важность имеет продолжение непрерывного объединенного бомбардировочного наступления, а предложенное отвлечение 8-й воздушной армии для поддержки операции «Оверлорд» является крайне опасным шагом. Куда более эффективными были бы комбинированные операции по стратегически важным целям, проводимые под единым командованием 8-й, 15-й и 9-й воздушных армий. В случае принятия тако-

го решения можно было бы отменить крайне опасную операцию «Оверлорд». Объединенные бомбардировочные усилия, возможно, потребовали бы несколько больше времени, но можно было бы рассчитывать на получение ожидаемых результатов с большей уверенностью, в то время как предлагаемое десантирование через Ла-Манш является исключительно опасным и его исход крайне сомнителен.

Провал операции «Оверлорд» приведет к таким последствиям, которые вполне могут зачеркнуть все результаты стратегических бомбардировок, проведенных до настоящего времени... Зачем в поспешности предпринимать крайне сомнительную операцию, когда имеется более надежный способ сделать это так, как только что я набросал в общих чертах? Лучше выигрывать войну наверняка, чем предпринимать операцию, которая таит в себе действительно огромный риск».

Верховный главнокомандующий Эйзенхауэр придерживался, однако, иной точки зрения и после напряженных дискуссий сумел добиться своего: руководство всеми военно-воздушными силами союзников было передано в его руки. Авиационным баронам пришлось наступить на горло собственной песне и взяться за осуществление программы обеспечения высадки союзных войск в Нормандии: разрушению французских железнодорожных узлов, переправ, что в перспективе должно было привести к изоляции района будущих боевых действий.

Последний год

Хотя в период подготовки и проведения операции «Оверлорд» стратегическая авиация союзников в основном действовала в интересах сухопутных войск, высадившихся в Нормандии, налеты на Германию продолжались, хотя и с меньшей интенсивностью. 12 мая 1944 года бомбардировщики 8-й и 15-й воздушных армий американских ВВС совершавшие рейд на промышленные центры Германии и Чехословакии, атаковали истребители Люфтваффе. Им удалось сбить 95 «Летающих крепостей» В-17, девять

В-24 «Либерејтор» и 14 истребителей. Собственные потери составили 80 истребителей, еще 22 были серьезно повреждены.

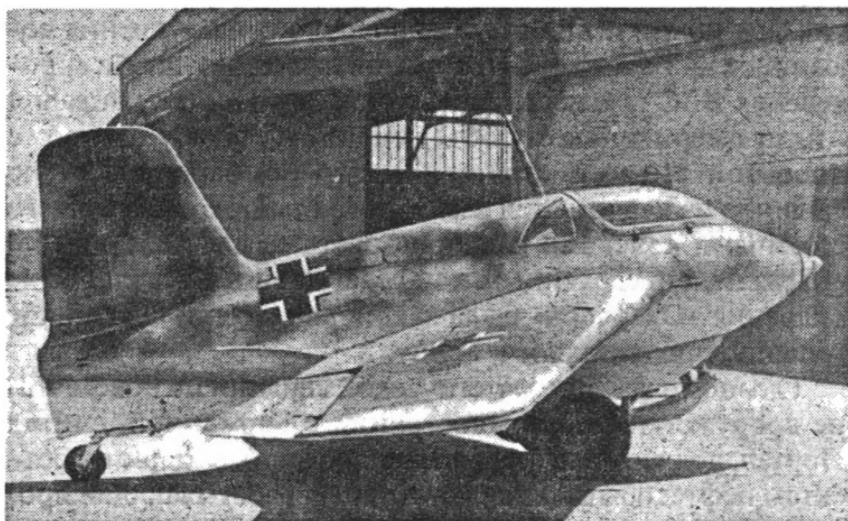
29 мая пилоты двухмоторных истребителей Me410 атаковали американские бомбардировщики, бомбившие города Шверин, Фалкенбург и Валлерсдорф. В этот день удача была на стороне немцев — потеряв всего четыре истребителя, они сбили 14 «Либерејторов» и два «Мустанга». Не менее успешным для тяжелых истребителей Люфтваффе оказался и день 20 июня, когда их экипажи, ценой потери всего одного самолета, сбили 32 бомбардировщика В-24, причем лейтенант Рудольф Дассов на своем восьмипушечном истребителе Me410 сбил над Балтийском морем три «Либерејтора».

Воздушные сражения шли не только над Германией, но и над Чехословакией, Польшей, Австрией. 26 июня 1944 года истребители Люфтваффе вылетели на перехват бомбардировщиков 15-й американской воздушной армии, совершавшие рейд на нефтеперерабатывающие заводы вблизи австрийской столицы Вены, однако «ошибка офицеров станции наведения привела к тому, что поднятые на перехват Me410 из состава I и II/ZG76, пробив облачность, внезапно оказались буквально на «пистолетной» дистанции от 36 «Либерејторов» 455-й бомбардировочной группы. Находившиеся в полной боевой готовности американские экипажи тут же открыли точный огонь и шедшие в авангарде два десятка истребителей I/ZG76 попали под шквал крупнокалиберных пуль. Почти мгновенно вспыхнули три Me410, несколько поврежденных машин тут же отвернули и со снижением пошли к своему аэродрому.

Фактически атака 1-й и 2-й эскадрилий была сорвана, однако экипажи шедшей несколько позади 3-й эскадрильи располагали несколько большим запасом времени для оценки обстановки. Возглавляемая обер-лейтенантом Бисшоффом эскадрилья пошла в атаку и смогла сбить пять В-24. Успешнее действовала II/ZG76, экипажи которой, пробив заслон американских истребителей и уничтожив трех «янки» (один «Лайтнинг» и два «Мустанга»), успешно атаковали строй «Либерејторов» и сбили пять из них. Последними сказали свое веское слово пилоты 3/ZG76, сбив-

шие четыре В-17. В этой схватке отличился экипаж оберфельдфебеля Затцингера, уничтоживший две «Летающих крепости»*.

Оценивая итоги боевой деятельности американских бомбардировщиков в этот период, английский историк Макс Хастингс писал: «В мае генерал Спаатс начал бомбардировку немецких заводов синтетического топлива. Результаты даже ограниченной бомбардировочной программы, выявленные после войны, оказались впечатляющими. Используя только 11,6 процента своих бомбардировочных усилий в июне, 17 — в июле, 16,4 процента в августе, он вызвал снижение немецкого производства синтетического топлива с 927 000 тонн в марте до 715 000 тонн в мае и до 472 000 тонн в июне. Снабжение Люфтваффе авиационным спиртом упало с 180 000 тонн в апреле до 50 000 тонн в июне и до 10 000 тонн в августе. Кажется вполне возможным, что если бы объединенный англо-американский штаб знал истинные масштабы немецкого кризиса в области топлива и дал американским авиаторам указание с еще большей энергией проводить в 1944 году кампанию унич-



Реактивный истребитель Мессершмитт Me 163 «Комет»

* «История авиации», 2001, № 6, с. 22–23.

тожения немецких производственных мощностей по выработке топлива, то, вероятно, Германию можно было бы разгромить к концу этого года».

К весне 1944 года Германия значительно сократила производство бомбардировщиков. Ее истребительная авиация и зенитная артиллерия, тщетно пытающиеся оборонять жизненно важные объекты страны, не были сосредоточены на критических участках фронта, чтобы оказать противодействие возможной высадке союзников на западном и южном побережье Европы. Почти три четверти миллиона мужчин, которые с большей пользой могли бы работать в любом другом месте или сражаться на многочисленных фронтах, были заняты в системе противовоздушной обороны. Кроме того, значительно большее количество людей было занято в органах местной противовоздушной обороны и на бесконечных восстановительных работах. Очень многие промышленные центры Германии к тому времени были основательно разрушены или серьезно повреждены.

После продолжительного перерыва, вызванного привлечением стратегической авиации для обеспечения высадки союзных войск в Нормандии, 27 августа 1944 года начался новый этап бомбардировочного наступления союзников на Германию. В этот день начальник штаба королевских ВВС главный маршал авиации Портал направил Англо-американскому объединенному штабу письмо с просьбой вывести стратегическую бомбардировочную авиацию из подчинения верховного главнокомандующего союзными войсками и использовать ее для действий по объектам, определенным конференцией в Касабланке — операция «Оверлорд» была закончена, армии союзников успешно продвигались к Рейну.

Главной задачей стратегической авиации на новом этапе вооруженного противостояния с Германией, считал Портал, должны были стать массированные удары по объектам нефтедобывающей и нефтеперерабатывающей промышленности, имевшие целью лишить германские вооруженные силы столь необходимого им горючего. Он предлагал издать новую директиву по использованию стратегической авиации, которая предполагала последовательно на-

растающее воздействие на военные и промышленные объекты Германии и ее железнодорожные коммуникации.

Объекты воздействия авиации предполагалось распределить в следующей последовательности: 1) предприятия нефтедобывающей и нефтеперерабатывающей промышленности; 2) заводы по производству шарикоподшипников; 3) танковые и автомобильные заводы. Маршал Портал считал, что в налетах на авиационные заводы больше нет необходимости, поскольку численность германских ВВС значительно уменьшилась, и они уже не представляли серьезной угрозы для авиации союзников.

Выбор в качестве первоочередной цели заводов по производству горючего, сразу же «оценило» германское руководство. Министр вооружений Третьего Рейха Шпеер после войны констатировал: «А через четыре дня произошло событие, заставившее меня навсегда запомнить эту дату — 12 мая 1944 года. Ведь именно в этот день противник окончательно одержал победу в сфере военного производства. До этого нам удалось, несмотря на значительные потери в вооружении, в общем и целом удовлетворять потребности вермахта. После налета 935 бомбардировщиков из состава 8-го американского воздушного флота на заводы по производству искусственного горючего в центральной и восточной частях Германии, начался совершенно новый период воздушной войны; он положил начало полному краху немецкой военной промышленности»*.

Предложения британского маршала получили одобрение и легли в основу директивы по использованию стратегической авиации, изданной Англо-американским объединенным штабом 14 сентября 1944 года. Она возлагала ответственность за руководство стратегической бомбардировочной авиацией в Европе на начальника штаба английских ВВС и командующего ВВС США, которые должны были согласовывать усилия подчиненных им сил. Вновь созданный орган — Объединенный комитет стратегических объектов — должен был еженедельно издавать «Перечень стратегических целей с указанием очередности их

* Шпеер А. Воспоминания. Смоленск, 1996, с. 466.

бомбардировки», немедленно представляя предложения в случае изменения обстановки.

Деятельности стратегической авиации союзников способствовало общее улучшение военной обстановки: после освобождения Франции, Бельгии и части Голландии была нарушена вся система противовоздушной обороны, особенно ВНОС, истребительная авиация Люфтваффе понесла значительные потери, а также оснащение бомбардировщиков специальным навигационным и прицельным оборудованием.

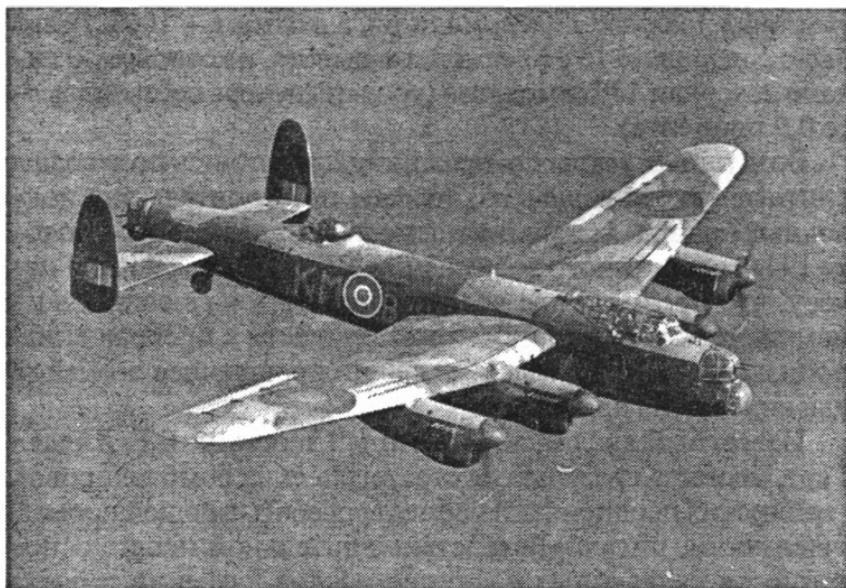
Бомбардировочное командование королевских ВВС подготовило немцам еще один неприятный сюрприз — английская авиация, пользуясь господством союзников в небе над Рейхом, перешла к дневным бомбардировочным налетам, первым из которых стал рейд на завод синтетического бензина в районе Хомберга 25 октября 1944 года, в котором участвовало 243 бомбардировщика. Через неделю налет повторили.

Во время ночного налета 12 ноября на завод синтетического бензина в Дортмунде 206 британских самолетов сбросили на него 1127 тонн бомб. Подобные по мощи удары были нанесены и по другим заводам синтетического горючего.

Параллельно с разрушением предприятий химической промышленности, продолжались массированные налеты на германские города. В ночь на 20 октября бомбы падали на Нюрнберг и Штутгарт, два налета были проведены на Кельн. Наиболее же мощному налету в октябре подвергся в ночь на 24 октября Эссен, на который 955 английских бомбардировщика сбросили 4538 тонн бомб.

В ночь на 3 ноября 992 самолета в очередной раз бомбили Дюссельдорф. Всего же за ноябрь английские бомбардировщики сбросили на предприятия нефтяной промышленности более 14 000 тонн бомб, еще почти 39 000 тонн бомб досталось немецким городам. Американцы тоже, не сидели сложа руки, продолжая совершать дневные налеты на Германию.

Большим успехом Бомбардировочного командования в ноябре 1944 года стало уничтожение немецкого линейного корабля «Тирпиц», правда, удалось это сделать только с



Английский бомбардировщик «Ланкастер»

третьей попытки. Англичане долго охотились за ним, но все предыдущие попытки потопить его окончились неудачей. 15 сентября бомбардировщики «Ланкастер», взлетевшие в Архангельске, сбросили на «Тирпиц», стоявший в Альтен-Фьорде пятитонные бомбы, одна из которых повредила корабль. Вторая атака, произведенная 29 октября, окончилась неудачей, и только 12 ноября 31 «Ланкастеру» из состава 9-й и 617-й эскадрилий королевских ВВС удалось нанести «Тирпицу» смертельную рану — в корабль угодили три пятитонные бомбы, он опрокинулся и затонул.

В декабре 1944 года самолеты Бомбардировочного командования королевских ВВС, сменив прежнюю тактику действий, совершили 19 дневных налетов на Германию: пять — на заводы по производству синтетического бензина, три — на Урфтскую плотину на реке Рур (союзники опасались, что немцы, взорвав ее, смогут затопить местность, по которой будут продвигаться их войска), но они окончились ничем — плотину взорвать не удалось. Параллельно с дневными рейдами, продолжались и ночные налеты — их в декабре было совершено 23, причем в двух из них

участвовало более 1300 самолетов, а в одном — 1000. Всего было совершено 15 333 самолето-вылета, в которых англичане потеряли 135 самолетов (уровень потерь составил всего 0,9 процента).

Воздушные удары по-прежнему наносились по заводам синтетического горючего, верфям по строительству подводных лодок и коммуникациям противника. Уже в ноябре 1944 года министр вооружений Шпеер докладывал Гитлеру, что продолжение воздушных налетов союзников на немецкие коммуникации может привести к прекращению производства материалов, имеющих решающее значение для снабжения армии.

Известный английский военный теоретик Б.Г. Лиддел Гарт, оценивая результаты стратегических бомбардировок германских предприятий нефтеперерабатывающей промышленности, писал: «Вследствие длительной неприкосновенности отдаленных нефтепромыслов Румынии и роста заводов по производству синтетического горючего в мае 1944 года запасы Германии достигли максимума и лишь в последующие месяцы начали снижаться.

Более двух третей гидрогенизированной нефти производилось на семи легкоуязвимых заводах. Уязвимость нефтеочистительных заводов тоже была очевидной, и поэтому концентрированные бомбовые удары по этим предприятиям летом 1944 года быстро начали приносить результаты. Апрельский выпуск топлива для двигателей внутреннего сгорания к июню снизился наполовину, а к сентябрю — в четыре раза. Производство авиационного бензина в сентябре упало до 10 тысяч тонн при плановом задании всего в 30 тысяч тонн, тогда как минимальная месячная потребность немецких ВВС составляла 160 тысяч тонн. Около 90% самого необходимого авиационного бензина поступало с завода Бергиуса.

В связи с высадкой западных союзников в Нормандии и наступлением русских потребность в горючем сильно возросла. Положение сложилось весьма серьезное: начиная с мая потребление превышало производство. Благодаря отчаянным мерам Шпеера удалось добиться некоторого увеличения запасов горючего накануне контрнаступления в Арденнах в середине декабря, но их оказалось недостаточ-

но. Затянувшееся сражение и налеты союзнической авиации на нефтеперерабатывающие заводы в декабре и январе исчерпали все запасы. Особенно эффективными оказались ночные налеты английской бомбардировочной авиации: «ланкастеры» могли теперь нести гораздо более крупные бомбы и значительно повысили точность ночного бомбометания.

Удары по объектам нефтеперерабатывающей промышленности в Германии значительно снизили также производство взрывчатых веществ и синтетического каучука, а из-за нехватки авиационного бензина почти полностью прекратились учебные полеты и резко сократились боевые вылеты ВВС. Например, в конце 1944 года немцы уже не могли использовать больше пятидесяти ночных истребителей одновременно. Нехватка горючего в значительной степени сводила на нет потенциальное значение новых реактивных истребителей, поступивших на вооружение немецких ВВС»*.

На протяжении всего 1944-го года продолжались и налеты на столицу Третьего Рейха Берлин, в которых участвовали и британские и американские бомбардировщики. Количество дневных налетов постоянно увеличивалось, и самым крупным из них стал рейд 1071 американского самолета 21 июня. К цели вышли 686 машин, сбросивших 1354 тонны бомб, собственные же потери составили 32 самолета.

Наибольшие потери американские бомбардировщики понесли 6 марта, когда из рейда на Берлин не вернулись 69 самолетов. 29 апреля в небе Берлина было сбито 63 американских самолета. Всего в 14 налетах на германскую столицу участвовало 7717 американских самолетов, 335 из которых были сбиты немецкими средствами ПВО.

Новый, 1945-й год, начался с массированных ночных налетов на железнодорожные узлы в Ханау, Нейссе, Штутгарте. Движение транспорта в этих районах вскоре было полностью парализовано. Британские бомбардировщики добирались даже до Чехословакии — 17 января 893 самолета бомбили чешские города Цейц и Мост. Появление на

* Б.Г. Лиддел Гарт. Вторая мировая война. М., 200, с. 642—643.

вооружении британской стратегической авиации новейших панорамных радиолокационных прицелов H2S-III позволило резко повысить эффективность воздушных ударов, нанося их с большей точностью.

В феврале 1945 года основной целью для Бомбардировочного командования в очередной раз стали заводы синтетического бензина, на которые в ходе 17 дневных и 23 ночных налетов было сброшено 62 339 тонн бомб. В последующие два месяца на них сбросили еще почти 25 тысяч тонн бомб, что создало катастрофическую ситуацию со снабжением германской армии горючим. Еще в июле 1944 года министр вооружений Третьего Рейха Шпеер докладывал Гитлеру, что в результате непрекращающихся налетов стратегической авиации союзников на заводы по производству синтетического горючего производство авиационного бензина сократилось на 90 процентов. К осени того же года производство авиационного топлива упало до 5,4 процента от уровня, который существовал до начала массированных налетов на них.

Наиболее же известной акцией стратегической авиации союзников в начале 1945 года стала печально знаменитая операция «Удар грома» — массированные воздушные налеты авиации союзников на Дрезден 13—14 февраля. В соответствии с планом она осуществлялась в три этапа: два удара наносились в ночь на 14 февраля, третий — днем 14 февраля.

В шесть часов вечера 13 февраля с английских аэродромов в воздух поднялись около 300 самолетов «Ланкастер» Бомбардировочного командования, взявшие курс на Германию. Полет проходил в режиме радиомолчания, который нарушил только в 22 часа командир самолета наведения, давший команду самолетам-осветителям на сбрасывание светящихся авиабомб. Через 13 минут началась бомбардировка, продолжавшаяся 16 минут.

В 1.30 ночи 14 февраля над Дрезденом появились еще более мощные силы бомбардировочной авиации — 529 тяжелых бомбардировщиков «Ланкастер», — нанесшие второй удар по городу. Всего за ночь на Дрезден было сброшено 2659 тонн фугасных и зажигательных бомб. Вечером того же дня был нанесен третий удар, в котором участвовали

316 американских бомбардировщиков В-17 «Летающая крепость» из состава 8-й воздушной армии.

Как отмечала официальная история королевских ВВС: «Разрушение центров коммуникаций являлось частью англо-американского плана поддержки наступления русской армии... «Немецкая Флоренция», этот красивейший из европейских городов, построенный в стиле рококо, был полностью разрушен. Точное количество жертв установить невозможно, так как город в это время был переполнен беженцами. По русским данным, количество жертв в городе составляло от 25000 до 32000 человек, а по немецким данным, эта цифра была гораздо большей». Всего в «террористической» бомбардировке Дрездена участвовало более 1000 английских и американских стратегических бомбардировщиков, которые при этом потеряли только шесть машин.

Если союзники считали уничтожение Дрездена помощью Красной Армии, то советская точка зрения на бомбардировку города была противоположной: «Налет на Дрезден имел целью не столько сломить сопротивление противника, сколько продемонстрировать перед всем миром, и особенно перед Советским Союзом, военное могущество США и Англии и тем самым подготовить почву для проведения политики «с позиции силы» в послевоенное время».

Обличая вчерашних союзников, стиравших с лица земли германские города, советская пропаганда старалась не вспоминать о массированных бомбежках советской авиацией дальнего действия Хельсинки в начале 1944 года, предпринятых с целью «выбомбить» Финляндию из войны. Ближе к концу войны Сталин попытался по примеру союзников с помощью авиации решить стратегическую задачу — лишить Германию одного из ближайших союзников, сломив моральный дух финского народа путем бомбометания по жилым кварталам столицы.

Финский историк Карл-Фредрик Геуст так описывал события февраля 1944 года: «Бомбовые атаки против Хельсинки проводились с десятидневными интервалами: ночами с 6 на 7, с 16 на 17 и с 26 на 27 февраля 1944 года. По финским данным, в их ходе АДД (Авиация Дальнего Дей-

ствия) провела 773, 497 и 850 самолето-вылетов соответственно. Первый налет прошел двумя волнами — с 18.35 до 20.07 и с 2.20 до 4.03 по финскому времени. В атаке приняли участие 216 бомбардировщиков, сбросивших 2100 бомб, из которых 331 (около 16 %) упала на город. 15 многоэтажных домов было разрушено и 111 повреждено, для деревянных домов эти показатели соответственно 13 и 26. Погибли 103 человека.

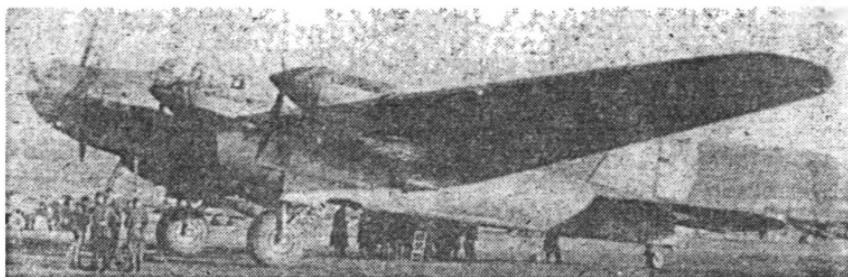
Во время прохождения двух волн второго налета — с 20.20 до 23.16 и с 23.50 до 5.43 по финскому времени — 416 бомбардировщиками было сброшено 4200 бомб. Территорию города поразили 130 (или 4% от общего числа) бомб. В результате атаки разрушено 4 и повреждено 13 многоэтажных домов, соответственно 18 и 40 деревянных, погибли 24 человека.

Третий налет шел тремя волнами: с 18.43 до 22.30, с 22.30 до 2.30 и с 2.30 до 5.05 по финскому времени. В налете принимали участие 900 бомбардировщиков, сбросивших 9000 бомб, из которых 338 (только 3,6%) упали в городе. 16 многоэтажных домов было разрушено и 114 повреждено, из деревянных домов пострадали соответственно 43 и 21. Убиты 18 человек»*.

В ночь с 6 на 7 февраля экипажами бомбардировщиков Пе-8 45-й авиадивизии на Хельсинки были сброшены две пятитонные бомбы. Однако массированные налеты самолетов советской дальней авиации успеха не имели — эффективные действия финской системы ПВО и наоборот, крайне неудачные действия советских летчиков (большинство бомб в цель не попало, потеряно 27 самолетов — из них четыре потерпели аварию при взлете) не позволили добиться поставленных целей — война с Финляндией продолжалась до сентября 1944 года (советско-финляндское перемирие было подписано 4 сентября).

Как отмечал тот же К.Ф. Геуст, «первая попытка советского командования достичь с помощью АДД стратегических целей — сломить ночными бомбардировками сопротивление Финляндии не увенчалась успехом. В середине

* «Авиация и время», 1997, № 5, с. 25.



Советский бомбардировщик Пе-8

лета подчиненные маршала Голованова переключились на выполнение тактических заданий — оказывали поддержку с воздуха партизанским формированиям в Белоруссии и наносили бомбовые удары в рамках операции «Багратион». Свою вторую стратегическую операцию, на этот раз против столицы Венгрии Будапешта, АДД провела в сентябре 1944 года. В ходе четырех ночных атак в общей сложности было совершено 1129 вылетов и сброшено около 8000 бомб. Результаты операции снова оказались разочаровывающими».

Советская дальняя авиация в годы войны в основном использовалась в интересах сухопутных войск, практически не проводя самостоятельных операций, способных повлиять на ход боевых действий. Отказ Сталина в предвоенные годы от стратегической авиации имел печальные последствия. Также считал и известный авиационный эксперт, автор книги «Воздушная мощь», Эшер Ли: «Сталин был обеспокоен большими потерями тактической авиации в первые месяцы войны с Германией. Он хотел, так же как и англичане, нанести ответный удар непосредственно по Германии в то время, когда Красная Армия отступала и не ставила своей ближайшей задачей вернуть огромные территории, захваченные немцами в Прибалтийских республиках, Восточной Польше, Белоруссии и на Украине.

Именно поэтому Сталин поручил генералу (позднее маршалу) Голованову реорганизовать тяжело-бомбардировочную авиацию и объединить ее в самостоятельную организационную единицу, подчиненную Государственному Комитету Обороны. Эта новая организация, названная АДД (авиация дальнего действия), была слабой в боевом

отношении. Большую часть самолетов составляли двухмоторные американские самолеты В-25 «Митчелл», поставленные по ленд-лизу, и советские самолеты ИЛ-4. Позднее появилось несколько эскадрилий четырехмоторных самолетов ПЕ-8 советского производства. Эти самолеты, однако, имели недостаточную дальность действия и грузоподъемность, испытывали недостаток в радиолокационных средствах для навигации и слепого бомбометания. Действия этих самолетов против нефтяных промыслов в Румынии, а также несколько налетов, совершенных ими на Берлин, Будапешт и Варшаву, причиняли немецкой противовоздушной обороне весьма малое беспокойство».

Попытки организовать советское воздушное наступление на Рейх и его сателлитов, как видим, успеха не имели. В Красной Армии авиации традиционно отводилась роль дальнобойной артиллерии, действующей в интересах сухопутных войск, а самостоятельные ее действия были вне закона.

Иначе обстояло дело на Западном фронте. Здесь союзники, даже в последние месяцы войны, по-прежнему не забывали о германских городах. В феврале-марте 1945 года «летающие крепости» 8-й американской воздушной армии совершили четыре рейда на Берлин. 3 февраля 937 бомбардировщиков из 1003 отправившихся к цели сбросили 2266 тонн бомб. Немцам удалось сбить всего 25 самолетов. 26 февраля город бомбили 1066 бомбардировщиков, из которых только три не вернулись домой.

18 марта с аэродромов на Британских островах в очередной раз поднялись в воздух более 1200 американских самолетов (не считая истребителей сопровождения), взявшие курс на Берлин. 3274 тонны бомб, сброшенные 1221 бомбардировщиком, устроили ад на земле, превращая еще уцелевшие строения в кучи щебня. Зенитчики и летчики истребительной авиации Люфтваффе сумели сбить всего 13 самолетов противника.

Завершающим в серии массированных налетов на Берлин стал рейд 446 американских бомбардировщиков 28 марта, в ходе которого на город были сброшены 1037 тонн бомб. Потери союзников были минимальными и составили всего две машины.

О последствиях, не прекращавшихся ни на неделю воздушных ударов по германским городам, можно судить по признаниям немецких генералов: «Огромные потери, плохие вести с фронтов, недостаточное питание и большое количество налетов, как дневных, так и ночных (за сутки воздушная тревога зачастую объявлялась по 3—4 раза), довели нервное напряжение гражданского населения до предела. Часть населения вообще упала духом и перестала противодействовать налетам, а между тем пожары принимали катастрофические размеры, уничтожая целые города.

Особенно тяжелые потери в людях и наиболее значительный ущерб постройкам отмечались в тех случаях, когда данный город подвергался налету впервые или же после длительного перерыва. Это в значительной мере объяснялось беспечностью населения и его недостаточной опытностью. 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».



Американский самолет В-25 «Митчелл»

Последней военной весной основными целями союзников, помимо городов, по-прежнему продолжали оставаться верфи по строительству подводных лодок и заводы синтетического бензина. Только самолеты британского Бомбардировочного командования совершили в марте против них 24 дневных и 29 ночных налетов.

Количество и тоннаж бомб, сброшенных союзниками на Германию, возрастали с каждым годом. Самолеты Бомбардировочного командования британских ВВС сбросили в 1939 году на объекты противника всего 31,5 т бомб. В 1940 году была сброшена 13 241 т бомб, 1941-м — 31 894 т, 1942-м — 46 290 т, 1943-м — 159 972 т, 1944-м — 533 926 т. Четыре месяца победного 1945 года добавили еще 182 830 т бомб.

Бомбардировщики 8-й воздушной армии США тоже год от года наращивали мощь своих воздушных ударов. Если в 1942 году они сбросили на Германию всего 1588 т бомб, то в следующем году эта цифра возросла в двадцать с лишним раз — до 44 899 тонн. В 1944 году тоннаж бомб, сброшенных на объекты противника, возрос почти в девять раз — до 393 701 т. В финальных сражениях воздушной войны в Европе американцы обрушили на развалины Третьего Рейха еще 190 705 тонн бомб.

Потери союзников в гигантской воздушной битве над Германией составили в общей сложности около 17 тысяч самолетов, при этом погибло почти 115 тысяч членов их экипажей.

Воздушное наступление на Третий Рейх, которое в течение нескольких лет вели союзники, стало одной из составляющих победы антигитлеровской коалиции во Второй мировой войне. Долгое время советская историография старалась всячески приуменьшить значение действий стратегической авиации союзников в небе над Германией: «...следует отметить, что и бомбардировки военно-промышленных объектов не принесли желаемых результатов. Фашистская Германия успевала не только ликвидировать последствия налетов союзной авиации, не снижая при этом темпа производства продукции, но и увеличивать его. Это подтверждается «Официальным докладом германского министерства вооружений и военной промышленности за

1944 год». В нем отмечается, что в Германии в 1944 году по сравнению с 1942 годом было произведено в три раза больше бронетанковой техники, бомбардировщиков-истребителей — более чем в три раза, ночных истребителей — в восемь раз больше. Более того, как указывалось, в 1944 году наблюдалось увеличение выпуска некоторых видов военной продукции в последнем квартале 194 года по сравнению с первым кварталом того же года».

В результате складывалась парадоксальная ситуация — получалось, что воздушные бомбардировки германских городов и военных заводов вели лишь к увеличению производства на них. Если бы союзники удвоили свои усилия, то немецкая армия вообще бы не имела проблем со снабжением — производство военной продукции, в соответствии с логикой советских историков в погонах, выросло бы многократно.

Штатные разоблачители «буржуазных фальсификаторов» сами не замечали абсурда своих умозаключений — партийное и военное руководство требовало доказать «решающую роль советских вооруженных сил в разгроме фашистских агрессоров». В этой ситуации было не до логики — факты интерпретировались в угоду заданной схеме, и никто не задумывался над простым вопросом — а во сколько раз выросло бы в Германии производство подводных лодок, танков, самолетов, ракет, если бы пилоты Бомбардировочного командования и 8-й воздушной армии ВВС США, рискуя жизнью, не бомбардировали вражеские заводы, верфи, железные дороги, да и города Германии, и как бы тогда разворачивались события на фронтах Второй мировой.

Питомцы Агитпропа не пожалели даже простых летчиков английских и американских ВВС, упорно доказывая бесполезность их усилий. А ведь они, в отличие от коммандных стратегов, ежедневно рисковали своей жизнью — тысячи пилотов бомбардировщиков нашли свою могилу на просторах Германии, а тех, кто успел покинуть горящую машину, часто ждала смерть на земле, на месте приземления или в концлагере.

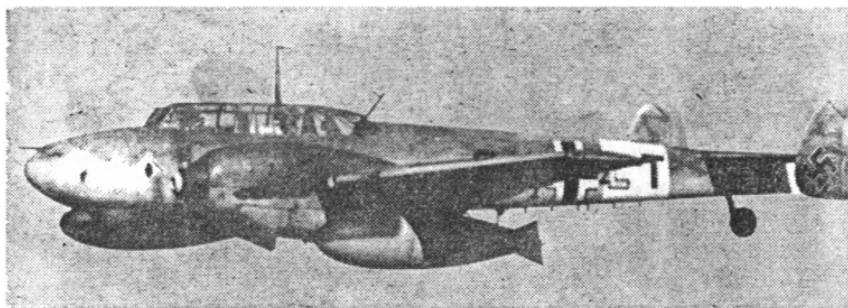
Стратегическая авиация союзников не смогла самостоятельно нанести поражение фашистской Германии, что со-

ветскими стратегами однозначно трактовалось как свидетельство несостоятельности доктрины Дуэ, но такую задачу перед ней ведь никто и не ставил. Итальянский генерал предлагал наносить превентивные массированные воздушные удары, дабы одновременно завоевать господство в воздухе, после чего переходить к систематическому уничтожению военно-экономического потенциала противника.

Парадокс ситуации, по мнению уже упоминавшегося Лиддел Гарта, состоял в том, что, «учитывая постоянство и последовательность, с какими в довоенные годы провозглашалась идея стратегических бомбардировок, будущие историки поразятся, обнаружив, что в 1939 году, когда началась война, английские ВВС не обладали сколько-нибудь достаточными силами для стратегических бомбардировок.

Это объяснялось не только финансовыми затруднениями и режимом экономии, господствовавшим в 20-х — начале 30-х годов, но и ошибочным представлением командования ВВС относительно того, какого рода силы и самолеты требуются для этой цели. После 1933 года начали заменять устаревшие бипланы, однако еще очень много оставалось легких бомбардировщиков, не пригодных для стратегических бомбардировок, а большинство новых типов — «уитли», «хэмпдены», «веллингтоны» — не отвечали требованиям и даже нормам того времени. Из семнадцати тяжелобомбардировочных эскадрилий, имевшихся в 1939 году, только шесть, вооруженных «веллингтонами», были сколько-нибудь эффективными. Кроме того, бомбардировочная авиация испытывала недостаток в подготовленных экипажах (главным образом из-за того, что долгое время все внимание уделялось легким двухмоторным машинам), а также в навигационных и бомбардировочных приборах».

Оказалось, что недостаточно только быть приверженцами доктрины Дуэ, необходимы еще и соответствующий инструмент для претворения ее в жизнь — мощный флот стратегических бомбардировщиков, — а вот его-то у Великобритании к началу Второй мировой войны и не было. Даже в официальной истории английских ВВС отмечалось несоответствие оценки обстановки и планов штаба королевских ВВС: «С 1918 года стратегия ВВС основывалась на



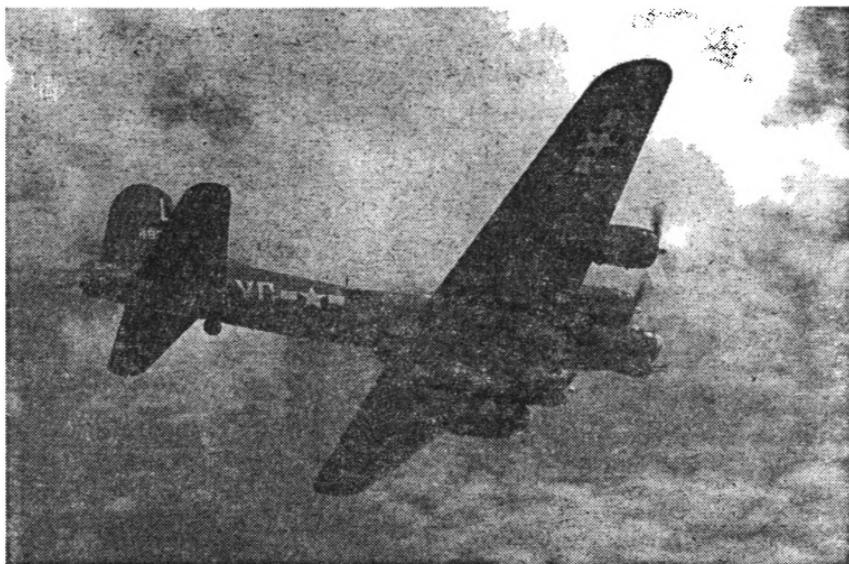
Тяжелый истребитель Мессершмитт Bf 110D

том, что следующую войну нельзя будет выиграть без стратегических бомбардировок, но, когда началась война, бомбардировочное авиационное командование было способно нанести противнику лишь ограниченный ущерб».

Союзники же с самого начала боевых действий были лишены возможности нанести такой удар — Великобритания к началу войны просто-напросто не имела соответствующего решению подобной задачи воздушного флота тяжелых бомбардировщиков, а американцам, вступившим в войну в декабре 1941 года, требовалось время для переброски своих стратегических бомбардировщиков через океан, что лишало их важного фактора — внезапности.

Поэтому стратегическая авиация союзников на всем протяжении войны решала другие задачи — подрывала моральный дух германского народа бомбардировками городов (что, кстати, полностью соответствовало взглядам генерала Дуэ), а ударами по военно-промышленным объектам готовила условия для успешной высадки союзников в Европе и последующих боевых действий, причем решала успешно, значительно снизив военный потенциал Германии.

Воздушная битва над Германией подтвердила правоту Джулио Дуэ, еще в 1926 году утверждавшего, что «завоевание господства в воздухе явится в будущих войнах необходимым, а может быть, и достаточным условием победы. Необходимым — всегда, достаточным же — когда победоносная воздушная армия обладает такой наступательной мощью, что может сломить материальное и моральное сопротивление противника. Если она не будет обладать такой



Американский бомбардировщик В-17

мощью, исход борьбы будет решен сухопутными и морскими силами, которые у того, кто господствует в воздухе, окажутся в наилучших условиях, чтобы действовать с полной своей эффективностью».

ГЛАВА 5.

Огненный шторм над Японией

В Соединенных Штатах Америки доктрина Дуэ еще в предвоенные годы получила широкую популярность среди высшего военного и политического руководства. Находясь в идеальных условиях (от вероятных противников отделяют океаны), имея мощный современный военно-морской флот, американские стратеги, предав практически полностью забвению сухопутные войска, решили дополнить его большим количеством стратегических бомбардировщиков.

Эта воздушная армия, как предполагалось, будет способна внести решающий вклад в достижение победы над любым противником путем уничтожения с воздуха его политических и военно-промышленных центров. Американский «генерал Дуэ» — авиационный генерал Митчелл — сумел убедить военно-политическое руководство США в том, что стратегический воздушный флот может самостоятельно выиграть войну, завоевав путем массированных воздушных ударов по предприятиям авиационной промышленности и аэродромам противника господство в воздухе. Хорошо вооруженные стратегические бомбардировщики, утверждал Митчелл, следуя к цели в плотных боевых порядках, в любом случае сумеют преодолеть противодействие сил противовоздушной обороны и выполнить поставленные перед ними задачи.

Поэтому накануне Второй мировой войны американские летчики уже всю осваивали тяжелый четырехмоторный стратегический бомбардировщик В-17 «Flying Fortress» фирмы «Боинг», летные испытания проходил В-24 «Liberator» фирмы «Консолидэйтед», а в конструкторском бюро все той же фирмы «Боинг» началась работа над уникальной для своего времени машиной — сверхтяжелым стратегическим бомбардировщиком В-29 «Superfortress». В декабре 1939 года в строю имелось всего 39 тяже-

лых бомбардировщиков В-17 «Flying Fortress», но выпуск их постоянно увеличивался, и через год их было 92, а к моменту нападения японцев на Перл-Харбор ВВС армии США располагали 288 машинами. В последующем темпы выпуска стратегических бомбардировщиков резко увеличились, что позволило иметь в строю в декабре 1944-го года уже 13709 машин.

Выше уже подробно говорилось о действиях летчиков 8-й американской воздушной армии против Германии, но в годы Второй мировой войны, помимо Европейского, существовал еще и Тихоокеанский театр военных действий, где союзникам почти четыре года противостояла мощная японская военная машина. Здесь ситуация с использованием имеющейся воздушной мощи несколько отличалась от воздушного наступления на Рейх, поскольку огромные расстояния между аэродромами базирования стратегической авиации и потенциальными объектами ударов значительно превышали радиус действия дальних бомбардировщиков.

Подобное положение совершенно не устраивало командование американской армии, поэтому были максимально ускорены темпы работ над новым стратегическим бомбардировщиком В-29, возможности которого должны были позволить достигать объектов на Японских островах. В ноябре 1943 года вновь созданное 20-е бомбардировочное командование американских ВВС, базировавшееся на аэродромах в окрестностях Калькутты (Индия), получило на вооружение первые серийные машины В-29 «Superfortress» и начало интенсивную подготовку к воздушным рейдам на Японию.

Был спешно разработан план стратегических бомбардировок «Маттерхорн», предусматривавший нанесение бомбовых ударов по заводам авиационной и металлургической промышленности, крупнейшим портам и городам на территории Японии, Северо-Восточного Китая и Кореи с использованием фактора внезапности. 10 апреля 1944 года план «Маттерхорн» утвердил комитет начальников штабов армии США и началась практическая деятельность по его претворению в жизнь.

Учитывая важность предстоящей операции и необходимость массированного применения авиации, комитет начальников штабов тогда же принял решение о формировании 20-й воздушной армии, специально предназначенной для ударов по Японии, в которую вошло и 20-е бомбардировочное командование. Подчинялась она непосредственно комитету начальников штабов, что свидетельствовало о том, какое большое значение придавалось ее действиям. Основные аэродромы базирования стратегических бомбардировщиков новой воздушной армии по-прежнему находились в окрестностях Калькутты, а в качестве промежуточных были избраны китайские авиабазы в районе города Чэнду.

15 июня 1944 года стратегические бомбардировщики В-29 «Superfortress» впервые появились над Японскими островами — 75 машин, поднявшиеся в воздух с китайских аэродромов, отправились бомбить металлургический завод «Явата» на острове Кюсю. Хотя японцы и получили своевременно от своей агентуры в Китае сообщение о готовящемся налете американских бомбардировщиков, а система ПВО своевременно обнаружила приближающиеся самолеты противника, никакого противодействия американцам они организовать не смогли — зенитная артиллерия израсходовала тысячи снарядов, но ни одного бомбардировщика сбить не смогла.

Главной проблемой в этом налете для американских летчиков стали ни японские средства ПВО, а погодные условия — темнота и низкая облачность не позволили экипажам бомбардировщиков обнаружить цель визуально, из-за чего пришлось вести бомбометание с больших высот с использованием радиолокационных прицелов. Отсутствие опыта подобных действий негативно сказалось на результатах воздушного удара — большинство сброшенных бомб упало в стороне от завода, не причинив ему особых повреждений. При этом потери бомбардировщиков В-29 составили семь самолетов. Заметим при этом, что ни один из них не был сбит противником!

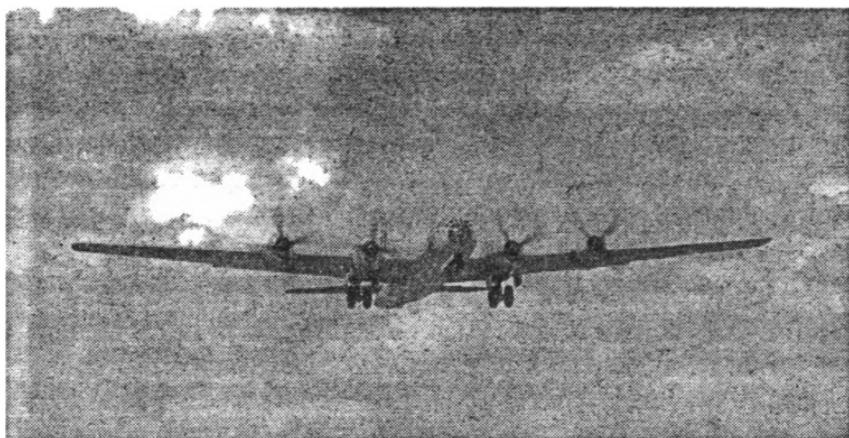
Последующие налеты американских самолетов с китайских аэродромов были более успешными (оставаясь весьма длительными — экипажи проводили в воздухе по 16 ча-

сов), однако их дальнейшему продолжению помешали японские сухопутные войска. В конце 1944 года японская армия предприняла внезапное наступление в провинциях Ханань и Хубэй, захватив при этом десять американских авиабаз и 36 аэродромов. Китайские войска быстро отходили, и американцам пришлось спешно уничтожать запасы имущества и наземное оборудование аэродромов. К этому времени основные задачи операции «Маттерхорн» были уже выполнены, поэтому американское командование приняло решение использовать для последующих ударов по Японии аэродромы на островах Тихого океана, применение авиации с которых позволяло воздействовать на всю ее территорию.

Захват американской морской пехотой Марианских островов в июле 1944 года предоставил авиационному командованию подобную возможность, поэтому на них были в короткие сроки построены несколько крупных аэродромов (один — на острове Сайпан, два — на Гуаме и два — на Тиниане), на которые, уже в октябре того же года, перелетели первые стратегические бомбардировщики В-29 «Superfortress» (к концу 1944 года здесь базировалось уже 345 тяжелых машин).

Первый налет стратегических бомбардировщиков В-29 с новых авиабаз на японские объекты состоялся 24 ноября 1944 года, когда 111 самолетов отправились на бомбежку города Нагоя, имея на борту по две с половиной тонны фугасных бомб. Бушевавший над целью тайфун с сильным ветром и дождем заставил американских пилотов повернуть к запасной цели — Токио. Здесь погода также оказалась не сахар, что затруднило прицельное бомбометание по авиационным заводам. Японцы к тому же подняли в воздух 125 своих истребителей ПВО, и над городом развернулось настоящее воздушное сражение, результат которого оказался не очень вдохновляющим для самураев — им удалось сбить всего два бомбардировщика противника (еще восемь были повреждены, но сумели вернуться на свои базы).

С этого момента массированные бомбежки Японии приняли систематический характер, а с марта 1945 года самолеты В-29 во время рейдов стали постоянно сопровож-



Американский бомбардировщик В-29 «Суперфортресс»

дать истребители Р-51 «Мустанг», перебазировавшиеся на только что захваченный американской морской пехотой остров Иводзима. Получив истребительное сопровождение, экипажи бомбардировщиков вскоре перешли к новой тактике — теперь рейды на японские объекты совершались в ночное время на средней и малой высоте. К тому же, демонтировав с В-29 часть оборонительного вооружения и оборудования, американцам удалось увеличить их бомбовую нагрузку до семи с половиной тонн.

Одновременно, учитывая японскую специфику (наличие большого числа деревянных построек гражданского и военного назначения — до 90 процентов всех строений, высокую плотность застройки), командование американских ВВС на Тихоокеанском театре военных действий решило заменить фугасные бомбы зажигательными и напалмовыми. Сброшенные с одного самолета В-29 40 касет с 38 зажигательными бомбами в каждой, были способны вызвать пожар на площади около семи гектаров, и нанести гораздо больший ущерб строениям, нежели фугасные.

Первыми новую американскую тактику ощутили на себе жители Токио, на головы которых 10 марта 1945 года 334 стратегических бомбардировщика В-29 сбросили 1667 тонн зажигательных бомб. Последствия этого ночного налета оказались катастрофическими для японской столицы — была полностью уничтожена четверть всех городских

строений, в огне многочисленных пожаров погибли 84 тысячи горожан, еще около 41 тысячи получили ожоги и ранения. Масштабы разрушений и количество жертв этого налета были вполне сопоставимы с результатами применения атомной бомбы.

Вслед за Токио настал черед и других японских городов — Нагои, Осаки и Кобе. Американские бомбардировщики в течение 10 дней совершили 1595 самолето-вылетов и сбросили на Японию почти десять тысяч тонн бомб, превратив городские кварталы в дымящиеся руины. Потери американцев составили всего лишь 22 самолета В-29.

Март 1945 года стал поворотным пунктом американского воздушного наступления на Японию: если за предыдущие три года войны на тихом океане самолеты американской авиации совершили 76 налетов (в которых участвовали 2079 самолетов), то только в марте 1945 года 3545 бомбардировщиков и истребителей появлялись над Японией 91 раз. К тому же, помимо стратегических бомбардировщиков, с февраля в налетах на Японию стали регулярно принимать участие палубные самолеты, базировавшиеся на авианосцах (из 3545 мартовских самолето-вылетов на их долю пришлось две трети — 2250).

С этого момента и вплоть до августа 1945 года американская стратегическая авиация продолжала наносить удары по японским объектам. К этому времени количество тяжелых бомбардировщиков В-29 в 20-й воздушной армии перевалило за тысячу, что позволило отправлять в рейды на японские города одновременно до 500 машин. Самым «урожайным» на бомбежки стал июль последнего года войны — в этом месяце американские самолеты совершили 20 859 самолето-вылетов (из них палубные — 12 213). Всего в ходе боевых действий на территорию Японии американская авиация сбросила 160 800 тонн бомб. 147 тысяч тонн (то есть более 90 процентов) из них доставили к цели стратегические бомбардировщики В-29.

Имея огромный парк сверхтяжелых бомбардировщиков и обладая полным господством в воздухе, американцы от прицельных ударов перешли к бомбометанию по площадям. Передовые группы самолетов сбрасывали зажигательные бомбы на окраины городов, в результате чего они ока-

зывались в своеобразном «огненном кольце», а последующие машины бомбили образовавшийся круг. Подобные действия американцев заставили японские власти начать массовую эвакуацию населения из промышленных центров — к концу войны число эвакуированных городских жителей превысило восемь миллионов человек.

По данным японского правительства, разрушения коснулись 98 городов, причем больше всего досталось Токио — в нем было разрушено 56 процентов зданий, Иокогаме — 56, Нагое — 52, Осаке — 57 процентов. Город Фукуи практически перестал существовать — в нем было уничтожено 96 процентов всех строений. Всего в руины было превращено более двух миллионов зданий, что составило более четверти общего жилого фонда Японии.

Массированные бомбежки Японских островов имели серьезные последствия для империи: была практически полностью уничтожена ее военная промышленность, что оставило японскую армию без столь необходимого ей оружия и боевой техники, боеприпасов, лишив последних надежд на благополучный исход войны. Был подорван моральный дух японского народа — американцы стали сбрасывать самолетов листовки с предупреждениями о предстоящих налетах, что приводило к панике и массовому бегству горожан в сельскую местность, в результате чего целевые предприятия лишались рабочих. Работа промышленности и системы государственного управления была парализована.

Задолго до начала Второй мировой войны, итальянский генерал Джулио Дуэ так писал о влиянии морального фактора в вооруженной борьбе: «Войну выигрывают, сламывая сопротивление неприятельской страны. Этой цели можно достичь с большей легкостью, в более короткий срок и более экономичным образом, т.е. с меньшим кровопролитием, путем непосредственного нападения на источники неприятельского сопротивления там, где они наиболее слабы и наиболее уязвимы. Чем более быстрыми и ужасающими будут результаты применения оружия, чем быстрее это оружие сможет достичь жизненных центров и чем более глубокое воздействие оно окажет на моральное сопротивление, тем более война будет становиться действительно цивили-

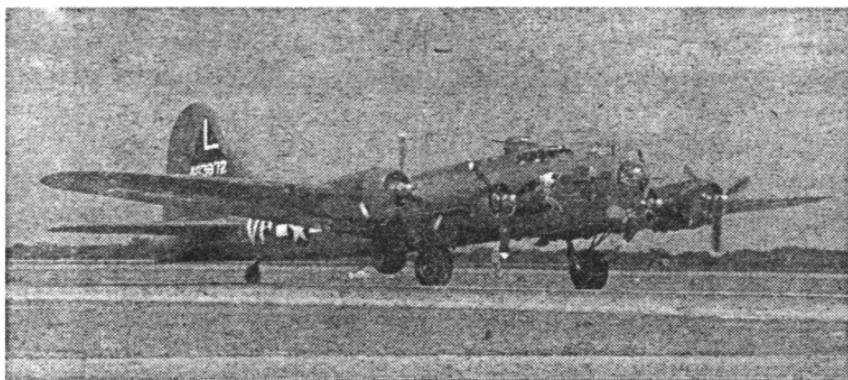
зованной, ибо тем более будет ограничен причиняемый ею вред по отношению ко всему человечеству в целом.

Чем сильнее сможет оружие ударить по общей массе граждан и чем непосредственнее оно сможет затронуть их интересы, тем более редкими будут становиться войны, ибо никто не сможет сказать: «вооружимся и двинемся».

Наглядным подтверждением этот тезиса стала атомная бомбардировка японских городов Хиросимы и Нагасаки 6 и 9 августа, явившаяся финальным аккордом американского воздушного наступления на Японию, которую произвели экипажи бомбардировщиков В-29 509-й авиагруппы, базировавшиеся на острове Тиниан. Эти события, плюс вступление в войну Советского Союза, не оставили никаких шансов японскому руководству, которое было вынуждено начать переговоры о капитуляции с союзниками. 13 августа 1945 года американские бомбардировщики В-29 совершили последний рейд на Японию, поставив точку в затянувшемся воздушном наступлении. Война была выиграна.

Главными героями войны на Тихом океане стали военные моряки, что было обусловлено спецификой театра военных действий. Основные события грандиозного военного спектакля разворачивались на бескрайних тихоокеанских просторах, где команды надводных кораблей и подводных лодок союзников сошлись в ожесточенной схватке с японскими самураями. Только с 1944 года в бой вступили экипажи стратегических бомбардировщиков, но их действия вскоре привели к полному уничтожению японской промышленности и сломили моральный дух японского народа, лишив его воли к продолжению войны. Поэтому американская воздушная мощь и на Тихом океане стала одним из главных факторов достижения победы.

Не надо забывать и о том, что в тихоокеанских морских сражениях главную роль сыграли авианосцы и палубные самолеты, ставшие решающей силой вооруженного противостояния на море. Японские палубные машины первыми нанесли внезапный удар по Перл-Харбору, нанеся серьезный урон американскому флоту, в дальнейшем же американские самолеты, поднимавшиеся в воздух с палуб авианосцев, решили исход сражения у атолла Мидуэй и других крупнейших морских битв Второй мировой войны.



Американский тяжелый четырехмоторный стратегический бомбардировщик B-17 «Flying Fortress»

Чудо японской военно-морской техники — огромный линкор «Ямато» — пошел ко дну после атаки американских торпедоносцев и бомбардировщиков, не успев даже вступить в бой с кораблями противника.

В последний период войны палубные самолеты приступили к бомбардировкам японских городов, о чем уже шла речь выше. Не случайно именно с этого момента авианосцы стали хозяевами океанских просторов, постоянно демонстрируя свои универсальные способности.

Конечно, американские военно-воздушные силы не вели самостоятельной войны против Японии, на что любят указывать многочисленные критики генерала Дуэ, но, тем не менее, именно их вклад стал решающим — ведь если бы не была уничтожена военная промышленность страны Восходящего Солнца, японские вооруженные силы могли бы еще на протяжении довольно длительного периода продолжать оказывать сопротивление войскам союзников. Потеря же военно-промышленного потенциала лишила их будущего и поставила на грань поражения.

Капитуляция Японии позволила избежать планировавшейся ранее десантной операции и сохранить сотни тысяч солдатских жизней. Воздушное наступление и морская блокада оказались более действенными способами достижения победы в войне, нежели кровопролитный штурм японских укреплений.

ГЛАВА 6.

Триумф воздушной мощи?

План «Дропшот» или как победить Советский Союз?

Офицеры советского Генерального штаба, анализируя в послевоенный период уроки Второй мировой войны, результаты боевого применения военной авиации противоборствующими сторонами оценивали следующим образом: «Применение авиации во второй мировой войне превратилось в фактор стратегического значения. На решающих фронтах минувшей войны основные усилия авиации сосредотачивались на борьбу с авиацией и на поддержку действий сухопутных войск...

Кроме авиации, предназначенной для действий с сухопутными войсками и военно-морским флотом, в период второй мировой войны появилась дальняя стратегическая авиация, использующаяся по планам стратегического командования. Особенно мощная и многочисленная стратегическая авиация имелась у США и Великобритании. Ее применение уже выходило за рамки сухопутных театров военных действий. Объектом действий стратегической авиации стал уже глубокий тыл противника, его экономический потенциал, транспорт, население, система государственного управления. Целью действий авиации стал подрыв военно-экономической мощи противника, дезорганизация тыла и деморализация населения.

Однако решительных результатов от таких действий нельзя было ожидать, поскольку в то время не было мощного средства поражения, обеспечивающего полную дезорганизацию тыла противника. Уже начальный период второй мировой войны убедительно показал, что с помощью только стратегической авиации нельзя решить стратегические задачи войны. В связи с этим в войне между Германи-

ей и СССР эти действия большого размаха не приобрели и дальняя авиация не получила в СССР сколько-нибудь значительного развития.

Иначе отнеслись к этому в США и Англии. В этих странах была принята на вооружение теория воздушной войны итальянского генерала Дуэ. Длительное время все активные действия США и Англии против Германии сводились к бомбардировке городов и промышленных объектов. Германия также наносила массированные авиационные удары по территории Англии и других государств Западной Европы. Все крупные города Западной Европы подвергались бомбардировкам. Особенно сильным разрушениям подверглась Германия. Американско-английская печать трубила, что с помощью авиации можно «выбомбить» Германию из войны, однако действия стратегической авиации США и Англии не имели решающего значения для победы над Германией»*.

Появлению подобных, весьма спорных, умозаключений, по-видимому, способствовало отсутствие в первые послевоенные годы у Советского Союза собственной стратегической авиации. Поэтому в планах Кремля основная ставка делалась на мощные сухопутные войска, способные, в случае вооруженного конфликта в Европе, в кратчайшие сроки совершить бросок к Атлантике, а странам Западной Европы отводилась роль заложников в глобальном противостоянии СССР и США.

Появление и быстрое количественное наращивание арсенала ядерного оружия, постоянное увеличение ракетно-ядерных потенциалов мировых сверхдержав — США и СССР — сделали возможными войны уже пятого поколения. Основной формой ведения боевых действий в них должны были стать бесконтактные обмены ядерными ударами, а главной целью — тотальное гарантированное уничтожение противника. Долгое время и советские и американские военно-политические руководители были уверены в возможности достижения победы в ядерном конфликте.

Американцы, первыми обзаведшиеся ядерной бомбой, вскоре после окончания Второй мировой войны вплотную

* Военная стратегия. М., 1962, с. 303.

заялись разработкой военной стратегии на послевоенный период. Поскольку в мире к этому времени остались только две сверхдержавы, а человечество уже стояло на пороге «холодной войны», то потенциальным противником для США становился Советский Союз, руководство которого не собиралось отказываться от планов мировой революции, тем более, что в результате закончившейся войны границы социализма выдвинулись далеко на запад. Во всех многочисленных военных планах, рождавшихся в недрах Пентагона в первое послевоенное десятилетие, главная роль постоянно отводилась стратегической авиации.

Как отмечал в своей книге «Воздушная мощь — ключ к спасению» видный американский эксперт по вопросам применения боевой авиации Александр Северский, в послевоенном мире осталось две сверхдержавы — Россия и США, которые должны сохранять мир, и в неустойчивой атмосфере холодной войны страх «Советов» перед бомбардировочной мощью Соединенных Штатов является основным сдерживающим фактором развязывания войны.

России, по мнению Северского, нет необходимости бояться американского военно-морского флота, так как ей не страшна морская блокада и она не зависит от морских коммуникаций. Территории, принадлежащие России и контролируемые ею, представляют собой обширные пространства. России также нечего бояться сухопутных армий Америки и ее союзников, так как количество коммунистических дивизий всегда будет значительно превосходить количество дивизий ее противников. Эти дивизии получают хорошее вооружение и будут хорошо воевать. Наибольший страх внушает воздушная мощь американцев и особенно ее стратегические воздушные силы, которые легко могут быть использованы для наступательных действий против СССР, не будучи сами стеснены какими-либо ограничивающими условиями.

Уинстон Черчилль также во многих своих выступлениях подчеркивал, что именно американские стратегические бомбардировщики помогли достигнуть стабилизации в международных отношениях в неустойчивый период холодной войны в конце сороковых — начале пятидесятых годов.

Получив абсолютное оружие — ядерную бомбу — бомбардировочная авиация, как считали многие военные стратеги, теперь могла в одиночку, без участия сухопутных войск, выиграть любую войну. Казалось, вот, наконец, наступило долгожданное время торжества идей генерала Дуэ. Сквозь зубы признавали этот факт и стратеги из советского Генштаба: «Развитие стратегической авиации в годы второй мировой войны, создание атомной бомбы, а также первых образцов дальнобойных ракет указывали на перспективы непосредственного воздействия средствами вооруженной борьбы по экономике, системе государственного управления и населению в глубоком тылу противника. Это служило предпосылкой появления нового вида военных действий наряду с наступлением и обороной на театрах войны»*.

Уже в конце 1945-го года стратегами из Пентагона был разработан план «Тоталити», предусматривавший в случае вооруженного конфликта с СССР нанесение ядерных ударов с использованием 20—30 ядерных бомб по основным промышленным центрам. В июне 1946 года комитет начальников штабов утвердил план «Пинчер» («Клеши»), в котором главным условием достижения победы были определены ядерные удары по 20 крупнейшим промышленным центрам в семи районах (Москва, район Баку, Урал и т.д.). Стратегическая авиация должна была доставить к цели 50 ядерных бомб и практически в одиночку решить исход войны.

Организованная Сталиным блокада Западного Берлина, моментально переросшая в Берлинский кризис, привела к появлению новых планов «Бройлер» («Жаркий день») и «Фролик» («Шалость»), в основе которых по-прежнему лежали самостоятельные действия стратегических бомбардировщиков В-29 с использованием ядерного оружия.

План «Сизл» («Испепеляющий жар») предусматривал ядерные удары восемью бомбами по Москве и семью по Ленинграду. 133 ядерные бомбы, сброшенные на 70 советских городов, должны были по мысли пентагоновских

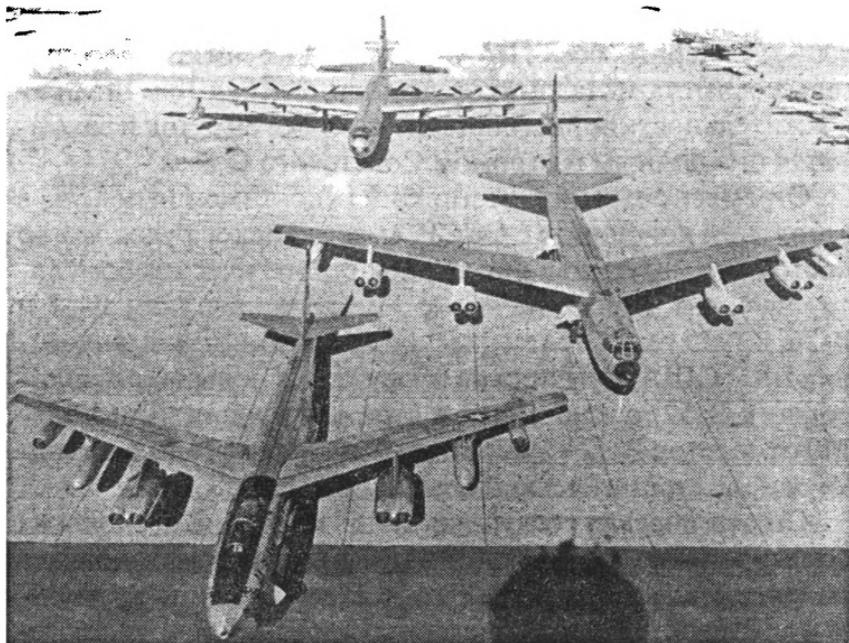
* Военная стратегия. М., 1962, с. 305.

стратегов «обеспечить капитуляцию и уничтожение кор-ней коммунизма или резко ослабить власть советского ру-ководства».

Параллельно с разработкой многочисленных планов бу-дущей войны, американское военно-политическое ру-ководство уделяло много внимания совершенствованию сво-его флота стратегических бомбардировщиков, заменяя ус-таревшие поршневые самолеты В-29 «Superfortress» реак-тивными В-36 и В-47 «Stratojet». Уже к концу 1953 года стратегическое авиационное командование США имело в строю более 1000 реактивных стратегических бомбарди-ровщиков В-36 и В-47. По неизвестным причинам амери-канцы отказались от развертывания массового производ-ва уникальных «летающих крыльев» — реактивных бом-бардировщиков Джека Нортропа В-49 «Flying Wing» (по-дробнее об этой загадочной истории можно узнать в книге автора «Странные летающие объекты»).

Увеличение парка бомбардировщиков и ядерного по-тенциала США внесло соответствующие коррективы в во-енно-стратегические планы. Один из них, получивший ко-довое название «Дропшот» («Моментальный удар»), ста-вил основной целью будущей войны ликвидацию Совет-ского Союза как социалистического государства и предус-матривал ведение боевых действий в четыре этапа.

Первый — проведение крупномасштабной воздушной операции с применением 300 ядерных бомб по 200 объек-там и обычного оружия для уничтожения не менее 85 про-центов экономического потенциала Советского Союза. После начала вооруженного конфликта стратегические бомбардировщики с авиабаз на территории США, Грен-ландии, Окинавы, Великобритании и Ближнего Востока должны были начать бомбардировки административных центров, районов сосредоточения войск, баз снабжения, коммуникаций, предприятий нефтедобывающей и нефте-перерабатывающей промышленности, электростанций и других промышленных объектов. Повторные воздушные удары имели целью не допустить восстановления и функ-ционирования объектов, которые уже подвергались разру-шению. Эта стадия должна была длиться шесть месяцев.



Американские реактивные стратегические бомбардировщики В-36

На втором этапе — продолжение воздушных бомбардировок с одновременным развертыванием сухопутных войск, которые на третьем этапе должны были осуществить стратегическое наступление в Европе. На последней стадии войны войска НАТО завершив разгром противника, должны были установить контроль над всей территорией СССР и его союзников. Не исключалась возможность капитуляции Советского Союза уже на первом этапе, после чего 23 американских дивизии размещались на его территории: две в Москве, по одной в Ленинграде, Мурманске, Горьком и Куйбышеве, восемь — на Украине и Кавказе, пять — на Урале, по одной дивизии в Восточной Сибири, Забайкалье, Приморском крае.

Подобные планы регулярно рождались в Пентагоне и в последующие годы. «Основной план войны Стратегического авиационного командования» 1954 года предусматривал нанесение массированного воздушного удара по 1700 советским объектам и 409 аэродромам силами 750

стратегических бомбардировщиков с использованием 600–750 ядерных бомб. В этом случае, как считал председатель комитета начальников штабов генерал Лемэй, продолжительность войны составит не более 30 суток и закончится она полным разгромом Советского Союза.

Стремясь сохранить возможность достижения победы в вероятном конфликте с СССР, американское руководство постоянно модернизировало парк стратегических бомбардировщиков. В дополнение к бомбардировщикам В-47 и В-36, в 1955 году Стратегическое авиационное командование ВВС США получило на вооружение новый бомбардировщик В-52, остающийся в строю и в наши дни. Более 740 самолетов В-52 «Stratofortress» на долгие годы составили основу стратегической воздушной мощи США.

Стратегическая воздушная мощь в течение нескольких послевоенных десятилетий неизменно рассматривалась американскими стратегами в качестве основного аргумента в противостоянии с Советским Союзом. Именно стратегической авиации отводилась главная роль во всех планах третьей мировой войны.

Третья мировая война – взгляд из Москвы

О многочисленных стратегических планах США (которые, заметим, никогда так и не были претворены в жизнь) нам известно многое, а вот о советских мы не знаем ничего. Давно уже нет такого государства — СССР, — но страшная военная тайна остается. Что реально планировало советское военно-политическое руководство в послевоенные годы, мы можем лишь догадываться.

Величайший полководец всех времен и народов, генералиссимус Иосиф Виссарионович Сталин, первое время явно недооценивал (по крайней мере, на словах) мощь ядерного оружия и даже как-то во всеуслышание заявил (когда у Советского Союза еще не было своей), что «не рассматривает атомную бомбу в качестве серьезной силы, каковой ее склонны считать некоторые политики. Атомная бомба предназначена для того, чтобы запугать слабонервных, но

она не может решить судьбу войны, так как атомная бомба недостаточно эффективна для этого».

Надо заметить, что угроза всеобщей ядерной войны абсолютно не беспокоила Сталина. Во время корейской войны, в письме к своему другу и старательному китайскому ученику Мао Цзе Дуну, кремлевский вождь достаточно четко изложил свое отношение к вероятной новой мировой войне: «несмотря на свою неготовность к большой войне (весьма интересное заявление — ведь советская пропаганда день и ночь твердила, что именно США постоянно стремятся развязать войну, а на самом деле, как видим, руководители СССР думали иначе — *И.Д.*), США все же из-за престижа может втянуться в большую войну, что будет, следовательно, втянут в войну Китай, а вместе с ним втянется в войну и СССР, который связан с Китаем Пактом Взаимопомощи.

Следует ли этого бояться? По-моему, не следует, так как мы вместе будем сильнее, чем США и Англия, а другие капиталистические европейские государства без Германии, которая не может сейчас оказать США какой-либо помощи, — не представляют серьезной военной силы. Если война неизбежна, то пусть она будет теперь, а не через несколько лет, когда японский милитаризм будет восстановлен как союзник США и когда у США и Японии будет готовый плацдарм на континенте в виде лисынмановской Кореи».

Сходной точки зрения придерживался и преемник Сталина — Никита Сергеевич Хрущев. Свообразным манифестом взглядов Хрущева в военно-стратегической сфере стало его выступление на сессии Верховного Совета СССР 14 января 1960 года, вызвавшее огромный резонанс, как в стране, так и во всем остальном мире. Ведь неожиданно для всех присутствовавших на заседании, Никита Сергеевич объявил прошедший год первым годом строительства коммунизма (а весь процесс строительства обещал завершить к 1980 году), после чего сообщил о ликвидации за ненадобностью министерства внутренних дел СССР и сокращении более чем на миллион человек Вооруженных Сил.

Подобные новости ввели в смятение депутатов, при- выкших по команде голосовать единогласно за многочис-

ленные законы, не вникая в их суть, поэтому большинство из них не обратило внимания на те пассажи речи Хрущева, которые касались военно-технической политики. А они были довольно интересны и содержали целый ряд замечаний, в дальнейшем старательно замалчиваемых советской пропагандистской машиной: «Военная авиация и военноморской флот при современном развитии военной техники утратили свое прежнее значение. Этот вид оружия не сокращается, а заменяется. Военная авиация почти вся заменяется ракетной техникой. Мы сейчас резко сократили и, видимо, пойдем на дальнейшее сокращение и даже прекращение производства бомбардировщиков и другой устаревшей техники» — вешал с трибуны Хрущев, забывая гвозди в гроб бомбардировочной авиации. Другим ее видам он еще разрешал немного пожить.

Однако более сенсационным было другое высказывание кремлевского лидера, касающееся вероятности новой мировой войны и ее исхода. Агитпроп годами твердил о невозможности победы в ядерной войне, а Хрущев во всеуслышание заявлял: «Каждый трезво мыслящий человек хорошо понимает, что атомное и водородное оружие представляет наибольшую угрозу тем странам, которые имеют наибольшую плотность населения.

Конечно, в случае возникновения новой мировой войны пострадают так или иначе все страны. Мы тоже перенесем большие беды, у нас будет много жертв, но мы выживем, наша территория огромна и население менее сосредоточенно в крупных промышленных центрах, чем во многих других странах. Несравненно больше пострадает Запад.

Если агрессоры развяжут новую войну, то она будет не только их последней войной, но и гибелью капитализма, так как народы ясно поймут, что капитализм является источником, порождающим войны, и дальше не будут терпеть этот строй, несущий страдание и бедствия человечеству».

Суть высказываний Хрущева можно передать одной фразой — в атомной войне победителя не будет, но, если она начнется, то победим в ней мы, потому что у нас большая территория и маленькая плотность населения, нужно только потерпеть. Потому-то советское руководство было

готово к ядерному конфликту в период берлинского и карибского кризисов, рассчитывая к тому же на то, что Запад смалодушничает и отступит перед наглостью Кремля.

Балансируя на грани войны, советские вожди, тем не менее, в документах, предназначенных «для служебного пользования», совсем иначе оценивали американскую воздушную мощь. Пропаганда пропагандой, но когда противник располагает огромным флотом стратегических бомбардировщиков, способных стереть твою страну с лица земли, необходимо принимать срочные меры противодействия.

Будь американская воздушная мощь лишь пропагандистским «бумажным тигром», вряд ли бы в Советском Союзе в середине пятидесятых годов появилась уникальная, не имевшая аналогов в мире, система противовоздушной обороны Москвы. В кратчайшие сроки, по личному указанию Сталина и под непосредственным руководством печально известного Лаврентия Павловича Берия, была создана первая советская зенитно-ракетная система С-25 «Беркут», а в составе Вооруженных Сил СССР появилась Отдельная зенитно-ракетная армия, 56 (!) зенитно-ракетных полков которой создали своеобразный ракетный забор вокруг Москвы. По уверению ее создателей, она была способна отразить массированный воздушный налет стратегических бомбардировщиков ВВС США.

Во времена Хрущева, постоянно обещавшего показать империализму «кузькину мать», зенитное кольцо вокруг советской столицы дополнили полки и бригады зенитно-ракетных комплексов С-75 и С-125. Если в 1958 году в Советской Армии имелось (помимо 56 полков С-25) имелось всего 17 зенитно-ракетных полков С-75, то через три года, в 1961 году, их насчитывалось уже 154(!) — рост в девять раз! Помимо них в войсках ПВО числились 22 зенитно-ракетные бригады С-75 и шесть полков, оснащенных новым (на то время) комплексом С-125.

Как видим, масштабы наращивания сил противовоздушной обороны Советского Союза, на рубеже пятидесятых-шестидесятых годов были весьма впечатляющими. Оценив усилия, затраченные на защиту от возможных воздушных налетов противника, можно предположить, как

реально в кремлевских и генштабовских кабинетах относились к возможностям американской стратегической авиации. Выводы в этом случае сделать легко.

В последующие годы ситуация если и менялась, то только в сторону усиления системы ПВО: на вооружение принимались новые зенитно-ракетные комплексы, развертывание сотен радиолокационных станций позволило создать сплошное радиолокационное поле над всей территорией СССР, авиация Войск ПВО насчитывала около сотни истребительных авиационных полков, имевших на вооружении тысячи истребителей-перехватчиков. К воздушной угрозе со стороны американского империализма в Советском Союзе, вплоть до его исчезновения, относились очень серьезно и не жалели средств на противодействие ей.

Гениальный теоретик генерал Джулио Дуэ к подобной стратегии относился отрицательно, поскольку «наступательная способность летательного аппарата так велика, что приводит к следующему, абсурдному по существу, заключению: для защиты от воздушного нападения требуется больше сил, нежели для самого нападения». По его мнению, «для того, чтобы помешать неприятелю произвести на нас нападение с помощью своих воздушных сил, не существует иного практического средства, как только уничтожить его воздушные силы... земная поверхность — как суша, так и ода — может быть обеспечена от неприятельских воздушных нападений не рассеиванием по всей территории пушек и летательных аппаратов, но воспрепятствованием противнику летать, т.е. завоеванием господства в воздухе».

В подтверждение своего тезиса итальянец приводил весьма образное сравнение: «Когда бешенная собака угрожает деревне, то крестьяне не становятся каждый в дверях своего дома с палкой в руке, чтобы быть готовыми убить собаку, когда ей вздумается явиться; такой способ действий, отвлекая их от работы, в действительности не обезопасил бы их, так как, несмотря на палку, животное все же могло бы укусить кого-нибудь. В подобном случае крестьяне из числа наиболее смелых соединяются по 3, по 4, по 10 человек и отправляются на поиски собаки, чтобы убить ее».

Рецепт итальянского генерала был выписан еще в двадцатые годы прошлого века, но поскольку его теория была объявлена в Стране Советов ошибочной, у нас, как обычно, предпочли идти своим путем, гордя бесчисленные ракетные заборы, надеясь на то, что они станут непреодолимой преградой для вражеских самолетов.

Уже на закате хрущевской эпохи, в 1962 году, появилось на свет по-своему уникальное издание, плод коллективного творчества офицеров и генералов Генерального штаба Советской Армии, «Военная стратегия». В этом труде, в первый и последний раз в открытой советской печати, довольно откровенно излагалось видение третьей мировой войны советским военно-политическим руководством, сценарий возможных боевых действий между СССР и США.

Мы не будем касаться всех аспектов предполагавшегося вооруженного противостояния сверхдержав, изложенных на страницах этой книги, поскольку это выходит за рамки нашего исследования, остановимся лишь на вопросах, связанных с использованием воздушной мощи.

Первым делом, советские военные стратеги хрущевской эпохи во главе с начальником Генерального штаба, Маршалом Советского Союза В.Д. Соколовским, попытались определить цели третьей мировой войны. По их мнению, «во всех прошлых войнах главными военно-стратегическими целями воюющих сторон были разгром или ослабление вооруженных сил противника и, как результат этого, — захват и удержание жизненно важных районов или административно-политических центров. Достижение подобных целей обеспечивало обычно осуществление и политических целей, которые ставились в войне».

Анализируя итоги и уроки Второй мировой войны, подчиненные маршала Соколовского по традиции попутно «разоблачили» и буржуазную доктрину Дуэ, посчитав, что «сколько-нибудь решающего воздействия на ход и исход второй мировой войны удары по глубоким тыловым объектам воюющих сторон не оказали», хотя и отметили, что «в связи с появлением такого стратегического средства, как бомбардировочная авиация дальнего действия, воюющие стороны получили возможность наносить удары не только

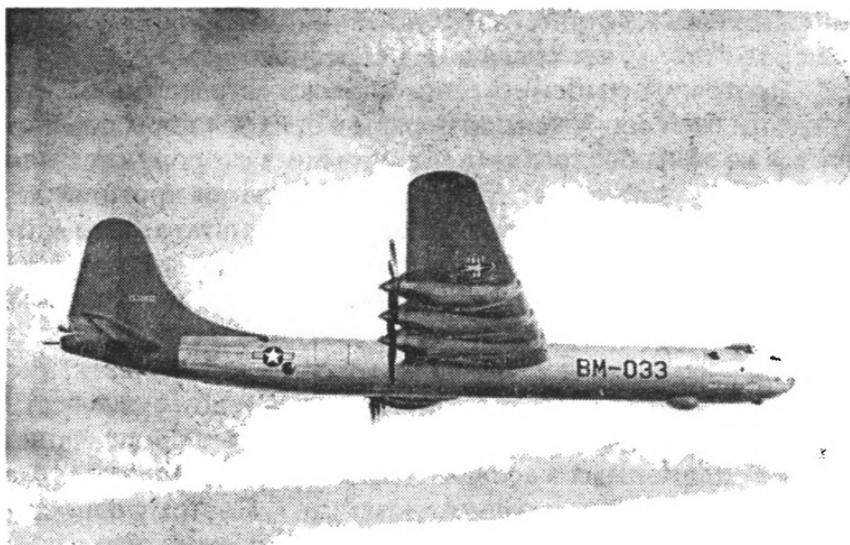
по вооруженным силам противника на более значительную глубину, чем прежде, но и по объектам тыла государства. В результате к военным действиям непосредственно на полях сражений добавились воздушные бомбардировки с целью дезорганизации глубокого тыла».

Расправившись с «буржуазными лже-стратегами и фальсификаторами истории», но не избавившись от сомнений, генштабисты задались вопросом — в чем может заключаться главная военно-стратегическая цель третьей мировой войны: «в разгроме вооруженных сил противника, как это было в прошлом, или в уничтожении и разрушении объектов тыла страны и его дезорганизации?»

И тут же сами на него ответили: «обе эти цели должны будут достигаться одновременно. Уничтожение вооруженных сил противника, разрушение объектов тыла и дезорганизация тыла явятся единым, неразрывным процессом войны. Основанием для такого решения вопроса служат два главных обстоятельства: во-первых, необходимость решительного разгрома агрессора в минимальное время, для чего потребуется одновременно лишить его и военных, и политических, и экономических возможностей для ведения войны; во-вторых, реальная возможность достижения этих целей одновременно с помощью имеющихся средств вооруженной борьбы».

Однако, при этом приоритет отдавался ударам по объектам в глубине территории противника, поскольку «в будущей мировой войне для достижения ее целей решающее значение будут иметь массированные ракетно-ядерные удары. Нанесение их явится основным, определяющим способом ведения войны, осуществление которого нельзя ставить в непосредственную зависимость от хода вооруженной борьбы на линии непосредственного соприкосновения сторон на сухопутном фронте...

Такие удары могут поражать основные районы территории вражеских государств, где размещены экономические базы войны империалистической коалиции; где базируются стратегические средства ядерного нападения — стратегическая авиация, межконтинентальные ракеты и ракеты средней дальности, тактическая бомбардировочная авиация, силы флота; где сосредоточены основные запасы



Американский реактивный бомбардировщик В-36

ядерных боеприпасов и материальных средств для ведения войны, формируются войсковые соединения и объединения и размещаются главные группировки вооруженных сил и стратегические резервы, главные центры государственного и военного управления.

Основной целью этого вида военных действий является подрыв военной мощи империалистической коалиции путем уничтожения ядерных средств борьбы, уничтожения ядерных средств борьбы, уничтожения военно-экономического потенциала путем разрушения экономической базы войны, нарушения государственного и военного управления... В процессе нанесения ракетно-ядерных и авиационно-ядерных ударов могут подвергаться разрушению военные базы (авиационные, ракетные, морские), промышленные объекты, в первую очередь атомные, авиационные, ракетные, энергетические и машиностроительные предприятия, узлы коммуникаций, порты, пункты управления и т.п.

Первоочередными объектами ударов будут аэродромы стратегической авиации. Базирование стратегической авиации весьма уязвимо, так как ее аэродромы занимают большую площадь и все они, по сути дела, хорошо извест-

ны. Лишить же стратегическую авиацию аэродромов равносильно тому, что сделать ее небоеспособной».

Поэтому, по мнению генштабовских стратегов, «центр тяжести всей вооруженной борьбы в этих условиях переносится из зоны боевого соприкосновения сторон, как было в прошлых войнах, в глубину расположения противника, включая самые удаленные районы. В результате этого война получит невиданный пространственный размах».

Естественно, стратеги Генштаба не могли ни на шаг отойти от марксистской теории: «несмотря на то, что в войне будет использована в большом количестве качественно новая военная техника, вооруженную борьбу будут вести массовые вооруженные силы. Она потребует привлечения многомиллионных масс населения для обеспечения нужд войны и работы в народном хозяйстве. Поэтому отношение к войне широких народных масс неизбежно окажет решающее влияние на исход будущей войны».

Советское военно-политическое руководство на протяжении практически всей послевоенной эпохи считало возможным достижение военной победы в третьей мировой войне. Об этом же довольно откровенно говорили и авторы труда «Военная стратегия», считавшие, что «основным способом ведения войны явятся массированные ракетно-ядерные удары, наносимые с целью уничтожения средств ядерного нападения агрессора и одновременного массового разрушения и уничтожения жизненно важных для противника объектов, составляющих его военную, политическую и экономическую мощь, подавления воли к сопротивлению и достижения победы в возможно короткие сроки... Поэтому для обеспечения интересов нашей Родины необходимо развивать и совершенствовать средства и способы вооруженной борьбы с расчетом на достижение победы над агрессором прежде всего в возможно короткое время, с наименьшими потерями, но одновременно нужно серьезно готовиться и к длительной войне».

Поскольку «современные средства борьбы позволяют достигать исключительно крупных стратегических результатов в кратчайшее время, решающее значение для исхода всей войны будет иметь ее начальный период, а также способы срыва агрессивных замыслов противника путем свое-

временного нанесения по нему сокрушительного удара». То есть, лучшая оборона — это нападение. Как только у вероятного противника появятся коварные замыслы, его своевременно настигнет уничтожающий советский удар.

Разобравшись с военно-стратегическими целями будущей войны, стратеги из Генерального штаба попытались определить роль авиации в современных боевых действиях. По их мнению, «в случае возникновения войны для нанесения ударов по объектам, расположенным в глубоком тылу вражеских государств и на театрах военных действий, могут одновременно применяться и бомбардировочная авиация и ракеты. Это тем более вероятно, что авиация пока еще не исчерпала полностью своих боевых возможностей. Вооружение бомбардировщиков различными классами ракет, способными наносить удары на большие расстояния, позволит им в ряде случаев действовать вне зоны воздействия средств противовоздушной обороны и достаточно эффективно выполнять боевые задачи. Кроме того, некоторые специфические задачи, например, нанесение ударов по подвижным целям, успешнее могут выполняться авиацией, нежели ракетами».

Не списывая полностью со счетов боевую авиацию, советские генералы, в соответствии с указаниями Никиты Сергеевича Хрущева, отводили ей все же второстепенную роль в грядущей решающей схватке с мировым империализмом. Отрицая саму возможность ведения ВВС самостоятельных действий, они считали, что в современных условиях «основное предназначение военно-воздушных сил теперь состоит в содействии всем видам вооруженных сил при решении ими боевых задач. За авиацией в будущем останутся такие ответственные задачи, как ведение воздушной разведки, обеспечение связи по воздуху и особенно транспортировка войск и материальных средств, а также эвакуация раненых и больных. Авиация должна будет стать сильным средством осуществления маневра всех масштабов».

Подобных же взглядов придерживался и маршал В. Чуйков, в хрущевские времена командовавший сухопутными войсками. По его мнению, «с появлением новых средств борьбы всегда начинали пересматривать значение

и удельный вес прежних. Хорошо известны, например, теории Дуэ, Фуллера, Эймансбергера и Гудериана, Мэхэна о возможности достижения целей войны преимущественно одним видом вооруженных сил или родом войск — авиацией, танками, флотом, а также о замене людей машинами и создании небольших высокомеханизированных армий. Эти односторонние теории оказали вредное влияние на строительство вооруженных сил и подготовку ряда стран во второй мировой войне... Появление подобных теорий есть стремление принизить роль человека в войне и непомерно преувеличить значение военной техники».

Маршал Чуйков считал, что судьбу войны по-прежнему будут решать многомиллионные армии: «Наши сухопутные войска могут, образно говоря, разрубить любую оборонительную или наступательную группировку противника и уничтожить его... наивными являются расчеты тех горе-стратегов, которые возлагают большие надежды на водные преграды в настоящее время... Не смогут задержать их и зоны с высокими уровнями химического и радиоактивного заражения». В общем, нам нет преград на суше и на море! Пусть империалистические горе-стратеги разрабатывают планы переноса центра тяжести вооруженной борьбы в воздух и космос, а мы будем и дальше наращивать мощь сухопутных войск, делая ставку на многомиллионную армию с десятками тысяч танков.

Однако суровая реальность послевоенных вооруженных конфликтов и локальных войн говорила о другом — роль боевой авиации в них постоянно возрастала, а воздушная мощь фактически превратилась в решающий фактор достижения победы. Время вновь подтверждало правоту итальянского генерала.

ГЛАВА 7.

«Воздушная мощь — решающая сила в Корее»

«Завоевание господства в воздухе вынуждает к положительным, т.е. наступательным, действиям, таким действиям, которые наиболее свойственны воздушному оружию, неспособному к действиям оборонительным».

Джулио Дуэ. Господство в воздухе

Не случайно именно такое претенциозное название — «Воздушная мощь — решающая сила в Корее» — получила книга, увидевшая свет в США, и посвященная воздушной войне над Корейским полуостровом в 1950–1953 годах. Уже первые воздушные сражения реактивной эпохи показали возросшую, даже по сравнению с периодом Второй мировой войны, роль боевой авиации в вооруженной борьбе. Многие военные теоретики и практики, особенно американские, основываясь на опыте корейской войны, еще больше утвердились в убеждении, что воздушная мощь может стать решающей силой в будущих войнах, видя в этом опыте еще одно подтверждение истинности доктрины Дуэ.

Пока советские и американские стратеги корпели над бумажными планами третьей мировой войны — войны пятого поколения, — предполагавшей массированное применение ядерного оружия, на земном шаре продолжали вспыхивать многочисленные локальные войны. По своему характеру они относились к войнам четвертого поколения, но бурное развитие военной техники превращало их по сути дела в опытный полигон для проверки теоретических построений и обкатки в бою все более совершенных систем вооружения. Именно в небе Кореи, Ближнего Востока, Вьетнама рождалось оружие и стратегия войн шестого поколения, к которым человечество вплотную подошло на исходе двадцатого века. Но обо всем по порядку.

Мирная передышка после 1945 года для военных летчиков оказалась недолгой, поскольку кремлевский вождь и его верные соратники были абсолютно не удовлетворены

итогами закончившейся войны — ведь, хотя ценой огромных потерь победа над ненавистным Гитлером и была достигнута, коммунистические режимы удалось установить всего лишь в нескольких странах Восточной Европы. Еще одним неприятным сюрпризом стало то, что вместо поверженной в прах Германии у страны Советов появился новый, более грозный и могущественный противник — США, окончательно покончившие с политикой изоляционизма, и настойчиво претендовавшие на роль сверхдержавы.

«Железный занавес» разделил послевоенную Европу, а затем и весь остальной мир на два враждебных лагеря. Начавшаяся холодная война в любой момент грозила перерасти в «горячую» третью мировую, детонатором которой могли послужить многочисленные конфликты, то и дело вспыхивавшие в различных уголках планеты.

Сталин, упорно продолжавший считать, что только откровенной сверхнаглостью можно добиться желаемых результатов во внешней политике, был уверен, что американцы испугаются советского блефа, и никогда не решатся на полномасштабную войну с СССР. А если решатся, то, чем раньше третья мировая война начнется, тем лучше для дела мировой революции. Поэтому, после того как коммунисты во главе с Мао Цзе Дуном при деятельном участии Советского Союза захватили власть в Китае, Иосиф Виссарионович решил организовать генеральную репетицию силового объединения Германии — устроить маленький показательный блицкриг в Корее.

Северокорейскому вождю Ким Ир Сену, вернувшемуся в Корею в обозе Красной Армии, полноводной рекой потекло советское оружие и другие необходимые материальные ресурсы. Многочисленные советские военные советники спешно формировали дивизии «освободительной армии», обучали личный состав и разрабатывали оперативные планы будущего блицкрига. Немногочисленные вооруженные силы Южной Кореи на бумаге казались легкой добычей, а американский фактор во внимание вовсе не принимался. К лету 1950 года все приготовления были закончены, наступило время решительных действий.

Уже после окончания боевых действий на Корейском полуострове, в течение почти сорока лет, во всех советских учебниках и научных исследованиях утверждалось, что войну начали южнокорейские войска, внезапно напавшие на мирную, строящую социализм, Северную Корею. А дальше, судя по этой литературе, происходило нечто невероятное — уже через несколько дней наглый агрессор был наголову разбит и отброшен. Победоносные северокорейские войска вошли в столицу Южной — Сеул, — и продолжили свое победное шествие на юг. В Москве, Пекине и Пхеньяне радостно потирали руки в предчувствии близкой победы — реальность превзошла самые смелые ожидания.

Но внезапно все радикально изменилось. Сталин ошибся в главном — американцы не собирались сдаваться без боя и отдавать ему Южную Корею. Организация Объединенных Наций решением Совета Безопасности (советские представители проигнорировали заседание, хотя у них было право вето) объявила Северную Корею государством-агрессором и постановила направить на помощь южанам войска ООН, основу которых составили американские вооруженные силы.

Вмешательство американцев в разгоравшийся конфликт сразу же изменило ход боевых действий в Корее. Всего за несколько дней от северокорейской боевой авиации осталось только воспоминание да груды бесформенного металлолома на перепаханых аэродромах. Но, как отмечали сами американские эксперты, «ограничения, наложенные на боевые действия ВВС ООН, не позволили им полностью решить задачу по уничтожению военно-воздушных сил противника. Господство в воздухе над Кореей было завоевано Объединенными Нациями в самом начале конфликта и ни разу не уступалось противнику на протяжении всех последующих лет войны. Однако наши военно-воздушные силы вынуждены были воевать на условиях, выгодных противнику»*.

Главными ошибками военно-политического руководства США, американские авиаторы считали два решения —

* «Воздушная мощь — решающая сила в Корее», с. 271.

географически ограничить войну только границами Кореи и отказ от применения ядерного оружия: «таким образом, мы были ограничены таким видом боевых действий, которые в условиях войны на суше называются «сдерживающими действиями». Возможность достижения окончательной победы полностью исключалась, и военно-воздушные силы Объединенных Наций были втянуты в такую войну, в которой обе стороны не имели строго определенных задач». Причины подобных решений лежали на поверхности — американцы любой ценой хотели избежать развязывания третьей мировой войны в случае прямого участия в конфликте СССР и Китая, а для применения ядерной бомбы в Корее просто не было подходящих целей.

Но даже в условиях многочисленных ограничений, естественно, никогда не предполагавшихся доктриной Дуэ, американские ВВС сумели все же сыграть огромную роль в корейском конфликте. Их основными видами деятельности стали изоляция района боевых действий (то есть срыв подвоза живой силы, предметов снабжения, вооружения и боевой техники из тыла к фронту) и оказание непосредственной авиационной поддержки войскам, находившимся на поле боя.

На первом этапе войны американцы в течение нескольких недель полностью уничтожили малочисленные Военно-Воздушные Силы Северной Кореи, насчитывавшие ограниченное количество устаревших поршневых истребителей Як-9 и штурмовиков Ил-2 советского производства. Поэтому уже в августе Ким Ир Сен послал Сталину паническую телеграмму, прося срочно направить ему на помощь советских летчиков. Вождь не мог отказать своему запаниковавшему корейскому питомцу и дал соответствующее указание министерству обороны.

После проработки вопроса маршал Василевский доложил Сталину: «По вопросу о переброске истребительного авиационного полка на самолетах Як-9 для прикрытия Пхеньяна — докладываю:

1. В целях ускорения переброски полка считаем наиболее целесообразным использовать 84-й истребительный полк 147-й авиационной дивизии на 40 металлических самолетах Як-9, дислоцирующийся в Приморье в районе Во-

рошилова. Полк направить летом через китайскую территорию по трассе Яньцзи, Андунь, Пхеньян. Перелет полка займет двое суток. При организации перелета полка необходимо будет учесть неизбежность воздушных боев на участке Андунь — Пхеньян...».

Можно представить, что произошло бы с советскими поршневыми истребителями в случае их встречи с американскими реактивными машинами. Первый же боевой вылет наверняка стал бы для них последним. Осознали это, видимо, и в Генеральном штабе, поэтому осенью 1950 года в Корею отправились не безнадежно устаревшие к этому времени поршневые Як-9, а реактивные истребители МиГ-15.

Пока в Москве разрабатывали планы организации авиационной поддержки армии Ким Ир Сена, быстро развивавшиеся события на полуострове приобретали для коммунистов весьма драматический характер — полное господство в воздухе ВВС США, успешно проведенная Инчхон-Сеульская десантная операция привели к окружению и фактическому разгрому северокорейской армии. Ее остатки в беспорядке бежали в Китай, блицкриг провалился, и многим в мире уже казалось, что война корейскими коммунистами окончательно проиграна.



Советский реактивный истребитель МиГ-15

Американцы считали одной из главных причин своего успеха успешные действия боевой авиации, хотя «военно-воздушные силы начали боевые действия в условиях неудовлетворительно работавшей связи и плохой организации системы управления совместными действиями. Личный состав имел очень небольшую подготовку для выполнения поставленной задачи... Самым значительным достижением этого периода войны было полное уничтожение авиации противника. В результате этого наши наземные войска, аэродромы, а также системы связи и снабжения были избавлены от угрозы налетов авиации противника»*.

По убеждению американских стратегов, военно-воздушные силы с самого начала конфликта должны были обеспечивать безопасность территории театра военных действий от ударов противника с воздуха путем разгрома его авиации и выполнения основного объема задач по противовоздушной обороне своих войск. Если этого требовал стратегический замысел командования или складывавшаяся обстановка, ВВС могли привлекаться к охранению намеченного района боевых действий путем решительного уничтожения и дезорганизации наступающей армии противника до ее вступления в данный район или до завязывания боя с собственными сухопутными войсками. При этом, эффективность боевых действий авиации, находилась в прямой зависимости от располагаемого времени, пространства и огневой мощи имеющихся в ее распоряжении средств, а результаты действий сказывались немедленно и были опустошительными.

Начало боевых действий авиации в Корее стало классическим примером подобного применения ВВС, особенно для срыва и дезорганизации стратегического наступления превосходящих сил сухопутных войск противника. Даже в условиях стремительного и дезорганизованного отступления южнокорейской армии американская авиация сумела ударами с воздуха в значительной мере ослабить наступательный порыв численно превосходящих сухопутных войск противника.

* «Воздушная мощь...», с. 39.

По мнению представителей американских ВВС, когда наряду с активными действиями сухопутных войск по противнику наносятся мощные удары с воздуха, можно добиться значительных успехов: «По сути дела такие боевые действия авиации представляют собой «вертикальное окружение» противника, такое же надежное и решающее, как и в том случае, когда он обойден с тыла вражескими войсками.

Тактика войск ООН при этом должна была быть изменена таким образом, чтобы полностью использовать эффект «вертикального окружения» противника, сделав его таким же действенным, как и окружение силами наземных войск.

Прорыв обороны противника в современной войне достигается не такой дорогой ценой, как это было до появления авиации. Опасность удара во фланг также не столь велика, поскольку противник под ударами авиации не имеет необходимой подвижности, о чем свидетельствуют сражение при Сент-Ло и наступление Паттона в период второй мировой войны, в сравнении с боевыми действиями сухопутных войск в период первой мировой войны».

Надо заметить, что американские летчики в период войны в Корее и после нее считали себя незаслуженно обиженными, поскольку вся слава в достижении успеха на первом этапе конфликта досталась военным морякам, осуществившим Инчхон-Сеульскую десантную операцию, моментально изменившую ситуацию на фронте.

По мнению же авиаторов, «Инчхонская десантная операция была задумана с единственной целью осуществить окружение противника. Но факты достаточно ясно свидетельствуют о том, что она имела второстепенное значение в разгроме корейской Народной армии по сравнению с боевыми действиями авиации.

Эта операция, конечно, показала командованию противника, что его положение совершенно безнадежно и его войскам необходимо отступать перед лицом угрозы окружения. Однако если бы результаты налетов авиации были оценены правильно, то свежие силы под Пусаном можно было бы применить с большей пользой... Как бы то ни бы-

ло, эффект Инчонской десантной операции до известной степени затмил результаты боевых действий ВВС»*.

Но Сталин не привык сдаваться в трудных обстоятельствах. У него в запасе имелся еще один серьезный козырь — китайцы. Поэтому вскоре на корейскую сцену вышли новые действующие лица — многочисленные «китайские добровольцы», способные радикально изменить ход событий. Но оставалась еще одна серьезная проблема, требовавшая неотложного решения — полное господство американской авиации в воздухе. Без надежного прикрытия с воздуха все дальнейшие боевые операции «добровольцев» были обречены на провал. Сами китайцы свои военно-воздушные силы только создавали, поэтому надежды на них не было. Спасти ситуацию, как надеялись в Москве и Пекине, могли только советские летчики.

Поэтому Сталин уже осенью 1950 года дал команду: ускорить отправку в Китай (в результате американских массированных бомбардировок все имевшиеся ранее аэродромы в Корее были надолго и качественно перепаханы, что исключало какую-либо возможность базирования на них самолетов) нескольких дивизий истребительной авиации, которые в перспективе могли бы надежно защитить сухопутные войска от ударов с воздуха.

Указание вождя немедленно претворили в жизнь — 15 ноября 1950 года последовало распоряжение начальника Генерального штаба № 5564 о создании оперативной группы вновь формируемого 64-го истребительного авиационного корпуса. Этот советский авиакорпус, сражавшийся в Корее почти три года, имел интересную организацию. Официально он именовался истребительным, но имел в своем составе зенитно-артиллерийские и авиатехнические дивизии, зенитно-прожекторные полки.

Штаб корпуса постоянно располагался в китайском городе Мукдене, а основные аэродромы базирования находились в Мукдене, Аньшане, Аньдуне на территории Китая. Командовали 64-м корпусом последовательно генерал-майор Белов (ноябрь 1950 — октябрь 1951 года), гене-

* «Воздушная мощь...», с. 41.

рал-майор Г. Лобов (ноябрь 1951 — август 1952 года) и генерал-лейтенант С. Слюсарев (с сентября 1952 года и до конца войны).

Авиационные части, входившие в его состав, периодически обновлялись, причем, изначально был выбран ошибочный путь — летчиков заменяли целыми дивизиями. Опытные летчики-истребители возвращались домой, а их место занимали необстрелянные новички, вынужденные самостоятельно набираться опыта в боях с лучшими американскими пилотами, вместо того, чтобы перенимать его у уже повоевавших асов, если бы их постепенно вводили в боевой строй. Такая политика, естественно, вскоре привела к значительным потерям в воздушных боях.

Один из командиров корпуса, генерал-лейтенант авиации Г. Лобов, позднее вспоминал, что «корпус в 1952 году насчитывал около 26 тысяч человек. Такая численность личного состава сохранялась до окончания войны в Корее. Как известно, боеспособность воинского контингента определяется не числом боевых единиц, а их составом. С этой точки зрения мы были далеки даже от нормативных требований. Только половина дивизий имела по три полка. Остальные — по два. По штату им полагалось всего по 32 летчика...

Пополнение корпуса осуществлялось путем полной замены отвоевавших дивизий. Наше военно-политическое руководство, видимо, считало, что такой порядок «освежения» значительно повысит боевые возможности 64 иак. Однако это приводило к тому, что вновь прибывшие части и соединения теряли необстрелянный состав. Пополнение имело смутное представление и о тактике действий, и о практике боевых полетов в Корее. К тому же все, что касалось участия советских ВВС в этой войне, было секретным. Опыт 64 иак не только не изучался и не осваивался в войсках, но и находился под строжайшим запретом».

Московским высоким военным начальникам, видимо, было проще отправлять на корейский фронт целые дивизии, чем заниматься подготовкой личного состава к будущим боям. Неудивительно поэтому, что авиационные полки несли большие потери, особенно в первые месяцы пребывания в Корее.

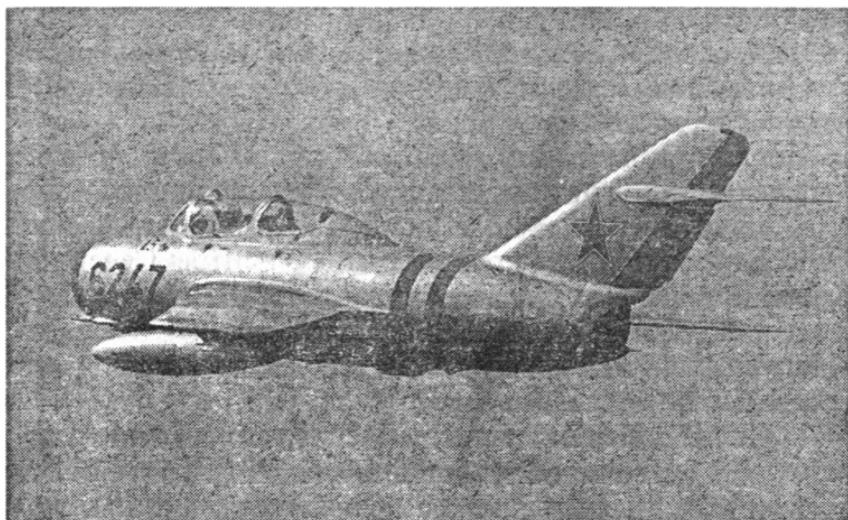
Всего в корейской войне действующие лица с советской стороны менялись пять раз. Первыми в бой вступили пилоты 28-й истребительной авиационной дивизии (в ее состав входили 67-й и 139-й гвардейский истребительные авиаполки), 50-й истребительной авиационной дивизии (29-й гвардейский, 177-й истребительные авиаполки) и 151-й гвардейской истребительной авиационной Валдайской Краснознаменной ордена Кутузова дивизии (28-й и 72-й гвардейские истребительные авиаполки).

Эти три дивизии вели бои в корейском небе с ноября 1950 по март 1951 года. Первой военной весной их сменили прибывшие из СССР 303-я истребительная авиационная Смоленская Краснознаменная дивизия (17-й, 18-й гвардейский и 533-й истребительные авиаполки) и 324-я истребительная авиационная Свирская Краснознаменная дивизия (176-й гвардейский и 196-й истребительные авиаполки).

Следующая смена караула произошла в феврале 1952 года, когда в Корею прибыли 97-я истребительная авиационная дивизия (из 78-й воздушно-истребительной армии Северо-Западного округа ПВО — 16-й и 148-й гвардейский истребительные авиаполки) и 190-я истребительная авиационная Полоцкая Краснознаменная ордена Кутузова дивизия (256-й, 494-й, 821-й истребительные авиаполки).

В июле 1952 года в корейском небе появились новые действующие лица: 32-я истребительная авиационная Краснознаменная дивизия (224-й, 535-й, 913-й истребительные авиаполки), 133-я истребительная авиационная дивизия (147-й гвардейский, 415-й, 726-й, 578-й истребительные авиаполки) и 216-я истребительная авиационная Гомельская ордена Суворова дивизия (ее перебросили в Корею аж из Бакинского округа ПВО)— 676-й, 878-й, 781-й истребительные авиаполки.

Последними в Корею летом 1953 года, уже после смерти кремлевского вождя, отправились 37-я и 100-я истребительные авиационные дивизии (из Московского округа ПВО), однако повоевать им уже не удалось — в июле того же года было наконец подписано перемирие, положившее конец войне.



Советский истребитель МиГ-15

Еще одной специфической особенностью воздушной войны в Корее было то обстоятельство, что аэродромы базирования авиации обеих воюющих сторон практически не подвергались ударам с воздуха. Коммунисты физически не имели такой возможности из-за отсутствия у них бомбардировочной и штурмовой авиации. К тому же, на протяжении всей войны советские летчики имели строжайший приказ — ни в коем случае не пересекать линию фронта и береговую черту, — ведя боевые действия только над территорией занятой корейскими и китайскими войсками.

Американская авиация, имея все необходимое для уничтожения самолетов противника на земле, не могла сделать это из-за приказа не нарушать границы Китая — а все аэродромы базирования советских истребителей располагались на его территории.

В течение первых двух месяцев конфликта американцы пытались вести так называемую «стратегическую войну» — массированные бомбардировки территории Северной Кореи с использованием стратегических бомбардировщиков В-29 «Superfortress». Появившиеся в небе Кореи, когда положение южнокорейских и американских сухопутных войск стало критическим, бомбардировщики использова-

лись исключительно для изоляции района боевых действий, нанося удары по железнодорожным станциям и мостам на дорогах, ведущих к линии фронта, добившись впечатляющих результатов.

После стабилизации наземной обстановки, причем главная заслуга в этом принадлежала американской авиации, появилась возможность перенацелить стратегические бомбардировщики на промышленные центры Северной Кореи, в число которых входили химические заводы, производившие компоненты для боеприпасов, нефтеперерабатывающие и металлургические заводы, арсеналы, паровозоремонтные заводы и т.п.

Группы бомбардировщиков В-29, участвовавшие в налетах, как правило, следовали к цели в общем боевом порядке — колонне эскадрилий с интервалом 500—1000 м. поскольку удары наносились по населенным пунктам и промышленным объектам с целью их разрушения, а также для воспреещения восстановительных работ, подобный боевой порядок давал возможность увеличивать воздействие по избранным объектам ограниченными силами в течение довольно длительного времени.

Так, 7 августа 1950 года около 40 бомбардировщиков В-29 «Superfortress» произвели налет на столицу Северной Кореи — Пхеньян, — выходя на цель с юга группами по 8—10 самолетов, с интервалом один-полтора километра, сбрасывая фугасные бомбы с высоты 3—3,5 км. Через три месяца, 8 ноября, 86 бомбардировщиков В-29 обрушили зажигательные бомбы и баки с напалмом на город Синьичжу, подходя к цели группами по 7—10 самолетов, следовавшими в боевом порядке «клин звеньев». В результате 30-минутной бомбардировки город был почти полностью уничтожен, погибло десять процентов населения.

Наиболее продолжительным воздействие бомбардировщиков на назначенную цель было во время налета бомбардировщиков В-29 на Пхеньян 20 сентября 1950 года. В общей сложности В-29 и истребители F-51 «Mustang», следуя к цели группами по 5—8 самолетов, сбрасывали на город фугасные и зажигательные бомбы в течение 12 часов.

Так как вооруженные силы Северной Кореи и «китайские добровольцы» обеспечивались всем необходимым —

оружием, боеприпасами, горючим, продовольствием — только извне, с территории Советского Союза и Китая (подвергать же их авиационному воздействию было невозможно по политическим причинам), то стратегические бомбардировки северокорейских промышленных центров имели весьма ограниченное влияние на исход войны, и потому не могли стать решающим фактором достижения победы в корейском конфликте.

Особым вниманием американских летчиков, как уже указывалось выше, пользовались железнодорожные узлы, станции, крупные мосты. Пока бомбардировщики не встречали противодействия истребительной авиации, удары по ним наносились в дневное время небольшими группами В-29, без непосредственного сопровождения истребителей. В дальнейшем, после появления в небе Кореи советских истребителей, налеты стали проводиться значительными силами, действия которых обеспечивались истребителями сопровождения.

Во время очередного налета на железнодорожный мост у города Синьчжу 7 апреля 1951 года 60 истребителей прикрывали 32 бомбардировщика В-29 «Superfortress». Несмотря на сильную противовоздушную оборону объекта, к мосту удалось прорваться 16 бомбардировщикам, которые вывели его из строя. Парадоксально, но такие объекты, как железнодорожные мосты оказались крепким орешком для стратегических бомбардировщиков, наносивших удары с горизонтального полета бомбами свободного падения.

В августе 1950 года на железнодорожный мост у Пхеньяна при полном отсутствии противодействия зенитной артиллерии и истребителей было совершено девять налетов бомбардировщиков В-29. Были сброшены сотни тонн бомб, но мост никаких повреждений не получил. Более пяти тысяч бомб было сброшено на железнодорожный мост у Анчжу, однако движение по нему прекращалось не более чем на час-два.

Боевое использование стратегических бомбардировщиков против малоразмерных объектов показало, что массированные их бомбардировки чаще всего не достигали цели. Более эффективными оказались действия истребителей-бомбардировщиков. Стало ясно, что простым увеличением

числа самолетов, привлекаемых к решению боевых задач, проблему не решить — требовались новые средства поражения, в первую очередь, управляемые бомбы и ракеты, применение которых позволяло эффективно уничтожать любые объекты.

Более удачными стали действия бомбардировщиков В-29 против наземных войск противника и по изоляции района боевых действий. Бомбы, сброшенные 17 августа 1950 года с сотни В-29 по скоплению северокорейских войск севернее Уикван, сорвали их намеченное наступление на Тайгу.

Американский генерал Уокер еще в августе 1950 года отмечал, что «5-я воздушная армия обеспечила полную поддержку всех наших операций... Ее самолеты уничтожали танки противника, которым удавалось преодолеть нашу оборону... Ее усилия имели громадную ценность для наших войск и позволили сохранить много-много наших пехотинцев». Только в течение первых месяцев войны было разрушено 58 мостов, еще 31 был серьезно поврежден.

После появления в Корее советских летчиков и стабилизации к лету 1951 года положения на сухопутном фронте, изменилась стратегия вооруженных сил ООН: «Военно-воздушные силы ООН получили задачу лишить противника способности подготовить и осуществить решительное наступление силами сухопутных войск; продолжать с максимальной интенсивностью наносить удары с воздуха по территории Северной Кореи и таким образом создать условия, способствующие заключению выгодного перемирия. Сухопутные войска должны были стабилизировать фронт и удерживать сильные оборонительные позиции.

ВВС Объединенных Наций должны были служить наступательным компонентом объединенных сил, а их боевые действия представляли собой наступательный элемент стратегии вооруженных сил. Поскольку авиационное наступление в этот период имело своей конечной целью принудить противника к перемирию, то мы можем назвать его стратегическим наступлением, а эту фазу войны — воздушной кампанией»*.

* «Воздушная мощь...», с. 43.

Небо Кореи все чаще становилось ареной ожесточенных воздушных боев реактивных истребителей, в которых существовали свои неписанные правила. Командование войск ООН запрещало своим летчикам пересекать границу с Китаем, который официально в войне не участвовал, и наносить удары по объектам на его территории, а как раз здесь и находились аэродромы, с которых взлетали советские самолеты. Это позволяло авиаполкам 64-го корпуса действовать в комфортных условиях, не опасаясь воздушных ударов противника.

Советское командование в свою очередь пуще всего опасалось, что сбитые летчики попадут в плен к американцам и весь мир узнает об участии советских ВВС в боях против сил ООН. Эту страшную коммунистическую тайну надо было сохранить любой ценой. Дело при этом доходило до абсурда.

Полковник Александр Сморгков, командовавший в Корее 18-м гвардейским истребительным авиаполком, так описывал свой первый боевой вылет: «По команде с командного пункта три восьмерки поднялись в воздух. Летели в гробовом молчании — все работали на прием. Только ведущий группы мог коротко отвечать — «понял». Карманы пусты: ни документов, ни писем. На бортах — корейские опознавательные знаки, сами — в китайской форме.

Эта строжайшая секретность иной раз и смешила, и изводила. Летчики не могли понять, почему скрывается, что мы советские. Ответ: «Так надо» звучал как «молчать и не рассуждать». Но ведь до абсурда доходило. По-корейски или по-китайски мы были ни бум-бум, а в бою предписывалось выходить на связь на корейском языке. К правому колену перед вылетом мы крепили специальные планшеты со словарем — корейские слова в транскрипции. Вот и представьте, как в бою на реактивных скоростях нужно умудриться соскочить глаз на колено, быстро отыскать нужное слово или фразу... Матерились. Летчики не вытерпели, и эту нелепицу все-таки отменили. В Москве не стали спорить, дали добро. Так что великий и могучий и здесь победил».

А вот взгляд на ситуацию в Корее с другой стороны — один из американских пилотов тоже считал абсурдом при-

каз не наносить удары по аэродромам противника: «Это была трудная и жестокая воздушная война, все козыри которой были в руках противника. Легко понять чувства, вызывавшиеся невозможностью нанести удар противнику в его наиболее уязвимое место, располагая громадной воздушной мощью. Это была современная война, но по своему кодексу она напоминала рыцарские сражения средних веков.

Представьте себе патрулирование вдоль реки Ялуцзян, видя противника, находящегося только в пяти километрах на свое аэродроме в Аньдуне. Аэродром забит самолетами, которые могут быть навсегда выведены из строя в результате одного хорошего налета. Базы снабжения и железнодорожные узлы, находящиеся в поле зрения, также могли быть разрушены, и противник был бы лишен способности продолжать войну».

Но этого не произошло, и война продолжалась три года, пока новое советское руководство, уже после смерти Сталина, не решило, что пора заканчивать этот изрядно всем надоевший и совершенно бесперспективный конфликт.

Первый бой в корейском небе советские летчики провели 1 ноября 1950 года, когда летчик 72-го гвардейского истребительного авиаполка старший лейтенант Чиж сбил американский поршневым истребитель F-51D Mustang. Через неделю над рекой Ялуцзян произошел первый в истории мировой авиации воздушный бой между реактивными истребителями МиГ-15 28-го гвардейского авиаполка и F-80C Shooting Star 16-й авиаэскадрильи. По американским данным, были сбиты один МиГ и один F-80C. Советские источники сообщают об одном поврежденном МиГе и сбитом F-80C.

Первое время советские летчики испытывали сложные чувства к противнику, ведь еще совсем недавно американцы были друзьями и союзниками в борьбе с гитлеровской Германией, с ними обнимались на Эльбе, награждали советскими орденами, а теперь это был враг, которого надо было уничтожать. Поначалу был только спортивный азарт — каждому пилоту хотелось доказать свое превосходство над противником, продемонстрировать, что мы самые лучшие, — ну а после первых потерь и смерти друзей при-

шли злость и ненависть. Идиллия союзнических отношений времен Второй мировой войны окончательно ушла в прошлое, уступив место жажде смерти.

Почти три года в небе Кореи шла первая в истории реактивная воздушная война, в которой участвовали летчики многих стран мира — советские, американцы, корейцы, китайцы, англичане, австралийцы и прочие. Основными ее действующими лицами стали реактивные истребители, решительно потеснившие на обочину поршневую авиацию, диктуя свои правила игры.

Как на всякой войне, данные о потерях противников представляют собой фантастическую картину. Впечатление такое, что в Корее одновременно шли две разные войны — в одной советские асы сотнями вгоняли в землю американские самолеты, на другой американские пилоты устраивали показательную порку советской и китайской авиации.

Сравните, к примеру, описания воздушных боев, которые приводят в своих воспоминаниях бывшие противники. Командир 64-го авиакорпуса генерал Лобов: «12 сентября 1951 года нам пришлось ввести в бой группу из 80 самолетов МиГ-15. Надо заметить, что таким составом мы вылетали редко. Между Анчжу и Пхеньяном перехватили несколько групп реактивных истребителей-бомбардировщиков (до 150 F-80), действовавших по разным целям в пределах зрительной связи между собой. Поскольку противник не имел истребительного прикрытия, все «миги» обрушились непосредственно на него. Американцы, прекратив штурмовку, вступили в воздушный бой, но, потеряв за считанные минуты 15 самолетов, бросились наутек. Наши же благополучно вернулись на свои аэродромы. Только три машины имели небольшие повреждения.

Еще более показательный случай произошел несколько раньше, 9 сентября. Нам потребовалось уточнить некоторые вопросы взаимодействия с постами наведения и вспомогательным пунктом управления, находившимся вблизи Анчжу. Меня и ведомого лейтенанта А. Калюжного сопровождали четверо необстрелянных летчиков, прибывших недавно на пополнение. После выполнения задания я решил показать новичкам район полетов.

Мы следовали на высоте 6000 м и совершенно случайно встретились с противником. На высоте примерно 3000 м строго на встречных курсах шли 64 F-80 в колонне восьмерок. Солнце находилось у нас за спиной. Поэтому атака с левого полупереворота была внезапной... Сразу удалось сбить ведущего замыкающего восьмерки. F-80, даже не встав в традиционный для них оборонительный круг пар, поспешно сбросили бомбы и ушли в сторону моря. Повторить атаку из-за близости берега мы не успели».

Встретились советские пилоты и с летающими «сверхкрепостями» В-29, наносившими удары по целям в Северной Корее. Командир истребительного авиаполка Сморгачков вспоминал: «И только вырвались из облаков, не успел я осмотреться, все ли на месте, а передо мной несколько В-29, и вокруг них рой истребителей.

Американцы летели на север, но их, видимо, успели предупредить о встрече с нами, и они удирали. Бомбардировщики шли на форсаже, коптели, но, как они не старались, скорость у них в половину нашей. Нагнали быстро. Довернул я вправо и прорываюсь к одному из двенадцати В-29. Мне навстречу палят два кормовых пулемета. Терпения у меня все-таки не хватило. Надо было подойти ближе, а я начал огонь примерно с 800 метров. Неделет. Пришлось приподнять нос МиГа немножко, и пошли снаряды точно.

Полетели капоты двигателя В-29, он сразу облизался огнем, и тут переломилось крыло. Все это длилось секунды. Я подошел совсем близко к бомбардировщику, хотя боялся, что он распорет меня своим высоким килем. Но «крепость» сильно развернуло, из нее посыпался экипаж».

А теперь, для сравнения, рассказ представителя другой стороны — американского пилота полковника Г.Р. Тинга: «Внезапно «миги» появляются непосредственно перед нами на нашей высоте. Мы проходим через боевые порядки друг друга со скоростью сближения вероятно, около 1900 км\час. Точная стрельба с определением дальности по радиолокационному дальномеру является трудной, но все же выпускаешь очередь по ближайшему «мигу».

Вся группа «мигов» немедленно резко взмывает вверх, и ты совершаешь разворот с максимальной перегрузкой навстречу ей. Если «миг» не хочет вступать в бой и делает раз-

ворот во время набора высоты, то он уйдет из поля зрения, пока не закончится разворот. Однако если он проявляет стремление к бою, то ты немедленно снова пролетаешь мимо него на встречных курсах. Ты стараешься поставить противника в такое положение, при котором преимущества твоего самолета дают тебе возможность переманеврировать его.

Для тебя бой превратился в единоборство. Строй групп распался, однако твой напарник находится рядом с тобой, и ты знаешь, что он тебя прикрывает. Но вот ты внезапноходишь в крутой разворот. Скорость твоего полета уменьшается. Противник делает разворот вместе с тобой, и ты позволяешь ему обойти себя на развороте. В критический момент ты изменяешь направление. Гидравлическое управление работает прекрасно. «Миг» не может развернуться с таким же радиусом, как твой «сэйбрджет» (реактивный истребитель F-86 «Sabrejet» — И.Д.), и уходит в сторону.

Когда ты выпускаешь воздушные тормоза, противник проскакивает мимо тебя вперед. Быстро убрав тормоза, ты заходишь ему точно в хвост и выпускаешь очередь из своих 12,7-мм пулеметов. От машины противника летят куски, однако на такой большой высоте она не загорается и не



Реактивный истребитель Норт Америкен F-86А «Сейбр»

взрывается. Самолет кренится, разворачивается и делает попытку уйти, войдя в пикирование, однако ты не прекращаешь преследования.

Твои пули повредили двигатель и снизили скорость машины настолько, что она теперь не может уйти от тебя. Внезапно фонарь кабины «мига» сбрасывается и летчик катапультируется, пролетев мимо твоего самолета, едва не задев его... Двигатель работает с перебоями. Обломки разрушенного «мига» попали в воздухозаборник твоего двигателя, и его отказ является весьма вероятным. Наконец твой двигатель глохнет, но ты сохранил высоту 12000 м и находишься сейчас на расстоянии 32 км от своего аэродрома...

Доклады о результатах вылета начинаются немедленно: возбуждение очень велико, так как за вылет, по подтвержденным данным, сбито 4 «мига», кроме того, возможно, сбит еще один истребитель и 4 повреждено. Быстро подсчитываем, что противник превосходил нас в три раза, однако он снова был крепко побит».

По официальным советским данным, опубликованным только в начале девяностых годов, за время корейской войны летчики 64-го истребительного авиакорпуса совершили 63229 боевых вылетов (60450 — днем и 2779 — ночью) и провели 1790 воздушных боев (1683 — днем и 107 — ночью). Собственные потери составили 335 истребителей МиГ-15. При этом было сбито 1309 самолетов войск ООН (1097 — сбили истребители, 212 — зенитная артиллерия).

По периодам войны потери распределяются следующим образом:

- ноябрь 1950 — декабрь 1951 года — сбито 564 самолета, собственные потери — 71;
- 1952 год — сбито 394, потери — 172;
- 1953 год — сбито — 139, потери — 92.

Это были советские цифры. А теперь — американские подсчеты. Согласно данным командования войск ООН пилоты истребителей F-86 «Sabrejet» в воздушных боях сбили 792 МиГа, потеряв при этом 78 своих машин. Пропадшими без вести числятся еще 26 самолетов. Как видим, соотношение потерь совершенно иное — десятикратное превосходство американских асов. Нужно заметить, что помимо советских летчиков, на МиГах в Корее воевали также ко-

рейские и китайские пилоты, попавшие в общее число сбитых американцами самолетов.

Кроме «Сейбров» в списках потерь авиации войск ООН числятся 54 поршневого истребителя F-51 «Мустанг», 64 реактивных истребителя-бомбардировщика F-84, 68 истребителей-бомбардировщиков F-80С, три ночных истребителя F-94, 34 стратегических бомбардировщика B-29.

Так что говоря об итогах воздушной войны в Корее, надо постоянно иметь в виду, что «истина где-то рядом».

Отрицательный баланс в воздушных боях советских и американских истребителей генерал Лобов с оговорками подтверждает и объясняет несколькими причинами: «Всячески рекламируя действительно неплохой по тем временам самолет F-86 «Сейбрджет», многие авторы на этом плакатном фоне ярко расписывают успехи истребительной авиации США... Вся эта цифирь подается отдельно от общих результатов воздушных боев. Непомерно много места занимают описания отдельных поединков вне их связи с оперативной и тактической обстановкой...

Для МиГов главными объектами действий были бомбардировщики и истребители-бомбардировщики ВВС США. Надежно прикрыть всю территорию КНДР от налетов американской ударной авиации мы не могли...

Низкая эффективность боев с истребителями помимо того, что они не были для нас главными целями, объясняется и другими объективными причинами. Скоростные характеристики МиГ-15 и F-86 примерно равны. Хотя «миги» имели большие скороподъемность и тяговооруженность, использовать их в бою представлялось делом сложным, поскольку «сейбры» быстрее набирали скорость на пикировании. К тому же они несколько маневреннее МиГ-15, что зачастую позволяло американским летчикам уходить от атак».

Признав сквозь зубы, что реальность воздушных боев в Корее была далека от пропагандистской картины «полного превосходства советских летчиков», генерал сильно преувеличивает эффективность борьбы с ударной авиацией. Американские ВВС господствовали в небе Кореи, позволяя себе роскошь охотиться чуть ли не за каждым солдатом китайско-корейской армии.

Постоянные удары с воздуха приводили к огромным потерям северокорейских войск и китайцев. После первого маневренного периода войны, армия коммунистов в прямом смысле слова «закопалась в землю». В советской военно-исторической литературе часто писали о новом слове в тактике ведения боевых действий — строительстве китайцами многокилометровых подземных галерей, забывая упомянуть о том, что их туда загнало.

Как отмечали американские авиационные специалисты: «В течение первого года войны, который характеризовался быстрым изменением наземной обстановки, результаты боевой деятельности авиации при осуществлении изоляции района боевых действий и непосредственной авиационной поддержки были весьма высокими. Тогда противник был вынужден вести боевые действия на открытой местности и военно-воздушные силы нанесли огромный ущерб его ресурсам. В действительности успехи авиации в течение первого года ожесточенных боевых действий и крупных продвижений сухопутных войск были столь значительны, что многие из несведущих людей (в том числе многие офицеры военно-воздушных сил) были убеждены, что войска противника, находящиеся на фронте, могли быть задушены голодом исключительно с помощью боевых действий авиации.

Однако, когда летом 1951 года начались мирные переговоры, и обе стороны согласились на ничейный исход конфликта, то достигнутые ранее высокие результаты в изоляции района боевых действий и в оказании непосредственной авиационной поддержки стали быстро уменьшаться»*.

Корейские и китайские войска почти полностью зарылись в землю, выстроив надежно укрытые и хорошо замаскированные долговременные огневые точки, имевшие к тому же солидное земляное покрытие, коммунисты чувствовали себя в безопасности при налетах американской авиации. Поскольку без решительного наступления сухопутных войск выбить противника из его подземных нор было невозможно (а оно даже не планировалось), то воен-

* «Воздушная мощь...», с. 273.

но-воздушные силы перешли к нанесению массированных воздушных ударов по новым целям — гидроэлектростанциям и ирригационным плотинам, дабы вынудить коммунистов пойти на заключение перемирия.

После окончания войны командование американских ВВС опубликовало официальный отчет о результатах боевой работы летчиков в Корее. Самолеты ВВС и приданных им авиачастей за период боевых действий совершили 836 877 самолето-вылетов, уничтожив при этом 82920 автомашин, 10489 железнодорожных вагонов, 963 паровоза, 1210 мостов (что привело к полному параличу транспортной системы Северной Кореи), 1331 танк и 18324 артиллерийских орудия. Потери противника в живой силе составили 184808 человек.

Подобная скрупулезность подсчетов наводит на мысль, что в американских Вооруженных Силах с приписками и показухой дело обстояло на должном уровне — попробуйте-ка с высоты нескольких километров точно определить, сколько вражеских солдат осталось после бомбежки, кто из них уже убит, а кто ранен. Но американцам это, как видим, не мешало вести подсчеты.

Экипажи американских боевых самолетов израсходовали 448 366 тонн авиабомб, почти 183 миллиона патронов (получается, на одного убитого китайца или корейца приходится около 1000 пуль), полмиллиона реактивных снарядов и 36 миллионов литров напалма.

Боевые действия на земле и в небе Кореи наглядно продемонстрировали огромную потребность реактивной авиации в высокоточном оружии, применение которого могло бы облегчить поражение объектов противника, сократить количество самолетов, привлекаемых к решению той или иной боевой задачи, значительно повысив, в конечном итоге, эффективность действий ВВС. Поэтому уже в 50-е годы в США развернулись работы по созданию тактического управляемого оружия, испытательным полигоном для которого стала уже другая война — вьетнамская.

Американский летчик полковник Тинг в свою очередь так оценивал результаты воздушной войны в небе Кореи: «Насколько подавляющим было наше господство в воздухе, которое обеспечивалось небольшим количеством

«сэйбрджетов», можно лучше всего судить по тому факту, что ни одна часть войск ООН, ни одно сооружение или корабль не были поражены вражескими бомбардировщиками или истребителями в дневное время. Прикрытие с воздуха и сопровождение истребителей-бомбардировщиков и самолетов-разведчиков, осуществлявшееся истребителями F-86, было настолько эффективным, что наши потери в этих самолетах от северокорейских «мигов» были в общем незначительны».

Не случайно одна из книг о действиях американской авиации в Корее получила громкое название — «Воздушная мощь — решающая сила в Корее» — именно авиации отводилась главная роль в первой пробе сил Востока и Запада. Надеждам Сталина и Мао на блицкриг и воссоединение Кореи под знаменем марксизма-ленинизма не суждено было сбыться. Аксиома абсолютного большинства войн двадцатого века — кто господствует в небе, тот побеждает на земле — еще раз продемонстрировала свою незыблемость.

Силами двух-трех авиационных дивизий завоевать и удерживать господство в воздухе было невозможно, и Сталин это понимал, но идти на дальнейшую эскалацию конфликта, что было чревато третьей мировой войной, он не хотел. Слишком уж велико было превосходство американцев в ядерном оружии и средствах его доставки — в СССР после взрыва в 1949 году первой ядерной бомбы, второй в арсеналах просто не было. Самый дальний советский бомбардировщик Ту-4 территории США достичь не мог, да и нечего ему было в то время туда нести.

Поэтому Сталин посчитал, что лучшим для него выходом из сложной ситуации будет вялотекущий конфликт, в котором американцы завязнут надолго, а воюют пусть корейцы и китайцы. Советские же самолеты обозначат присутствие большого брата, не переходя грань, за которой третья мировая война.

Потому-то в Корее так и не появились новейшие советские истребители МиГ-17, реактивные фронтовые бомбардировщики Ил-28 и дальние бомбардировщики Ту-4 с крылатыми ракетами КС-1 на борту (а планы их применения против американских авианосцев рассматривались со-

ветским руководством — об этом сообщал один из их создателей, сын Лаврентия Берия. По другим данным, первые боевые авиационные ракетные комплексы появились в авиации ВМФ уже после окончания корейской войны.). Вся тяжесть боевых действий легла на плечи морально устаревших МиГ-15, имевших к тому же немало недостатков.

Командир 18-го гвардейского истребительного авиаполка Александр Сморгачев отмечал, что «МиГ-15 — отличная машина. Но с первых боев выявился в нем один недостаток. При резком увеличении оборотов сектором газа двигатель останавливался. В запале рванешь газ, а двигатель глохнет. Каково? Крутом американцы, а самолет планирует».

Первый блин реактивной эры вышел для советских ВВС комом. Потому-то о корейской войне было приказано надолго забыть, опыт ее не изучали, засекретив все, что только возможно. На первый план вышла задача создания собственной стратегической бомбардировочной авиации, способной достичь Америки, и оснащение ее ядерными бомбами, что имело бы следствием значительное усиление советского военного (и авиационного) потенциала. Поэтому, не успели высохнуть чернила на соглашении о перемирии в Корее, как в СССР была принята программа развертывания 39 дивизий дальней и стратегической авиации, истребители же отошли на второй план.

Анализируя итоги корейской войны, американские авиационные специалисты отмечали: «С чисто тактической и технической точки зрения военно-воздушные силы почерпнули мало такого, что могло бы пригодиться в глобальной войне. Причиной этого были многие ограничения, при которых велись боевые действия. Тактика и техника, применявшиеся в корейской войне в основном базировались на доктринах и способах ведения боевых действий, характерных для второй мировой войны. основное отличие состояло в том, что боевые действия проводились на околозвуковых скоростях. Тем не менее, рассматривая вопрос в целом, большое значение имело то обстоятельство, что эта война еще раз подтвердила, что воздушная мощь является решающей военной силой».

Специалисты Генерального штаба Советской Армии тоже сделали выводы из опыта закончившейся летом 1953 года войны, посчитав, что «боевое применение авиации США в войне в Корее характеризовалось тем, что американское командование стремилось прежде всего к завоеванию полного господства в воздухе и активному использованию боевых возможностей авиации как для решения собственных задач, так и для поддержки действий других видов вооруженных сил. На практике это выражалось в постоянном наращивании авиационной группировки на театре военных действий — с 845 единиц боевой авиации США в июне 1950 года до 1847 единиц в июле 1953 года. Внезапность, которой постоянно стремилось добиваться командование США, была направлена, во-первых, на то, чтобы повысить эффект бомбардировок и штурмовых ударов и, во-вторых, чтобы сократить число собственных потерь»*.

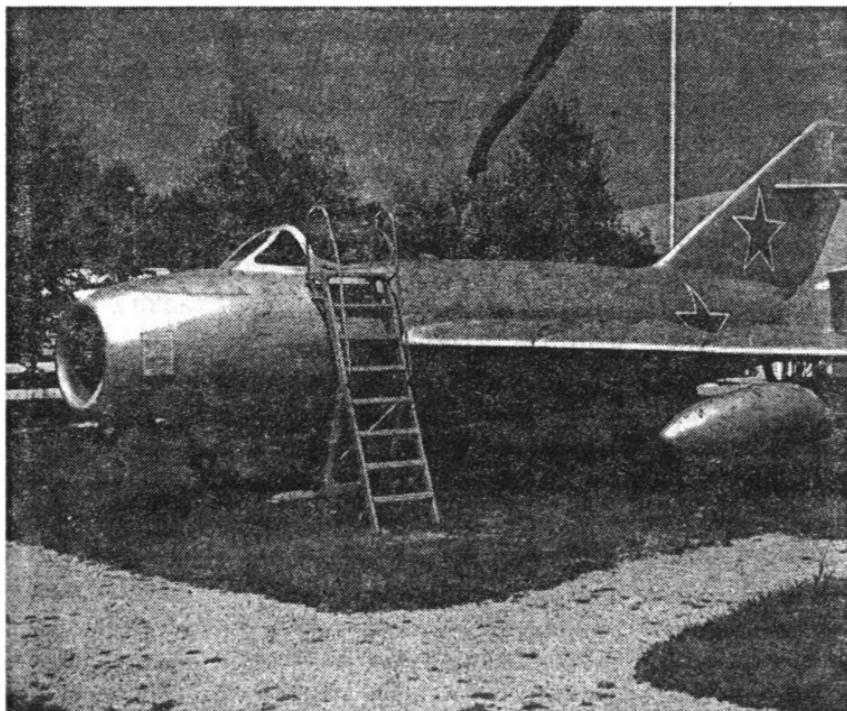
Вынуждены были советские стратеги признать и возросшую роль авиации: «О том, какое огромное влияние оказывали действия авиации на развитие событий в локальных войнах, можно судить по опыту войны в Корее. Так, успешно начавшееся контрнаступление (!) войск корейской Народной армии в 1950 г. не было завершено разгромом противника на пусанском плацдарме главным образом из-за сильного противодействия американской авиации, в то время господствовавшей в воздухе (как будто, она не господствовала там до конца войны — даже действия советской истребительной авиации не смогли изменить ситуацию — *И.Д.*).

Неся большие потери в живой силе, танках и артиллерии от ударов с воздуха, войска корейской Народной армии уже в середине июля перешли почти полностью к действиям ночью. Темпы их наступления значительно снизились. Авиация интервентов сковала войска, лишив их возможности маневрирования и перегруппировок, а это в условиях горной местности и недостатка транспортных средств сказалось на соотношении сил. Движение автомо-

* «Внезапность в операциях вооруженных сил США», М., 1982, с. 263.

бильного и железнодорожного транспорта было дезорганизовано, вследствие чего войска Народной армии не получали в достаточном количестве боеприпасов, горючего и продовольствия. Потеря темпов наступления корейской Народной армии позволила американскому командованию выиграть время и, сосредоточив дополнительные силы, перейти в контрнаступление»*.

И хотя применить в полном объеме основные положения доктрины Дуэ во время корейской войны не удалось, она продемонстрировала тот неоспоримый факт, что боевая авиация (не только стратегическая, но и тактическая) способна оказывать решающее воздействие на весь ход боевых действий, добиваться стратегических результатов. И американцы, и их противники сошлись во мнении, что



Советский истребитель МиГ-15

* «Локальные войны: История и современность», М., 1981, с. 250.

именно авиации принадлежит основная заслуга в срыве планов коммунистического блицкрига на Корейском полуострове.

Ставка на мощную группировку сухопутных войск, имеющих значительное количество тяжелого вооружения (танков, артиллерийских систем), при отсутствии господства воздухе (или хотя бы, надежной системы ПВО) была, как это уже случилось в годы Второй мировой войны, бита. Авиация, вопреки убеждению московских и пекинских стратегов, оказалась в состоянии самостоятельно сорвать их амбициозные планы, и, действительно, стать решающей силой в Корее, хотя даже в секретном генштабовском труде «Война в Корее», появившемся на свет в хрущевские времена, продолжали упорно твердить, что «война в Корее убедительно подтвердила решающее значение морального фактора для хода и исхода вооруженной борьбы. Многочисленная американская армия, в том числе и авиация, хорошо оснащенная боевой техникой, не смогла преодолеть сопротивление КНА и КНД, уступавших американцам в техническом оснащении, но обладавших высокими морально-боевыми качествами»*.

Советским военным теоретикам даже в засекреченных исследованиях ужасно не хотелось признавать очевидный для всех объективных наблюдателей факт — ставка на многомиллионные армии «ополченцев», все годы существования СССР являвшаяся основой советской военной теории, не может уже принести желаемых результатов.

Советская военная мысль на десятилетия застыла на уровне представлений времен первой мировой войны, продолжая упорно отрицать саму возможность перехода решающей роли в вооруженных конфликтах второй половины двадцатого века от сухопутных войск к авиации, что роковым образом сказалось в дальнейшем на исходе арабско-израильских войн и других вооруженных конфликтов, в которых советские подопечные в военной сфере старательно следовали советам большого брата.

* «Война в Корее», 1950–1953». М., 2000, с. 473.

ГЛАВА 8.

Шестидневная война

«После того, как воздушная армия завоеует господство в воздухе, совершенно не встречая противодействия в воздухе, она сможет развернуть почти без всякого риска всю свою наступательную мощь, используя ее для того, чтобы отрезать неприятельскую армию и флот от их баз, чтобы сеять разрушения и ужас внутри неприятельской страны и чтобы разбить ее материальное и моральное противодействие».

Джулио Дуэ. Господство в воздухе

Шестидневная война в июне 1967 года на Ближнем Востоке стала еще одним хрестоматийным примером торжества воздушной мощи и провала ставки арабов (в соответствии с советской военной доктриной) на массовую сухопутную армию. В быстротечном вооруженном конфликте между арабскими странами и Израилем именно боевая авиация сыграла решающую роль в достижении последним убедительнейшей победы над его многочисленными и численно превосходящими противниками.

Руководство арабских стран, в первую очередь Египта, возглавляемое президентом Насером, не смирилось с поражением в войне 1956 года и самим фактом существования еврейского государства на территории, которую арабы считали своей. Опираясь на щедрую военную помощь Советского Союза, не жалевшего средств на поддержку «прогрессивного египетского режима», вооруженные силы Египта и Сирии на протяжении довольно долгого периода готовились к решительной схватке с Израилем, намереваясь сбросить в Средиземное море ненавистных евреев.

Поток оружия из СССР не только восполнил потери, понесенные в конфликте 1956 года, но и позволил значительно пополнить арсеналы египетской и сирийской армий, дав им возможность получить подавляющее количественное превосходство над Израилем, что породило у ру-

ководителей арабских стран твердую уверенность в возможности достижения давно вынашиваемых целей. Произошло и качественное совершенствование вооруженных сил арабов, получивших на вооружение реактивные самолеты второго поколения МиГ-21 и Су-76, бомбардировщики Ту-16 и Ил-28, зенитно-ракетные комплексы С-75, танки Т-54 и Т-55, бронетранспортеры, артиллерийские и ракетные системы и много чего еще. Заверения советских представителей в превосходстве этой техники над вооружением израильской армии выглядели довольно убедительными, подталкивая арабов к войне.

Уверившись в своем качественном и количественном превосходстве над Израилем, Насер начал открытую подготовку к нападению на него, потребовав вывести миротворческие войска ООН, разделявшие египетские и израильские войска. Египетский Генштаб, при деятельном участии многочисленных советских военных советников, к этому времени уже разработал план войны, предусматривавший разгром израильских войск на Синайском полуострове и в южной части страны, а затем, совместно с армиями Сирии и Иордании, овладеть Тель-Авивом и нанести Израилю решительное поражение, после которого, с карты мира, должно было исчезнуть само государство Израиль.

Приготовления арабов к новой войне не остались незамеченными военно-политическим руководством Израйля, которое решило не дожидаться нападения противника, а предупредить его, что значительно повышало шансы на успех. Реально оценивая военный потенциал своей страны и арабов, израильские генералы основную ставку решили сделать на авиацию, способную обеспечить победу.

Арабские же лидеры, уверенные в своем военно-техническом превосходстве над противником, практически открыто готовились к нападению, не предпринимая каких-либо мер к маскировке своих действий, игнорируя возможности противостоящей стороны, за что вскоре поплатились. В лучших традициях советской армии, офицеры которой долгое время обучали и готовили арабские войска к решительной схватке с сионизмом, главная ставка делалась на танковые войска, для чего более 1000 танков еги-

петской армии было сосредоточено на Синайском полуострове у границ Израиля. Еще около 800 танков сосредоточили на границе сирийцы и иорданцы.

В целом вооруженные силы Египта, Сирии и Иордании значительно превосходили израильскую армию: по личному составу — почти в два раза, по артиллерии — в два с половиной раза, по танкам и самолетам — более чем в два раза. Подобное соотношение сил, казалось, не оставляло никаких шансов на успех евреям, что стало убеждением в арабских столицах и Москве.

В действительности же не все было так просто. Готовность населения Израиля защищать до последнего свою страну, высокий уровень подготовки личного состава армии и резервистов, высочайший профессионализм командного состава в значительной мере уравновешивали шансы сторон, и даже склоняли чашу весов на их сторону. Ставка только на количественное превосходство, господствовавшая еще с тридцатых годов в советской военной стратегии, заразила и арабские штабы, несмотря на то, что вторая мировая война убедительно продемонстрировала всю ущербность подобных расчетов.

Подавляющее, многократное превосходство Красной армии над Вермахтом в танках, самолетах, артиллерии растаяло, как утренний туман, в сражениях сорок первого года, превратившись за несколько месяцев в ничто. Умение воевать оказалось более важным фактором достижения победы, нежели количество оружия и военной техники, но эта простая истина так и осталась тайной для советского военного руководства в послевоенную эру. По-прежнему господствовало убеждение в необходимости достижения все того же количественного превосходства над вероятным противником (для чего не жалели денег на производство десятков тысяч самолетов и танков), захватившее и союзников Советского Союза на Ближнем Востоке, также стремившихся накопить как можно больше оружия.

Поэтому, учитывая сложившуюся в регионе ситуацию, военно-политическое руководство Израиля во главе с премьер-министром Леви Эшколом и министром обороны Моше Даяном решило воспользоваться германским опытом блицкрига и нанести превентивный воздушный удар,

способный резко изменить соотношение сил на Ближнем Востоке и обеспечить последующие успешные действия сухопутных войск. Об уничтожении экономического потенциала речь не шла, поскольку все оружие (боеприпасы, снаряжение) арабы сами не производили, а получали из Советского Союза.

Многим израильским офицерам подобная задача казалась невыполнимой, поскольку ВВС Израиля не располагали ни количественным, ни качественным превосходством над противником. В боевых частях насчитывалось около 260 самолетов, главным образом французского производства — истребители «Mirage», Дассо «Mystere», истребители-бомбардировщики Дассо «Super Mystere B.2», бомбардировщики «Vautour», а также американские штурмовики А-4 «Skyhawk». Из-за недостатка боевых машин в бой были брошены даже учебно-тренировочные самолеты СМ-170 «Magister», использовавшиеся для непосредственной авиационной поддержки сухопутных войск.

В то же время в ВВС Египта имелось около 500 боевых самолетов: 150 реактивных истребителей первого поколения МиГ-15, 150 МиГ-17, 80 сверхзвуковых истребителей второго поколения МиГ-21, 14 новейших истребителей-бомбардировщиков Су-76, 40 фронтовых бомбардировщиков Ил-28 и 30 дальних бомбардировщиков Ту-16. Сирийцы также обладали значительной воздушной мощью, располагая 48 истребителями МиГ-17, 25 МиГ-15, 26 МиГ-21 и четырьмя бомбардировщиками Ил-28. Еще 50 боевых машин могла выставить Иордания. В целом арабы имели более чем двойное превосходство над противником.

Однако события июня 1967 года, по мнению западногерманского журнала «Флюг вельт», вскоре наглядно продемонстрировали всему миру, что «пример «молниеносной войны» показывает, насколько бесполезно иногда заниматься подсчетом количества техники, чтобы считать себя победителем».

Основная задача, которую должны были решить ВВС Израиля, заключалась в уничтожении максимального числа арабских самолетов на земле при первом внезапном массированном воздушном ударе. Достижению этой цели в значительной мере могли, как ни странно, способствовать



Американский штурмовик А-4 «Skyhawk»

действия самих арабов, уже вовсю готовившихся к нападению на Израиль, а потому не предпринимавших никаких мер к рассредоточению и маскировке своей боевой авиации, повышению ее боеготовности. Хорошая организация разведки (главным образом агентурной) позволила иметь командованию ВВС полные и достоверные сведения о составе и базировании авиации противника, системе противовоздушной обороны, что в значительной мере способствовало достижению успеха.

Располагая полной информацией о противнике (имелись даже точные данные о месте стоянки каждого арабского боевого самолета — в этом помогли американцы, предоставившие израильтянам снимки с разведывательных спутников — и даже распорядке дня арабских летчиков), израильское командование, серьезно опасавшееся бомбовых ударов Ту-16 и Ил-28 по территории своей страны, избрало следующую очередность нанесения ударов: сначала аэродромы базирования бомбардировочной авиации, после чего наступала очередь истребителей-бомбардировщиков и истребителей. Устанавливалась и последовательность объектов атак: в первую очередь под удар попа-

дали взлетно-посадочные полосы и стоянки авиационной техники.

Еще одной тактической новинкой, примененной израильтянами в шестидневной войне, стало массированное применение сил, предназначенных для нанесения первого удара, что было вызвано значительным количественным превосходством противника. Почти 99 процентов боевых (и учебно-тренировочных!) самолетов были включены в ударные группы, даже сверхзвуковые истребители-перехватчики «Мираж» привлекались для уничтожения радиолокационных станций и командных пунктов (лишь на несколько звеньев возлагалась задача расчистки воздушного пространства от уцелевших истребителей противника). Все силы направлялись на достижение главной цели — уничтожения вражеской авиации на земле.

Началу боевых действий на Ближнем Востоке предшествовал хорошо организованный израильским военным командованием комплекс мер по дезинформации арабов: полеты разведывательных самолетов почти полностью прекратились за неделю до начала боевых действий, за сутки — по израильскому радио прозвучала информация о предстоящем возвращении из армии призванных ранее резервистов. Поглощенные собственными приготовлениями к нападению на Израиль, арабы просмотрели готовящийся превентивный удар противника, который явился для них полной неожиданностью. До самого последнего дня египетское руководство было уверено в том, что Израиль первым на них никогда не нападет. Подобная самоуверенность вскоре дорого обошлась арабам.

Ранним утром 5 июня 1967 года с израильских аэродромов поднялись в воздух все имевшиеся в наличии исправные боевые самолеты, способные нести боевую нагрузку, и легли на курс к намеченным целям. Объектом первого воздушного удара должны были стать два десятка египетских аэродромов, на которые базировались основные силы авиации противника. Израильские летчики до последнего момента старались обеспечить внезапность своих действий, поэтому самолеты, предназначавшиеся для лобового удара по передовым египетским аэродромам на Синайском полуострове, совершали полет к цели на предельно малой

высоте, что позволило избежать их обнаружения радиолокационными станциями противника.

Египетские аэродромы на западном берегу Суэцкого канала подверглись удару оттуда, откуда египтяне меньше всего ожидали появления воздушного противника — с запада, со стороны Ливии. Пилоты ударных групп израильских самолетов предприняли обходный маневр: по широкой дуге над Средиземным морем они выходили на цель с запада, где отсутствовало сплошное радиолокационное поле египетской системы ПВО. Все пилоты соблюдали полное радиомолчание, стараясь выполнять полет на предельно малых высотах (этому способствовал и пустынный рельеф внизу, значительно облегчавший пилотирование) с использованием маскирующих свойств местности.

Все эти меры дали потрясающий результат — появление израильских самолетов стало полной неожиданностью для египтян. На большинстве аэродромов их обнаружили только после разрыва первых бомб и ракет. Стараясь сократить время нахождения над объектами атаки, израильские пилоты широко использовали тактику звездных налетов — удары звеньями с разных направлений, сброс всего боекомплекта в первом же заходе. К тому же, как отмечал американский журнал «Авиэйшн уик», «практика египтян выравнивать самолеты на открытых стоянках в линию привела к тому, что от израильских летчиков не требовалось затраты больших усилий на прицеливание и атаку при заходе вдоль стоянки», а сами пилоты дежурных истребителей египетских ВВС в этот момент отправились на утреннее чаепитие.

Египетская авиация, как организованная сила, практически перестала существовать уже к вечеру 5 июня. Совершив за день около 3000 боевых вылетов, пилоты израильских ВВС уничтожили 374 арабских самолета, потеряв (главным образом от огня малокалиберной зенитной артиллерии) 19 своих машин. В последующие два дня воздушные налеты продолжались, итогом чего стало уничтожение в общей сложности 451 самолета противника (собственные потери израильтян составили 40 боевых машин) и завоевание безраздельного превосходства в воздухе.

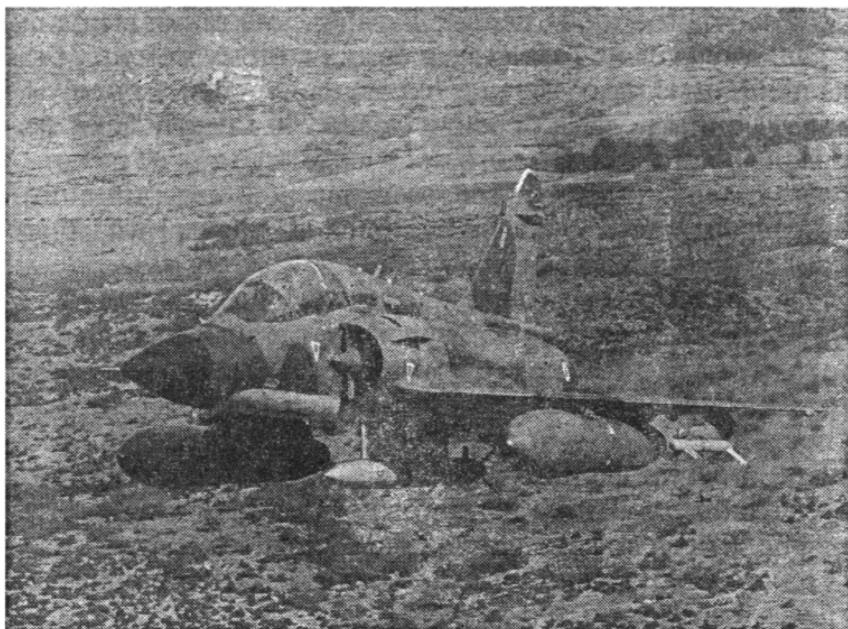
Некоторым египетским пилотам все же удалось подняться в воздух, но результаты состоявшихся воздушных боев показали превосходство израильских летчиков: только 5 июня пилоты «Миражей» сбили 17 истребителей МиГ-21 и три МиГ-17 египетских ВВС. В последующие два дня к ним добавились еще девять МиГ-21 и восемь МиГ-17.

Система противовоздушной обороны арабских стран продемонстрировала свою полную неспособность что либо защитить от воздушного противника. Расчеты зенитно-ракетных комплексов С-75 так и не сумели сбить ни одного вражеского самолета — используя противоракетное маневрирование и обходя районы дислокации зенитно-ракетных дивизионов, израильские пилоты сумели нейтрализовать оружие, доставлявшее много проблем американцам во Вьетнаме. Ракеты комплекса С-75, имевшие солидные размеры, получили у летчиков противника презрительную кличку «летающие телеграфные столбы», поскольку их маневренность оставляла желать лучшего.

События 5 июня на Ближнем Востоке у многих вызвали исторические ассоциации, явственно напомнив катастрофу, постигшую Военно-Воздушные Силы Красной Армии 22 июня 1941 года: внезапный массированный воздушный удар, сотни самолетов, стоящих на аэродромах крыло к крылу и представляющих собой прекрасную мишень, огромные потери (только тогда счет шел на тысячи). История вновь повторилась...

После полного разгрома арабской авиации исход войны был практически предрешен. Подобное развитие событий генерал Дуэ предвидел за сорок лет до описываемых событий: «После того как воздушная армия завоюет господство в воздухе, совершенно не встречая противодействия в воздухе, она сможет развернуть почти без всякого риска всю свою наступательную мощь, используя ее для того, чтобы отрезать неприятельскую армию и флот от их баз, чтобы сеять разрушения и ужас внутри неприятельской страны и чтобы разбить ее материальное и моральное противодействие».

Израильские Военно-Воздушные Силы, завоевав господство в воздухе, немедленно переключились на непо-



Французский истребитель «Mirage»

средственную поддержку своих сухопутных войск, не опасаясь противодействия со стороны уже не существующей боевой авиации арабов. Основными объектами воздушных налетов стали крупные скопления арабских войск и боевой техники, артиллерия и минометы на огневых позициях, танки и автотранспортные средства. Все они подвергались сосредоточенным ударам с воздуха. Поскольку противодействия сил и средств ПВО при этом практически не было, постольку удары наносились с высот 1500–3000 м при многократных заходах на цель, как на полигоне.

В условиях полного господства в воздухе самолетов с шестиконечными звездами на борту арабские сухопутные войска, естественно, не смогли организовать какого-либо эффективного сопротивления наступающим бронетанковым частям противника. Отступление египетских войск, имевших перед началом боевых действий значительное превосходство в силах и средствах над израильтянами, в условиях господства вражеской авиации в воздухе вскоре превратилось в настоящее паническое бегство.

Уже утром 8 июня первые израильские танки вышли к Суэцкому каналу. Египетская армия к этому моменту была полностью разгромлена: только на Синайском полуострове всины ислама бросили более 700 практически исправных танков советского производства, многие из которых в дальнейшем (после соответствующей модернизации) продолжили службу в израильской армии, участвуя в боях против прежних хозяев.

По аналогичному сценарию разворачивались события и на сирийском и иорданском фронтах, где арабская авиация также сгорела на земле, а сухопутные войска, подвергаемые непрерывным ударам с воздуха, мгновенно потеряли боеспособность. Все — от генералов до рядовых солдат — поняли простую аксиому: воевать при полном отсутствии «воздушного зонтика» невозможно. Поэтому только срочное политическое вмешательство «большого брата» — Советского Союза — помогло арабам избежать полного разгрома, а возможно, и оккупации.

Ставка израильского руководства на «молниеносную войну» полностью оправдалась. Тот же журнал «Авиэйшн уик» отмечал: «В основе стратегии Израиля лежали соображения, исходящие из предпосылки, что только немедленная победа может предотвратить конечное поражение ввиду большого преимущества арабских стран в самолетах, танках и войсках. Продолжительную войну выдержать было нельзя из-за недостатка резервов». В подобных условиях воздушная мощь, а точнее сказать, эффективное применение численно уступающих противнику военно-воздушных сил, оказалась решающей силой шестидневной войны.

Начальник штаба ВВС Израиля генерал Ход после войны заявил, что в середине 60-х годов мало кто из военных стратегов во всем мире верил в возможность осуществления внезапного нападения на страну, войска противовоздушной обороны которой располагали современными радиолокационными средствами обнаружения воздушного противника. Однако, «сделав ставку только на возможности человека и техники, их раскрытие в процессе мучительных тренировок на полигонах в условиях нестерпимой жары, мы не разрабатывали никаких изощренных замыслов, даже отказались использовать в бою современные уп-

раваемые средства поражения; пилоты применяли только обычные боеприпасы, но применяли мастерски. Секрет нашего успеха кроется в простоте, достигнутой большим трудом. Активное внедрение в сферу обороны электроники привело к тому, что стратеги стали забывать опыт прошлого. Однако иногда крайне полезно заглянуть в архивы, стряхнуть пыль с пожелтевших папок и извлечь из них рекомендации для завтрашнего дня».

Даже советские генералы вынуждены были признать: «В войне принимали участие все виды вооруженных сил. Однако решающая роль в ней принадлежала ВВС. Войска арабских стран были деморализованы не столько наступлением израильских сухопутных войск, главную маневренную силу которых составляли танковые войска, сколько ударами израильских ВВС. Израильская авиация внезапным нападением уничтожила на аэродромах подавляющую часть ВВС арабских стран, не только обезопасив от бомбовых ударов противника свою страну, но и создав своим сухопутным войскам условия для наступления. Война подтвердила, что сухопутные войска, не прикрытые надежно средствами ПВО от массированных ударов вражеской авиации, обречены на поражение.

Наступление израильских сухопутных характеризовалось широким маневром на поле боя, продвижением групп войск фронтов на изолированных направлениях с применением тактических десантов, высаживаемых в тыл обороняющемуся противнику с вертолетов. Обходные действия израильских войск и воздушные десанты довершали деморализацию арабских войск, подвергавшихся к тому же непрерывным ударам ВВС Израиля»*.

* «Локальные войны. История и современность», М., 1981, с. 152.

ГЛАВА 9.

Вьетнам

Воздушная мощь стала одним из главных факторов, определивших ход и итоги многолетней кровопролитной войны во Вьетнаме. На страницах этой книги мы не будем углубляться в истоки и причины вооруженного конфликта в Юго-Восточной Азии, в который оказались вовлеченными мировые сверхдержавы — США и СССР, — преследовавшие свои далеко идущие цели. Советское руководство, как могло, поддерживало коммунистический режим в Северном Вьетнаме, надеявшийся распространить свою власть и на южные районы страны вооруженным путем, взяв, таким образом, своеобразный реванш за неудачу в вооруженном конфликте на Корейском полуострове в начале 50-х годов.

У американцев также был свой интерес — не допустить распространения коммунизма в Юго-Восточной Азии, — поскольку на американском политическом Олимпе стал популярен так называемый «принцип домино»: в Белом доме считали, что падение поддерживаемого ими правительства в Сайгоне немедленно вызовет цепную реакцию, которая приведет к захвату коммунистами власти в Лаосе, Камбодже и далее везде. Поэтому противодействие наступательной политике Хо Шимина и его многочисленных советских союзников и советников стало в то время задачей номер один для американской внешней политики.

Уже с 1955 года в Южном Вьетнаме постоянно работала американская военная миссия, помогавшая организовать и обучить национальную армию, начались поставки вооружения и военной техники. На Севере в это время тоже не сидели сложа руки, а потому 15 февраля 1961 года было объявлено о создании Армии освобождения Южного Вьетнама (более известной во всем мире как Вьетконг), вскоре начавшей «национально-освободительную войну во имя избавления от империалистического ига». Вооружа-

лись и формировались ее части, естественно, людьми Хо Шимина — корейский вариант открытого вооруженного противостояния двух государств (признанный к этому времени неудачным) уступил место новой тактике: захватить власть в Южном Вьетнаме должны были местные партизаны, поддерживаемые северовьетнамскими коммунистами, после чего произойдет объединение в единое социалистическое государство.

Оценив складывающуюся в Юго-Восточной Азии обстановку, президент США Джон Кеннеди направил весной того же года в Южный Вьетнам несколько сотен «зеленых беретов» — специалистов по противопартизанской борьбе из состава войск специального назначения. На первом этапе в их задачу в основном входило обучение подразделений, предназначавшихся для борьбы с отрядами Армии освобождения Южного Вьетнама, развернувшими широкомасштабную партизанскую войну против поддерживаемого американцами правительства, но уже вскоре им пришлось и самим вступить в бой. Эскалация конфликта шла семимильными шагами.

Уже в 1962 году на юге Вьетнама находилось более 9000 американских солдат и офицеров, через два года их число перевалило за 20 тысяч. Однако силы противника увеличивались еще большими темпами — к 1964 году Армия освобождения насчитывала около 100 тысяч человек, которым непрерывным потоком с Севера текло оружие, боеприпасы и другое снаряжение советского и китайского производства. Поэтому все попытки южновьетнамского правительства и его американских советников подавить партизанское движение успеха не имели.

Американское военно-политическое руководство вскоре осознало простую вещь — добиться военного успеха в джунглях Южного Вьетнама можно только одним способом — перерезав коммуникации, связывающие противника с оружейными складами на Севере, и заставив северовьетнамского лидера Хо Шимина отказаться от материальной поддержки партизанского движения на Юге. Поэтому президент Линдон Джонсон (сменивший в 1963 году на этом посту убитого в Далласе Джона Кеннеди), являвшийся сторонником политики сдерживания коммунизма лю-

быми средствами, без особых колебаний пошел на дальнейшее наращивание американских вооруженных сил в зоне разгоравшегося конфликта.

8 марта 1965 года началась высадка частей американских войск в портах Южного Вьетнама, немедленно взявших под контроль важнейшие узлы дорог, мосты и другие стратегические объекты. К октябрю того же года здесь уже находились 101-я воздушно-десантная, 1-я аэромобильная, 1-я и 25-я пехотные дивизии Вооруженных сил США и другие подразделения, общей численностью около 190 тысяч человек, под командованием генерала Уильяма Уэстморленда. Их действия поддерживали значительные силы авиации, а вертолеты различного назначения вообще вскоре превратились в «рабочих лошадей» войны, дав основание многим экспертам назвать ее «вертолетной войной».

В основе действий американских войск лежала директива Совета национальной безопасности США, предусматривавшая установление полного контроля над границами Южного Вьетнама с Лаосом и Камбоджей и проведение программы «дозированного военного нажима» (с помощью авиационного наступления) на Северный Вьетнам, дабы заставить его руководство отказаться от поддержки партизанского движения на Юге. Именно авиации отводилась главная роль в противостоянии с Северным Вьетнамом — воздушная мощь США должна была решить исход разгоравшегося конфликта, участие сухопутных войск в операциях против ДРВ даже не планировалось.

На основе директивы СНБ штаб командующего вооруженными силами США в зоне Тихого океана разработал, а комитет начальников штабов США вскоре утвердил оперативный план «34—64», нацеливавший американские ВВС на нанесение воздушных ударов по важнейшим объектам на территории Северного Вьетнама.

К этому времени американская военная разведка уже представила командованию список 94-х объектов, уничтожение которых, по замыслу американских штабистов, должно было в короткие сроки парализовать экономику Демократической Республики Вьетнам и сократить до минимума ее возможности по оказанию помощи Народным

вооруженным силам освобождения Южного Вьетнама (НВСО ЮВ) — так с 1968 года стала именоваться Армия освобождения.

Военно-политическое руководство США, в полном соответствии с духом никогда не терявшей в Белом доме и Пентагоне популярности доктрины Дуэ, рассчитывало только одними массированными воздушными налетами на важнейшие военно-промышленные объекты противника добиться достижения своих стратегических целей — остановить ползучую интервенцию с Севера и сохранить статус-кво в Юго-Восточной Азии. Впечатляющая мощь американских ВВС давала основания для подобных ожиданий.

Тонкинский инцидент 4 августа 1964 года, когда вьетнамские торпедные катера обстреляли появившиеся у берегов Вьетнама американские эскадренные миноносцы «Меддокс» и «С. Тернер Джой», стал поводом для начала воздушной войны против Северного Вьетнама — она была объявлена акцией возмездия за военные действия партизан против американских граждан и объектов на юге Вьетнама. Уже утром следующего дня палубные штурмовики «Скайрейдер» и «Скайхок» и истребители с авианосцев «Тикондерога» и «Констеллейшен» нанесли первый массированный воздушный удар по территории ДРВ — так началась операция «Ригсе Агтов» («Пронзающая стрела»), в ходе которой ударам с воздуха подверглись базы торпедных катеров Хон Гей (потоплено восемь катеров) и Бинь Тхай, нефтехранилища в районе Винь.

Через два дня, 7 августа, американский Конгресс принял так называемую «тонкинскую резолюцию», одобрявшую нанесение воздушных ударов по территории Северного Вьетнама. В район конфликта немедленно началась переброска дополнительных сил тактической авиации, направлены авианосцы 7-го флота ВМС США.

На первом этапе воздушного наступления (с 5 августа 1964 по 7 февраля 1965 года) американская авиация наносила ограниченные удары по наиболее важным объектам ДРВ, действуя в соответствии с планами «37-64» и «Flaming Dart» («Пылающее копьё»). Последний предусматривал воздушные налеты на объекты партизан в Лаосе,

Южном Вьетнаме и южных районах ДРВ. Однако подобная тактика не принесла ожидаемого эффекта, поскольку северовьетнамские коммунисты продолжали оказывать материальную поддержку силам Армии освобождения на Юге, опираясь, в свою очередь, на военные поставки из СССР и КНР.

Осознав фактический провал первоначального плана давления на Северный Вьетнам, американцы уже к середине февраля 1965 года разработали новый его вариант, получивший наименование «Rolling Thunder» («Раскат грома»). В отличие от предшествовавших, он предусматривал постепенное наращивание военного давления путем перехода от отдельных точечных воздушных ударов к систематическим бомбардировкам стратегических объектов на территории ДРВ с целью прекращения помощи южновьетнамским партизанам.

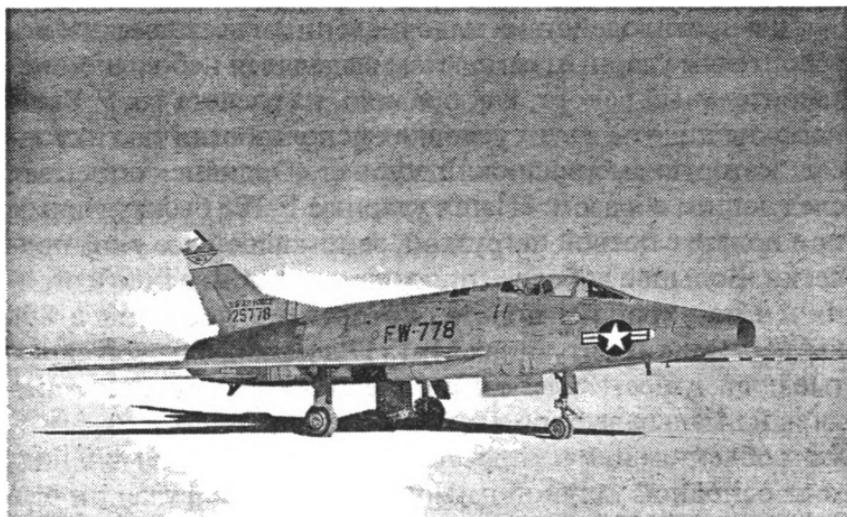
В рамках общего плана «Rolling Thunder» в дальнейшем планировались и проводились отдельные воздушные операции, каждая из которых имела свой порядковый номер и включала в себя удары по определенному району или группе объектов в течение нескольких недель, после чего огонь переносился на новые цели. Стараясь создать благоприятные условия для действий своей авиации, командование вооруженных сил США в число первоочередных объектов зачислило радиолокационные станции обнаружения и контроля воздушного пространства (радиолокационный комплекс ДРВ к этому времени включал около 20 РЛС советского производства), силы и средства противовоздушной обороны, склады боеприпасов и горючего, аэродромы базирования северовьетнамской авиации, уничтожение которых позволило бы завоевать американской авиации полное господство в воздухе в Юго-Восточной Азии.

Первая операция американских ВВС началась 2 марта 1965 года, а всего, до конца 1969 года, было проведено в общей сложности 60 воздушных операций. Перед нанесением каждого удара составлялся тщательный план, определявший: день начала и продолжительность налетов, количество целей, подлежащих бомбардировке, их местонахождение и основные характеристики, систему прикрытия их средствами ПВО, количество и типы самолетов, общее ко-

личество боевых вылетов, расход боеприпасов, маршруты полета к цели, способ нанесения ударов, боевой порядок самолетов, мероприятия по радиоэлектронному противодействию, прикрытию боевых самолетов, управлению и взаимодействию, спасению экипажей поврежденной авиатехники.

Общее руководство воздушной войной в небе Северного Вьетнама осуществлял командующий вооруженными силами США в зоне Тихого океана. Организация же непосредственного взаимодействия базировавшихся в Южном Вьетнаме сил 7-й американской воздушной армии (штаб в Тансонхате), 13-й воздушной армии в Таиланде и 77-го авианосного ударного соединения ВМС США возлагалась на командующего ВВС США в зоне Тихого океана.

К началу операции «Rolling Thunder» на аэродромах Таиланда было сосредоточено более 300 самолетов тактической авиации — истребители-бомбардировщики F-100 «Super Sabre», F-105 «Thunderchief», F-4C «Phantom» II, совершавших налеты на объекты Северного Вьетнама через воздушное пространство Лаоса. Еще около 200 боевых самолетов находилось на борту американских авианосцев в Южно-Китайском море. Этой мощной авиационной груп-



Истребитель-бомбардировщик F-100 «Super Sabre»

пировке ВВС и ПВО Северного Вьетнама могли противопоставить всего лишь 25 устаревших истребителей МиГ-17 и несколько дивизионов зенитной артиллерии, прикрывавших столицу страны Ханой и крупнейший порт Хайфон, через который шел поток советского оружия.

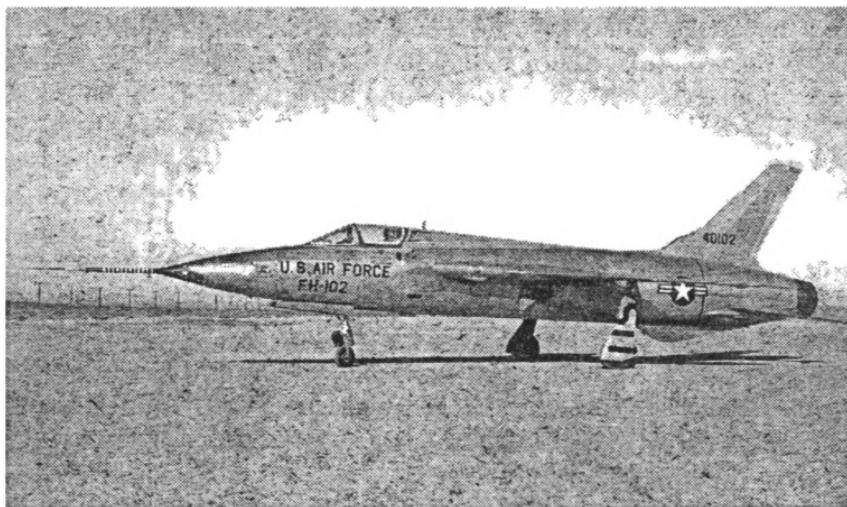
Слабость средств противовоздушной обороны противника обусловила и тактику действий американской ударной авиации, которая в первые месяцы войны мало чем отличалась от применявшейся в годы Второй мировой войны и в Корее. Истребители-бомбардировщики совершали налеты большими группами в плотных боевых порядках на высоте 2500—4000 м, следуя к цели группами по 4—8 самолетов на дистанции визуальной видимости, при этом расстояние между самолетами в группе составляло 100—150 м. Чаще всего, американскими пилотами, использовался боевой порядок «колонна», а удары наносились с одного направления, с пологого пикирования, а иногда несколькими заходами. Подобное построение боевого порядка позволяло обеспечивать безопасность в полете и использовать наиболее выгодные высоты для бомбометания. Тем не менее, в первых же налетах зенитным артиллерийским огнем были сбиты три истребителя-бомбардировщика F-105 и два тактических истребителя F-100.

Для противодействия малочисленным вьетнамским истребителям ударным самолетам выделялся небольшой истребительный эскорт, как правило, из расчета 1 к 5. Вьетнамские пилоты в этих условиях использовали тактику засад, которую американский журнал «Орднанс» описывал следующим образом: «Наши ударные F-105 были уязвимы при полете с боевой нагрузкой, занимавшей все узлы подвески. Большое лобовое сопротивление приводило к ограничению скорости полета, которая не превышала 890 км\час. В таких ситуациях МиГ-17 доказывали свои скрытые преимущества: легкие и маневренные, они располагались на малых высотах на ближних подступах к охраняемым объектам и, маскируясь на фоне земли, ожидали подхода основной ударной группы. При ее обнаружении они выходили из засады и, используя небольшой избыток скорости, атаковали инертных F-105, расстреливая их в упор».

Проанализировав первые результаты операции, командование американских вооруженных сил в Юго-Восточной Азии предложило увеличить масштабы применения боевой авиации против объектов на территории Северного Вьетнама. Это предложение получило одобрение президента США Линдона Джонсона, разрешившего к тому же нанесение ударов по северовьетнамским линиям связи и железным дорогам к северу и северо-востоку от Ханоя (по ним, через территорию Китая, в ДРВ доставлялось советское оружие).

После появления во Вьетнаме зенитно-ракетных комплексов С-75 и сверхзвуковых истребителей МиГ-21 советского производства, результатом чего стало увеличение потерь американской авиации, ее тактика, боевые порядки и способы нанесения ударов по объектам противника претерпели значительную трансформацию. Число истребителей-бомбардировщиков в ударных группах сократилось до четырех, а дистанции между ними, а также между звеньями, наоборот, увеличились. В боевом порядке появились группы по подавлению наземных средств ПВО, увеличилось количество истребителей прикрытия.

Стандартным в американской тактической авиации стал боевой порядок АЛК-71, состоявший из пяти групп —



Истребитель-бомбардировщик F-105B

расчистки воздушного пространства, ударной, подавления зенитно-ракетных комплексов, подавления зенитной артиллерии и прикрытия, следовавших к цели на дистанции 5000–9000 м. Расстояние между самолетами в группе составляло 150–450 м, что давало возможность, используя станции активных помех, создавать на экранах северовьетнамских радиолокационных станций обнаружения и наведения ракет сплошные поля засветки, затрудняя тем самым обнаружение самолетов.

Расширился и круг объектов бомбардировки. Теперь под удар, помимо военных объектов, все чаще попадали промышленные предприятия, электростанции, склады, налеты на которые производились волнами с временным интервалом в десять и более минут. В сложных метеорологических условиях использовалась радиолокационная аппаратура наведения.

Своеобразным символом вьетнамской войны стал всемирно известный истребитель-бомбардировщик F-4 «Phantom» II производства фирмы «McDonnell Douglas», вошедший даже в советский фольклор: «Мой «Фантом», как пуля быстрый, в небе голубом и чистом, с ревом набирает высоту...» В Юго-Восточной Азии истребители-бомбардировщики F-4 базировались на авиабазах Таиланда, откуда совершали налеты на объекты в центральной части ДРВ с дозаправкой топливом в воздухе. Как правило, общая продолжительность ударных операций с учетом двух дозаправок достигала трех с половиной часов.

Профиль полета к объектам атаки истребителей-бомбардировщиков F-4, каждый из которых брал на борт шесть-восемь бомб калибром 750 фунтов, был переменным: вне района боевых действий самолеты шли на высоте 7000–9000 м, по мере же приближения к рубежу обнаружения радиолокационными станциями противника экипажи снижались для маскировки на фоне земной поверхности. В зоне поражения зенитно-ракетных комплексов полет к малоразмерным неподвижным целям, координаты которых были известны, проходил для достижения внезапности на малой высоте, с использованием хорошо заметных с воздуха линейных ориентиров. Сброс бомб производился на пикировании после выполнения маневра по типу

боевого разворота или полупетли с последующим поворотом через плечо.

По наиболее важным объектам Северного Вьетнама, прикрытым сильной ПВО, наносились массированные удары большими группами истребителей-бомбардировщиков, действовавшими в районе боевых действий на средних высотах (3000—5000 м) в рассредоточенных боевых порядках. Расстояние между самолетами в группе должно было в принципе исключать их одновременное поражение одной зенитной ракетой. Действовавшие в составе группы самолеты радиоэлектронного противодействия ЕВ-66С ставили активные помехи радиотехническим средствам противника. Средства радиоэлектронной борьбы имели и ударные машины, что позволяло маскировать их действия.

Внешняя подвеска бомб и ракет на истребителе-бомбардировщике F-4 «Phantom» II значительно увеличивала его лобовое сопротивление, увеличивала расход топлива и вела к возрастанию теплового излучения обшивки, поэтому сверхзвуковая скорость полета в боевой обстановке вообще не использовалась. Тяжело груженные, маломаневренные машины, шедшие к цели, представляли собой выгодную мишень для вьетнамских истребителей, действовавших по методу засад. Атакуя американские истребители-бомбардировщики из задней полусферы, пилоты ВВС Северного Вьетнама часто добивались успеха, стараясь при этом не вступать в воздушный бой с истребителями прикрытия, который мог закончиться для них печально.

Стремясь максимально повысить эффективность воздушных ударов и снизить потери дорогостоящей авиационной техники, американское командование направило во Вьетнам стратегические бомбардировщики В-52, до этого еще не принимавшие участия в боевых действиях (их основным предназначением долгие годы считалась доставка ядерных бомб в случае конфликта с Советским Союзом). Первоначально они использовались только над Южным Вьетнамом, производя ковровые бомбардировки районов расположения партизанских лагерей (один самолет накрывал бомбами два-три квадратных километра джунглей) и доставляя к цели столько же бомб, сколько 20 истребителей-бомбардировщиков.

Первый налет на лагерь Вьетконга (так американцы именовали Армию освобождения) в 40 километрах от Сайгона В-52 совершили 18 июня 1965 года. В этот день с авиабазы Андерсен на острове Гуам поднялись в воздух 29 бомбардировщиков из состава 7-го и 320-го тяжелых бомбардировочных крыльев Стратегического авиационного командования ВВС США, из которых на цель вышли 27. Два В-52 были потеряны еще на маршруте к цели — они столкнулись в воздухе во время дозаправки над Южно-Китайским морем. Всего до конца года бомбардировщики В-52 выполнили более 800 боевых вылетов и сбросили 130000 тонн бомб.

Бомбометание производилось с горизонтального полета, при этом самолеты выходили к цели тройками на высоте 10000—12000 м, имея на борту до 27 бомб калибром 227 или 340 кг, которыми обрабатывали районы предполагаемого нахождения партизан. С конца 1965 года стратегические бомбардировщики начали привлекать даже для непосредственной авиационной поддержки сухопутных войск по заявкам полевых командиров, поскольку точность бомбометания с них часто превосходила возможности истребителей-бомбардировщиков, абсолютно не завися от метеорологических условий.

Ожесточение воздушной войны в небе Северного Вьетнама возрастало с каждым днем. Все чаще происходили воздушные бои между вьетнамскими и американскими истребителями, о которых историк авиации Д. Конратков рассказал на страницах журнала «История авиации»: «17 июня 1965 г. американские морские летчики сумели поквитаться за гибель F-4 9 апреля: пилоты VF-21 с авианосца «Мидуэй» Джон. С. Смит-младший (оператор радара Луи Пейдж) и Джек Бэтсон-младший (оператор радара Роберт Доремус) благодаря обеспечивающим действиям экипажа самолета дальнего радиолокационного обнаружения и управления EC-121D, смогли вовремя обнаружить и сбить ракетами AIM-7 по одному МиГ-17 над Северным Вьетнамом. Но это была «пиррова победа» так как в том же бою МиГи из состава 921-го истребительного авиаполка сбивали два «Фантома».

20 июля пилоты штурмовиков А-1 из состава эскадрильи VA-25 с авианосца «Мидуэй» Клинт Джонсон и Чарльз Хартман сбили МиГ-17 над Северным Вьетнамом... В тот же день два А-1 в районе Май Чау пали жертвой МиГ-17. 10 июля первые победы в воздушном бою одержали «Фантомы» ВВС. Тогда экипажи 45-й истребительной эскадрильи сбили два МиГ-17, а спустя десять дней, 20-го числа, пилоты МиГов повредили один F-4, но затем свое веское слово сказали вьетнамские зенитчики, сбившие два МиГ-17, которые они ошибочно приняли за американские самолеты.

Хотя северовьетнамским пилотам и удавалось добиваться успеха в воздушных боях, их действия носили ограниченный характер и практически не сказывались на действиях американской авиации. Постоянно увязая в боях с истребителями прикрытия, вьетнамские летчики упускали из виду ударные самолеты, в это время спокойно наносившие удары по наземным целям, а потери в воздушных боях грозили истребительной авиации ДРВ, значительно уступавшей количественно противнику, полным исчезновением. Непрерывающиеся налеты авиации противника привели к огромным экономическим потерям, предвещая



Сверхзвуковой истребитель МиГ-21

в ближайшей перспективе полное разрушение военно-экономического потенциала ДРВ.

Однако капитуляция перед американцами не входила в планы советского руководства, крайне заинтересованного в том, чтобы американцы как можно дольше увязли во «вьетнамском болоте», поскольку значительная часть американских вооруженных сил была к этому времени вовлечена в конфликт, а это обещало прямую выгоду в военно-стратегическом плане Кремлю. Немалыми были и внешнеполитические дивиденды — обличение американских агрессоров стало одной из главных тем советской пропаганды. К тому же, Вьетнам служил отличным полигоном для проверки в реальных боевых условиях оружия и военной техники, отработки тактики противовоздушной обороны.

Понимая это, северовьетнамские руководители и их советские советники основную ставку в противостоянии с американскими ВВС сделали на зенитно-ракетные комплексы С-75, впервые появившиеся во Вьетнаме весной 1965 года.

Уже в мае 1965 года в Северном Вьетнаме были развернуты три учебных центра, задачей которых была подготовка вьетнамских специалистов-ракетчиков. Поскольку обучение требовало времени, первые боевые стрельбы в небе Вьетнама проводили советские военные специалисты. Появление зенитных ракет у противника стало неприятным сюрпризом для американцев, и они понесли потери — 24 июля советскими расчетами ЗРК С-75 «Двина» были сбиты три истребителя-бомбардировщика F-4 «Phantom» II. В первые месяцы использования зенитных ракет их расход был минимальным — всего одна-две ракеты на сбитый самолет. Однако вскоре американское командование, обеспокоенное возросшими потерями, предприняло срочные меры по противодействию новой угрозе.

Как вспоминал на страницах журнала «Военный парад» участник вьетнамской войны генерал-лейтенант Войск ПВО Марк Воробьев, «чтобы снизить потери, американцы стали приспосабливаться к обстановке, принимая, по мере выявления слабых сторон ЗРК «Двина», меры сначала тактического, а затем и технического порядка: подход к объектам бомбометания на малых высотах, маневрирова-

ние в зоне огня, более интенсивные радиопомехи прикрития (с самолетов-постановщиков помех ЕВ-66). Все это дало заметные результаты. К середине 1966 года на один сбитый самолет в среднем расходовалось уже до 3—4 ракет. К 1967 году американцы разработали и установили на ударные самолеты аппаратуру радиопомех для ЗРК на частоте визирования цели, то привело к значительному снижению эффективности стрельб. Еще более сложные условия для ЗРК создались к концу 1967 года, когда на ударные самолеты стали устанавливать еще и аппаратуру помех по ракетному каналу, от воздействия которой в ряде случаев ракеты «не брались» на управление и падали... По докладу командующего ПВО и ВВС старшего полковника Ле Ван Чи, на один сбитый самолет в среднем по ЗРВ расходовалось по 9—10 ракет».

Это стало следствием широкого применения средств радиоэлектронного противодействия, к тому же, американская авиация начала использовать в воздушной войне специальные самолеты, предназначенные для борьбы с вьетнамскими зенитно-ракетными комплексами, получившие наименование «Wild Weasel». Создавались они сначала на базе устаревших к этому времени истребителей F-100, получивших аппаратуру радиотехнической разведки, способную обнаруживать радиолокационные станции противника. Основным же средством борьбы с обнаруженными станциями наведения ракет противника стали управляемые противорадиолокационные ракеты «Шрайк», имевшие пассивную радиолокационную головку самонаведения — работающий на излучение радиолокатор сам наводил ракету на себя.

Еще более эффективным средством борьбы с вьетнамскими радарными стали более совершенные специализированные самолеты F-105F «Wild Wiesel», в состав экипажа которых входил оператор аппаратуры радиотехнической разведки. В его обязанности входило обнаружение и определение месторасположения вражеского радара, постановка помех по каналу цели и каналу наведения зенитно-ракетных комплексов и выдача целеуказания для противорадиолокационных ракет «Шрайк».

Самолеты F-105F «Wild Wiesel» обычно включались в состав ударных групп, при этом ударные самолеты приближались к объекту атаки с разных направлений и, не входя в зону поражения зенитно-ракетных комплексов, маневрировали в 30–40 км от цели. Дождавшись активизации работы радиолокационных станций противника, экипажи F-105F «Wild Wiesel», совершив под прикрытием массированных пассивных и активных помех противоракетный маневр, производили пуск управляемых ракет «Шрайк». После поражения ими РЛС, в атаку устремлялись ударные самолеты.

Боевые действия в Юго-Восточной Азии и опыт использования средств радиоэлектронного противодействия наглядно продемонстрировали, что радиоэлектронная борьба становится одной из главных составляющих достижения победы в воздушной войне. Без широкого применения средств РЭБ вести авиационное наступление на противника, обладающего довольно сильной системой ПВО, уже было невозможно.

Постоянно ведя воздушную и радиотехническую разведку, специалисты и командование американских ВВС имели довольно полные сведения о системе противовоздушной обороны Северного Вьетнама, что позволяло им избегать больших потерь при налетах на объекты противника. На страницах журнала «История авиации» приводились воспоминания генерал-лейтенанта В. Ярошенко о том, как в руки советских военных советников попала карта с полетным заданием сбитого американского летчика: «Мы не поверили своим глазам, на карте не только были точно обозначены позиции двух соседних по фронту и по общему мнению хорошо замаскированных ЗРК, но главное — исключительно достоверно и детально были изображены именно эти самые «шестеренки» зон поражения, реализуемых с учетом рельефа местности с извилистым не простреливаемым «коридором» между ними шириной 4–5 км!»

В ходе войны американская авиация стала использовать несколько видов противоракетных маневров, которые в зависимости от обстановки, могли выполняться как в отдельности, так и в комплексе. Обнаружив пуск зенитной раке-

ты визуально или с помощью бортовой аппаратуры, реагировавшей на работу станции наведения ракет, пилоты истребителей-бомбардировщиков переходили в энергичное пикирование до нижней зоны поражения ЗРК с изменением курса полета или же наоборот, переводили машину в резкий набор высоты с целью поднять траекторию ракеты с последующим резким пикированием в сторону ракеты и уходом с разворотом на малой высоте. Как правило, подобное маневрирование позволяло избежать поражения громоздкими и маломаневренными ракетами комплекса С-75.

Постоянное совершенствование техники и тактики действий американской авиации, широкое использование средств радиоэлектронной борьбы, имели следствием постоянное снижение уровня потерь боевых самолетов — в 1965 году, когда противодействие системы ПВО Северного Вьетнама было минимальным, он составил 0,65 (было сбито 170 летательных аппаратов), в 1966 году — снизился до 0,35 (потеряно 280 машин). В 1967 году уровень потерь в небе ДРВ уже не превышал 0,3, оставаясь практически неизменным до конца войны, несмотря на постоянное наращивание и техническое совершенствование зенитно-ракетной группировки системы ПВО Северного Вьетнама (по данным генерал-лейтенанта М. Воробьева, с 1965 по 1972 год Советский Союз поставил своему азиатскому союзнику 95 зенитно-ракетных комплексов и 7658 управляемых ракет) и качественное обновление парка ее истребительной авиации.

Применение зенитно-ракетных комплексов против американской авиации имело еще одно последствие — ее самолеты, уходя из зоны поражения управляемых ракет, стали все чаще переходить на малые высоты, где их поджидал массированный огонь зенитной артиллерии, число орудий которой постоянно возрастало. Продолжались и воздушные бои, в которых с лета 1966 года стали участвовать поставленные Советским Союзом сверхзвуковые истребители МиГ-21, использовавшие в основном тактику засад и ракетных атак на догоне из задней полусферы — единственно эффективную в условиях количественного и качественного превосходства противника. По вьетнамским

данным соотношение потерь в воздушных боях в 1966 году составило 58 американских против 21 вьетнамского самолета. В 1967 году было сбито 124 американских самолета и потеряно 60 своих. Конечно, следует учитывать, что эти цифры нельзя считать объективными, поскольку многие победы вьетнамских асов никем не подтверждены.

Постоянные воздушные удары по объектам на территории Северного Вьетнама привели к практически полному уничтожению экономического потенциала ДРВ, но стратегические цели — прекращение поддержки партизанского движения на Юге — достигнуты не были, поскольку поставки самого современного вооружения из Советского Союза по-прежнему продолжались. В порту Хайфона ежедневно разгружались корабли под красным флагом, через Китай шли эшелоны с зенитными ракетами, истребителями МиГ-21 (китайские друзья по дороге успели отцепить несколько вагонов, что позволило им вскоре развернуть производство скопированного с украденной машины китайского варианта МиГ-21) и прочим оружием.

Американское руководство, опасавшееся вовлечения в конфликт Китая (корейская война закончилась сравнительно недавно и воспоминания о бесчисленных «китайских добровольцах» были еще свежи в памяти янки) и Советского Союза, постоянно запрещало своим летчикам наносить удары по приграничным с Китаем районам ДРВ и минировать морские подходы к Хайфону (в годы корейской войны американским пилотам также запрещалось наносить удары по аэродромам базирования советской и китайской авиации на территории Китая), что давало возможность Ханюю восполнять растущие потери и продолжать войну. Воздушное наступление, обставленное многочисленными ограничениями, хотя и не дало результата, на который надеялись в Вашингтоне, однако все-таки вынудило северовьетнамское руководство пойти на переговоры о разрешении вьетнамского конфликта. Хотя советское руководство постоянно подталкивало Хо Шимина к продолжению военных действий, катастрофическое положение в собственной стране заставляло его искать мирной передышки.

«Дозированный военный нажим» на Северный Вьетнам наконец принес свои первые плоды. Американское командование постоянно наращивало масштабы воздушного наступления: в 1964 году тактической и авианосной авиацией выполнено 190 самолето-вылетов, в 1965 году — 30 500, в 1966 году — 47 500 плюс 160 выполнила стратегическая авиация. 1967-й год стал рекордсменом — в общей сложности самолеты тактической, авианосной и стратегической авиации США совершили 53 350 самолето-вылетов для нанесения ударов по объектам на территории ДРВ. За десять месяцев 1968 года выполнено еще 37 580 самолето-вылетов, окончательно «убедивших» политическое руководство ДРВ в необходимости ограничения помощи силам НВСО и начале мирных переговоров.

Согласие северовьетнамского руководства участвовать в мирных переговорах привело к прекращению с 1 ноября 1968 года налетов американской авиации на ДРВ. Однако начавшиеся в Париже четырехсторонние переговоры (в них участвовали США, ДРВ, правительство Южного Вьетнама и представители Фронта освобождения Южного Вьетнама), и длившиеся несколько лет, результата не дали. Боевые действия на юге Вьетнама по-прежнему продолжались, и конца им было не видно.

Пока шли бесплодные переговоры, американская авиация продолжала наносить ограниченные удары по объектам на территории ДРВ, количество которых постоянно возрастало: в 1969 году выполнено 6 645 самолето-вылетов, в 1970-м — 6 850, а в 1971-м — 11 350.

Начавшееся 30 марта 1972 года третье стратегическое наступление Народных вооруженных сил освобождения Южного Вьетнама окончательно сорвало парижские переговоры, поскольку руководство ДРВ, посчитав, что сможет военным путем добиться победы в затянувшемся конфликте, по сути дела ушло с них.

Главные силы НВСО активно действовали в районе Хюэ и на Центральном плато, ликвидируя созданные при помощи американцев лагеря «умиротворения», и вскоре установили контроль над значительной территорией южнее демилитаризованной зоны. Была ликвидирована так называемая линия Макнамара, застигнутые врасплох аме-

риканские и южновьетнамские войска беспорядочно отступали, поэтому главную роль в сдерживании наступления противника сыграла авиация.

Ответ американцев на действия партизан последовал незамедлительно. Уже 3 апреля в Тонкинском заливе появились четыре ударные авианосные группы 7-го флота США, а через неделю самолеты с их палуб возобновили воздушные удары по целям на территории Северного Вьетнама, в первую очередь, по транспортным коммуникациям, связывающим его с Югом. Вскоре к палубным штурмовикам и истребителям присоединились стратегические бомбардировщики В-52 и самолеты тактической авиации, базировавшиеся в Таиланде. В общей сложности к решению задач операции «Linebacker» (такое условное наименование получило новое воздушное наступление на ДРВ) привлекалось около 1000 самолетов и вертолетов, что выводило воздушную войну против Северного Вьетнама на качественно новый уровень.

В своем выступлении по телевидению 8 мая 1972 года президент США Ричард Никсон объявил о значительном расширении зоны бомбардировок, в том числе района Ханой-Хайфон, начале блокады территориальных вод ДРВ путем минирования акватории основных портов. Целью нового воздушного наступления было заставить противника прекратить наступление в Южном Вьетнаме и вернуться за стол переговоров в Париже.

Американское командование использовало трехлетнюю передышку для совершенствования своих ударных сил в Юго-Восточной Азии. Устаревшие истребители и истребители-бомбардировщики F-100 «Super Sabre», F-101 «Voodoo», F-105 «Thunderchief» заменили самолетами F-4 «Phantom»II, новейшими штурмовиками A-7D «Corsair»II и усовершенствованными тактическими истребителями F-111 с изменяемой геометрией крыла, оснащенными средствами радиоэлектронного противодействия. Подверглись радикальной модернизации противорадиолокационные ракеты «Шрайк», получившие блок запоминания цели, что позволило им уверенно поражать северовьетнамские радары, даже прекратившие работу на излучение. Характерной чертой операции «Linebacker» стало и массовое



Штурмовики А-7

применение высокоточного оружия — управляемых авиационных бомб с лазерным и телевизионным наведением, а также управляемых ракет класса «воздух-земля».

На авиабазах острова Гуам и в Таиланде были сосредоточены десятки стратегических бомбардировщиков В-52 «Stratofortress», которым отводилась ведущая роль в воздушном прессинге ДРВ. 9 апреля 1972 года они, впервые с 28 октября 1968 года, появились над Северным Вьетнамом — в этот день 15 бомбардировщиков В-52 сбросили бомбы на железнодорожную станцию и нефтебазу на юге ДРВ.

Через неделю, 16 апреля, 17 В-52 «Stratofortress» нанесли удар по главному морскому порту ДРВ — Хайфону. За полчаса до подхода основных сил по всему маршруту их полета была поставлена завеса из дипольных отражателей, продержавшаяся в воздухе более трех часов. В шести зонах располагались 12 самолетов-постановщиков помех ЕВ-66, ставившие активные помехи радиотехническим средствам ПВО. Ударная группа вышла к цели на высоте 9000 м в колонне троек под прикрытием истребителей F-4 «Phantom» II. Их рейду предшествовал налет тактических истребителей-бомбардировщиков F-105С, вооруженных

ракетами «Шрайк», на позиции ПВО, дабы расчистить дорогу «стратегам». Результатом этого стало отсутствие потерь бомбардировщиков, хотя вьетнамцам удалось сбить один F-105С и один штурмовик А-7Е.

Всего до 21 июля 1972 года В-52 «Stratofortress» совершили 164 налета на объекты Северного Вьетнама. В общей сложности, в течение восьми лет участия во вьетнамской войне, стратегические бомбардировщики В-52 выполнили 126 615 боевых вылетов против целей в Южном и Северном Вьетнаме, сбросив 2 633 035 тонн бомб (для сравнения — ВВС Великобритании за всю Вторую мировую войну сбросили 955 044 т бомб).

Особое внимание американское авиационное командование уделило истребительной авиации ДРВ. Как отмечал генерал-майор М. Фесенко, «по районам сосредоточения вьетнамской авиации было нанесено в общей сложности около 40 разрушительных бомбовых ударов. Из-за вывода из строя взлетно-посадочных полос большинства аэродромов и значительных потерь техники на земле уцелевшие «силы отражения» были вынуждены действовать лишь эпизодически и мелкими группами».

Попытки вьетнамских пилотов противодействовать американскому наступлению успеха не имели — так, только 10 мая в воздушных боях были сбиты четыре истребителя МиГ-21 и семь МиГ-17. В результате к осени 1972 года из 187 истребителей ВВС ДРВ в боевых действиях могли участвовать лишь 47 машин (31 МиГ-21 и 16 МиГ-17), а из 194 вьетнамских пилотов только 13 могли вести одиночные боевые действия ночью. Не лучше обстояло дело и с зенитно-ракетными частями — широкое применение средств радиоэлектронной борьбы и усовершенствованных противорадиолокационных ракет «Шрайк» свело до минимума активность расчетов ЗРК. Основным способом их боевого применения стала стрельба из засад сокращенным составом (одна-две пусковые установки вместо штатных шести, без РЛС разведки и целеуказания), позволявшая наносить потери противнику, а главное выживать в тяжелых боях. Однако защищенность прикрываемых ЗРК объектов, естественно, резко снижалась, но выбора у вьетнамских ракетчиков не было.

Высокую эффективность показало примененное американскими ВВС управляемое авиационное вооружение класса «воздух-земля». В мае 1972 года истребители-бомбардировщики F-4 «Phantom»II управляемыми авиабомбами с лазерными головками самонаведения разрушили 165-метровый мост Тхань Хоа к югу от Ханоя, через который шел основной поток грузов в Южный Вьетнам. Этот мост еще в 1965 году был включен в перечень важнейших целей, подлежащих уничтожению, а первый удар по нему 79 американских самолетов нанесли 3 апреля 1965 года. В последующие годы на него было совершено более 4000 самолето-вылетов и сброшено почти 4000 бомб, но, несмотря на все старания и потери самолетов, уничтожить его в течение семи лет так и не удалось. Первая же попытка применения управляемых бомб принесла долго ожидаемый американцами результат — мост перестал функционировать.

Судя по американским данным, из 1000 сброшенных в конце вьетнамской войны управляемых авиабомб, цели поразили 700. Их круговое вероятное отклонение оказалось в пять раз меньше, чем у бомб свободного падения, и составило 6—16 м. Использование управляемых боеприпасов позволило значительно сократить наряд сил, выделяемых для уничтожения объектов противника, и, соответственно, уменьшить потери боевой авиации. Теперь экипаж одного ударного самолета мог выполнить задачу, для решения которой раньше приходилось отправлять не менее эскадрильи.

В мае того же года американцы приступили и к морской блокаде ДРВ — 9 мая палубные штурмовики А-6, поднявшиеся с палуб авианосцев в Тонкинском заливе, сбросили первые неконтактные мины в Хайфонском заливе, тем самым, заблокировав стратегически важный морской порт, через который в Северный Вьетнам поступало до 85% всего импорта, в том числе оружия, и все горючее.

Огромный урон, причиненный экономике ДРВ американской авиацией в ходе операции «Linebacker», незамедлительно сказался на ходе боевых действий на юге страны — наступление НВСО, лишившихся баз снабжения, вскоре захлебнулось. Загнанное в угол жестокими массиро-

ванными воздушными налетами руководство ДРВ вынужденно было в очередной раз согласиться на возобновление переговоров в Париже, где сразу же был достигнут заметный прогресс по ряду ключевых вопросов. Таким образом, все задачи, стоявшие перед операцией «Linebacker» были выполнены, и президент США Ричард Никсон объявил о прекращении с 23 октября 1972 года бомбардировок территории Северного Вьетнама. Использование воздушной мощи позволило американскому военно-политическому руководству достичь нужного результата. Все произошло в полном соответствии с народной мудростью — «Против лома нет приема, если нет другого лома!», а его как раз-то у вьетнамцев и не было.

Однако стоило прекратиться воздушным налетам, как все пошло по накатанной колее — переговоры в Париже в очередной раз очень быстро зашли в тупик из-за несговорчивости представителей ДРВ в вопросах, касающихся положения дел в Южном Вьетнаме, а 13 декабря 1972 года вообще приостановлены на неопределенный срок. В этих условиях американцы, уже начавшие широкомасштабный вывод своих войск из Южного Вьетнама и не желая «терять лицо», решили вновь прибегнуть к «последнему доводу королей» — массированным воздушным налетам на Северный Вьетнам, надеясь, таким образом, все же достичь прогресса на переговорах.

В кратчайшие сроки командование ВВС США подготовило план новой воздушной операции «Linebacker II» — серии массированных бомбардировок целей в районе Ханой-Хайфон силами стратегической и тактической авиации. В отличие от прежних воздушных ударов, на этот раз главная роль в ней отводилась стратегическим бомбардировщикам В-52, способным, по выражению одного американского генерала, «вбомбить Вьетнам в каменный век», поскольку сроки проведения операции были весьма ограниченными — массовые протесты против войны внутри США и на международной арене требовали скорейшего достижения необходимых результатов.

В Юго-Восточной Азии была вновь сосредоточена мощная группировка американской авиации, в том числе около 200 стратегических бомбардировщиков В-52 «Stratofort-

гесс», которым отводилась роль разрушителей вьетнамской экономики и инфраструктуры. Самолеты тактической авиации должны были обеспечить им прикрытие от истребителей противника и подавить систему ПВО Северного Вьетнама.

Приготовления американцев не остались незамеченными в ДРВ, руководство которой лихорадочно искало способы борьбы с надвигающейся угрозой. Была затребована помощь из Москвы, однако доставка вооружения и горючего после минирования подступов к Хайфону была связана со множеством проблем. Напряженные советско-китайские отношения, готовые в любой момент вылиться в вооруженный конфликт, также не способствовали скорейшей доставке грузов через территорию Китая, поэтому помощь Москвы свелась главным образом к посылке советников.

Прибывший во Вьетнам в октябре 1972 года в качестве советника командующего ВВС ВНА (Вьетнамской Народной Армии) генерал-майор авиации М. Фесенко вспоминал, что «в преддверии этой операции наши военные советники совместно с авиационным командованием ВНА приступили к разработке вариантов упреждающих действий. Мы все хорошо понимали, что посылать сразу всю «группировку» из 47 самолетов нерационально. Конечно, противник понес бы в схватке с вьетнамскими истребителями определенные потери, но одновременно с этим сохранил бы и значительную часть своих сил для последующих ударов, отражать которые скорее всего было бы уже некому...

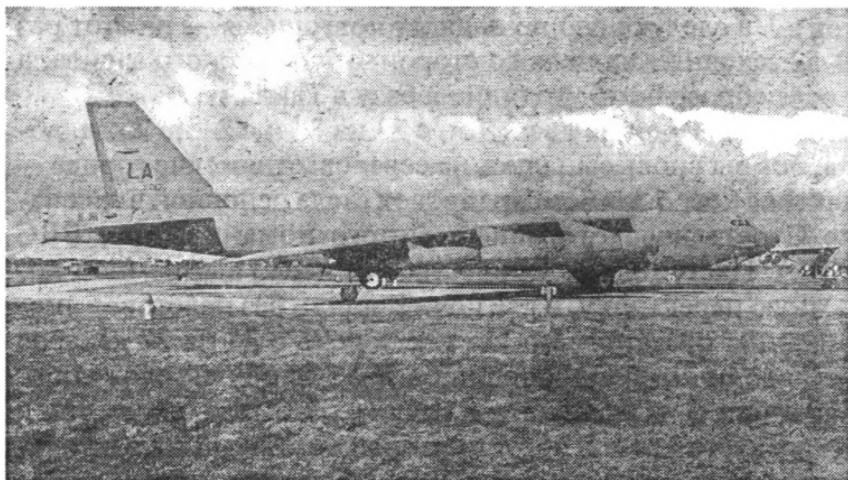
Замысел заключался в следующем: не отвергая тактических концепций трех предыдущих этапов войны, попытаться их приспособить к условиям ведения боевых действий ночью, направив основные усилия своей авиации на уничтожение стратегических бомбардировщиков противника». По сути дела, вьетнамское командование и советские советники решили противопоставить американской воздушной мощи «партизанскую войну в воздухе», поскольку в условиях количественного и качественного превосходства американской авиации вьетнамские истребители МиГ-21 не могли даже использовать радиолокационные прицелы (генерал М. Фесенко: «атакующий МиГ-21

при работающем на излучение радиолокационным прицеле тем самым демаскировал себя, давая возможность противнику выполнить оборонительный маневр, что чаще всего и приводило к срыву атаки. Поэтому северовьетнамские летчики, памятуя о необходимости наносить удар по врагу внезапно, стали осуществлять прицеливание днем с помощью обычного визира (при надежном визуальном контакте с целью), а пуск ракет производить только после поступления сигнала о «захвате» самолета противника головкой самонаведения. Однако так можно было действовать днем. А вот как выполнить атаку подобным образом ночью?»)

Помимо истребительной авиации, вьетнамцы располагали в районе Ханоя полутора сотнями пусковых установок зенитно-ракетного комплекса С-75 и около 700 зенитных орудий. Ввиду большой высоты полета бомбардировщиков, последние не могли представлять для них реальной угрозы, а нейтрализовать ЗРК планировалось с помощью специально выделенных сил тактической авиации и активного использования бортовых средств радиоэлектронной борьбы.

Операция «Linebacker II» началась массированным налетом в ночь на 18 декабря 1972 года 129 стратегических бомбардировщиков В-52 «Stratofortress» на объекты в районе Ханоя. Поднявшиеся в воздух с авиабаз в Таиланде и на острове Гуам машины сбросили бомбы на назначенные цели, потеряв один самолет — экипаж поврежденного ракетой ЗРК С-75 бомбардировщика сумел довести его до Таиланда, где благополучно покинул с парашютами обреченный самолет. Всего же, по докладам экипажей В-52, по ним во время налета было выпущено около ста зенитных ракет, однако благодаря умелому массированному применению средств радиоэлектронной борьбы удалось избежать больших потерь.

В ту же ночь 93 В-52 нанесли удар по железнодорожному узлу Ханоя и электростанциям в окрестностях вьетнамской столицы. По сообщению американского командования, по самолетам средства ПВО противника выпустили 150 зенитных ракет, но попаданий зафиксировано не было. Вьетнамцы же заявили об уничтожении пяти бомбардировщиков В-52 в небе Ханоя.



Стратегический бомбардировщик В-52 «Stratofortress»

На следующую ночь бомбить район Ханоя-Хайфона вновь отправились около ста В-52, вышедшие на цель привычным маршрутом, что дало возможность северовьетнамским средствам ПВО более организованно встретить противника. В сочетании с массированным применением зенитно-ракетных комплексов — было зафиксировано более 200 пусков ракет — это дало весьма положительные для вьетнамцев плоды — по признанию американского командования на базы не вернулось шесть бомбардировщиков. Даже использование экипажами В-52 средств РЭБ не имело успеха — когда самолет обстреливали сразу несколько ЗРК (судя по донесениям экипажей бомбардировщиков, отмечались пуски по одной машине до 15 ракет) никакая техника не спасала.

Последующие двое суток бомбардировщики В-52 над Северным Вьетнамом не появлялись — обеспокоенные значительными потерями, американцы спешно вели доработку аппаратуры РЭБ, тщательно отработывая планы предстоящих рейдов в воздушное пространство ДРВ. После короткого перерыва, в ночь с 21 на 22 декабря, в небе Северного Вьетнама вновь появились В-52 — 30 бомбардировщиков сбросили несколько сотен тонн бомб на Ханой и Хайфон, потеряв два самолета (по вьетнамским данным —

три). На следующую ночь налет повторился — на этот раз В-52 заходили на цель со стороны Тонкинского залива, а после сброса бомб уходили на базу в Таиланде.

В последующие две ночи, с 23 на 24 и с 24 на 25 декабря, бомбы вновь сыпались на северовьетнамские города — тактика ковровых бомбардировок стала основной в арсенале Стратегического авиационного командования ВВС США. Наступившее Рождество принесло вьетнамцам короткую передышку, и две ночи прошли без налетов — американцы праздновали. Но уже в ночь с 26 на 27 декабря семь волн бомбардировщиков В-52 (в общей сложности 120 машин), выходявшие на цели с разных направлений и на разных высотах, обрушили свой бомбовый груз на объекты (узлы связи, нефтехранилища, подстанции и т.п.) в окрестностях Ханоя. Хотя налету стратегических бомбардировщиков предшествовал массированный удар самолетов тактической авиации по позициям зенитных ракет, радиолокационным станциям и аэродромам базирования истребительной авиации, вьетнамцам удалось сбить три В-52 (признали американцы). По вьетнамским же данным, было сбито восемь машин.

Ковровые бомбардировки Ханоя и Хайфона продолжались, но уже меньшими силами: с 26 на 27 декабря — 60 бомбардировщиков (потеряно три) бомбили позиции ЗРК в окрестностях Ханоя, мстя за потери в предыдущих налетах, с 27 на 28 и с 28 на 29 декабря — по 60 В-52 сбрасывали бомбы на объекты в Северном Вьетнаме. Всего, в течение 11 декабрьских ночей, стратегические бомбардировщики В-52 совершили 729 боевых вылетов, сбросив около 85 тысяч бомб общей массой 20 тысяч тонн.

Американское командование сообщило о потере в небе Северного Вьетнама за этот период 15 самолетов В-52 «Stratofortress», еще четыре были покинуты экипажами вне пределов ДРВ. Встречаются и другие цифры: генерал-лейтенант Марк Воробьев в журнале «Военный парад» сообщает о 31 бомбардировщике В-52, сбитом в декабре 1972 года над Северным Вьетнамом (израсходовано 239 ракет). По данным советского генерала, в 1972 году вьетнамские зенитно-ракетные войска сбили в общей сложности 51 В-52, израсходовав при этом 443 зенитные ракеты.

М. Воробьев приводит сведения и о других достижениях вьетнамских зенитчиков: «в 1972 году было проведено 1155 стрельб. При общем расходе 2059 ракет сбита 421 цель, то есть средний расход — 4,9 ракеты на цель». Питомцем старшего полковника Ле Ван Чи якобы удалось сбить (помимо 51 В-52) 223 истребителя-бомбардировщика F-4 «Phantom» II (выпущено 1070 ракет, средний расход — 4,7), девять истребителей-бомбардировщиков F-105 (50 ракет, средний расход — 5,5), 59 палубных штурмовиков А-6 «Интрадур» (222 ракеты, средний расход — 3,7), 57 штурмовиков А-7 «Корсар» II (220 ракет, средний расход — 3,8), один истребитель-бомбардировщик F-111 (семь ракет), шесть беспилотных самолетов-разведчиков (27 ракет) и еще 15 летательных аппаратов.

Эти впечатляющие цифры представляются изрядно завышенными, поскольку не подтверждены независимыми источниками. Даже в советских источниках приводятся иные, гораздо меньшие цифры потерь американских ВВС над Северным Вьетнамом. Известный историк авиации полковник В.К. Бабиц в своей книге «Авиация в локальных войнах» пишет: «Стратегические бомбардировщики В-52 совершили в рамках операции «Лейнбакер-2» 729 самолето-вылетов и потеряли при этом 15 самолетов (еще два самолета было сбито в январе 1973 г., когда операция закончилась)... Приемлемый уровень выживаемости (одна потеря на 49 самолето-вылетов в операции «Лейнбакер-2») был достигнут благодаря непомерно большому наряду средств боевого обеспечения: истребителей блокирования аэродромов, непосредственного сопровождения и дальнего перехвата, постановщиков активных и пассивных помех».

Эффективность действий истребительной авиации Северного Вьетнама оказалась намного ниже — за 12 суток ее истребители совершили всего лишь 31 самолето-вылет, в которых сбили два В-52 (американцы не подтвердили потери бомбардировщиков в воздушных боях), четыре F-4 «Phantom» II и один палубный разведчик RA-5C, потеряв три истребителя МиГ-21.

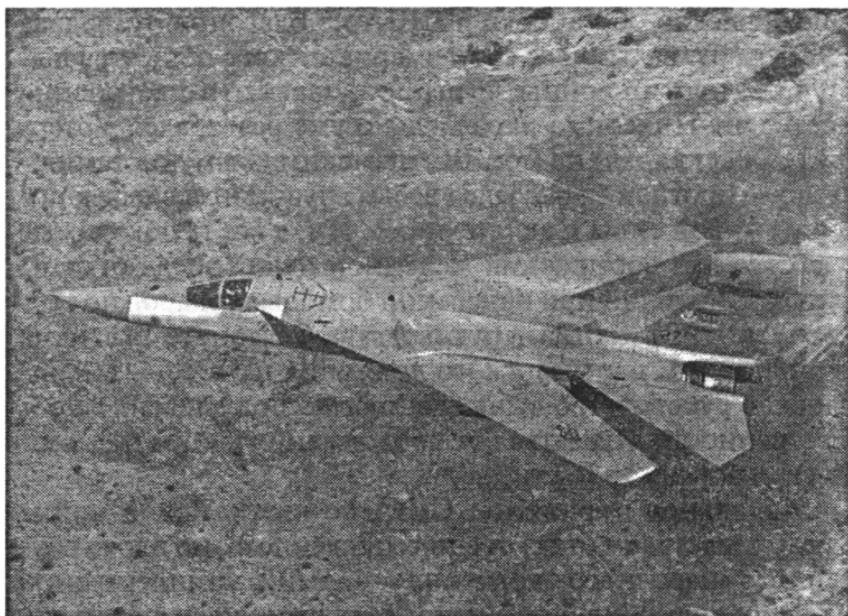
Еще одним неприятным сюрпризом для северовьетнамской системы ПВО стали успешные действия новейших истребителей-бомбардировщиков с крылом изменяемой

геометрии F-111, экипажи которых применяли тактику «глубокого вторжения». Совершив с сентября по конец декабря 1972 года около четырех тысяч боевых вылетов, они потеряли всего шесть машин. Подобного уровня потерь — 0,0015 — не имел ни один самолет, участвовавший во вьетнамской войне, а средний показатель составлял 0,3.

Их дебют в Юго-Восточной Азии, состоявшийся весной 1968 года, оказался не совсем удачным. Американское командование возлагало большие надежды на истребитель-бомбардировщик F-111A, способный совершать полет к цели на малых высотах с использованием автоматической системы огибания рельефа местности, однако в первых же 55 боевых вылетах было потеряно три машины, а остальные были спешно возвращены в Штаты для доработки.

Вновь F-111A появились во Вьетнаме через четыре года, в сентябре 1972 года, когда на тайландской авиабазе Такли было размещено 474-е тактическое авиакрыло ВВС США, имевшее в строю 48 ударных самолетов. За время, прошедшее после крещения в бою, они были доработаны и модернизированы, а их экипажи подготовлены к маловысотным полетам на околосвуковой скорости, что не замедлило сказаться на результатах их боевого применения.

Ударные самолеты F-111A превратились в настоящий кошмар для вьетнамской системы ПВО, внезапно, как призраки, на малой высоте появляясь над целью, сбрасывая смертоносный груз и исчезая вдали. Стараясь добиться максимальной внезапности, экипажи F-111A действовали самостоятельно, в режиме полного радиомолчания, выходя к объекту удара (портам, узлам связи, аэродромам, складам, прикрытым сильной ПВО) с самых неожиданных направлений. За пять месяцев участия в боях (последний рейд состоялся в феврале 1973 года) экипажи самолетов F-111A сбросили 74 000 обычных авиабомб, а также управляемые бомбы с лазерным наведением (их использовали главным образом по целям, расположенным в густонаселенных районах). В периоды наиболее интенсивных боевых действий они выполняли более 30 боевых вылетов в сутки, главным образом в ночное время, демонстрируя высокую эффективность действий и минимальный уровень потерь.



Истребитель-бомбардировщик F-111

Всего в течение 1972 года самолеты тактической, авианосной авиации совершили 48 800, а стратегической — 3 150 самолето-вылетов для нанесения ударов по объектам на территории Северного Вьетнама. В январе 1973 года они добавили к общему итогу еще 2 970 самолето-вылетов.

Несмотря на различные оценки результативности действий американской авиации, операция «Linebacker II» достигла основных поставленных перед ней цели — 2 января 1973 года представители Северного Вьетнама вернулись на переговоры в Париже, а 27 января подписали Парижские мирные соглашения, предусматривавшие отказ от иностранного вмешательства в дела Южного Вьетнама. Наиболее дальновидные американские политические деятели понимали, что вьетнамские коммунисты не собираются их выполнять, и будут по-прежнему оказывать помощь южно-вьетнамским партизанам, но эти соглашения позволяли американцам «сохранить лицо» и с достоинством выйти из затянувшейся вьетнамской войны.

Американская военная мощь позволяла продолжать массированные удары по Северному Вьетнаму, но внутри-

политическая обстановка в США не благоприятствовала этому — буквально все слои американского общества выступали против войны, и игнорировать эти настроения президент Никсон (а параллельно уже разгорался Уотергейтский скандал) не мог. Вьетнамским коммунистам повезло — противник оказался весьма чувствительным к потерям живой силы и авиатехники. Имея все необходимые средства для достижения желанной цели (после отмены всех ограничений при нанесении бомбовых ударов по территории ДРВ) — отказа руководства Северного Вьетнама от поддержки партизанского движения на Юге — американское руководство вынуждено было под давлением общественности отказаться от продолжения войны и вывести свои войска из Вьетнама.

Моральное поражение США во вьетнамской войне имело следствием отказ от многочисленного, но плохо обученного «народного ополчения» — армии, комплектуемой на основе всеобщей воинской обязанности, и переход к профессиональной армии, способной побеждать за счет качественного превосходства с минимальными потерями, что убедительно продемонстрировали события последующего периода. Американское военно-политическое руководство сумело сделать правильные выводы из вьетнамской неудачи, первым в мире совершив первый реальный шаг к войнам шестого поколения.

ГЛАВА 10.

Ядерная зима

Совершенствование обычных средств ведения войны во второй половине двадцатого века, анализ возможных последствий ядерного конфликта заставили военных и политиков во многих странах пересмотреть роль ядерного оружия в вооруженной борьбе. Разработка оперативных планов боевого применения ядерного оружия активно велась в Советском Союзе и США всю послевоенную эпоху, а генералы по обе стороны Атлантики с энтузиазмом готовились проверить на практике свои теоретические построения, мало задумываясь о возможных последствиях ядерной бойни.

Однако по мере осознания катастрофических последствий применения ядерного оружия у многих политиков и наиболее здравомыслящих военачальников возникли серьезные сомнения в самой возможности достижения победы в подобной войне. Наиболее дальновидные военные стратеги все отчетливей понимали абсурд ситуации — имея в своем распоряжении абсолютное оружие, способное мгновенно решить исход вооруженного конфликта, они не могли применить его без риска стать жертвой ответного удара. Американский президент Эйзенхауэр еще в конце пятидесятых годов заметил: «Мы не пойдем на такой вид войны. У нас недостаточно бульдозеров, чтобы очистить улицы от трупов».

Абсолютная непригодность ядерного оружия для достижения военно-политических целей стала особенно отчетливо видна на рубеже семидесятых-восьмидесятых годов прошлого века, когда компьютерное моделирование возможных последствий ядерного конфликта породило новые понятия: «ядерная ночь» и «ядерная зима». Если до этого еще существовала надежда на то, что при обмене ядерными ударами часть населения воюющих стран, а также государства, не вовлеченные в конфликт, имеют шанс выжить, то теперь об этом следовало забыть.

Как отмечалось в докладе «Глобальные последствия ядерной войны и развивающиеся страны», жители тех стран, где не было видно и слышно ядерных взрывов, узнали бы о начале ядерной войны по прекращению связи со странами Северного полушария и другими районами взрывов, а также по нарушению работы различных электрических систем. Следующим по времени событием должен был стать прорыв к отдельным территориям масс воздуха в виде ураганных ветров, и небо в дневное время начнет постепенно темнеть (из-за появления в атмосфере дыма, пыли и пепла).

Засорение атмосферы в дальнейшем приведет к сильному падению ее прозрачности для видимого света и дефициту солнечных лучей, обеспечивающих процессы фотосинтеза, и разрушению биосферы Земли. Даже кратковременное падение температуры вызовет гибель тропических лесов, являющихся одним из основных источников кислорода.

В зонах, затронутых войной, в первые же дни погибнут сотни миллионов людей, огромные количества животных. Разложение останков будет в беспрецедентных масштабах сопровождаться распространением продуктов разложения и микроорганизмов гниения. Возможно также и взрывообразное размножение некоторых видов насекомых и грызунов, являющихся разносчиками эпидемий. К эпидемиям, которые возникнут в результате массовой гибели людей, отсутствия медицинской помощи, разрушения систем водоснабжения, добавятся эпидемии, вызванные разрушением арсеналов биологического оружия и складов боевых отравляющих веществ. При этом, атмосферная циркуляция, разносящая облака дыма, сажи и пыли с запада на восток и с севера на юг, будет способствовать глобальному распространению радиационного, биологического и химического заражения.

Темнота и похолодание «ядерной ночи» прекратят фотосинтез в океане и на поверхности суши, разрушат сложившиеся пищевые цепочки. Добавьте сюда разрушение сельского хозяйства, уничтожение урожая и пищевых запасов, и становится ясно, что шансов на выживание у человечества в случае ядерной войны практически нет. Страна,

первой применившая ядерное оружие, погибнет чуть позднее противника, других дивидендов она не получит.

Осознание этой истины заставило наиболее дальновидных военных стратегов задуматься о поиске выхода из ядерного тупика. К тому же, уже в конце восьмидесятых годов, стало ясно, что число сверхдержав может сократиться наполовину — экономический и политический кризис в Советском Союзе приобретал катастрофический характер. Речь уже шла о самом существовании государства, что лишало американцев главного потенциального противника в случае возникновения ядерной войны. Однако источники военной угрозы и многочисленных вооруженных конфликтов никуда не делись, следовательно, нужно было быть готовыми к вызовам новой эпохи.

Вот здесь-то и пригодились теоретические построения генерала Дуэ, раньше других осознавшего высокую эффективность бесконтактных боевых действий (а именно воздушная война позволяет вести такую войну). Все чаще в военных кругах стали поговаривать о войнах шестого поколения, главная роль в которых будет принадлежать боевой авиации и высокоточному оружию, уже прошедшему проверку в многочисленных локальных конфликтах.

На восьмидесятые годы прошлого века приходится и первые попытки добиться стратегических целей силами только боевой авиации. Одна из них завершилась успешно, а вторая окончилась провалом, вины летчиков в котором не было. Эти воздушные операции остались в тени крупных вооруженных конфликтов конца двадцатого века и известны узкому кругу специалистов, поэтому мы подробно остановимся на них.

«Опера»

В череде бесконечных войн и конфликтов на Ближнем Востоке и в районе Персидского залива особое место занимает операция «Опера», главную роль в которой сыграли израильские ВВС, а результаты имели громадное стратегическое значение для всего последующего хода событий в регионе.

Ирак, хотя и не имел общей границы с Израилем, на протяжении длительного времени был непосредственным участником всех арабо-израильских конфликтов, оказывая всевозможную помощь Египту и Сирии. В октябрьской войне 1973 года на стороне сирийской армии даже сражалась иракская танковая дивизия, но ее вмешательство не помогло и все опять закончилось поражением арабов. Отчаявшись сбросить Израиль в море при помощи своих армий, арабские лидеры все чаще стали задумываться о «чудо-оружии», способном принести долгожданную победу над ненавистными евреями. А единственным кандидатом на роль «чудо-оружия» могла стать ядерная бомба, но ее еще надо было создать.

Особое рвение в ядерной гонке проявлял иракский лидер Саддам Хуссейн, хорошо понимавший, что обладание ядерным оружием способно мгновенно превратить его в лидера арабского мира и имевший необходимые средства для этого. Но одних нефтедолларов и страстного желания для этого было мало, требовались атомный реактор, соответствующее оборудование и специалисты. Поскольку в Ираке все это отсутствовало, Хуссейн нашел все необходимое во Франции.

Несмотря на то, что Израиль предпринял огромные усилия, стараясь дипломатическими средствами убедить французское правительство отказаться от сотрудничества в ядерной сфере с Багдадом, успеха они не имели. Поэтому потерпев поражение на дипломатическом поприще, Тель-Авив решил действовать другими методами. В апреле 1979 года агенты израильской разведки «Моссад» на территории Франции вывели из строя уже подготовленный к отправке в Ирак ядерный реактор мощностью 70 МВт. Однако французы, усилив меры безопасности, продолжили поставки оборудования Хуссейну, и уже в конце того же года в 15 км западнее Багдада, в местечке Осирак, началось строительство ядерного центра.

Оценив возможные (и в перспективе весьма неприятные!) последствия создания ядерного оружия в Ираке, израильское военно-политическое руководство стало прорабатывать план уничтожения иракского реактора ударом с воздуха, поскольку другие возможности в этот момент у

него уже просто отсутствовали. Поступление на вооружение израильских ВВС новейших американских истребителей-бомбардировщиков F-15 «Eagle» и F-16 «Fighting Falcon», обладавших необходимым радиусом действия и соответствующей боевой нагрузкой, обеспечило израильтян необходимым инструментом для столь деликатной операции.

29 октября 1980 года израильский кабинет министров в обстановке полной секретности утвердил план предстоящей боевой операции, получивший кодовое название «Опера», и назначил день — воскресенье 10 мая 1981 года. Выходной день был выбран не случайно — израильтяне хотели избежать жертв среди французских специалистов, дабы не обострять отношения с Францией. Необходимой для планирования операции информацией, в том числе фотоснимками с разведывательных спутников, обеспечивали американцы, а для подготовки пилотов в пустыне Негев был построен макет реакторного зала.

Погодные условия в районе цели и плановые учения иракских сил ПВО заставили израильтян перенести дату налета на 7 июня 1981 года. Для полета ударной группы



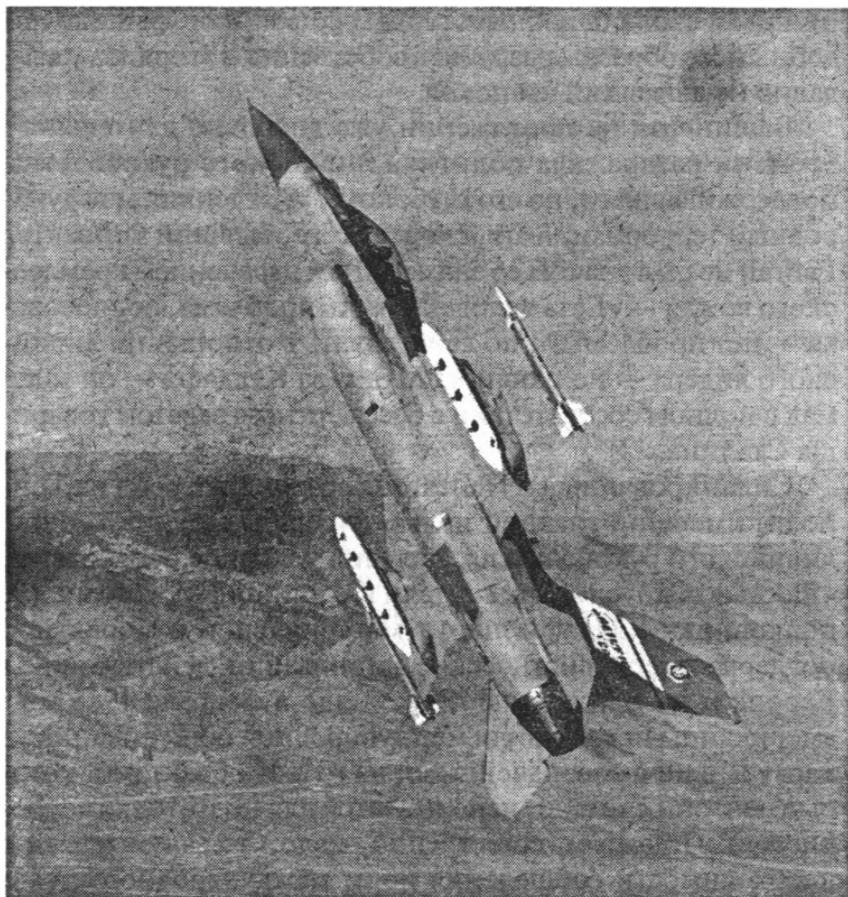
Американский истребитель-бомбардировщик F-15 «Eagle»

(восемь истребителей-бомбардировщиков F-16 «Fighting Falcon», каждый из которых нес по две 2000-фунтовые бомбы Mk.84 и шесть истребителей сопровождения F-15 «Eagle») был выбран маршрут, обеспечивающий максимальную радиолокационную маскировку — над пустынными районами севера Саудовской Аравии и юга Иордании, откуда иракцы менее всего ожидали нападения.

Почти весь полет проходил на малой высоте (около 90 м), чему способствовал рельеф местности, и только на удалении четырех миль от ядерного центра F-16 начали набор высоты с одновременным виражом влево. Набрав высоту около 1500 м и визуально обнаружив цель, пилоты истребителей-бомбардировщиков перешли в пикирование под углом 35 градусов. Все бомбы были сброшены на высоте 1200 м с интервалом пять секунд, а самолеты выполнили вираж влево со снижением и на высоте 30 м начали отход от цели.

В реакторный зал, в котором шел монтаж реактора, угодило 14 из 16 сброшенных бомб (из них две не взорвались), после чего все надежды на создание арабской ядерной бомбы развеялись, как утренний туман. Иракская система ПВО, прикрывавшая важнейший стратегический объект (дивизион ЗРК С-125, зенитно-ракетный полк, имевший 20 пусковых установок ЗРК «Квадрат», зенитно-артиллерийский полк и эскадрилья истребителей-перехватчиков МиГ-23М на авиабазе Аль-Хаббания) продемонстрировала полную беспомощность — все израильские самолеты благополучно вернулись на базу. Это обстоятельство стоило жизни многим офицерам ПВО ядерного центра — по сообщениям западной печати Хуссейн не простил им бесславного краха своих надежд.

Так, один успешный воздушный рейд позволил израильскому руководству решить стратегическую задачу — избавить свою страну от угрозы ядерного апокалипсиса, а многонациональным силам через десять лет провести операцию «Буря в пустыне», не опасаясь возможного ядерного удара со стороны Ирака. И, хотя операция «Опера» была вопиющим нарушением норм международного права — израильские самолеты нарушили воздушное пространство трех стран, нанесли Ираку ущерб в несколько сотен милли-



*Американский истребитель-бомбардировщик
F-16 «Fighting Falcon»*

онов долларов, принцип «цель оправдывает средства» оказался для Тель-Авива предпочтительнее.

«Eldorado Canyon»

Израильский пример решения сложных военно-стратегических проблем одним воздушным ударом имел своих последователей на другом берегу Атлантического океана. Американское руководство во главе с президентом Рональдом Рэйганом, высоко оценив решительность в достиже-

нии цели своих ближневосточных союзников, решило подобным же образом разрубить собственный «гордиев узел», давно не дававший им покоя.

Вашингтон на протяжении уже довольно длительного времени раздражала политика ливийского руководства, поддерживавшего, по его глубокому убеждению, международный терроризм. Хотя, скорее всего, бывший киноактер Рэйган не был знаком со знаменитым изречением кремлевского вождя — «Есть человек — есть проблема, нет человека — нет проблемы!», но действовать в отношении ливийского лидера — полковника Муамара Каддафи — он задумал в полном соответствии с бессмертным заветом товарища Сталина.

Спланированный в Пентагоне воздушный рейд на Триполи, имевший главной целью физическое уничтожение ливийского руководителя, получил условное обозначение «Eldorado Canyon». Как считали в Вашингтоне, устранение полковника Каддафи лишит материальной и моральной поддержки террористические организации, действующие в Европе и на Ближнем Востоке (еще в феврале 1986 года американцы представили международной общественности карту Ливии с обозначенными на ней 44 объектами, которые, как они считали, используются для подготовки террористов). При этом, естественно, мало кто задумывался о необходимости соблюдения норм международного права (чуть позже, в начале XXI века борьба с международным терроризмом окончательно поставила жирный крест на понятии государственного суверенитета, выдвинув на первое место право силы, а не силу права).

Для осуществления задуманной акции была задействована крупная авиационная группировка, в состав которой вошли истребители-бомбардировщики с изменяемой геометрией крыла F-111, палубные самолеты F-14, F/F-18, A-6, A-7, самолеты дальнего радиолокационного обнаружения и управления E-2C, самолеты радиоэлектронной борьбы и самолеты-заправщики — всего до 150 машин различного предназначения. Вся необходимая подготовка к воздушному рейду на Ливию велась в обстановке строжайшей секретности.

Основная роль в осуществлении плана операции отводилась истребителям-бомбардировщикам F-111F, базировавшимся на британских аэродромах Аппер-Хейфорд и Лейкенхит. Выбор этих машин для удара по Ливии объяснялся наличием на них бортовой аппаратуры, позволяющей применять управляемое оружие на предельно малых высотах, что, в условиях сильной противовоздушной обороны в районе Триполи, позволяло выполнить скрытный подход к цели и избежать потерь.

14 апреля 1986 года в 21.13 с британских авиабаз в воздух поднялись 24 американских F-111F из состава 48-го тактического авиакрыла и пять самолетов радиоэлектронной борьбы EF-111A из состава 42-й авиаэскадрильи РЭБ. После первой дозаправки в воздухе шесть истребителей-бомбардировщиков и два самолета РЭБ, бывшие в резерве, вернулись на свои базы. Оставшиеся машины в режиме полного радиомолчания продолжили полет над Атлантическим океаном, обогнув с запада Испанию, и Средиземным морем, пройдя по маршруту протяженностью около 4800 км с тремя дозаправками топливом в воздухе. В районе Тунисского пролива самолеты ударной группы на высоте 50–60 м развернулись в боевой порядок и устремились к назначенным целям: резиденции Каддафи в Триполи, международному аэропорту ливийской столицы, базе подготовки боевых пловцов Сиди Билала, авиабазе Бенина.

Налету истребителей-бомбардировщиков F-111F предшествовал «ослепляющий» удар палубных самолетов по силам и средствам ливийской ПВО: самолеты РЭБ начали постановку активных помех, а палубные штурмовики A-7E, поднявшиеся с авианосца «Корал Си», выпустили 48 противорадиолокационных ракет по ливийским радарам и зенитно-ракетным комплексам с предварительным целеуказанием по параметрам и координатам радиоэлектронных средств (способом Pre-brief).

В два часа ночи 15 апреля настал черед вступить в дело основным ударным силам — 18 истребителей-бомбардировщиков F-111F, на высоте менее 150 м и на скорости около 800 км/час появились над спящим Триполи, сбросив на назначенные цели управляемые бомбы «Pave Way» с лазерными системами наведения. Основной удар пришелся на

резиденцию Муамара Каддафи — ее атаковали сразу восемь F-111F, каждый из которых нес на борту по четыре управляемые бомбы. Координацию действий ударных групп ВВС и палубных самолетов, контроль за воздушной обстановкой в районе проведения операции осуществляли экипажи двух палубных самолетов дальнего радиолокационного обнаружения и управления E-2C.

Пилоты истребителей-бомбардировщиков F-111F выполнили поставленную задачу — двухэтажное здание резиденции было разрушено, но самого Каддафи там не оказалось — американская разведка ошиблась в определении местоположения ливийского лидера. Хотя главная цель воздушного рейда — физическое устранение ненавистного полковника Каддафи — не была достигнута, американское военно-политическое руководство положительно оценило его итоги.

Одновременно с бомбежкой правительственной резиденции 12 палубных штурмовиков A-6E нанесли удар по объектам в городе Бенгази, используя 2000-фунтовые бомбы.

Вместе с тем было отмечено, что процент невыполнения боевых задач (пять экипажей F-111F и два — палубных штурмовиков A-6 не смогли использовать оружие) оказался неожиданно высоким, что было обусловлено трудностью обнаружения целей в течение ограниченного времени, ночного полета над городом на малой высоте, усталостью экипажей после многочасового полета (к моменту нанесения удара они провели в воздухе уже более шести часов) и, наконец, активным противодействием со стороны ливийской ПВО. В результате невыдерживания летчиками параметров режимов сброса и наведения бомб пострадали жилые дома и несколько иностранных посольств, погибло около 50 мирных жителей. Потери американцев составили один истребитель-бомбардировщик F-111F, рухнувший в воды Средиземного моря, еще один поврежденный самолет совершил вынужденную посадку в Испании.

Воздушный рейд на Триполи, вдохновленный, по-видимому, успешной израильской акцией против иракского ядерного центра в 1981 году, в отличие от нее, закончился неудачей, поскольку главная цель так и не была достигнута.



Палубный истребитель-бомбардировщик F-18

та. Основная «заслуга» в этом принадлежит Центральному разведывательному управлению США, не сумевшему точно определить местонахождение Каддафи (история повторилась через 17 лет, когда президент Буш-младший в марте 2003 года приказал нанести удар по Багдаду ранее намеченного срока, надеясь избавиться от Саддама Хусейна, но разведка вновь ошиблась — того в нужном (для американцев) месте и в нужное время тоже не оказалось!).

После провала ливийского рейда стало ясно, что для успешного применения авиации в «хирургических операциях» требуется точное целеуказание, наличие надежных систем наведения и соответствующих средств поражения, а также самолетов-носителей, неуязвимых для сил вражеской ПВО. Потому-то американцы ускорили разработку самолетов-невидимок, нового поколения управляемых авиационных средств поражения, крылатых ракет «Томагавк» с обычными головными частями, использование которых сулило свести до минимума потери летного состава.

ГЛАВА 11.

«Буря в пустыне»

«Воздушная армия совершенно не должна заботиться о том, что может сделать противник: она должна заботиться только о том, чтобы нанести неприятелю на земной поверхности возможно больший урон».

Джулио Дуэ. Господство в воздухе

На фоне споров о будущих войнах неожиданно для многих военных экспертов подлинным триумфом доктрины генерала Дуэ стала знаменитая операция «Desert Storm» — «Буря в пустыне», наглядно продемонстрировавшая всему миру, что военно-воздушные силы не только способны стать, а уже реально превратились в решающую силу войн нового поколения. События января-февраля 1991 года в Персидском заливе убедительно показали, что современная война превратилась по сути дела в противоборство средств воздушного нападения и средств противовоздушной обороны, при этом действия сухопутных войск стали носить второстепенный характер. И если прежде военно-воздушные силы в основном решали задачи обеспечения действий сухопутных войск в наземных или совместных операциях, то теперь они уже продемонстрировали способность самостоятельно проводить воздушную наступательную операцию стратегического масштаба, решившую исход вооруженного конфликта.

Разработка плана использования вооруженных сил США и их союзников для освобождения Кувейта, оккупированного иракскими войсками в августе 1990 года, началась практически сразу же после принятия политического решения на применение силы для разрешения кризиса — 2-го августа Кувейт был оккупирован иракскими войсками, 6-го августа последовало распоряжение о развёртывании группировки войск объединенного центрального командования в районе Персидского залива, а уже 8-го авгу-

ста началась переброска в район вооруженного конфликта самолетов тактической авиации, войск и грузов.

Попытка Саддама Хусейна, как это часто случалось в годы холодной войны, сыграть на противоречиях между мировыми сверхдержавами — СССР и США — на этот раз не удалась. Иракский президент не учел больших изменений, произошедших во внешней политике Советского Союза после прихода к власти М.С. Горбачева, и в результате оказался в одиночестве перед лицом мощной коалиции государств, действия которой открыто поддержал и советский президент.

Подобное развитие событий никак не входило в планы Хусейна, оказавшегося в результате в тупиковой ситуации — уйти из Кувейта для него означало потерять лицо и авторитет внутри своей страны, а в одиночку противостоять военной мощи Америки и ее союзников — потенциальное самоубийство. Поэтому ему оставалось лишь обречено наблюдать за развертыванием у границ Кувейта войск антииракской коалиции, надеясь, видимо только на то, что новоявленные союзники все же поссорятся между собой, и тогда у него появится хоть какой-то шанс на спасение. Но, как показали дальнейшие события, развитие конфликта пошло по самому невыгодному для него сценарию.

Первоначальным вариантом плана операции «Буря в пустыне» предусматривалось проведение воздушной наступательной операции в течение 18 суток, а затем 14-суточное наступление группировки сухопутных войск на широком фронте с целью разгрома основных сил иракской армии и освобождения Кувейта. Особое внимание при этом уделялось достижению абсолютного господства в воздухе, для чего было необходимо подавить систему противовоздушной обороны Ирака, возможности которой все ведущие военные специалисты в период подготовки операции оценивали довольно высоко.

Еще бы, ведь в составе ПВО Ирака к началу войны, по данным американской разведки, имелось большое количество зенитно-ракетных комплексов, зенитных орудий и радиотехнических средств советского производства: 20 дивизионов зенитно-ракетных комплексов С-75, 25 дивизионов зенитно-ракетных комплексов С-125, 45 батарей зе-

нитно-ракетного комплекса «Квадрат» (экспортный вариант ЗРК сухопутных войск «Куб»), 50 боевых машин ЗРК «Оса», более 100 ЗРК «Стрела-1», 60 ЗРК «Стрела-10», несколько сотен переносных зенитно-ракетных комплексов «Стрела-2М», «Игла». Для борьбы с авиацией многонациональных сил могли быть использованы и 200 130-мм зенитных пушек КС-30, 500 автоматических зенитных пушек С-60, более ста зенитно-самоходных установок ЗСУ-57-2, две с лишним сотни ЗСУ-23-4 «Шилка», несколько сотен автоматических зенитных пушек калибром 23 и 37-мм. Помимо советского оружия, иракские силы ПВО располагали также 113 ЗРК «Роланд-2» французского производства, китайскими переносными зенитно-ракетными комплексами.

Для обнаружения самолетов противника и целеуказания средствам ПВО предназначались радиолокационные станции П-14, П-15, П-18, П-35, поставленные в свое время из СССР. Надо заметить, что в предшествовавшей войне период Ирак получил значительное количество оружия и военной техники из советских арсеналов на общую сумму в 30 миллиардов (!) долларов. Иракские вооруженные силы получили 4630 танков, 2810 боевых машин пехоты, 2714 бронетранспортеров, 3279 артиллерийских систем, 725 противотанковых ракетных комплексов, 325 зенитных ракетных комплексов, 1593 переносных зенитно-ракетных комплекса, 1145 боевых и транспортных самолетов, 348 вертолетов, 41 боевой корабль. Часть этой боевой техники была потеряна в период многолетней войны с Ираном, но и оставшегося могло хватить для эффективного противодействия силам антииракской коалиции.

Поэтому разработанный американцами план воздушной операции предусматривал, в первую очередь, уничтожение зенитно-ракетных комплексов, командных пунктов ПВО ударами с малых высот путем применения высокоточного оружия и крылатых ракет морского базирования. Выход самолетов к объектам атаки намечался сразу же после удара по ним крылатыми ракетами «Томагавк», с массированным использованием аппаратуры радиоэлектронной борьбы. В ходе воздушных ударов планировалось создать в зонах зенитного огня три бреши-коридора на юге и

один — на севере Ирака, что обеспечивало благоприятные условия для проникновения авиации антииракской коалиции в оперативный тыл иракской армии и к важнейшим объектам инфраструктуры в глубине страны. После уничтожения системы ПВО предусматривалось ударами по аэродромам блокировать истребительную авиацию противника, которая тоже представляла собой внушительную силу.

Даже после многолетней войны с Ираном в составе военно-воздушных сил Ирака еще имелось 48 новейших истребителей советского производства МиГ-29, 102 истребителя и истребителя-бомбардировщика МиГ-23 различных модификаций, 75 истребителей-перехватчиков МиГ-21ПФ и МиГ-21МФ, 20 истребителей-перехватчиков МиГ-25 (плюс восемь самолетов-разведчиков МиГ-25Р), около 80 китайских копий МиГ-21, 30 французских «Миражей». Все пилоты иракских ВВС имели богатый боевой опыт и хорошую летную подготовку, поэтому командование многонациональных сил весьма серьезно подошло к вопросу нейтрализации потенциальной угрозы со стороны авиации противника. Имели иракцы и два самолета дальнего радиолокационного обнаружения и управления — «Багдад» I и «Адан» I, — построенные в Ираке на базе советского транспортного самолета Ил-76 с использованием радио-



Сверхзвуковой истребитель МиГ-21

локационных станций французского производства с дальностью обнаружения воздушных целей до 350 км.

Однако опасения американцев не оправдались — командование иракских ВВС, располагая достаточным временем и возможностями, даже не удосужилось подготовить план отражения возможного воздушного нападения, организовать тесное взаимодействие сил и средств ПВО на горизонтальном уровне. Копируя советскую систему ПВО, иракцы максимально централизовали управление ею, что в дальнейшем, после уничтожения центрального командного пункта и линий связи, привело к практически полному ее параличу. К тому же большинство зенитно-ракетных комплексов и радиолокационных станций долгое время не меняли районов дислокации, которые были уже хорошо известны противнику.

Командование многонациональных сил, готовя наступательную операцию, перед собственной авиацией ставило следующие задачи:

- подавить систему противовоздушной обороны Ирака, уничтожить истребительную авиацию и завоевать превосходство в воздухе;

- дезорганизовать системы государственного и военного управления страной и вооруженными силами;

- уничтожить стационарные и мобильные пусковые установки оперативно-тактических ракет «Скад» (экспортный вариант советских ракет Р-17) и их модификаций;

- уничтожить имеющиеся в Ираке запасы оружия массового уничтожения (химического и бактериологического);

- разрушить инфраструктуру Ирака и нанести непоправимый ущерб военно-экономическому потенциалу;

- нанести максимальный урон сухопутной группировке иракских войск в Кувейте, создав благоприятные условия для проведения воздушно-наземной операции по освобождению Кувейта с минимальными потерями для многонациональных сил.

Для решения этих задач, в районе Персидского залива, в короткие сроки была сосредоточена огромная ударная воздушная группировка, насчитывавшая в общей сложности около 2600 самолетов (около 1800 американских, 60

английских, 38 французских, 18 канадских, восемь итальянских, 34 кувейтских и около 300 из состава ВВС Саудовской Аравии) и почти две тысячи вертолетов. На борту американских авианосцев CV61 «Рейнджер», CV41 «Мидуэй» и CVN71 «Теодор Рузвельт», находившихся в Персидском заливе, базировалось 36 истребителей-бомбардировщиков F/A-18 «Hornet», 20 палубных штурмовиков A-6E «Intruder», восемь самолетов радиоэлектронной борьбы EA-6B «Prowler», четыре самолета дальнего радиолокационного обнаружения и управления E-2C «Hawkeye» и еще несколько десятков самолетов и вертолетов различного назначения.

В Красном море были развернуты авианосцы американских ВМС CV60 «Саратога», CV67 «Джон Кеннеди», CV66 «Америка», имевшие на борту 68 истребителей F-14 «Tomcat», 44 истребителя-бомбардировщика F/A-18 «Hornet», 24 штурмовика A-6E «Intruder», 24 палубных штурмовика A-7E «Corsair II», девять самолетов ДРЛО E-2C «Hawkeye», пять самолетов РЭБ EA-6B «Prowler» и другую авиатехнику.

На турецкой авиабазе Иджирлинк разместились 14 стратегических бомбардировщиков FB-111, 14 истребителей-бомбардировщиков F-111E, 56 истребителей-бомбардировщиков F-111F, 24 истребителя-бомбардировщика F-15E, 24 истребителя F-16 «Fighting Falcon» и три самолета ДРЛО E-3 «Сентри». На авиабазе Диярбакыр базировались 18 германских штурмовиков «Alpha Jet», 18 бельгийских истребителей «Mirage»5 и шесть итальянских «Tornado».

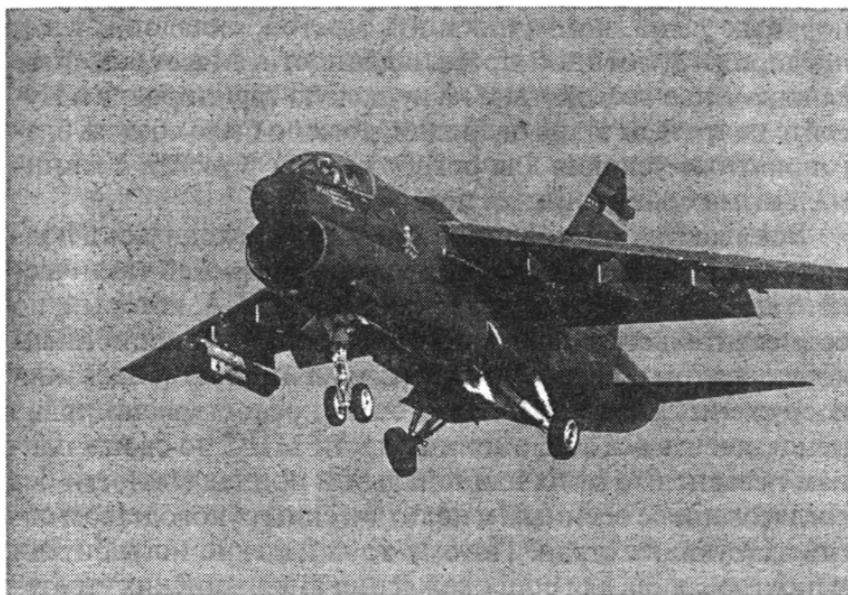
Основные же силы авиации многонациональных сил были развернуты на авиабазах Саудовской Аравии (в Эль-Джубайль — 72 штурмовика A-10A «Thunderbolt»II, Дахран — 96 истребителей F-15C/D и истребителей-бомбардировщиков F-15E ВВС США). Здесь же базировались самолеты британских королевских ВВС — истребители-бомбардировщики и истребители-перехватчики «Tornado», французских ВВС истребители «Mirage»2000, разведчики «Mirage» F1-CR. Чуть меньше самолетов базировалось на авиабазах Катара, Объединенных Арабских Эмиратов,

Омана — американских, английских, французских. Рядом с ними готовились вступить в бой ВВС хозяев.

Подготовка к грядущей операции велась весьма обстоятельно. На орбиту Земли было дополнительно выведено несколько разведывательных спутников, снабжавших командование МНС точной информацией о вооруженных силах противника (всего их насчитывалось около 20). К ведению воздушной разведки было привлечено более 120 самолетов-разведчиков, день и ночь круживших над районом будущего поля битвы, собирая данные об иракских войсках. Это позволило получить полное представление о состоянии системы противовоздушной обороны противника, основных характеристиках зенитно-ракетных и радиотехнических комплексов, состоявших на вооружении иракской армии, их местонахождении, дислокации авиации и сухопутных войск, системе обороны и снабжения наземной группировки. Воздушно-космическая разведка позволила вскрыть всю систему обороны иракских войск на территории Кувейта и в прилегающих районах Ирака, определить перечень и точные координаты объектов воздушных ударов.

Наличие подробных и достоверных сведений о войсках противника, значительное превосходство в силах и средствах воздушного нападения, позволяли, как считало командование МНС, используя только авиационную группировку и крылатые ракеты морского базирования, в кратчайшие сроки подавить систему ПВО и завоевать господство в воздухе, дезорганизовать все системы военного и государственного управления и, изолировав группировку иракских сухопутных войск в Кувейте, нанести ей максимальный урон, сломить боевой дух солдат, и обеспечить эффективные действия наземных войск МНС.

Уже в октябре 1990 года основные моменты плана воздушной наступательной операции получили одобрение, и в дальнейшем велась лишь его корректировка по мере поступления новых сведений о противнике, накопления опыта проводимых многочисленных летно-тактических учений и компьютерного моделирования будущего конфликта. В ходе работы над планом было принято решение о дальнейшем усилении авиационной группировки в районе



Палубный штурмовик А-7Е «Corsair II»

Персидского залива, поэтому в конце декабря 1990 — начале января 1991 года сюда были переброшены дополнительные подразделения американской тактической авиации из состава командования ВВС США в Европейской зоне и с континентальной части США. На авиабазу на острове Диего-Гарсия в Индийском океане прибыли нестареющие ветераны американской авиации — стратегические бомбардировщики В-52, которым отводилась существенная роль в будущей операции.

Проведение воздушной наступательной операции планировалось в три этапа, в соответствии с поставленными перед ВВС задачами. На первом этапе предусматривалось нанесение мощных ударов по объектам системы ПВО противника, наиболее важным объектам системы управления, ракетным и авиационным базам, центрам производства и базам хранения оружия массового поражения. На втором этапе авиация должна была обеспечить изоляцию группировки иракских войск в Кувейте при одновременном воздействии на военно-экономический потенциал Ирака — разрушении ключевых элементов инфраструктуры (транс-

портных узлов, коммуникаций, мостов, складов и т.п.), предприятий военной промышленности. Массированное авиационное воздействие на иракскую группировку в Кувейте на третьем этапе операции, должно было создать благоприятные условия для освобождения Кувейта с минимальными собственными потерями.

Вся авиация многонациональных сил находилась в подчинении командующего 9-й воздушной армией тактического авиационного командования ВВС США, который, по совместительству, являлся командующим авиационным компонентом объединенного центрального командования вооруженных сил США. Ему было предоставлено право использовать все авиационные части МНС по своим планам независимо от их национальной принадлежности без согласования с военным и политическим руководством соответствующих стран. Потому-то канадские истребители использовались для сопровождения американских стратегических бомбардировщиков В-52, совершавших рейды на позиции иракских войск на юг Кувейта, английские истребители-бомбардировщики наносили удары по авиабазам, разрушая бетонобойными бомбами их взлетно-посадочные полосы.

Неприятным сюрпризом для иракцев должно было стать применение сверхсекретных американских самолетов-невидимок F-117A «Nighthawk», до этого ограниченно использовавшихся только во время американской карательной акции в Панаме. Совершив трансатлантический перелет с американского континента, эти ударные самолеты были размещены на авиабазах ВВС Саудовской Аравии на побережье Красного моря, вне зоны действий иракских оперативно-тактических ракет и авиации.

Все приготовления были закончены к 15 января 1991 года, когда истек срок ультиматума военно-политического руководства США иракскому президенту Саддаму Хусейну о выводе войск с территории Кувейта. К тому же, начинавшийся в этот день период безлунных ночей способствовал эффективному применению самолетов-невидимок и других средств воздушного нападения.

Боевые действия против Ирака были начаты в ночь с 16 на 17 января 1991 года нанесением массированного ракет-

но-авиационного удара, в ходе которого командование многонациональных сил стремилось максимально использовать эффект внезапности, качественное и количественное превосходство своей авиационной группировки, способной одинаково эффективно действовать днем и ночью.

Воздушная наступательная операция военно-воздушных сил МНС проводилась в течение трех дней 17–19 января, когда по иракским объектам было нанесено семь массированных ударов, при этом авиация совершила около 5000 боевых вылетов. Как отметили многие авиационные специалисты, в эти три дня решался более широкий круг боевых задач в сравнении с существовавшей в теории первой воздушной операции, разработанной штабом ВВС США в период военного противостояния с СССР применительно к условиям Центрально-Европейского театра военных действий. Если ее планировалось проводить в Европе с целью завоевания превосходства в воздухе, то в Персидском заливе эту же задачу решали только в ходе первого массированного удара.

Основными задачами первого дня воздушной наступательной операции были уничтожение и подавление системы ПВО, нарушение систем государственного и военного управления, уничтожение военно-промышленных объектов, аэродромов базирования боевой авиации и пусковых установок оперативно-тактических ракет, для чего ВВС МНС нанесли три массированных воздушных удара.

В ходе первого, продолжавшегося два с половиной часа (с 2 ч 30 мин до 5 ч утра по местному времени), было выполнено более 600 самолето-вылетов и запущено 100 крылатых ракет «Томагавк» морского базирования. Оперативное построение ударных сил включало в себя эшелон прорыва ПВО и ударный. Действиям авиации предшествовал массированный удар крылатыми ракетами «Томагавк» по стационарным объектам системы противовоздушной обороны, командным пунктам и узлам связи. С борта кораблей ВМС США, находившихся в Персидском заливе и Красном море, двумя залпами было выпущено 100 ракет, продемонстрировавших высокую эффективность — назначенные цели поразили около 90 процентов выпущенных ракет, нанеся непоправимый ущерб иракской обороне.

Эшелон прорыва ПВО включал 200 боевых самолетов (около трети всех участвовавших в ударе), в том числе эскадрилью самолетов-невидимок F-117A, предназначенную для поражения наиболее важных объектов. В состав этого эшелона вошли самолеты тактической авиации ВВС и палубной авиации ВМС США: самолеты радиоэлектронной борьбы EF-111A «Рэйвен», EA-6B «Проулер» (они предназначались для радиоэлектронного подавления средств ПВО), EC-130H «Компас Колл» (для подавления линий связи в системе ПВО и управления истребительной авиацией), самолеты огневого подавления средств ПВО F-4G «Уайлд Уизл», ударные A-6, F/A-18, F-15E, F-16, истребители расчистки воздушного пространства и прикрытия ударных групп F-15C «Игл».

Самолеты радиоэлектронной борьбы первыми вышли к границам Ирака и в специально отведенных зонах приступили к радиоэлектронному подавлению средств системы противовоздушной обороны и линий связи. Для обнаружения радиолокационных средств иракской ПВО использовались беспилотные ложные цели AN/ADM-141 TALD. Стартуя с палубных штурмовиков, они имитировали полет группы самолетов, заставляя расчеты иракских РЛС активизировать работу. Работающие радиолокационные станции тут же засекались самолетами из состава групп огневого подавления средств ПВО, которые атаковали и уничтожали их противорадиолокационными управляемыми ракетами AGM-88 HARM американского и ALARM английского производства.

Впервые в истории войн для огневого подавления средств ПВО командование многонациональных сил использовало американские противотанковые вертолеты AH-64 «Апач», эскадрилья которых, используя управляемые ракеты «Хеллфайр», уничтожила две радиолокационные станции дальнего обнаружения на западе Ирака. Время их нахождения в районе цели при этом составило всего около четырех минут.

Широкомасштабное использование самолетов радиоэлектронной борьбы позволило дезорганизовать систему управления ПВО Ирака, не дав возможности иракцам создать сплошное радиолокационное поле и эффективно уп-



Штурмовик А-6Е «Intruder»

равлять действиями сил и средств противовоздушной обороны. По этим объектам также было применено 40 из 100 выпущенных «Томагавков», что создало в иракской обороне огромные бреши, через которые к целям направились самолеты ударного эшелона. Уничтожение зенитно-ракетных комплексов позволило в дальнейшем авиации многонациональных сил выполнять полеты на средних высотах, не опасаясь быть сбитыми, уйдя из зоны поражения огнем зенитной артиллерией на малых высотах, заградительный огонь которой был в основном эффективен на высотах до 1300 м.

В его составе насчитывалось 432 боевых самолет, в том числе 12 стратегических бомбардировщиков В-52, а объектами атаки служили ракетные и авиационные базы противника. Эскадрилья невидимок F-117А наносила удар по двум ракетным базам на западе Ирака, откуда был возможен пуск оперативно-тактических ракет по территории Израиля, а В-52 бомбили военные объекты в районе Багдада и Басры. Действия ударного эшелона обеспечивали самолеты радиозлектронной борьбы и истребители сопровождения — на случай противодействия авиации Ирака. Часть сил ударного эшелона была использована против уцелев-

ших и продолжавших функционировать объектов системы ПВО.

Труднее всего пришлось экипажам стратегических бомбардировщиков В-52 из состава 2-го тяжелого бомбардировочного авиакрыла 8-й воздушной армии, которые подняли в воздух свои машины с авиабазы Барксдейл в штате Луизиана на территории США еще утром 16 января 1991 года. Облетев примерно за 18 часов с двумя дозаправками в воздухе половину земного шара, в 2.30 по иракскому времени они произвели пуски 35 крылатых ракет по радиолокационным станциям и узлам связи системы ПВО. Продемонстрировав высокую эффективность, 30 ракет поразили цели, внося свою лепту в «ослепление» противовоздушной обороны Ирака. Выполнив боевую задачу, все бомбардировщики В-52 без проблем вернулись на свою авиабазу, преодолев за 35 часов 22500 км.

Утром 17 января последовал второй массированный удар продолжительностью два часа, в ходе которого силами тактической и палубной авиации США и эскадрилей истребителей-бомбардировщиков «Ягуар» ВВС Франции было выполнено до 400 самолето-вылетов по объектам энергоснабжения, производства и хранения оружия массового поражения. Участвовали в налете и 14 стратегических бомбардировщиков В-52.

После доразведки, вечером того же дня, последовал третий массированный авиационный удар с участием 300 боевых самолетов. Более двух с половиной часов атаке с воздуха подвергались объекты военного и военно-экономического потенциала в глубине территории Ирака. Собственные потери коалиции составили пять самолетов: в районе авиабазы Эр-Румайла ракетой ПЗРК «Стрела-2» был сбит истребитель-бомбардировщик «Торнадо» британских ВВС, еще один «Торнадо» был потерян во время налета на авиабазу Шайбах. Американские ВВС не досчитались истребителя F-15E «Игл», а ВМС США потеряли истребитель F-18C «Хорнет» и палубный штурмовик А-6Е «Интрудер».

Наступившая ночь не принесла облегчения иракцам — в полночь начался четвертый массированный удар, длившийся два часа. Более 400 боевых самолетов, в том числе

семь В-52, атаковали склады боеприпасов, горючего и предметов снабжения, коммуникации и транспортные узлы, позиции сухопутных войск, стремясь изолировать группировку иракских войск в Кувейте.

Пятый массированный удар оказался наиболее продолжительным — в течение семи часов (с 15.30 до 22.30 18 января) 700 боевых самолетов выполнили более 1000 самолетовылетов. Шедшие одна за другой с интервалом в полтора часа четыре волны ударных самолетов наносили удары по вновь выявленным, не пораженным ранее и восстановленным к этому времени объектам системы противовоздушной обороны и управления, важнейшим транспортным узлам, нефтеперерабатывающим заводам, радио и телецентрам.

Всего 18 января авиация МНС выполнила до 1900 самолетовылетов, в том числе 22 — стратегические бомбардировщики В-52. Корабли ВМС США выпустили до 80 крылатых ракет «Томагавк». К тому времени основными задачами воздушной наступательной операции стали считаться уничтожение военно-промышленных объектов, авиационных баз и пусковых установок оперативно-тактических ракет, нанесение ударов по районам сосредоточения сухопутных войск и боевой техники, изоляция группировки иракских войск в Кувейте.

Потери МНС составили два самолета: ракетой ПЗРК над Кувейтом был сбит разведывательный самолет OV-10A «Бронко», а на маршруте к цели иракская зенитная артиллерия сбила палубный штурмовик А-6Е «Интродер».

На третьи сутки войны были нанесены шестой (с 2.30 до 4.30 19 января, до 400 самолетовылетов) и седьмой (с 14.30 до 18.00, до 600 самолетовылетов) массированные удары по группировке иракских вооруженных сил в Кувейте и вдоль саудовско-иракской границы, имевшие целью изоляцию района боевых действий. Одновременно по целям на территории Ирака было применено до 50 крылатых ракет «Томагавк».

Этими ударами завершилась первая фаза воздушной наступательной операции, но, проведя анализ ее хода и результатов, командование МНС приняло решение продолжить воздушную фазу военных действий, поскольку сочло что полностью оказалась решена лишь одна из запланиро-

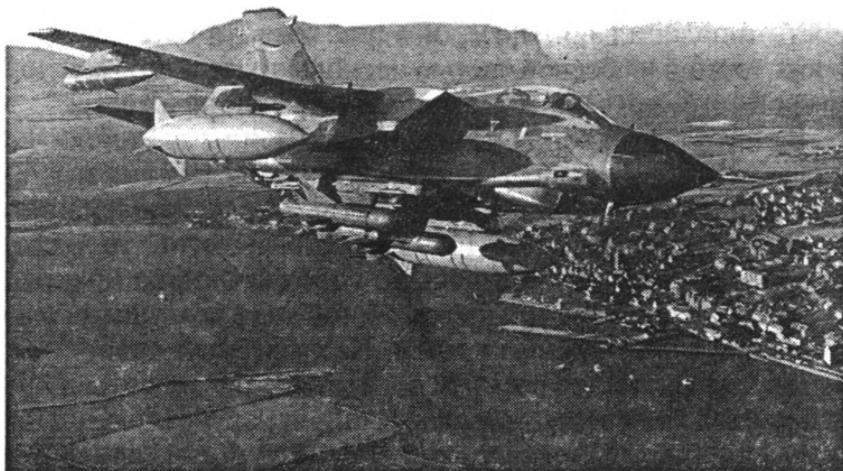
ванных задач — завоевано и прочно удерживалось превосходство в воздухе. Иракские ВВС потеряли 141 самолет — 35 из них были сбиты в воздушных боях, а 106 — уничтожены на земле. Стараясь спасти оставшиеся боевые машины, иракское руководство приняло решение перебросить их на аэродромы Ирана, с которым еще недавно воевало. 138 самолетов перелетело на иранские авиабазы, где все они были интернированы и в дальнейшем в боевых действиях не участвовали.

19 января над Ираком и Кувейтом авиацией МНС был потерян еще один истребитель «Торнадо» британских ВВС и три американских истребителя — два F-16 «Файтинг Фалкон» и F-15E «Игл».

Результаты воздушных боев на начальном этапе конфликта оказались катастрофическими для иракских ВВС. Уже в первый день войны истребители F-15 и F-18 сбили три МиГ-29, два МиГ-21 и три «Миража» ВВС Ирака. Через два дня в воздушном бою американские истребители F-15 сбили еще шесть иракских самолетов — по два МиГ-25, МиГ-29 и «Миража». При этом авиация МНС потерь не имела. В последующие дни было сбито еще несколько десятков иракских самолетов, главным образом истребителей.

Так, 26 января над Ираком американский истребитель F-15 сбил три иракских истребителя МиГ-23, на следующий день ВВС Ирака потеряли еще два МиГ-23. 6 февраля американские летчики сбили два штурмовика Су-25 и два истребителя МиГ-21, 7 февраля — четыре истребителя-бомбардировщика Су-17. Иракцы ни одного самолета противника сбить не сумели. Последний боевой вылет иракцев был зафиксирован 10 февраля.

Борьба с иракской авиацией на земле осложнялась тем, что на авиабазах в Далладе, Рутбе, Каддисиве, Хаббаниване, Нассириване и других имелись подземные ангары для самолетов, бункеры для командных пунктов, систем энергоснабжения и складов боеприпасов. По своим защитным свойствам они превосходили аналогичные типовые сооружения стран НАТО и имели бетонные перекрытия толщиной более одного метра, стальные двери толщиной до 60 сантиметров.



Английские «Торнадо»

Поскольку аэродромы иракских ВВС помимо пассивной защиты, имели достаточно развитую систему зенитного прикрытия, для нанесения по ним воздушных ударов использовалась особая тактика. Основной ударной силой при этом служили истребители-бомбардировщики «Торнадо» британских ВВС, действовавшие группами по восемь машин в сопровождении самолетов подавления ПВО F-4 «Уайлд Уизл» и истребителей F-15 «Игл». В результате ударов с малых высот кассетными боеприпасами по рулежным дорожкам, подходящим непосредственно к ангарам, уцелевшие иракские самолеты оказались отрезанными от взлетно-посадочной полосы.

Действуя на малых высотах в зоне плотного зенитного огня, английские «Торнадо» понесли ощутимые потери — было сбито шесть машин, что составило 13 процентов от общего количества (115 единиц) истребителей-бомбардировщиков данного типа, участвовавших в боевых действиях. Последний «Торнадо» был сбит 23 января близ иракской авиабазы Эр-Румеймах (по другим данным — уничтожен в результате преждевременного разрыва собственной бомбы).

Заперев уцелевшие боевые машины ВВС Ирака в ангарах, авиация МНС перешла к их планомерному разрушению и уничтожению управляемыми авиабомбами с лазерными и телевизионными системами наведения. Имея точность попадания 0,3...0,6 м, они срабатывали только после прохождения их боевой частью нескольких десятков сантиметров бетонного укрытия, поражая самолеты в ангаре.

В результате, к концу первой недели войны две трети основных авиабаз Ирака были полностью выведены из строя, и если в первый день боевых действий иракская авиация сумела совершить около 120 самолето-вылетов, то через неделю их число сократилось до сорока. Однако иракцы так и не сумели добиться ни одной победы в воздушных боях на всем протяжении войны. Как сообщал советский журнал «Зарубежное военное обозрение»: «Пассивные действия ВВС Ирака вызвали недоумение у зарубежных военных экспертов. Многие американские летчики, проявившие ответственность при подготовке к ведению воздушных боев против иракских самолетов, скрупулезно изучившие тактические приемы самолетов противника, отработавшие в ходе учебной подготовки самые разнообразные варианты ведения одиночных и групповых воздушных боев, были удивлены практически полным отсутствием какого-либо сопротивления противника в воздухе».

Хотя выявленные разведкой объекты производства и хранения оружия массового поражения и были уничтожены, система управления вооруженными силами Ирака продолжала функционировать, а благодаря наличию большого количества железобетонных укрытий иракские ВВС сохранили часть своего авиационного парка.

Сухопутная группировка иракских войск в Кувейте также сохранила боеспособность, что не давало возможности проведения воздушно-наземно-морской операции по освобождению Кувейта. Поэтому было принято решение продлить воздушную фазу военных действий, отказавшись от нанесения массированных ударов и сделав ставку на ведение систематических боевых действий. При этом планировалось наносить групповые, сосредоточенные и одиночные авиационные удары, корректируя их с учетом данных разведки.

И уже с 23 января авиация МНС приступила к ведению систематических боевых действий по объектам противника. Особое внимание при этом уделялось охоте за пусковыми установками оперативно-тактических ракет, для чего в отдельные дни использовалось до 30 процентов боевых вылетов. Однако охота за иракскими ракетами оказалась не столь эффективной, как хотелось бы командованию МНС — иракцам удалось произвести 82 пуска ракет «Скад» (29 из них были сбиты зенитными ракетами «Пэтриот», еще 13 — повреждены). Авиации не удалось уничтожить ни одной мобильной пусковой установки оперативно-тактических ракет, а из 30 стационарных было выведено из строя 12.

Успешное выполнение боевых задач обеспечивалось высокой эффективностью применения высокоточного авиационного оружия. И хотя на его долю приходилось всего семь процентов общей массы сброшенных боеприпасов, вероятность поражения целей достигала 90 процентов, в три-четыре раза превышая аналогичный показатель для неуправляемого оружия. По малоразмерным целям авиация применяла управляемые ракеты «Мейверик» с телевизионными и тепловизионными головками самонаведения, а по защищенным пунктам управления, узлам связи, средствам ПВО и другим важным объектам — управляемые авиабомбы с лазерными и телевизионными системами наведения.

Убедившись, что имеющиеся на вооружении средства авиационного вооружения не обеспечивают эффективного поражения заглубленных высокозащищенных объектов, американцы в срочном порядке изготовили и отправили в район боевых действий весьма необычную авиабомбу GBU-28 — оружейники взяли ствол 203,2-мм гаубицы и залили его взрывчаткой. Шестиметровая двухтонная бомба, сброшенная с истребителя-бомбардировщика F-111, была уже способна проникать в грунт на глубину до 30 метров и пробивать перекрытие из железобетонных плит толщиной более шести метров.

Хотя в ходе операции «Буря в пустыне» основная тяжесть боевого применения легла на самолеты тактической авиации, нашлась работа и для ветеранов — стратегических бом-

бардировщиков В-52 американских ВВС. Взлетая с авиабаз Фэрфорд (Великобритания), Морон (Испания), Диего-Гарсия, а также с расположенных на американском континенте Барксдейл (штат Луизиана), Лоринг (Мэн), Касл (Калифорния) и Гриффис (Нью-Йорк), они круглосуточно наносили бомбовые удары по целям на территории Ирака и Кувейта — районам дислокации частей иракской республиканской гвардии, основным пунктам снабжения и складам боеприпасов и местам дислокации войск противника.

Так, 26 января 27 бомбардировщиков В-52 сбросили на эти объекты 455 тонн бомб, 29 января — 315 тонн (21 В-52), 30 января — 470 тонн (28). Только стратегические бомбардировщики 806-го авиационного крыла, базировавшиеся на авиабазе Фэрфорд, совершили за время войны 60 самолето-вылетов, сбросив на объекты противника 1158 тонн бомб и израсходовав около 6000 тонн авиатоплива. Ковровые бомбардировки позиций иракских войск производили сильнейшее психологическое воздействие на солдат противника, деморализуя целые части и соединения.

Высокую эффективность в период войны продемонстрировали ударные самолеты-невидимки F-117A из состава 37-го тактического истребительного авиакрыла 12-й воздушной армии (авиабаза Бергстром, штат Техас), внеся существенный вклад в дело победы над Ираком. Базировавшиеся на авиабазах Саудовской Аравии «ночные ястребы» привлекались для нанесения ударов по наиболее важным объектам только в темное время суток, при этом их действия обеспечивали самолеты-постановщики помех и истребители сопровождения F-15. Продолжительность каждого боевого вылета составляла около шести часов при дальности полета более 3000 км с двумя дозаправками в воздухе.

Основным вооружением F-117A служили управляемые авиабомбы с лазерным наведением, позволявшие гарантированно поражать вражеские объекты. Уже в первые дни операции «Буря в пустыне» 20 невидимок нанесли результативные удары по целям в районе иракской столицы. Две эскадрильи F-117A, составлявшие всего два с половиной процента из общего количества самолетов коалиции, в первые 24 часа операции поразили 31 процент целей из общего числа назначенных, эффективность же их использования составила 0,85–0,95. Действуя в районах с плотной

объектовой противовоздушной обороной, истребители F-117A уничтожили около 40 процентов высокоприоритетных наземных целей, не имея собственных потерь. При этом они совершили всего 1272 боевых вылетов (общий налет 6900 часов), то есть около одного процента общего количества самолето-вылетов авиации МНС.

Всего, с 17 января по 1 марта 1991 года, авиация многонациональных сил совершила 109876 боевых вылетов и сбросила на иракские войска и объекты 88500 тонн боеприпасов различного типа, в том числе 81980 тонн бомб свободного падения и 6520 тонн управляемого оружия. Активно действовала в ходе операции «Буря в пустыне» палубная авиация ВМС США — уже ночью 17 января с авианосцев «Мидуэй» и «Рейнджер» был произведен подъем трех групп авиации (по 15–22 самолета в каждой). Она решала в основном задачи нанесения ударов по наземным и морским целям, патрулирования для решения задач ПВО группировок ВМС, прикрытия в воздухе стратегической авиации и разведки.

Наибольшей интенсивности использования палубной авиации удалось достичь в последние две недели операции, когда в северной части Персидского залива были сосредоточены четыре авианосные ударные группы, с которых ежедневно каждый час в течение 18 часов с авианосцев поднимались в воздух ударные группы по 20 самолетов. Всего в ходе боевых действий авиация ВМС США выполнила 23 процента всех боевых вылетов авиации МНС. К 6 марту она осуществила 28929 боевых вылетов, из которых 36 процентов были направлены на решение штурмовых задач, а 30 процентов — на ПВО корабельных соединений и боевое патрулирование.

Боевые потери авиации антииракской коалиции составили 47 самолетов (небоевые — 8) и 21 вертолет (небоевые — 14). Уровень потерь авиации МНС составил 0,62 самолета на 1000 вылетов, для авиации ВВС США 0,22, авиации ВМС США — 0,4 и авиации морской пехоты — 0,81.

Военно-воздушные силы США потеряли 16 самолетов: шесть штурмовиков А-10А, пять истребителей F-16С, два истребителя F-15Е, один F-4С «Фантом», один «ганшип» АС-130Н и один самолет радиоэлектронной борьбы E F-111А. Военно-морские силы не досчитались трех палуб-

ных штурмовиков А-6Е, одного палубного истребителя F-14В и одного F-18С. Более значительными были потери авиации корпуса морской пехоты США — пять штурмовиков с вертикальным взлетом AV-8В и два самолета-разведчика OV-10А

Союзники США по антииракской коалиции также понесли потери в боях: ВВС Великобритании — шесть истребителей-бомбардировщиков «Торнадо», ВВС Италии — один самолет «Торнадо», ВВС Кувейта — один штурмовик А-4 «Скайхок», ВВС Саудовской Аравии — два самолета (истребитель-бомбардировщик «Торнадо» и истребитель F-15Е).

Потери иракских ВВС в период конфликта оказались более значительными. По данным журнала *Air Force Monthly* (1992, № 53) только в воздухе было сбито девять истребителей МиГ-29, девять «Мираж», восемь истребителей-бомбардировщиков МиГ-23БН, семь Су-22, четыре истребителя МиГ-21, два истребителя-перехватчика МиГ-25, два штурмовика Су-25К, один Ил-76 и два вертолета Ми-8. Большинство из них стало жертвой американских истребителей F-15С «Игл».

Помимо потерь в воздушных боях, значительное число иракских самолетов было уничтожено на земле. Точные цифры этих потерь известны лишь иракскому командованию, хотя достоверно установлено, что в первые два дня конфликта на стоянках авиабаз ударами с воздуха были уничтожены шесть бомбардировщиков Ту-16 и самолет дальнего радиолокационного обнаружения «Аднан» (на базе Ил-76). При рулении по земле во время атаки аэродрома британским самолетом «Торнадо» был поражен кассетной бомбой истребитель «Мираж».

Уже на заключительном этапе операции «Буря в пустыне» на земле бомбами, сброшенными с палубного штурмовика А-6Е, были уничтожены в железобетонных укрытиях пять самолетов неустановленного типа. 27 февраля наступающие американские сухопутные войска уничтожили на захваченной ими авиабазе Талил три самолета МиГ, три вертолета и два транспортных самолета. В тот же день бомбами с лазерным наведением с британских самолетов «Бакэнир» были уничтожены два транспортных самолета



Американский штурмовик А-10

Ан-12. По американским данным в бетонных капонирах было уничтожено в общей сложности более 90 самолетов различного назначения.

Успех коалиции в войне, по признанию абсолютного большинства военных экспертов, был предопределен блестяще проведенной воздушной наступательной операцией, что стало следствием разрешения двух главных проблем: подавления противовоздушной обороны Ирака и завоевания превосходства в воздухе. Достижению поставленной цели способствовала комплексная реализация ряда характерных направлений:

- массированное применение средств радиоэлектронной борьбы;

- дезорганизация системы противовоздушной обороны за счет подавления радиолокационных станций раннего обнаружения, систем управления и связи;

- комплексное подавление станций наведения ракет и радиоэлектронного оборудования зенитно-ракетных комплексов;

- нанесение сосредоточенных ударов по аэродромам, базам снабжения и коммуникациям с целью блокады авиации противника на земле.

В ходе воздушной наступательной операции авиация многонациональных сил, а точнее — американская, не только в полном объеме решила классические задачи завоевания превосходства в воздухе, изоляции района боевых действий и непосредственной авиационной поддержки, но и продемонстрировала всему миру новые тактические приемы:

- массированное применение крылатых ракет морского и воздушного базирования с обычным зарядом по точечным целям, прикрытым сильной ПВО;

- использование стратегических бомбардировщиков В-52 для ударов обычными авиабомбами и крылатыми ракетами по важным объектам в оперативной глубине Ирака;

- высокая интенсивность воздушных ударов — до двух-трех тысяч самолето-вылетов в сутки (при этом плотности авиации МНС в налетах превосходили пропускные возможности средств ПВО Ирака в полтора-два раза);

- использование самолетов дальнего радиолокационного обнаружения и управления для постоянного контроля за воздушной обстановкой в районе конфликта и наведения истребительной авиации;

- эффективное применение новейших самолетов-невидимок F-117A.

Успешным действиям авиации МНС способствовало и то, что значительная часть зенитно-ракетных комплексов вооруженных сил Ирака (особенно малоподвижные С-75 и С-125) уже была хорошо изучена противником в ходе предыдущих локальных конфликтов во Вьетнаме и на Ближнем Востоке, и ему были известны сильные и слабые стороны этих ЗРК, а их стационарные позиции представляли собой идеальную мишень для самолетов и ракет противника.

Высокую эффективность продемонстрировали крылатые ракеты морского базирования «Томагавк» с обычными головными частями, впервые примененные в боевых условиях во время операции «Буря в пустыне». Всего корабли и подводные лодки ВМС США использовали для стрельбы по наземным объектам 297 ракет BGM-109C (с моноблочной головной частью) и BGM-109D (с кассетной), производя их пуск с таким расчетом, чтобы они поражали назначенные цели непосредственно перед проле-

том над ними разведывательных спутников, что давало возможность американскому командованию получать информацию о результатах удара практически в реальном масштабе времени.

Из 297 крылатых ракет вышли из пусковых установок и отмечались в полете 282, девять из-за неисправностей вообще не вышли из пусковых установок, а еще шесть сразу же упали в воду. Коэффициент технической надежности составил 95 процентов. Назначенные цели поразили приблизительно 80 процентов ракет — остальные или отклонились от маршрута или были сбиты средствами ПВО (это случалось обычно в случае шаблонного применения «Томагавков» — когда во время одного из налетов на Багдад шесть ракет проследовали одна за другой по одному маршруту, иракская зенитная артиллерия сбила две из них).

Наибольшее количество пусков крылатых ракет в период конфликта произвел американский эсминец «Файф», с борта которого стартовало 60 «Томагавков». Атомная подводная лодка «Луисвилл», находившаяся в подводном положении в северной части Красного моря, 19 января произвела пуск восьми крылатых ракет по объектам в Ираке. Другая атомная подлодка, «Питтсбург», вела стрельбу по Ираку, находясь в восточной части Средиземного моря, причем четыре «Томагавка», запущенные с нее, пролетели над территорией Турции.

Подводя итоги конфликта, тогдашний министр обороны США Д.Чейни (ныне — вице-президент США) заявил: «Одним из уроков войны в Ираке является то, что американцы должны разрабатывать и производить системы оружия, такие, как крылатые ракеты «Томагавк», которые сводят потери личного состава к абсолютному минимуму».

После выполнения основных задач воздушной наступательной операции, вооруженные силы антииракской коалиции приступили к осуществлению воздушно-наземной операции по освобождению Кувейта, продолжавшейся всего 100 часов — с 4.00 24 февраля до 8.00 28 февраля 1991 года. Район ее проведения ограничивался побережьем Персидского залива на востоке, реками Шатт-эль-Араб и Евфрат с севера, рубежом Рафха — Эс-Самава на западе и кувейтско-саудовской и иракско-саудовской границей на

юге. Ширина полосы действий МНС составила 500 км, глубина — 250 км.

Замысел воздушно-наземной операции предусматривал окружение и разгром иракских войск в котле с охватом их справа силами морской пехоты США и глубоким фланговым маневром слева силами танковой группировки США, Великобритании и Франции. На авиацию возлагались задачи изоляции района боевых действий и непосредственной авиационной поддержки наступления.

После начала боевых действий на суше, две дивизии морской пехоты США во взаимодействии с частями вооруженных сил Саудовской Аравии и Кувейта с минимальными потерями прорвали оборону противника и к исходу четвертых суток освободили столицу Кувейта. На левом фланге, где наносился главный удар, бронетанковые дивизии коалиции, действовавшие совместно с воздушно-десантными войсками, наступали в трех направлениях (Эс-Самава, Эн-Насирия, Басра). Отрезав пути отступления иракским войскам к Багдаду вдоль правого берега реки Евфрат, они развернулись на восток и к исходу четвертых суток замкнули кольцо окружения, приступив к ликвидации окруженной группировки противника.

К вечеру 27 февраля из 42-х дивизий Ирака, находившихся в районе боевых действий, были разгромлены 29, захвачено в плен 50 тысяч солдат и офицеров, уничтожено или захвачено 3008 танков, 1856 бронетранспортеров и боевых машин пехоты, 2140 артиллерийских орудий. Общие потери армии Ирака составили до 80 тысяч человек убитыми и около 70 тысяч пленными, союзники потеряли убитыми, ранеными, пропавшими без вести и пленными не более одной тысячи человек.

Малокровная и победоносная война в Персидском заливе завершилась. Кувейт был освобожден, Ирак признал свое поражение и согласился со всеми требованиями победителей.

По окончании конфликта для многих стало ясно:

1. теперь цели войны могли быть в основном достигнуты за счет проведения интенсивного длительного электронно-огневого воздействия без вторжения сухопутных войск на территорию противника;

2. объектами первоочередного огневого воздействия стали военно-экономический потенциал и инфраструктура противника;

3. в число приоритетных целей для авиации попали экологически опасные производственные и нефтедобывающие предприятия;

4. классическая позиционная оборона окончательно превратилась в анахронизм;

5. поражающие возможности обычных вооружений (в первую очередь управляемых ракет и авиабомб) приблизились к возможностям ядерного оружия;

6. широчайшее применение ракетного оружия различного назначения;

7. радикально изменилось соотношение в решении боевых задач между ударными системами и видами оружия (самолеты, вертолеты, танки, артиллерия и ракеты) и системами боевого управления и информации в пользу последних.

Главный же вывод из опыта операции «Буря в пустыне» был предсказан итальянским генералом Джулио Дуэ еще за семьдесят лет до нее — авиация способна самостоятельно оказать решающее влияние на ход и исход любого вооруженного конфликта: «завоевать господство в воздухе — значит победить!» На исходе двадцатого века воздушная мощь действительно стала решающей силой в войне.

Война в Персидском заливе наглядно продемонстрировала всему миру, что размеры территории, удаленность противника, мощь сухопутных войск, количество тяжелого вооружения уже не являются больше доминирующими факторами вооруженной борьбы. Анализируя итоги операции «Буря в пустыне» военные теоретики все чаще стали поговаривать о войнах шестого поколения — войнах, в которых решающую роль будет играть авиация и управляемое оружие, а массовые сухопутные армии окончательно потеряют свое прежнее значение.

ГЛАВА 12.

Шестое поколение

«Тот, кто умеет вести войны, покоряет чужую армию, не сражаясь; берет чужие крепости, не осаждая; сокрушает чужое государство, не держа свое войско долго».

Сун Цзы

Как отмечал в конце прошлого века на страницах «Независимого военного обозрения» российский военный эксперт, генерал-майор В. И. Слипченко, «войны шестого поколения, в отличие от широкомасштабных и затяжных войн четвертого поколения, скорее всего, не будут носить длительного характера, и весь процесс вооруженной борьбы будет протекать по законам и правилам, навязанными сильнейшим — тем, кто в наибольшей мере подготовился к таким войнам. Принципиально важным является то, что стороне, ведущей войну шестого поколения, для достижения своих стратегических целей необязательно захватывать территорию противника и тем более удерживать ее длительное время. Государство, не подготовленное к ведению войн нового поколения, обрекает себя на неминуемое поражение, так как для противостояния массированному удару воздушно-космических средств противника надо иметь совершенно другие Вооруженные силы. Они должны создаваться не на базе крупных сухопутных группировок, а на основе эффективной стратегической системы воздушно-космической обороны, способной отражать длительные массированные удары высокоточных средств противника, и достаточного количества собственных высокоточных средств поражения различной дальности действия и средств, построенных на новых физических принципах».

Главным оружием нового поколения войн, по его мнению, станут высокоточные средства поражения, позволяющие нанести максимальный ущерб противнику, поскольку повышение точности попадания в цель всего лишь в два

раза увеличивает эффективность его применения в пять раз. Возможность же поражения с высокой вероятностью наиболее важных объектов противника (как военных, так и экономических) независимо от глубины расположения за счет массированных ударов авиации высокоточным оружием и крылатыми ракетами позволяет отказаться от тотального и долговременного вторжения группировок сухопутных войск на территорию противника.

Большая уязвимость военных объектов от воздушных ударов делает практически невозможным выполнение основной задачи сухопутных войск — захвата и удержания территории противника. К тому же, многомиллионные сухопутные армии, укомплектованные слабо обученными призывниками, вооруженные традиционным оружием, будут абсолютно бесполезными (в военном отношении) мишенями для авиации.

Воздушно-наземная операция будет включать в себя два этапа: на первом — за счет ведения тотальной информационной войны завоевывается превосходство в управлении войсками и оружием; на втором — завоевание и удержание превосходства в воздухе.

Изменяются и формы и способы ведения боевых действий. По мнению полковника Валерия Ремезова: «Расширение сферы военных действий и масштабов применения боевых систем ведет к изменению форм и способов вооруженной борьбы. Если раньше основным способом уничтожения противника являлся плотный контактный бой, то теперь эта задача будет решаться оперативными и стратегическими средствами: баллистическими и крылатыми ракетами, авиацией и ракетными комплексами, наносящими с больших дистанций внезапные и мощные электронно-огневые удары.

Характерным для войн нового типа является то, что в них следует ожидать перераспределения значений стратегии, оперативного искусства и тактики. Если во всех предыдущих войнах ведущую роль в разгроме противника играла тактика (действие танковых и пехотных соединений и частей при поддержке артиллерии и авиации), то в новых условиях главенствующее место будет принадлежать оперативно-стратегическому планированию

Ударные самолеты, наводимые при помощи навигационной спутниковой системы (типа американской «Навстар» или российской «Глонасс»), используя результаты РЭБ и свойства «самолетов-невидимок», будут осуществлять глубокие ракетно-бомбовые удары по позициям радиолокационных станций и зенитных ракетных комплексов с тем, чтобы быстро и надежно парализовать систему ПВО перед нанесением массированных ударов по стратегическим объектам...

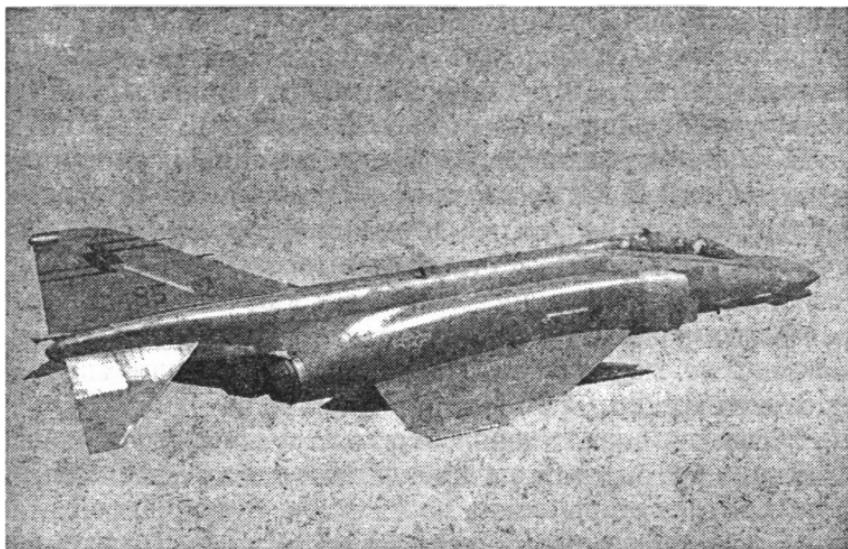
Заметной тенденцией в современных условиях является постоянно возрастающая зависимость результатов массированных огневых ударов от способности своевременного и точного обнаружения и идентификации*.

Первые шаги к новому поколению войн были сделаны еще в начале восьмидесятых годов, когда руководство Пентагона официально приняло на вооружение концепцию «воздушно-наземная операция (сражение)», выведившую на первые роли действия военно-воздушных сил с использованием высокоточного оружия. Первоначально речь шла о нанесении тяжелого поражения передовым группировкам вооруженных сил государств Варшавского договора на начальной стадии войны на европейском театре военных действий.

В 1984 году руководство НАТО одобрило концепцию «борьбы со вторыми эшелонами», которая официально вошла в военную стратегию Североатлантического союза и предусматривала массированное применение высокоточного оружия. Эти решения натовского руководства привлекли внимание военных и других стран к вопросам использования высокоточного оружия, однако не все могли позволить себе роскошь обладать подобными средствами ведения боевых действий.

Предвидя скорое наступление эпохи войн шестого поколения, прогрессивно мыслящие военные эксперты уже тогда попытались определить те изменения, которые произойдут в стратегии и тактике, структуре вооруженных сил, формах их боевых действий.

* «Армия», 2000, № 5, с. 13.



Тактический истребитель-бомбардировщик F-4

Ими отмечалось, что основные усилия противоборствующих сторон будут, в отличие от войн прошлого, сосредоточены в вертикальной системе координат, а действия наземных сил приобретут вспомогательный характер. Стратегические ударные силы, имеющие на вооружении высокоточное оружие, будут способны нанести поражение войскам противника, одновременно уничтожив важнейшие военные объекты, разрушив экономический потенциал и системы жизнеобеспечения (включая энергоснабжение, коммуникации и т.п.)

Внезапное применение высокоточного оружия на начальном этапе военных действий по объектам управления и командным пунктам противника, способно привести к нарушению всей системы управления вооруженными силами и, как следствие, к резкому снижению эффективности (и даже полному параличу) действий войск противника.

В полном соответствии со взглядами генерала Джулио Дуэ, военно-воздушные (а точнее, воздушно-космические) силы превратятся в решающую силу вооруженного противостояния. Если прежде, в войнах четвертого поколения, ВВС отводилась роль фактора, обеспечивающего успеш-

ные действия сухопутных сил, то теперь война может свестись только к совместным действиям боевой авиации и высокоточных средств поражения военно-морских сил (в первую очередь, крылатых ракет «Томагавк»).

По мнению уже цитировавшегося российского военного эксперта В.И. Слипченко, подобная совместная операция может осуществляться в течение двух-трех месяцев, причем ежедневно будет производиться до пяти тысяч самолето-вылетов для нанесения массированных ударов управляемыми ракетами и бомбами при одновременном применении крылатых ракет, запускаемых с подводных лодок и надводных кораблей.

Стратегическая воздушно-космическая наступательная операция будущего будет проводиться в два этапа: на первом, продолжительностью до 15 суток, будут наноситься массированные воздушные и ракетные удары, имеющие целью поражение важнейших военных и военно-экономических объектов, органов государственного и военного управления, подавление системы противовоздушной обороны, что позволит нападающему в короткие сроки захватить инициативу в военных действиях.

Второй этап, продолжительностью до полутора месяцев, сведется к окончательному разгрому экономического потенциала и системы управления противника путем массированных воздушных ударов (а также использования крылатых ракет морского базирования). Крах экономики и паралич всей системы управления приведет к окончанию боевых действий и достижению стратегических и политических целей войны.

Однако, как показали события весны 2003 года, этот период может быть сокращен и до нескольких недель. В ходе операции вооруженных сил США и Великобритании «Шок и трепет» против Ирака развязка наступила гораздо быстрее, чем предполагало абсолютное большинство военных специалистов и политиков. Оказалось, что действительность опережает самые смелые прогнозы.

Значительно возрастет в войнах XXI века роль космических средств, которые помимо выполнения традиционных задач — разведки, связи, метеообеспечения, предупреждения о ракетном нападении, навигации и радиоэлектронной

борьбы — будут привлекаться и для нанесения высокоточных ударов по наземным целям.

В войнах шестого поколения потеряют смысл прежние понятия — «линия фронта», «фронт», «тыл», — поскольку воздушно-космические удары будут наноситься со всех направлений на всей территории театра военных действий. Все гражданские и военные объекты будут подразделяться на подлежащие удару в первую очередь и второстепенные.

По мнению генерала Слипченко изменится и само содержание понятия «победа»: «Во всех войнах прошлых поколений для достижения победы требовалось разгромить Вооруженные силы противника, разрушить его экономический потенциал и свергнуть политический строй. Этого нельзя было добиться без оккупации территории противника.

В войнах шестого поколения победа может быть достигнута главным образом лишь разрушением экономического потенциала противника. Более того, если противник оказался не готов к войне будущего и всю ставку сделал на свои сухопутные войска, то, как ни парадоксально, нет необходимости громить их. Они, кроме средств ответного удара, не представляют собой никакой угрозы для нападающего и в условиях разрушенной экономики обречены на потерю боеспособности и полный развал. В таких условиях неизбежно рухнет и политический строй. Таким образом, победа может быть достигнута без оккупации лишь проведением стратегической воздушно-космической наступательной операции и операции РЭБ».

Переход к новому поколению войн был во многом обусловлен фантастическим прогрессом в области военных технологий, результатом чего стало появление и принятие на вооружение многочисленных образцов высокоточного авиационного оружия, использование которого позволяет резко повысить эффективность действий боевой авиации, одновременно сократив до минимума возможные потери.

Первые управляемые ракеты класса «воздух-земля» появились на вооружении американской тактической авиации еще в шестидесятые годы и вскоре прошли проверку боем во Вьетнаме и на Ближнем Востоке. Даже ограниченное боевое применение в этих конфликтах тактических уп-

руляемых ракет «Maverick» класса «воздух-земля» экипажами американских и израильских тактических истребителей-бомбардировщиков F-4 и F-111 продемонстрировало довольно высокую эффективность нового оружия — в 85 случаях из 99 практических пусков цели были поражены. При этом вероятность попадания составила 0,86, а круговая вероятная ошибка — менее двух метров.

Не менее эффективным оказалось и использование управляемых авиационных бомб, которые суммируют в себе основные достоинства обычных авиабомб (мощная боевая часть) и управляемых ракет (высокая точность попадания в цель). Однако при одинаковом общем весе и дальности применения управляемая авиабомба могла доставить к цели почти вдвое большую боевую часть, чем управляемая ракета, поскольку отношение веса боевой части к общему весу у управляемых ракет составляет 0,2–0,5, а у управляемых авиабомб — 0,7–0,9.

Даже ограниченный опыт вьетнамской войны показал, что расход управляемых авиабомб на поражение цели был почти в 50–100 раз меньше, чем обычных неуправляемых бомб свободного падения. С учетом стоимости самолетовылетов и вероятности поражения самолетов-носителей средствами ПВО противника, стоимость поражения цели с помощью управляемых авиабомб, оказывается ниже стоимости поражения цели обычными бомбами.

Первая управляемая авиабомба специальной конструкции с телевизионной системой наведения «Walleye-1» калибром 1000 фунтов была принята на вооружение американских ВВС в 1966 году. Дальность ее полета после отделения от самолета-носителя составляла до 25 км, а у последующих модификаций она возросла до 65 км. Эта бомба широко применялась американской авиацией во время вьетнамской войны при налетах на мосты, дамбы, нефтехранилища и т.п.

При подходе к цели пилот самолета-носителя включал телевизионную камеру управляемой авиабомбы, текущее изображение местности с которой передавалось на экран индикатора в кабине пилота. Обнаружив визуально цель, летчик маневрировал самолетом таким образом, чтобы изображение цели совместилось с перекрестием на экране

индикатора. После этого аппаратура УАБ включалась в режим автоматического захвата и сопровождения, летчик сбрасывал бомбу, которая уже без его участия наводилась на цель.

Если обычные авиационные бомбы при сбросе их с самолета-носителя на высоте 10–14 тысяч метров имеют круговое вероятное отклонение около 500 метров, то у управляемых авиабомб этот показатель составлял несколько метров. При этом дальность действия УАБ достигала несколько десятков километров, что позволяло атаковать наземные цели без захода самолета-носителя в зону поражения средств ПВО и тем самым способствовало снижению вероятности потерь ударных самолетов и стоимости самолето-вылетов.

Боевое применение управляемых авиабомб позволило установить, что если для поражения шести произвольных целей обычными бомбами калибра 500 фунтов требуется около 1000 самолето-вылетов общей стоимостью 15 млн. долларов, то замена их управляемыми боеприпасами позволяет обойтись 20 самолето-вылетами, стоимость которых составляет около 600 тысяч долларов.

После первых успешных опытов у многих военных специалистов возникла мысль о модернизации имеющегося в наличии солидного запаса неуправляемых авиабомб, поскольку низкая эффективность их боевого применения по целям и защищенным системам ПВО, значительное удорожание ударных самолетов стали серьезными факторами, затруднявшими боевое использование авиации.

Поэтому в начале семидесятых годов были разработаны комплекты аппаратуры управления и наведения, увеличения площади стабилизаторов, выполняющих в управляемых авиабомбах функции крыла, которыми вскоре стали оснащать фугасные авиабомбы. Системы полуактивного лазерного наведения обеспечивали точность попадания около 10 м при дальности полета до 20 км. Впервые подобные боеприпасы были применены во Вьетнаме для поражения зенитно-ракетных комплексов ПВО, электростанций, железнодорожных узлов и станций, складов горючесмазочных материалов, нефтехранилищ, мостов и других объектов.

В восьмидесятые годы в арсенале американских ВВС появилось целое семейство управляемых авиабомб нового поколения, имеющих модульную конструкцию, что позволяло собирать оптимальный вариант боеприпаса, обладающего максимальной эффективностью. Дальность их полета возросла до 70 км, а точность попадания составляла до пяти метров. Конструктивно эти авиабомбы состояли из четырех модулей: модуля аэродинамических поверхностей, модуля аппаратуры и механизмов управления, модуля боевой части и модуля системы наведения.

Для повышения эффективности применения управляемого оружия на них применялось несколько систем наведения: универсальная тепловизионная головка самонаведения, позволяющая поражать цели днем и ночью в сложных метеорологических условиях, лазерная и телевизионная ГСН.

Несмотря на постоянное появление новых образцов и совершенствование уже имеющихся на вооружении управляемых авиабомб, военных специалистов по-прежнему не оставляла мысль о придании подобных свойств (высокой точности) обычным боеприпасам, запасы которых намного превосходили количество управляемых боеприпасов.

Настоящая же революция в сфере авиационных вооружений произошла в конце двадцатого века, когда в США была принята на вооружение система JDAM (Joint Direct Attack Munitions — «оборудование для прямой атаки цели»), использующая для наведения бомбы на цель сигналы спутников глобальной навигационной системы GPS (Global Position System). Круговое вероятное отклонение авиабомб, снабженных этим оборудованием, составляло первоначально 13 м, а затем было доведено до 6 м. Самым же главным было то, что комплект JDAM может устанавливаться на любую авиационную бомбу свободного падения, превращая ее таким образом в управляемый боеприпас, с высокой точностью поражающий заданный объект, а их носителем может быть любой самолет, не требующий специального переоборудования.

Принятие на вооружение системы JDAM произвело коренной переворот в соотношении используемых для поражения противника управляемых и неуправляемых боепри-

пасов: если во время операции «Буря в пустыне» на долю управляемого оружия пришлось чуть более 10% всех использованных авиационных средств поражения, то через двенадцать лет, в операции «Шок и трепет», это соотношение полностью изменилось — около 90% всех использованных бомб и ракет были «умными». Подобные перемены имели следствием резкое сокращение участвующих в воздушном наступлении боевых самолетов при сохранении высокой эффективности их действий.

Невидимки вступают в бой

Совершенствование систем авиационного вооружения, а также бурное развитие сил и средств противовоздушной обороны, в особенности зенитно-ракетных комплексов, потребовали создания и нового поколения самолетов-носителей — так называемых «невидимок», машин имеющих минимальную радиолокационную заметность.

Первый шаг в этом направлении был сделан в 1974 году, когда командование Военно-Воздушных Сил США сформулировало основные требования к будущему боевому летательному аппарату, который должен был обладать минимальным уровнем радиолокационной, инфракрасной, визуально-оптической и акустической заметности в воздухе. В качестве генерального подрядчика нового сверхсекретного проекта выступила фирма «Lockheed», имевшая к тому времени большой опыт создания уникальных по своим свойствам крылатых машин. С ней вскоре был заключен контракт стоимостью около 40 миллионов долларов на проектирование и постройку трех образцов экспериментального самолета.

После длительного этапа сравнительного анализа различных аэродинамических схем, выбор проектировщиков остановился на «летающем крыле», как наиболее подходящем для решения задачи «невидимости». В рамках программы «Have Blue» был построен экспериментальный самолет XST (Experimental Stealth Technology), впервые поднявшийся в воздух в декабре 1977 года.

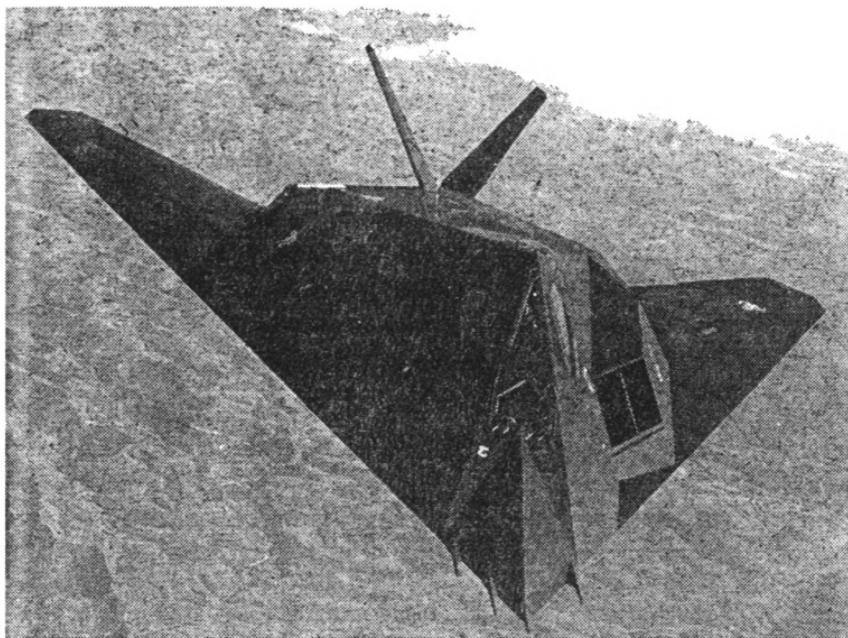
На нем практически отработывались основные конструктивные решения — «летающее крыло» имело непривычную граненую форму с множеством плоских поверхностей, два турбореактивных двигателя с пониженным уровнем инфракрасного излучения. Максимальная взлетная масса составляла 5440 килограмм, длина 11,6 м, а размах крыла — 6,7 м.

Полномасштабная разработка нового боевого самолета началась в конце семидесятых годов по программе «Senior Trend» (за основу была взята конструкция и базовая аэродинамическая компоновка XST), и уже в 18 июня 1981 года летчик-испытатель фирмы «Lockheed» Hal Farley с взлетной полосы авиабазы Грум Лейк поднял в воздух первый опытный экземпляр «невидимки». Первый полет прошел успешно, но машину долго исследовали после него, из-за чего второй раз самолет поднялся в небо лишь через полгода — 18 декабря того же года.

Все летные испытания проводились в строжайшей тайне в малолюдных районах США, главным образом ночью, нигде ничего не сообщалось об этой программе. Невнятные слухи о таинственном истребителе F-19 (так его долгое время именовали журналисты) и изображения его предполагаемого вида изредка появлялись на страницах мировой печати. Американская пресса приводила и другие предположительные наименования сверхсекретного самолета — AR-2, AR-19, CSIWRS и тому подобное. Позже выяснилось, что самолет-«невидимка» носит совершенно другое обозначение, а внешний вид не имеет ничего общего с домыслами печати. Пентагону удавалось довольно долго и успешно сохранять свои секреты, что случалось с ним в то время, не часто.

Первоначально американские ВВС планировали закупить у фирмы «Lockheed» 20 серийных машин (ранее был подписан контракт на постройку пяти предсерийных образцов, получивших обозначение F-117 FSD — Full-Scale Development), но затем увеличили заказ до 100. Окончательное же количество заказанных самолетов составило 57 единиц.

Первый истребитель нового типа был получен ВВС США для проведения войсковых испытаний 23 августа 1982



Американский истребитель F-117A «Nighthawk»

года. Через два года после первого полета истребитель F-117A был официально принят на вооружение американской тактической авиации, продолжая при этом оставаться совершенно секретным, недоступным простым смертным «чудо-самолетом». Летчики, пилотировавшие новый истребитель, дали ему сказочное прозвище «Wobbly Goblin».

И только 10 ноября 1988 году командование ВВС США опубликовало фотографию F-117A, официально признав сам факт существования самолета—«невидимки». К этому моменту на авиабазе Неллис, расположенной в пустыне штата Невада (подальше от лишних глаз), уже была сформирована 4450-я тактическая авиационная группа, имеющая на вооружение F-117A. В октябре 1989 года, после получения ВВС достаточного количества серийных машин, 4450-я авиагруппа была переформирована в 37-е тактическое истребительное авиационное крыло, вошедшее в состав 12-й воздушной армии.

На программу создания и развертывания «невидимого» истребителя американцы утробили уйму денег — около ше-

сти с половиной миллиардов долларов (два миллиарда ушли на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, более четырех — на закупки серийных самолетов, еще триста миллионов ушли на модернизацию авиабазы Тонопа). Как выяснилось, у шапки-невидимки астрономическая цена.

Для сохранения секретности самолеты разместили на испытательном аэродроме Тонопа, находящемся в 200 милях от базы Неллис в совершенно дикой местности. Это место долгое время было наиболее тщательно охраняемым объектом ВВС. В дневное время F-117A постоянно находились в индивидуальных ангарах, а все полеты на них выполнялись только ночью, чтобы их нельзя было сфотографировать с советских разведывательных спутников (в это время главным противником виделся Советский Союз).

Это сообщение вызвало целую бурю на страницах печати, особенно специализированной, настолько необычной, невероятной была форма таинственного истребителя. Многие специалисты сравнивали его внешний вид с экзотической горбатой рептилией. И действительно, самолет, построенный по схеме «летающее крыло» размахом 14 метров и стреловидностью по передней кромке 67–68 градусов, мало чем напоминал привычные глазу обтекаемые формы абсолютного большинства летательных аппаратов конца двадцатого века.

На выпуклом, состоящем из большого количества плоских панелей самолете нет криволинейных поверхностей и изогнутых кромок. Каждая такая панель имеет покрытие их радиопоглощающего материала и расположена под углом к направлению распространения импульсов радиолокационных станций противника, что обеспечивает рассеивание электромагнитных волн в различных направлениях, а не прямое отражение в направлении антенны радара.

На F-117 практически нет криволинейных поверхностей и изогнутых кромок, которые способствуют изотропному рассеиванию (с постоянной во всех направлениях интенсивностью), и совершенно отсутствуют прямые углы. Все прямые края кромок, створок и люков, ниш и отсеков, расположенные перпендикулярно продольной оси самолета и направлению облучения с передней полусферы,

прикрываются специальными накладками с пилообразной окантовкой, хорошо заметной на фотографиях машины.

В хвостовой части самолета находятся широкие и плоские выходные сопла двигателей и ниша тормозного парашюта. Над ними возвышается V-образное хвостовое оперение с углом развала консолей 85 градусов. На первых машинах его изготавливали из алюминиевых сплавов, но затем на всех самолетах установили оперение из термоуглепластика.

Крыло с постоянной стреловидностью по передней кромке 67 с половиной градусов имеет профиль, значительно отличающийся от большинства применяемых в современной авиации. Верхняя часть его состоит из трех плоских поверхностей, а нижняя — из двух. На задней кромке расположены традиционные для «летающих крыльев» элевоны с гидравлическим приводом, используемые для управления по крену и тангажу.

Все бортовое оборудование и вооружение располагается внутри истребителя, не выступая за его контур. Для усиления эффекта «невидимости» вся обшивка F-117A покрыта специальными накладками из ферритовых и ферромагнитных полимерных радиопоглощающих материалов, приклеенными эпоксидной смолой. Верхняя поверхность машины окрашена радиопоглощающей краской черного цвета «iron ball» («железный шар»).

Поскольку, помимо радиолокационной заметности, летящий самолет можно обнаружить по тепловому излучению, то создатели «невидимки» и здесь применили ряд оригинальных решений для его снижения.

Установленные на истребителе два бесфорсажных двухконтурных турбореактивных двигателя F404-GE-F1D2 фирмы General Electric тягой по 4890 кг (такие же установлены на палубном истребителе F/A-18, только в форсажном варианте) расположены над крылом и оборудованы специальными воздухозаборниками, в которых на входе часть потока холодного воздуха, минуя двигатели, попадает в плоские широкие сопла. Здесь холодный воздух смешивается с горячими газами, охлаждая их.

Воздухозаборники F-117A тоже имеют не простую конструкцию. Для того, чтобы их экранировало от излучения

радиолокаторов противника крыло, они размещены над ним с обеих сторон позади кабины пилота. Они постоянно закрыты тонкими решетками из радиопоглощающего композиционного материала, которые экранируют лопадки компрессоров двигателей. Специальная токопроводящая краска, нанесенная на решетки, предотвращает их обледенение.

Позади сопел дополнительно установлена система решетчатых дефлекторов, которые тоже способствуют снижению температуры выходящих газов. Результатом всех этих ухищрений является значительное уменьшение инфракрасной сигнатуры самолета, а следовательно и заметности для тепловизионных систем обнаружения и наведения, головок самонаведения авиационных управляемых ракет типа Р-60 или переносных зенитно-ракетных комплексов «Стрела»2, «Игла», и подобных им.

Все эти многочисленные ухищрения дали свои положительные плоды — эффективная площадь рассеяния в передней и задней полусферах составляет всего 0,01 квадратного метра, как у птицы средних размеров. В других ракурсах оно еще меньше — около 0,025 квадратного метра, что делает самолет практически незаметным для большинства современных радиолокационных станций.

Чтобы ввести в заблуждение «вероятного противника» относительно фактических данных машины, конструкторы «Lockheed» предусмотрели выдвижную телескопическую трубу и возможность установки съемных радиолокационных отражателей, использование которых в демонстрационных и учебных полетах препятствует определению реальных радиолокационных характеристик самолета.

Пилот «невидимки» «Wobbly Goblin» располагается в одноместной кабине в передней части «летающего крыла», остекление которого тоже выполнено из плоских панелей. Используя установленное в ней катапультное кресло ACES-11 с ракетным ускорителем фирмы «McDonnell Douglas», летчик может покинуть самолет на любой высоте, даже на земле, при любой скорости.

По сравнению с другими современными истребителями, F-117A имеет относительно небольшую максимальную скорость — до 900 км\час. Однако большая ему просто не

нужна, главный его козырь — «невидимость» для противника. По характеру выполняемых задач, он скорее относится к бомбардировщикам, и совершенно не приспособлен к ведению воздушного боя, хотя и именуется истребителем. Не случайно, главным его вооружением являются управляемые боеприпасы класса «земля-воздух».

Боевой радиус действия составляет около 1000 километров, но в случае необходимости он может быть увеличен за счет дозаправки в воздухе и ограничивается только физическими возможностями пилота. Как сообщал швейцарский журнал *Interavia* в январе 1989 года, такая дальность полета была выбрана из расчета возможности «Wobbly Goblin» достигать Ленинграда или Мурманска с авиабаз на Британских островах, Владивостока — с авиабазы Кадена на Окинаве.

Запланированное в ходе дальнейшей модернизации увеличение дальности полета F-117A стало неактуальным после принятия на вооружение стратегического бомбардировщика «невидимки» B-2, обладающего практически неограниченным радиусом действия. На долю же локхидовской машины осталось решение тактически задач.

Основным вооружением истребителя F-117A при выполнении боевых задач служит управляемая ракета «Мейверик» или противорадиолокационная HARM. Вместо них в отсеке вооружения можно разместить несколько управляемых авиабомб общим весом до 1800 кг. Чаще всего применяются бомбы с лазерным наведением — так, специально для «невидимки» была разработана управляемая авиабомба GBU-27, способная пробить двухметровый слой бетона.

Такая номенклатура средств поражения, размещаемых на борту «невидимки», обуславливает и тактику его боевого применения — нанесение ударов по сравнительно небольшому кругу наиболее важных объектов противника (центрам управления и связи, ракетным и авиационным базам, складам оружия, стратегическим мостам и тому подобное), прикрываемых мощной системой ПВО.

В отличие от большинства современных боевых самолетов, на борту F-117A нет радиолокационной станции, ведь ее излучение может привести к обнаружению машины про-

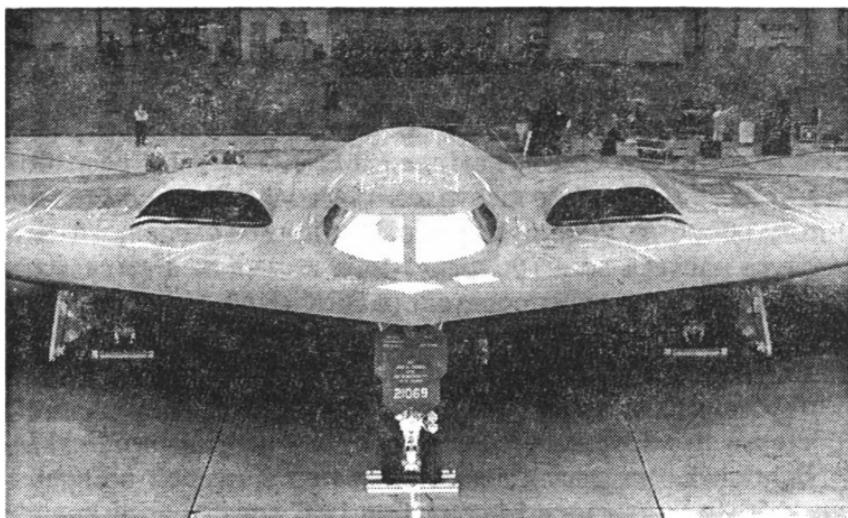
тивником. Для точного выхода к цели применяется инерциальная навигационная система, уже используемая на стратегических бомбардировщиках В-52 «Stratofortress», и которая на дальности 1000 километров позволяет подойти к нужному объекту с ошибкой не более 180 метров. Лазерные дальномеры-целеуказатели и инфракрасные станции дают возможность с высокой точностью поразить любую цель, оставаясь «невидимым» для радиотехнических средств противовоздушной обороны противника.

Боевое крещение «невидимки» F-117A, получившего к тому времени собственное официальное имя «Nighthawk» («Ночной ястреб»), состоялось 19 декабря 1989 года, когда два истребителя, поднявшихся в воздух с авиабазы Топопа нанесли удар по казармам национальной гвардии на территории Панамы, где американцы проводили акцию по свержению режима генерала Норьеги. Беспосадочный полет в Центральную Америку и обратно прошел успешно, что послужило подтверждением высоких летных качеств новой боевой машины.

Нужно отметить, что особой необходимости в применении «невидимки» не было, поскольку Панама не имела никакой мало-мальски действенной системы ПВО. С боевыми задачами могли бы успешно справиться и обычные самолеты, но командование ВВС решило воспользоваться подходящим случаем для проверки боевых качеств новой машины и рекламы последнего достижения американской техники.

12 июля 1990 года ВВС США получили последний из 59 заказанных F-117A «Nighthawk», поступивший на вооружение вновь сформированного 37-го тактического авиационного крыла. А уже через месяц 45 истребителей сменили прописку — их перебросили на авиабазу Камис Мушаит в Саудовской Аравии. Иракские войска в августе 1990 года оккупировали Кувейт, и на территории стран Персидского залива в срочном порядке размещались вооруженные силы стран антииракской коалиции. В воздухе явно пахло большой войной.

Учитывая значительный военный потенциал Ирака, наличие у него большого числа средств противовоздушной обороны, применение невидимых для иракских радаров



Стратегический бомбардировщик «невидимка» В-2

самолетов было совсем не лишним. Поэтому в январе-феврале 1991 года истребители F-117A в рамках операции «Desert Storm» наносили удары высокоточным оружием по важнейшим военным и экономическим объектам в Ираке, в полной мере продемонстрировав свои высокие боевые качества.

Всего в ходе этой акции ими было совершено 1272 боевых вылета с общим налетом 6900 часов. При этом, действовали F-117A в основном в районах с наибольшей плотностью средств ПВО, уничтожив около 40 процентов наиболее приоритетных наземных целей, таким образом, в полной мере оправдав возлагавшиеся на них большие надежды. Иракским средствам ПВО не удалось сбить ни одного самолета F-117A «Nighthawk».

Первая боевая потеря «Nighthawk» произошла лишь через восемь лет, и была связана с совместной операцией сил НАТО в Югославии весной 1999 года. Здесь, 27 марта 1999 года в 20.45 на югославскую землю рухнул истребитель F-117A, пилотируемый капитаном ВВС США К. Двилли. Несмотря на то, что с тех пор прошло уже четыре года, до сих пор нет полной ясности, кто же в первый и пока, единственный раз, сбил «невидимку». Югославские власти за-

явили, что это заслуга пилота МиГ-29 127-й эскадрильи майора Г. Дьюкача, поразившего американца управляемой ракетой малой дальности Р-73.

Пресс-служба НАТО объявила, что самолет сбит ракетой зенитно-ракетного комплекса С-125 «Нева», разработанного в СССР еще в шестидесятых годах. Тогдашний министр обороны России маршал И. Сергеев сказал, что это заслуга расчета зенитно-ракетного комплекса «Квадрат» (экспортный вариант советского ЗРК «Куб»).

Как бы то ни было, это единственная потеря «Nighthawk» в ходе боевых действий. Несколько самолетов было потеряно в катастрофах на территории США. Наибольший общественный резонанс вызвала публичная авария F-117A «Nighthawk» на глазах десятков тысяч зрителей во время авиашоу в Балтиморе 14 сентября 1997 года.

«Летающие крылья — невидимки» до сих пор состоят на вооружение 49-го тактического авиационного крыла ВВС США (в октябре 1992 года 37-е тиакр было расформировано, а все самолеты F-117A вместе с личным составом были переведены с авиабазы Топопа на авиабазу Холломэн в штате Нью-Мексико, где вошли в состав 49-го тиакр, ранее имевшего на вооружении истребителя F-15).

Еще более впечатляющими способностями обладал появившийся на закате двадцатого века американский бомбардировщик-невидимка В-2, ставший посмертным памятником гениальному американскому авиационному конструктору Джеку Нортропу. Его взлет показал, что не всегда общепринятые истины и аксиомы, подтверждаются суровой практикой жизни. Генералам, как в общем-то и положено высокопоставленным военным, не хватило ни ума, ни фантазии, чтобы оценить новинку — построенные в конце 40-х годов стратегические бомбардировщики схемы «летающее крыло» — поршневого ХВ-35 и реактивный УВ-49, и сделать решительный шаг от традиционной схемы к внешне невероятной. Привыкшее к стереотипам командование американских ВВС не сумело в первые послевоенные годы разглядеть блистательное будущее «летающих крыльев» Нортропа.

Их время пришло лишь через несколько десятилетий полного забвения. О безвозвратно, казалось, забытых «ле-

тающих крыльях» ХВ-35 и УВ-49 вспомнили в семидесятых годах, через двадцать лет после их преждевременной смерти, когда администрация американского президента Джими Картера приняла «совершенно секретное» решение о создании в ближайшем будущем малозаметного для радиолокационных средств противовоздушной обороны Советского Союза стратегического бомбардировщика.

Машина замышлялась универсальной — ей предстояло стать носителем как ядерного, так и обычного оружия в любое время суток и в любую погоду, совершать межконтинентальные перелеты, стартуя с американских авиабаз для нанесения ударов по целям на территории СССР. Она могла использоваться и в локальных конфликтах и во всеобщей ядерной войне. Одной из главных задач, для решения которых создавался новый ударный самолет, должно было стать поражение наиболее важных высококомобильных целей на территории СССР и его союзников по Варшавскому договору.

Имевшиеся в строю морально устаревшие стратегические бомбардировщики В-52 «Stratofortress», принятые на вооружение еще в пятидесятые годы, как показала война во Вьетнаме, оказались весьма уязвимыми даже для не самых совершенных средств ПВО, разработанных еще двадцать лет назад (вроде зенитно-ракетных комплексов С-75).

Сверхзвуковой тяжелый бомбардировщик В-1, созданный компанией Rockwell к этому времени, был признан неперспективным (в СССР думали по-другому — конструкторское бюро Туполева в это же время ударными темпами (старались успеть к семидесятилетию дорогого Леонида Ильича Брежнева) строило практически точную копию американского В-1 — Ту-160).

Помимо массивованного качественного и количественного наращивания стратегических вооружений, советское руководство озаботилось и совершенствованием системы противовоздушной обороны страны. Полным ходом шла разработка новейшего многоканального зенитно-ракетного комплекса С-300 (вариант для сухопутных войск — С-300В), способного поражать любые воздушные цели в диапазоне высот от 25 до 25000 метров. Радиолокационные станции нового поколения, с фазированной антенной

решеткой, появившиеся в войсках ПВО, позволяли, даже в условиях массированного применения радиоэлектронных помех, на больших дальностях обнаруживать приближающиеся самолеты противника.

Все эти военно-технические новации коренным образом меняли существовавшие до этого представления о способах и формах ведения боевых действий в воздухе. Стало ясно, что ни полеты с огибанием рельефа местности на малой высоте (специально для них в конце шестидесятых были построены истребители-бомбардировщики F-111), ни сверхзвуковые высотные прорывы, эффективные в локальных войнах второй половины двадцатого века, успеха не принесут — выжить и дойти до цели удастся немногим.

Нужен был качественный прорыв. Бесконечные усовершенствования стандартных схем необходимого результата не давали. И после тщательного анализа возможных вариантов преодоления современной системы ПВО, был сделан однозначный вывод — нужен самолет-«невидимка», имеющий минимальную радиолокационную заметность и способный незамеченным пробраться к цели и поразить ее.

Оставалось только выбрать подходящую аэродинамическую схему для будущего стратегического бомбардировщика, невидимого для вражеских радаров. Вот тут-то и вспомнили о послевоенных машинах Джона «Джека» Нортропа. Национальное агентство по аэронавтике и космическим исследованиям — NASA —, проведя по просьбе конструктора тщательные исследования с применением компьютеров (о чем могли только мечтать в 40-е годы) схемы «летающее крыло», сделало вывод: «мы заново изучили данные трубных испытаний в НАСА моделей самолетов B-35\B-49. Наш анализ подтверждает давно уже высказанную Вами уверенность в прочностных и аэродинамических преимуществах такой схемы, а исследования, проведенные для нас фирмами-изготовителями тяжелых самолетов, еще больше убеждают нас в справедливости подобной оценки».

Поэтому объявленный в начале восьмидесятых годов Пентагоном конкурс на создание проекта перспективного стратегического бомбардировщика (программа АТВ — Advanced Technology Bomber), как и следовало ожидать, выиграла компания «Northrop», имевшая большой опыт в со-

здании «летающих крыльев». Наступало время триумфа идей Джона Нортропа.

Альтернативный проект фирмы «Lockheed», представлявший собой увеличенный вариант истребителя F-117A «Nighthawk» с теми же гранеными формами, был отклонен.

По итогам проведенного конкурса проектов, 20 октября 1981 года министерство обороны США заключило с фирмой «Northrop» официальный контракт на астрономическую сумму — 7,3 миллиарда долларов — предусматривавший разработку, не имеющего аналогов в мировом авиастроении, стратегического бомбардировщика схемы «летающее крыло» В-2. Возглавил работы главный конструктор «Northrop» Д.Патиерно.

Все работы над новой машиной велись в строжайшей тайне. На официальном уровне никогда и нигде не упоминалось об этом уникальном проекте. Надо заметить, что американцы перехитрили в процессе создания бомбардировщика самих себя, заложив в начале 80-х годов в план перспективных угроз для него такие высокие характеристики советской системы противовоздушной обороны, каких она не смогла достичь и к 1991 году.

Последовавший вскоре распад СССР, развал военной науки и производства, деградация вооруженных сил, разрушение инфраструктуры некогда мощнейшей в мире системы ПВО, и вовсе сделали их неактуальными для нортроповского супербомбардировщика. Но вместо былого противостояния сверхдержав уже наступала эра новых вооруженных конфликтов, причинами которых стали борьба за сферы влияния, нефть, прикрытых флером разговоров о ценностях демократии и новом мировом порядке. А поскольку, в отличие от войн четвертого поколения, главной действующей силой их обещала стать боевая авиация, поэтому весьма эффективным оружием войн шестого поколения мог стать бомбардировщик-невидимка с уникальными свойствами.

К тому же, процесс проектирования боевой машины, способной преодолеть несуществующие оборонительные барьеры страны Советов, уже шел полным ходом. При разработке нового самолета были впервые использованы (в

таких объемах) возможности компьютерного моделирования, позволившие применить в его конструкции обтекаемые поверхности, в отличие от «фасеточных» конструкций другой «невидимки» — истребителя F-117.

Один из создателей самолета «Nighthawk» Бенджамин Рич пояснял: «Различие во внешности самолетов носит эволюционный характер. Формы F-117A — максимум того, что можно было сделать в 70-е годы, когда нам приходилось большей частью считать на калькуляторах и логарифмических линейках. Кроме того, мы тогда умели рассчитывать радарные характеристики лишь плоских поверхностей. Именно их них и был «слеплен» F-117A.

Для проектирования же криволинейных поверхностей с пониженным уровнем радиолокационного отражения необходимы расчеты в трехмерном пространстве, осуществимые только с помощью ЭВМ. И формы B-2 стали возможны лишь с появлением суперкомпьютеров и систем автоматизированного проектирования...»

Электронно-вычислительная техника, новейшие конструкционные материалы позволили благополучно разрешить многие проблемы, казавшиеся неустраняемыми в середине двадцатого века.

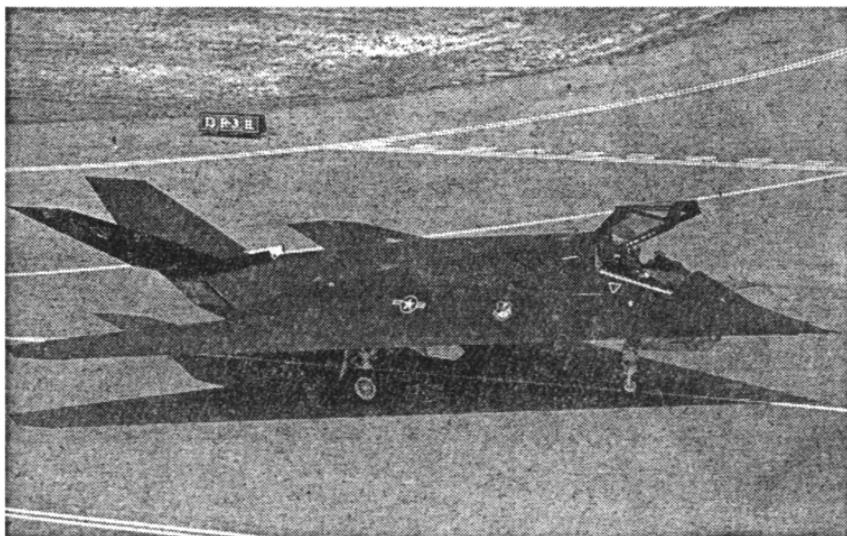
И, наконец, 22 ноября 1988 года произошло событие, сразу ставшее новостью номер один во всех мировых средствах массовой информации. На авиабазе ВВС США Палмдейл (штат Калифорния) прессе и специально отобранным почетным гостям был впервые, и только в одном ракурсе — спереди — показан самый секретный самолет в истории человечества — «летающее крыло» B-2. Даже на публичной презентации присутствующим было запрещено приближаться к самолету ближе, чем на 60 метров.

Такая беспрецедентная акция рассекречивания самого таинственного американского проекта со времен ядерного «Манхэттенского проекта» объяснялась просто — приближались летные испытания, утаить которые от вездесущих журналистов и шпионов было невозможно, и огромные средства, затраченные на обеспечение секретности, вылетели бы на ветер. Поэтому практичные янки решили показать миру свою новинку, заодно широко разрекламировав технологические достижения США.

Многими экспертами не исключалась вероятность втягивания и так дышащей на ладан советской экономики в очередной виток гонки вооружения, который обещал стать последним в многолетнем противостоянии СССР и США. Так оно в принципе вскоре и произошло, хотя создать собственный бомбардировщик-невидимку советским конструкторам так и не удалось.

Только в конце девяностых годов публике был продемонстрирован перспективный истребитель-невидимка фирмы МиГ. Но уже после первого показа многие специалисты заговорили о том, что это макет, не имеющий ничего общего с реальным самолетом, который неизвестно когда поступит на испытания.

Немаловажной причиной показа совершенно секретного самолета, причем задолго до первого его полета, было и то, что подходил к концу срок президентства Рональда Рэйгана. Ведь во многом только благодаря его поддержке, проект «невидимого» бомбардировщика получил свое материальное воплощение. Эффектная демонстрация уникального самолета могла стать и эффектным окончанием эпохи Рэйгана.



Истребитель-«невидимка» F-117A «Nighthawk»

На следующий год после публичного показа, 17 июля 1989 года летчик-испытатель Ричард Коуч наконец впервые поднял в воздух с аэродрома Палмдейл «летающее крыло» В-2, получившее собственное имя AV-1 «Spirit» («Дух»). Более двух часов новый самолет находился в воздухе, символизируя триумф идей и духа Джона Нортропа, не дожившего до этого знаменательного дня.

Чтобы ускорить процесс строительства первого бомбардировщика, на нем были использованы нештатные элементы конструкции, вроде шасси от выпускавшегося серийно пассажирского самолета Боинг 767. В ноябре того же года была выполнена первая дозаправка в воздухе с самолета-заправщика KC-10.

Вслед за первой машиной, в небо, один за другим, стали подниматься последующие опытные самолеты. Шесть В-2 участвовали в многочисленных летных исследованиях в первой половине девяностых годов. Вторая машина — AV-2 — поднялась в воздух 19 октября 1990 года и была использована в испытаниях на флаттер и обработку элементов конструкции.

AV-3 стартовал 18 июня 1991 года и использовался для испытаний бортового радиоэлектронного оборудования. На AV-4 (первый полет — 17 апреля 1992 года) началась отработка применения сбрасываемых средств поражения, системы радиоэлектронной борьбы. Он же впервые совершил в ноябре 1993 года маловысотный полет в режиме следования рельефу местности. На следующих двух опытных машинах исследовались вопросы радиолокационной заметности и функционирования системы вооружения.

Параллельно с испытаниями шла дискуссия о дальнейшей судьбе уникального бомбардировщика. К этому времени Соединенные Штаты остались без своего главного противника на мировой арене, став единственной сверхдержавой на планете. Советский Союз приказал долго жить, и необходимость в постройке запланированных 133 бомбардировщиков, естественно, отпала. Поэтому программу строительства сначала сократили до 75 единиц, а в 1991 году — еще раз — до 20 серийных машин.

Еще одним приятным сюрпризом для Пентагона стало то, что системы ПВО, которых так опасались в Штатах в

период разработки В-2, так и не появились на вооружении теперь уже российской армии. У самолета оказался даже «избыточный» запас «невидимости».

В результате, к настоящему времени на вооружении Военно-воздушных сил США состоит 21 бомбардировщик В-2. О том значении, какое придают американские генералы этой машине, говорит тот факт, что все серийные самолеты официально получили собственные имена по названиям американских штатов. Ранее подобные наименования (штатов) получали только линейные корабли военно-морских сил, а после Второй Мировой войны — атомные ракетные подводные лодки. Подобная система наименований должна была символизировать переход статуса главной ударной силы американской военной мощи от линейных кораблей и ракетных подводных лодок к бомбардировщикам В-2, неуязвимых для любого противника, и которые можно применять в обычных конфликтах, а не только в ядерной войне.

Все построенные в США В-2, в том числе и опытные самолеты, в настоящее время базируются на авиабазе Уайтмен в штате Миссури. В состав 509-го бомбардировочного авиакрыла входят две эскадрильи по восемь строевых машин. Пять машин используются для учебных целей или находятся на техобслуживании.

Схема «летающее крыло» при создании бомбардировщика В-2 была выбрана не случайно — она наиболее полно, по сравнению с другими, отвечает многократно возросшим во второй половине двадцатого века требованиям уменьшения радиолокационной заметности летательного аппарата в вооруженных конфликтах нового поколения.

Этой же цели — повышению скрытности — служит и, примененное на самолете плавное сопряжение элементов конструкции, без резких изломов и линий сопряжения, наличие минимального количества выступающих элементов, что позволяет обеспечить изотропное рассеяние падающих радиоволн. Самолет к тому же покрыт специально разработанным радиопоглощающим покрытием, что создало массу проблем техническому персоналу. Из-за высокой чувствительности к температурно-влажностному режиму, бом-

бардировщики на земле находятся в индивидуальных ангарах с системами кондиционирования воздуха.

Американцы потратили более двухсот миллионов долларов только на оклейку самолетов «обоями» — все стыки элементов конструкции, лючки покрыты лентами из электропроводящих материалов.

Ухищрения авиаконструкторов, миллиарды долларов, потраченные на поиск новых решений, дали свои плоды. Эффективная поверхность рассеивания, служащая главной характеристикой радиолокационной заметности летательного аппарата, составляет у гигантского по своим размерам В-2 всего-навсего 0,3–0,1 квадратного метра — как у крупной птицы.

Чтобы чудо-бомбардировщик был незаметен не только для радиолокаторов, но и для глаз наблюдателей, его покрывают специальной краской. В отличие от других крылатых машин, у него в полете нет инверсионного следа, который так привычен для каждого, кто хоть раз видел летящий высоко в небе реактивный самолет.

Гигантское «летающее крыло» имеет размах более 52 метров и площадь поверхности около 478 квадратных метров, вертикальное оперение полностью отсутствует. Максимальная взлетная масса бомбардировщика составляет почти 182 тонны. В-2 со скоростью до 760 км\час способен без дозаправки преодолеть 12000 километров, а с одной дозаправкой в воздухе — 19000 километров.

Если взглянуть на самолет сверху, легко заметить, что его конфигурация в плане образована 12 прямыми линиями. Это позволяет сконцентрировать все отражения электромагнитных волн в горизонтальной плоскости в нескольких основных узловых секторах. Конструкторами в этом случае была применена так называемая «четырёхлепестковая схема» — параллельные передние и задние кромки крыла и кромки люков, створок ниш шасси и отсеков двигателей, обечаек воздухозаборников формируют Х-образно расположенные четыре основных сектора отражения, — что позволило, в отличие от конструкции F-117A «Nighthawk», избежать прямых линий и плоских поверхностей в боковой и фронтальной проекции.

Несмотря на громадные размеры машины, ее огромную боевую мощь, экипаж В-2 состоит всего лишь из двух человек. Командир и второй пилот размещаются в герметичной кабине на катапультируемых вверх креслах. Управляется самолет в полете при помощи ручки управления, как на истребителях.

Каждое рабочее место оборудовано полным комплектом органов управления, что позволяет любому из летчиков самостоятельно пилотировать машину, что особенно важно в длительных полетах (во время бомбардировок Югославии В-2 проводили в воздухе по 30 часов, а в период ударов по целям в Афганистане — до 70 часов). В последнем случае в состав экипажа дополнительно вводился третий пилот, что позволило совершать столь длительные перелеты со множеством дозаправок в воздухе.

Экипаж попадает в кабину через отсек передней опоры шасси. По пути, командир, при помощи всего лишь одной кнопки может запустить двигатели и включить основные бортовые системы, что позволяет резко сократить время при взлете в случае боевой тревоги.

Силовая установка В-2 состоит из четырех нефорсированных турбореактивных двухконтурных двигателей General Electric F118-GE-100 (применяются также на истребителях F-16) тягой около 8000 кгс. В отличие от других авиационных двигателей, для снижения радиолокационной заметности, вместо традиционных для реактивных самолетов осесимметричных, применены оригинальные плоские сопла.

Верхняя створка сопла сделана подвижной, чтобы выходящие газы отклонялись вверх. Для уменьшения теплового излучения, газы охлаждаются набегающим потоком воздуха и смешиваются со специальной аэрозолью (хлорфторсерная кислота), которая препятствует появлению конденсата, а соответственно, инверсионного следа.

Инженерам компании «Northrop» на новом бомбардировщике удалось наконец разрешить проблему, преследовавшую еще создателей «летающего крыла» предыдущего поколения В-35 — обеспечить высокую динамическую устойчивость В-2 в полете на больших высотах и избавить при этом машину от непроизвольного рыскания. Добить-

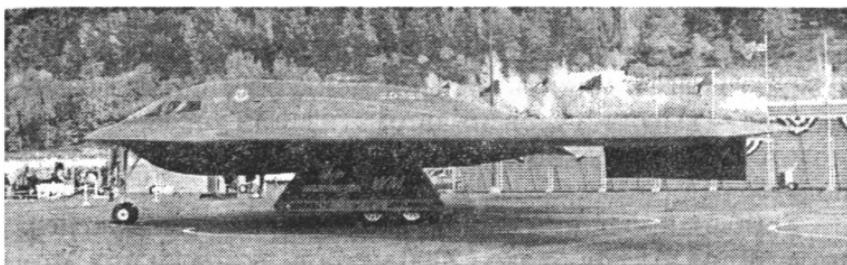
ся этого позволило широкое применение новейшей высокопроизводительной компьютерной техники для моделирования различных режимов полета.

Создание «летающего крыла» не было самодостаточной задачей, вроде самоутверждения авиационных конструкторов компании «Northrop» — американским ВВС нужен был наиболее совершенный в мире бомбардировщик для выполнения сложнейших миссий стратегического назначения. Поэтому уникальную в конструктивном отношении машину оснастили самыми современными системами обнаружения целей и вооружения.

Экипаж при помощи собственных бортовых радиолокационных средств способен обнаруживать на дальности до 32 километров мобильные пусковые установки межконтинентальных баллистических ракет типа российских «Тополей» (а именно они, и их стационарный вариант шахтного базирования, должны стать основой ядерных сил сдерживания России в начале двадцать первого века) и другие важные военные объекты. Кроме того, в случае необходимости может использоваться целеуказание с разведывательных спутников.

В двух внутренних отсеках вооружения можно разместить 20 свободнопадающих ядерных бомб В61 или 16 В63. Для использования в обычных конфликтах предназначены корректируемые авиабомбы с системой наведения JDAM и более простые по конструкции WCMD (всего — 82 1000-фунтовые бомбы). Для действий в интересах военно-морского флота бомбардировщик может принимать на борт 80 морских мин Mk.62.

Боевым крещением для стратегических бомбардировщиков В-2 стали воздушные удары по Югославии весной 1999 года. Вечером 22 марта президент Билл Клинтон объявил на весь мир, что НАТО начинает военную акцию против Югославии, которая должна решить три задачи: «Первое — продемонстрировать серьезность натовской оппозиции агрессии и ее поддержку миру. Второе — заставить президента Милошевича прекратить свои растущие атаки против беззащитного гражданского населения и понять, какой ценой обойдутся его атаки. И третье — если необхо-



Стратегический бомбардировщик В-2

димо, лишить Сербию возможности вести войну против Косово в будущем...»

Клинтон еще произносил свою речь перед телекамерами, а к Югославии в эшелоне первого удара уже приближались два стратегических бомбардировщика В-2А — AV-20 «Pennsylvania» и AV-21 «Louisiana» — из 393-й бомбардировочной авиаэскадрильи 509-го авиационного крыла, совершившие трансатлантический перелет с авиабазы постоянного базирования Уайтмен.

Бомбардировщики сбросили 32 управляемые с использованием спутниковой навигационной системы авиабомбы (каждая весом почти в тонну), уничтожив внезапным ударом позиции стационарных радиолокационных станций югославской системы ПВО.

Проведя в воздухе в общей сложности около 30 часов, бомбардировщики 23 марта вернулись на свою базу. Активно они действовали и в последующие дни. Во многом благодаря их эффективным действиям против сил и средств противовоздушной обороны сербов, авиация НАТО практически не понесла потерь над Югославией.

Всего в боевых действиях против Югославии приняли участие три бомбардировщика В-2, совершившие 50 боевых вылетов. И хотя это составило всего 0,17% от всех боевых вылетов авиации стран НАТО, на их долю пришлось 11% всех использованных в войне боеприпасов.

Продолжительность каждого вылета составляла около 33 часов, экипаж в полете выполнял три дозаправки в воздухе. Хорошо продуманная конструкция и новейшее оборудование кабины экипажа позволяло выполнять столь

сложные миссии всего двум пилотам. Для этого в их распоряжении имеются бортовой туалет, вибромассажеры в спинках кресел, индивидуальное меню бортпайка, а самое главное — высокий уровень автоматизации управления самолетом, значительно снижающий нагрузку на экипаж в полете.

Бомбардировщики «Spirit» выходили на заданную цель зигзагом на высоте около 12000 метров, экипажи при этом кратковременно включали бортовую радиолокационную станцию для уточнения местоположения цели и самолета, вносили необходимую коррекцию в системы самонаведения управляемых авиабомб, после чего наносили удар.

В целом боевое применение В-2 на Балканах было признано удачным, хотя случались и недоразумения, вроде разрушения здания китайского посольства (в данном случае, по мнению летчиков, была больше виновата разведка).

После трехлетней мирной передышки, бомбардировщикам В-2 вновь нашлась работа. Главным виновником террористических акций 11 сентября 2001 года в Нью-Йорке и Вашингтоне, администрация президента Джорджа Буша назначила Усаму Бен Ладена и режим талибов в Афганистане, предоставивший ему прибежище. Американская общественность требовала немедленного отмщения, а главная роль в показательной карательной операции отводилась боевой авиации, в том числе и «невидимкам».

Особой необходимости в их применении на этот раз не было — какой-либо организованной системы противовоздушной обороны у талибов не имелось. Зенитные пулеметные установки и автоматические пушки, несколько десятков переносных зенитно-ракетных комплексов американского, британского, советского, китайского и даже египетского производства, да парочка безнадежно устаревших истребителей МиГ-21, не могли представлять реальной угрозы новейшим американским самолетам.

Большее значение для американцев имела проверка качеств В-2 в реальных боевых условиях и пропагандистский эффект от использования уникальной техники — какая еще страна в мире могла похвастаться тем, что имеет на вооружении бомбардировщики, способные провести в воздухе более 70 часов, нанести внезапный удар по любому,

самому защищенному объекту противника, будучи совершенно недостижимыми для его средств ПВО.

Первый раз «летающие крылья» В-2 «Spirit» появились над Афганистаном в ночь с 7 на 8 октября 2001 года, когда совместно со «старичками» В-52 и самолетами палубной авиации ВМС США нанесли удар управляемыми авиабомбами весом в одну тонну по наиболее важным целям талибов. Налеты В-2 продолжились и в последующие дни. Только за первые пять дней бомбардировок их экипажи сбросили около 500 высокоточных боеприпасов.

11 октября шесть «Духов» впервые применили управляемые проникающие авиабомбы GBU-28 весом в 2100 кг, способные поражать хорошо защищенные подземные укрытия.

Проанализировав результаты боевого применения В-2 в Югославии и Афганистане, специалисты американских ВВС и компании «Northrop» составили программу дальнейшего совершенствования самолета. Главное место в ней отводится расширению ассортимента применяемого вооружения (новых управляемых авиабомб, тактических крылатых ракет) и радиоэлектронного оборудования машины.

И в заключение рассказа о бомбардировщике В-2 упомянем еще об одном рекорде, установленном этой машиной — стоимость одного самолета составляет фантастическую цифру — около одного миллиарда долларов. Ни один другой самолет в мире и близко не стоит по этому показателю с «Духом».

«Томагавки» дяди Сэма

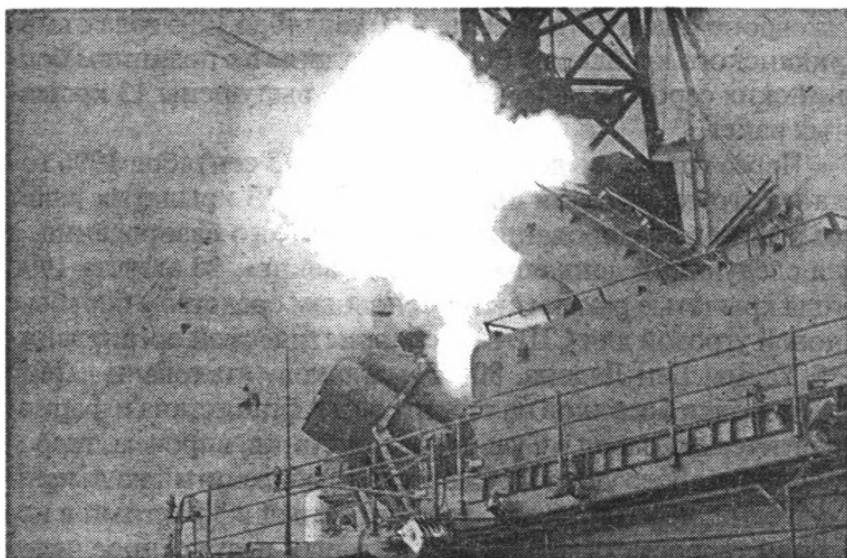
Как бы впечатляюще не выглядели боевые возможности современных ударных самолетов, особенно бомбардировщиков-невидимок В-2, все же главным действующим лицом первых войн шестого поколения стали американские крылатые ракеты морского базирования «Tomahawk», разработка которых началась в начале семидесятых годов прошлого века.

Первоначально предполагалось оснащение их ядерными боеголовками, и предназначались они в первую очередь для нанесения ударов по важным военным и промышленным объектам в тылу противника — Советского Союза — в случае ядерного конфликта между сверхдержавами (то есть так и не состоявшейся войны пятого поколения).

Хотя до ядерного апокалипсиса дело, к счастью, так и не дошло, но крылатым ракетам нашлось применение. Общественное мнение (особенно американское, из-за чего президент Клинтон даже был вынужден вывести войска из Сомали, после того, как толпа растерзала перед телекамерами офицера армии США) на исходе двадцатого века стало весьма чувствительно относиться к потерям своих военнослужащих в военных конфликтах, поэтому наиболее дальновидные военные специалисты предложили заменить пилотируемые самолеты беспилотными средствами поражения — дистанционно пилотируемыми летательными аппаратами и крылатыми ракетами — поскольку их боевое применение обещало в перспективе свести до минимума потери личного состава.

Носителями крылатых ракет в американских ВМС служат атомные подводные лодки и надводные боевые корабли, способные вести огонь по наземным целям из акватории Мирового океана. После запуска ракеты, ее наведение на цель происходит сначала при помощи инерциальной подсистемы управления, после чего в дело вступают корреляционные подсистемы TERCOM (Terrain-Contour Matching), которая действует путем сравнения рельефа местности с эталонными цифровыми картами, и электронно-оптическая DSMAC (Digital Scene Matching Area Correlator) — сравнивает цифровые изображения местности с эталонными.

После старта из пусковой установки крылатая ракета выходит на высоту 300–400 м, после чего на нисходящей ветви стартового участка длиной около 4 км раскрываются консоли крыла, выдвигается воздухозаборник, включается маршевый двигатель, и «Томагавк» переходит на заданную траекторию полета. Высота полета к цели составляет 15–60 м с крейсерской скоростью до 885 км/час. При полете над морской поверхностью ракетой управляет инерциальная



*Запуск американской крылатой ракеты
морского базирования «Tomahawk»*

подсистема, а с выходом в первый район коррекции (уже над сушей) начинает работать подсистема TERCOM, обеспечивающая высокую эффективность поражения сильно защищенных малоразмерных целей.

Впервые крылатые ракеты «Tomahawk» были применены в реальной боевой обстановке во время операции «Буря в пустыне», когда по объектам на территории Ирака американские подводные лодки и надводные корабли выпустили 291 ракету (еще 35 крылатых ракет воздушного базирования ALCM AGM-86С добавили бомбардировщики В-52). Эффект их применения оказался неожиданно высоким, поэтому американцы стали уделять гораздо больше внимания бывшему стратегическому оружию, активно используя в возникающих конфликтах во все возрастающих количествах.

Так, через два года после начала операции «Буря в пустыне», 17 января 1993 года по Ираку было выпущено еще 30 крылатых ракет морского базирования «Tomahawk». Через пять месяцев, 23 июня, на Ирак обрушились еще 23 ракеты. В 1995 году «Томагавки» были впервые применены

на европейском континенте — 10 сентября 1995 года с американского крейсера УРО «Нормандия» по позициям боснийских сербов в районе Баня-Лука выпущены 13 крылатых ракет.

Через год вновь досталось Ираку — 3 сентября 1996 года по его территории было выпущено 13 крылатых ракет воздушного базирования и 14 — морского базирования, а на следующий день еще 17 «Томагавков». 20 августа 1998 года крылатые ракеты стали основным средством борьбы с новой угрозой для США — террористической организацией Усама Бен Ладена. 80 «Томагавков» атаковали лагеря подготовки боевиков на территории Афганистана и фармацевтический завод в Судане, не причинив, впрочем, террористам особого ущерба. Смертельно обиженный на Америку Усама, через три года, устроил самый эффектный в истории террористический акт, который потрясенное человечество наблюдало в прямом эфире — воздушную атаку на небоскребы Всемирного торгового центра.

Космическое око

Использование высокоточного оружия, ставшего своеобразной визитной карточкой войн шестого поколения, требует детальных сведений об объектах ударов. Не случайно, после окончания операции «Буря в пустыне», американское командование приоритеты по вкладу различных средств в поражение противоборствующей группировки распределило следующим образом: средства получения информации, в том числе разведка всех видов; системы точного наведения; средства подавления системы ПВО; системы оружия.

Таким образом, первостепенным условием функционирования всей системы огневого воздействия на противника, особенно высокоточного оружия, является наличие необходимых и достоверных сведений об объектах удара. Для эффективного использования высокоточного оружия необходимо располагать данными не только об общих размерах и местонахождении объектов, но и о наиболее уязвимых его элементах, степени их защищенности, демаскиру-

ющих признаках, а ошибки определения координат не должны превышать 10 м.

Оперативность доведения данных разведки должна удовлетворять циклу «разведка — поражение», то есть обеспечивать нанесение ударов высокоточным оружием по вскрытым объектам до того, как они выполняют свои задачи или изменяют местоположение, поэтому в вооруженных силах резко возрастает роль автоматизированных систем сбора и обработки информации, рассчитанных на интеграцию различных видов разведки.

В получении подобной информации особая роль принадлежит разведывательным спутникам. Помимо спутников фото и радиотехнической разведки, для получения необходимых данных используются спутники радиоэлектронной разведки, выполняющие следующие задачи: перехват и дешифровка информации, передаваемой по линиям правительственной и военной связи; перехват сигналов радиоэлектронных средств, характеризующих режимы работы высших органов управления, объектов систем ПВО, ПРО и ракетных войск, а также боеготовность вооруженных сил вероятного противника.

Вообще характерной чертой войн нового поколения является перенос противостояния и в космос. Так, во время операции «Буря в пустыне» впервые в полном объеме использовались около 60 искусственных спутников земли различного назначения. Только для информационного обеспечения группировки многонациональных сил потребовалось использование 100 процентов ресурсов стратегической и тактической спутниковой связи США и их союзников, обеспечивших войска МНС связью.

Информационные войны

Однако войны шестого поколения нельзя сводить только к бомбардировщикам-невидимкам и крылатым ракетами. Огромное, если не преобладающее, значение в них играет информационная борьба, которая в последнее десятилетие прошлого века стала использоваться как средство ведения боевых действий. По мнению американских экспер-

тов, ныне в число сфер ведения боевых действий включаются суша, моря, воздух, космос и так называемая инфосфера.

В документе американского Комитета начальников штабов информационная война определялась как «действия, направленные на разрушение информации или информационных систем противника при одновременной защите своей информационной инфраструктуры с целью достижения информационного превосходства», а информационным противоборством считается комплексное воздействие на систему государственного, военного управления противостоящей стороны и на ее военно-политическое руководство.

Поэтому в современных вооруженных конфликтах основными задачами информационной войны, по мнению американских стратегов, являются: во-первых, подавление в военное время элементов инфраструктуры государственного и военного управления, то есть поражение командных центров; во-вторых, радиоэлектронная борьба, т.е. электромагнитное воздействие на элементы информационных и телекоммуникационных систем; в-третьих, получение разведывательных данных в результате перехвата информационных потоков противника; в-четвертых, осуществление несанкционированного доступа к информационным ресурсам с последующим их искажением, уничтожением или нарушением нормального функционирования систем; в-пятых, распространение по информационным каналам противника и глобальным сетям дезинформации или тенденциозной информации для воздействия на население и должностных лиц, принимающих решения; в-шестых, получение интересующей информации путем перехвата и обработки открытой информации.

Согласно наставлениям объединенного комитета начальников штабов вооруженных сил США основными элементами борьбы с системами управления информационной борьбы считаются психологические операции, введение противника в заблуждение, противодействие разведке противника, радиоэлектронная борьба, физическое уничтожение пунктов управления.

Ведение информационной борьбы в войнах шестого поколения может происходить в различных формах, основной из которых является информационная операция — совокупность согласованных и взаимосвязанных по целям, задачам, месту и времени информационных сражений, действий и ударов, проводимых для завоевания и удержания информационного превосходства над противником на театре военных действий или стратегическом направлении.

В зависимости от конкретных условий противостояния, информационные операции могут быть наступательными или оборонительными. Целью наступательной информационной операции, как правило, является завоевание и удержание информационного превосходства над противником, что может быть достигнуто за счет дезорганизации системы управления вооруженными силами, при одновременном обеспечении устойчивости собственной системы управления, что создает благоприятные условия для ведения боевых действий. Обороняющаяся сторона главные усилия направляет на обеспечение информационной безопасности своей системы управления и защиту информации, при возможности (если позволяют технические ресурсы) стараясь дезорганизовать управление войсками противника.

На начальном этапе войны шестого поколения по системе управления противника может наноситься информационный удар, имеющий целью завоевание информационного превосходства, обеспечивающего успешное ведение дальнейших боевых действий. Основная роль при этом отводится радиоэлектронному подавлению системы управления противника, ведь успешное выполнение этой задачи позволяет дезорганизовать управление его войсками (особенно системы противовоздушной обороны, что создает благоприятные условия для действий ударной авиации).

До середины 70-х годов в военных кругах НАТО использовался термин «электронная война» (Electronic Warfare) — электронные боевые действия или приемы, способы, методы военного противоборства в области использования излучений электромагнитного спектра. По мере возрастания роли радиоэлектронной борьбы в вооруженном противоборстве ВВС США стали использовать понятие Electronic

Combat («электронная борьба»), определяемое как теория и практика применения излучений электромагнитной энергии средств разведки, боевой техники и систем управления противника, а также своих сил.

Целью электронной борьбы является недопущение работы средств противника в определенных участках электромагнитных излучений и эффективное использование их в своих интересах, что позволит лишит командование противника эффективности управления подчиненными войсками, сохранив управление своими силами и средствами.

При этом электронные способы подавления дополняются огневыми ударами по радиоизлучающим объектам системы управления и связи. Учитывая уязвимость объектов противника и наличие соответствующих средств электронной борьбы, командование может выбирать оптимальные способы ее ведения: огневое поражение, создание помех, дезинформация, радиоразведка.

Для обеспечения эффективных действий боевой авиации нейтрализацию системы ПВО предполагается осуществлять путем нанесения ударов боевыми средствами, с помощью электронных средств или комплексно. Вспомогательные действия авиации при преодолении ПВО предусматривают мероприятия по самообороне и нанесение превентивных ударов по вновь выявленным целям. Основными задачами электронной борьбы в данном случае являются защита самолетов, действующих из зон барражирования, от зенитных ракет большой дальности, воспреещение контроля полетов самолетов с помощью радиолокационных станций дальнего обнаружения и средств электронной борьбы противника над территорией, занимаемой собственными войсками, срыв взаимодействия сил ПВО противника, обеспечение гибкости действия авиации на средних и больших высотах как над своей, так и над чужой территорией.

Силы электронной борьбы воздушной армии Тактического авиационного командования ВВС США могут включать авиакрыло электронной борьбы и смешанное авиакрыло огневого поражения, способные совместно подавить помехами и поразить огнем электронные средства

ПВО противника в двух полосах прорыва ПВО шириной 60–80 км и глубиной 120–150 км. При этом могут использоваться следующие способы электронной борьбы: из зоны барражирования, из боевых порядков, взаимное прикрытие и самомаскировка, причем приоритет отводится действиям из боевых порядков.

Об эффективности мероприятий электронной борьбы можно судить по расчетам специалистов тактической авиации США, подсчитавших, что вероятность выживания ударного самолета без их применения довольно низка и составляет 0,02–0,35. При использовании бортовых индивидуальных средств электронной борьбы она возрастает до 0,44–0,85, а групповых и коллективных — до 0,95. Еще больше возрастают возможности тактической авиации по преодолению системы ПВО в случае использования технологии «стелс», что убедительно продемонстрировал опыт боевого применения самолетов-невидимок F-117A «Night-hawk» и B-2 «Spirit».

Особую роль в радиоэлектронной борьбе играли самолеты RC-135 V/W «Ривет Джойнт», работавшие в одной связке с самолетами дальнего радиолокационного обнаружения и управления E-3A АВАКС, E-8 и EC-130 «Компас-Колл». Их бортовое оборудование позволяло в течение нескольких секунд идентифицировать работающие радиолокационные станции противника, что обеспечивает выполнение нескольких задач: сбор и передачу на самолеты E-3A и наземные пункты разведки данные о противнике, его радиотехнических средствах; составление электронного плана предстоящего боя и электронной карты обстановки; оповещение экипажей ударных самолетов об угрозе со стороны средств ПВО противника; управление работой самолетов-постановщиков помех EA-6 и самолетов дезорганизации и подавления средств связи EC-130H «Компас-Колл»; наведение на цель ударных самолетов, предназначенных для уничтожения вражеских РЛС и т.д.

Экипаж самолета способен вести радиотехническую разведку на глубину до 370 км, отслеживая все происходящее в электромагнитном спектре. Использование RC-135 V/W «Ривет Джойнт» позволяет обеспечить экипажи ВВС и наземных командиров полной информацией о действи-

ях и намерениях противника в реальном масштабе времени.

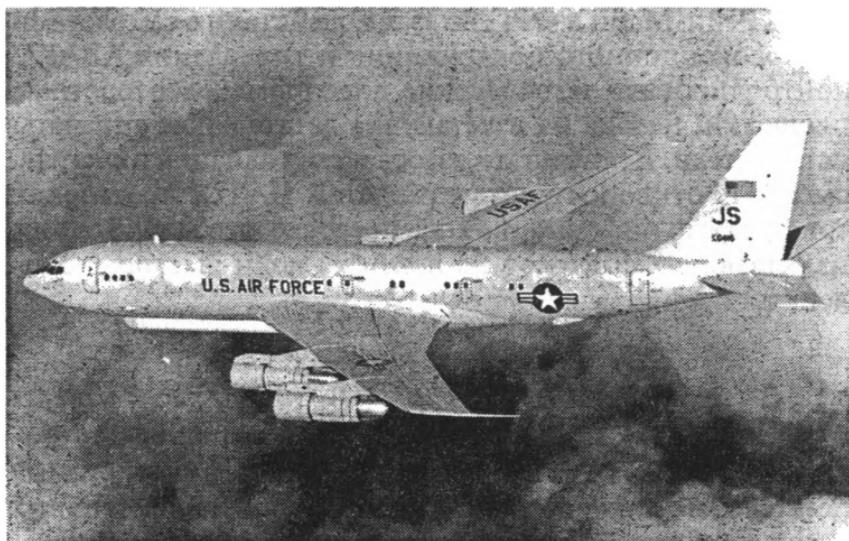
В общем, можно констатировать, что электронная борьба в войнах шестого поколения приобрела характер самостоятельной боевой задачи авиации, способной оказать решающее влияние на исход вооруженного противостояния.

Подводя итоги операции «Буря в пустыне», американские специалисты отметили итоги и «информационной войны»: спутниковые системы связи обеспечили войска МНС надежной связью, позволив штабам эффективно управлять боевыми действиями, данными об объектах противника (даже время нанесения воздушных и ракетных ударов выбиралось с учетом пролета над Ираком разведывательных спутников, дабы получать информацию о результатах применения высокоточного оружия в реальном масштабе времени).

Действия МНС не встречали радиоэлектронного противодействия, поскольку соответствующие иракские системы были либо уничтожены, либо отключены (ввиду угрозы применения американцами самонаводящихся по радиоизлучению ракет).

Одним из главных действующих лиц первых войн шестого поколения стали уникальные по своим возможностям самолеты E-8C, оборудованные системой JSTARS (Joint Surveillance and Target Attack Radar System — объединенной радиолокационной системы разведки и атаки целей). Эта система предназначена для обнаружения, определения координат, классификации как неподвижных, так и подвижных целей (танки, бронированные машины и т.п.), информация о которых может в режиме реального масштаба времени передаваться на наземные командные пункты или напрямую пилотам ударных самолетов.

Работа над этими машинами, оснащенными радиолокационными станциями с синтезированной апертурой антенны, началась еще в начале 80-х годов, а уже в апреле 1988 года в небо поднялся первый E-8A. Первую проверку боем эти самолеты прошли во время операции «Буря в пустыне», когда в Саудовскую Аравию прибыли два экспериментальных E-8A и шесть наземных мобильных пунктов приема и обработки данных.



Самолеты Е-8С, оборудованные системой JSTARS

По сообщению американского командования, они совершили 49 боевых вылетов, проведя в воздухе в общей сложности более 500 часов. Первым успехом экипажей Е-8А стало обнаружение 22 января 1991 года колонны иракских танков и наведение на них ударных самолетов, в результате чего из 60 танков 58 было уничтожено. Во время другого вылета, длившегося 11 часов, были обнаружены 225 боевых машин, вскоре подвергшиеся огневому воздействию.

Точности целеуказания не мешали ни облачность, ни песчаные бури, ни дым пожаров; наблюдение за войсками противника велось круглосуточно, что позволяло контролировать любые перемещения вражеских сил и наводить на них ударные самолеты. При патрулировании на высоте 9000–12000 м обеспечивался обзор площади 40 тысяч квадратных километров, что позволяло за один полет проанализировать обстановку на площади до одного миллиона квадратных километров.

Осенью 1996 года самолеты JSTARS появились и в европейском небе, совершив 95 боевых вылетов над Югославией и налетав более 1000 часов. Во время проведения операции Allied Force в 1999 году три Е-8С, взлетавшие с аэро-

дрома Рейн-Майн в ФРГ, во взаимодействии с самолетами радиолокационного обнаружения и управления АВАКС контролировали югославские аэродромы, вертолетные площадки, наводя на взлетающие летательные аппараты истребители. В результате, югославская авиация ничего не смогла противопоставить самолетам НАТО, подтвердив тот факт, что информационное превосходство стало одним из решающих факторов на поле боя войн шестого поколения.

В небе — роботы

Еще одной особенностью войн шестого поколения стало широкое использование дистанционно пилотируемых летательных аппаратов — летающих роботов, способных при выполнении некоторых боевых задач эффективно заменить пилотируемые самолеты. Западное общественное мнение стало на исходе века весьма чувствительно относиться к потерям своих солдат. Потеря же пилотов боевых машин оборачивалась к тому же и солидными убытками — подготовка современного летчика обходится в миллионы долларов, не считая стоимости самого самолета, исчисляемой часто сотнями миллионов.

В таких условиях использование при ведении боевых действий дистанционно пилотируемых летательных аппаратов (ДПЛА) становится привлекательным для многих стран мира. Летающие роботы к этому времени уже успели продемонстрировать свою эффективность в небе Вьетнама и Ближнего Востока, а потому разработка новых образцов подобной техники в конце прошлого века шла полным ходом.

Во время подготовки и проведения операции «Буря в пустыне» ДПЛА американских ВВС совершили более 500 вылетов.

Еще более широкий размах приобрело применение летающих роботов в небе Югославии, когда разведывательные ДПЛА передавали информацию на наземную станцию в городе Тасар (Венгрия), откуда через спутник связи она поступала в объединенный аналитический центр в Моулсворте (Великобритания), а уже оттуда по трансатлантиче-

скому волоконно-оптическому кабелю попадала в Пентагон. Одновременно информация поступала в объединенный центр воздушных операций в Виченце (Италия), откуда транслировалась на дисплеи ударных самолетов F-15E и F/A-18, что позволяло летчикам получать информацию в воздухе практически в реальном масштабе времени.

Американские ВВС, помимо чисто разведывательных ДПЛА, обзавелись и их ударными модификациями. Наиболее совершенной машиной в семействе летающих роботов до сих пор остается средневысотный летательный аппарат длительного пребывания в полете «Predator» (хищник). Первый свой боевой вылет он совершил еще в 1989 году, когда стартовав с территории Албании, прогулялся над Югославией. Полеты над этой, разваливающейся на глазах страной, стали вскоре для «хищников» регулярными. Здесь же, в 1995 году, югославам удалось сбить одного из них.

«Predator» способен находиться в воздухе до 60 часов, хотя обычный полет длится 10 часов. Для поражения объектов противника могут использоваться управляемые ракеты «Хеллфайр», высокую эффективность которых продемонстрировало уничтожение «Хищником» одного из помощников Усамы бен Ладена на территории Йемена.

Поршневые «Predator» дополняют турбовинтовые машины «Global Hawk», способные преодолеть 26 тысяч км за 42 часа на высоте 20 км. Они имеют довольно солидные размеры: размах крыльев достигает 35,42 м. Во время охоты американцев на Усаму Бен Ладена в афганских горах именно дистанционно пилотируемые летательные аппараты использовались для контроля территории и целеуказания, транслируя изображение непосредственно в кабины ударных самолетов в реальном масштабе времени, что позволяло корректировать боевые задания прямо в процессе полета к цели.

Американцы пытаются приспособить ДПЛА и для решения задач противоракетной обороны, примером чего служит «Raptor», получивший на вооружение четыре ракеты, предназначенные для перехвата баллистических ракет типа советских Р-17 («Скад»). Этот летательный аппарат способен находиться в воздухе более двух суток, обнаружи-

вая стартующие ракеты при помощи инфракрасных датчиков на дальности до 200 км.

Обобщая опыт боевого применения ДПЛА в вооруженных конфликтах конца века, научно-консультативный совет министерства обороны США в опубликованном в 1996 году докладе «Технологии беспилотных летательных аппаратов» отмечал, что «БЛА имеет потенциал выполнять задачи, которые в настоящее время трудны для выполнения пилотируемыми самолетами. Это проведение противовоздушных операций (бомбардировка ВПП, поражение укрытий для самолетов), уничтожение объектов по производству и хранению химического и биологического оружия, подавление ПВО противника... Новые методы ведения боевых действий могут обеспечить БЛА возможностью доставлять компактные средства уничтожения, способные нанести непоправимый ущерб большому числу стационарных и подвижных целей».

Хотя ДПЛА в первых конфликтах шестого поколения в основном выполняли разведывательные функции, в дальнейшем, по мнению многих военных специалистов, доминирующей для них станет ударная роль. Наиболее эффективными они могут стать в качестве «оружия первого дня», вступая в бой ранее пилотируемых боевых машин и действуя против системы ПВО противника, решая при этом три задачи: уничтожение сил и средств ПВО, радиоэлектронное противодействие, нейтрализация систем связи и управления противника.

Миниатюрные ДПЛА могут оказаться весьма полезными и при ведении уличных боев, передвигаясь между домами и даже влетая в окна квартир, обследуя подозрительные места. Их высокую эффективность в городских условиях продемонстрировали многочисленные учения.

ГЛАВА 13.

От теории к практике

«Жало пустыни»

Последнее десятилетие XX века стало временем проверки на практике теоретических построений идеологов бесконтактных войн шестого поколения. Не прошло и двух лет после окончания операции «Буря в пустыне», как в Персидском заливе вновь «загремели пушки». Как и зимой 1991 года, боевая авиация многонациональных сил массированными ударами по иракским объектам вновь решила исход скоротечного конфликта, инициатором которого выступил Саддам Хусейн.

Иракское руководство, потерпевшее унижительное поражение двумя годами раньше, и вынужденное согласиться с ограничением военной деятельности в районах южнее 32-й и севернее 36-й параллелей (с введением запретных зон для полетов военных самолетов), решило проверить реакцию стран антииракской коалиции на возможный пересмотр итогов войны в Заливе.

Официально признав невыгодные для себя условия прекращения огня, Багдад тем не менее продолжал постоянно заявлять о нарушении суверенитета и территориальной целостности Ирака, надеясь, что благоприятные для него изменения международной атмосферы, позволят пересмотреть их. Все чаще случались нарушения запретных зон: в конце 1992 года южнее 32-й параллели передислоцировались подразделения зенитно-ракетных комплексов иракских сил ПВО, а в ноябре того же года здесь появились и боевые самолеты. 27 декабря 1992 года произошел серьезный вооруженный инцидент — пилот американского истребителя F-16 сбил иракский истребитель-перехватчик МиГ-25, появившийся в запретной зоне.

Подобные действия иракского военно-политического руководства были восприняты в США, Великобритании и

Франции как открытый вызов мировому сообществу, тем более, что предупреждение Совета Безопасности ООН (поддержанное и Россией) Ирак просто проигнорировал. В итоге союзники приняли решение о проведении военной акции против Багдада, цель которой заключалась в демонстрации готовности любыми средствами добиваться соблюдения иракским руководством условий перемирия.

Главным действующим лицом показательной «порки» Хусейна, как и два года назад, стала авиация, уже продемонстрировавшая свою способность решать самые сложные оперативные и стратегические задачи.

Общее руководство планируемой акции, получившей условное обозначение «Жало пустыни», было возложено на командующего ВВС объединенного центрального командования вооруженных сил США генерал-лейтенанта А. Нельсона, а непосредственно за нанесение ударов по Ираку отвечал заместитель командующего 12-й американской воздушной армией генерал-майор Д. Рекорд. В его распоряжении находились около 200 боевых самолетов из состава американских, британских и французских ВВС, базировавшихся на авиабазах Саудовской Аравии. Наличие достаточного количества разведывательной информации (главным образом, с разведывательных спутников) позволило в кратчайшие сроки подготовить план операции и определить цели предстоящих воздушных ударов.

Вечером 13 января с саудовских авиабаз Дахран, Эр-Рияд, Хамис-Мушайт и Доха в воздух поднялись более 110 самолетов (80 боевых и 30 обеспечивающих их действия), имевшие целями четыре стационарных пункта управления силами и средствами ПВО в районе населенных пунктов Таллил, Самава, Эн-Неджеф, Амара, а также четыре иракские батареи ЗРК, развернутые на боевых позициях в районах населенных пунктов Кат и Басра.

В отличие от операции «Буря пустыни», эшелон подавления системы ПВО на этот раз не организовывался, а радиоэлектронное прикрытие действий ударного эшелона осуществляли самолеты РЭБ (три EA-6B и три EF-111). Для огневого подавления средств ПВО предназначались шесть ударных самолетов F-4G и четыре F/A-18, находившиеся непосредственно в боевых порядках ударных групп.

22 самолета-заправщика, барражировавших вдоль иракской границы, предназначались для дозаправки боевых самолетов, возвращавшихся после нанесения ударов. Общее руководство действиями боевой авиации осуществлялось с двух самолетов дальнего радиолокационного обнаружения и управления E-3 AWACS и одного E-2.

В ударный эшелон входили шесть самолетов-невидимок F-117A, четыре F-16, десять F-15E, четыре «Торнадо — GR.1», восемь штурмовиков A-6, шесть F/A-18. Эшелон прикрытия состоял из 26 истребителей: двух F-18, восьми F-14, десяти F-15C и шести французских «Мираж-2000».

Операция «Жало пустыни» началась рейдом невидимок F-117A, сбросивших управляемые авиабомбы с лазерным наведением на объекты ПВО. Из-за сплошной облачности в районе бомбометания, что вызвало трудности в их обнаружении и идентификации, уничтожить удалось лишь две из шести назначенных целей. Более успешно действовали тактические истребители F-15E, поразившие управляемыми авиабомбами восемь из десяти целей. Палубные штурмовики A-6, используя бомбы свободного падения калибром 1000 и 2000 фунтов, уничтожили пять из восьми выделенных целей, а еще две радиолокационные станции стали жертвой палубных истребителей F/A-18.

Пилоты британских «Торнадо» поразили две назначенные цели из восьми, доведя количество уничтоженных иракских объектов до 19 (из 32, что составило 59,3%). Были выведены из строя все четыре пункта управления, уничтожена одна батарея зенитных ракет (еще две — частично). В боеготовом состоянии осталась лишь одна зенитно-ракетная батарея, которую вскоре, вместе с остатками остальных, иракцы вывезли из запретной зоны. Поскольку иракские зенитчики даже не пытались противодействовать авиации МНС, пилоты самолетов огневого поражения средств ПВО F-4G остались без работы, и участия в нанесении ударов не принимали.

Через четыре дня, вечером 17 января, по Ираку был нанесен новый удар, на этот раз крылатыми ракетами «Томагавк» с американских надводных кораблей, находившихся в Персидском заливе. Целью для сорока ракет стал ядерный центр, расположенный в 20 км южнее Багдада, окон-

чательно прекративший существование после этой массивной атаки.

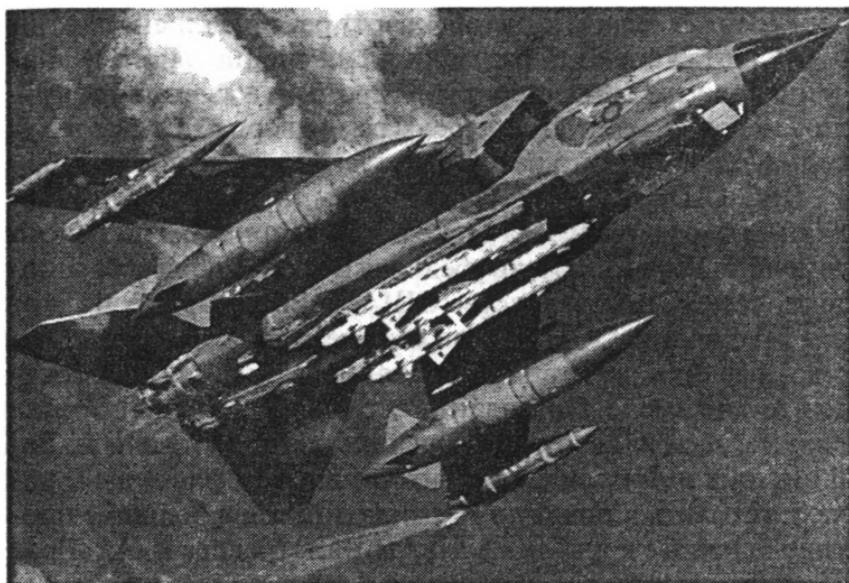
Последней в серии январских ударов по Ираку стала атака двумя самолетами F-4G зенитно-ракетной батареи в районе города Мосул на севере. Двумя управляемыми ракетами и кассетными авиабомбами она была уничтожена.

Действия союзников наглядно продемонстрировали их готовность силой заставить Ирак выполнять условия резолюций ООН. Тем не менее, и в последующем иракские власти предпринимали попытки проверить реакцию мирового сообщества, каждый раз пресекавшиеся американцами, взявшими на себя роль жандарма в районе Персидского залива. Главную роль в этих показательных карательных акциях по-прежнему играла боевая авиация и крылатые ракеты. Так, в ночь с 26 на 27 июня 1993 года 23 крылатые ракеты «Томагавк» были выпущены по штаб-квартире разведывательного управления иракских вооруженных сил в центре Багдада. Двадцать из них поразили цель.

3 сентября 1996 года по объектам на территории Ирака был нанесен очередной ракетный удар: 13 крылатых ракет стартовали со стратегических бомбардировщиков B-52H, еще 14 «Томагавков» были запущены с борта американских кораблей в Красном море. На следующий день корабли и атомная подводная лодка ВМС США добавили еще 17 крылатых ракет — на этом «воспитательный момент» по-американски закончился.

Но, как показали дальнейшие события, это были еще цветочки, ягодки созрели в декабре 1998 года, когда пришло время операции «Лис пустыни» — массивной американской карательной акции против иракского руководства. К ее началу был разработан перечень объектов, подлежащих ударам авиации и крылатых ракет, в окончательном виде содержащий 93 пункта, определены силы, привлекаемые к ее осуществлению: более 200 боевых самолетов и корабли-носители крылатых ракет.

Операция «Лис пустыни» длилась в общей сложности 72 часа и проводилась в четыре этапа. Первый ракетно-авиационный удар по Ираку был нанесен 17 декабря в 0.49 по багдадскому времени пуском 180 крылатых ракет со стратегических бомбардировщиков B-52H и с кораблей ВМС



*Британский истребитель-бомбардировщик
«Торнадо — GR.1»*

США, с последующими действиями ударных самолетов. В 21.00 того же дня последовал второй удар, а через сутки — третий. Точку в операции поставил четвертый ракетно-авиационный удар, длившийся с 18.00 до 23.00 19 декабря.

За трое суток авиация США и Великобритании выполнила 650 боевых вылетов, израсходовав в общей сложности около 1000 авиабомб и ракет. Стратегические бомбардировщики В-52Н выпустили 90 крылатых ракет AGM-86С. Еще 325 крылатых ракет «Томагавк» стартовало с борта американских надводных кораблей и подводных лодок, находившихся в Персидском заливе и Красном море. Боевое крещение в небе Ирака получили стратегические бомбардировщики В-1В, использовавшие для бомбардировки обычные свободнопадающие бомбы.

В результате четырех ракетно-авиационных ударов были поражены 85 целей на территории Ирака: позиции зенитно-ракетных комплексов, пункты управления и узлы связи, военные и нефтеперерабатывающие заводы, хранилища, военные гарнизоны и аэродромы (на них было выведено из строя 29 самолетов). В столице Ирака ударам под-

верглось 21 здание: штаб-квартира правящей партии БААС, штаб военной разведки и сил специального назначения, здание министерства обороны и казармы республиканской гвардии. Досталось и семи дворцам Саддама Хусейна, однако никто из его родственников не пострадал.

ВВС США и Великобритании выполнили все поставленные перед ними задачи, не потеряв при этом ни одного самолета. Вновь весь мир убедился в подавляющем военнотехническом превосходстве США, действовавших на этот раз без санкции ООН. И хотя многие страны, включая Россию, осудили действия американцев, никаких последствий это не имело. Президент России Б.Н. Ельцин выразил свое недовольство, отозвав для консультаций послов из Вашингтона и Лондона, а на Тихоокеанском флоте даже начали готовить к походу в Персидский залив большие противолодочные корабли «Адмирал Виноградов» и «Адмирал Пантелеев».

Но то ли мазут, предназначенный для них, ушел на сторону, то ли, поразмыслив, Борис Николаевич решил не ссориться с другом Биллом, никуда они из Владивостока так и не отправились. Да и то сказать, чего российские моряки в Персидском заливе забыли — к этому времени реальных рычагов воздействия на ситуацию у России не осталось, англосаксы могли делать, что хотели.

Фантастические возможности военной машины США и, в первую очередь, воздушной мощи, не имеющей себе равных в современном мире, позволили Америке, нравится нам это или нет, превратиться в мирового жандарма, окончательно превратив разговоры о многополюсном мире в досужие рассуждения, оторванные от суровой действительности. Верность этого вывода вскоре подтвердили результаты воздушной операции НАТО (а точнее, США) против Югославии.

Операция «Allied Force»

Главным международным событием 1999 года стала, безусловно, операция вооруженных сил стран НАТО «Allied Force» — «Союзническая сила», имевшая целью вооружен-

ное воздействие на Югославию. У этого конфликта была своя предыстория, бравшая начало еще в 1991 году, когда параллельно с развалом СССР пошел процесс дезинтеграции Югославии — искусственного образования, появившегося на карте мира после Первой мировой войны. Во второй половине XX века коммунистическому маршалу Тито жесткими мерами удавалось сдерживать центробежные процессы в стране, но в последнее десятилетие века джинн вырвался из кувшина.

Независимость провозгласили Хорватия, Словения, Македония, а в составе бывшей югославской федерации остались лишь Сербия и Черногория. В арену жестоких боев на долгие годы превратилась Босния, международному сообществу пришлось приложить много сил для ликвидации боснийского конфликта. В то время президент Югославии Слободан Милошевич был довольно популярной фигурой на Западе и даже пользовался репутацией миротворца. Однако вскоре ситуация изменилась.

В конце 90-х годов стала накаляться обстановка в автономном крае Косово, входившем в состав Югославии. Лидеры местного мусульманского населения, воодушевленные примером боснийцев, потребовали предоставления независимости и начали вооруженную борьбу против сербских властей. Действия албанских сепаратистов немедленно встретили жесткое противодействие со стороны югославской армии и полиции, результатом чего стала кровавая партизанская война в Косово и тысячи беженцев разной национальности.

17 января 1999 года Совет НАТО выступил с официальным заявлением, содержащим осуждение убийства 45 албанцев в Косово, а через два дня руководство НАТО встретилось с Милошевичем, указав ему на недопустимость нарушения соглашений 1998 года по урегулированию косовской проблемы. Начавшиеся переговоры по мирному решению конфликта успеха не имели, и 30 января генеральный секретарь НАТО Х. Солана получил полномочия на принятие решения о проведении ракетно-бомбовых ударов по Югославии. 19 марта безрезультатно завершился второй раунд переговоров по Косово, а на следующий день

началась эвакуация из Югославии членов миссии ОБСЕ. Пошел отсчет времени до начала военной акции...

23 марта Солана отдал приказ главнокомандующему силами НАТО в Европе, американскому генералу Уэсли Кларку, о начале военной операции против Югославии, главная роль в которой отводилась военно-воздушным силам. Авиация должна была стать решающей силой в балканском небе. К тому времени страны НАТО уже сосредоточили в районе конфликта авиационную группировку в составе 1121 боевого, обеспечивающего и транспортного самолета, действия которой были готовы поддержать военно-морские силы альянса, развернутые в Средиземном море (3 авианосца, 6 ударных подводных лодок, 2 ракетных крейсера, 7 эсминцев, 13 фрегатов и т.д.).

Первыми в воздух 24 марта с авиабазы Фэйрфорд на Британских островах поднялись восемь стратегических бомбардировщиков В-52 с крылатыми ракетами AGM-86С на борту и взяли курс на Югославию. Еще через несколько часов к цели направились самолеты тактической авиации, базировавшиеся на итальянских авиабазах, а президент США Клинтон в Вашингтоне выступил с заявлением, в котором объявил о начале и целях операции «Allied Force»: «Наши удары имеют три задачи. Первая — продемонстрировать серьезность натовской оппозиции агрессии и ее поддержку миру. Второе — заставить президента Милошевича прекратить свои растущие атаки против беззащитного гражданского населения и понять, какой ценой обойдутся его атаки. И третье — если необходимо, лишить Сербию возможности вести войну против Косово в будущем».

Целью первого массированного удара авиации НАТО стали 35 объектов на территории Югославии, в том числе пять аэродромов (по ним, как и во время операции «Буря в пустыне», «работали» английские истребители-бомбардировщики «Торнадо», вновь использовавшие специальные бетонобойные бомбы для разрушения взлетно-посадочных полос), поражение которых должно было привести к подавлению системы ПВО Югославии, и обеспечить благоприятные условия для дальнейших действий сил НАТО. Натовские стратеги свято соблюдали завет генерала Дуз:

«завоевать господство в воздухе — значит победить, а потерпеть поражение в воздухе — значит быть побежденным».

Из зоны ожидания над Средиземным морем бомбардировщики В-52 произвели пуск, с интервалом в одну минуту, шести крылатых ракет с каждого самолета. Более 20 крылатых ракет стартовали с кораблей, причем впервые был произведен пуск восьми «Томагавков» с борта английской атомной подводной лодки «Сплендид» — их целью стали объекты югославской ПВО на территории Косово.

Неприятным сюрпризом для югослабов оказалось и боевое использование новейших стратегических бомбардировщиков-невидимок В-2А «Spirit». Две машины из состава 509-го авиационного крыла, базировавшегося на авиабазе Уайтмен, совершили трансатлантический перелет и сбросили на стационарные позиции югославских радиотехнических войск по 16 управляемых авиабомб JDAM (Joint Doint Attack Munition) калибра 2000 фунтов, наводимых на цель с помощью спутниковой навигационной системы GPS. Совершив дозаправку с летающих танкеров, В-2 вернулись на свою базу, проведя в воздухе около 30 часов.

Командование НАТО тоже ожидал сюрприз — югославские силы и средства ПВО не оказали никакого противодействия авиации противника. РЛС на излучение не работали, истребители в воздух не поднимались, поэтому все истребители-бомбардировщики F-16CJ Block 50, имевшие на борту противорадиолокационные ракеты AGM-88A «Harm» и аппаратуру целеуказания, вернулись на базу с неизрасходованным боезапасом. Югославские генералы, учитывая подавляющее количественное и качественное превосходство военно-воздушных сил НАТО и печальный опыт Ирака, видимо, решили попытаться сохранить силы ПВО до лучших времен, избрав тактику «засад».

Второй массированный ракетно-бомбовый удар по югославским объектам был нанесен вечером 25 марта. С борта американского крейсера УРО «Гонсалес» по штабу и частям 3-й югославской армии, дислоцировавшимся в Косово, были запущены 18 крылатых ракет «Томагавк». Одновременно более 60 самолетов тактической авиации нанесли удар по целям на территории Югославии, силы ПВО которой, по-прежнему сохраняли «молчание».

26 марта произошел, наконец, первый воздушный бой в балканском небе. Экипаж натовского самолета дальнего радиолокационного обнаружения и управления E-3A АВАКС, обнаружив поднявшиеся в воздух с авиабазы Батаяница три истребителя МиГ-29 югославских ВВС, немедленно навел на них голландские истребители F-16АМ. Управляемая ракета AIM-120В AMRAAM, выпущенная пилотом одного из них с дальности 33 км, поразила истребитель МиГ-29, рухнувший на землю.

На следующий день первую потерю понесли силы НАТО — в районе села Бучановцы (в 40 км северо-западнее Белграда) был сбит ударный самолет-невидимка F-117А «Nighthawk». До сих пор существует три разных версии этого события — по одной из них, «Ночной ястреб» сбил пилот югославского истребителя МиГ-29, по другой — расчет зенитно-ракетного комплекса С-125 «Печора», по третьей — зенитно-ракетного комплекса «Квадрат». Точно известно лишь то, что аварийно-спасательная служба ВВС США благополучно эвакуировала с вражеской территории пилота F-117А капитана К. Двелле.

Ежедневно авиация НАТО продолжала наносить удары по военным и промышленным объектам в Югославии и Косово. Так, 30 марта по ним в очередной раз были выпущены 16 крылатых ракет, а ракетно-бомбовые удары нанесли 90 самолетов тактической авиации. Всего до конца марта было израсходовано около 300 крылатых ракет, а самолеты выполнили около 1700 боевых вылетов.

1 апреля жителям Югославии было совсем не до смеха — в воздушных налетах впервые участвовали американские стратегические бомбардировщики В-1В, экипажи которых использовали кассетные авиабомбы СБУ-97 (в каждой — по десять суббоеприпасов с четырьмя независимыми поражающими элементами с инфракрасными головками самонаведения). На следующий день они уже проводили ковровые бомбежки с применением обычных авиабомб.

В начале апреля объектом ударов стала югославская столица: 3 апреля разрушено здание министерства внутренних дел, 5 апреля — штаб ВВС и ПВО, уничтожены многие военно-промышленные объекты, мосты, узлы связи, транс-

портные коммуникации. Наряду с самолетами, по-прежнему широко применялись крылатые ракеты.

Через месяц после начала операции «Союзническая сила» командование НАТО подвело первые предварительные итоги: произведено 11.574 самолето-вылета, из них 4423 боевых. Были нанесены 37 ракетно-бомбовых ударов по почти четырем сотням объектов, израсходовано около 800 крылатых ракет, а также более 1300 управляемых авиабомб.

Каковы же общие итоги операции «Союзническая сила»? Всего, за 78 дней боевых действий, авиация стран НАТО выполнила в общей сложности около 35 тысяч боевых вылетов, которые распределились следующим образом: 26% — нанесение ударов по наземным целям, 19% — дозаправка в воздухе, 17% — истребительное прикрытие, решение задач противовоздушной обороны, 17% — транспортировка грузов, 11% — подавление системы ПВО, 4% — разведка, 2,5% — корректировка ударов по наземным целям, 1,5% — электронная разведка, 1% — управление авиацией с воздушных командных пунктов, 1% — прочие задачи. При этом были израсходованы 23 тысячи бомб и ракет, более 1000 крылатых ракет воздушного и морского базирования.

Максимальной интенсивности действий ударная авиация НАТО достигла 21 мая — в этот день ее самолеты выполнили 1000 самолето-вылетов, из которых 800 — боевые. Основная нагрузка легла на американских летчиков, выполнивших около 50% вылетов на применение оружия и до 70% вылетов для решения задач поддержки, а также использовавших до 80% боеприпасов. Подобная статистика стала убедительным доказательством того, что на исходе XX века даже страны НАТО (не говоря уже обо всех остальных) значительно отстали в военно-техническом плане от единственной мировой сверхдержавы — США — и не способны самостоятельно вести боевые действия даже средней интенсивности.

В результате многодневных воздушных ударов авиации НАТО были выведены из строя или разрушены 100% предприятий нефтяной, 70% авиационной, 50% промышленности боеприпасов, 40% танковой и автомобильной промышленности. Была разрушена транспортная сеть на территории Сербии, почти все железнодорожные и автомобиль-

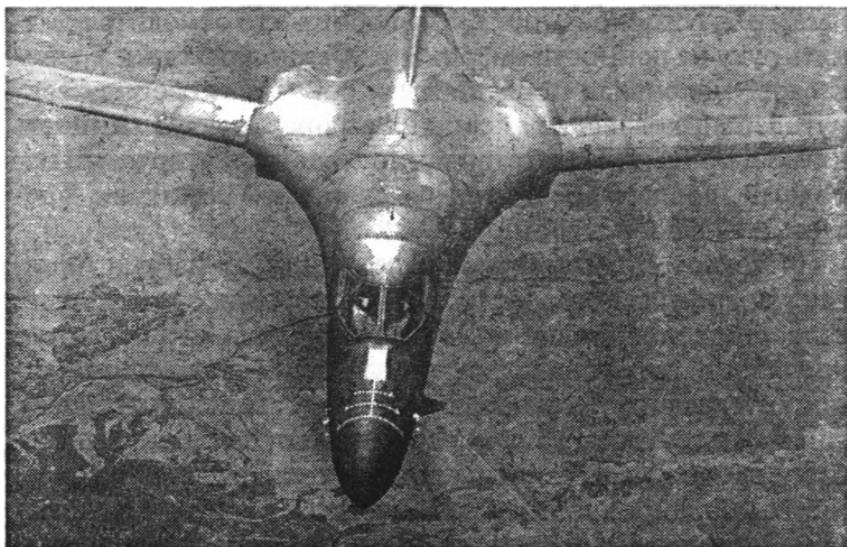
ные мосты через Дунай. Массированные удары по системе электроснабжения привели к отключению 35% потребителей на территории Сербии и 70% в районе Белграда. Вышла из строя система связи и управления, была уничтожена половина радио- и телестанций.

Значительными были и потери вооруженных сил Югославии: 14 истребителей МиГ-29 (86% парка), 24 истребителя МиГ-21 (35%), десять дивизионов ЗРК С-125 «Печора» (70%), два дивизиона ЗРК С-75 (66%), три батареи ЗРК «Квадрат» (10%). На территории Косово были уничтожены 122 танка, 222 БТР и БМП, 454 орудия и миномета югославской армии. По данным разведки НАТО, 1-я армия ВС Югославии (дислоцированная на севере и в центре Сербии) потеряла 35% армейской инфраструктуры, 2-я армия (Черногория) — 20%, 3-я армия (юго-восток Сербии и Косово) — 65%.

Боевые потери НАТО были намного скромнее — два самолета и 16 дистанционно пилотируемых летательных аппаратов, небоевые — один самолет и два вертолета. Командование югославской армии представило общественности иные цифры (никем больше не подтвержденные) — силы ПВО якобы сбили 61 самолет альянса, 7 вертолетов и 238 крылатых ракет.

Впечатляющим достижением НАТО стал тот факт, что за 78 дней операции «Союзническая сила» не было потеряно ни одного военнослужащего боевых подразделений!

Воздушное наступление на Югославию закончилось полным триумфом блока НАТО — путем проведения воздушно-морской наступательной операции были достигнуты все поставленные перед ней цели: политическому руководству Югославии пришлось капитулировать на условиях, выдвинутых НАТО еще до войны, ее вооруженные силы были выведены из Косово, превратившегося в вотчину Освободительной Армии Косово. Еще одним итогом войны стала смена политического руководства Сербии, пошедшего на беспрецедентный шаг — выдачу Международному трибуналу прежнего президента страны Слободана Милошевича в ответ на обещания экономической помощи со стороны западных стран.



Стратегический бомбардировщик В-1В

Время и войны конца XX века еще раз продемонстрировали правоту итальянского генерала Дуэ — воздушная мощь превратилась в решающий фактор достижения победы в войне. И если в операции «Буря в пустыне» сухопутные войска многонациональных сил, хотя и сыграли второстепенную роль, тем не менее внесли свой вклад в разгром иракской армии, то в Югославии результат был достигнут только силами авиации.

Операция «Несгибаемая свобода»

Начало двадцать первого века ознаменовалось еще одной впечатляющей демонстрацией воздушной мощи — в ответ на беспрецедентные террористические акции против США 11 сентября 2001 года американская военная машина обрушилась на Афганистан, ставший при режиме талибов рассадником мирового терроризма.

Президенту США Джорджу Бушу-младшему необходимо было продемонстрировать американскому народу, впадшему в растерянность после впечатляющего зрелища крушения Всемирного торгового центра, военную мощь

Америку, готовность покарать любого, кто осмелится поднять руку на ценности американской цивилизации. Требовалась «маленькая победоносная война», способная вернуть запаниковавшим американцам прежнюю уверенность в себе и привычное чувство превосходства над другими народами, давшее трещину под ударами «Боингов», взрывавшихся в небоскребы.

Объектом показательной экзекуции был избран Афганистан, лидеры которого имели неосторожность приютить террориста номер один — Усаму бен Ладена, — а подготовка военной акции началась чуть ли не на следующий день после терактов. На авиабазы Хикам (Гавайские острова), Андерсен (остров Гуам) и Милденхолл (Великобритания) были срочно переброшены дополнительные стратегические бомбардировщики, а на авиабазы в Турции и на Среднем Востоке — самолеты тактической авиации. Впервые американские и западноевропейские боевые самолеты приземлились на аэродромах бывших советских среднеазиатских республик, осваивая воздушное пространство над исчезнувшей сверхдержавой.

В Индийском океане была развернута мощная военноморская группировка, включавшая четыре авианосца («Карл Винсон», «Энтерпрайз», «Китти Хок», «Теодор Рузвельт»), шесть атомных подводных лодок, пять ракетных крейсеров, десять ракетных эсминцев, большинство из которых несло на борту крылатые ракеты «Томагавк».

Замысел операции «Несгибаемая свобода» предусматривал проведение на первом этапе, длительностью до месяца, воздушной наступательной операции, после чего планировалось осуществить коалиционную наземную операцию по свержению режима талибов, ликвидации баз подготовки террористов и самих террористов из организации «Аль-Кайда».

Особенностями воздушной наступательной операции ВВС США в Афганистане, начавшейся 7 октября 2001 года, было то, что главную роль в ней сыграла стратегическая и палубная авиация, без доразвертывания тактической авиации передового базирования. На долю палубных самолетов пришлось до 705 боевых вылетов, совершенных в ходе проведения операции, остальные 305 в равной пропор-

ции распределились между стратегическими бомбардировщиками и тактическими истребителями.

Большое впечатление на военных экспертов во многих странах мира произвела демонстрация возможности решения американской авиацией боевых задач на удаленном ТВД силами лишь одного вида вооруженных сил.

Стратегические бомбардировщики В-2 совершали полеты длительностью около 70 часов, взлетая на американском континенте и, поразив цели в Афганистане, возвращались с многочисленными дозаправками в воздухе на свои авиабазы. Даже тактические истребители F-15E 29 октября совершили перелет с континентальной части США через 24 часа после получения приказа, нанеся воздушные удары по объектам талибов.

Использование дистанционно пилотируемых аппаратов позволило американскому командованию иметь достоверные сведения о противнике в реальном масштабе времени, а полученные изображения транслировать прямо в кабины ударных самолетов, идущих к цели! Подобное новшество позволило применять стратегические бомбардировщики В-1В, В-2 и В-52 для решения задач непосредственной воздушной поддержки сухопутных войск, корректируя намеченные ранее боевые задания.

В небе Афганистана, наряду с самыми современными боевыми машинами, появились и ветераны вьетнамской войны — «ганшипы» АС-130. Транспортные самолеты, имеющие на борту целую артиллерийскую батарею, вновь продемонстрировали свою высокую эффективность в борьбе с наземным противником, обрушивая на голову талибов ливень снарядов и пуль.

Стремясь максимально использовать возможности боевой авиации, американское командование широко применяло управляемые средства поражения — из 12.000 бомб, сброшенных на Афганистан, 6.700 (т.е. примерно 56%) относились к категории «умных». Для целеуказания использовались данные, полученные с помощью дистанционно пилотируемых летательных аппаратов, разведывательных спутников и других средств разведки.

Поскольку талибы и питомцы Усамы Бен Ладена широко использовали подземные укрытия, пещеры, бункеры,

для их поражения применялись управляемые авиабомбы GBU-28, GBU-37. Новинкой, впервые опробованной в боевых условиях, стала управляемая бомба BLU-82, предназначенная для уничтожения укрепленных и сильно заглубленных целей. Взрывная волна, сброшенной 9 декабря 2001 года с самолета специального назначения MC-130 на пещерный комплекс Тора-Бора бомбы, привела к гибели многих сотен боевиков, нашедших убежище в пещере.

Интенсивность применения боевой авиации в Афганистане была ниже, чем в период операции «Союзническая сила» в Югославии — в среднем 75 боевых вылетов в сутки против 450. Однако количество использованных боеприпасов практически не уменьшилось, что обусловил отказ от выделения сил для завоевания господства в воздухе и подавления средств ПВО ввиду их (боевых самолетов и зенитных средств) почти полного отсутствия у талибов.

Воздушное наступление, предпринятое против талибов, предрешило исход наземной операции. Оппозиционные исламским фундаменталистам силы Северного альянса, при поддержке американских сухопутных войск, взяли под контроль крупнейшие города Афганистана, уничтожили инфраструктуру многочисленных террористических организаций, облюбовавших эту страну.

Воздушная мощь и деньги, щедро потраченные на поддержку противников талибского режима, в совокупности дали прекрасный результат. И хотя многие военные специалисты советской выучки предрекали американцам новый Вьетнам в афганских горах, все закончилось очень быстро. Народ же Афганистана получил возможность вернуться к нормальному образу жизни, избавившись от исламского режима в его самой дикой средневековой форме.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Весна 2003 года ознаменовалась очередной войной в Персидском заливе, вылившейся в очередную убедительную демонстрацию высочайшей эффективности и превосходства передовых военных технологий и профессиональной армии над многочисленными сухопутными войсками времен войн четвертого поколения.

Мы не будем останавливаться на политических и юридических аспектах операции «Шок и трепет», завершившейся свержением режима Саддама Хусейна, и установлением американского контроля над Ираком — нас больше интересует военно-техническая сторона недавнего молниеносного вооруженного конфликта.

В период, предшествовавший началу боевых действий в Ираке, и в первые дни боев не было недостатка в прогнозах и комментариях по поводу перспектив вооруженного противостояния американцев и англичан с одной стороны и армии Хусейна, с другой. Только самый ленивый отставной советский генерал не высказался по этому поводу, и все они были едины в одном — американцев ждет новый Вьетнам. Героическая иракская армия, так воинственно смотревшаяся на военных парадах, репортажи о которых регулярно демонстрировали российские телевизионные каналы, казалось, была готова на все, чтобы остановить ненавистных агрессоров.

Многомесячная кровопролитная война, огромные потери американской и английской армии — такой вердикт вынесли отставные и действующие генералы советской школы. Главный российский военный ученый, президент Академии военных наук генерал армии Махмут Гареев, на итоговом заседании Академии еще в январе 2003 года заявил: «Дистанционная», или «бесконтактная» война, когда имеющая подавляющее военно-техническое превосходство сторона может обстреливать своего противника высоко-

точным оружием с больших дистанций, полностью исключив потери со своей стороны, всего лишь частность.

Если бы Белград или Багдад навязал Вашингтону традиционный «контактный» принцип ведения войны, то ее исход был бы не таким радужным для США... Если война возникнет, например, на Востоке, то это будет война больших масс живой силы и техники. Высокоточное оружие в этой обстановке будет иметь второстепенную роль по отношению к обычным вооружениям и умению армии действовать в масштабе фронта»*.

Командующий воздушно-десантными войсками России, генерал Шпак, в газетном интервью назвал предполагаемую длительность конфликта — пять месяцев — при значительных потерях американцев. Другие, менее известные полководцы, незначительно расходились с ними в оценках, не сходя с экранов телевизоров и газетных полос.

Начальный период операции «Шок и трепет» вызвало у них настоящий восторг — еще бы, казалось все их прогнозы сбываются: в отличие от операции «Буря в пустыне», отсутствовала длительная воздушная наступательная операция, сухопутные войска коалиции вступили в бой с противником в первый же день, а продвижение американских и британских войск мало походило на блицкриг. Потому настоящим шоком для них стал быстрый захват Багдада, внезапное исчезновение Саддама Хусейна и всей иракской армии. Конфликт, обещавший превратиться в затяжную кровопролитную войну, обернулся блицкригом с минимальными потерями для наступающих.

Полководцы, привыкшие высшим достижением военной науки считать опыт Великой Отечественной войны, оказались просто не в состоянии оценить переворот, происшедший на рубеже тысячелетий в военной сфере. Привычка ко всему подходить с шаблоном учебника по тактике, сыграла с ними злую шутку — генералы не поняли сути новой американской стратегии.

Отказ от проведения многодневной воздушной наступательной операции был во многом обусловлен технологиче-

* «Известия», 21 января 2003 г.

ской революцией середины 1990-х годов, когда американские ВВС получили на вооружение высокоточное оружие, наводимое на цель при помощи космических спутников. С этого момента любой самолет мог использоваться как носитель управляемого оружия, а его высокая эффективность позволила сократить авиационную группировку на потенциальном театре военных действий.

Если во время операции «Буря в пустыне» управляемое оружие составило около десяти процентов всех использованных авиационных средств поражения, то через 12 лет ситуация диаметрально изменилась — девять из десяти сброшенных на Ирак бомб относились к «умным», что позволило добиться тех же результатов меньшими силами в более короткие сроки. Так, количество использованных крылатых ракет морского базирования «Томагавк» увеличилось в четыре раза — для ударов по наиболее важным объектам было использовано более тысячи ракет.

Тем не менее, количество самолето-вылетов американской и британской авиации было довольно высоким — так, в первый день войны, 20 марта, боевые самолеты союзников выполнили около 700 вылетов, на следующий день — 1000, а 22 марта — уже 1500. В дальнейшем интенсивность использования авиации оставалась примерно на том же уровне, достигнув пика 31 марта — в этот день было выполнено 2000 самолето-вылетов.

В первые дни операции «Шок и трепет» основной целью для американских бомб и ракет служили командные пункты, узлы связи и системы управления вооруженными силами. Сухопутные войска союзников тем временем, обходя узлы сопротивления и не ввязываясь в уличные бои, продолжали методично продвигаться к Багдаду, захват которого обещал парализовать сопротивление армии противника. Новая тактика принесла ожидаемый результат — столица была захвачена практически без боя, армия и дивизии Республиканской гвардии с громкими названиями («Хаммурапи», «Медина» и т.п.) как сквозь землю провалились, а сам Хусейн то ли погиб, то ли скрылся в неизвестном направлении. Иракцы, обещавшие в первые дни войны с экранов телевизоров защищать свою землю, мгновенно пре-

вратились в банду мародеров, а правителем Ирака стал отставной американский генерал. Война закончилась.

Ее итог оказался привычным на фоне вооруженных конфликтов последнего десятилетия — хорошо подготовленная профессиональная армия, оснащенная самым современным оружием, без особых проблем и потерь, в кратчайшие сроки, сломила сопротивление многочисленной, но слабо обученной, имеющей на вооружении устаревшую боевую технику, армии, причем решающую роль в достижении победы вновь сыграла авиация. Господство в воздухе стало основным фактором успешных действий войск союзников. В отличие от «Бури в пустыне», иракская авиация даже не пыталась подниматься в воздух, поскольку превосходство противника (количественное и качественное) было подавляющим.

Российские пророки с генеральскими звездами, обещавшие длительную войну с большими потерями для антииракской коалиции, сели в лужу, вновь продемонстрировав свое непонимание сущности современных войн. Как сообщала газета «Известия», даже президенту России Путину Генеральный штаб российской армии представил прогноз, предполагавший многомесячный вооруженный конфликт, что во многом определило довольно жесткую позицию Москвы в первые дни войны. Однако, после того как события пошли совсем по другому сценарию, пришлось и президенту, и дипломатам срочно менять линию поведения, заявляя о желательности победы США. Говорят, В.В. Путин был весьма недоволен своими военными советниками, в очередной раз подставившими (в силу непонимания сущности современных войн или с умыслом) своего Верховного Главнокомандующего.

Так сама жизнь в очередной раз подтвердила, что даже в третьем тысячелетии не потеряли своей актуальности пророческие слова итальянского генерала Джулио Дуэ: иметь «господство в воздухе — это значит получить возможность предпринимать против неприятеля наступательные действия именно такого масштаба, превосходящие все иные, какие только может вообразить ум человеческий; это значит быть в состоянии отрезать неприятельскую сухопутную армию и морской флот от их баз, лишая их воз-

возможности не только сражаться, но и жить; это значит защитить верным и безусловным способом свою территорию и свои моря от подобных нападений; сохранять в боеспособном состоянии свою армию и свой флот, позволить своей стране жить и работать в полнейшем спокойствии; одним словом, это значит — **победить**».

На долю же тех, кто этого не понимает или не имеет соответствующего военно-технического потенциала, остается одно: «быть отрезанным от своей сухопутной армии и своего флота, видеть их лишенными всякой возможности действовать, оставаться в полнейшей зависимости от воли неприятеля, без какой-либо возможной защиты, быть подверженным самым мощным нападениям, которые противник сможет предпринимать повсюду с величайшей легкостью и минимальным риском; короче, это означает быть **побежденным** и вынужденным принять те условия, какие неприятелю угодно будет поставить».

Другой альтернативы у них просто нет.

Коротко об авторе

Игорь Григорьевич Дроговоз родился в 1962 году в Забайкалье. В 1983 году окончил исторический факультет Читинского педагогического института. Позже служил в военной авиации. В настоящее время работает в школе учителем истории.

Он является автором следующих опубликованных книг:

- Железный кулак РККА (1999)
- Танковый меч Страны Советов (2001)
- Крепости на колесах: История бронепоездов (2002)
- Странные летающие объекты (2002)
- Воздушный щит Страны Советов (2002)
- Большой флот Страны Советов (2003)
- Воздушный блицкриг (2003)

КРИТИКИ ИЛИ ЗЛОПЫХАТЕЛИ?

Некоторые малотиражные российские журналы военно-исторической направленности, известные лишь в узком кругу «фанатов», имеют привычку систематически публиковать рецензии на книги.

Конечно, против содержательных рецензий никто не возражает. Хорошо было бы узнавать, что издано в стране и в мире за последний квартал или полугодие, какие книги наиболее интересны, что нового сообщают авторы опубликованных исследований, и т.д. Если рецензенты обнаружили серьезные фактические ошибки, то в рецензии должны быть ссылки на альтернативные источники; если не согласны с концепциями авторов рецензируемых работ, они обязаны указать серьезные работы, обосновывающие противоположные мнения.

Но, увы, редакторы и редакции этих журналов идут другим путем. Все публикуемые там рецензии суть поклепы, то есть произведения жанра, сочетающего в себе разнос, донос и личные оскорбления. При этом достается многим, в том числе нашему издательству «Харвест».

Долгое время мы не обращали внимания на подобные глупости. Но в конце концов дело дошло до того, что один из таких журналов («История авиации», № 4/2002, редактор А.В. Булах) объявил несуществующими лицами как меня — главного редактора издательства «Харвест» («нет на свете никакого Тараса, это аббревиатура, составленная из первых букв фамилий нескольких авторов»), так и постоянных авторов нашего издательства («Тарас — это псевдоним, за которым скрывается шайка невежественных писак, заваливших все прилавки России своими низкопробными сочинениями»).

Стало ясно, что пришла пора разобраться с этими лицами «столичной национальности».

Все они принадлежат к числу изрядно расплодившихся в последние годы «историков-тусовщиков». Это та публика, которая группируется вокруг редакций специализированных малотиражных журнальчиков либо вокруг некоторых клубов «по интересам».

Идеология этих «крупных знатоков узких проблем» сводится к двум базовым постулатам. Во-первых, «историкотусовщики убеждены в том, что только они — подлинные эксперты в тех вопросах, о которых с умным видом разговаривают друг с другом. Во-вторых, они свято верят в то, что когда-нибудь удивят мир своими классическими исследованиями. «Правда, пока нам некогда этим заняться, но уже скоро, например, после дождика в ближайший четверг, мы сядем, да и напишем». Как это ни смешно, тусовщики судят всех «прочих авторов» именно с позиций своих фантастических представлений о том, какими должны быть идеальные сочинения.

В действительности же они умеют лишь разговаривать. А неотъемлемым атрибутом такой болтовни является демонстрация солидарной ненависти ко всем тем, кто осмеливается не болтать, но что-то делать в тех областях, в которых эти «импотент-интеллектуалы» привыкли считать себя корифеями.

Так и хочется им сказать: ребята, не тратьте время зря. Лучше покажите пример собственными сочинениями эталонного характера. Однако риторические призывы к сочинительству по отношению к ним дело безнадежное. Со стороны хорошо видно, что в своем подавляющем большинстве тусовщики — это инвалиды умственного труда. В лучшем случае, они в тяжких муках «рожают» одну-две скучнейшие статьи в год, либо пару-тройку тощих брошюр за десяток лет. В худшем — не способны даже на это. Весь пар уходит в гудок, то есть, в устную ругань, а также в сочинение письменных пасквилей на тех, кто что-то делает. Вот это у них получается неплохо, ибо составляет истинное их призвание.

Тем не менее, «историков-тусовщиков» просто распирает изнутри ощущение собственной значимости. Ведь в

своем больном воображении они давно привыкли считать самих себя личностями если не планетарного масштаба, то хотя бы всероссийского.

Между тем, их брошюры, посвященные предельно узким темам (например, один корабль, один тип самолета или кораблей, одно сражение, один конкретный вопрос), способны заинтересовать лишь очень немногих читателей. Цена же у них такая, как у великолепно изданных толстых энциклопедий. Результат налицо: эти брошюры по 5—10—15 лет валяются на прилавках, замусоленные множеством пальцев при перелистывании.

С грустью в сердце, с болью в душе «историки-тусовщики» видят, что они сами, их брошюры, их журналы не пользуются спросом. Более того, «невежественные бездарные писаки» из провинции (например, авторы издательства «Харвест») игнорируют экспертные оценки и мнения столь выдающихся «специалистов». Разве можно это стерпеть?

Сравнивая огромный успех наших книг (как гневно отмечено в «Истории авиации», мы завалили ими «все книжные прилавки России») с судьбой тех тощих брошюрок, что изредка удается выпускать в свет московским и петербургским «тусовщикам», я отчетливо вижу подоплеку их ярости.

В самом деле, куда им до нашего автора Широкограда, опубликовавшего не только свыше 250 статей в московских и петербургских журналах и газетах, но еще и 22 книги объемом до 700—800 страниц и более (например, в его «Энциклопедии отечественной артиллерии XVIII—XIX веков» 1156 страниц большого формата). Или до Тараса, издавшего под своей фамилией, а также под псевдонимом Дон Миллер, более 30 книг разнообразной военной тематики. Куда им до Бешанова, обе книги которого о Великой Отечественной войне внимательно проанализировали серьезные рецензенты даже в парижских, нью-йоркских и лондонских русскоязычных изданиях.

Видимо, не так уж плохи сочинения наших авторов «Харвеста», как утверждает какой-то Кулагин, сочинитель очередной «чернухи» в наш адрес. Во всяком случае, более половины книг военной тематики, выпущенных под моей редакцией, неоднократно переиздавалось. Между тем,

злбный пасквильянт Кулагин опубликовал всего лишь две брошюры о подводных лодках по 32 страницы каждая, причем и эти «шедевры военно-исторической мысли», где больше половины объема занимают иллюстрации, он написал в соавторстве, у одного сил не хватило.

Таким образом, причина злобной ненависти стара как мир. Это зависть («почему не мы?!») и обида («почему без нас?!»).

А посему, истекая слюной от зависти, желчью от обиды, псевдоисторики из числа «тусовщиков» в меру своих скромных интеллектуальных возможностей пытаются гадить на головы всем тем, кто — с одной стороны, не числится в их рядах, а с другой — несмотря на данное преступление, публикуют книгу за книгой по тем вопросам, экспертами в которых они привыкли считать самих себя.

* * *

Еще не так давно («при коммунистах») рецензенты обычно использовали три цвета: белый («удачей автора стало...»), серый («мало интересными представляются...») и черный («к сожалению, рецензируемой работе присущ ряд серьезных недостатков...»). Но «тусовщикам» вполне достаточно одной краски — черной.

Их метод до крайности прост. Главное — найти хоть какой-нибудь «ляп» (например, неточную подпись к фотографии) и, тыкая в это место пальцем, испражняться на автора везде, где только удастся. Прежде всего, в процессе устного общения на пресловутых тусовках. В прошлые времена разговорами дело и кончалось. Уникальность нынешнего периода заключается в том, что сегодня кое-кому из этих инвалидов умственного труда удалось прорваться на страницы журналов или газет.

Например, упомянутый выше К.Г. Кулагин недавно опубликовал пасквиль в журнале «Флотомастер» (редактор Б.В. Соломонов). В нем он на 4-х страницах всячески ругает изданный мной справочник А.Б. Широкограда «Корабли и катера ВМФ СССР 1939–1945». Так называемая «рецензия» — сплошная брань, ни одного хорошего слова. По утверждению Кулагина, все 944 страницы справочни-

ка — сплошное вранье. Однако даже не самые умные на свете люди знают: не бывает книг, тем более справочников, без единого положительного аспекта.

Кулагин с большим ехидством приводит ряд совпадений в текстах справочников С.С. Бережного и А.Б. Широкограда. Дескать, вот он — плагиат!

Но зададим риторический вопрос: а что, должна быть какая-то разница во времени закладки, в дате спуска, в водоизмещении, в длине корабля, в вооружении, наконец, в событиях его истории?

Процитирую заодно Статью 8 Закона РФ об авторском праве: «Не являются объектами авторского права... сообщения о событиях и фактах, имеющие информационный характер». Между тем, во всех случаях так называемого «плагиата» имеют место именно «сообщения о событиях и фактах».

Впрочем, разных Кулагиных, Булахов, Соломоновых меньше всего интересуют читатели, о которых они якобы пекутся. Нет, они жаждут другого — обгадить.

А то ведь что получается — пока напечатают в своем журнале маленькую статью о каком-то одном эпизоде, например, арабо-израильской войны в воздухе или русско-японской войны на море, или об интересном образце военной техники, «Харвест» успеет издать целую книгу на данную тему! Отсюда и злоба.

Весьма примечательна в этом смысле реакция «историков-тусовщиков» на изданную мной осенью 2001 года книгу немецкого генерала Вальтера Швабедиссена «Анализ действий советской авиации в 1941—1945» (я дал ей ироническое название «Сталинские соколы», на том основании, что до соколов «красным военлетам» было очень далеко). Это интереснейший труд, фактически впервые показавший нашим читателям войну в воздухе «глазами врага». Читатели адекватно оценили данный труд: за полтора года мы отпечатали и продали три тиража, скоро выпустим четвертый.

Однако «инвалидов умственного труда» содержание книг мало интересует. Это ведь думать надо, анализировать, сравнивать. И вот г-н Булах заявляет мне в телефонном разговоре: «американцы специально издали эту книгу,

чтобы отвлечь внимание от их тяжелых потерь в воздушной войне над Вьетнамом». Но позвольте! В США перевод книги Швабедиссена был опубликован в 1960 году (в Германии она вышла в конце 40-х годов), тогда как налеты американцев на ДРВ начались лишь 5 августа 1964 года! Однако для таких «знатоков», как Булах, Кулагин или Соломонов, факты не играют особой роли. Гораздо важнее приклеить ярлык.

Другой «историк-тусовщик», отставной летчик по фамилии Кузнецов, пишет мне по поводу данной книги: «фашист не смог смириться с тем, что был побит «дикарями». Откуда он взял этот тезис, для меня так и осталось загадкой. В книге Швабедиссена, представляющей собой обобщение сводок разведки Люфтваффе и опросов германских летчиков, ничего подобного нет. Там всего лишь скрупулезно отмечено все то, в чем ВВС РККА превосходили Люфтваффе, и столь же добросовестно указаны недостатки. Ведь книга написана по материалам времен войны, предназначенным «для внутреннего пользования», там нет места вранью.

Другое дело, что картина у Швабедиссена получилась очень непохожей на парадно-официозную историю, сочиненную отечественными «историками в погонах, с партбилетами в карманах». Что ж, извините. Он носил совсем другие погоны, а если и состоял в партии, то в НСДАП. Зато когда читаешь его труд, то понимаешь, каким образом «сталинские соколы» смогли потерять за время войны более 85-и тысяч машин (!), угробив 45 тысяч из них собственными руками!

* * *

Злобствующие редакторы и авторы малотиражных специализированных журналов явно не понимают несколько очевидных фактов.

Во-первых, если не считать московских и петербургских тусовщиков, публикуемые ими пасквили читателям России, других стран СНГ глубоко безразличны.

Во-вторых, они по собственной инициативе демонстрируют свою глупость и гипертрофированное самомнение

(органично дополняемые мерзопакостностью), той весьма значительной части читателей, которая способна сравнивать, анализировать, вообще думать своей собственной головой.

В-третьих, расходуя немалый объем тощих журналов на публикацию воплей обиженного самолюбия, зависти и злобы, они сами их гробят. Журналы и так скучные, они делают их еще скучнее.

В-четвертых, упоминая из номера в номер наши издания, они обеспечивают нам пусть скромную (тиражи маленькие), зато бесплатную рекламу (к сожалению, каждый раз с опозданием в полгода или год, но все равно спасибо). Именно такую разновидность рекламы имеет в виду лидер ЛДПР, когда говорит: «что-то давно никто меня не ругал, неужели меня совсем забыли?»...

И в-пятых, все их потуги нам, что называется... В течение ближайших лет мы планируем издать очередные 50—60 книг по вопросам военной истории и техники.

*Анатолий Тарас,
редактор и один из авторов книжных серий
«Коммандос», «Библиотека военной истории»,
«Военно-историческая библиотека», «Профессионал»
издательства «Харвест»*

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	3
Глава 1. Генерал Джулио Дуэ и его доктрина	6
Глава 2. У советских — собственная гордость	29
Глава 3. Битва за Англию	52
Глава 4. Воздушное наступление на Рейх	79
Американский дебют	93
Операция «Пойнтблэнк»	97
«Битва за Гамбург»	104
«Битва за Берлин»	108
Последний год	125
Глава 5. Огненный шторм над Японией	145
Глава 6. Триумф воздушной мощи?	154
План «Дропшот» или как победить Советский Союз?	154
Третья мировая война — взгляд из Москвы	160
Глава 7. «Воздушная мощь — решающая сила в Корее»	171
Глава 8. Шестидневная война	199
Глава 9. Вьетнам	210
Глава 10. Ядерная зима	241
«Опера»	243
«Eldorado Canyon»	247
Глава 11. «Буря в пустыне»	252
Глава 12. Шестое поколение	278
Невидимки вступают в бой	287
«Томагавки» дяди Сэма	309
Космическое око	312
Информационные войны	313
В небе — роботы	320
Глава 13. От теории к практике	323
«Жало пустыни»	323
Операция «Allied Force»	329
Операция «Несгибаемая свобода»	337
Заключение	342
Коротко об авторе	343

По вопросам оптовой покупки книг
издательства АСТ обращаться по адресу:
Звездный бульвар, дом 21, 7-й этаж
Тел. 215-43-38, 215-01-01, 215-55-13

Книги издательства АСТ
можно заказать по адресу:
107140, Москва, а/я 140,
АСТ — «Книги по почте»

Научно-популярное издание

ДРОГОВОЗ ИГОРЬ ГРИГОРЬЕВИЧ

ВОЗДУШНЫЙ БЛИЦКРИГ

**Доктрина Дуэ в XXI веке или был ли прав
итальянский генерал?**

Оригинал-макет *Г. А. Гурбо*

Ответственная за выпуск *В. Н. Волкова*

Подписано в печать с готовых диапозитивов 26.08.03.

Формат 84×108¹/₃₂. Бумага типографская.

Печать высокая с ФПФ. Усл. печ. л. 18,48.

Тираж 5000 экз. Заказ 1755.

ООО «Жарвест». Лицензия ЛВ № 32 от
27.08.02. РБ, 220013, Минск, ул. Кульман,
д. 1, корп. 3, эт. 4, к. 42.

Открытое акционерное общество
«Полиграфкомбинат им. Я. Коласа».
220600, Минск, ул. Красная, 23.

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

ВОЗДУШНЫЙ БЛИЦКРИГ

В этой книге описана теория и практика массовой воздушной войны. Разработанная в 1920-е годы итальянским генералом Джулио Дуэ, концепция такой войны в значительной мере нашла свое подтверждение уже в период 1936—1945 гг.

В последующие десятилетия стратегическое значение авиации в вооруженной борьбе постоянно росло. К концу XX века она превратилась в решающий фактор достижения победы. Однако советские (затем российские) военные теоретики умудрились этого не заметить. Вот почему настоящим шоком стали для них поражения Ирака; Югославии и режима Талибан в Афганистане.

Массированная воздушная война — это война шестого поколения, война XXI века. Автор рассказывает об ее целях, задачах, методах и средствах в доступной и увлекательной манере.

Его книга рассчитана на самый широкий круг читателей.

ISBN 985-13-1735-7



9 789851 317352