

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ  
БИБЛИОТЕКА

# ИСТОРИЯ ПИКИРОВЩИКА

ИСТОРИЯ ПИКИРОВЩИКА

ПИТЕР Ч. СМИТ



ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ  
БИБЛИОТЕКА

ПИТЕР Ч. СМИТ

**ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА**

**ПИТЕР Ч. СМИТ**

**ИСТОРИЯ  
ПИКИРОВЩИКА**

ИЗДАТЕЛЬСТВО  МОСКВА 2005

УДК 623.7"1925/45"  
ББК 68.53  
С50

Серия «Военно-историческая библиотека»  
основана в 1998 году

Piter C. Smith  
THE HISTORY OF DIVE BOMBING

*Перевод с английского А.Г. Больных*  
*Серийное оформление А.А. Кудрявцева*  
*Компьютерный дизайн Ю.А. Хаджи*  
Публикуется с разрешения автора.

Подписано в печать 03.02.2005. Формат 84x108<sup>1/32</sup>  
Усл. печ. л. 17,64. Тираж 3 000 экз. Заказ № 1918

**Смит, П. Ч.**

С50 История пикировщика / Питер Ч. Смит; пер. с англ. А.Г. Больных. — М.: АСТ, 2005. — 333, [3] с.: 16 л. ил. — (Военно-историческая библиотека).

ISBN 5-17-030319-X

История пикирующего бомбардировщика занимает всего 20 лет — с 1925 по 1945 год. Но именно этот класс самолетов оказал решающее влияние на ход Второй мировой войны.

Исследования английского военного историка Питера Ч. Смита посвящены боевому применению пикирующих бомбардировщиков на европейском и тихоокеанском театрах военных действий.

УДК 623.7"1925/45"  
ББК 68.53

© Piter C. Smith, 1981, 1987  
© Перевод А.Г. Больных, 2003  
© ООО «Издательство АСТ», 2005

## **ПОЛЕТ МЕТЕОРА, ИЛИ ИСТОРИЯ ПИКИРОВЩИКА (Предисловие переводчика)**

В истории войн, да и просто в истории, остались люди, события, техника, которые промелькнули по небосклону, подобно яркому метеору. Столь недолгой была их жизнь, что примерять ее к каким-то реальным историческим периодам даже смешно. Пять лет, десять, от силы двадцать... Это выглядит не то что несерьезно, но вообще незаметно на фоне «военной истории эпохи империализма». И все-таки, подобно метеору, они на краткое мгновение осветили все вокруг, затмив луну и солнце, а их падение могло иметь глобальное значение. В конце концов, до сих пор считается, что именно тот камушек, который оставил после себя Каньон Дьявола в Аризоне, погубил динозавров. А ведь летел-то считанные секунды!

Одним из самых ярких примеров такого метеорного полета является история пикирующего бомбардировщика. Реально она занимает всего 20 лет — с 1925 по 1945 год. Да, что-то там существовало раньше, что-то сумело продержаться чуть позже, но эти временные границы очерчены довольно четко. Зато значение пикировщика выходит далеко за пределы, которые можно было бы ожидать от «еще одного типа самолетов». Наверное, я выскажу крамольную точку зрения, но, по-моему, скромный пикировщик оказал на ход Второй Мировой войны

гораздо более весомое влияние, чем расхваленный четырехмоторный стратегический монстр. Причем речь идет о пикировщиках только двух стран — Германии и Соединенных Штатов. Да, другие страны тоже имели пикировочную авиацию, хорошую и плохую, многочисленную и мизерную, но повлияли на ход той войны только Ju-87 и SBD «Доунтлесс». И сразу же уточню: у «Доунтлесса» был свой звездный час, перевернувший всю Тихоокеанскую войну. Это битва при Мидуэе. А до того, и после того он действительно был всего лишь еще одним самолетом, что бы ни пытался нам доказать автор этой книги. Зато смертоносная «Штука» — уж простите использование этой аббревиатуры от *Sturzkampfflugzeug*, хотя по-русски она звучит довольно странно, — определяла ход военных действий с 1939 по 1943 год включительно. Танки Гудериана не добились бы и половины своих успехов, если бы им не прокладывала дорогу «летающая артиллерия». Роммель не дошел бы до окраин Александрии, если бы не пикировщики. Сначала она вымели британский флот с просторов Средиземного моря, а потом сломили любые попытки англичан организовать сопротивление. И закат вермахта впрямую связан с закатом «Штуки».

Пикировщики других стран — Японии, СССР, Великобритании — играли серьезную, иногда даже очень важную роль, но никогда не становились решающей силой в битве. Хотя при этом они многократно превышали по численности пикировочные эскадры Люфтваффе. Почему? Только немцы создали стройную систему воздушной поддержки войск, воплотили ее в реальность и довели до настоящего совершенства. И она работала блестяще, несмотря на довольно скромные характеристики Ju-87, который был неплохим самолетом, но отнюдь не выдающимся. В этом же направлении двигались американцы, однако они отстали от немцев лет этак на 10. Что-то работоспособное они наладили только к концу 1944 года, когда все уже и так было решено. С системой или без нее —

они уже сломали хребет японским вооруженным силам. А в Европе западные союзники вообще практически не применяли пикировочную авиацию на поле боя. Отдельные выпады отдельных эскадрилий мы не будем принимать в расчет.

А что же Советский Союз? Ведь Пе-2 уступал по численности только прославленному Ил-2, причем оба они являлись самолетами поля боя. Но даже в наших мемуарах не найдешь ничего подобного описаниям сокрушительных ударов «Штук». И все потому, что этой самой системы использования самолетов поля боя советские ВВС не имели. Мне могут возразить, что, мол, имелись теоретические разработки, достижения на маневрах и тому подобное. А я не стану спорить. Да, имелись. Ну и что? Все они так и остались сугубо теоретическими, бумажными рассуждениями, уж не буду говорить «разглагольствованиями». Вот, например, теорию блицкрига создали советский теоретик Галактионов и француз де Голль. Так почему мы связываем это понятие с фамилией Гудериана? Да потому, что он **на практике** воплотил теоретические разработки. Военное дело — это не история науки, чтобы бороться за бумажный приоритет, доказывая, что Киевская Русь искони была родиной слона. Ну, разработал ты что-то там, а дальше? Прав тот, кто применил все это в бою и с решающим результатом.

Прежде всего, следует упомянуть ужасающее состояние системы радиосвязи в Советских ВВС в течение всей войны, при том, что в начале войны можно было говорить вообще об отсутствии такой системы. Качество наших раций характеризуется более чем красочными выражениями летчиков, слыша которые, действительно убеждаешься: великий и могуч русского язык. Вдобавок в начале войны половина самолетов, если не больше, раций вообще не имела. И тут же нам поминают рацию «Доунтлесса», настроенную на 6 предварительно выбранных волн. Оказывается, американцы создали целых 4 отдельных радиосети управления пикировщиками. На фоне

этого несчастный русский лейтенантик на «козле» с допотопной рацией в роли «системы управления» не сошлется совершенно. Причем, если немцы с самого начала жестко привязали «Штуки» к наземным войскам, то у нас даже эти отдельно взятые радиостанции появились уже ближе к концу войны. Вот вам и ключ к пониманию причин не слишком высокой эффективности советской авиации поля боя. Только и остается утешаться математическими упражнениями, доказывающими неэффективность немецкой авиации.

Между прочим, фундаментальнейший труд, который в течение 2 лет публиковал журнал «Авиация и космонавтика», встретил бы живейшее понимание и горячее одобрение в британском министерстве авиации и командовании Королевских ВВС. Они всю войну с упорством, достойным лучшего применения, пытались доказать, что успехи немецких пикировщиков дутые. Ну, в лучшем случае, совершенно случайные. Правда, вывод они делали совершенно отличный от выводов этой статьи. «Самолет не является оружием поля боя», — твердили Маршалы Авиации. Здесь я употребляю это словосочетание, как собирательное определение, а не как конкретное воинское звание. Ну, как Их Лордства, сидящие в британском Адмиралтействе. Вообще, красивое звание «маршал авиации», правда? Вот только к нормальным маршалам оно никакого отношения не имеет и является эквивалентом армейского генерал-лейтенанта. Звание немалое, но ведь до маршальского жезла куда как далеко. Может, оно служило свидетельством некоей мании величия, охватившей авиацию всех стран после окончания Первой Мировой войны? Авиация стала самостоятельным видом вооруженных сил, поднявшись из скромного рода войск, — так нужно было как-то компенсировать не слишком длинную историю. Британское министерство авиации и командование КВВС всерьез вообразили, что способны решить исход любой войны. Маршал авиации Харрис пообещал «выбомбить Германию из войны», но своего

обещания не выполнил. Да и не мог в принципе, потому что не было у Англии достаточных сил. Конечно, известные «рейды 1000 бомбардировщиков» начались еще в 1942 году, но никто не помнит, что ради них Харрису пришлось обобрать все эскадрильи, включая учебные и противолодочные. Гордые своей исторической ролью Маршалы Aviации не желали поступиться и каплей обретенной независимости. Ведь авиация непосредственной поддержки попадает в распоряжение армейского командования, так не бывать тому. Королевские ВВС свободны... как кто угодно. И вообще, «ты не из нашей песочницы, я не дам тебе свой самолетик». Большинство объяснений вполне серьезных и неглупых, в общем, людей звучат, как этот детский лепет. Над Герингом, заявившим: «Все, что летает — мое!» — дружно смеялись, но Тренчард и Харрис тоже поступали в полном соответствии с этим принципом.

А в результате министерство авиации объявило войну собственному пикировщику, задавшись целью уничтожить его. В ход пошло все, вплоть до прямого обмана. В книге вы найдете циркуляр британского министерства авиации, призывающий **фальсифицировать** военные сводки, только чтобы не показать роли пикирующего бомбардировщика в боях. Данные о действиях немецких пикировщиков направляются в конторы «для анализа обычным порядком». Это в разгар напряженнейших боев! И вообще, Маршалы Aviации «крайне низкого мнения о достижениях пикировщиков Люфтваффе».

Но споры вокруг пикировщика, которые шли в Великобритании, хорошо иллюстрируют еще одну сторону британской действительности. Парламент призывает к ответу опозорившихся генералов, ну, или маршалов авиации, и требует объяснить, почему у других есть, а у нас нет. И военному командованию всерьез приходится отвечать перед народными избранниками. Более того, отсутствие пикировщиков в КВВС становится одним из обвинений в адрес Черчилля, когда в 1942 году в парла-



менте поднимается вопрос о вотуме доверия. Интересно, хоть кто-то из наших генералов ответил за позорнейшие поражения российской армии в Чечне? По мнению золотых галунов, бедная Россия буквально изнывает под нестерпимым игом свирепой демократии и задыхается в безжалостных лапах гражданских свобод, что очень им мешает. Так если демократия, почему с них никто не спросит?

Ладно, мы немного отвлеклись. Из этой книги мы в очередной раз узнаем, что Королевские ВВС совершенно не были готовы к войне. В книге «Летчики его Величества» показано, как «готовилась» истребительная авиация КВВС. Из книги «Бомбы сброшены!» выясняется, что и бомбардировочная авиация была готова ничуть не лучше. И вот очередное доказательство. Почитайте повнимательнее описание атаки британских пикировщиков немецкого крейсера «Кёнигсберг». Опять все то же самое! «А мы только два раза проводили учебное бомбометание!» Так откуда пошла легенда о превосходной подготовке британских летчиков, превосходивших любых других? Можно предложить одно объяснение, хотя я не знаю, насколько оно верно. Судя по всему, англичане были превосходными **пилотами**. Они прекрасно знали свои машины, в совершенстве ими владели. Но они ни в коем случае не были **военными летчиками**. Этому искусству им пришлось учиться во время войны, учиться, проливая кровь и теряя товарищей. Обычная картина: недомыслие начальства дорого обходится подчиненным. Не Тренчард, Харрис и Даудинг ответили за это. Ну, а то, что английские офицеры не были военными, я уже говорил. В этой книге можно найти новое подтверждение такому мнению. Один из пилотов с ужасом рассказывает, что ему пришлось жить в **палатке!** Это у себя в Англии, да еще летом. Представьте, какой ужас. Хорошо, хоть за это он получал дополнительную плату. М-да... Тактическая подготовка летчиков КВВС и ВСФ тоже была не на высоте. Вспомним описание атаки «Илластриеса».

Английский воздушный патруль (4 самолета!) погнался за парой итальянских торпедоносцев, уже сбросивших торпеды. В результате авианосец остался совершенно беззащитным.

Ну, а британские самолеты — это вообще особая песня. Ну кому в здравом уме придет объявлять «Скуа», имеющий скорость 360 км/час, истребителем?! А ведь он действительно совершенно официально именовался «истребитель-пикировщик». Про «Барракуду» вообще лучше молчать. Когда в 1944 году в Индийском океане американский авианосец «Саратога» действовал совместно с англичанами, один из американских офицеров, впервые увидев этот **аэроплан**, непроизвольно воскликнул: «Боже мой, лайми скоро начнут строить **самолеты!**» Во время той же атаки «Илластриеса» немецкие самолеты были заблаговременно обнаружены радаром, авианосец поднял дополнительные истребители, но тяжеловесные «Фулмары» не успели набрать высоту. Им осталось лишь гоняться за бросившими бомбы «Штуками».

Хотя с самолетами вообще не все обстояло так просто, как может показаться на первый взгляд. Для начала в качестве интересной справки приведу шутливые прозвища, которые дали американские пилоты своим самолетам. Прославленный ветеран SBD «Доунтлесс» стал известен как «*Slow But Deadly*» — «Тихоходный, но смертоносный». Его преемника, SB2C «Хеллдайвер», летчики недолюбливали, что отразила и кличка: «*Son of a Bitch, Second Class*» — «Сын шлюхи, второй сорт». Уж извините, это не моя выдумка. Не менее известный AD «Скайрейдер» у летчиков назывался «*Able Dog*» — «Умная собака». Почему именно так — а **пес** его знает.

А вот теперь вопрос более серьезный. Интересно, обратил ли кто-нибудь внимание, что практически **все** новые пикировщики оказались неудачными? Пе-2, «Хеллдайвер», «Джуди», «Барракуда» были неважными самолетами. Немцы вообще не смогли создать замену своему Ju-87. Никто не задавался вопросом, почему при Мидуэе

два «Джуди» на авианосце «Сорю» присутствовали в качестве разведчиков? Да потому, что пикировать эти пикировщики пока еще не могли! В конце концов, американцы и японцы кое-как дотянули свои самолеты до приличного состояния. «Барракуду» не мог заставить хорошо летать «ни бог, ни царь и ни герой». С «Пешкой» проблема сложнее. Летал этот самолет очень даже неплохо, сказывалось происхождение — все-таки истребитель. Но, как всякая переделка, он не мог быть удачным. В большинстве описаний атак с пикирования, выполненных «Пешкой», говорится, что бомбы сбрасывались с высоты около 2 километров. Вспомним налет на Котку, в ходе которого был потоплен немецкий крейсер ПВО «Нибобе». Я никак не смею сказать, что полковник В.И. Раков был плохим летчиком. Нет, он был прекрасным летчиком и смелым офицером. Но и он тоже... Это при том, что летчики других стран бомбили с 500—600 метров, а отдельные отчаянные головы сбрасывали бомбы вообще со 100 метров! По некоторым отзывам, посадка «Пешки» на выходе из пикирования составляла около 1000 метров. Где уж тут пикировать до уровня моря. И вообще, гораздо чаще Пе-2 использовался в роли обычного горизонтального бомбардировщика, где он был откровенно плох из-за своей малой бомбовой нагрузки. В течение всей войны самолет непрерывно совершенствовался, но изменения не касались его летных качеств. Лишь в 1944 году (!) что-то было сделано и в этом направлении, но переделки привели лишь к улучшению его скоростных качеств, но никак не пикировочных.

Создается впечатление, что наши летчики заслуживали лучших самолетов. Мы не раз говорили о потрясающих достижениях А.И. Покрышкина, который, несомненно, является **лучшим** летчиком-истребителем Второй Мировой войны. Кстати, тщательный анализ документов, проведенный совсем недавно, показывает, что Александр Иванович сбил не 59 немецких самолетов, а 95! А теперь представьте, что мог бы сделать Покрышкин, если бы

летал не на средненькой «Кобре», а на «Мустанге» или «Фоккере»!

Но мы сейчас говорим о пикировщиках, и потому следует упомянуть другого человека — генерал-майора И.С. Полбина. Это фигура, в своей области равная Покрышкину. Да, у немцев было много отличных летчиков — Хичхольд, Эннекерус, Динорт, великолепный Рудель. Но все они были всего лишь отличными пилотами, и могут похвастать великолепными личными достижениями, не более. Полбин вошел в историю как разработчик оригинальных тактических схем, как идеолог операций пикировщиков. Смелых солдат — сотни и тысячи, талантливых полководцев — единицы. Кстати, если тактику действий истребителей разрабатывали и в других странах, то теоретические работы Полбина являются **уникальными**. Его «вертушка» во многом облегчила действия пилотов на несовершенном самолете. И опять-таки, можно лишь гадать, чего мог добиться Полбин, если бы летал на нещадно обруганной «Штуке».

Вообще, книгу, которую вы читаете, скорее следовало бы назвать «Авиация поля боя», во всяком случае, П.Ч. Смит рассматривает пикировщики в таком качестве. Именно поэтому за кадром остались действия немецких бомбардировщиков Ju-88, хотя Смит их упоминает в книге. Однако на суше они гораздо чаще использовались как горизонтальные бомбардировщики. На море они причинили англичанам немало неприятностей именно как пикировщики, но это на море. И понятно, почему автор ни слова не сказал о «пикировщике всех времен и народов» — немецком He-177. Мало кто помнит, что несчастные конструкторы чуть не получили инфаркт, когда узнали о требовании Гитлера заставить четырехмоторный самолет пикировать! (Не обманывайтесь двумя мотогондоломи, в них стояли спаренные моторы.) И ведь заставили, хотя лично я не встречал ни одного описания атак этого **пикировщика**! Но ладно, Гитлер хоть потребо-

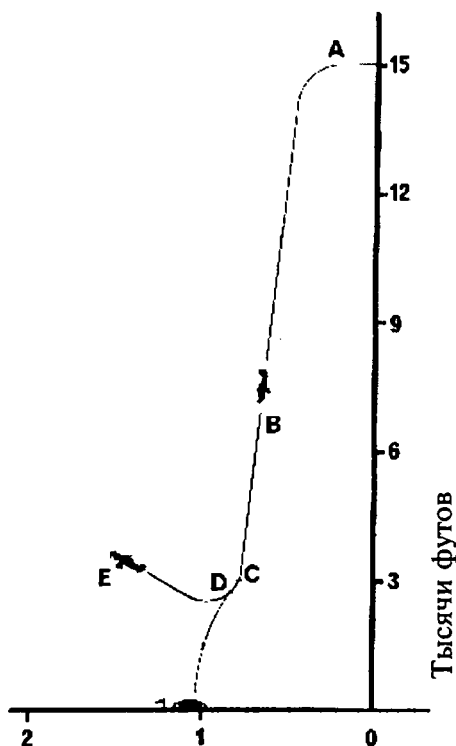
вал переделать самолет. А британское министерство авиации, в ответ на постоянные просьбы армии дать ей пикировщик, приказало начать эксперименты на «Веллингтонах» и «Хэмпденах». Кто тут дурнее, я уж не знаю.

Интересно, хотя и совершенно бесполезно сравнивать организационную структуру ВВС разных стран. Нашей четкой линейки звено-эскадрилья-полк-дивизия нет практически ни у кого. И потому переводить приходится, сознательно допуская те или иные отклонения. Например, в Королевских ВВС бомбардировочная эскадрилья состоит из 18 самолетов, разделенных на 2 звена по 9 машин. А тройка — самая низшая структурная единица — носит название суб-звена. Если в названиях английских авиачастей обязательно присутствует слово «*Air*» — воздушный, и термин «авиагруппа» не вызывает сомнений, то как переводить немецкие названия? У немцев имеются воздушные флоты «*Luftflotte*», на группы «*Gruppe*» никак не связаны с воздухом. Вот и получается, что британская авиагруппа встретила в бою с немецкой просто группой. И к чему приравнять эту самую группу? У американцев это авиаполк, у англичан — авиадивизия, у немцев снова ближе к авиаполку. Словом, как ни переведешь — все правильно!

Для проформы (об этом уже много раз писали) все-таки повторим организационную структуру пикировочных соединений Люфтваффе. Низшая единица — звено из 3 самолетов. Далее идет эскадрилья, 3 эскадрильи составляют группу. 3 группы объединены в эскадру, эскадрильи в составе эскадры имели сквозную нумерацию. Авиадивизия и авиакорпус постоянной структуры не имели. Их состав менялся в зависимости от характера предстоящих операций. Номера эскадрилий обозначались арабскими цифрами, номера групп — римскими. Таким образом I.I/StG.3 означает 1-ю эскадрилью 1-й группы 3-й эскадры. Иногда номера эскадрилий указывались без указания номера группы, поэтому не следует путать 3./StG.3 и III/StG.3.

Кстати, книга дает еще один полезный урок — с большой осторожностью относиться к так называемым «документальным свидетельствам» и «рассказам очевидцев». Вы увидите, насколько разнятся данные о потерях, приведенные противниками; как 20 сбитых самолетов благополучно превращаются в 3. Еще более сильное впечатление оставляет рассказ о потоплении английского монитора «Террор». Гельмут Мальке, лично участвовавший в атаке, говорит, что корабль получил несколько прямых попаданий, взорвался и затонул у них на глазах. Зато приводимый отрывок из книги I. Vuxton «Big gun monitors» рассказывает об этом совсем по-другому. Корабль затонул несколько часов спустя, при этом не было ни одного попадания, просто от близких разрывов разошлись швы корпуса.

### Схема атаки с пикирования



А. Ju-87 входит в пике на высоте 4500 футов.

В. Самолет достигает максимальной скорости 350 миль/час при угле пикирования 80 градусов.

С. Примерно через 30 секунд после начала пикирования самолет достигает точки выхода из пике. Пилот нажимает кнопку автомата выхода.

Д. Через пару секунд автомат срабатывает. При этом автоматически сбрасывается бомба.

Е. После выхода из пике пилот восстанавливает управление самолетом, убирает тормозные решетки, дает полный газ и старается как можно быстрее улететь от точки взрыва, чтобы самолет не повредило обломками.

*Пэт, Полю и Даун.  
Эта книга, как и все остальное,  
посвящается вам.*

## ГЛАВА 1

### Я СПИКИРОВАЛ ПРЯМО НА БАРЖУ

Единственное, что можно совершенно точно сказать о происхождении такого вида воздушной атаки, которая известна под названием бомбометания с пикирования, так это то, что нельзя найти человека, впервые применившего его. Часть историков сходится во мнении, что летчики корпуса морской пехоты США, действовавшие в Центральной Америке, превратили этот метод в настоящее искусство.

Я ни в коей мере не желаю оспаривать действительно огромный вклад, который внесли эти люди в развитие бомбометания с пикирования, но мои собственные исследования привели меня к твердому убеждению, что первые такие атаки были проведены гораздо раньше. Это произошло в последние годы Первой Мировой войны. Точно зафиксирована атака, которую выполнил пилот 84-й эскадрильи Королевских ВВС Гарри Браун на Западном фронте.

Самую большую путаницу и сомнения в этом вопросе вызывают попытки четко определить угол атаки, который можно назвать пикированием в отличие от бомбометания с планирования. В результате бомбометанием с планирования было решено назвать те случаи, когда самолет снижается под углом менее 20 градусов. Пологое пикирова-



ние (оно же крутое планирование) имеет место при угле снижения от 20 до 60 градусов. Поэтому большинство экспертов считает, что истинным пикированием следует называть заход на цель под углом 60 градусов и более.

Такие правила можно принять в качестве основы, хотя, конечно, не следует считать абсолютными. В те давние дни приборы были самыми примитивными, и не делалось никаких особых записей относительно углов, под которыми была выполнена атака. Просто оценивали на глазок и говорили: «Крутое пики». В дальнейшем, уже после создания специализированных пикирующих бомбардировщиков, многие важнейшие атаки проводились под углами менее 60 градусов, и все-таки они являются классическими атаками с пикирования, даже по самым строгим меркам. На заре развития военной авиации трудно было различить атаки с пикирования и атаки с планирования, если это вообще возможно.

Еще перед началом Великой Войны в Европе один из первых авиаторов Соединенных Штатов стал пионером нового метода. Это был Леонард У. Бонни. Во время Гражданской войны в Мексике в 1913—15 годах Бонни действовал в качестве воздушного разведчика, на своем крошечном «Муассане» разыскивая вражеские силы. Но, кроме ведения разведки, он занимался и другим. Бонни брал с собой специальные динамитные бомбы, изготовленные мексиканскими инженерами. Это были сферические снаряды, которые выстреливались с помощью винтовочного патрона. Он проводил свои атаки с малой высоты, и один из современников оставил довольно любопытное описание его метода. «Бонни лично сбрасывал свои бомбы в конце пики, прежде чем выровняться, и не использовал никаких прицелов».

Другим примером, относящимся к этому же времени, является французская атака ангаров немецких цеппелинов в Меце в 1914 году. Один из пилотов прилетел к цели на высоте 8000 футов, но тут у него отказал мотор. «Не желая падать, не выполнив задание, он начал сни-

жаться скольжением и в это время сбросил бомбу, проявив замечательное хладнокровие».

Сохранился аналогичный рапорт с описанием английской атаки ангаров цеппелинов в Дюссельдорфе, проведенной 8 октября 1914 года лейтенантом звена Р.Л.Г. Мариксом из Королевской Морской Летной Службы (КМЛС) на самолете Сопвич «Таблоид». Погода была туманной, и пилот доложил, что ему пришлось спикировать до высоты всего 600 футов, прежде чем сбросить свои 20-фн бомбы, чтобы добиться прямых попаданий. Марикс отметил, что в таких условиях для повышения точности самолет должен спуститься до высоты, где действовать уже опасно.

21 ноября 1914 года три летчика КМЛС атаковали ангараы цеппелинов такими же бомбами, и снова они были вынуждены пикировать с высоты 1200 футов до 700 футов для того, чтобы сбросить бомбы. Атаки с бреющего полета, которые в ходе последующих операций стали называть «обстрелами», имели очень большое значение во время боев не только на Западном фронте, но и на других театрах. Эти атаки широко применялись на Сомме в 1916 году, особенно 43-й эскадрильей, а потом на Ипре и под Камбре в 1917 году. Немцы сформировали специальные «*Schlachtstaffeln*» — штурмовые эскадрильи — для аналогичных атак с бреющего. Два самых наглядных примера использования этой тактики дали англичане в сентябре 1918 года. Под Наблусом они атаковали турецкие войска, а в проходе Кастурино — болгарские. Хотя эти атаки были эффектными и эффективными, это ни в коем случае не было бомбометанием с пикирования. При этом атакующие самолеты понесли тяжелые потери от огня с земли, что вынудило Королевские ВВС отказаться от использования подобных методов, а заодно и от бомбометания с пикирования на весь межвоенный период.

В течение всей войны то здесь, то там имели место отдельные атаки конкретных целей, проведенные с пикирования. Упоминания об этом встречаются в офици-

альных рапортах и мемуарах летчиков. Почти всюду говорится: «Если авиатор пикирует на цель, точность повышается и целиться можно без применения специальных приспособлений».

Один британский журнал того времени посвятил этому методу атаки специальную статью. Ее автор говорит:

«Тактически шансы на прямое попадание значительно возрастают при пикировании носом на цель. Однако имеющееся время вероятно помешает спокойно использовать инструменты во время стремительного снижения, и пилот будет вынужден полагаться исключительно на свой глазомер».

Артур Гулд Ли, пилот 46-й эскадрильи, базировавшейся в Изель-ла-Гамо западнее Арраса, в конце ноября 1917 года, дал красочное описание такого рода атаки и связанного с ней риска. 30 ноября он взлетел, имея на борту четыре 20-фн бомбы для атаки одного здания в деревне Бурлон. Он имел приказ выполнить 4 захода и сбрасывать во время каждого из них по одной бомбе. Вместо этого он приказал своему ведомому сразу сбросить все 4 бомбы. Сам Ли сбросил первую бомбу, а потом ушел к точке сбора над лесом Гавринкур. С высоты 4000 футов он повторил атаку.

«Мы начали круто пикировать, и я снизился до высоты 200 футов. Наверное, это была действительно важная цель, потому что по нам начали стрелять чертовски много пулеметов. Когда я выходил из пике с разворотом, я мельком увидел Дасгейта, который тоже набирал высоту, но тут же потерял его. Я увидел дымы от разрывов бомб. Моя упала мимо, но его легла совсем рядом. Однако дом уцелел. Я должен был попытаться еще раз.

Честно говоря, мне это совершенно не нравилось. Я чувствовал, что у меня просто не хватит духа пикировать еще 3 раза на это пулеметное гнездо. Они были

настороже и ждали меня. Я сказал себе, что должен сделать это, но только один раз. И я это сделал с каким-то странным равнодушием. Я спикировал еще ниже, до 100 футов, и сбросил 3 оставшиеся бомбы. Вокруг свистели пули. Я резко бросил самолет вправо и заскользил в 20 футах над землей так, чтобы они не могли целиться. Попал ли я в этот проклятый дом — не знаю. Это меня не интересовало. К счастью, они в меня не попали. Но одна пуля сломала ручку контроля газа, а другая угодила в обойму сигнальных ракет. Они просто должны были взорваться и поджечь самолет, но почему-то всё обошлось».

Не приходится удивляться тому, что во время подобных атак потери были очень высокими. Сам Ли был сбит в тот же день, уже в третий раз за время службы, когда вылетел для обстрела немецких войск, наступающих под Камбре.

Неофициальных претензий на первенство в изобретении атак с пикирования так много, что выбирать есть из чего. Но, по моему личному мнению, наиболее обоснованным является отчет о первой «официальной» атаке, проведенной вторым лейтенантом Уильямом Генри Брауном, служившим в 84-й эскадрилье Королевского Летного Корпуса (КЛК) во Франции. Это произошло в марте 1918 года. Разумеется, эта детально описанная атака может быть примером первых, пока еще не слишком уверенных действий. Однако она примечательна тем, что, во-первых, была успешной, а во-вторых, была направлена против корабля.

До этого 84-я эскадрилья воевала во Франции уже несколько месяцев, в основном она занималась разведкой, либо ее самолеты действовали в качестве истребителей. С августа 1917 года ею командовал майор У.С. Шолто Дуглас, который еще войдет в историю КВВС. Мы не раз встретим его имя на страницах этой книги.

Подразделение постоянно меняло аэродромы, хотя линия фронта в это время оставалась неподвижной. 29 декабря 1917 года эскадрилья прибыла во Флез, находящийся недалеко от Сен-Кантена. Она была укомплектована самолетами SE-5a, вооруженными только пулеметами Виккерса и Льюиса.

Хотя истребитель SE-5a по своим данным мало подходил на роль первого настоящего пикирующего бомбардировщика, следует помнить, что он был оснащен коллиматорным прицелом, а под фюзеляжем имелись замки для подвески 4 бомб. Кроме того, он был исключительно маневренной и живучей машиной. Один историк так характеризует его: «SE-5a заслужил репутацию очень прочного. Пилоты были готовы бросать его в крутое пике и выходить из него по малому радиусу, не опасаясь, что крылья отвалятся».

84-я эскадрилья уже приобрела большой опыт обстрела вражеских позиций с малой высоты и специально проводила такой обстрел 3 мая 1917 года во время боев под Аррасом. Но эта операция должна была стать совсем иной.

Выдержки из неопубликованных мемуаров лейтенанта Брауна показывают проблемы, с которыми сталкивались пилоты SE-5a, когда атаковали случайные цели, обнаруженные во время свободной охоты. Именно такие вылеты являлись основой их боевой деятельности в последнее время, однако слишком часто пилоты обнаруживали на земле цели слишком большие для пулеметного огня, но в то же время слишком маленькие для обычных бомбардировщиков. Браун пишет в своих мемуарах:

«Мы прекрасно знали, что подвешивать бомбы к нашим самолетам — все равно что заставлять маленькую птичку летать с подвешенным грецким орехом. Она просто не поднимется с земли, как и мы».

И все-таки было решено проверить, на что способен SE-5a в роли бомбардировщика. В качестве «доброволь-

ца» был выбран Браун, потому что был самым легким из пилотов 84-й эскадрильи. Ему дали потренироваться всего несколько дней, перед тем как начались испытания в бою. Он вспоминает:

«На следующее утро к самодельным бомбодержателям были подвешены четыре деревянные 25-фн бомбы. Мои товарищи нарисовали на земле круг диаметром 100 футов рядом с аэродромом. Я должен был лететь на высоте 1000 футов и сбрасывать бомбы по одной в каждом заходе. Так как у меня не было никаких специальных прицелов, кроме собственных глаз, я все четыре раза промахнулся мимо круга».

Проблема точного попадания в мишень была решена после того, как один из пилотов задал вопрос: «Мы пикируем, чтобы обстреливать их, так почему бы не сбрасывать бомбу в конце пике?» После этого предложения лейтенант Браун совершил еще один вылет с 4 учебными бомбами. На этот раз были зарегистрированы 4 попадания.

Последовали новые испытания, и 14 марта 1918 года была проведена первая боевая атака. Ее целью были баржи с боеприпасами на канале возле Берно. Цель была достаточно трудной, но если атака будет удачной, сразу же будет получено зрелищное подтверждение успеха!

Атака с пикирования, проведенная вторым лейтенантом Брауном, описана в журнале боевых действий 84-й эскадрильи как «Специальное задание (бомбардировка с малой высоты)». Собственно, такой она и была. Единственный вылет на бомбежку среди множества рутинных разведывательных полетов.

Его SE-5a (№ 5384) был вооружен 4 бомбами и подготовлен к вылету. Однако на рассвете все вокруг затянул густой, как кисель, туман, поэтому взлететь оказалось невозможно. Лишь к полудню туман поредел, и Браун сумел подняться в воздух и полетел к цели, то и дело

попадая в полосы тумана. Он был вынужден действовать самостоятельно, и туман оказался достаточно густым, чтобы вынудить его сначала лететь ниже 1000 футов. Но в любом случае, через 12 минут после старта он оказался над целью. Далее Браун так описывает происходившее:

«Покинув аэродром, я долетел до Буа-де-Сави в тумане. Там я начал подниматься и набрал высоту 5000 футов. На этой высоте я с трудом различал дорогу Сен-Кантен — Монт д'Ориньи, вдоль которой я и полетел. Однако я проскочил мимо аэродрома Монт д'Ориньи и начал поиски канала. В Верно я обнаружил 4 баржи».

В своих мемуарах Браун вспоминает, что его целью стали 3 баржи, однако он не заметил четвертую, которую, скорее всего, уже оттащили на середину канала. Он немедленно снизился и выполнил первую атаку, но не смог пикировать прямо на баржи, как планировалось, из-за тумана. «Я проклинал туман, который помешал мне набрать достаточную высоту для нормального пике», — писал он.

Первая и вторая бомбы Брауна упали мимо. Когда он выполнил третий заход, одна бомба попала в берег канала, а две другие безвредно шлепнулись в воду.

«Туман слегка приподнялся. Я спикировал прямо на баржу. Когда я взял ручку на себя, то оглянулся назад и увидел результат взрыва. Я попал прямо в самую середину баржи».

В этом последнем заходе Браун сбросил бомбу с высоты 500 футов. Не удовлетворенный этим успехом, он решил продолжить.

«Затем я набрал высоту, развернулся и спикировал на баржи, расстреляв весь магазин Льюиса и сделав 50 выстрелов из Веккерса. Мой Веккерс заклинило. На об-

ратном пути я видел на дороге 3 или 4 автомобиля, которые тоже обстрелял, сделав еще 30 выстрелов. Не было никаких солдат и никакого движения на дороге.

Так закончился исторический вылет. Была ли это первая **настоящая** атака с пикирования? По крайней мере, один из авторитетов считает, что это так и было. «Аэроспейс Хисториэн» пишет: «В течение недели разведчики SE-5 этой эскадрильи были переоборудованы для несения бомб, и в словаре воздушной войны появилось новое выражение — бомбометание с пикирования».

В последующем Королевские ВВС вообще постарались объявить пикировщик как бы несуществующим, поэтому об историческом событии довольно быстро забыли. В 1936 году Оливер Стюарт решил напомнить британским читателям, что «бомбометание с пикирования считают недавним изобретением. Однако на самом деле этот метод применялся «Кэмелами» еще в 1917 году».

Но Сопвич «Кэмел» был не единственным самолетом, который использовался в роли пикировщика. Лейтенант Браун в марте 1917 года провел, может быть, и не первую «настоящую» атаку на SE-5a, но его опыты по использованию этого разведчика для бомбометания с пикирования на несколько недель опередили боевое использование импровизированного пикировщика.

Впрочем, что бы там ни говорили, но эта атака принесла реальные плоды. Командование КВВС обратило внимание на новый метод и решило изучить его всерьез. В начале 1918 года для испытаний был выделен тщательно оборудованный артиллерийский полигон в Орфорд-нессе, графство Саффолк.

Эксперименты обещали быть опасными. Летчики плохо представляли себе новый метод атаки, зато они прекрасно знали, что их аэропланы являются более чем хрупкими конструкциями, и совершенно неизвестно, выдержат ли они возникающие в процессе пикирования нагрузки и напряжения. Поэтому для опытов были отобраны опыт-



ные офицеры. Впрочем, их боевой опыт и часы налета различались довольно заметно, потому что комендант полигона подполковник А.К. Боддэм-Уитэм сознательно постарался подобрать такую группу, чтобы опыты дали более достоверные результаты.

Для экспериментов были выбраны самолеты SE-5a и «Кэмел». Сначала была проведена серия одиночных атак по маленькому желтому флажку, нарисованному на дощатой мишени. Пикирование начиналось на высоте примерно 1500 футов, и сбрасывались бомбы с высоты от 800 до 1000 футов. Как гласит официальный отчет: «Вскоре выяснилось, что очень сложно выработать общие правила, так как каждый пилот использовал свой собственный способ решения задачи. Но после небольшой практики четыре пилота смогли показать хорошие результаты в стрельбе».

В отношении SE-5a все было почти ясно. В отчете говорится: «Чем ниже спускалась машина перед сбросом бомб, тем более точным был удар». Однако общее заключение оказалось неблагоприятным. «Предложенный метод пикирования на «Кэмеле» со скоростью 160 миль/час и сброса бомб на малой высоте является крайне небезопасным для среднего пилота. Показанные результаты совершенно не оправдывают возможной гибели самолетов и подготовленных летчиков».

В таких условиях и началось формирование официальной линии KBVC в отношении пикировщиков, причем это негативное отношение не изменилось ни на йоту в течение последующих 30 лет. Хотя, как мы увидим, эксперименты с пикировщиками продолжались, предубеждение против самого метода уже зародилось и со временем стало только еще крепче.

\* \* \*

На другой стороне Атлантики столкнулись две противоположные точки зрения. Флот выступал за пикиров-

щики, ВВС — против. Однако их позиция сформировалась не столь быстро, как это произошло в Англии. В Соединенных Штатах именно армейские ВВС высекли искру, из которой возгорелось пикировочное пламя. Во Франции события катились по тем же рельсам, хотя в первые послевоенные годы именно эта страна шла впереди других в области использования пикировщиков против военных кораблей. Из остальных крупных держав можно упомянуть Советскую Россию, которая предпочла развивать штурмовую авиацию, а не пикировочную. Польша последовала этому примеру. Япония и Германия медлили, хотя последняя обладала огромным военным опытом.

В Великобритании эстафету подхватил Королевский Флот. Попытки с пикированием продолжались с участием истребителей Воздушных Сил Флота (ВСФ), но эта обязанность считалась дополнением к их обычным функциям. Атаки с пикирования против крупных кораблей с использованием мелких бомб были составной частью подготовки пилотов. Однако они должны были в лучшем случае уничтожить несколько зенитных орудий, после чего главный удар наносили все-таки торпедоносцы. Королевский Флот в 1920-х годах баловался с различными истребителями-бипланами, но все-таки создал тактику звездного налета, хотя ни о чем реальном говорить не следовало, ведь эти «пикировщики» несли под крыльями по четыре 20-фн бомбы. Маневры 1928 года на Средиземном море показали, что естественной целью атак легких пикировщиков могут быть авианосцы вражеского флота. Эта точка зрения преобладала в 1930-х годах.

Франция, вместе с Соединенными Штатами и Великобританией, была единственной страной, которая в этот период занималась пикировщиками, хотя недостаток денег не позволил ей сделать что-либо серьезное. Эксперименты французского флота являются по-настоящему интересными. Хотя французы и заявляют, что создали

настоящие пикировщики, это совершенная неправда. Однако они все-таки первыми использовали метод бомбометания с пикирования против военных кораблей в море, опередив в этом американцев.

Заслуги проведения первых экспериментов принадлежат лейтенанту Пьеру Анри-Клеману Ла Бурте, который в 1918 году служил артиллерийским наблюдателем в эскадрилье армейской авиации F50 в Дюнкерке. Он предложил атаковать с пикирования, чтобы повысить меткость и «класть бомбу на цель, как рукой».

Идею Ла Бурте приняли, хотя и значительно изменили. Энтузиастом выступил лейтенант флота Тест, который в 1920—21 годах провел серию опытов по бомбометанию с пикирования. Это было опасное занятие, что показали эксперименты в Орфорднесе и подтвердили опыты Теста. В письме начальнику школы Сен-Рафаэль он так описал свои действия:

«Согласно приказу № 33, как только я вернулся на базу, я взлетел на самолете HDR-39, чтобы провести эксперимент по скоростному бомбометанию с использованием подводных бомб. В качестве цели служил линкор «Бретань».

Я набрал высоту 1600 метров по левому борту корабля и спикировал под углом 30 градусов. После горизонтального полета на высоте 100 метров над водой я сбросил бомбу. Она упала в 30 метрах от диаметральной плоскости корабля. Я считаю свой заход на цель не слишком продолжительным».

Как можно видеть из отчета, Тест не использовал настоящее пикирование. Он просто резко снижался, чтобы побыстрее выйти к цели, и сбрасывал бомбу с горизонтального полета. Однако потом он продолжил эксперименты при больших углах пикирования. «Я начал свою атаку под углом 70 градусов и снижался до 600 метров. Однако я не сумел сбросить бомбу или открыть огонь».

Во время третьего захода он снова атаковал под углом 30 градусов с высоты 600 метров.

«Выровнявшись над водой, я дал полный газ, однако мотор не отреагировал. Я провалился до высоты 50 метров, развернувшись по ветру. Я приводнился примерно в 200 метрах от «Бретани». Самолет перевернулся и затонул через несколько минут».

К счастью, сам Тест был спасен, и этот инцидент не умерил его энтузиазм. Он сделал вывод, что:

«С точки зрения сброса маневрирование крайне простое. Можно уверенно сказать, что после подготовки средний пилот добьется высокой меткости, и что зона падения бомб не превысит размеров линкора в 23000 тонн. Эксперименты следует продолжать».

Его главнокомандующий адмирал Салан согласился, написав: «Использованные методы атаки представляются интересными. Несмотря на недостаток тренировок, лейтенант добился успеха. С первого же раза он получил интересные результаты, которые могут быть улучшены».

Далее опыты проводились в Сен-Клоде на экспериментальном полигоне ВВС. Новый метод описывался так:

«Скоростной самолет нес бомбы с взрывателем замедленного действия. Пролетая на большой высоте, он пикировал перед кораблем-целью и сбрасывал бомбы, проходя горизонтально над водой перед самым кораблем. Взрыватель срабатывал при ударе о воду, и через 4 секунды бомба взрывалась под днищем корабля».

Для этой цели был сконструирован специальный самолет, но его так и не построили. Поэтому французский флот был вынужден продолжать эксперименты на древ-

них самолетах Левассёр PL-7, пока в конце 1930-х годов ситуация не изменилась.

Летчики американской армии, вернувшиеся с Западного фронта, находились под влиянием британских методов, и одной из идей, которые они завезли с собой в Америку, было бомбометание с пикирования. В конце 1919 года лейтенант Лестер Б. Суили провел специальный эксперимент по вертикальному бомбометанию на полигоне в Абердине. Потом эксперимент был повторен в сентябре. Он использовал самолет DH-4, несущий 300-фн бомбу, и пикировал с высоты 4000 футов, сбрасывая бомбу с 1000 футов.

Более продолжительные и обширные эксперименты проводились в 3-й ударной авиагруппе, патрулировавшей на мексиканской границе в 1919—21 годах. Тогда ею командовал майор (позднее генерал-лейтенант) Льюис Г. Бреретон. Пилоты летали все на тех же старых DH-4 и использовали метод, который позднее лейтенант Туртеллот описал пилоту морской пехоты «Расти» Роуэллу.

«Хотя никто не верил в то, что крылья самолета этого типа могут выдержать напряжения при пикировании, они использовали DH-4B. Нам удалось избежать превышения скорости, и, насколько мне известно, не был потерян ни один DH. Они установили кнопку сброса бомб прямо в кабине пилота, что было новинкой на двухместных самолетах. Были использованы последние модели бомбодержателей, созданные уже после окончания Первой Мировой войны. Это была американская модель А-3. Самолет нес под крыльями по 10 бомб на такой подвеске.

Атаки с пикирования стали совершенно стандартными. Прицеливание велось поверх капота мотора. Голова пилота располагалась на своей высоте над сиденьем (в зависимости от роста), и каждый пилот выбирал свою траекторию пикирования, мысленно протягивая прямую линию от оси мотора к цели. Пикировали они под углом

60 — 70 градусов и сбрасывали бомбы на глазок. Точность бомбометания произвела на меня впечатление, и я немедленно решил опробовать эту тактику на море против мелких движущихся целей».

Американский корпус морской пехоты тоже двигался в аналогичном направлении, хотя первые шаги были довольно робкими. С марта 1919 года 4-я воздушная эскадрилья<sup>1</sup> капитана Гарви Б. Мимса была переброшена на Гаити, чтобы начать действия против мятежников. Эскадрилья была оснащена самолетами ДН-4В, которые не имели бомбовых прицелов. Естественно, что точность бомбометания оказалась совершенно неудовлетворительной, и лейтенант С.Г. Сандерсон придумал собственный метод повышения меткости. Он пикировал на цель и сбрасывал бомбу с помощью специального приспособления, которое выглядело, скажем прямо, несколько странно.

«Большой парусиновый мешок для почты, достаточно прочный, чтобы выдержать бомбу, был надежно подвешен под брюхом фюзеляжа. В мешок укладывалась тяжелая бомба, а потом задний конец мешка затягивался петлей, и мешок поднимался в горизонтальное положение. Затем мешок на веревках крепился под задней кабиной так, чтобы его можно было освободить, находясь в воздухе.

При следующем полете над территорией, занятой противником, самолет пошел в пике. В нужный момент веревки были распущены, и мешок подался вниз. Бомба вылетела из него. Сила тяжести и инерция пикирования изогнули траекторию бомбы так, что она пролетела мимо пропеллера «Де Хэвилленда».

---

<sup>1</sup> Дело в том, что слово *squadron* можно перевести как эскадрилья, эскадрон и даже эскадра. Такое уточнение сочли необходимым внести сами американцы. *Прим. пер.*

В этом случае угол пикирования составил 45 градусов, и с помощью такого метода Сандерсон добился необходимой меткости, хотя для этого ему пришлось спуститься до высоты 250 футов. Такой метод мог хорошо сработать только против почти невооруженных мятежников, но не против регулярной армии. Хотя впоследствии некоторые историки всерьез утверждали, что в этот день родилось **истинное** бомбометание с пикирования!

Весной и летом 1921 года у берегов Вирджинии генерал Митчелл провел серию испытаний воздействия авиабомб на корабли. Эти эксперименты получили, как сегодня говорят, широкую прессу. Почти все атаки были выполнены со средних или больших высот, но один эксперимент все-таки заслуживает упоминания. В нем участвовал тот самый Туртеллот, и он заявил «Расти» Роуэллу, что это и было настоящее пикирование.

«Он сказал, что атаковал корабль 25-фн бомбами, которые висели на бомбодержателях под фюзеляжем английского истребителя SE-5. Он детально описал мне использованный метод, сообщив, что бомбы сбрасывались из кабины, и он использовал систему, похожую на ту, что я применял в ударной авиагруппе на авиабазе Келли».

На «Расти» Роуэлла произвело впечатление то, что он лично увидел, и когда в конце лета 1924 года он принял командование эскадрильей морской пехоты VO-1-M, базирующейся в Сан-Диего, он решил обучить своих пилотов новому методу. Самолет DH-4B для этого подходил, а полученные результаты могли оказаться просто неоценимыми при борьбе с инсургентами.

«Для предварительного обучения мы установили под фюзеляжем бомбодержатели морского типа и связали их с ручкой сброса бомб в кабине пилота. Позднее мы получили бомбодержатели модели A-3 и провели несколь-

ко экспериментов со стандартными бомбами, которые в то время использовал флот.

Мы организовали представление, состоящее из демонстрации группового полета и показательного бомбометания с использованием дымовых бомб. С этой программой мы выступали на праздниках по случаю открытия нескольких аэропортов. Мое личное мнение, что на некоторых морских офицеров, которые видели показательное бомбометание с пикирования, оно произвело глубокое впечатление. Они поняли, что его можно использовать на морских маневрах. И вскоре после этого морская авиация начала обучать бомбометанию с пикирования почти все свои эскадрильи берегового базирования».

Судя по всему, это похоже на правду. Однако флот и сам шел буквально по пятам вслед за морской пехотой, проводя аналогичные эксперименты. Имеется крайне ценное свидетельство из первых рук о событиях этого периода. Это воспоминания контр-адмирала Ф.Д. Вагнера, одного из пионеров морской авиации. Он рассказывает, что в 1925 году капитан 1 ранга Джозеф Мэзон Ривз принял командование авиацией Линейных Сил и летом 1926 года получил разрешение сосредоточить все самолеты Тихоокеанского флота на острове Норт в Сан-Диего. Он намеревался отработать новую тактику. Лейтенант Ф.У. Уид, служивший в штабе Ривза, провел опрос представителей различных эскадрилий, чтобы выяснить, как они намерены выполнять те или иные задания. В результате родился огромный талмуд, отпечатанный на мимеографе и названный «Тысяча и один вопрос Ривза». В июне 1926 года адмирал Вагнер командовал истребительной эскадрилей VF-2, оснащенной истребителями Кертисс F6С. Одним из вопросов было: как он намерен отражать высадку вражеских войск на побережье? Обстреливать их было опасно, к тому же это не принесло бы серьезных результатов. Вагнер предложил следующее:



«Решение проблемы заключалось в выходе на цель на большой высоте (около 10000 футов) и внезапной атаке, что позволяло избежать зенитного огня. Для этого следовало пикировать под большим углом (более 70 градусов) и набирать высокую скорость. Это также позволяло максимально повысить меткость и перенести упор с пулеметов на бомбы.

Эскадрилья знала, что создала исключительно важный метод атаки, который будет эффективным против самых сложных целей. Это ничуть не напоминало применявшиеся ранее обстрелы с бреющего полета. Мы также считали, что такую атаку совсем не обязательно проводить с одного направления. Поэтому строй самолетов приобретал гибкость, которая позволяла пикировать, как только будет замечена цель. Для этого был предложен глубоко эшелонированный строй».

Полные энтузиазма пилоты гордились своим «изобретением» и решили проверить его в ходе длительных испытаний и маневров в окрестностях Сан-Диего, которые проводились тем летом. Они были полностью удовлетворены результатами. Молодые пилоты рвались продемонстрировать свое искусство начальству, чтобы убедить его. Во время учебных заходов они убедили капитана 1 ранга Ривза занять место в центре зоны атаки и самому изобразить «цель». Последовавшие показательные выступления произвели на Ривза неизгладимое впечатление, равно как и на тех, кто был рядом с ним, включая вице-адмирала Феликса Стампа. В результате Ривз без малейших колебаний и сомнений дал своим эскадрильям разрешение использовать новую тактику перед более широкой аудиторией, а именно — перед всем Тихоокеанским флотом. 22 октября 1926 года F6C перелетели в Калифорнию, в Лонг-Бич. Флот должен был выйти в море из Сан-Педро на тактические маневры, и пилоты намеревались поучаствовать в них. Адмирал Вагнер описывает результат:

«Атака была проведена с высоты 12000 футов, целью были линкоры. Атака началась точно в назначенное время, о котором линкоры были проинформированы заранее. Подход эскадрильи не был обнаружен, пока самолеты не были замечены на последнем участке почти вертикального пике. Эскадрилья вышла из пике на малой высоте и приземлилась в Лонг-Биче в то время, когда на линкорах все еще играли боевую тревогу».

Успех был оглушительным. Вагнер добавляет:

«Это был первый случай настоящего бомбометания с пикирования, о котором мы слышали. Самой интересной оказалась реакция командиров линкоров. Если отыскать в архивах эти бумаги, то вы сможете прочитать, что все они были совершенно единодушны, заявив, что против такой атаки защиты нет!»

В то время мало кто знал, что тактику эскадрилий Тихоокеанского флота повторили на Восточном Побережье контр-адмирал Э.К. Дэвис и лейтенант Джордж Каддиби с помощью эскадрильи VF-2. Они отправили свой собственный отчет о бомбометании с пикирования против эсминца, приложив киноплёнку, снятую с самолета, с примерным подсчетом вероятного количества попаданий. Эти атаки проводились под руководством лейтенанта О.Б. Хардисона. Капитан-лейтенант Дэвис из Бюро Аэронавтики внес свой вклад, подготовив наставления для артиллеристов и настояв на приобретении усовершенствованных бомбодержателей и новых приборов для самолетов, участвовавших в экспериментах.

Итак, с шумом и громом появился пикировщик, и многие старые правила пришлось вышвырнуть за борт. Снова процитируем адмирала Вагнера: «До 1926 года не возникал вопрос о сбрасывании бомб с истребителей, которые до этого занимались только учебными стрельбами. Но на маневрах 1926—27 годов при сравнении атак с

пикирования и планирования были получены очень высокие результаты». В своем классическом труде по доверенной истории американских пикировщиков Ли М. Парсон пишет:

«Первые же опыты показали, что этот метод дает неслыханную меткость как при пулеметном обстреле, так и при бомбежке. Если раньше никто не хотел ломать отработанную программу учений для освоения нового метода, то теперь все пылало энтузиазмом. Преимущества бомбометания с пикирования по эсминцам и авианосцам с использованием газовых, фугасных и осколочных бомб весом до 100 фунтов стали ясны немедленно. Появились даже предложения бомбить с пикирования самолеты противника».

Новорожденная доктрина была изложена на лекции в Военно-морском колледже, которую прочитал в 1928 году капитан-лейтенант Б.Г. Лейтон, который заявил:

«При атаках с пикирования отныне будут использоваться более тяжелые бомбы, весом до 500 фунтов. Мы принимаем на вооружение флота новые типы двухместных самолетов, чтобы заменить старые самолеты-наблюдатели».

Занималась заря новой эры.

## ГЛАВА 2

### КАЖДЫЙ СОЗДАВАЛ СВОЙ СОБСТВЕННЫЙ МЕТОД

Лекция Лейтона была важна в том плане, что еще в 1928 году она опровергла аргумент, который выдвигали в качестве главного возражения критики пикирующего бомбардировщика в КВВС и 15 лет спустя.

«На первый взгляд может показаться, что машина, которая перед сбросом бомб оказывается так близко от цели, будет почти неизбежно уничтожена. Но тщательное изучение возникающих при этом условий, с учетом высокой скорости и маневренности самолета, доказывает обратное. Самолеты находятся рядом с целью очень короткое время (считанные секунды). Наводить орудия на больших углах возвышения всегда сложно, а если сюда добавить элемент внезапности и неизбежную спешку, то угроза самолетам при нынешнем состоянии ПВО кораблей и в ближайшем будущем в действительности является очень малой. Учебные атаки, которые проводились с использованием кинокамеры, убедительно доказывают это мнение».

Последующий боевой опыт только лишний раз все это подтвердил. И это доказательство опять дал корпус

морской пехоты США. Морская пехота США в 1920-х годах присутствовала в Никарагуа. В середине десятилетия силы Монкады восстали против режима Диаса, и для сохранения статус кво в соответствии с доктриной Монро сенат отправил туда морских пехотинцев. Совершенно неожиданно эскадрилья VO-1-M под командованием Роуэлла получила приказ отправляться в Никарагуа для поддержки наземных сил. И в конце февраля эскадрилья обосновалась в Манагуа, используя в качестве аэродрома бейсбольную площадку. Она все еще была вооружена старыми ДН-4. В стране царил полная анархия, и морские пехотинцы удерживали 14 опорных пунктов вдоль важнейшей железной дороги, образовав хлипкий заслон между силами враждебных фракций. Позднее в Никарагуа была переброшена VO-4-M, и эти два подразделения образовали сводную эскадрилью под командованием Роуэлла, которая действовала до заключения перемирия. Но в июне, когда самолеты уже приготовились к перебазированию обратно в США, группа мятежных офицеров под командованием Аугусто Сандино отказалась признать мирное соглашение и отступила в горы на севере страны, чтобы продолжать борьбу. 15 июля несколько сот сандинистов атаковали крошечный гарнизон морской пехоты в Окотале, который насчитывал всего 37 человек под командованием капитана Хатфилда. От 700 до 800 повстанцев отрезали их от базы, и никакие подкрепления не могли прибыть в Окоталь по земле ранее, чем через две недели. Летчики Роуэлла уже в 10.10 на следующее утро вылетели на помощь Хатфилду. В воздух были подняты все 5 имеющихся ДН. Как потом вспоминал «Раст» Роуэлл:

«Как я уже говорил ранее, все пилоты были обучены атакам с пикирования, именно этот метод я и собирался применить. Когда мы приблизились к городу, я перестроил самолеты в колонну. Когда мы пролетали над

аванпостами противника вдоль реки, нас обстреляли. Но мы шли на высоте 1500 футов, и винтовочный огонь не мог причинить нам вреда».

Прибыв к Окоталю, Роуэлл сделал круг, чтобы уточнить ситуацию. Надвигался тропический шторм, и Роуэлл понял, что должен действовать быстро, если желает вообще чего-то добиться.

«Я возглавил атаку, начав пикировать на высоте 1500 футов и выйдя из пике на высоте 600 футов. В ходе последующих ударов мы пикировали с 1000 до 300 футов. Так как противник до сих пор ни разу не попадал под бомбовые атаки, если не считать динамитных шашек, которые сбрасывали самолеты никарагуанских ВВС, они нас не боялись. Солдаты противника вели себя настолько беспечно, что мы смогли нанести им очень тяжелые потери. Они были бы гораздо меньше, если бы неприятель постарался укрыться от нас».

По разным оценкам отряды Сандино потеряли от 50 до 200 человек, количество убитых в ходе этой атаки колебалось от 40 до 80.

«Эта атака получилась очень успешной, и за ней в течение ближайших 2 лет последовало множество аналогичных воздушных операций. Не было ни одного случая, когда такая форма воздушной атаки не сумела бы рассеять войска противника с потерями для него».

Один писатель заявил, что это были «первые спланированные атаки пикировщиков и, вероятно, первые штурмовки с малой высоты для непосредственной поддержки наземных войск». Разумеется, это полный абсурд. Однако атака Роуэлла в Окотале имеет огромное значение для совершенствования метода. Она доказала, что удар с пикирования по неподготовленным войскам приводит их в

замешательство, и они просто разбегаются, неся при этом большие потери.

«Мы провели еще одну групповую атаку, которой командовал я лично. В ней участвовали всего 4 самолета, так как эскадрилья поредела в результате аварий и поломок. Это был первый случай, когда я использовал только что полученные «Корсары». Это произошло в январе 1928 года, когда нас направили атаковать бастией Сандино на горе Чипоте после того, как он устроил несколько опаснейших засад нашим наземным силам. Во время атаки мы зашли на цель по ветру, держась над слоем облаков, и спикировали почти вертикально. Эта атака тоже была успешной, потому что противник понес большие потери, и его главные силы рассеялись. Впервые мы использовали 50-фн фугасные бомбы».

Продолжалось стремительное совершенствование тактики и самолетов. Сначала было испробовано множество разнообразных машин, но постепенно все пришло к единому стандарту. Это был двухместный самолет, который мог нести бомбы общим весом до 1000 фунтов. В отношении меткости даже первые опыты дали впечатляющие результаты, и каждое новое испытание приводило к улучшению показателей. Кертисс F8С давал 67% попаданий, по сравнению с горизонтальными бомбардировщиками, которые не могли перешагнуть планку 30%, это было отлично. Капитан-лейтенант Вагнер заявил, что однажды его эскадрилья добилась 100% попаданий по цели, изображавшей линкор.

В отношении шансов кораблей отбить атаку, все довольно быстро пришли к мнению, что одна только зенитная артиллерия на это не способна. Капитан 1 ранга Леги из Совета по вооружениям отметил, что такой метод атаки обладает огромными возможностями. Однако один историк ехидно заявил:

«Гармония взглядов Бюро Аэронавтики и Совета по вооружениям оказалась недолгой. К 1931 году они раскололись на «летчиков» и «артиллеристов». Последние утверждали, что могут сбить пикировщик до того, как он выйдет в точку сброса бомб, но ни разу не смогли это доказать во время учебных стрельб по пикирующей мишени».

Вероятно, самые потрясающие примеры меткости бомбометания продемонстрировали пилоты пикировщиков, хотя при этом они вдобавок доказали мощь **своего** вооружения. Тэрбилл и Лорд в книге «История американской морской авиации» пишут:

«Во время учений 1931 года самым важным результатом стала демонстрация потрясающего уровня подготовки пикировщиков, что показала атака радиоуправляемой мишени «Стоддарт» и эсминцев «Маркус» и «Слоут». Уязвимость малых кораблей проявилась особенно наглядно, когда самолеты обстреляли их из 12,7-мм пулеметов. Пули прошивали насквозь палубы и переборки. 30-фн фугасные бомбы разносили прожектора, шлюпки, торпедные аппараты. Вывод был сделан однозначный. Если атака будет проводиться с такой энергией, на какую способны морские летчики, ее можно остановить, лишь многократно повысив меткость зенитной артиллерии и во много раз увеличив число орудий. Требуемого количества на данный момент не имели не то что малые, но и большие корабли».

В Королевском Флоте интерес к пикировщикам сохранялся, ВСФ продолжали заниматься ими. Лейтенант Оуэн-Кэткорт оставил нам описание того, как в 1927 году проводили бомбометание с пикирования пилоты, летавшие на истребителях «Флайкэтчер».

«Мы несли 4 учебные бомбы под фюзеляжем чуть выше колес шасси. Наш метод пикирования состоял в



том, что мы занимали позицию примерно в 2600 футах над целью. Затем мы резко дергали ручку на себя, чтобы самолет остановился, а потом машина переходила в вертикальное пикирование на цель. Во время пикирования мы наводили прицел на цель и сбрасывали бомбу. Такая система успешно работала некоторое время, пока эти самые мелкие учебные бомбы не начали бить нас, одного за другим, по шасси. Это происходило потому, что линия пикирования и траектория бомбы совпадали, и шасси оказывалось прямо на пути бомбы.

Вскоре после этого был создан новый и более точный метод бомбометания. Это было так называемое бомбометание на восходящей. Для этого мы начинали пикировать на цель под очень большим углом с высоты 2000 футов и продолжали снижаться, пока не оказывались в 150 футах от земли, удерживая цель на прицелах все это время. Выйдя в нижнюю точку, мы брали ручку на себя, заставляя самолет круто подниматься. Через 3 секунды после начала подъема мы сбрасывали бомбу. При постоянной практике такой метод давал высокую точность. Мы получали великолепные результаты. Наши бомбы падали на совсем небольшом расстоянии от центра мишени. Прямые попадания были более частыми, чем промахи.

Для практики наши эскадрильи делились на звенья по 3 самолета. При такой атаке мы расходились в стороны и занимали позицию вокруг цели. Командир давал сигнал легким покачиванием крыльев, а затем мы начинали учения, пикируя на цель. Когда он подходил к нижней точке пикирования, его ведомый начинал пикировать с другой стороны, за ним следовал третий пилот уже с нового направления. Когда третий завершал пикирование, командир уже успевал набрать высоту и был готов повторить атаку. В результате в каждый момент времени находился один самолет, который пикировал на цель».

Случаи попадания бомб в собственное шасси отмечал еще Суили в 1919 году. Они постоянно повторялись и

привели к трагическому инциденту в 1932 году на полигоне Саттон Бридж в Холби-Марш, когда погиб капитан авиации Генри Мейтланд-Кинг. Его «Флайкэтчер» взорвался из-за этого прямо в воздухе. Это вызвало резкую реакцию КВВС, и без того с подозрением косившихся на пикировщики. Надо заметить, что в то время ВСФ находились под контролем КВВС. Вице-маршал Даудинг послал секретную телеграмму маршалу авиации сэру Джону Стилу в Индию.

«Произошел инцидент, во время которого боевая 20-фн бомба, сброшенная из-под фюзеляжа «Флайкэтчера» в крутом пике, задела ось шасси и взорвалась. Начальник штаба КВВС не желает ограничивать ваши операции, однако он издал приказ, запрещающий сбрасывать боевые бомбы с замков под фюзеляжем одномоторных самолетов. Приказ передан всем частям и соединениям».

Германии было запрещено иметь военную авиацию, но в период с 1925 по 1932 год фирма «Юнкерс» развернула деятельность в Швеции и создала несколько военных самолетов. Карл Плаут спроектировал истребитель-моноплан К-47. Начались эксперименты, в том числе были предприняты попытки установить бомбодержатели на растяжках. Так было посеяно зернышко, из которого позднее вырос Ju-87, или смертоносная «Штука». Япония решила закрыть разрыв в количестве линкоров, отделяющий ее от Соединенных Штатов и Англии. Вашингтонский договор ограничил японский флот 10 линкорами против 15 у этих держав. Японцы решили в качестве компенсации развивать морскую авиацию, и особый упор был сделан на пикирующие бомбардировщики. В 1931 году японцы заказали в Германии у фирмы «Хейнкель» двухместный самолет, способный пикировать. Он должен был нести 500-фн бомбу. Это был He-50aW, который после испытаний и доделок начала выпускать фир-

ма «Аичи» под обозначением D3A-1, или авианосный бомбардировщик «Тип 94».

Однако самыми быстрыми темпами пикировщики продолжали развиваться в Соединенных Штатах. Накануне войны самым современным считался двухместный моноплан «Виндикейтор», тогда как на чертежных досках красовались новые модели. Пикировщик стал обязательной составляющей арсенала флота. Зато, в отличие от моряков, американская армия почти не интересовалась пикировщиками. Контр-адмирал Холмберг рассказывал автору, как он еще молодым энсайном в 1940 году впервые оказался в кабине пикировщика.

«Мое знакомство с техникой бомбометания с пикирования произошло, когда я, еще молодой энсайн, был направлен служить на авианосец «Саратога». Я был посажен на один из самолетов авиагруппы, которая на время тренировок в 1940 году действовала с береговых аэродромов Калифорнии. Во время учебных атак «цели» (мишень, которую буксировал корабль) мой пилот выполнял стандартное пикирование на цель и в нужный момент сбрасывал маленькую учебную бомбу как раз перед тем, как выйти из пике и перейти в горизонтальный полет на высоте пары сотен футов над водой.

Мы летали на пикировщиках постройки фирмы «Кертисс-Райт». Это была модель SBC «Хеллдайвер». Старый «Хеллдайвер» представлял собой довольно шумный биплан (из-за подкосов и многочисленных растяжек). Во время пикирования он набирал относительно высокую скорость. Физические ощущения во время пикирования были, мягко говоря, довольно волнующими. Во время выхода из пике на тело пилота обрушивалась перегрузка в несколько g. Этого было достаточно, чтобы кровь отхлынула от головы, и пилот на время терял возможность видеть, пока самолет не выровнялся».

К этому времени пикировщики вместе с торпедоносцами являлись основной силой авиации американского флота и морской пехоты. Более важно то, что американцы **верили** в пикировщик и усердно отработывали тактику действий этих самолетов. В КВВС в это время сложилась совершенно иная картина. В 1934 году на полигоне Мартлшэм-Хит были проведены испытания самолета Хаукер «Харт», который должен был пикировать при углах от 50 до 70 градусов. Пикирование начиналось на высоте 10000 футов, и выходить из него рекомендовалось на 5000 футов. То есть это пикирование было «высотным» по сравнению с методами, которые в это время использовал американский флот.

По результатам опытов был сделан вывод: «Во время всех экспериментов пилот автоматически становится бомбардиром, наводя самолет на цель». Отмечалось, что наблюдается постоянная тенденция заметно преувеличивать угол, под которым пикирует самолет. Отсюда следовало заключение, что эффективность бомбометания с пикирования целиком зависит от глазомера пилота, который должен выбрать правильный момент для входа в пике и своими собственными руками наводить самолет на цель. Взяв прицел, он не должен отрывать взгляда от цели, потому что может промахнуться.

В то время фирма «Хаукер» работала над прототипом пикировщика PV4. После испытаний в Мартлшэме в 1935 году этот довольно перспективный самолет был заброшен. Та же самая компания на основании задания Р4/34, выданного министерством авиации на проектирование легкого бомбардировщика для поддержки войск, готовила еще более перспективный проект. КВВС продолжали предавать анафеме специально созданные пикировщики, но в то же время требовали создать самолет, способный выдержать перегрузки при пикировании. В результате появился Хаукер «Хенли», пикировщик, который превосходил большинство иностранных самолетов этого типа. Однако в конце 1935 года КВВС потеряли к

нему всякий интерес, хотя было построено уже 200 самолетов. Они были превращены в буксировщики мишеней. Только фирма «Блэкберн» продолжала работы над проектом, который позднее превратился в «Скуа». В первоначальной спецификации это был гибрид — истребитель-пикировщик, хотя основой проекта был все-таки именно пикировщик. Но эти работы проводились по заказу ВСФ, а не КВВС.

О специализированном пикирующем бомбардировщике для КВВС пришлось забыть. В серии лекций, прочитанных подполковником авиации Слессором, была изложена официальная позиция министерства авиации на 1934 год. Главным тезисом Слессора было: «Самолет не является оружием поля боя», откуда следовал вывод, что «ударные» самолеты неэкономичны.

В апреле 1936 года была проведена новая серия экспериментов, после которых появилась очередная бумага. «В ходе этих испытаний было показано очень точное бомбометание. Судя по всему, при углах от 30 до 65 градусов в будущем можно будет проводить все виды атак».

Далее в отчете говорилось: «Однако приходится отметить, что во время пикирования самолет, особенно с совершенными аэродинамическими формами, будет развивать слишком высокую скорость, чтобы относительно безопасно выйти из пике на высоте 1500 футов. Совершенно ясно, что необходимо применять какие-то воздушные тормоза для ограничения скорости». Констатировалось, что чем круче пике, тем лучше обзор пилота, и это обеспечивает повышение меткости, если удастся избежать нарастания скорости.

Интересный комментарий был сделан в меморандуме, выпущенном в декабре 1937 года начальником Отделом подготовки пилотов:

«Я не могу предположить, что во время войны такие атаки будут проводиться с энтузиазмом, если не считать случаев, когда сопротивление вражеских зениток будет

слабым. Я опасаясь, что наши пилоты еще не приобрели восточного стремления поскорее встретиться с аллахом».

Далее говорилось:

«Я думаю, атаки с пикирования будут проводиться лишь в тех случаях, когда:

1. шансы встретить вражеские истребители после формирования единого строя будут минимальными;
2. когда система ПВО не причиняет особых хлопот».

В заключении он написал: «Если самолет будет сбрасывать бомбы с высоты 1500—2000 футов, тогда ему придется выходить из пике на уровне земли. И я опасаясь, что это будет его последний полет».

Разница между таким отношением и пылким энтузиазмом американских летчиков, осваивавших пикировщики, просто разительна.

На последнем довоенном совещании по проблемам пикировщиков, проведенном в сентябре 1938 года, были высказаны те же взгляды относительно перспектив пикировщиков в составе КВВС:

«1. Способность сбрасывать бомбы с крутого пикирования в данный момент не считается обязательным требованием к современным самолетам КВВС.

2. Бомбардировку с пологого пикирования можно проводить без всяких специальных устройств и прицелов.

3. Испытания новых моделей пикировщиков, проведенные в Мартлшэм-Хит, были исчерпывающими, и никаких специальных испытаний оборудования для пикировщиков не требуется».

Руководство КВВС пошло дальше, попытавшись объявить предмет разногласий вообще несуществующим. «Этот тип бомбометания в дальнейшем следует называть «бомбометанием с потерей высоты».

\* \* \*

Несмотря на откровенное пристрастие министерства авиации к дальним тяжелым бомбардировщикам, далеко не все пилоты КВВС разделяли эту любовь. В одном из рапортов говорится: «Я знаю из неофициальных источников, что министерство авиации считает пикировщики ушедшими в прошлое, в то время как я сам считаю эту политику ошибочной. Те чиновники, которые так думают, вероятно, просто не имеют представления о возможностях и способностях пикировщиков». Другой командир эскадрильи в ноябре 1938 года подготовил памятную записку, в которой говорилось:

«Бомбометание с пикирования просто бессмысленно, если угол менее 45 градусов, исключая случаи, когда самолет спускается очень низко.

Колоссальные преимущества пикирования под большими углами настолько очевидны, что крайне желательно создание специального самолета для этой цели».

Но было уже слишком поздно. Лишь один из высших офицеров КВВС много позднее признался, что жалеет о твердолобой политике министерства авиации в 1932—39 годах. В своих мемуарах Шолто Дуглас написал: «Я никак не могу избавиться от чувства глубочайшего сожаления. Для нас было бы гораздо лучше, если бы несколько лет назад мы создали пикирующий бомбардировщик, напоминающий «Штуку» Эрнста Удета, вместо того чтобы тратить так много сил и средств на проектирование и производство этих проклятых «Бэттлов».

Хотя Королевский Флот совсем иначе смотрел на пикировщик, ему страшно мешало то, что до 1938 года ВСФ являлись просто одним из командований КВВС. В записке относительно растущей мощи японского флота в ноябре 1933 года начальник Отдела морской авиации Адмиралтейства писал: «В целом имеется достаточно сви-

детельств, указывающих на то, что пикировщик будет гораздо более эффективным против любой цели, чем горизонтальный бомбардировщик. Нет почти никаких сомнений, что пикировщик с полубронебойными бомбами будет основой любой ударной авиагруппы.

На совещании в министерстве авиации, проведенном в ноябре 1934 года, было решено создать такой самолет, который называли «истребитель-пикировщик». Представители министерства авиации неоднократно заявляли, что именно Адмиралтейство настояло на таком совмещении. Однако морякам требовался **«прежде всего пикирующий бомбардировщик»**, который мог бы действовать против вражеских авианосцев. Атака вражеских самолетов в воздухе являлась для него вспомогательной задачей. Представители Адмиралтейства это усиленно подчеркивали. Им требовался хороший пикировщик и посредственный истребитель, а вовсе не хороший истребитель, способный кое-как пикировать.

Так был дан зеленый свет созданию самолета Блэкберн «Скуа». Это был первый моноплан, появившийся на британских авианосцах. В качестве пикировщика в 1930-х годах Королевский Флот был вынужден использовать «Флайкэтчеры», которые прослужили до 1935 года, Хаукер «Нимроды» и «Оспрей», а потом «Суордфиш», который создавался прежде всего как торпедоносец. Именно «Суордфиш» и позднее «Скуа» были теми самолетами, на которых перед войной учились пилоты пикировщиков Королевского Флота.

«Если просмотреть мои летные книжки и дневники, то я могу обнаружить записи о считанных полетах на «Харте» и подобных самолетах. В основном мы занимались пикированием на цель под углом 45 градусов, используя для наведения пулеметный прицел. На высоте примерно 500 футов вы выходили из пике, считали до трех после того, как цель исчезала, и сбрасывали бомбу. Каждый создавал свою собственную методику».



Другой офицер писал:

«На «Оспреях» и «Нимродах», которые были морскими вариантами Хаукер «Харта» и «Фьюри», мы использовали коллиматорный пулеметный прицел. Сначала цель уходила под кромку крыла, потом мы выполняли разворот и наклоняли нос самолета вниз, входя в пике. На «Скуа» прицел высвечивал кольца и перекрестие на лобовом стекле кабины. «Суордфиш» тоже был относительно неплох в качестве пикировщика, а заодно как горизонтальный бомбардировщик и торпедоносец. Но слишком быстрое выравнивание могло оторвать крылья «Авоське», как это однажды произошло на «Илластриесе».

Майор Р.Т. Партридж оставил детальное описание событий того времени.

«Я начал службу в качестве пилота Воздушных Сил Флота в 1934 году. В прошлом году я проходил учебу на базе КВВС в Льючерсе, Шотландия. В то время морским истребителем служил одноместный Хаукер «Нимрод», которого позднее сменил Фэйри «Флайкэтчер». В состав эскадрильи в качестве самолетов командиров звеньев входили Хаукер «Оспрей». Эти двухместные истребители, кроме пилота, несли наблюдателя, который при полете над морем исполнял обязанности штурмана.

Все пилоты были обучены использовать эти самолеты в качестве нормальных истребителей, а также пикирующих бомбардировщиков. Действуя в качестве пикировщиков, наиболее опытные и умелые пилоты добивались неплохой меткости, но бомбовая нагрузка была совершенно недостаточной для атаки вражеских кораблей».

Затем майор Партридж переходит к описанию различных полигонов, на которых готовили пилотов пикировщиков, а также самих методов подготовки.

«На этих полигонах сбрасывались учебные бомбы. Точки падения отмечались специальными маркерами, поэтому каждый точно знал результаты своей атаки. Очень часто они были совсем неплохими: 4 бомбы ложились в круге радиусом 15—20 ярдов.

Льючерс. Этот полигон расположен недалеко от Тенсмюра. Там морские пилоты проходят первичный курс стрельбы из пулеметов и бомбометания с пикирования в школе КВВС в Саттон-Бридже. Когда морские эскадрильи находятся в Англии или базируются на авианосцах Флота Метрополии, они пользуются случаем нанести ежегодный визит в Саттон-Бридж для очередной тренировки, которая длится около 2 недель. Они практикуются в стрельбе из курсовых пулеметов и бомбометании. Разметку полигонов обеспечивает персонал КВВС, но учения должны проводить сами эскадрильи. Это означает, что руководство на себя берет либо капитан-лейтенант Королевского Флота, либо майор авиации, служащий в КВВС. Половина экипажей служит во флоте, но вторая — в авиации. Все морские офицеры считаются временно прикомандированным к КВВС. В результате я одновременно оказался лейтенантом Королевской морской пехоты и старшим лейтенантом авиации!

Я также помню другие полигоны КВВС, на которых мы проводили стрельбы и бомбометание, и к которым относится все сказанное. Амирия недалеко от Александрии в Египте, Делимара возле Халь-Фара на Мальте, полигон, названия которого я не помню, который находится рядом с Селетаром в Сингапуре. Может быть, Кай-Так в Гонконге и Кальшот недалеко от Саутгемптона.

Учения по бомбометанию с пикирования в истребительных эскадрильях ВСФ проводились довольно часто. Когда не имелось подходящего полигона, мишень буксировал за кормой авианосец, с которого действовала эта эскадрилья. В этом случае использовались учебные бомбы. Я помню, как в Сингапуре мишени буксировали бронекатера. Когда не было ни того, ни другого, мы ими-

тировали атаки, заходя на родной авианосец или эсминцы сопровождения. Я помню, как в Вей-Хай-Вее мы сбрасывали в море сигнальные буи и использовали их в качестве целей при пикировании.

Из моего рассказа легко заметить, что в то время ВСФ уделяли большое внимание отработке атак с пикирования и старались повысить их эффективность. И это при том, что флот не располагал пикировщиками, способными нести серьезную бомбовую нагрузку. С моей точки зрения, в качестве пикировщиков мы могли принести ограниченную пользу. Прежде всего, при атаке вражеских кораблей мы могли отвлечь на себя огонь зениток, чтобы облегчить атаку торпедоносцев. Во-вторых, мы могли поддерживать высадку десантов.

Следует помнить, что в то время все морские истребители были модифицированными истребителями КВВС. И насколько я помню, КВВС не имели специальных пикировщиков, поэтому их возможности в данной области были не лучше, чем у ВСФ.

Я не помню каких-то особенных строев или методик, которые мы использовали, разве что вмешивались погодные условия. Нам приходилось учитывать сильный поперечный ветер, плотные облака или положение солнца. Например, если погода была хорошей, эскадрилья из 12 самолетов выполняла атаку звеньями по 3 самолета с носа и кормы и с обоих бортов одновременно. Однако если атака проводилась на рассвете или на закате, вся эскадрилья могла перестроиться в колонну и заходить со стороны солнца.

Оптимальной высотой для начала пикирования считались 8000—10000 футов. Бомбы сбрасывались с высоты 700—1000 футов».

Когда на вооружение флота поступили «Скуа», пилоты ВСФ наконец-то получили самолет, чьи бомбы представляли реальную угрозу военным кораблям до крейсера включительно. Более важным было то, что теперь они

могли наносить настоящие удары по вражеским авианосцам. Далее мы приведем мнение нескольких пилотов флота и морской пехоты об этом самолете. Оно довольно благоприятное, чем резко отличается от высказываний историков, которые никогда на этом самолете не летали.

«В марте 1939 года 800-я эскадрилья летала на 12 Хаукер «Оспреях», хотя раньше имела 9 «Нимродов» и 3 «Оспрея». Дело в том, что крылья «Нимрода» не складывались, и его нельзя было убрать в ангар «Арк Ройяла». В конце месяца мы получили 12 «Скуа», 3 из которых позднее были заменены «Роками», имевшими громоздкую турель с 4 пулеметами.

«Скуа» считался авианосным истребителем-пикировщиком и был первым монопланом нашего флота. В качестве истребителя он оказался неудачным самолетом, так как был слишком тяжелым и маломаневренным. Но как пикировщик он был хорош. Обзор у пилота был хорошим и во время пикирования, и при посадке на палубу.

Самолет нес бомбы на внешней подвеске под обоими крыльями. Атаки предпочитали выполнять со стороны солнца, полупереворотом входя в пике под углом от 70 до 80 градусов. Если нельзя было воспользоваться солнцем, 4 звена по 3 самолета каждое должны были зайти на цель с 4 сторон одновременно.

После перевооружения на «Скуа» эскадрилья была переброшена в Уорти-Даун, где действовала вместе с древними бомбардировщиками эпохи Первой Мировой войны. Мишень располагалась посреди травяного летного поля. Мы часто проводили тренировки с использованием учебных бомб, которые сбрасывали на мишень, буксируемую авианосцем или сопровождающим его эсминцем.

При этом мы использовали бомбы, заслужившие у нас прозвище «Купер». Мы назвали их так, потому что

изготавливались они на бывшей мармеладной фабрике Купера в Данди. Взрывная волна у них шла прямо вверх. Поэтому я думаю, что Тэрстон и Гриффит, два пилота 803-й эскадрильи, атаковавшие немецкую подводную лодку недалеко от Скапа в начале сентября 1939 года, были сбиты разрывами собственных бомб и совершили вынужденную посадку на воду».

Капитан морской пехоты Гриффит тоже весьма положительно отзывался о «Скуа» в своих мемуарах.

«Скуа» был очень хорошим пикировщиком. Это был первый английский самолет, специально спроектированный для таких атак. Он имел нормальные воздушные тормоза. Во время почти вертикального пике на максимальной скорости он слушался элеронов и мог повернуть на маневрирующую цель. Сначала «Скуа» был одномоторным одноместным самолетом, но вскоре был переделан в двухместный, так как для полетов над морем требовался штурман. Потом КВВС потребовались моторы для «Бленхейма», и на «Скуа» был установлен «Персеус» мощностью 800 ЛС. Носовую часть самолета пришлось переделывать и удлинять для восстановления балансировки. В результате для улучшения обзора при посадке на палубу пришлось поднимать кабину пилота, и от этого летные характеристики самолета ухудшились».

Другой пилот вспоминает свой первый полет на «Скуа».

«В 1939 году, когда я прибыл в Норт-Уилд, майор авиации Дональдсон попросил меня опробовать его и совершить посадку на поле, как если бы это был один из «Харрикейнов» с очень маломощным мотором. Я обнаружил, что летать на этом самолете приятно. Он легко садился, был совершенно устойчив во время пикирования. Воздушные тормоза легко выпускались. Таким образом вы могли резко снизить скорость самолета, что в

Норвегии часто обманывало пилотов Me-109, которые проскакивали мимо «Скуа».

Пилот «Скуа», как и на Ju-87, имел великолепный обзор. Это был первый британский самолет, построенный в качестве пикирующего бомбардировщика. Бомба под фюзеляжем подвешивалась на двух рычагах вне круга пропеллера, когда самолет пикировал под углом 80 градусов. Ручка управления воздушными тормозами располагалась справа от кресла пилота.

Мы тренировались, используя 12-фн бомбы Купера, либо на кругах, нарисованных на летном поле, либо по целям на берегу. Находясь в море, мы совершали учебные заходы без бомб на корабли, идущие на высокой скорости. Для оценки результатов мы пользовались фотопулеметом».

Капитан Харрингтон изложил мне другое мнение относительно «Скуа».

«Из своей летной книжки я вижу, что последнюю тренировку в качестве пилота пикировщика перед войной я провел 9 февраля 1939 года на одном из старых «Хартов». К апрелю того же года я добился среднего отклонения 29 ярдов, сбрасывая 8 учебных бомб. Это, судя по всему, устроило экспертов из Саттон-Бриджа. Я помню, что все мы немного жульничали, спускаясь так низко, как осмеливались, не слишком обращая внимания на наставления офицера, отвечавшего за безопасность полетов. Эта привычка дорого обошлась многим во время войны. Мы считали, что это самый лучший способ повысить меткость, забывая о возможном сопротивлении. То, что при этом самолет становится более уязвимым, мы сознавали, но в то время мы не могли предусмотреть проблем, которые вызовет использование настоящих бомб и необходимость уничтожить цель. Я говорю о совершенно противоположных условиях атаки сильно защищенных целей вроде линкоров и укреплений и очень

хлипких, как торговые суда, легкие мосты и радарные установки.

В мае 1940 года я был направлен в 801-ю эскадрилью, летавшую на «Скуа», хотя до этого обучался в основном на торпедоносцах и гидросамолетах. В марте 1940 года меня спешно пересадили на истребитель. Разумеется, раньше я летал на «Скуа». Это было в октябре 1939 года, и в моей летной книжке стоит отметка «очень хорошо». «Скуа» можно считать неплохим пикирующим бомбардировщиком, если вам повезло атаковать цель в благоприятных условиях. Главная проблема заключалась в том, чтобы добраться до цели и вернуться назад. Все упиралось в расстояние, которое вам предстояло пролететь, силу ПВО цели и ее особенности. Это определяло высоту входа в пики и высоту сброса бомбы, тип бомбы, тип взрывателя (мгновенного действия или с замедлением).

«Скуа» имел одну неприятную особенность. При затяжном пикировании, когда скорость значительно вырастала, самолет проявлял склонность вращаться вокруг продольной оси. Эту тенденцию можно было легко парировать легким движением элеронов. Однако все это отвлекало внимание пилота, который должен был следить за целью. Старушка имела такую подвеску центральной бомбы под фюзеляжем, которая выводила ее за пределы круга пропеллера, что особенно важно при крутом пикировании».

Снова обратимся к воспоминаниям майора Партриджа.

«В качестве истребителя ему совершенно не хватало скорости, скороподъемности и маневренности. Он имел превосходство в скорости над He-111 всего в 10 узлов, если вообще имел. Однако при всем этом следует помнить, что первый вражеский самолет во время Второй Мировой войны, сбитый английским пилотом, был сбит именно на «Скуа».

Но, хотя этот самолет не был истребителем, он был хорошим пикировщиком. Он имел большие прочные закрылки. Если их выпустить, самолет мог войти в пики под углом 65—70 градусов, не теряя управления. Хорошо подготовленный пилот мог сбрасывать бомбы с большой точностью».

Вот с таким самолетом Королевский Флот вступил в новую войну. А что имели его протиники?



## ГЛАВА 3

### СЛУЧИЛОСЬ НЕЧТО УЖАСНОЕ

Первые эксперименты в Германии получили новый толчок, когда к власти пришел Адольф Гитлер, и все внутреннее сопротивление было временно подавлено. Хотя в немецкой авиации не было решительного перевеса в пользу бомбардировочной школы, многие, подобно Эрнсту Удету, находились под впечатлением достижений американцев в этой области. Другие упорно работали над проектами собственных пикирующих бомбардировщиков, и вскоре стало ясно, что именно этот способ бомбометания будет играть важную роль в будущих действиях создаваемых Люфтваффе. В 1936 году секретный британский отчет утверждал: «Самолеты He-51 поступили на вооружение эскадры № 132 (Рихтгофен), состоящей из 9 эскадрилий, а также временно — эскадры № 162 (Иммельман) и № 165 (6 и 3 эскадрильи соответственно). Они предназначены для атак с бреющего полета или с пикирования».

Кроме них, в этой же роли использовались истребители. В качестве временной меры применяли бипланы Физелер Fi-98 и Хеншель Hs-123. В июне 1936 года в Рехлине начались испытания, чтобы определить, какой из 4 новых самолетов окажется лучшим в роли пикировщика, чтобы начать его массовое производство. В каче-

стве образцов были представлены Арадо Ar-81, Блом и Фосс Ha-137, Хейнкель He-118 и Юнкерс Ju-87. В конце концов был выбран последний.

Разведка министерства авиации Великобритании не слишком правильно оценила значение происходящего.

«О тактике пикирующих бомбардировщиков известно мало, скорее всего, они будут использовать обычные методы. В настоящее время для этой цели предназначены 12 эскадрилий, но будет или нет использоваться этот метод, зависит в основном от способности Германии производить пригодный для этого бомбардировщик. Судя по всему, этот метод атаки будет использоваться только для поддержки наземных сил, а не как средство удара по атакованной стране. Этот вывод базируется на том основании, что вряд ли пикирующий бомбардировщик будет иметь дальность полета, достаточную для дальних рейдов».

Во время гражданской войны в Испании пикировщики прошли испытания в боевых условиях. Накануне войны большинство эскадрилий первой линии получили значительно усовершенствованный Ju-87В. Лишь теперь концепция пикирующего бомбардировщика получила реальную основу, и произошло это накануне начала Второй Мировой войны.

Последнее испытание, перед тем как ринуться в бой, пикировщики прошли на испытательном полигоне в Нойхаммере. Ирония судьбы заключается в том, что командовать ими был назначен генерал-лейтенант Вольфрам фон Рихтгофен, который сначала выступал категорически против самой идеи пикировщика. Демонстрация проводилась в присутствии высших чинов Люфтваффе, в том числе Шперрле и Лёрцера. «Штуки» изобразили массированную атаку, используя дымовые бомбы. В ней участвовали 3 эскадрильи под командованием капитана Зигеля из I/StG.76, за ними последовала I/StG.2. К де-

монстрации были привлечены подразделения Грацера и Иммельмана.

Одним из пилотов, участвовавших в испытаниях в тот день, был Фридрих Ланг. Вот как он описывает происшедшую трагедию:

«В этом случае, кроме группы «Грацер» капитана Ланга, участвовала I/StG.2 «Иммельман», в которой я летел левым ведомым капитана Хитчхольда. Мы вылетели из Коттбуса. Погода была безоблачной, а видимость — исключительно хорошей. Между Нойхаммером и Коттбусом появился низовой туман. Белая туманная масса слегка кудрявилась по краям и сверкала под солнцем на восточном горизонте. Перед нами, в 2 или 3 километрах правее летела другая группа на высоте примерно 3000 метров.

После появления тумана я решил, что демонстрация будет отменена, и мы вскоре получим соответствующий приказ. Когда я огляделся еще раз, то, к своему ужасу, увидел высокий темный столб дыма, поднимающийся из района цели. Я сразу понял, что случилось нечто ужасное. Мы сделали круг, и затем полетели обратно в Коттбус. Вскоре мы получили известие о том, что погибли многие наши товарищи».

Злосчастные «Штуки» имели приказ подойти к цели на высоте около 12000 футов и спикировать сквозь облачный слой, который находился на высоте от 2500 до 6000 футов, и сбросить бомбы с высоты 1000 футов. Впрочем, Ланг сомневался, что информация о метеоусловиях была передана по радио. Официальная версия гласит, что обреченная группа из состава StG.76 не сумела отличить низовой туман от облачного слоя. Поэтому целое подразделение дружно врезалось прямо в землю. Лишь несколько самолетов второго звена успело заметить ошибку, и пилоты попытались выйти из пике. Но при этом далеко не все сумели увернуться от деревьев, окружав-

ших полигон. В течение нескольких секунд на полигоне разбились один за другим 13 пикировщиков.

Ланг рассказывает, что происходило сразу после катастрофы.

«Примерно через полчаса после посадки мы получили приказ повторить демонстрацию, на этот раз на бреющем полете — туман поднялся примерно до 140 метров. Этот приказ отдал лично генерал Рихтгофен, который стоял на вышке управления полетами вместе с Манштейном. В тот момент мы решили, что он просто спятил. Но теперь, задним числом, я понимаю, что Рихтгофен хотел показать армейцам, на что способны пилоты штурмовых эскадр».

Японцы также прилагали значительные усилия для развития пикирующих бомбардировщиков. После того как был создан первый японский пикировщик Накадзима Тип 94 D1A-1, японский флот начал быстро наращивать мускулы. Хотя в 1930-х годах японцы сохраняли отношения с фирмой «Хейнкель», они всегда стремились приспособить немецкие проекты к своим собственным специфическим требованиям. Хотя японская армия не проявляла особого интереса к пикировщикам, все-таки она продолжала работу над новыми образцами, причем совершенно независимо от флота. Это является типичным примером взаимоотношений между видами вооруженных сил почти любой страны.

После испытаний D1A-1 был создан его преемник — пикировщик Тип 96, который фактически являлся японской версией пикировщика He-50A — двухместный биплан с мотором «Хикари» мощностью 600 ЛС и максимальной скоростью 140 миль/час. Он получил обозначение D1A-2. После начала японо-китайского инцидента в июле 1937 года японцы тоже получили возможность опробовать свою технику в боевых условиях. Секретный британский обзор их действий в Китае дает описание тактики того времени:

«Пока невозможно сказать, что японцы предпочитают в качестве главного оружия против кораблей — бомбу или торпеду. Большое внимание уделяется совершенствованию бомбометания с пикирования, и морская авиация в Китае получила большой опыт в атаках с пикирования и горизонтального полета против неподвижных целей.

Бомбометание с пикирования проводится легкими бомбардировщиками и истребителями. Особенно часто этот способ применяется, когда японцы не ожидают встретить ответный зенитный огонь. Применяется один из трех вариантов: атака одиночного самолета, атака пары, атака тройками, выстроенными в колонну. Против движущихся целей на суше, таких, как автомобили или самоходные орудия, обычно используется пара самолетов. Первый пикирует и открывает огонь из пулеметов, вынуждая цель остановиться. Второй самолет сбрасывает бомбы по уже неподвижной мишени. Обычно пикирование осуществляется под углом около 60 градусов, а бомбы сбрасываются с высоты около 800 футов».

Значение, которое придавал японский флот пикирующим бомбардировщикам, можно видеть из того, что были построены 428 самолетов Тип 96 (в системе обозначений союзников — «Сузи»), в то время как американский флот заказал всего две дюжины пикировщиков, а Королевский Флот не имел их вообще.

Первым пикировщиком-монопланом стал Аичи Тип 99 D3A-1 («Вэл»), который немного напоминал Ju-87, однако был создан японцами самостоятельно. Впрочем, определенное влияние на него оказал самолет Хейнкель He-70 «Блиц». В это же время проектировался еще более совершенный самолет D4Y-1 «Сюсэй» (Комета). Он имел убирающееся шасси, внутреннюю подвеску бомб и радиус действия около 800 морских миль. Армия создала двухмоторный пикировщик Кавасаки Тип 99 («Лили»), а также экспериментальный Ki-66, который так и не поступил на вооружение.

Третий партнер по оси также проводил эксперименты с пикировщиками, но не добился здесь никаких успехов. В Италии все исследования в области самолетостроения крепко держали в своих руках ВВС, поэтому флоту не оставалось вообще ничего. Реджиа Аэронаутика увлекалась дальними высотными бомбардировщиками, как и Королевские ВВС, и потому пикировщики пребывали в полном забвении. Лишь после конфронтации с Великобританией в период агрессии в Абиссинии в 1935 году итальянцы осознали, что им нужен самолет, способный наносить точные удары по кораблям британского Средиземноморского флота.

В результате была выдвинута программа спешного создания пикирующего бомбардировщика. Работы были поручены компании «Савойя», которая создала проекты двухмоторных самолетов SM-85 и SM-86. Первый прототип поднялся в воздух в декабре 1936 года. Это был двухмоторный моноплан со свободонесущим крылом и убирающимся шасси. Простой прямоугольный фюзеляж имел заметный подъем к носу и хвосту, за что самолет получил кличку «Летающий банан». На испытаниях в апреле 1937 года, которые проходили на полигоне в Фурбара, присутствовал лично Муссолини. Было построено 32 самолета двух моделей. В марте 1940 года они были сведены в первое итальянское подразделение пикировщиков, 96° *Gruppo Bombardamento a Tuffo* (BaT), которая состояла из двух эскадрилий — 236-й и 237-й. Эта группа, насчитывавшая всего 19 самолетов, во время боевых действий ничем не отличилась. Единственный SM-86 совершил первый полет в апреле 1939 года и встретил такой же холодный прием. Было решено испытать самолет в бою, и накануне вступления Италии в войну он был передан 96° *Gruppo*, базирующейся в южной Италии.

Франция также испытывала большие трудности, пытаясь создать эффективные пикировщики, несмотря на свои первые эксперименты. Главной причиной этому

было недостаточное финансирование. В середине 1930-х годов испытывался GL-430B-1, позднее были построены еще несколько экспериментальных самолетов — парасоль GL-432 и GL-521. Французская армия оставалась ко всему этому совершенно равнодушной. Да, был построен экспериментальный двухмоторный «Бреге-690», но на этом все и закончилось. В результате Аэронаваль продолжала эксперименты по собственной инициативе, и в июне 1938 года в воздух впервые поднялся Луар-Ньюпор LN-40.

Этот самолет имел крыло типа «обратная чайка», как и немецкая «Штука», однако его отличало убирающееся шасси, и он был одномоторным. Первые испытания привели к тому, что флот заказал морской вариант пикировщика LN-401, а армия — сухопутный вариант LN-411. Хотя в 1940 году были сформированы несколько эскадрилий, армия передала свои самолеты флоту. Их было слишком мало, и Франция вынуждена была обратиться к Соединенным Штатам за помощью. Было заказано большое количество самолетов Чанс-Воут V-156F, который являлся вариантом «Виндикейтора». Видимо, от отчаяния французы заказали даже несколько бипланов Кертисса SBC-4. Лишь немногие из этих пикировщиков прибыли вовремя, чтобы успеть поучаствовать в боях, однако они сражались отважно и отличились во время короткой кампании 1940 года.

Польша после своей войны с Советской Россией в 1919 году проявляла больше интереса к штурмовикам, хотя и она не осталась в стороне от общего увлечения пикирующими бомбардирующими. Было решено создать самолет, который мог бы служить и двухместным истребителем, и пикирующим бомбардировщиком. Так родился P-28 «Вилк». Цельнометаллический моноплан с убирающимся шасси имел слишком слабый мотор. К тому же польская промышленность слишком долго готовила его производство. Первый образец был изготовлен весной 1939 года, и этот самолет в боях не участвовал.

Среди других стран, которые обзавелись пикировщиками или, по крайней мере, переделанными в пикировщики самолетами, можно назвать Китай и Испанию. В 1934 году правительство Китая заказало у Хейнкеля 12 самолетов He-50A, которые получили новые моторы и новое обозначение — He-66aСН. За ней последовала партия He-50bСН, после того как самолеты попали на вооружение Люфтваффе. Все эти машины были собраны уже в Пекине в 1937 году, но в боях против японцев почти не применялись.

Испания использовала Hs-123 с ограниченным успехом. Они получили прозвище «Ангелито» — ангелочки, так высоко оценивали испанцы их летные качества. Во время гражданской войны в пикировщики были превращены 3 британских истребителя «Фьюри».

Однако из всех малых держав самые серьезные усилия для создания собственного пикировщика приложила Швеция. Более того, в Швеции был создан надежный прицел для пикирующих бомбардировщиков. Детальные исследования завершились созданием модели AGA, к которой проявили интерес даже Королевские ВВС. Королевские шведские ВВС превратились в отдельный вид вооруженных сил только в 1926 году, но прошло еще 10 лет, прежде чем они стали действительно независимыми. Первые эксперименты с пикирующими бомбардировщиками проводились на закупленных в Англии самолетах Хаукер «Харт». Их проводило 4-е авиакрыло во Фросоне. Построенные по лицензии «Харты» получили обозначение «легкий бомбардировщик В-1» и в том же году поступили на вооружение еще нескольких частей. Первые испытания прошли удовлетворительно. Лейтенант Карлгрен сообщил, что после упорных тренировок он может выполнять пики под углом до 85 градусов. Летом 1935 года в Вестеросе была сформирована эскадрилья легких бомбардировщиков (штурмовиков) F-1. Первые испытания были проведены в Шведском королевском аэроклубе.



«Наши продолжительные тренировки по бомбометанию с пикирования начались с изучения теории и ознакомительных полетов на самолете, который предполагалось для этого использовать. Пикирование под углами, близкими к вертикали, становилось суровым испытанием для летчиков и самолета. Экипаж пикировщика состоял из двух человек: пилота-бомбардира на переднем сиденье и стрелка-наблюдателя на заднем. Оба человека должны были привыкнуть к довольно своеобразным ощущениям, которые испытываешь во время пикирования. Особенно плохо чувствует себя стрелок-наблюдатель, который не видит, что происходит впереди, и может лишь гадать о том, что случится в следующей секунду».

Летом 1937 года была подготовлена первая группа пилотов. Курсами руководил лейтенант Карлгрэн. Он так описывает все это:

«После того как курсанты освоили В-1 в качестве пилотов, их пересадили на заднее сиденье и заставили проделать первое пикирование на учебную цель в самолете, который пилотировал инструктор. После этого начались новые полеты, во время которых курсанты учились выбирать правильный угол пикирования, правильную точку прицеливания и точный момент сброса бомбы».

Испытания прошли настолько успешно, что в 1937 году в 1-м авиакрыле были организованы специальные курсы на аэродроме в Вестеросе возле озера Маларен. К авиакрылу F-4 присоединилось крыло F-6. До 1940 года В-1 оставался основной рабочей лошадкой, но после этого на вооружение начали поступать построенные в Швеции по лицензии самолеты Нортроп 8-А-1. Их заменил сконструированный в Швеции пикирующий бомбардировщик SAAB-17. Это был двухместный моноплан с низкорасположенным крылом и мотором воздушного охлаждения мощностью 980 ЛС.

Пилоты шведских пикировщиков, как и все остальные, стремились использовать элемент внезапности, укрываясь в облаках, если это было возможно.

«Пилот должен обнаружить цель практически мгновенно, и атака должна быть внезапной, как раскат грома среди ясного неба. Когда мы входили в пики, скорость обычно не превышала 200 км/час, но в вертикальном пики мы быстро набирали 400 км/час. Хотя рост скорости сопровождался увеличением сопротивления воздуха, пилот испытывал неприятные ощущения, как происходит во время слишком быстрого спуска на санях.

Впечатления от первого пики незабываемы, потому что испытанное находится на грани возможностей человеческого организма. В свободном падении с такой скоростью можно и перешагнуть пределы выносливости. Причем все это резко отличается от обычного полета на самолете, хотя все знают, что современные машины могут превышать скорость 400 км/час».

Этот отчет был написан в 1940 году. И еще в нем говорилось:

«Однако самые большие нагрузки пилот испытывает, когда самолет из пики переходит в достаточно крутой подъем. Кровь переходит в нижнюю часть тела, в глазах темнеет, пилот и наблюдатель могут даже временно потерять сознание. Второму члену экипажа в такой момент остается лишь постараться усидеть на месте и сохранить ясность мысли. В то же время пилот должен точно вести самолет на цель и сохранить угол пикирования 80 градусов, чтобы сбросить бомбу в нужный момент, а после этого правильно взять ручку на себя».

\* \* \*

А что происходило в Германии? К осени 1939 года все подразделения пикировщиков были полностью перевооружены Ju-87В-1. В них числились 336 самолетов, из которых 288 были полностью исправны и боеспособны. В это же время на сборочных линиях завода «Везер» модель В-2 заменила модель В-1. В основную модель часто вносились мелкие изменения, несколько «Штук» были модифицированы, чтобы действовать с новых германских авианосцев. Пикировщики модели С имели усиленную конструкцию, чтобы их можно было запускать с помощью катапульты, и были оснащены тормозными крюками. Самолеты также получили складывающиеся крылья и сбрасываемое шасси для аварийных посадок на воду. В результате появился Ju-87С-1. После прохождения специальных испытаний обозначение было еще раз изменено — на Ju-87-Т (*Trager* — авианосный). В начале 1940 года после нескольких новых усовершенствований появился Ju-87R, который имел увеличенную дальность полетов и мог использоваться для ударов по кораблям в море. Самолет получил подвесные баки и дополнительное радиооборудование.

Учеба экипажей пикировщиков велась интенсивно и тщательно, немцы пытались подготовить первоклассные экипажи для нанесения метких ударов. Первая школа пикировочной авиации была создана в Китцингене, а немного позднее в Граце в Австрии появилась школа № 2. В качестве временной меры использовались ускоренные курсы для предварительной подготовки. Все части первой линии получили так называемые запасные эскадрильи, которые располагались на тех же самых базах. В них готовились летчики, прибывшие с пополнениями. Однако предоставим слово самому пилоту пикировщика. Гельмут Мальке расскажет о подготовке, которую прошел.

«Если просмотреть мои летные книжки, выяснится, что с 4 июля по 25 августа 1939 года я проходил учебу в

школе пикировочной авиации № 1 в Китцингене. В это время подготовка пилотов для «Штук» включала ознакомление с самолетами Hs-123 и Ju-87, групповые полеты, элементы тактики истребителей и бомбометание с пикирования. Всего я совершил 29 вылетов на Hs-123 и 51 — на Ju-87А и провел в воздухе 54 часа 24 минуты.

1 сентября 1939 года я начал завершающую подготовку в эскадрилье пикировщиков 2/StG.186Т, которая базировалась в Киле-Хольтенау. Здесь я совершил 112 вылетов на самолетах различных типов и провел в воздухе 65 часов 19 минут, прежде чем был допущен к боевым вылетам. 10 мая 1940 года я участвовал в налете на французский аэродром в Меце.

По сравнению с подготовкой современных пилотов это выглядит довольно скромно, но следует учитывать уровень техники тогдашнего времени. Мы считали отлично подготовленными для решения задач, которые нам поручали. В целом за все время подготовки лишь один экипаж разбился во время учебного бомбометания с пикирования».

В Великобритании, Соединенных Штатах, Франции и Японии основная масса пикировщиков находилась в распоряжении флота. Естественно, атакам кораблей во время подготовки экипажей удалялась большая часть времени. В Германии все обстояло прямо противоположным образом. Несмотря на успешные атаки испанских портов, германские пикировщики создавались для действий против сухопутных целей. Поэтому их последующие успехи в борьбе против кораблей союзников выглядят просто сенсационными. Не связано ли это с общим уровнем подготовки? Снова обратимся к свидетельству генерал-лейтенанта Мальке:

«Если говорить в целом, то до войны мы не проходили никакой **специальной** подготовки для атаки каких-либо конкретных целей. Мы только набирались опыта. Чем

меньше цель, чем более высока ее скорость, тем меньше должна быть высота сброса бомб. Единственным видом специальной подготовки были атаки против кораблей, причем ее проходило как можно больше экипажей. Это объяснялось тем, что неопытный пилот будет испытывать огромные трудности при определении точки сброса бомб и выхода из пике. Проблемы возрастали, когда море было спокойным, а видимость не слишком хорошей, так как в этом случае пропадала линия горизонта.

Для учебных бомбометаний на якоре рядом с берегом поставили большой деревянный крест. В то время обычных пилотов пикировщиков не готовили к полетам по приборам, так как для выхода на цель требовалась нормальная видимость. Приборное оснащение Ju-87В было довольно скудным. В начале войны он имел только магнитный компас и авиагоризонт! (Позднее в этом плане все решительно изменилось.) Поэтому легко понять, что полет к кораблю при отсутствии ясно видимого горизонта для новичка становился серьезной проблемой».

Гельмут Мальке и его товарищи были вынуждены создавать свою собственную тактику, причем в боевых условиях. Мы расскажем об этом, когда придет время.

Перед самой войной количество групп пикировщиков было увеличено. К уже существовавшим (I/StG.1, I/StG.2, III/StG.2, I/StG.77, II/StG.77, III/StG.51, I/StG.76, 4/186(T), которая уже 9 сентября 1939 года была переформирована в I(St)/Tr.Gr.186) добавилась авианосная группа II/186. I/186 была сформирована в Бурге рядом Магдебургом, а II/186 формировалась в Киле. Ее формирование не было закончено, и позднее обе авианосные группы превратились в обычные подразделения пикировщиков, хотя в бой они попали несколько раньше. Кроме того, на пикировщиках летала группа непосредственной поддержки войск II(Sch)/LG.2, которая имела самолеты Hs-123A-1.

Каждая эскадра (*Geschwader*) состояла из штабного звена (*Stabsschwarm*) и 3 либо 4 групп (*Gruppe*). Каждая

группа делилась на 3 эскадрильи (*Staffel*) из 9 боевых самолетов и 3 запасных. Эскадрилья делилась на 3 звена (*Kette*) по 3 самолета.

Наиболее современным германским двухмоторным бомбардировщиком к началу войны несомненно был Ju-88, названный Герингом «чудо-бомбер». Он значительно превосходил все остальные самолеты этого класса, построенные как в Германии, так и за рубежом, поэтому от него ожидали очень многого. Действительно, этот самолет стал основным бомбардировщиком Люфтваффе в годы войны. На его базе было создано огромное количество различных моделей<sup>1</sup>. Но задумывался этот самолет как пикирующий бомбардировщик, и в этой роли оказался превосходным.

В 1935 году немцы решили создать скоростной средний бомбардировщик, который сможет обогнать любой истребитель этого времени. В декабре прототип совершил первый полет. В начале 1939 года на испытания была направлена небольшая до-серийная партия слегка модифицированных самолетов. Именно в это время было принято решение приспособить Ju-88 для пикирования.

Для этого рядом с гондолами моторов на крыльях были установлены решетчатые воздушные тормоза. Они выступали за передний лонжерон, что сначала вызвало некоторые проблемы с учетом высокой нагрузки на крыло. В эскадрильи первой линии бомбардировщики начали поступать уже после начала войны. Но потребность в бомбардировщиках была так велика, что на фронт отправлялись опытные самолеты. В результате *Erprobungskommando 88* вскоре приняла участие в боях.

Тем временем американский флот получил от производителей XSBD-1 и в апреле заказал компании «Дуглас» 144 этих самолета: 57 SBD-1 для морской пехоты и

---

<sup>1</sup> Например, в качестве ночного истребителя Ju-88 сбил больше бомбардировщиков союзников, чем все остальные ночные истребители вместе взятые. *Прим. пер.*

87 SBD-2 для ВМФ. Последний отличался дополнительным пулеметом в задней кабине и бронеплитами для защиты экипажа. Кроме того, «Доунтлесс», как называли самолет, имел протектированные топливные баки и устройства для подвески двух 65-галлонных баков, что значительно увеличивало дальность полета. Морские пехотинцы первыми получили новый пикировщик, и в июне 1940 года в Куинтико, штат Вирджиния, была сформирована эскадрилья MAG-1.

Интересно сравнить методы подготовки пилотов «Доунтлессов», британских «Скуа», немецких «Штук» и шведских В-1. Выясняется, что в них было много общего. Контр-адмирал Пол Э. Холмберг так описывал состояние дел в американском флоте:

«SBD был монопланом. На задней кромке крыла у него были установлены пикировочные закрылки (тормоза), которые ограничивали скорость вертикального пикирования 250 узлами. Самолет, летящий с этой скоростью, был совершенно устойчив и легко подчинялся пилоту, который без труда мог скорректировать курс с учетом изменений направления ветра и маневров корабля. Но требовались долгие тренировки и большая практика, прежде чем летчик становился по-настоящему опытным пилотом-пикировщиком. Для этого он должен был уверенно поражать мишень диаметром 50 футов. Во время первичной подготовки пилот учился управлять самолетом в вертикальном пике, привыкал к «невесомости» в это время и шестикратным перегрузкам, когда самолет выходил из пике.

Во время моего обучения было несколько случаев, когда пилоты разбивались, так как не могли правильно определить точку выхода из пике. Я заметил, что крайне легко ошибиться, когда приближаешься к земле и воде таким манером. Те пилоты, которые добивались наилучших показателей при бомбометании, обычно обладали хорошей координацией движений (бейсболисты, иг-

роки в гольф и так далее, словом, те, кто отлично умел бросать и отбивать мяч). Бомбометание с пикирования было своего рода искусством.

Американский флот в годы войны полагал, что для обучения пилота достаточно 50 пробных пикирований. Это цифра достигалась в течение 10 вылетов, по 5 пике на каждый вылет. Разумеется, способности пилота определяли степень его подготовленности после завершения курса обучения. Однако во время моей боевой службы я подметил, что пилоты пикировщика не упускают случая в каждом полете совершить одно-два пробных пике, чтобы не потерять мастерства.

Американский флот в то время не имел автоматов вывода из пике. Лишь в 1944 году в испытательном центре в Патуксент-Ривер я испытал на «Доунтлессе» пробное устройство. Насколько я помню, оно работало нормально. Но флотские летчики не слишком заинтересовались им, и на действующий флот эти автоматы не попали».

Эскадрильи американского флота обычно состояли из 18 самолетов, разделенные на 3 дивизиона по 2 звена из 3 самолетов в каждом. Обычная полетная высота составляла 18000 футов. После опознания цели командир эскадрильи старался атаковать со стороны солнца и против ветра. Обычно эту идеальную позицию эскадрилья занимала, пока снижалась до высоты 15000 футов. А затем самолеты начинали пике, следуя одной колонной за командиром с небольшими интервалами.

Без воздушных тормозов «Доунтлесс» мог набрать скорость 425 миль/час, но тормоза снижали это значение до 276 миль/час. Самолет был рассчитан на 4-кратные перегрузки, но, как правило, выдерживать их не требовалось. На войне про обычную осторожность часто забывали. Нормальный угол пикирования составлял 70 градусов, хотя у американских пилотов бытовала поговорка: «Если мы говорим вниз, это значит **прямо вниз**».



Другой пилот рассказывает, как он знакомился с пикировщиком:

«Затем настал период обучения, который произвел на меня большее впечатление, чем все, что я испытал до сих пор: бомбометание с пикирования. Под крыльями были подвешены полдюжины учебных бомб. Мы взлетели и набрали высоту полмили над кружком мишени, обозначенным на земле. Поодиночке мы покидали строй и начинали вертикальное пики. Глаза искали мишень через телескопический прицел, моторы ревели, ветер свистел в антеннах, когда наши птички набирали предельную скорость. Легкий толчок отмечал сброс бомбы, а затем страшная, неодолимая сила перегрузки вдавливала тебя в кресло, пока самолет возвращался к горизонтальному полету. Затем ты бросал короткий взгляд назад, чтобы увидеть белый клубок дыма от разрыва бомбы, надеясь при этом, что разрыв произошел внутри круга мишени. Таким было бомбометание с пикирования, самое волнующее приключение в авиации.

Для этой работы мы обычно использовали F4В-2, которые идеально подходили для обучения, потому что имели малую максимальную скорость. Это давало нам больше возможностей осмотреться во время пикирования и позволяло получше прицелиться. Вопреки утверждениям теоретиков, никогда не покидавших мягких кресел в кабинетах, мы не испытывали никаких неудобств, если атака была выполнена правильно. Чернота в глазах была совсем необязательной. Она означала, что пилот слишком сильно рванул ручку на себя. Позднее мы перешли к учебному бомбометанию на современных самолетах с высокой предельной скоростью, но также не испытали никаких проблем».

Пока флот и морская пехота продолжали упорные тренировки и создавали новые самолеты, армейская авиация, как и КВВС, упрямо отказывалась признать пики-

рующие бомбардировщики. В этом направлении вообще не велось никаких работ, по крайней мере, до падения Франции. Лишь после этого американские ВВС пересмотрели свои взгляды на пикировщики.

В Соединенных Штатах «чудо-пикировщик» был создан именно в соответствии с требованиями флота, изложенными в августе 1938 года. Состязались два проекта: Кертисс SB2C «Хеллдайвер» и Брюстер SB2A «Буканир». Самолеты были принципиально новыми: внутренняя подвеска бомб, увеличенная скорость и дальность полета, моторы воздушного охлаждения, убирающееся шасси, противообледенительные системы. В результате оба проекта оказались слишком сырыми и потребовали огромного количества доработок и исправлений. Одна задержка следовала за другой, но фирма «Кертисс», обладавшая большим опытом, наконец сумела поднять прототип в воздух.

К счастью для союзников, на другой стороне Тихого океана японцы мучились точно с такими же проблемами, создавая свой новый пикировщик «Джуди». Он совершил первый полет в декабре 1940 года, но в нем обнаружилось такое количество неисправностей, что испытанный «Вэл» оставался основным пикировщиком японского флота до 1943 года.

Чтобы как-то исправить положение, созданное отсутствием замены «Вэлу», японцы занялись его модернизацией. Был установлен новый мотор «Кинсэй 54», увеличена вместимость топливных баков. Был слегка изменен фюзеляж, и осенью 1942 года на вооружение эскадрилий флота начала поступать Модель 22.

Одновременно начались работы по созданию пикировщика, который смог бы заменить и «Вэл», и «Джуди». Это был Аичи В7А «Рюсэй» (Метеор), который союзники называли «Грейс». Этот самолет был довольно крупным для авианосцев. «Грейс» имел максимальную скорость 352 мили/час и бомбовую нагрузку 800 кг, но в 1939 году о нем можно было только мечтать.

Во Франции несколько флотских эскадрилий, вооруженных «Виндикейторами» и LN-401/411, провели первые 8 месяцев войны довольно бестолково. Бесконечные организационные хлопоты, приемка новых самолетов чуть ли не поштучно, обучение действиям с авианосца отнимали все время. Вдобавок следовало учесть, что французы имели лишь один устаревший авианосец «Беарн», что еще больше осложняло положение.

Боевой дух пилотов был высок, хотя до сих пор они базировались исключительно на берегу и только-только успели поменять древние аэропланы на современные машины. Капитан Масни повел первую боевую эскадрилью АВ-1 на первое боевое задание, которое заключалось в противолодочном патрулировании вдоль побережья Ла-Манша и Северного моря. Врага французские пикировщики не обнаружили, зато отбомбились по голландской подводной лодке. К счастью, без последствий.

Интересно отметить, что пилоты французских пикировщиков не обучались атакам таких наземных целей, как танки. Это оказалось роковым недостатком, который еще больше усугубила малая численность пикировщиков.

Накануне войны большая часть подразделений пикировщиков перевооружалась монопланами вместо бипланов, а пилоты проходили переподготовку. Легкие бомбы сменялись тяжелыми. Германские и японские пилоты успели понюхать пороха во время боев в Испании и Китае, поэтому они представляли реальный потенциал своих машин. Зато те, кто служил в английском и американском флотах, верили просто потому, что верили. Летчики Франции, Италии и Швеции могли лишь строить теоретические догадки. Сухопутная авиация всех стран, кроме Германии, с пренебрежением относилась к пикирующим бомбардировщикам. Воображение генералов полностью занимали дорогостоящие исполинские дальние бомбардировщики. Они все еще упрямо твердили,

что войну можно выиграть одними стратегическими бомбардировками, а помощь армии не так уж и нужна. Пикировщики же нужны еще меньше. Другие виды вооруженных сил тоже испытывали определенные сомнения. Пикировщик не мог нести достаточно тяжелые бомбы, чтобы уничтожить линкор. Он мог повредить авианосец, вероятно, мог потопить крейсер и наверняка мог уничтожить эсминец, но для моряков пикировщик так и остался вспомогательным оружием. Армия иногда с завистью поглядывала на противника, имеющего крупные силы воздушной поддержки, но даже представить не могла, какой эффект может оказать атака пикировщиков на зеленых новобранцев.

А если бы армейские генералы поинтересовались мнением самих пилотов, многих бед удалось бы избежать.

«Мы имели «бомбоубежища», сооруженные из толстых бревен, обложенных мешками с песком, откуда следили за бомбометанием, находясь в относительной безопасности. Однако оружейники стояли совершенно открыто, прячась в убежище лишь тогда, когда становилось ясно, что пикирующие самолеты идут в их направлении. В первый раз, когда пикировал самолет, я стоял в 10 футах от входа в убежище, разговаривая с другим пилотом, который тоже следил за учениями. Я увидел только первую часть пике. Какая-то таинственная сила унесла меня вглубь убежища, и я столкнулся головами с приятелем, который бежал туда же. Никто из нас не помнит, как это произошло. Бомба упала примерно в 100 ярдах от нас, и оружейники разразились дружным хохотом.

Следующий самолет начал пикировать, и я твердо решил не двигаться, пока не окажусь точно на линии огня. Мой друг поступил так же. Тем не менее, мы снова очутились в укрытии за несколько секунд до падения бомбы, хотя она упала еще дальше, чем первая. Самолет, ревя мотором, пронесся над убежищем, которое все зад-

рожало, хотя пилот пролетел более чем в 1000 футов у нас над головами.

Мой приятель воскликнул: «Вот так! Не удивительно, что они не могут заставить солдат стоять на месте и стрелять по самолету во время атаки с пикирования или обстрела с бреющего! Я поклялся бы, что парень идет прямо на нас!»

## ГЛАВА 4

### МЫ ПРОСТО НАКЛОНИЛИ НОС ВНИЗ

Вторая Мировая война началась 1 сентября 1939 года, когда в 4.45 германские войска пересекли польскую границу. Но для пикирующих бомбардировщиков война началась на 15 минут раньше. Именно «Штуки» провели первую боевую операцию новой войны. Причину этого обнаружить совсем нетрудно. Задание требовало меткости, обеспечить которую могли только пикировщики.

К моменту начала первого великого наступления на востоке Люфтваффе имели всего 219 Ju-87. Гитлер решил рискнуть по-крупному, и против подавляющих сил французской армии на западе он оставил только слабые заслоны практически без авиации. Он стремился как можно быстрее сокрушить поляков и перебросить войска на запад, прежде чем союзники сообразят, что происходит. Гитлер полагал, что в его распоряжении всего 2 недели, союзники дали ему 8 месяцев!

На вооружении Люфтваффе состояли в основном Ju-87В, хотя авианосная группа была вооружена специально модернизированными самолетами. Ей же были переданы 12 новых Ju-87С-О, но сама группа была придана StG.2. StG.2 действовала в составе 1-го Воздушного флота Кессельринга. В составе 2-го Воздушного флота генерала Вольфрама фон Рихтгофена числились StG.77 и (St)LG.2.

Самое первое боевое задание получило звено 3/StG.1 под командованием Бруно Диллеи. Они должны были постараться уничтожить специальные подрывные посты, созданные на мостах через Вислу в Диршау, там где она пересекает польскую границу возле Тчева. Эти мосты были важнейшим звеном железной дороги, по которой должны были доставляться грузы для германской армии, наступающей на восток из Германии и на юго-запад из Восточной Пруссии. Поляки придавали огромное значение уничтожению этих мостов в самом начале войны, а немцы наоборот жаждали захватить их в целости.

В течение нескольких дней перед атакой 3 молодых пилота усиленно готовились к операции. Они должны были сбросить бомбы абсолютно точно, прямо в крошечную мишень. Хотя немецкие карты были очень точными, обнаружить эти посты с воздуха было крайне сложно. Поэтому пилоты совершили несколько полетов над мостами, чтобы получше рассмотреть их и окружающую местность. Они решили атаковать с предельно малой высоты, что позволяло рассчитывать на точное попадание, хотя это и было связано с серьезным риском.

Если удар пикировщиков окажется успешными, то немецкий бронепоезд успеет пересечь мосты и удержать плацдарм в течение нескольких часов. Если летчики промахнутся, это может задержать наступление и преследование. Утром 1 сентября сама природа была на стороне поляков. Тучи и туман помогали обороняющимся и серьезно осложняли действия пикировщиков, как недавно показала катастрофа в Нойхаммере. Погодные условия сорвали первые удары Люфтваффе по всей линии фронта. Это не позволило захватить их врасплох, когда все-таки начались бомбежки аэродромов.

Звено Диллеи от его цели отделяли всего 8 минут полета. Пикировщики стартовали в 4.26, как и было намечено планом. Они шли, прижимаясь к земле, то и дело попадая в полосы тумана и рваные тучи. Выйдя к Висле, «Штуки» повернули на север и направились вдоль реки к

мостам. В 4.35, секунда в секунду, три пикировщика оказались над целью. Первые бомбы Второй Мировой войны были сброшены с высоты всего 30 футов. Пилоты проявили завидную меткость, и большинство проводов, ведущих к детонаторам, было уничтожено. Последующий налет бомбардировщиков Do-17 лишь поджег город. Однако, несмотря на достижения пилотов Диллеи, которые все вернулись на аэродром, решительные поляки сумели исправить провода и впоследствии все-таки взорвали мосты. Однако сделано это было поспешно и плохо, и немецкие саперы позднее без особого труда восстановили один из мостов.

Первые удары по польским аэродромам «Штуки» нанесли значительно позднее, чем планировалось. В результате поляки успели убрать большинство самолетов, хотя в Роковице пикировщики обнаружили самолеты на взлетной полосе и уничтожили 20 штук. Позднее, впрочем, выяснилось, что это были устаревшие или неисправные машины. Истребители уже были переброшены на секретные базы и остались невредимы.

В этот исторический день далеко не все атаки Ju-87 прошли так, как намечалось. Как проходили операции пикировщиков в первый день войны, рассказал автору Фридрих Ланг:

«В этот день I/StG.2 было выделено несколько целей. Лишь 1-я и 2-я эскадрильи группы должны были атаковать ангары аэродрома Кракова. Я полетел в звене командира эскадрильи капитана Хитчхольда. По пути к цели над промышленным районом Верхней Силезии мы столкнулись с огромными массами облаков как раз на нашей высоте — 5000 метров и выше. Мы летели с кислородными масками на лицах сквозь тучи. Крошечные льдинки, тонкие, как иголки, выросли на стенах кабин. Какое-то время мы не видели земли. Все было темно и мрачно.

3-я эскадрилья отделилась от основной группы, чтобы атаковать цели рядом с границей. Судя по времени



полета, мы уже должны были находиться рядом с Краковом, но сказать это наверняка было нельзя. Поэтому майор Динорт решил спуститься и сориентироваться на местности, прежде чем продолжать путь. После захватывающего дух спуска мы выскочили из туч на высоте примерно 500 метров над какой-то долиной, по которой текла маленькая речушка.

Перед глазами все плыло и крутилось, пока мы не услышали в наушниках голос командира: «Прекратить снижение. Развернуться на запад». Майор Динорт кое-как восстановил управление самолетом и вышел в голову группы. Мы пристроились за ним в относительном порядке. Маленькая речка вывела нас из заполненной тучами долины, и мы оказались на свободе.

Мы все еще находились где-то над северными склонами Бескид, и мы все еще несли свои бомбы. Мы сбросили их с высоты 400 метров с горизонтального полета на польский аэродром, который совершенно неожиданно появился перед нами. Все, что мы смогли увидеть, — маленькая мачта с полосатым красно-белым конусом и деревянный ангар. Ничего больше».

Это оказался один из секретных польских аэродромов, и счастливая случайность вывела пикировщики прямо на него. Они увидели польские истребители, вырывающиеся на взлет, когда в 5.20 начали падать бомбы. В ходе последовавшего боя был сбит самолет командира 121-й эскадрильи капитана Мечислава Медвецкого<sup>1</sup>. Польский пилот погиб. Этот бой описывает Ланг:

«Вскоре после нашей атаки на нас неожиданно набросились 2 истребителя PZL P-11. Один из них заложил левый вираж, находясь ниже и прямо впереди меня,

---

<sup>1</sup> Истребитель был сбит совсем в другом месте лейтенантом Нойбертом, о чем немного ниже пишет сам автор. *Прим. пер.*

после чего открыл по мне огонь. Мое левое крыло и хвостовая часть фюзеляжа вскоре были изрешечены пробоинами, и через пару секунд истребитель пропал. Мы сомкнулись теснее и продолжали полет, все еще не зная, где мы находимся.

Тем временем выяснилось, что вместе держатся только самолеты штаба группы и 1-й эскадрильи, причем пропал сам командир. Местность под нами постепенно пробуждалась. Хитчхольд полетел к железнодорожной станции, и мы смогли прочесть вывеску с названием. Наконец-то мы определили, куда попали. Через 20 минут мы приземлились на своем аэродроме в Нидер-Элльгуте. Динорт потерял нас и сел в Брюнне (Брно), когда у него кончилось топливо. Остальные самолеты 1-й эскадрильи под командованием лейтенанта Нойберга и 2-й эскадрильи Мертца в конце концов все-таки провели, как и намечалось, бомбежку ангаров краковского аэродрома.

Нойберт не заметил, когда наши самолеты внезапно вывалились из облаков, и продолжал полет на высоте 5—6 тысяч метров в направлении на восток. Когда тучи наконец кончились и снова засияло солнце, выяснилось, что с ним летит только его звено и часть 2-й эскадрильи. В Тарнове, в 80 км от Кракова, он наконец выяснил, где находится, и атаковал цель, хотя немного позднее намеченного времени. Пикировщики зашли с востока, что позволило добиться полной неожиданности. Нойберт сумел сбить истребитель PZL P-11, который неожиданно возник прямо перед ним во время атаки.

Левое крыло моего Ju-87 следовало заменить, поэтому я был вынужден пропустить несколько следующих вылетов».

Не было никаких сомнений в исходе Польской кампании. Немцы превосходили противника во всех отношениях — в численности, уровне подготовки, качестве техники, в тактике. Отважное и упорное сопротивление

польских солдат с их устаревшим вооружением и примитивной тактикой было бесполезно. Используя уникальные возможности пикировщиков в качестве «летающей артиллерии», несмотря на несовершенство системы управления и наведения авиации, немцы срывали любую попытку поляков сосредоточить свои силы и нанести удар.

Вторая операция Диллеи и I/StG.1 показывает, что пилотам пикировщиков предстояло еще многому научиться. Они атаковали радиостанции в Варшаве, Бибиче и Лачи, чтобы нарушить работу централизованной системы радиосвязи. Однако летчики обнаружили, что добиться прямого попадания в такую цель очень трудно, даже пилотируя «Штуку». Близкие разрывы выглядели эффективно, но ударная волна была совершенно не эффективна против гибких мачт, которые выпрямлялись и могли действовать дальше.

Гельмут Мальке объясняет, что в то время взаимодействие пикировщиков с наземными частями было налажено плохо.

«Разумеется, при указании целей для атаки рядом с линией фронта или вообще вплотную к ней главная проблема заключалась в том, как сделать это эффективно. Средства решения этой проблемы в начале войны были откровенно плохими, но постепенно они улучшались. Прежде всего, штаб командира авиационной части и штаб армейского подразделения все время должны находиться как можно ближе. Прежде чем начнется наступление на земле, все имеющиеся «Штуки» проводили массивный налет, каждое подразделение против отдельной цели на ограниченном участке, где был намечен прорыв. Выбор цели часто основывался на данных фотосъемки. Бомбардировку следовало проводить **точно** в указанное время, чтобы войска могли начать атаку сразу после того, как последний самолет повернет домой. Этот аспект планирования и согласования действий был относительно простым.

Таковы были исходные принципы, из которых развилось все последующее. Прежде всего, при переброске на новый аэродром требовалось организовать телефонную связь с вышестоящим штабом либо с «передовым пунктом управления» такого штаба. Процедура указания целей в каждом отдельном случае была своя. Она зависела от характера цели. Фиксированные объекты, вроде мостов, железных дорог и тому подобного, просто указывались на карте по квадратам, что нередко приводило к проблемам обнаружения и атаки. Другие неподвижные цели фотографировали самолеты-разведчики, но к экипажам пикировщиков эти снимки попадали очень редко, особенно когда цели находились далеко за линией фронта — аэродромы, гавани и прочее».

Может быть, эта схема была примитивной по стандартам Люфтваффе, которые постоянно развивались и совершенствовались, но против поляков в 1939 году этого было более чем достаточно.

Тактика действий германских пикировщиков по наземным целям постоянно совершенствовалась с учетом боевого опыта. И точно так же совершенствовались методы атаки военных кораблей. В такого рода атаках немцы вскоре добились смертоносной эффективности. Причем и при действиях на суше подопытными кроликами послужили несчастные поляки. Первую атаку пикировщиков против военных кораблей провели 11 самолетов группы 4/186, которые утром 1 сентября появились над портом Хела. Им пришлось прорываться сквозь довольно плотный зенитный огонь. Позднее в тот же день удар нанесли подразделения I/StG.2 и II/StG.2, а также IV(St)/LG.1. Все они в тот день действовали на севере Польши. Именно самолеты IV(St)/LG.1 под командованием капитана Кёгла добились первого успеха, в 14.00 потопив миноносец «Мазур» в Оксыве.

Хотя зенитные орудия вели яростный огонь, «Штуки» решительно атаковали противника, потеряв при этом один

самолет (полковника Чуприны). Еще несколько машин были повреждены. Минный заградитель «Гриф» стоял у причала. Он получил попадание бомбы, которая вызвала пожар в артиллерийских погребах и топливных цистернах. Корабль горел 2 дня, а потом затонул.

Атаки пикировщиков продолжались всю неделю. 2 сентября IV/LG.1 потопила в Данцигском заливе транспорты «Гдыня» и «Гданьск», а 3 сентября летчики 4/186 Карл-Герман Лион и обер-лейтенант Руммель добились 2 попаданий в эсминец «Вихер», который в результате затонул. Возле Хелы был потоплен тральщик «Мева». 6 сентября настал черед канонерки «Генерал Халлер». Она была потоплена. Стоящий рядом однотипный «Комендант Пилсудский» был поврежден, и поляки сами затопили его 1 октября. Тральщики «Цапля» и «Ясколка» были потоплены 14 сентября. Остатки польского подводного флота бежали в Англию или были интернированы. Мелкие корабли попали в руки немцев и в годы войны служили в составе немецкого флота. Как уже говорилось, во время атаки Хелы один Ju-87C-O вернулся на базу без шасси. Опубликована фотография этого самолета, летящего на свой аэродром. Рассказывали, что пилот увлекся, пикируя на польские корабли, и, выходя из пике, зацепил колесами воду. Тем не менее, он сумел выровнять пикировщик и вернуться назад.

В действительности этот самолет был легко поврежден зенитным огнем, и пилот, ожидая падения в бухту Хелы, сам отстрелил шасси. Это обычно делалось в случае аварийной посадки. Но ему удалось восстановить управление и привести самолет на базу, где его пришлось сажать на брюхо.

Однако этот снимок использовался для пропагандистской кампании, доказывая, как надежно построен Ju-87. Но это была фальшивка. Мой старый друг Ханфрид Шлипаке прислал мне оригинал фотографии, использованной мастерами доктора Геббельса, которым удалось обмануть и меня. Действительно, одна из «Штук» поте-

ряла колеса, но обстоятельства этого инцидента были выдуманы. Министру пропаганды удалось обмануть даже опытных пилотов пикировщиков. Фридрих Ланг твердо стоял на своем:

«Это не пропагандистский трюк. Я видел этот самолет на аэродроме Оронско, юго-западнее Радома, в сентябре 1939 года. При посадке на брюхо весь аэродром заволокло пылью».

Из этой маленькой лжи не следует делать больших выводов. Немцам совсем не требовалось фабриковать фальшивки. И друзья, и враги признавали, что «Штука» была крепким самолетом. Опять обратимся к Фридриху Лангу, который описывает типичные инциденты в его собственном подразделении.

«Конструкция Ju-87 была очень прочной. В мирное время нередки были случаи, когда после учебных стрельб с бреющего полета из крыльев торчали срезанные ветки деревьев. В феврале 1942 года один из Ju-87 привез домой полутораметровое бревно толщиной 20 см. Это произошло во время атаки деревянного моста через реку Мста к северу от озера Ильмень. Взрывом бревно подбросило в воздух, и оно воткнулось в крыло пикировщика».

Новые доказательства надежности «Штуки» были получены над Варшавой, когда несколько самолетов серьезно пострадали от зенитного огня. В своих мемуарах генерал Кессельринг с восторгом вспоминает инспекционную поездку. Он полагал, что некоторые самолеты вернулись просто чудом, так как они «были просто изрешечены. Оторванная половина крыла, сорванная нижняя обшивка, простреленные фюзеляжи, хвостовое оперение, висящее на каких-то ниточках».

Нет никаких сомнений в том, что пикирующие бомбардировщики Ju-87 сыграли главную роль в исходе по-

бедоносной кампании в Польше. Снова и снова пикировщики решали исход боев, гасили польские контратаки еще до того, как они превращались во что-то серьезное. Они нарушали работу коммуникаций, затрудняли переброску войск и подвоз снабжения на фронт, уничтожали живую силу и технику в решающие моменты боя.

Рихтгофен имел две группы из StG.77 под командованием полковника Гюнтера Шварцкопфа. Сначала они базировались в Нойдорфе к западу от Оппельна. Шварцкопф был одним из первых сторонников пикировщиков в Германии и даже заслужил прозвище «Отца «Штуки»». Он командовал StG.165, которая была переименована в StG.77. Полковник Байер командовал двумя другими группами, базирующимися в Нидер-Эльгуте. Половина этих сил была брошена против польских аэродромов в Катовице и Вадовице. I/StG.76 под командованием капитана Вальтера Зигеля атаковала Велюнь, а подразделения StG.77 в первый день войны бомбили Люблинец. После этих первых ударов пикирующие бомбардировщики переключились на поддержку действий армии. К 8 сентября «Штуки» начали налеты на Варшаву с передовых аэродромов в Ченстохове. Из Германии была переброшена только что сформированная II/StG.51, чтобы помочь остальным частям на последней стадии операции. Поэтому по попавшим в котел польским войскам наносили удары до 140 пикировщиков. 26 и 27 сентября они бомбили остатки гарнизона, удерживавшего крепость Модлин. За 2 дня на головы несчастных поляков обрушились 318 тонн бомб, поэтому 28 сентября последовала капитуляция.

Теория использования пикировщиков себя полностью оправдала в ходе первых крупномасштабных операций. Гитлер хотел сразу после разгрома Польши обрушиться на Францию, однако армейское командование заявило, что войска на это сейчас не способны. Кроме того, ухудшение погоды серьезно затрудняло ведение наступления. Второй стадии германского наступления в Европе пришлось ждать до весны. «Гитлер пропустил свой автобус», — за-

явил Чемберлен. Однако он грубо ошибался. Но еще до того как это выяснилось, в апреле 1940 года неожиданно начались бои в Норвегии. Во время этой кампании проявили себя пикировщики обоих противников, что привлекло к ним всеобщее внимание.

\* \* \*

Хотя Западный фронт зимой 1939—40 годов был неподвижен, и пилотам пикировщиков обеих сторон оставалось только тренироваться, проводить рутинное патрулирование и снова тренироваться, появились определенные признаки того, что весной передышка завершится. Все взоры были прикованы к Западному фронту, на котором за последние 6 месяцев ни один человек даже не сдвинулся с места, однако полыхнуло совсем в другом месте. Немецкие войска неожиданно вторглись в нейтральные Данию и Норвегию, проявив при этом свои обычные стремительность, отвагу и надежность.

Данию немцы просто оккупировали без всяких проблем. Однако Норвегия имела протяженную береговую линию, которая была слишком соблазнительной целью для контратаки Королевского Флота, обладавшего подавляющим превосходством над немецким. Поэтому немцы, чтобы захватить главные города и порты Норвегии, должны были действовать стремительно и смело. Хотя смелость принесла свои плоды, неизбежной контратаки не пришлось ждать долго. В ходе этой быстротечной кампании пикировщики впервые убедительно продемонстрировали свое влияние на ход морской войны, хотя самые главные события были еще впереди.

Одну из самых блестящих контратак провели Воздушные Силы Флота, ее целью стал немецкий легкий крейсер в гавани Бергена. «Кёнигсберг» был 8 апреля поврежден норвежскими береговыми батареями во время высадки десанта. Немцы намеревались перевести его в Германию



для ремонта, но не успели. Атаки средних бомбардировщиков Королевских ВВС были совершенно безуспешны, поэтому было решено использовать 800-ю и 803-ю эскадрильи пикировщиков «Скуа» ВВСФ, находящиеся в Хатстоне на базе «Спарроухок», хотя самолетам пришлось бы действовать на самом пределе дальности полета. Атака была запланирована на 10 апреля. Командование было вынуждено согласиться пойти на риск натолкнуться на истребители прикрытия, а также потерять самолеты, израсходовавшие топливо.

Еще одной проблемой была слабая подготовка летчиков этих эскадрилий. Как вспоминал один из пилотов: «В моей летной книжке были записаны всего 2 вылета на учебное бомбометание общей продолжительностью 2 часа 20 минут. И после этого меня, вместе с остальными летчиками 803-й эскадрильи, отправили в Хатстон».

10 апреля в 5.15 все 16 «Скуа», до отказа заправленные топливом, поднялись в воздух и построились двумя группами, чтобы пересечь Северное море. 800-ю эскадрилью возглавлял капитан морской пехоты Р.Т. Парtridge, а 803-ю эскадрилью — капитан Э.Д. МакИвер. Когда самолеты повернули на восток, «Скуа» лейтенанта Тэйлора оторвался от остальных. Однако пилота это не смутило, и он успешно проделал сложное путешествие, хотя и прибыл к цели самым последним. Капитан Гриффит позднее описал методы захода на цель и атаки, которые в то время использовали «Скуа» ВВС:

«Обычно к цели приближались, держась над облаками, звеньями по 3 самолета строем клина. Затем мы перестраивались в колонну, поворачивая вправо или влево. Каждый командир звена, выйдя в исходную точку, переворачивался через крыло и пикировал на цель, выпустив закрылки. Высота исходной точки зависела от высоты облаков, однако после начала атаки все это уже не имело значения».

«Скуа» подошли к гавани Бергена с юго-востока. Они ненадолго задержались, чтобы найти 2 крейсера, о которых сообщала разведка. Пилоты заметили крейсер типа «Кёльн» в порту возле мола. В 7.20 звенья перестроились в колонну и начали последнюю фазу выхода в атаку, чтобы пробить облака, находящиеся на высоте 8000 футов. Внизу видимость была великолепной, по крайней мере 20 миль. Немцы были застигнуты полностью врасплох, когда длинная колонна «Скуа» спикировала на крейсер со стороны солнца.

Большая часть самолетов сбросила бомбы с высоты 2000 футов, начав пики на высоте 6500 футов. Большинство самолетов пикировало под углом 60 градусов, но, разумеется, были и отклонения от нормы. Бомбы сбрасывались с разной высоты. Двое пилотов, Рупер и Харрис, сделали это на высоте 3000 футов, другая пара, Хансон и Спэрвей, наоборот, спустились до 1500 футов. Черч, самый хладнокровный из всех, спикировал на крейсер вертикально, но не сбросил бомбы, потому что вышел на цель неправильно. Он развернулся и повторил заход, на этот раз зайдя со стороны кормы в пологом пики под углом 40 градусов. Он сбросил 500-фн бомбу с высоты всего 200 футов, проскочив сквозь плотный огонь зениток, которым провожал его немецкий корабль. Смелость пилотов не осталась без награды. Все «Скуа» были целы, а самым серьезным повреждением оказалась «большая пробоина в центроплане рядом с фюзеляжем».

Угол пикирования тоже был различным. Нормой были 60 градусов, хотя кто-то пикировал под углом 70 градусов, а кто-то лишь 50. Заход выполнялся с носа, поэтому большинство бомб попало в кормовую часть крейсера. Целиться в неподвижный корабль было просто, при этом пилоты использовали электронные прицелы.

«На «Скуа» мы имели прицел, который высвечивал на лобовом бронестекле кольцо и крестик. Он также использовался для сброса бомб. 500-фн бомба, подвешен-

ная под фюзеляжем, имела по бокам ушки, и рампа выносила бомбу за пределы круга пропеллера».

Это рассказал один пилот. Для другого пилота все происходило гораздо более обыденно.

«Что касается меня, то мы просто наклонили нос вниз и надеялись на лучшее. Нас больше заботила длина маршрута, так как «Скуа» действовали на самом пределе дальности».

Майор А.Э. Марш, который также летал на «Скуа», хотя не участвовал в этой операции, позднее вспоминал: «Как пикирующий бомбардировщик, он был достаточно хорош, хотя постоянно норовил перевернуться на спину во время пике и вилял хвостом, если пилот пикировал неправильно».

Другой пилот добавляет: «После сброса бомбы мы продолжали пикировать прямо на корабль, чтобы представлять собой как можно менее заметную цель и набрать высокую скорость. После этого мы выходили из пике на уровне моря».

Полнейшая внезапность атаки объясняет вялую реакцию немцев. Примерно половина самолетов закончила пикировать, прежде чем зенитки открыли огонь. Это позволило добиться высокой меткости бомбометания.

На борту «Кёнигсберга» расчет находился лишь у одного тяжелого зенитного орудия. Большинство пилотов сообщили об одном орудии на корме, которое стреляло с интервалами примерно 5 секунд. Его снаряды рвались вокруг бомбардировщиков. Легкие зенитки открыли огонь позднее, как с крейсера, так и с соседних кораблей. Летчики даже приняли один из них за корабль ПВО, настолько мощным был огонь с него. На берегу также были замечены несколько зениток, примерно в миле на юго-запад от «Кёнигсберга». Однако они не сумели помешать ни одному из самолетов.

Когда бомбы посыпались вниз, крейсер окутался дымом, в котором мелькали языки пламени, что помешало точно определить результаты атаки. Пилоты заявили, что 2 бомбы попали в среднюю часть корабля, одна в полубак, еще одна разорвалась прямо под бортом. Несколько бомб разорвались на причале, причем 4 из них — вплотную к кораблю, подняв огромные облака пыли.

Большинство пилотов заявило, что не могут точно определить результаты атаки, хотя кое-кто имел неплохой обзор. Например, Риддлер заявил, что промахнулся по крейсеру, но его бомба вызвала пожар в здании на берегу. Спэрвей сообщил, что его бомба взорвалась где-то внутри облаков дыма. Рассел утверждал, что бомба Харриса попала в полубак, пробив в палубе большую дыру, из которой повалил белый дым и показалось пламя.

«Корабль получил 3 прямых попадания, четвертая бомба разорвалась под бортом, сделав большую пробоину. Крейсер повалился на борт и затонул», — писал один историк. Марш (который не участвовал в атаке, напомним) утверждал: «Почти наверняка именно бомба, сброшенная МакИвером, попала в среднюю часть корабля между трубами, нанесла смертельные повреждения, от которых корабль затонул».

Большинство других бомб тоже взорвались достаточно близко. По оценке разведки, среднее отклонение составило примерно 50 ярдов, что было «очень хорошо, по сравнению с результатами учений 1939 года, когда среднее отклонение достигло 70 ярдов». В том же документе говорится: «Если вспомнить, что эти пилоты не имели почти никакой подготовки и впервые участвовали в бою, это исключительно хорошее достижение». С таким выводом можно лишь согласиться.

К счастью, у нас есть красочное описание этой атаки, сделанное независимым свидетелем, которое подтверждает все наблюдения. Это заявление У.Э. Волластона, капитана американского торгового судна «Флайинг Фиш», находившегося в Бергене. Немцы захватили его судно и

поставили вооруженного часового в радиорубке, чтобы американцы не смогли ничего передать англичанам. Вернувшись в Нью-Йорк, Волластон рассказал:

«Одна бомба попала в среднюю часть корпуса крейсера между трубами. Мы увидели облако дыма и большой взрыв. Крейсер начал тонуть носом. Пламя поднялось на высоту около 100 футов, и корабль садился все глубже и глубже. Его корма задралась в воздух, показав винты. Через 50 минут он перевернулся и затонул, выбросив огромный столб дыма».

Унтер-офицер Гарднер, который последним пролетел над целью, сообщил, что крейсер получил несколько попаданий, судя по облаку дыма, окутавшему его, но «Кёнигсберг» перевернулся много позднее, что подтвердило сообщение шкипера Волластона.

Благодаря достигнутой внезапности, потери были незначительными. Не вернулся только «Скуа» командира Красного звена лейтенанта Смитона. Когда самолеты строились после атаки, звено собралось в полном составе, и самолет Смитона внешне был в полном порядке. Когда его звено попало в облако, ведомые потеряли своего командира. Смитон пропал, но один из летчиков сообщил, что видел, как какой-то самолет упал в море примерно в 40 милях к западу от Бергена.

После атаки все самолеты собрались вместе, как и планировалось, за исключением Тейлора. И все, кроме Смитона, отправились назад. Тейлор и его стрелок Каннингхэм гордо продолжали одиночный полет и самостоятельно вернулись в Хатстон. Слабые ветры помогли англичанам, и ни одному самолету не пришлось садиться для дозаправки в Самборо, хотя командир 800-й эскадрильи вспоминал: «Я думал, что нормальная продолжительность полета «Скуа» составляет 4 часа 20 минут, но в своей летной книжке я отметил, что во время атаки «Кёнигсберга» я находился в воздухе 4 часа 30 минут».

Быстрое уничтожение крейсера произвело глубокое впечатление и на друзей, и на врагов. Однако каждый сделал те выводы, которые желал.

Прежде всего, было несомненно доказано, что пикировщики гораздо более метки и в 10 раз более смертоносны для военных кораблей, чем стандартный двухмоторный горизонтальный бомбардировщик. Все графики и вычисления лидеров КВВС не стоили испорченной бумаги. Особенно контрастно выглядит успех **первой же** операции «Скуа» в качестве **бомбардировщика** на фоне многочисленных провалов «Веллингтонов» и «Хэмпденов».

Во-вторых, атака оказалась успешной, потому что были выполнены все требования к атаке пикировщиков (и любых других бомбардировщиков). Внезапность была полнейшей, а ПВО — очень слабой. Истребителей не было вообще. Бомбы, сброшенные на цель, были достаточно тяжелыми для ее уничтожения.

Эти замечания следует расшифровать. Внезапность всегда исключительно важна. Битва за Англию вполне могла развиваться по иному сценарию, если бы радар не лишил немцев этого фактора. Атака пикировщиков имеет в этом плане некоторые особенности. Расчеты зенитных орудий не получают времени, чтобы оправиться от первого неожиданного удара, как бывает в случае с горизонтальными бомбардировщиками. Штаб подвел итоги операции:

«Помимо самих результатов бомбардировки, следует отметить довольно слабое воздействие огня зенитных орудий на самолеты, несмотря на 2 прямых попадания. Это обнадеживает. Немцы явно не такие большие мастера в этой области, как казалось».

Это очень важное замечание. Позднее главным аргументом против пикирующего бомбардировщика станет высокая эффективность немецких зениток по сравнению с английскими. А здесь британские пикировщики продемонстрировали прямо противоположное.

Разумеется, отсутствие истребительного прикрытия имеет важнейшее значение при любых атаках, и для пикировщиков это столь же существенно, как и для других бомбардировщиков. Например, совсем не известно, сумели бы «Ланкастеры» 617-й эскадрильи уничтожить «Тирпиц» своими «толлбоями», если бы линкор прикрывали истребители. Но и 4 года спустя их не оказалось в нужное время в нужном месте. КВВС уже получили горький урок, когда в 1939 году над Вильгельмсхафеном была в капусту искрошена группа «Веллингтонов».

Очень важно правильно выбрать цель для имеющегося оружия. 500-фн бомбы, которые имело большинство пикировщиков в этот период войны, оказались вполне достаточными для уничтожения легких крейсеров и более мелких кораблей. Однако большинство наблюдателей сделало из этой атаки поспешные и неверные выводы. **Некоторые** военные корабли действительно уязвимы для бомбардировщиков, особенно для пикирующих, но далеко не **все** корабли. Например, современный линкор совершенно невозможно уничтожить ни 500-фн бомбами, ни 1000-фн, особенно если он свободно маневрирует в открытом море. Чтобы потопить линкор, требуются такие бомбы, о которых в 1940 году никто даже не мечтал. Главной опасностью для линкора оставался торпедоносец, который мог нанести ему смертельный удар. Пикировщики, со своей стороны, могли нанести кораблю дополнительные повреждения и ослабить его ПВО, но не более. Значение брони как защиты от пикирующих бомбардировщиков наиболее наглядно показали другие корабли — авианосцы. При наличии броневой полетной палубы они выдерживали любые удары, при ее отсутствии становились жертвами пикировщиков с потрясающей легкостью.

Командование британской морской авиации решило считать эту атаку образцовой во всех отношениях, и награды за нее были вполне заслуженными. Из потопления «Кёнигсберга» был сделан важный вывод:

«Если самолеты флота будут использоваться для решения тех задач, ради которых они проектировались, при тщательном планировании и умелом руководстве они могут добиться результатов, на которые не способны никакие другие самолеты. И эти результаты будут наиболее решающими».

К несчастью, во время следующей крупной атаки «Скуа» ни одно из этих важнейших условий не было выполнено. Самолеты были отправлены против цели, которую они не могли уничтожить. ПВО противника находилась в полной готовности. Истребители прикрытия уже были подняты в воздух. При этом сами пикировщики не имели никакого сопровождения. Поэтому не удивительно, что результат оказался прямо противоположным первому сенсационному успеху.

В ретроспективе можно сказать, что немцы извлекли из этой атаки больше уроков, чем англичане. Немногие оставшиеся «Скуа» были бессмысленно растрочены в качестве истребителей, для чего они совершенно не подходили. Зато немцы, обладавшие самым большим в мире количеством пикировщиков, поняли, что имеют надежное средство борьбы с Королевским Флотом.

Тем не менее, бомбардировщики Блэкберн «Скуа» и их отважные экипажи навсегда останутся в истории и пикировщиков, и бомбардировочной авиации вообще. Они первыми сумели потопить крупный военный корабль с помощью одних бомб.



## ГЛАВА 5

### АТАКА БЫЛА ПРОВЕДЕНА ОЧЕНЬ ОТВАЖНО

Германия пошла на скалькулированный риск, когда вторглась в Норвегию. Хотя ее маленький флот понес тяжелейшие потери, сухопутные войска и авиация сумели закрепиться на берегу. Союзники отреагировали крайне вяло и нерешительно, что позволило немцам консолидировать свои позиции. В той операции участвовала только одна группа пикировщиков — I/StG.1, которая базировалась в Хольтенау рядом с Килем. Ею командовал капитан Пауль-Вернер Хоццель. Ее первым заданием стала бомбардировка норвежских крепостей Оскарборг и Акерсхус, которые прикрывали вход в Осло-фиорд. 22 пикировщика Ju-87В нанесли удар, и хотя они, как обычно, добились большого количества попаданий, это не принесло особого успеха. Прочные каменные сооружения выдержали всё. В этот период войны у немцев просто не было достаточно тяжелых бомб, которые могли бы разрушить укрепления, хотя налет серьезно подорвал дух защитников. После завершения операции пикировщики I/StG.1 были переброшены на аэродром Форнебю, расположенный рядом с Осло, для оказания поддержки войскам. Перебазирование завершилось вечером 9 апреля.

Против частей союзников, увязших в глубоких снегах вокруг Намсуса, Ондальснаса и Нарвика, «Штуки» действовали с обычной ужасающей эффективностью. Маленькие деревянные домишки норвежских провинциальных городков горели, как свечи, а никаких других укрытий плохо оснащенные британские пехотинцы не имели. Немецкие армии уверенно продвигались на север по прибрежным дорогам, пока в руках союзников не остался лишь Нарвик. Лишь там союзникам после тяжелых боев удалось выбить из города немецкий гарнизон. Чтобы усилить ударную мощь авиации, немецкое командование в мае передало I/StG.1 новую модель Ju-87 с увеличенной дальностью полета. Эти самолеты могли нести два подвесных бака вместимостью 66 галлонов, что увеличивало радиус действия до 400 миль против 156 миль у Ju-87B.

Пикировщики оказали большое влияние на ход военных действий. Выяснилось, что они являются исключительно действенным средством борьбы с малыми кораблями, что стало наиболее впечатляющим уроком Норвежской кампании. Сначала это показали «Скуа» Королевского Флота, но немецкие Ju-87 I/StG.1 оказались еще более опасным противником на море. Недаром несколько энергичных молодых пилотов за действия против кораблей союзников были награждены Рыцарскими Крестами — Хоцель, Герхард Гренцель, Мартин Мёбиус, Элмер Шефер.

I/StG.1 участвовала в атаках, которые привели к серьезным повреждениям тяжелого крейсера «Саффолк», после безуспешного обстрела аэродрома возле Ставангера. Но самых больших успехов она добилась при атаках легких сил флота союзников. Так как британская армия испытывала нехватку зенитной артиллерии, она была вынуждена полагаться на Королевский Флот, который пытался обеспечить защиту портов разгрузки от воздушных атак. Обычно эти порты располагались в глубоких узких фиордах далеко от моря, поэтому корабли практически не имели возможности маневрировать. Крейсера

ПВО, эсминцы и шлюпы британского флота были вынуждены ежедневно вступать в схватки с германскими пикировщиками. Очень быстро это привело с большим потерям.

Возьмем в качестве примера одну из атак, когда 3 мая 1940 года возле Намсуса «Штуки» потопили 2 эсминца союзников. Это были английский «Гурка» (1870 тонн) и французский «Бизон» (2435 тонн). Хоцель лично потопил французский корабль, атакуя с пологого пике на рискованно малой высоте. Позднее он рассказывал:

«После пикирования, когда я снова набирал высоту 3000 футов, прогремел ужасный взрыв, который едва не выкинул меня из кабины. Сначала я даже подумал, что все кончено. Когда я вернулся на базу, экипажи двух бомбардировщиков He-111 подтвердили мой успех. Так как это были бывшие моряки, я был уверен, что потопил корабль крупнее эсминца, имеющий 4 башни»<sup>1</sup>.

На самом деле одним прямым попаданием он потопил французский лидер «Бизон», который действительно был крупнее обычного эсминца. Два дня спустя был потоплен большой польский транспорт «Хробри», который получил попадание 250-кг бомбы. Начались сильнейшие пожары, потушить которые не удалось. 30 мая «Штуки» всадили бомбу в шлюп «Биттерн». Взрывом ему оторвало всю кормовую часть, так как сдетонировали глубинные бомбы. Однотипный «Блэк Суон» получил аналогичное попадание, но ему повезло. Бомба пробила корпус насквозь, прошла между валами и не взорвалась. К концу кампании уже никто не сомневался, что «Штуки» могут без особого труда уничтожать небольшие военные корабли.

---

<sup>1</sup> Вот так и появляются десятки потопленных крейсеров и линкоров.  
*Прим. пер.*

Однако последняя атака пикировщиков во время Норвежской кампании завершилась неудачей и привела к тяжелым потерям. И «Скуа», и «Штуки» показали, чего они могут достигнуть, если их будут использовать **правильно** — против слабо защищенных военных кораблей или транспортов. Эта атака доказала неэффективность пикировщиков против большого и хорошо защищенного военного корабля, каким был линейный крейсер «Шарнхорст».

Немного ранее он, вместе с «Гнейзенау», потопил британский авианосец «Глориес», но был при этом поврежден торпедой эсминца «Акаста» и укрылся в Тронхейме. Главнокомандующий Флотом Метрополии решил атаковать его с помощью пикировщиков, которые базировались на авианосце «Арк Ройял». Этот корабль крейсировал у берегов Норвегии. Германский линейный крейсер был обнаружен на рейде Тронхейма. Попытка «Бофортов» КВВС атаковать его ни к чему не привела и была сорвана немецкими истребителями с соседнего аэродрома Ванесс. Если бы налеты были согласованы по времени, это отвлекло бы немецкие истребители. Но в действительности первый налет лишь поднял на ноги всю немецкую систему ПВО. Истребители находились в воздухе и ждали, когда появятся англичане. Точно так же в полной готовности находились зенитные батареи. При таких условиях командование морской авиации подсчитало, что «Скуа» могли рассчитывать только на одно попадание. Шансы на второе не превышали 25 процентов, при том, что треть группы будет сбита зенитками, а еще треть — истребителями. Эти вычисления оказались чертовски точными.

Хотя британская эскадра прибыла в точку взлета самолетов не замеченная противником, было решено, что 3 «Скуа» все-таки будут патрулировать в воздухе с 22.30 до 5.50 в ночь 12/13 июня. В результате ударная группа сократилась до 15 «Скуа»: 6 из 800-й эскадрильи, 9 — из 803-й.

Итак, 13 июня с «Арк Ройяла» взлетели 15 пикирующих бомбардировщиков, каждый из которых под брюхом нес 500-фн полубронебойную бомбу. Их целью был стоящий в Тронхейме «Шарнхорст». Первой летела 803-я эскадрилья под командованием капитан-лейтенанта Дж. Кэссона, за ней следовала 800-я эскадрилья капитана Партриджа. Самолеты шли на высоте 11000 футов и пересекли береговую линию в 1.23 севернее маяка Хальтен. Обе эскадрильи 10 минут летели вглубь норвежской территории, а потом повернули на юг и вышли к району цели на высоте 10000 футов, имея очень невысокую скорость. Уже на подходах к Тронхейму 803-я эскадрилья перестроилась в колонну, тогда как 800-я поднялась на высоту 11500 футов, чтобы провести атаку самостоятельно. Погода была ясной, над портом не было ни облачка. Немецкие истребители и зенитки уже ждали англичан.

Лейтенант Гибсон так описывает происходившее:

«803-я выполняла пологое пике до высоты 8000 футов и зашла на цель с севера. Мишенями были «Шарнхорст» и «Адмирал Хиппер». Ее немедленно встретил плотный зенитный огонь. К тому времени, когда я вышел на исходную позицию для атаки, чтобы пройти с севера на юг вдоль палубы линейного крейсера, стрельба стала особенно яростной».

Капитан-лейтенант Кэссон повел свою эскадрилью вокруг, чтобы атаковать с юга на север, с носа к корме выбранного корабля. Так как Гибсон летел замыкающим, он решил, что не следует подвергать свое звено лишним 5 минутам обстрела, поэтому он приказал атаковать немедленно, от кормы к носу, «так как находился в прекрасной позиции для этого». Это было мудрое решение, так как из самолетов, пошедших за Кэссоном, уцелели только 2.

Звено Гибсона не могло похвастаться попаданиями, но их бомбы легли очень близко от цели. Одна разорвалась всего в 15 футах от кормы. Все самолеты, которые

спаслись, выскочили из смертельной ловушки, прижимаясь к самой земле, чтобы укрыться в низовом тумане. «Исключением был суб-лейтенант Г.У. Брокенша, который сделал два круга над целью, чтобы выяснить, не требуется ли кому-нибудь помощь».

«Скуа» были атакованы множеством истребителей Me-109. В воздухе появились и четыре Me-110, однако они предпочли держаться поодаль. Сам Гибсон подвергся вялой атаке Me-109, когда входил в пике. Один Me-110 был отогнан «Скуа», который немец атаковал. Летчики звена Гибсона видели, что атаке немецких истребителей подверглись «Скуа», которые набирали высоту после атаки вместо того, чтобы прижаться к земле и укрыться в тумане. «Так как мы не имели ни высоты, ни скорости, пытаться оказать им помощь было бы форменным самоубийством».

Гибсон пришел к выводу, что «вылазка «Бофортов» была ошибкой. Судя по всему, она была проведена немного преждевременно, и лишила нас возможности добиться внезапности». Он также отметил: «Мы не видели истребителей «Бленхейм» до того, как потеряли берег. Не вернулись 4 наших самолета».

Атаку 800-й эскадрильи описал лейтенант Спэрвей. Они подошли к Тронхейму на высоте 11500 футов и сразу увидели несколько кораблей на якорях недалеко от города. По пути пикировщики встретили сильный зенитный огонь с обоих тяжелых кораблей и береговых батарей.

«Стрельба с линейного крейсера и крейсера была очень сильной. Нам показалось, что они использовали множество бофорсов и эрликонов, трассы которых поднимались на высоту 8000 футов и более. Каждый корабль использовал трассеры своего цвета и поливал нас как из шланга».

Поэтому самолеты обеих эскадрилий были вынуждены отчаянно маневрировать, и атака оказалась немногоскомканной. Спэрвей спикировал на «Шарнхорст» вслед

за Партриджем. Он видел всплеск близкого разрыва рядом с кормой линейного крейсера.

«Пилот самолета 6К, когда пикировал, увидел яркую вспышку. Ему показалось, что она мелькнула позади трубы по правому борту. 6К сбросил бомбу с высоты 3000 футов и отвалил. Наблюдатель сообщил, что видел вспышку, вероятно от бомбы самолета 6К, ближе к левому борту позади трубы».

Спэрвей набрал высоту 5000 футов, вышел из-под огня зениток и спикировал к земле, направляясь на север, так как заметил справа приближающийся Ме-110. Его прикрывал находящийся немного дальше Ме-109. Очевидно, оба эти истребителя не заметили «Скуа» на фоне темных гор, и присоединившись к самолету 6Q, Спэрвей благополучно улетел.

Остальные самолеты атаковали «Адмирал Хиппер», стоявший справа от «Шарнхорста», но попаданий не видели. Над землей стояла дымка, хотя небо было чистым. Поэтому проследить за маневрами отдельных самолетов было совсем не просто. Были замечены 2 больших пожара в тех местах, где разбились «Скуа». Один упал недалеко от аэродрома Вэрнес, другой западнее. Никаких «Бленхеймов» или «Бофортов» не было видно.

Унтер-офицер Харт видел большой огненный шар в небе над кораблями, когда еще один «Скуа» получил попадание зенитного снаряда. Потери были очень тяжелыми. Капитана Партриджа в последний раз видели, когда он пикировал под небольшим углом, и никто не заметил, чтобы он вышел из пике. Всего были сбиты 4 самолета 800-й эскадрильи из 6 и 4 самолета 803-й эскадрильи из 9. Англичане считали, что в обмен на это они добились «по крайней мере одного и вероятно еще двух попаданий в линейный крейсер «Шарнхорст».

Вице-адмирал Уэлс заявил: «Нет никаких сомнений, что атака была проведена очень отважно, несмотря на

плотный зенитный огонь с кораблей и береговых батарей, а также истребители прикрытия».

Адмирал Форбс, командующий Флотом Метрополии, с ним согласился. Немцы позднее признали попадание всего одной бомбы, которая при этом не разорвалась. Это было жалким вознаграждением за такую отвагу. 7 уцелевших самолетов сели на авианосец в 3.45, и флот взял курс на Скапа Флоу. При этом в густом тумане два эсминца сопровождения столкнулись и получили тяжелые повреждения.

К счастью, капитан Партридж спасся, когда его «Скуа» рухнул в море. Партриджа подобрал норвежский рыболовный бот. Хотя летчик сильно обгорел, он остался жив. Следующие 5 лет Партридж провел в лагере военнопленных, а теперь живет в Сассексе. Я спросил его, почему эта атака провалилась после успешного потопления «Кёнигсберга». Партридж ответил без колебаний:

«Неожиданность. Атака «Шарнхорста» в Тронхейме с точки зрения участвовавших в ней летчиков была совсем иным делом. Мы почти не имели шансов на успех. Мы знали, что немцы имеют там несколько истребительных эскадрилий. Тронхейм находится примерно в 50 милях от моря в голове фиорда. Все происходило в июне, и в этих широтах нельзя было надеяться, что темнота скроет наше приближение. Небо было совершенно чистым, видимость максимальной, мы не имели никакого укрытия. Нам сказали, что нас прикроют истребители «Бленхейм» КВВС, действующие с аэродромов северной Шотландии, расположенных примерно в 650 милях. Мы решили, что согласовать действия групп, разделенных такими дистанциями, будет невозможно, и, к несчастью, оказались совершенно правы».

Королевский Флот, как и Люфтваффе, на собственном горьком опыте убедился, что пикировщики эффективны, если атакуют внезапно, а цель выбрана правильно».



но. Что же обо всем этом думало командование Королевских ВВС?

5 мая, за месяц до неудачной попытки атаковать «Шарнхорст», начальник Отдела морской авиации Адмиралтейства капитан 1 ранга Р.М. Эллис получил секретный меморандум из штаба КВВС от Р.Ф. Уилкока. В нем говорилось: «Успехи пикирующих бомбардировщиков, которых добились в Норвегии «Скуа» и «Юнкерсы», породили у командования КВВС подозрения, что, может быть, довоенная политика пренебрежения пикировщиками была не вполне правильной».

Была высказана надежда, что будет рассмотрен вопрос о модернизации существующих бомбардировщиков, «и, может быть, начнется разработка пикирующих бомбардировщиков по требованиям штаба КВВС». Но это повлекло бы за собой целый ворох проблем. Нужно было начать производство новых самолетов, нового оборудования, переподготовку летчиков. «Я хотел бы чувствовать уверенность, что пикировщики добьются хороших результатов», — заметил Эллис. Уилкок поручил доставившему бумагу майору авиации А.Э. Дарку подготовить необходимую статистику. Это было сделано.

Уилкок подвел итог этого небольшого исследования в письме 9 мая: «Как я и предполагал, достоверных данных об операциях в Норвегии почти нет». Однако можно было ждать новых рапортов, когда корабли вернутся в Англию. «Когда будут получены новые данные, они будут переданы обычным порядком доктору Каннингхэму для анализа».

Когда все это было наконец сделано, министерство авиации не проявило почти никакого интереса к пикировщикам. «Хотя Отдел морской авиации гордится достижениями своих пикировщиков, они очень низкого мнения о результатах, достигнутых Люфтваффе».

Поэтому Уилкок делал вывод:

«Все полученные результаты только подтверждают то, что мы уже давно знали. Пикирующие бомбардировщи-

ки показывают гораздо более высокую точность, чем горизонтальные высотные. Однако при бомбометании с малых высот можно добиться более высокой меткости, чем при пикировании. Вопрос, действительно ли пикирующие бомбардировщики необходимы КВВС, является очень сложным».

К этому была сделана потрясающая приписка: «В рассказах об успехах германских пикировщиков слишком много пустой болтовни». Он пошел дальше, добавив:

«Проблема переделки существующих бомбардировщиков так, чтобы они могли круто пикировать, является слишком сложной, и с точки зрения ближайшего будущего, вероятно, неразрешимой. Поэтому я не хотел бы заниматься ею, пока мы не получим надежных доказательств, что результаты того стоят».

Истина, разумеется, заключается в том, что маршалы авиации ошибались грубейшим образом, но сейчас уже было поздно исправлять эти ошибки. Однако официально признать это никто не желал. Все новые операции Люфтваффе, которые давали совершенно очевидные доказательства меткости, ударной мощи и эффективности пикирующих бомбардировщиков, объявлялись «пустой болтовней», хотя все это было чистой правдой.

Но, какого бы мнения ни придерживалось командование КВВС о проблеме пикирующих бомбардировщиков, французы имели свою собственную точку зрения. После начала войны их министерство авиации разместило в Соединенных Штатах заказ на изготовление партии пикирующих бомбардировщиков. В апреле 1940 года был утвержден заказ еще на 192 пикировщика Брюстер «Буканир». Однако вскоре Франция рухнула, и этот заказ был передан Англии, которая в итоге получила американские пикировщики через заднюю дверь. Эта сделка была провернута еще до того, как в Англии было создано

министерство авиационной промышленности под руководством лорда Бивербрука, и **вопреки** официальной политике КВВС. Маршалы упорно продолжали сопротивляться созданию пикировщиков. Однако официальный контракт был подписан уже несколько месяцев спустя после создания МАП.

\* \* \*

Эхо завершившихся боев еще громыхало в норвежских фиордах, когда германские армии рванулись вперед, начав наступление во Франции и странах Бенилюкса. В авангарде шли (или летели) пикировщики. Решающая битва на западе началась 10 мая. К этому дню Люфтваффе имели 324 пикирующих бомбардировщика Ju-87, сведенные в StG.1, StG.2 и StG.77, подчиненные VIII авиакорпусу; StG.7 и LG.1, оснащенная бомбардировщиками Ju-88, действовали в составе IV авиакорпуса; II/StG.1 и IV(St)/LG.1 подчинялись II авиакорпусу. Первые два соединения поддерживали войска Группы армий В, наступавшей в Бельгии и Голландии, а потом были переброшены в Арденны, где немцы нанесли главный удар, форсировав Маас и устремившись к Дижону и Седану. Фронт союзников рассыпался, как карточный домик, началась гонка к морю. Это был реальный блицкриг в полном блеске.

История участия германских пикировщиков в Битве за Францию является повторением их успехов в Польше, но в гораздо более крупных масштабах. В то время как союзники ничему не научились, немцы значительно усовершенствовали свою тактику и методы использования авиации. Теперь точечные атаки пикировщиков уничтожали опорные пункты союзников, что позволяло танкам прорвать линию фронта и выйти в тыл деморализованным войскам. После этого «Штуки» наносили постоянные удары по отступающим войскам, не давая им оста-

новиться. Они срывали любые попытки сосредоточить войска и организовать оборону, срывали попытки контратак еще до того, как они успевали начаться. Гельмут Мальке объясняет:

«Наши операции во Франции проводились против целей за линией, на которую могли выйти наши войска к тому времени, когда там появлялись бомбардировщики. Нашими целями становились вражеские резервы, мосты и тому подобное. Если наши авангарды останавливались, встретив вражеское сопротивление, которое не могли сломить собственными силами, передовые части сообщали об этом командованию. В этом случае штаб группы или эскадры пикировщиков получал указание и направлял туда наши «Штуки».

Практиковалось описание цели по телефону с использованием карты. Разумеется, это было связано с неизбежными задержками и было неприемлемо при стремительном развитии операции. Поэтому, начиная с Франции, была создана специальная система. УКВ-станции, такие же, какие имелись на Ju-87, были установлены на танках, участвующих в наступлении. Радисты Люфтваффе находились на этих танках и участвовали в боях, держась как можно ближе к командиру танковой части. Там, где работала эта схема, в воздухе находились пикировщики, поддерживающие связь с танками. Они получали целеуказания по радио. Кроме того, наземные войска использовали разноцветные ракеты для этой же цели.

Начиная с Франции, была установлена радиосвязь (вдобавок к телефонной) между штабами авиационных соединений и штабами подчиненных им эскадр и групп. Были сформированы специальные группы связи, состоящие из личного состава Люфтваффе, приданные армейским дивизиям, корпусам и армиям. Теперь телефонная сеть авиационных частей охватывала буквально все подразделения, и задержки при указании целей и задач были сведены к минимуму».

\* \* \*

Эффект, который производил вид пикирующей «Штуки» на неопытных солдат, оказался просто потрясающим. Это была какая-то особая, совершенно личная форма нападения, от которой невозможно было защититься. Солдатам оставалось только поспешно прятаться в ближайшем окопе или блиндаже. Гул моторов приближающихся пикировщиков оказывал парализующее действие на целые армии, которые замирали на месте и покорно ждали решения своей участи, не смея сопротивляться. Это уже не раз проявлялось в Испании и Польше. Немцы решили усилить психологическое воздействие пикировщиков и начали устанавливать на шасси «Штук» специальные сирены. Вспоминает Фридрих Ланг:

«Наша группа начала войну в 1939 году без сирен. В апреле мы базировались на аэродроме Кёльн-Остхайм вместе с группой I/StG.2 «Иммельман». Там мы обзавелись кустарными свистками и сиренами, однако они работали неважно, пока не был изготовлен специальный деревянный пропеллер. Промышленность начала поставлять их лишь много позднее. Воздушный поток при пикировании вращал вертушки сирен, и раздавался вой, который становился все громче с увеличением скорости. Завывания сирены оглушали не только противника, но и экипаж самолета! Многие предпочитали отключать вертушку с помощью специального стопора».

Экипажи пикировщиков называли эти сирены «Иерихонскими трубами». Этот вой оказался очень эффективным оружием против второсортных резервистов, которые противостояли немцам на Маасе в мае 1940 года.

Первые удары немецкие пикировщики нанесли по аэродромам и позициям союзников на линии фронта в районе Льежа в Бельгии. В первый же день специально подготовленная группа провела смелую операцию по зах-

вату форта Эбен-Эммаэль. Все попытки бельгийцев выбить это небольшое подразделение были сорваны действиями пикировщиков StG.2, которые систематически бомбили укрепленные позиции на берегу Мааса. То же самое повторилось в Мердейке, где «Штуки» нанесли удар по укреплениям и зенитным батареям, прикрывавшим важный мост через реку Дьеп, который после этого был захвачен парашютистами. Эти атаки продолжались 11 и 12 мая, после чего основная масса пикировщиков была внезапно переброшена на юг, чтобы поддержать наступление 19-го и 21-го корпусов на Седан.

Франция пала после того, как танковые армии Вермахта прорвались через реку Маас, и важнейшую роль в этом прорыве сыграли «Штуки». Это подтверждают воспоминания немецких и французских солдат, участвовавших в боях. Генерал Гейнц Гудериан писал, что французская артиллерия была просто парализована самой угрозой удара пикировщиков. Французский генерал Рюби рассказал, что «артиллеристы прекращали стрелять и бросались на землю, пехота пряталась в траншеи, оглушенная взрывами бомб и ревом пикировщиков».

Моральный дух союзных войск был подорван окончательно. Уцелевшие солдаты были убеждены, что французские истребители не намерены их прикрывать, что они брошены на растерзание «Штукам». «И это внесло самый большой вклад в деморализацию наших войск», — писал один из французских командиров. Другой французский офицер подтверждает это мнение: «Я думаю, это можно объяснить чувством полного оцепенения, вызванного атаками «Штук» и проблемами с опознанием французских самолетов».

Французы объясняют, почему немецкие пикировщики действовали так эффективно, несмотря на сильные группы французских истребителей, патрулировавшие над линией фронта. Немецкие пикировщики управлялись из единого центра и появлялись над местом боя, лишь когда там не было истребителей союзников. Поэтому нем-

цы достигали решающего превосходства и на земле, и в воздухе в ключевых пунктах, используя излюбленную тактику удара по *Schwerpunkt*.

«13 мая немцы бросили 700 самолетов для атаки Седана, более 200 из них составляли пикировщики. Но на следующий день *Schwerpunkt* был выбран в другом месте, поэтому в воздухе не было видно ни одного немецкого самолета».

Пикировщики StG.2 и StG.77 совершили около 200 самолетов-вылетов 13 мая. В 6.00 был нанесен бомбовый удар по укреплениям Седана, в то время как StG.1 помогла 15-му танковому корпусу Гота захватить второй плацдарм под Динаном. К концу дня немецкие танки форсировали Маас и ринулись вслед за бегущими толпами французских солдат, которые бросали оружие в напрасных попытках спастись. Началась гонка к морю!

По сравнению с ордами немецких пикировщиков, прорубавшими дорогу своим танкам через северную Францию, авиация союзников действовала крайне неэффективно. Они имели совершенно бесполезные средние бомбардировщики, которые ничего не могли сделать. Давно лелеемая теория об эффективности атак с малых высот с грохотом рухнула вместе с французской обороной. Англичане тешили себя иллюзиями относительно возможностей бомбардировщиков Фэйри «Бэттл», однако эти иллюзии исчезли одновременно с самолетами при атаках мостов через Маас, когда гибли целые эскадрильи, не добившись ни одного попадания. Французские легкие бомбардировщики постигла та же участь. Например, 12 мая «Бреге-691» попытались нанести удар в Бельгии, но немцы сбили 7 самолетов из 11. С большим опозданием французы решили начать атаки с пологого пикирования под углом около 45 градусов. Это позволило улучшить меткость и несколько снизить потери, но было уже поздно. Слишком много самолетов и экипажей погибло к этому времени.

Французы имели крошечную горстку пикирующих бомбардировщиков, и эти эскадрильи отважно пытались сделать все, что было в их силах, и даже сверх того. Из 52 бомбардировщиков Чанс-Воут V-156F 12 были уничтожены в первый же день при налете немецкой авиации на аэродром в Булони. Главный ангар был уничтожен прямым попаданием, вместе с ним погибли самолеты эскадрильи АВ-3, находившиеся внутри. Уцелевшие пилоты отправились в Ланвок, чтобы получить новые самолеты, но смогли вернуться на фронт только 23 мая, когда было уже слишком поздно. Поэтому на замену им из Иера в Альпрех были переброшены «Чанс-Воуты» эскадрильи АВ-1, хотя их пилоты не завершили боевую подготовку.

15 мая 9 пикировщиков LN-401 эскадрильи АВ-2 Аэронаваль атаковали колонну германской артиллерии на острове Валхерен, не потеряв ни одного самолета. 16 мая капитан Масни с 9 «Чанс-Воутами» из АВ-1 и капитан Лоренци с 9 «Луарами» из АВ-2 снова полетели к Валхерену, чтобы разбомбить железнодорожные пути и дамбы, потому что это могло притормозить немецкое наступление. Снова французы сумели выполнить задание, не понеся потерь, благодаря сильному истребительному сопровождению.

17 мая отважные атаки были продолжены. 10 «Чанс-Воутов» и 8 «Луаров» атаковали те же самые цели, а в 22.30 группа из 3 «Луаров» и 2 «Чанс-Воутов» бомбила немецкие танки возле Флиссингена, потеряв один самолет. Однако эта относительная безопасность не могла продолжаться слишком долго.

В отчаянной попытке остановить поток немецких танков, хлещущий через реку Уаза, 20 мая в бой были брошены все имеющиеся французские пикировщики. Капитан Масни сумел собрать 11 «Чанс-Воутов» из эскадрильи АВ-1 плюс один «Луар» из эскадрильи АВ-2 и два из АВ-4, которые пережили предыдущие бои. Обещанное истребительное прикрытие в виде «Харрикейнов» КВВС так и не появилось, когда в 9.30 две группы пики-



ровщиков встретились над Берком и взяли курс на цель. Более скоростные «Чанс-Воуты» вырвались вперед, и вскоре АВ-1 была атакована 12 истребителями Me-109 примерно в 20 милях от заветных мостов.

Завязался бой, и буквально в течение 5 минут были сбиты 5 пикировщиков. Остальные рассеялись в разные стороны и провели безрезультатную атаку, прежде чем вернуться на базу в Булони. Пока немцы гонялись за «Чанс-Воутами», тройка «Луаров» сумела незаметно проскользнуть к цели. Может быть, их спасло то, что внешне они походили на Ju-87, так же имея крыло «обратная чайка». Поэтому бомбардировщики добились полной внезапности. Немецкие зенитки открыли огонь, лишь когда французы уже начали пике. Один самолет был сбит, два оставшихся провели атаку, и унтер-офицер Готэн добился прямого попадания. Его 150-кг бомба уничтожила мост. Это было замечательное достижение. Оба уцелевших «Луара» получили серьезные повреждения, а шестой «Чанс-Воут» разбился при посадке на аэродром. Однако атака моста в Ориньи означала конец участия французских пикировщиков в военных действиях.

Зато немецкие Ju-87 в эти дни мелькали буквально повсюду. 17 мая разведка КВВС сообщала:

«Обнаружено новое соединение пикировщиков, действующее в районе Льежа. Пикировщики используются к юго-западу от Люксембурга. Наземные войска часто вызывают на помощь пикировщики при атаке крепостей Льеж и Мезьер. По нашим оценкам здесь действует до 60 процентов немецких пикировщиков».

Немецкое наступление продолжалось, и пикировщикам приходилось почти ежедневно перебазироваться на новые аэродромы, чтобы не отстать от несущихся вперед танковых дивизий. Малый радиус действия пикировщиков заставлял немцев начинать использовать французские аэродромы сразу, как только они захватывались тан-

ковыми авангардами. С 15 мая подразделения пикировщиков действовали только так.

Когда основная часть армий союзников была загнана на крошечный пятачок в районе Дюнкерка и началась поспешно организованная эвакуация морем, гарнизоны на побережье Ла-Манша получили приказ держаться как можно дольше. Они должны были пожертвовать собой, чтобы замедлить германское наступление и позволить спасти как можно больше войск. Поэтому немецкие командиры вызвали на помощь пикировщики, особенно во время боев за Булонь и Кале.

В этих атаках участвовала StG.2. 25 мая был проведен особенно сильный налет на Булонь, которая была захвачена в тот же день. В Кале англичане продолжали упорно сопротивляться, поэтому против них были брошены все самолеты StG.1. Они должны были сокрушить сопротивление и открыть дорогу 10-й танковой дивизии. Разумеется, британские эсминцы, находившиеся у побережья, поддерживали свои войска огнем, обстреливая наступающие немецкие танки. И в результате повторилась норвежская история, только теперь уже гораздо ближе к берегам Англии. Одной из первых жертв пикировщиков стал старый эсминец «Уэссекс», который обстреливал побережье в районе Кале 24 мая. В 16.45 вместе с несколькими другими эсминцами он подошел к самому берегу, чтобы открыть огонь, когда появилась группа из 21 бомбардировщика. Их опознали как Ju-87. Самолеты немедленно разделились и атаковали сразу 3 эсминца.

Польский эсминец «Бужа» получил попадание в полубак и ушел в Дувр ремонтироваться. Эсминец «Вимьера» был поврежден близкими разрывами и осколками, что снизило его скорость. Однако главный удар обрушился на «Уэссекс». Когда «Штуки» ринулись вниз, эсминец увеличил скорость до 28 узлов и начал маневрировать. Он открыл огонь из всех орудий — старые 102-мм с углом возвышения всего 30 градусов, пом-помы и два пулемета Льюиса. Таким образом он сумел уклониться

от бомб первых двух самолетов, хотя они и разорвались почти вплотную к бортам. Но третий пикировщик не допустил ошибки.

«Вражеский самолет добился 3 попаданий между трубами. Бомбы прошли в оба котельных отделения и там взорвались, уничтожив всех людей. Котельные отделения были разгромлены, борта и днище корабля получили серьезные повреждения. Переборка носового машинного отделения была повреждена и дала течь. Остановить воду не удалось.

Повреждения корпуса привели также к затоплению носовых погребов. Все шлюпки, палубные устройства и передняя труба просто исчезли. Задняя труба рухнула на палубу. Фок-мачта сломалась на высоте верхнего мостика. Задняя часть мостика была изуродована. Многие отсеки были затоплены, и корабль сел носом.

Пожаров не было, но в первые минуты мостик был окутан паром, который не позволял увидеть, что произошло. 102-мм орудия А, Х и Y продолжали стрелять уже после того, как «Уэссекс» получил попадания, но через несколько минут артиллеристы увидели, что прилетело несколько «Спитфайров», которые атаковали вражеские бомбардировщики, и огонь был прекращен».

Так встретил свой конец старый «Уэссекс», ветеран Первой Мировой войны. Однако он был не последним эсминцем, который погиб от бомб пикировщиков в течение ближайших недель.

На берегу, на рассвете 26 мая Гудериан приготовился к заключительному штурму Кале. Чтобы помочь ему, Рихтгофен бросил в бой все имеющиеся «Штуки». Первый удар нанесла StG.77 в 9.30. За ней последовала StG.2. Волна за волной пикировщики обрушивались на позиции защитников, и вскоре старый город превратился в сплошные развалины. Очень красочное описание этой бомбежки дал один из английских офицеров:

«Наш 60-й полк лежал на улицах без всякого прикрытия и не имел почти никакой защиты от «Штук». Ни один из тех, кто пережил налет утром 26 мая, не забудет его. Сотни самолетов несколькими волнами атаковали цитадель и старый город. Они пикировали тройками под вой сирен, сбрасывая по одной фугасной и 3—4 зажигательные бомбы».

Эти бомбы превратили Кале-Норд в сплошное море огня, и немецкая пехота вошла в город. В 16.45 Кале был захвачен, и немцы взяли около 20000 пленных.

## ГЛАВА 6

### И ПИКИРОВАЛ ПОЧТИ ВЕРТИКАЛЬНО

Пока «Штуки» охотились за военными кораблями, громили укрепления и гонялись за судами, вывозящими солдат из Дюнкерка, англичане были вынуждены против собственного желания осваивать бомбометание с пикирования. Но при этом выяснилось, что у них практически нет самолетов, способных делать это. То немногое, что имелось, а в основном это были самолеты Воздушных Сил Флота, было поспешно брошено в дело. Но, как и у французов, у англичан оказалось слишком мало пикировщиков, и они уже ни на что не могли повлиять. Типичными являются приключения «Суордфишей» 812-й эскадрильи. Примерно такие ошметки приходилось союзникам бросать в кипящий котел.

26 мая 11 этих самолетов были отправлены бомбить район сосредоточения танков в районе Гравелина. Каждый биплан нес по несколько 250-фн фугасных бомб. Когда они прибыли в указанный район, то никаких танков там не обнаружили. Вместо этого «Суордфиши» были вынуждены искать хотя бы какие-то стоящие цели. Поскольку везде двигались немецкие колонны, это оказалось не слишком трудно.

Все самолеты самостоятельно атаквали выбранные цели. Каждый «Суордфиш» сбросил свой груз, а это было

в общей сложности 66 бомб по 250 фунтов каждая. Пилоты заявили, что добились 5 прямых попаданий в дорогу и уничтожили 3 немецких танка. При этом 1 самолет был сбит зенитками.

Еще более отчаянной выглядела попытка Королевских ВВС использовать свои самолеты в качестве пикировщиков. 25 мая 6 Уэстланд «Лизандеров» были посланы бомбить немецкие батареи к юго-западу от Кале, но пилоты не смогли пронаблюдать результаты атаки. 26 мая в бой были отправлены еще более древние аэропланы. 6 бипланов Хаукер «Гектор» из 613-й эскадрильи должны были разбомбить батарею, находящуюся к юго-западу от Кале, вполне вероятно, ту же самую. Этими музейными экспонатами командовал майор А.Ф. Андерсон. Во время этой операции он летел на самолете, который он же пилотировал во время воздушного шоу в Хендоне еще в 1937 году!

Часть летчиков прибыла прямо из школ, и они «никогда не летали на «Гекторах», не стреляли из пулеметов и не сбрасывали бомб». Атака 26 мая, судя по всему, оказалась совершенно безрезультатной. На следующий день ее повторили. 6 «Гекторов» и 9 «Суордфишей» бомбили цели вокруг Кале, пока «Лизандеры» сбрасывали грузы для осажденного гарнизона, но большинство посылок попало, разумеется, в руки немцев. Из этого самоубийственного вылета не вернулись 3 ископаемых самолета.

Но на плацдарме вокруг Дюнкерка события развивались совсем иначе, потому что там главным действующим лицом был Ju-87. До 26 мая «Штуки» были полностью заняты атаками отступающих войск союзников в районе Кале, Амьена и Лилля, поэтому корабли чувствовали себя спокойно. Однако 27 мая все переменялось, потому что VIII авиакорпус наконец занялся всерьез огромным скоплением кораблей и судов возле плацдарма и в порту.

Во время первой атаки StG.2 потопила французский войсковой транспорт «Кот д'Азур», но потом ухудшение

погоды приостановило атаки Люфтваффе до 29 мая. Вернувшись, немецкие самолеты сосредоточились на атаках самой гавани и обнаружили там множество кораблей с войсками на борту. В 16.00 пикировщики, прорвав мощную ПВО, потопили колесные пароходы «Фенелла» и «Крестед Игл», траулеры «Полли Джонсон» и «Калви», тральщик «Грейси Филдз» и эсминец «Гренийд». Гибель всех этих кораблей сопровождалась тяжелыми потерями среди солдат, которые находились на них. Много других кораблей получили попадания и были серьезно повреждены.

30 мая стало новым днем трагедии. «Штуки» вернулись, чтобы завершить свою работу. После серии атак был потоплен эсминец «Кейт», гибель которого описал шкипер буксира «Сервиа» У.Г. Симмонс:

«Британский эсминец недалеко от нас открыл огонь по вражеским самолетам. Бомбы начали падать все ближе к нему, когда он начал маневрировать. На полном ходу он положил руль лево на борт, и 9 бомб легли в линию вдоль его правого борта. Они взорвались под водой, и силой взрыва эсминец сильно накренило. Однако он выпрямился. Потом открыл огонь шлюп, а следом за ним береговые батареи».

Одним из близких разрывов заклинило руль «Кейта», поэтому он начал кружить на месте, когда на него обрушилась вторая волна пикировщиков. Один из них всадил бомбу рядом с задней трубой и добился нескольких близких разрывов. Командир эминца капитан 1 ранга Э.Л. Бертон остановил корабль имеющий крен 20 градусов. Затем его атаковала третья волна Ju-87. Эсминец получил еще одно прямое попадание рядом с мостиком и мгновенно затонул. Следом за ним на морское дно отправился эсминец «Бэзилиск» и французский эсминец «Фудройан», много кораблей было повреждено. Находящиеся на берегу солдаты следили за этими беспомощными попытками отбить нападение.

«Мы увидели новую группу самолетов, атаковавшую корабли, стоящие рядом с берегом. На этот раз результаты были гораздо более серьезными. Один эсминец получил попадание в среднюю часть. Вероятно, бомба попала в артиллерийский погреб, так как последовал ужасный взрыв, и над кораблем поднялся исполинский столб дыма. Когда дым рассеялся, эсминец исчез».

Зато «Скуа» ВСФ в это время постоянно участвовали в боях над Ла-Маншем. 801-я эскадрилья во второй половине мая перелетела на базу КВВС в Детлинге. Они еще успели увидеть крушение Франции и германское наступление в Бельгии. Капитан Т.У. Харрингтон, служивший в это время в эскадрилье, так описывает все происходившее:

«Во время разгрома Франции «Скуа» действовали с авиабазы КВВС в Детлинге, находясь под управлением Берегового Командования. Наступили тяжелые дни. Погода была чудесной, мы жили в брезентовых палатках и питались, как деревенские куры, подножным кормом. Но мы не считали такую жизнь тяжелой, несмотря на весьма скромные выплаты Адмиралтейства за наши лишения.

Нашей главной задачей было уничтожение мостов, которые армия считала «лишними», вражеских складов или барж. Летая в качестве разведчиков над французскими, бельгийскими и голландскими портами, мы постоянно видели их. Наконец, мы должны были обеспечить истребительное прикрытие специальным конвоям, следующим у берегов Кента и Эссекса. Не хочу как-то дискредитировать разведывательные полеты и сопровождение конвоев, но должен заметить, что флотские самолеты в морском камуфляже становились законной добычей как для немецкой, так и для английской ПВО. Нас с равным энтузиазмом атаковали и немецкие, и английские истребители. Для нас это были совершенно не-



обычные бои. Сражаясь над собственной территорией, мы были вынуждены уходить к вражескому берегу, чтобы потом прорваться на свой аэродром. Однако при этом мы получили массу ценных уроков.

Наши «Скуа» не обладали высокой скоростью, даже если не несли бомб. Поэтому мы очень быстро выучили пару правил, которые позднее стали основными требованиями к флотским бомбардировщикам. Первое заключалось в том, что если самолеты намерены успешно прорваться к хорошо защищенной цели, не важно, с какими намерениями, тогда они обязательно должны добиться внезапности. Это правило Номер Один в любой военной операции. А это означало, что мы должны приближаться на малой высоте, если только это возможно, чтобы нас не заметила вражеская система оповещения. Мы освоили этот метод, и наши потери во Франции и позднее в Норвегии оказались значительно меньше, чем у «Бленхеймов» КВВС. Но этот метод ставил другой важный вопрос, а именно опознание: где находится цель, действительно ли эта та цель, которая нам нужна, и стоит ли она внимания? И вообще, это чужие или свои, так как мы не всегда знали, где кто находится.

Главной проблемой при такой тактике становился набор высоты перед атакой, потому что мы летали на «Скуа», имевших маломощные моторы. Я могу лишь гадать относительно причин, которые привели к коренным разногласиям между ВМФ и ВВС относительно требований к низковысотному бомбардировщику (штурмовику). В результате флот создал «Буканир», а ВВС разработали проекты TSR-1 и TSR-2, которые так и не были реализованы. Оба этих самолета не были приняты на вооружение. Впрочем, они и не предназначались для действий на малых высотах. Конструкторы попытались совместить в них возможность действовать и на малых, и на больших высотах.

Еще один урок мы получили, осваивая методы сброса бомб. С одной стороны, если у тебя на самолете обыч-

ные бомбы, тогда ты выполняешь классическое пикирование. Короче говоря, ты появляешься над целью на нужной высоте и пикируешь под углом 65—75 градусов, сбрасывая бомбы в той точке, из которой они наберут пробивную скорость (функция высоты). После этого ты выходишь из пике и уходишь прочь. При ограниченном разрушительном действии снарядов и связанными с этим проблемами взрывателя ты всегда сталкиваешься с довольно жесткими ограничениями. Приходится достигать компромисса между эффективным заходом с максимальными шансами уничтожить цель и высокими шансами вернуться домой, чтобы участвовать в новых налетах. На авианосцах подготовка новых самолетов и новых экипажей всегда являлась сложной проблемой.

И последний урок, который нам предстояло узнать, это то, что мало иметь самолет с высокими характеристиками. Этот самолет должен иметь действительно эффективные и надежные воздушные тормоза. На «Скуа» воздушные тормоза были расположены в неправильно выбранном месте, и при выпуске они толкали самолет вперед, так что он проскакивал мимо цели. Другими словами, если ты хотел спикировать на цель под углом 70 градусов, следовало пикировать под углом более 80 градусов, причем входить в пике нужно было, не долетев до цели. Лишь таким образом можно было рассчитывать набрать нужную скорость и выйти в правильную точку сброса бомбы. Корректировка этого конструктивного недочета принесла несколько неожиданные выгоды. Зенитчики часто неправильно оценивали курс и не ожидали этого «сноса» пикировщика. Мы с удовольствием видели клубки разрывов под самолетом. Это было хорошей новостью для ведущего пилота и плохой для всех, кто пытался следовать за ним. Я испытал все это на собственной шкуре. При атаке гавани Бергена мы вошли в облако перед тем, как начать пикировать. Поэтому, когда я толкнул ручку и выскочил из облака, я обнаружил, что нахожусь прямо позади и ниже своего веду-

шего. Я закончил атаку с отстреленным боковым стеклом и пропавшей верхушкой кабины. К счастью, я сам остался цел и сумел сбросить бомбу, хотя у меня возникли проблемы с электрикой.

Еще один дополнительный трюк мы отработали и использовали при атаке береговых целей во Франции и Норвегии. Он должен был произвести угнетающее впечатление на дух защитников. Наши наблюдатели и стрелки во время входа в пике выбрасывали из кабины пустые бутылки. В полете они громко свистели и стали предшественниками «свистящих бомб». Мы слышали по радио, как немцы рассказывали о нашей атаке укреплений на мысе Гри-Не, когда мы впервые ее провели. По их утверждениям, англичане использовали свистящие бомбы!»

Не удивительно, что британская армия, сполна хлебнув во время боев во Франции от германских пикировщиков, начала требовать создать свои пикировщики, чтобы отплатить немцам той же монетой. Министерство авиации уперлось, как осел. Лорд Бивербрук поддержал требования армии, несмотря на сопротивление со стороны КВВС. Он сумел перехватить заказанные французами в Соединенных Штатах «Бермуды» (переименованные англичанами в «Буканиры»), а также заказал большое количество новых пикировщиков Валти «Виндженс». Но в то время оба самолета еще находились на стадии разработки проекта. Однако генералы не прекращали своих настойчивых требований дать им собственный пикировщик. Бивербрук позднее писал Синклеру:

«Как вы знаете, до июля 1940 года в заказы промышленности министерство авиации не включило ни один пикировщик. Они даже не заказали ни одного прототипа. Поэтому у нас ничего не было дома, и самым быстрым способом получить их был заказ в Соединенных Штатах. Поэтому мы были вынуждены заказывать их там».

Второй заказ на 200 «Виндженсов» был размещен в Соединенных Штатах 3 июля. А.Дж.П. Тэйлор описывает это так:

«В июле 1940 года мы разместили крупный заказ на пикировщики в Канаде и Соединенных Штатах. Иден, который тогда занимал пост военного министра, горел энтузиазмом. Министерство авиации протестовало и отказалось выделять и обучать пилотов для пикировщиков».

На совещании, проведенном, чтобы обсудить требование армии создать пикировщик для непосредственной поддержки, представители министерства авиации, наконец, заявили: «Если необходимость крутого пикирования не является главной, самолет может обладать способностью пикировать достаточно круто не в ущерб остальным качествам».

Это дало КВВС необходимую зацепку. Самолет не будет «настоящим» пикирующим бомбардировщиком, против которого они с таким упорством дрались. Представители штаба ВС вообще не желали говорить о пикировщиках, они собирались использовать для непосредственной поддержки «Бленхеймы».

Одновременно КВВС затеяли эксперименты по «высотному пикированию» в 3-й авиагруппе, базирующейся в Бернерс-Хит. Этот метод заключался в следующем: «Пилот выполнял плоский разворот примерно в миле от цели и начинал пикировать под углом от 30 до 40 градусов. Он сбрасывал бомбу, когда нос самолета закрывал цель».

Эксперименты оказались неудачными. «Мой собственный опыт высотного пикирования показывает, что все зависит от таланта пилота. Кому-то это удавалось, а кому-то нет, и никакие тренировки не могли исправить это положение».

Если англичане в попытках без труда выудить рыбку из пруда обратились к Соединенным Штатам, итальян-

цы точно так же обратились за помощью к немцам, потому что их собственная программа создания пикировщиков завершилась провалом. 22 июля начальник штаба ВВС Приколо направил генерала Урбани и полковника Теуччи для переговоров с Герингом относительно приобретения партии Ju-87 и обучения итальянских пилотов. 15 итальянских летчиков были на месяц отправлены в Германию для ознакомления со «Штуками». В августе за ними последовали еще 15 человек, пока к концу сентября переподготовку не прошли 50 летчиков.

Обучение проводилось в Школе пикировочной авиации № 2 в Грац-Талерхофе в Австрии на самолетах Hs-123 и Ju-87A. В составе первой группы итальянских летчиков, закончивших эти курсы, был Антонио Кумбат.

«До этих курсов я вообще не летал на бомбардировщиках. Я был летчиком-истребителем, и в 1939 году я учился летать на самолетах «Бреда-64», «Бреда-65», «Бреда-88».

Насколько я могу вспомнить, в Граце мы не проводили специальных учений по атакам движущихся целей. Моя группа имела налет всего 15 часов из 25, запланированных для нас немцами, потому что от нас требовали как можно быстрее сформировать эскадрилью. Так как мы были первыми пилотами пикировщиков, никто в Италии не мог проверить наш уровень подготовки, полученной нами. Наверняка она была заметно ниже, чем стандартный уровень немецких летчиков того времени.

Например, за все время подготовки я ни разу не видел ни одной модели британского корабля или самолета, которая помогла бы нам опознавать цели.

Поэтому позднее, во время полетов на Ju-87, большинство итальянских пилотов и командиров эскадрилий было вынуждено полагаться на собственный опыт. В результате наши методы немного отличались от немецких, хотя в основном принципы были идентичными».

Первая партия «Штук», проданных итальянцам, состояла из самолетов моделей Ju-87В и Ju-87R. Тропические варианты этих самолетов использовали немецкие части, воюющие на Средиземном море. Они были оборудованы специальными воздушными фильтрами и средствами выживания в пустыне, похожими на те, что использовали *Gruppi Truffatori*. Несмотря на слухи, в Италии не было построено ни одного Ju-87. Все эти самолеты были приобретены в Германии.

15 августа 1940 года первые итальянские «Штуки» вылетели из Граца в Италию. 21 августа они прибыли на Сицилию, и на аэродроме в Комизо было сформировано новое бомбардировочное подразделение — *96<sup>e</sup> Gruppo*. Его командиром был назначен капитан Эрколани. Группа состояла из двух эскадрилий — 236-й и 237-й, которыми командовали лейтенанты Мальвецци и Сантинони.

Италия была не единственным союзником Германии, который обзавелся Ju-87. Примерно в это же время венгерские ВВС тоже сформировали свою первую группу пикировщиков, состоящую из 2 эскадрилий, вооруженных Ju-87В-2, хотя прошло почти 2 года, прежде чем эта группа стала боеспособной. Позднее она была перевооружена самолетами Ju-87D-8.

Румынские ВВС тоже создали бомбардировочную группу, состоящую из 3 эскадрилий по 9 самолетов Ju-87В-2. Группа появилась на фронте в 1941 году после вторжения в Россию. Болгария также закупила несколько Ju-87В, а потом Ju-87D, которые действовали в составе ее крошечных ВВС.

Тем временем на берегах Ла-Манша подразделения германских пикировщиков были реорганизованы и сведены воедино, так как началась первая стадия подготовки высадки в Англии. StG.1 базировалась в Анжере — Сен-Поле, StG.2 — в Сен-Мало — Сен-Омере, Сен-Троне и Ланнионе, StG.77 — в Кане, I/StG.3 — в Динаре — Плертюи, а IV(St)/LG.1 — в Трамекуре. Но прежде чем началась Битва за Англию, британские морские комму-

никации подверглись удару, которым руководил только что назначенный командующий бомбардировочной авиацией Ла-Манша Йоханнес Финк. 2 июля он получил приказ воспрепятствовать британскому судоходству в Ла-Манше.

\* \* \*

Один из американских историков назвал попытки немцев закупорить Ла-Манш незначительным событием. Однако эти слова отражают ограниченность мышления летчиков, не признающих ничего иного, кроме немедленного воздействия. Эффект, который оказала затяжная воздушная кампания на британскую экономику, гораздо точнее описывает более компетентный историк, С.У. Роскилл:

«Результативность немецких усилий можно видеть из того факта, что каждое третье судно в составе прибрежных конвоев было потоплено или повреждено. Если бы сохранился этот высокий уровень потерь, мы оказались бы не в состоянии комплектовать эти суда экипажами».

Если бы удалось перекрыть Ла-Манш для английского судоходства с помощью минных постановок и рейдов эсминцев, тогда самый важный английский город, столица и крупнейший порт Лондон был бы изолирован. Это имело бы самые серьезные последствия для экономики всей страны. Кроме того, нельзя забывать о проблемах, которые возникли бы в многомиллионном городе.

Точные удары пикировщиков, под которыми погибли многие корабли, фактически стали первой фазой подготовки вторжения, хотя даже сами немцы не вполне это осознали. Потери вынудили англичан отвести флотилию эсминцев, базировавшуюся в Дувре, то есть в месте предполагаемой высадки немцев, в более безопасный район.

Это давало десантным флотилиям выигрыш в несколько часов до появления этих эсминцев. Англичане были вынуждены пойти на это, хотя эсминцы были первым и наиболее важным барьером на пути флота вторжения, так как в то время Люфтваффе превосходили Королевские ВВС во всех отношениях.

Однако немцы понимали, что даже в идеальных погодных условиях их пикировщики не смогли бы помешать Королевскому Флоту прорваться к войсковым конвоям, как это недавно снова признал генерал-майор Дитрих Пельц. Впрочем, в таких условиях потери среди эсминцев были бы крайне высокими. В этом случае, даже если бы германский флот вторжения был бы разгромлен или отброшен назад, Битва за Атлантику могла завершиться для Великобритании катастрофой. В результате немцы добились бы своего, хотя иным путем и немного позже.

В этот период в самом жарком месте оказалась британская 4-я флотилия эсминцев, базирующаяся в Дувре. Из 9 эсминцев, включенных в нее в момент формирования в мае 1940 года, два уже стали жертвами Ju-87 во время эвакуации из Дюнкерка. Это были «Кейт» и «Бэзилиск». Однако их место заняли «Кодрингтон» и «Уолпол», поэтому к июню флотилия снова имела нормальную численность. Но уже к концу июля от нее остался всего один корабль из девяти!

Первыми на себе испробовали меткость германских пикировщиков «Боадия» и «Бульдог». 10 июня они были отправлены к французскому берегу, чтобы подавить одну надоедливую батарею. Они попали прямо в осиное гнездо. Плачевный опыт этой вылазки показал, что Адмиралтейство решительно ничему не научилось даже после горьких уроков Норвегии и Дюнкерка. Их Лордства упрямо отказывались признать, что эсминцы крайне уязвимы для атак пикировщиков.

Эсминцы подошли к вражескому берегу, имея скорость 18 узлов. В голубом небе плыли редкие облачка,



горизонт был затянут легкой дымкой. «Боадицея» шла головной, на расстоянии полумили за ней следовал «Бульдог». Внезапно с переднего эсминца заметили 9 пикировщиков Ju-87, шедших со стороны суши выше облачного слоя.

«Когда немцы были впервые замечены, они уже были почти у нас над головой, проходя с левого борта на правый. Группа разделилась, и далее атаку выполняли звенья по 3 самолета, поочередно заходящие в пике. Центральный самолет тройки сбрасывал бомбу, целясь в среднюю часть корабля, а его ведомые старались попасть в нос и корму».

На «Бульдоге» предупреждение было получено даже позже, когда первая тройка уже начала пикировать на «Боадицею». «Соединение из 6 самолетов было замечено почти прямо над головой. Кажется, один из самолетов выпустил сигнальную ракету, которая была приказом рассеяться». После этого «Штуки» немедленно бросились в пике.

«На нижней стороне крыльев были ясно видны черные кресты. Оба корабля сразу открыли огонь. Одновременно было замечено новое соединение из 3 самолетов, летящее навстречу первому. Эти самолеты разделились и спикировали. 6 самолетов атаковали «Бульдог» и 3 — «Боадицею».

Оба корабля увеличили скорость до 28 узлов, но самолеты уже атаковали их. Эффективность (а точнее, полнейшая неэффективность) стрельбы зениток видна из комментариев. Командир «Бульдога» заявил: «Вести заградительный огонь из 120-мм орудий было невозможно, так как они не имели нужного угла возвышения. 76-мм орудие открыло огонь, но успело выпустить всего 7 снарядов. Пом-помы сделали около 50 выстрелов. «Боадицея» все-таки сделала 15 выстрелов из 120-мм орудий,

хотя это было совершенно бесполезно, надеясь «отпугнуть самолеты». Конечно же, это не удалось. Ее 2-фн пом-помы сделали 45 выстрелов, но тоже бестолку.

Во время этой атаки каждый из эсминцев получил по 3 прямых попадания. На «Боадицею» сбросили 15 бомб. Эсминец не затонул лишь потому, что в него попали 3 маленькие 50-кг бомбы, а не 250-кг, висевшие под фюзеляжем. Но даже одна из этих маленьких бомб пробила верхнюю палубу, повредила паропровод, пробила тонкий корпус эсминца по левому борту и взорвалась прямо над ватерлинией. Одна из бомб, попавших в эсминец, не взорвалась и была отправлена в минную школу Королевского Флота в Портсмут для изучения. На «Бульдог» было сброшено 12 бомб, из которых 2 попали. Они прошли сквозь машинное и котельное отделения, причинив серьезные повреждения. Поврежденные эсминцы кое-как доползли до базы. Командир «Бульдога» сделал такой вывод из атаки пикировщиков: «Атака была проведена с молниеносной скоростью, вероятно, по информации с берегового поста».

Если быстроходные маневренные эсминцы с мощным артиллерийским вооружением были поражены с такой легкостью, то какая же судьба могла ждать тихоходные, практически невооруженные каботажные пароходы? Каждый день они шли вверх и вниз по Ла-Маншу, чтобы доставить в Лондон важнейшие грузы. Лишенные возможности отбиваться, неспособные увернуться, они были легкой добычей. От моряков требовалась особая отвага и сила духа, но моряки британского торгового флота всегда отличались этими качествами. Они продолжали выполнять свой долг под непрерывными ударами противника в труднейших условиях с июня по ноябрь 1940 года. Одной из первых жертв в этой борьбе стал пароход «Энеус». У нас есть свидетельство из первых рук. О гибели корабля рассказал его капитан Дэвид Эванс.

Это судно входило в состав злосчастного конвоя OA-168, который вошел в Ла-Манш из Атлантики и был обнару-

жен Люфтваффе в районе Портленда. StG.2 бросила против него все наличные самолеты, и результат привел в ужас Черчилля, Адмиралтейство и министерство авиации, которое заявило, что обязанностью Истребительного Командования является защита Соединенного Королевства, а не судоходства. Две группы пикировщиков атаковали сам конвой, а третья в это время бомбила корабли в гавани и портовые сооружения Портленда. Результаты оказались потрясающими. Немецкие пикировщики потопили 4 больших транспорта (16000 тонн) и тяжело повредили еще 9 (40000 тонн). Прямо в гавани Портленда был потоплен вспомогательный корабль ПВО «Фойлбэнк», несмотря на свое мощное зенитное вооружение. Он имел 4 спаренных 102-мм орудия, 2 четырехствольных пом-пома, 4 новейших 20-мм автомата эрликон, но и это его не спасло. Атака стоила StG.2 всего одного самолета.

Дэвид Эванс вспоминал:

«Мы направлялись через Лондон в Глазго, имея в трюмах 5000 тонн генерального груза. Мы были вооружены 120-мм орудием, 12-фн орудием и пулеметом Льюиса. В состав экипажа входили 109 человек, в том числе я сам. У нас на борту находился вице-коммодор конвоя капитан 1 ранга Робертс, 3 военных моряка и один пулеметчик».

«Энеус» был уже поврежден в одной из атак, и в 16.30 полз со скоростью 7 узлов, когда внезапно появилась новая группа пикировщиков.

«Они бросились на нас прямо сверху. Самолет начал атаку с высоты около 3000 футов и пикировал почти вертикально. По фотографиям я почти наверняка опознал Ju-87. Первая бомба врезалась в левый борт и сделала пробоину диаметром около 6 дюймов, однако она отскочила в море и там взорвалась. Взрыв сильно встряхнул судно, и оно загорелось.

Вторая бомба попала позади трубы. Корабль получил крен около 25 градусов на правый борт. Затем еще одна бомба упала примерно в 100 ярдах на правом траверзе».

Последовала новая атака, во время которой немцам удалось добиться только одного близкого разрыва, но дело было уже сделано.

«Я видел, что они твердо решили покончить с нами, поэтому я немедленно сложил секретные документы в специальную сумку с грузом и выкинул ее за борт. На палубе лежали несколько раненых. Я отдал приказ подготовить шлюпки, и мы положили раненых в шлюпку правого борта. Когда мы спускали шлюпку с левого борта, нас атаковал еще один самолет, однако он промахнулся.

Я не беспокоился, что корабль может опрокинуться, хотя он продолжал крениться. Но вице-коммодор сказал, что пора покидать судно. Паропровод лопнул, но, хотя я понимал, что сделать ничего нельзя, я не хотел оставлять корабль. Весь экипаж уже находился в шлюпках, и мне кричали, чтобы я спускался, но я сказал, что еще раз пройду по кораблю, разыскивая пропавших. Я обошел все судно, внимательно прислушиваясь, не стонет ли кто-нибудь. Но я не услышал ничего и был удовлетворен тем, что мы никого не оставили. Только тогда я покинул судно.

Эсминец «Уитерингтон» некоторое время сопровождал конвой, а потом вернулся за нами. Так как наша маленькая шлюпка была повреждена во время последней атаки, он подобрал нас первыми. Поднявшись на борт «Уитерингтона», я увидел на «Энеусе» человека, который махал руками. Это был стюард. «Уитерингтон» отправил шлюпку, чтобы забрать его. Моряки еще раз осмотрели «Энеус», но никого не нашли. Ночью мы вернулись в Плимут. Я не видел, как затонул мой корабль».

Во время бомбардировки погибли 3 человека, еще 9 были ранены, 18 человек утонули, когда судно пошло ко дну. Так погиб маленький корабль<sup>1</sup>. Эта история в последующие несколько месяцев повторилась много-много раз. Остальными судами, погибшими в составе этого конвоя, были «Бритсам», «Даллас Сити», «Девкалион» и «Колга». Результаты боя не ограничились непосредственными потерями. Флот немедленно остановил проводку всех атлантических конвоев через Ла-Манш. Некоторое время там следовали только мелкие прибрежные конвои. Черчилль, взбешенный таким побоищем, происшедшим прямо под носом у хваленых КВВС, потребовал от Даудинга, чтобы все последующие конвои сопровождали по 6 истребителей. Пилотам «Штук» повезло, что первый удар получился таким мощным.

Чтобы вовлечь истребители КВВС в бой, «Штуки» в последующие несколько дней совершили еще несколько налетов, но Даудинг отказался попадаться на удочку. 7 июля пикировщики не нашли никаких целей в море, поэтому они атаковали береговые батареи на острове Уайт. 9 июля возле Сандвича «Штуки» потопили каботажный пароход «Кеннет Хоксфилд». Новое мощное усилие было сделано 10 июля. В налете на Фалмут и Суонси участвовали также бомбардировщики Ju-88. Но 11 июля в очередной раз отличились именно «Штуки».

Большое соединение пикировщиков StG.2 и StG.77 атаковало Портленд. Несмотря на усилия английских истребителей, был потрепан очередной конвой. Пилоты немецких пикировщиков продолжали учиться, и Гельмут Мальке описывает состояние дел к этому моменту:

«Мы всегда пытались пикировать прямо против ветра, учитывая снос бомбы после сброса тем, что вводили поправку 2—3 градуса по зеркальному прицелу. Но это

---

<sup>1</sup> Маленький — с экипажем 109 человек? Не верю. *Прим. пер.*

порождало иную проблему. Мы никогда точно не знали направление ветра над самой водой в точке сброса бомбы. Если ветер на разных высотах менял направление (а это было совершенно обычным явлением над морем), самолет, летящий против ветра, должен был после входа в пике чуть доворачивать, чтобы постоянно следовать против воздушного потока. Но перед сбросом бомбы следовало держать самолет точно на линии прицеливания, иначе бомба пролетит мимо, следуя инерции, полученной во время вашего поворота.

Именно в таких условиях была проведена атака 11 июля примерно в полдень, когда возле английского побережья был обнаружен корабль. Незадолго до сброса бомб ветер на нашей высоте изменил направление, и нам пришлось доворачивать на цель. Мы сбросили бомбы во время поворота, и все они легли мимо. Мы были просто обескуражены, но сразу принялись работать над новой тактикой, чтобы это больше не повторялось».

Единственной жертвой этой атаки стало патрульное судно «Уорриор II», которое было потоплено.

Какие именно новые меры для борьбы против вражеских судов придумали пилоты «Штук», описывает тот же Гельмут Мальке:

«Мы нашли решение, по крайней мере против торговых судов и военных кораблей со слабым зенитным вооружением. С тех пор III/StG.1 использовала его.

Мы пикировали под большим углом (от 70 до 90 градусов), не обращая внимания на направление ветра далеко позади судна, следуя по линии его курса. На высоте примерно 1500 футов мы уменьшали угол до 40—45 градусов и ловили на прицел корму корабля. Мы обстреливали его из 2 курсовых пулеметов, что беспокоило зенитчиков и вынуждало их искать укрытия, когда пикировщик приближался. Мы летели прежним курсом, ведя огонь из пулеметов по палубе корабля, пока не воз-

никала необходимость брать вверх, потому что на прицеле появлялась мачта судна. Как только мы видели, что наши пули попадают в воду перед носом судна, мы нажимали кнопку сброса. Таким образом мы гарантировали, что бомба попадет в корабль чуть позади мостика. В этом месте она наверняка не срикошетирует от палубы, так как врежется в надстройку и пройдет вглубь корпуса.

Сбрасывая бомбы с такой малой высоты, мы были вынуждены ставить задержку взрывателя на 2—4 секунды. Поэтому двум другим самолетам звена приходилось следовать вплотную за ведущим, что они делали все время. В таких атаках самолет обычно нес одну 500-кг бомбу и четыре осколочных 50-кг бомбы. У торгового судна любых размеров практически не было шансов пережить такую атаку пикировщиков. Большинство из них после взрыва разламывались пополам и немедленно тонули. Экипажам пикировщиков, особенно третьего самолета звена, требовалось обладать железными нервами, потому что бомба ведущего взрывалась прямо под ним. Но вскоре мы выяснили, что обломки взорвавшегося корабля не долетают до самолетов из-за сопротивления воздуха».

Основательно подготовившись, Ju-87 вернулись для нового удара по прибрежному судоходству, и потери англичан начали расти с угрожающей скоростью. 13 июля StG.1 атаковала конвой возле Дувра, а на следующий день IV(St)/LG.1 поймала другой конвой возле Истбурна, потопив «Бествуд» и «Бови Трэси». 18 июля пикировщики обнаружили, что в Ла-Манше нет британских торговых судов. В этот день в море осмелились выйти только противолодочные траулеры и дрейфтеры. Им пришлось дорого заплатить за свою смелость.

19 июля был проведен крупный налет на гавань Дувра, а на следующий день «Штуки» перехватили прибрежный конвой «Боссум» в 10 милях от этого порта. II/StG.1

под командованием капитана Антона Кейля, который раньше отличился во время боев во Франции в составе III/StG.51, была перехвачена британскими истребителями. Их отогнали немецкие истребители сопровождения, поэтому пикировщики без помех потопили угольщик «Пилборо I» и повредили еще несколько судов. Новые потери понесла 4-я флотилия эсминцев. Рядом с «Биглем» разорвались несколько бомб, и корабль был поврежден осколками, а «Брейзен» получил прямое попадание. Эсминец пострадал очень серьезно. При попытке буксировки на следующее утро он разломился пополам и затонул. «Их осталось пять!»

20 июля снова был нанесен удар по Дувру, но апогей наступил 5 дней спустя, когда конвой CW-8 все-таки попытался прорваться через пролив. Во второй половине дня немцы заметили 21 судно возле Дия. Функ немедленно бросил в бой StG.3 и StG.1 вместе с 30 Ju-88 из состава KG.4 для атаки столь заманчивой цели. Получилось новое избиение. 5 судов были потоплены сразу — «Аякс», «Кокетдэйл», «Эмпайр Крусейдер», «Генри Мун», «Саммити». Еще 6 были тяжело повреждены. Ночью торпедные катера потопили еще 3 судна. Половина конвоя была истреблена ценой потери всего одного Ju-87. На следующий день пикировщики поймали 4-ю флотилию. «Бриллиант» получил 2 прямых попадания в корму, но, к счастью для него, бомбы не взорвались, хотя продырявили ему кварталдек. «Бореас» тоже получил 2 попадания, его мостик был уничтожен, погибли и были ранены 50 человек. Эти 2 эсминца кое-как добрались до Дувра. «Их осталось три!»

Оставшееся в Дувре трио не надолго пережило своих братьев. 27 июля «Штуки» провели два сильных налета на порт, снова при участии Ju-88. Они захватили «Кодрингтон» на входе в гавань и разнесли его в клочья. Разрушенный корабль выбросился на берег. «Уолпол», стоящий у борта плавучей базы «Сандхерст», получил попадание и был тяжело поврежден. Его отбуксировали в Чатам на ремонт. «И он остался один!»



В тот же день «Штуки» разгромили конвой «Бэкон», который возле Суонеджа перехватила I/StG.77. 29 июля в новом массированном налете участвовали 6 эскадрилий пикировщиков из IV(St)/LG.1 и II/StG.1, всего 48 Ju-87. Они довершили дело, потопив возле Портленда патрульное судно «Гульзар» и «Дилайт», который получил одно прямое попадание, и одна бомба взорвалась рядом с бортом.

После этого удара Адмиралтейство было вынуждено запретить использовать эсминцы в Ла-Манше в дневное время. Несомненно, это было результатом действий пикировщиков в ходе боев, продолжавшихся всего несколько недель. Но эти блестящие успехи лишили их новой добычи, и в боях наступила небольшая передышка. Отдых закончился, когда началась операция «День орла», и «Штукам» пришлось с кораблей переключиться на бомбардировку наземных целей. Однако использование пикировщиков в роли стратегических бомбардировщиков, а не тактических, какими они были созданы, было совершенно ошибочным и привело к тяжелым последствиям. «Штукам» пришлось столкнуться с большим количеством истребителей, поэтому не приходится удивляться, что относительная неуязвимость, которой они славились до сих пор, развеялась, как дым.

## **ГЛАВА 7**

### **МОЩНАЯ И БЛЕСТЯЩЕ ИСПОЛНЕННАЯ АТАКА**

Подразделения пикировщиков понесли тяжелые потери во время первой фазы Битвы за Англию. После этого их отвели для переформирования и пополнения, чтобы использовать в роли тактической авиации уже после того, как высадка будет произведена. Поэтому «Штуки» были переброшены на север в район Па-де-Кале в тылы 16-й армии. Начались переговоры с командирами передовых пехотных и танковых частей, которые были включены в первую волну десанта, относительно того, как лучше наладить взаимодействие с пикировщиками в день высадки.

Было решено, что в ходе операции «Морской лев» «Штуки» сосредоточат свои усилия на поддержке армейских частей в боях вокруг Дувра, Фолкстона и Сэндгейта. Для этого были выделены две полные эскадры. На том же совещании, состоявшемся 13 сентября, было решено сформировать специально подготовленную эскадрилью для уничтожения тяжелых береговых орудий, обнаруженных в районе Данджнесса. Две другие группы должны были поддерживать VII корпус, а I/StG.3 предполагалось оставить в резерве в Бретани на тот случай, если высадившимся войскам потребуется дополнительная помощь.

Истребители КВВС уже доказали, что являются самой грозной опасностью для пикировщиков. Британская зенитная артиллерия полностью уступала немецкой. К этому моменту окончательно выяснилось, что, несмотря на ранее высказывавшееся мнение, зенитный огонь не может остановить решительного пилота, когда он бросил самолет в пике. Гельмут Мальке вспоминает один из эпизодов Битвы за Англию, который имел место несколько ранее:

«16 августа III/StG.1 атаковала двумя эскадрильями (7 и 9 самолетов соответственно) авиабазу в Ли-он-Со-лент, а вместе с другой эскадрильей, состоящей из 8 пикировщиков под командованием обер-лейтенанта Шкамбаракса, — радарную станцию в Вентноре. В ходе этих атак мы не понесли никаких потерь. По нашему мнению, это стало результатом того, что после сброса бомб мы пролетали над островом Уайт на максимально малой высоте. Это захватило врасплох систему ПВО. На обратном пути нас обстреляли только с маленького корабля, стоящего на якоре к северу от Уайта. Однако эту зенитку подавил один из наших Ju-87, пилот которого во время атаки забыл снять с предохранителя кнопку сброса бомб».

Новая диспозиция подразделений пикировщиков не осталась незамеченной британским командованием, которому предстояло защитить страну от предстоящего вторжения более чем скудными средствами. Поэтому они не поддались охватившей командование КВВС эйфории. Маршалы Aviации бодро заявляли, что истребили вражеские пикировщики. Армейские генералы не заблуждались относительно того, что произойдет, если германская армия сумеет закрепиться на берегу.

Генерал Алан Брук в своем дневнике 7 сентября пишет: «Все сообщения указывают на то, что вторжение близится. Собираются корабли, пикировщики сосредоточены, захвачено несколько парашютистов».

А тем временем под ковром клокотали страсти: КВВС занялись обсуждением требования армии обеспечить войскам непосредственную воздушную поддержку. Генерал Айронсайд вспоминает, что у него практически ежедневно происходили стычки с министерством авиации, которое он пытался убедить в необходимости создания такого самолета. Министерство упрямо отказывалось видеть факты. Мур-Брабазон при поддержке Хор Белиши потребовал от министерства авиации спроектировать и построить небольшое количество пикировщиков для взаимодействия с сухопутными частями. В конструкции предполагалось использовать сталь. Массовое производство таких самолетов правительство намеревалось развернуть в Канаде. Никакого ответа не последовало.

Позднее руководство КВВС выступило категорически против такой попытки протащить пикировщик через заднюю дверь. С упрямством маньяков они твердили: «Мы должны занять жесткую позицию и не позволять отвлекать штаб КВВС писанием бумаг для опровержения этого проекта». Начальник штаба КВВС заявил: «Если армия будет настаивать на непосредственной воздушной поддержке, я полагаю, мы должны идти прямо к премьер-министру и поднять вопрос об основных принципах стратегии».

Другими словами, все было подчинено интересам стратегической авиации. Но не все были с этим согласны. Одним из таких несогласных оказался сам Бивербрук. Его биограф пишет:

«Он не верил, что независимые, или, как он их называл, стратегические, бомбардировки могут выиграть войну сами по себе. Министерство авиации слепо уверовало в эту догму, что стало причиной бесконечных придирок со стороны Маршалов Авиации».

Но Черчилль тоже бредил зрелищем германских городов, обращенных в руины. Поэтому появление пикиров-

щиков по-прежнему было связано с обещаниями американских компаний наладить производство этих самолетов для Англии. К счастью, для Англии стратегическое наступление Люфтваффе летом и осенью 1940 года завершилось провалом, поэтому немцам не удалось опробовать на английских войсках новые тактические методы использования пикировщиков. Операция «Морской лев» оказалась блефом.

После того как немцы окончательно отказались от высадки в Англии, Гитлер все свое внимание обратил на подготовку вторжения в Советский Союз. Теперь «Штукам» предстояли бои на юге и на востоке Европы. Однако характерный силуэт Ju-87 в 1940 году еще не раз появился в небе Британии. Когда было решено перейти к политике морской блокады Великобритании, появилась возможность снова использовать пикировщики для ударов по английским торговым судам. После этого была проведена серия таких атак, прежде чем весной «Штуки» отправились на новый театр военных действий. В подразделении Гельмута Мальке, III/StG.1, служило много бывших моряков, они уже добились хороших результатов во время противокорабельных операций. Поэтому именно эта группа была в ноябре 1940 года выбрана для удара по британскому судоходству.

Ее целью должны были стать крупные конвои, следующие в Лондон и обратно, так как широкое устье Темзы находилось в пределах досягаемости пикировщиков и истребителей сопровождения. Налеты проводились 1, 8 и 11 ноября и принесли неплохие результаты. В первых трех операциях не был потерян ни один пикировщик, зато сами они повредили 7 судов: «Летчворт», «Катфорд», «Файрглоу», «Юэлл», «Колонель Кромптон», «Кардифф» и «Корси». Несколько раз британские истребители перехватывали пикировщики, и еще очень долго историки обеих стран рассказывали самые дикие истории о невероятных победах. Гельмут Мальке рассказывает, как это было на самом деле:

«В каждом из этих вылетов нас сопровождали две истребительные группы. В результате происходили самые крупные воздушные сражения, какие я только видел за всю войну. Совершенно неожиданно наши потери оказались очень низкими. Как вы знаете, некоторые подразделения пикировщиков серьезно пострадали во время Битвы за Англию.

В то время мы полагали, что наша безопасность зависит от нашего решения общей проблемы, возникающей перед пикировщиками. Мы обнаружили, что наш метод действует отлично. Эта проблема заключалась в том, как сократить период максимальной уязвимости пикировщика после атаки, пока соединение не восстановит строй, что обеспечит самолетам взаимную огневую поддержку.

Во время Битвы за Англию «Штуки» летали по одиночке над достаточно большими территориями, и потому истребители просто физически не могли защитить всех их. Поэтому в наших приказах имелся стандартный пункт, требующий, чтобы пилоты как можно быстрее пристраивались к командиру группы или эскадрильи. Но, как легко догадаться, такой приказ гораздо легче отдать, чем выполнить.

Когда цели разбросаны на большой площади, как конвой в устье Темзы, группа идет на сближение в сомкнутом строю, надежно прикрытая истребителями. Затем мы разделялись на звенья по 3 самолета для атаки самых крупных судов в составе конвоя. Всегда оказывалось довольно трудно пристроиться за командиром звена и разобраться, кто есть кто. Молодые пилоты были склонны воображать, что командир находится далеко впереди. Они давали полный газ, и восстановить строй становилось просто невозможно.

Мы долго думали над этой проблемой, но не видели никакого выхода. Наконец мы получили приказ из штаба. Теперь наши командиры не должны были лететь впереди группы (из-за больших потерь в командном соста-

ве). Им полагалось держаться в самой середине строя. Это дало нам ключ к решению проблемы. Мы знали, что пикировщики не смогут выполнить этот приказ, потому что мы должны были сохранять радиомолчание. Мы не должны были привлекать к себе вражеские истребители до того момента, когда неприятная встреча уже становилась неизбежной. Это означало, что командир соединения пикировщиков должен лететь впереди, чтобы руководить действиями остальных. Но, чтобы остальные летчики твердо знали, где находится командир, особенно в период сбора группы после атаки, мы стали раскрашивать «штаны» самолетов командиров групп яркой желтой краской, которую можно было заметить издалека. На самолете командира эскадрильи красился только один обтекатель.

В приказе было написано, что если во время сбора кто-то обгонит самолет с желтыми обтекателями шасси, то будет наказан. И это подействовало.

Во время этих операций мы опробовали схему, когда я, как командир группы, летел на малой скорости змейкой. Остальные самолеты пристраивались ко мне так быстро, что были вынуждены сбрасывать скорость, чтобы не обогнать меня. Мы возвращались домой на самой малой возможной высоте плотной массой, не пытаясь выстроиться каким-то определенным образом. Мы просто держались как можно ближе друг к другу, сохраняя малую скорость.

Когда появлялся вражеский истребитель, он обычно направлялся к замыкающему самолету. Пилот «Штуки» просто давал полный газ и тут же оказывался в середине группы или даже перед ней, поэтому истребитель попадал под сосредоточенный огонь всех остальных самолетов. Хотя Ju-87 имел всего 2 курсовых пулемета и 1 сзади на турели, как мы обнаружили, пилоту вражеского истребителя очень не нравилось, когда несколько пулеметов открывали огонь по его самолету. Поэтому они в каждом случае прекращали атаку и делали новый заход. Такой метод нам очень помог».

Затем настал черед последнего вылета 14 ноября. Мальке вспоминал: «Последний вылет в этом районе завершился провалом из-за отданных нам боевых приказов».

Когда Ju-87 прибыли к устью Темзы, оказалось, что английских судов там нет, зато небо полно английских истребителей.

«Наши истребители сопровождения были вместе с нами, и сами все видели. Так как на море целей не оказалось, мы получили приказ от командира истребителей атаковать запасную цель — радиолокационную станцию в Дувре».

Однако самим истребителям этот приказ не понравился, и они не стали входить в зону действия зениток Дувра, бросив «Штуки» на произвол судьбы.

«Поэтому их не было с нами, когда нас атаковали британские истребители вместо зениток. Я полагаю, в небе находилось очень много английских истребителей, в любом случае они значительно превышали в числе мои пикировщики. В этом вылете я имел 19 самолетов, а вообще количество «Штук» в подобных операциях колебалось от 18 до 21. Однако над Дувром мы потеряли всего два Ju-87, причем экипаж одного из них спасся. Пилот, обер-лейтенант Блюмерс, и стрелок попали в плен. Хотя большинство моих самолетов было повреждено, все они сумели вернуться домой.

Два или три пикировщика совершили вынужденные посадки во Франции, как только перелетели береговую черту. Все остальные сели на своем аэродроме, несмотря на огромное количество попаданий. Один из самолетов имел 82 пробоины! Лишь один пикировщик вернулся, не получив повреждений. Обер-лейтенант Шрайрер сумел увернуться от всех атакующих истребителей.

Все наши самолеты, исключая два сбитых над Дувром, уже через несколько дней были отремонтированы и снова готовы к бою».



Мальке добавляет:

«Я думаю, этот случай является хорошим доказательством живучести Ju-87, а также свидетельством некомпетентности нашего высшего командования. Они знали более чем достаточно о тактике истребителей, но плохо представляли себе тактику пикировщиков. Я полагаю, это был первый случай, когда «Штуки» получали приказ от командира истребителей. Это была грубая ошибка, и уже на следующий день он пошел под суд».

В Англии 801-я эскадрилья тоже провела зиму в боях, нанося удары, когда подворачивались стоящие цели. Она по-прежнему действовала в составе Берегового Командования и летала над Ла-Маншем, пока не была переброшена на авианосцы для действий в Норвегии. Как и пилоты немецких пикировщиков, англичане вскоре обнаружили, что их новые боссы мало что понимают в тактике пикировщиков, если вообще хоть что-то понимают. Капитан Харрингтон вспоминал:

«Если говорить о тактике пикировщиков, то я имел два инцидента, которые проливают свет на некоторые вещи. Мы в то время базировались на аэродроме КВВС в Сент-Эвале, карауля знаменитую пару немецких линейных крейсеров «Сэмон» и «Глюк». Они в то время укрывались в гавани Бреста, и мы получили приказ атаковать их, используя 500-фн ПБРБ (каждый самолет мог нести не больше одной). Погода была облачной, и мы полагали, что нам крупно повезет, если мы сумеем увидеть немцев с высоты 7—10 тысяч футов.

Мы говорили, что должны пикировать с высоты по крайней мере 15000 футов под углом 70 градусов и сбрасывать бомбы на высоте 7000 футов. Тогда они сумеют набрать достаточно высокую скорость, чтобы пробить броневые палубы цели. Это техническое разъяснение было встречено взрывом негодования! Полковник поче-

му-то взбесился и решил, что это ерунда, хотя эти цифры были подтверждены официальными наставлениями.

Наш командир Иен Сарел, а также несколько стариков вызвались лететь добровольно, в надежде, что, может быть, им повезет обнаружить несколько разрывов в тучах. Но этого не случилось.

Прямо противоположный случай произошел, когда все были охвачены паникой перед скорым немецким вторжением. Местное командование приказало нам атаковать с бреющего полета группу вражеских транспортов, предположительно направляющуюся к английским берегам. Приказано было взять 250-фн бомбу с мгновенными взрывателями и атаковать с высоты 100 футов. Не нужно быть семи пядей во лбу, чтобы понять, что нам продали билет в один конец! Когда мы сказали, что взрыватели с замедлением все-таки лучше, так как они позволят уничтожить врага и не погибнуть самим, на нас посмотрели квадратными глазами».

Такая бестолочь царила в KBVC буквально на всех уровнях. В качестве примера можно привести безумные эксперименты по сравнению эффективности пикирующих и стратегических бомбардировщиков. Рапорт старшего лейтенанта И.Г.О. Фентона детально описывает эксперимент, в котором использовался бомбардировщик «Веллингтон». Он сбрасывал бомбы с пикирования с высоты 8000 футов. Фентон сделал несколько пробных заходов, а затем проинструктировал нового пилота. Был выбран сержант Милстид из учебной эскадрильи.

Во время 6 заходов в сложных погодных условиях был показан большой разброс результатов. Во время первой атаки Милстида средняя ошибка составила 350 ярдов. Во время третьей серии (19 ноября 1940 года) он пикировал с высоты 5000 ярдов до 3000 ярдов и добился одного прямого попадания в первой серии бомб и трех во второй. Фентон добился среднего отклонения 31 ярд во второй серии (29 октября). Оба экипажа сообщили, что не ис-

пытывали никаких неприятных ощущений во время пикирования. Милстид заявил, что мог бы улучшить свои результаты, если бы потренировался. Эксперименты проводились на «Веллингтонах» и «Хэмпденах».

В это же время экспериментальный центр КВВС в Фарнборо подготовил детальный отчет о методах действий германских пикировщиков Ju-87 и Ju-88 по сравнению с предложенной британской системой. Совершенно не удивительно, что немецкая система оказалась лучше по всем статьям. На совещании командования 14 декабря 1940 года еще раз обсудили развитие немецких методов при использовании систем автоматического сброса бомб и выхода из пикирования. Целью совещания была «оценка немецкого метода вместо создаваемой ныне в Фарнборо системы с использованием гироскопов. Предусматривалось ее принятие, если она окажется удовлетворительной, на всех самолетах, которые смогут пикировать».

Можно подумать, что немецкая система в руках пилотов Люфтваффе за последние 12 месяцев так ни разу и не показала себя удовлетворительной! Но руководство КВВС это не удовлетворяло...

Работы продолжались. Требовалось усовершенствовать альтиметр, модифицировать стандартную систему сброса бомб. Выбранный самолет проходил массу испытаний, в том числе в аэродинамической трубе, проверялись сервомоторы системы триммеров, проводились испытательные полеты и пробное бомбометание.

Метод «требовал аэроплана, способного пикировать с относительно постоянной скоростью под углом от 40 до 70 градусов к горизонтали». После недолгого обсуждения в качестве британского ответа Ju-88 Геринга был выбран... Фэйри «Альбакор»! «Поскольку бомбометание с пикирования является одной из его боевых задач, Воздушные Силы Флота сумеют немедленно использовать преимущества нового метода». «Скуа» не был выбран, хотя имел более прогрессивную конструкцию и был специально создан для бомбометания с пикирования, «пото-

му что вскоре он будет использоваться только в учебных целях». Когда кто-то в министерстве авиации все-таки усомнился, стоит ли использовать архаичный биплан с низкими летными характеристиками, ему было сказано, что «Альбакор» создан в том же году, что и «Веллингтон». А значит, его можно считать «вполне подходящим»!

Разумеется, все это не могло дать КВВС настоящий пикирующий бомбардировщик. 9 декабря 1940 года министерство авиации отправило письмо Бивербруку с новыми требованиями, на сей раз несколько изменив тон:

«Вторжение следующей весной. Армия потребовала от нас перевооружить эскадрильи «Лизандеров» на Брюстеры и Валти. Из ваших писем мы поняли, что они начнут поступать в феврале. Но теперь стало известно, что из-за задержек они не появятся раньше мая.

Нам кажется, что это невозможно, поскольку эти фирмы поставляют армии США те же самолеты. Как вы считаете, возможно ли убедить правительство Соединенных Штатов передать нам все эти машины, произведенные с января по апрель включительно?»

Однако задержки и проволочки привели к тому, что ни Брюстеры, ни Валти не поступили в Англию в течение нескольких лет. При этом заказы продолжали увеличиваться, и с сентября 1940 по июнь 1941 года было заказано в общей сложности 1850 самолетов этих типов.

\* \* \*

Пока англичане лихорадочно метались во все стороны, пытаясь преодолеть последствия 20 лет пренебрежения пикировщиками, немцы в это время занимались переброской подразделений смертоносных «Штук» туда, где их можно было использовать с максимальным эффектом. Сейчас они решили поддержать своего пошатнув-

шегося союзника, поскольку ситуация на Средиземном море принимала неблагоприятный оборот.

Одной из главных причин дискомфорта, который испытывал итальянский флот, был авианосец «Илластриес». Этот корабль имел бронированную полетную палубу, теоретически способную противостоять 500-фн бомбам. Именно с него взлетели торпедоносцы, которые нанесли сокрушительный удар итальянским линкорам, стоящим в Таранто. Сейчас линкоры адмирала Каннингхэма в сопровождении «Илластриеса» свободно разгуливали по всему Восточному Средиземноморью, тогда как итальянский флот отсиживался в базах. Поэтому не удивительно, что он стал целью номер один для пикировщиков X авиакорпуса генерала авиации Гейслера. Начальником штаба корпуса был специалист по борьбе с кораблями полковник Харлингхаузен. В конце 1940 года авиакорпус был переброшен в Сицилию. На итальянских аэродромах в Катании и Комизо заревели моторы Ju-87, когда туда прибыли I/StG.1 и II/StG.2 майора Эннекеруса и капитана Хоццеля. Начались интенсивные тренировки. Пикировщики бомбили плавучий макет авианосца, сооруженный рядом с Трапани.

Харлингхаузен был убежден, что если как следует подготовить экипажи «Штук», они сумеют добиться 4 попаданий, чего было бы достаточно для потопления любого авианосца. 10 января 1941 года немцы получили свой шанс. Средиземноморский флот начал операцию в центральном бассейне и вошел в Сицилийский пролив, чтобы прикрыть конвой. Каннингхэм не боялся ни итальянского флота, ни горизонтальных бомбардировщиков Реджиа Аэронаутика, которые уже показали свою полнейшую беспомощность. Однако англичане уже знали, что немцы перебросили в Сицилию свои пикировщики, поэтому не слишком понятной выглядит эта попытка сунуть голову в петлю.

Адмирал Каннингхэм не боялся вообще ничего, как показывает его послужной список, причем это не было

следствием глупости. Скорее всего, недалёковидные, назовем это так, советники из КВВС убедили адмирала, что соединения пикировщиков серьезно потрепаны в ходе Битвы за Англию. Они убедили самих себя, а потом и кое-кого вокруг, что КВВС уничтожили сотни «Штук». Каннингхэм был профессионалом до мозга костей и привык полагаться на мнение профессионалов в таких вопросах. Поэтому, когда один из старших офицеров КВВС заявил, что «Штуки» являются легкой добычей и «ваши истребители без труда перестреляют их, как только заметят», адмирал сделал вывод, что ему нечего опасаться. Заблуждения были развеяны очень быстро.

Эта классическая атака пикировщиков была описана много раз, и теперь мы лишь приведем официальный рапорт командира авианосца, которому не было необходимости приукрашивать достижения немцев. Используя отвлекающую атаку двух торпедоносцев SM-79, бомбардировщики завлекли истребители авианосца на малые высоты, и они просто не успели встретить пикировщики. Поэтому корабли остались беззащитными и были вынуждены полагаться только на свои зенитки. Линкоры «Вэлиант» и «Уорспайт» были буквально наспигованы зенитными орудиями и смогли поставить плотную огневую завесу. Однако немцы бросили против них небольшую группу Ju-87, которые отвлекли огонь линкоров на себя и помешали им оказать помощь авианосцу. Основная масса «Штук» обрушилась на «Илластриес», сбрасывая 500-кг бронебойные бомбы после предварительной атаки 250-кг фугасками, которые уничтожили часть зенитных орудий корабля. Каждая фаза атаки была исполнена образцово. Авианосец спасла лишь оказавшая прочной сверх всяких ожиданий броневая палуба.

Сначала в 12.22 были замечены 2 торпедоносца, приближающиеся на малой высоте. Их встретили огнем, но итальянцы сбросили торпеды в 2500 ярдах по правому траверзу «Илластриеса». Авианосец легко уклонился от них. После этого за торпедоносцами погнался воздуш-

ный патруль, но итальянцы ушли от Фэйри «Фулмаров». «Илластриес» описал циркуляцию, чтобы занять место в строю за кормой «Вэлианта», и скорость соединения была увеличена до 18 узлов. Тем временем радар обнаружил большую группу самолетов на расстоянии 28 миль, которая приближалась с севера. Офицер наведения истребителей тут же отозвал 4 «Фулмара» и приказал немедленно подготовиться к взлету остальные. Авианосец получил приказ развернуться против ветра, и в 12.34 сделал это, но уже через минуту «Штуки» стали видны невооруженным глазом. «Большое соединение из 30—40 самолетов появилось слева по носу. Они летели на высоте около 12000 футов».

В 12.36 авианосец открыл огонь из тяжелых 114-мм зенитных орудий, хотя в это время на палубе находились стартующие «Фулмары». Последний из них взлетел в 12.37, флот изменил курс и разомкнул строй.

Вскоре стало видно, что приближаются две группы Ju-87 с германскими опознавательными знаками. Пилоты «Фулмаров», которые видели немцев вблизи, потом сообщили, что самолеты были закамуфлированы: черные и серые разводы сверху и черно-белые снизу. Как только пикировщики вошли в зону действия зениток, они разделились. Одна группа вышла под корму флоту, а другие сразу бросились в атаку.

«Было трудно точно сосчитать, сколько их. Но первая группа состояла из 15, а вторая из 20 или 30 самолетов. Они шли очень свободным и гибким строем, постоянно меняя относительное положение и разделяясь, когда попадали под огонь тяжелых зениток. Пикирование начиналось на высоте около 12000 футов и было свободным до 6000—8000 футов, где самолеты выходили в точку прицеливания. Первая волна сбрасывала бомбы с высоты 1500 футов, вторая — с 800 футов. Большая часть самолетов продолжала пикировать после сброса бомб и выходила из пике над самой водой, пролетая на уровне

полетной палубы. По крайней мере один самолет обстрелял авианосец из пулемета.

Немцы атаковали «Илластриес» тремя волнами, каждая из которых состояла из 2 звеньев по 3 самолета. Они атаковали синхронно с разных направлений. Большинство самолетов заходило с кормы или с обеих раковин, но почти вдоль диаметральной плоскости. В каждую секунду корабль должен был обстреливать не менее 6 самолетов. Средний угол пикирования составлял около 60 градусов, хотя некоторые самолеты пикировали под углом 80 градусов. Каждый пикировщик сбросил одну бомбу, ориентировочно 1000-фн. После осмотра поврежденных стало ясно, что первые бомбы имели взрыватели мгновенного действия, чтобы уничтожить личный состав, находящийся наверху, а последующие бомбы должны были пробить броню».

«Штуки» добились не менее 6 прямых попаданий и 3 близких разрывов в течение 7 минут. Это было потрясающее достижение.

1. Попадание в зарядную платформу пом-пома P1. Бомба пробила ее и ударилась о поясную броню, не взорвавшись.
2. Бомба пробила полетную палубу по левому борту в самом носу, прошла сквозь кубрик, прежде чем взорваться. Она сделала две большие пробоины в борту, вызвала несколько пожаров. Были затоплены малярка и отсек моторов шпиля.
3. Взрыв на платформе пом-пома S2. Погиб весь расчет и большая часть расчета установки S1. Бомба едва не поразила мостик.
4. Попадание в кормовой элеватор. Бомба взорвалась по левому борту в шахте, выведя элеватор из строя.
5. Попадание в правый передний угол шахты кормового элеватора. Бомба срикошетиrowала и взорвалась на заднем срезе шахты.



6. Бомба пробила полетную палубу и взорвалась на ангарной, в которой сделала большую пробоину и вызвала большой взрыв в кают-компании. Этот взрыв выбил платформу нового элеватора и выгнул ангарную палубу в носовой части корабля. Эта бомба и бомба № 4 уничтожили противопожарные экраны в ангаре. В ангаре «С» начался большой пожар. Взрывы привели к большим потерям в ангаре и офицерской кают-компании. Начались пожары в каютах на верхних палубах.

Если попадания № 1 и № 2 вызвали относительно небольшие повреждения, третья бомба разбила подъемный кран на полетной палубе. Его стрела упала на пом-пом S1 и заклинила его. Четвертое попадание уничтожило платформу элеватора и стоящий на ней «Фулмар», уничтожило кабели питания кормовой группы 114-мм орудий и перебило матросов группы боепитания. Начались пожары, которые вынудили артиллеристов покинуть кормовые установки. Авианосец сразу лишился половины зенитной артиллерии. № 5 и № 6 вызвали дополнительные повреждения в корме, но, к счастью, ни одна из бомб не прошла в машинные отделения, иначе авианосец был бы обречен.

А так «Илластриес», хотя и получил тяжелейшие повреждения, спасся. Снова обратимся к рапорту командира: «Когда эта мощная и блестяще исполненная атака пикировщиков завершилась, корабль пылал от носа до кормы. Полетная палуба была искорежена, и я сразу решил идти на Мальту».

Так и сделали, несмотря на серьезные проблемы и новые атаки. Но спасение «Илластриеса» можно считать не менее блестящим достижением команды корабля. Для Средиземноморского флота прибытие немецких пикировщиков означало потерю господства в Центральном Средиземноморье. Это серьезно осложнило все действия англичан как на море, так и на суше.

Первая атака против авианосца была вообще самым мощным разовым ударом, который нанесли пикировщи-

ки военному кораблю. Последующие атаки против «Илластриеса», стоявшего в порту Ла-Валетты, не принесли особого успеха, потому что у немцев не было бомб, способных покончить с авианосцем.

Истребители «Фулмар» в конце концов догнали уходящие «Штуки» и сумели сбить несколько отставших самолетов. Командир желтого звена сообщил:

«Я заметил несколько Ju-87, уходящих на север. Атаковал один из них и увидел, как он перевернулся, вывалился из строя и полетел вниз, пока не рухнул в море».

Другой пилот сообщил:

«Почти сразу после того как пересек линию берега, встретил около семи Ju-87, летящих на север после сброса бомб. Атаковал крайний левый самолет группы, два других отстали и попытались зайти мне в хвост. Выполнив первый заход, повернул, чтобы атаковать одного из этой пары, который находился позади. Отметил большое количество попаданий в фюзеляж, после чего стрелок прекратил огонь. Других повреждений не заметил. Он продолжал лететь на север».

Сводный отчет «Фулмаров» о бое с немецкими пикировщиками раскрывает некоторые детали воздушных боев.

«Если атакован одиночный Ju-87, пилот поднимает нос самолета, чтобы стрелок имел хорошие углы обстрела. Если атакована группа, пара самолетов отстает и обстреливает атакующие самолеты из курсовых пулеметов. «Фулмар» не должен иметь проблем при перехвате Ju-87, превосходя его в скорости и маневренности. Металлическая конструкция Ju-87 не загорается, как итальянские самолеты. Судя по всему, Ju-87 хорошо защищен от атак сзади. Следует прилагать все усилия, чтобы атаковать его сбоку».

Истребители заявили, что наверняка сбили 2 самолета, зенитчики уничтожили еще 3.

«Около 20 футов крыла Ju-87 упали в шахту кормового элеватора, самолет должен был разбиться. Капеллан видел, как один Ju-87 упал в море, другой рухнул в воду прямо за хвостом одного из «Суордфишей» противолодочного патруля».

Кроме попаданий в «Илластриес», самолеты первой волны сумели прорваться к линкорам и добиться одного попадания в «Уорспайт». Однако 250-кг бомба отскочила от его толстой брони и не взорвалась. Несколько бомб разорвались рядом с «Вэлиантом», но его зенитчики заявили, что уничтожили один Ju-87. Самолет был разнесен на куски, когда выходил из атаки недалеко от линкора.

Затем в 16.04 радар «Вэлианта» обнаружил еще одну группу самолетов. Через 5 минут они были замечены визуально, корабли поставили огневую завесу. Эта группа состояла из 15 Ju-87 в сопровождении 5 Me-109.

«Эта атака не была такой хорошо скоординированной и решительной, как первая. Первая волна из 6 самолетов атаковала с кормы и с обеих раковин. Стрельба велась непрерывно, хотя цели по левому борту было трудно видеть из-за дыма от пожара в ангаре. Только 2 бомбы упали рядом с кораблем. Еще 3 самолета атаковали с правого борта примерно через минуту после первой волны. Последний самолет этой группы действовал очень решительно и добился близкого разрыва напротив трубы. Остальные 6 самолетов отошли на северо-восток на большой высоте. Два из них попытались атаковать с левого борта сквозь разрыв в тучах, но были обстреляны и отвалили, не сбросив бомб. Всего было сброшено 9 бомб, одна попала в кормовой лифт (седьмое попадание в общей сложности), вызвав потери среди тех, кто тушил пожары и оказывал помощь раненым. Две бомбы разор-

вались рядом с кораблем. Та, что взорвалась по правому борту, вызвала новые повреждения кормовой части и убила часть раненых, собранных на квартердеке».

В 18.08 «Илластриес» подошел к входу на протраленный фарватер, ведущий в гавань Ла-Валетты. По пути он подвергся атаке горизонтальных бомбардировщиков. Это произошло на закате. В 19.22 два SM-79 попытались атаковать его торпедами, используя темноту, но успеха не имели. В 22.15 поврежденный авианосец подошел к пирсу Парлаторио, но на этом его страдания не закончились.

Темнота лишила «Штуки» законной добычи, однако на следующий день они вернулись. Самолеты прочесали район к востоку от Мальты, полагая, что авианосец попытается добраться до Египта под прикрытием темноты. Не обнаружив «Илластриес», майор Эннекерус атаковал крейсера, которые сопровождали его на Мальту. Теперь «Глостер» и «Саутгемптон» в сопровождении эсминцев «Дифендер» и «Дайамонд» на большой скорости следовали на восток. По неизвестной причине командиры кораблей решили, что находятся в полной безопасности, за пределами досягаемости «Штук». Ни один из крейсеров не имел радара, поэтому появление немецких самолетов оказалось для них совершенно неожиданным. He-111 навел Эннекеруса и 12 его Ju-87 прямо на английскую эскадру. Еще год назад Ju-87R, имевшие увеличенный радиус действия, появились во время Норвежской кампании. Более того, «Саутгемптон» имел схватку с ними, поэтому такая беспечность просто необъяснима. В любом случае, 12 «Штук» спикировали со стороны солнца, захватив эскадру врасплох. Самолеты разделились, чтобы атаковать оба крейсера. «Глостер» получил попадание 500-кг бомбы, которая попала в КДП и разрушила мостик, убив 9 человек и ранив 14. Бомба не взорвалась, иначе потери были бы гораздо выше.

«Саутгемптону» повезло меньше. В этот корабль попали две бомбы. Одна из них взорвалась в кают-компа-

нии, вторая попала в кубрик унтер-офицеров. Там было полно людей, сменившихся с вахты. Они отдыхали, потому что корабли находились «в безопасности». Потери в личном составе оказались ужасающими. Начавшиеся пожары захватили машинное отделение и вскоре вышли из-под контроля. В 16.05 крейсер потерял ход и остановился, весь охваченный пламенем. Позднее его пришлось затопить. «Саутгемптон» временно стал самым крупным кораблем, потопленным одними самолетами. Его гибель вызвала большой переполох, потому что крейсер был современным кораблем, вооруженным многочисленными зенитками, и был спроектирован так, чтобы выдерживать попадания 203-мм снарядов. Пикировщики не понесли никаких потерь.

После того как поврежденный авианосец был обнаружен на верфи Мальты, где его спешно ремонтировали, «Штуки» немедленно вернулись. Немцы были полны решимости потопить его раз и навсегда. Они едва не преуспели, но удача не покидала «Илластриес» до конца. Массированные налеты бомбардировщиков X авиакорпуса причинили большие разрушения в районе доков, пострадали соседние аэродромы. Однако здесь немцы столкнулись с сопротивлением в воздухе, и сами понесли серьезные потери.

16 января были проведены две атаки, в 14.40 и 16.10 соответственно. «Илластриес» получил восьмое попадание. Бомба пробила заднюю оконечность полетной палубы и взорвалась на квартердеке. Рулевое управление не пострадало, но взрыв вызвал новые повреждения ослабленных кормовых конструкций. Потребовался новый ремонт, и выход авианосца в море пришлось отложить. Во время этих атак серьезные повреждения получили легкий крейсер «Перт» и транспорт «Эссекс».

18 января пикировщики переключились на аэродромы Халь-Фар и Лука, чтобы уничтожить английские истребители. На аэродромах имелись большие разрушения, но в ответ англичане сбили 10 пикировщиков. Или пола-

гали, что сбили. К вечеру того же дня «Илластриес» был отремонтирован почти достаточно, чтобы попытаться выскочить с острова, но 19 января немцы провели еще два сильных налета — в 10.15 и 13.10. Около 70 бомб разорвались рядом с кораблем, хотя прямых попаданий не было. По заявлениям англичан, в этот день было сбито 19 немецких пикировщиков<sup>1</sup>. Тем не менее, авианосец получил новые повреждения и начал крениться на левый борт.

I/StG.1 капитана Хоцеля во время этих налетов использовала особые тяжелые бомбы<sup>2</sup>. Если бы они попали в цель, с авианосцем было бы покончено. Однако такая нагрузка делала «Штуку» слишком неуклюжей, и потери были так высоки, что подразделения пикировщиков приостановили налеты, чтобы переформироваться и пополниться. Но «Илластриес», получив передышку, ускользнул. Сначала он прибыл в Александрию, а оттуда отправился на американские верфи, где провел почти год, пока не был завершён обширный ремонт.

Гитлер приказал «Штукам» перекрыть Сицилийский пролив для Королевского Флота, и они почти сделали это. Год назад так же почти был перекрыт Ла-Манш. Более двух лет крупные корабли не рисковали появляться в этих водах. Флот наметил несколько районов вокруг Мальты, которые легкие силы должны были, по возможности, обходить. Эти опасные районы определялись радиусом действия немецких пикировщиков. За их пределами находились «Убежища от «Штук», как их называли моряки Королевского Флота. Однако они находились в пределах досягаемости другого пикировщика — Ju-88.

---

<sup>1</sup> Врать о своих победах горазды все. По немецким данным, 10 января во время атак «Илластриеса» были сбиты 3 самолета, еще один совершил вынужденную посадку на Сицилии. 18 января был сбит один самолет, 19 января — еще три. Несколько пикировщиков во время этих атак были повреждены. *Прим. пер.*

<sup>2</sup> Бомбы SC-1000 весом 1 тонну. *Прим. пер.*

## ГЛАВА 8

### ЭТОТ САМОЛЕТ УСКОРЯЕТСЯ ОЧЕНЬ БЫСТРО

Именно германские пикировщики продолжали определять ход событий на Средиземноморском театре до конца 1941 года. Так было во время боев в Западной Пустыне, при захвате Югославии и Греции, в ходе катастрофической эвакуации Крита и во многих других кампаниях, сопровождавшихся жестокими боями. Сначала Люфтваффе поддерживали итальянский флот, а потом переключились на помощь мобильному германскому танковому соединению — Африканскому Корпусу.

Для этого был создан Авиакорпус «Африка» под командованием генерала Фрëлиха. В его состав вошли около 50 пикировщиков Ju-87 из состава StG.2. Очень быстро они отличились как на суше, так и на море, атакуя корабли у побережья Ливии. 24 февраля в гавани Тобрука был потоплен эсминец «Дэйнти». Вскоре они нашли и более крупную жертву — недалеко от этого же порта был потоплен монитор «Террор», вооруженный 381-мм орудиями. Британская Прибрежная эскадра по мере сил оказывала помощь армии, защищавшей Тобрук. Поэтому, чтобы усилить атаки против британских кораблей, в Африку была переброшена группа Мальке — III/StG.2. «Так как наша группа в свое время была сформирована

германским флотом, в то время мы специализировались на атаках против кораблей в районе Тобрук/Соллум. Впрочем, мы получали и другие задания. На нашей базе в Дерне в то время находились 2 эскадрильи». Там III/StG.2 действовала с 12 апреля по 8 мая 1941 года. Одного из первых успехов «Штуки» добились 18 апреля.

«Армия запросила нашей помощи, заявив, что «линкор» обстреливает ее позиции из очень тяжелых орудий. Мы отправились в указанный район, практически на пределе дальности. Мы уже подходили к точке, где должны были поворачивать назад, и я должен был отдать соответствующий приказ, но тут я заметил большой военный корабль, и мы немедленно атаковали его. Из-за сильной дымки мы не слишком хорошо различали детали, пока не спустились ниже 4000 футов. Первое звено добилось попадания в носовую часть корабля, которая сразу скрылась под волнами. Но тут атаковало второе звено и добилось попадания в корму. Третье и четвертое звенья вернулись, не сбросив бомбы. Они сообщили, что корабль уже скрылся под водой, когда они завершили пике. Во время разбора полета мы столкнулись с проблемой опознания нашей цели. Разумеется, мы понимали, что это был не линкор, но кто же это был? Наконец мы решили сообщить, что это был «военный корабль, скорее всего, монитор прибрежного типа» водоизмещением около 8000 тонн»<sup>1</sup>.

---

«Террор» покинул Бенгази в сумерках вместе с новым корветом «Сальвиа» и старым тральщиком «Фархэм» в качестве противолодочного эскорта. На выходе из гавани рядом с монитором взорвались 2 магнитные мины, которые сильно встряхнули корабль и вызвали небольшие течи. На следующий день «Террор» перехватили 5 немецких пикировщиков и 3 истребителя. Это произошло буквально через пару минут после того, как улетел единственный «Харрикейн», прикрывавший корабли. Бомбардировщики зашли с правой раковины, где могли стрелять только кормовое 102-мм орудие и пара 20-мм автоматов. Эти орудия все-таки сумели сбить прицел большинству бомбардировщиков,



Разумеется, этой жертвой был старый «Террор», построенный еще в 1916 году.

И немецкие, и итальянские «Штуки» теперь успешно действовали в Западной Пустыне, поэтому Королевским ВВС пришлось заняться анализом их тактики, чтобы выработать способы противодействия.

«Если учесть сообщения, что итальянские пилоты пикировщиков были подготовлены немецкими инструкторами, рекомендуется обратить внимание на следующую тактику. Самолет обычно подходит к цели на высоте около 10000 футов, летя неправильным курсом. Оказавшись над целью, самолет, действующий в одиночку, переходит в спиральное пикирование под углом от 60 до 70 градусов. Совершив два или три витка, он прекращает спираль на высоте около 2000 футов и сбрасывает бомбу с высоты 1500 футов. Затем самолет выходит из пикирования и увеличивает скорость, чтобы уйти как можно дальше от точки разрыва бомбы.

Ju-87, действующие против кораблей на Средиземном море, пытаются уклониться от атаки «Томагавков», убирая газ и выпуская воздушные тормоза, в результате чего истребитель проскакивает вперед. Затем Ju-87 штопором уходит к воде, вероятно, чтобы избежать атаки сзади».

---

однако в 18.25 рядом с монитором взорвались 3 бомбы — 2 с правого борта, 1 с левого. Уже ослабленный корпус не выдержал, и между башней и мостиком образовались трещины. Появился крен на правый борт. В котельном отделении вспыхнула нефть, и пожар был потушен лишь затопившей отделение водой. Однако после этого прекратилось поступление пара к турбинам, помпам и генераторам. Попытка «Фархэма» взять «Террор» на буксир не удалась, монитор постепенно садился носом. В 20.00 весь экипаж, кроме расчетов зенитных орудий, был переведен на «Сальвию». А еще через 3 часа «Террор» начал погружаться более быстро. В конце концов были открыты кингстоны и взорваны подрывные заряды. 24 февраля 1941 года «Террор» затонул в 20 милях северо-западнее Дерны. При этом не погиб ни один человек. (I. Vixton «Big gun monitors», Tynemouth, 1972)



*Второй лейтенант Уильям Генри Браун участвовал в первой реальной атаке, в которой был нанесен удар с пикирования. На фотографии Браун стоит рядом с самолетом Моран «Парасоль».*



*Довоенная парочка. Хаукер «Оспрей» сфотографирован в воздухе над авианосцем «Игл» в 1931 году на Дальнем Востоке.*



*Один из пионеров создания метода бомбометания с пикирования лейтенант французского флота Тест.*



*Один из первых самолетов, специально спроектированных в качестве пикировщика, французский Левассер PL-7, который совершил первый полет в 1920 году.*



*Мартин VM-1 из эскадрильи VT-35 взлетает с авианосца «Лексингтон» во время учений 17 мая 1934 года.*



*Отец пикировщиков американского флота капитан 1 ранга Дж. М. Ривз, снимок сделан в мае 1929 года.*



***В пике! Хаукер «Харт» шведских ВВС пикирует вертикально.***



***Два снимка итальянского пикировщика SM-85 показывают характерную форму фюзеляжа самолета, прозванного «Летающим бананом».***



*Прекрасный снимок самолета Хаукер «Хенли», сделанный во время летных испытаний. Этот самолет так и не пошел в серию.*



*Этот LN-401 из эскадрильи 4F был сбит немецкими зенитчиками при атаке моста Ориньи 20 мая 1940 года.*



*Майор Фридрих  
Ланг.*



*Эскадрилья итальянских «Штук» по пути к цели во время боев  
в Греции в 1941 году.*



*Блэкберн «Скуа» из 800-й эскадрильи с «Арк Ройяла».*



*Картина, достаточно точно изображающая первую успешную атаку пикировщиков во Второй Мировой войне, когда «Скуа» ВСФ потопили в гавани Бергена германский легкий крейсер «Кёнигсберг».*





*Генерал-лейтенант Гельмут Мальке в морской форме. Он сформировал одно из первых морских подразделений Ju-87, которое потом вошло в состав Люфтваффе.*



*Ju-87 на Восточном фронте готовятся к взлету. В кабине первого самолета легендарный Ханс-Ульрих Рудель.*

*Капитан-лейтенант  
Такасигэ Эгуса, са-  
мый знаменитый из  
японских пилотов-пи-  
кировщиков.*



*Хороший снимок японского пикировщика Аичи D3A «Вэл».*



*Майор Л.Р. Гендерсон,  
погибший в битве при  
Мидуэ. Его именем  
был назван знамени-  
тый аэродром на Гу-  
адалканале.*



*Последний полет «Вибраторов». Кадр из кинохроники,  
снятой на Мидуэ 4 июня 1942 года.*



*В небе пикировщики! Пе-2 был одним из лучших пикировщиков Второй Мировой войны. Он мог обогнать большинство тогдашних истребителей.*



*Пикировщик, которого никогда не было! Злосчастный Брюстер «Бермуда» нигде и никогда не воевал, хотя стоил заказавшим его англичанам очень больших денег.*



*Ветеран корпуса морской пехоты «Железный» Элмер Г. Глиден, командир известной эскадрильи «Туз пик».*



*«Тихоходный, но смертоносный» — хороший снимок знаменитого пикировщика американских ВМФ SBD «Доунтлесс».*



*Единственным пикировщиком, который в широких масштабах использовали КВВС, был Валти «Винджен».*



*Неуклюжие Фэйри «Барракуды» на палубе авианосца «Фьюриес» готовятся к взлету.*



*Старший сержант Деннис Янг, который оставил красочное описание действий «Спитфайра» в качестве пикировщика.*



*«Спитфайр VIII» ВВС Пустыни на временной взлетной полосе, свинченной из железных решеток.*



*Пикировщики Кертисс SB2С-1 «Хеллдайвер» с авианосца «Йорктаун». Этот самолет пользовался не лучшей репутацией у летчиков.*



*«Авенджеры» 848-й эскадрильи Королевского Флота в небе над Японией.*





*Прямо вниз! «Си Фьюри» ВСФ атакует цель во время Корейской войны.*



*Один из лучших самолетов в истории — А-1J «Скайрейдер»  
Снимок сделан во время боев во Вьетнаме.*

Первый боевой вылет итальянские пикировщики совершили 2 сентября, когда они безуспешно попытались найти конвой, следующий на Мальту. Этот конвой был обнаружен на следующий день. В 14.25 пять Ju-87 из состава 96-й группы в сопровождении 6 истребителей Макки MC-200 атаковали его. Пилоты заявили, что одна бомба попала в крейсер, хотя на самом деле попаданий не было. Во втором налете участвовали 4 «Штуки», которые добились еще одного «попадания». В ходе третьей атаки еще два крейсера «были повреждены». Следует отметить, что ни один из кораблей конвоя (операция «Хэтс») попаданий не получил.

5 сентября 5 итальянских «Штук» бомбили Мальту, затем последовали новые атаки. 17 сентября итальянцы понесли первые потери, когда 12 их пикировщиков атаковали аэродром Микабба. Их перехватили «Харрикейны» 261-й эскадрильи и сбили сержанта Катани из 237-й эскадрильи, который попал в плен. 11 сентября в Коми-зо было сформировано второе подразделение пикировщиков — 97е *Gruppo*, состоящая из 238-й и 239-й эскадрилий. Она впервые приняла участие в боях во время вторжения итальянцев в Грецию и бомбила аэродромы Янины, Пресбы и Флорины 5, 14 и 16 марта. 5 марта была сформирована 101е *Gruppo*, которая состояла из 208-й и 209-й эскадрилий. Она действовала на албанском фронте. В феврале 96-я группа была переброшена в Бенгази и присоединилась к немцам, наносящим удары по Тобруку.

В ходе короткой Балканской кампании итальянские «Штуки» действовали вместе с Люфтваффе. Гитлер перед началом операции «Марита» заявил, что иначе англичане не пошевелятся. «Зато когда появятся наши пикировщики и танковые корпуса, они вылетят из Греции так же быстро, как до сих пор было во всех случаях, когда мы использовали эти средства». Эта оценка оказалась совершенно правильной. Британский командующий генерал Уэйвелл сначала скептически отнесся к

действиям пикировщиков, заявив: «Эффект пикировщиков в Греции был скорее моральным, чем материальным. Наши истребители помешают им добиться каких-либо успехов». Однако вскоре он изменил свое мнение и запросил разрешение на эвакуацию британских войск из Греции.

В своем рапорте он перечисляет некоторые цели, подвергшиеся ударам Ju-87: «Корабли в порту и в море. Города и деревни, особенно на пересечении важнейших дорог. Транспортные колонны, железные дороги, мосты. Зенитные батареи, прикрывающие аэродромы, штабы, артиллерия. Отдельные танки и автомобили, группы войск и укрепления».

В отношении методов атак немецких пикировщиков он отмечал, что удары наносились силами не менее эскадрильи. «Однако количество самолетов могло сократиться до одного, что чаще всего происходило на коммуникациях». Уэйвелл также добавляет: «Пикировщики обычно атаквали предварительно обнаруженные цели вслед за самолетами-разведчиками или в тесном взаимодействии с наземными силами. Вражеские ударные группы, очевидно, имеют хорошую радиосвязь с авангардами войск и самолетами-разведчиками».

Войска Уэйвелла понесли большие потери во время эвакуации морем, так как «Штуки» занялись войсковыми транспортом. Были потоплены «Хеллас», «Пеннланд», «Сламат» и «Коста-Рика». Погибли также эсминцы «Дайамонд» и «Райнек».

История повторилась в более крупных масштабах на Крите. После подготовительных ударов пикировщиков немцы выбросили на остров воздушный десант, и англичане снова были вынуждены поспешно эвакуироваться морем. На этот раз солдат вывозил весь Средиземноморский флот, которому пришлось вступить в жестокую схватку с пикировщиками Ju-87. Накал борьбы достиг апогея. Королевский Флот потерял 3 крейсера и 6 эсминцев потопленными, 3 линкора, 1 авианосец, множе-

ство крейсеров и эсминцев получили повреждения. Этот страшный список потерь мог оказаться более впечатляющим, если бы не подготовка вторжения в Россию. Немцы начали спешно перебрасывать подразделения пикировщиков на север.

Заметные потери войска союзников на Крите понесли потому, что пилоты пикировщиков начали применять импровизированное приспособление, а на выдумки офицеры Люфтваффе были горазды. Требовалось увеличить поражающее действие бомб при использовании против живой силы. До взрыва бомба зарывалась в грунт, который поглощал большую часть осколков. Тогда летчики изобрели приспособление, которое сделало бомбы гораздо более смертоносными. Это были так называемые «Стержни Динорта», названные по имени командира 2-й эскадры, потому что работы начались по его инициативе. Рассказывает Фридрих Ланг:

«Стержни Динорта» были введены в середине мая 1941 года на аэродроме Молаи, где базировалась I/StG.2 под командованием подполковника Динорта. Требовалось заставить бомбу взорваться до того, как она уйдет в грунт, чтобы ударная волна и осколки действовали более эффективно. Сначала проводились эксперименты с ивовыми прутьями длиной 60 см, которые устанавливались в носовой части 50-кг бомбы. Испытательный полигон, отмеченный белым брезентом, представлял собой пшеничное поле с разбросанными по нему редкими оливковыми деревьями. Мы могли легко измерить глубину кратера и определить разлет осколков по скошенной пшенице.

Но ивовый стержень не сработал. Он ломался и не взрывал бомбу. Следующие испытания были проведены с круглым металлическим стержнем. Он тоже не оправдал ожиданий. Стержень немедленно входил в грунт, и бомба опять взрывалась слишком поздно. Мы добились успеха лишь с третьей попытки. На конце метал-

лического стержня был приварен металлический диск диаметром 8 см. Теперь бомба взрывалась в 30 см над грунтом. Осколки разлетались во все стороны, как нам и требовалось. Сначала стержни изготавливались в нашей походной мастерской, и мы впервые применили их во время высадки на Крит. Позднее было налажено их промышленное изготовление под названием «Стержень дистанционного взрывателя», или «Стержень Динорта».

Когда последние потрепанные корабли Королевского Флота ушли с Крита в Египет, использовавшиеся на Балканах пикировщики начали готовиться к переброске с солнечных греческих островов на границу России. Это были I/StG.77 и III/StG.77 из Румынии, I/StG.2 и III/StG.2, I/StG.3 и ядро II(Schlacht)/LG.2 из Болгарии и II/StG.77 из Австрии. Однако пикировщики Мальке все еще действовали со своих баз в пустыне.

«31 мая моя группа получила задание атаковать корабли к югу от Крита. Мы вылетели из Ираклиона на Крите в 6.05, но все британские корабли оказались отведены за пределы нашего радиуса действия. Мы не увидели ни одного военного корабля. Наконец, на самом пределе дальности полета мы заметили в дымке большое торговое судно. Атака! Когда во время пикирования я снизился до 4000 футов, то заметил красный крест на палубе судна и сразу отдал приказ всем своим самолетам: «Не бомбить — госпитальное судно — выравниваться». Мы вернулись на базу, не сбросив бомбы. Я гадал тогда и гадаю сейчас, а не было ли это «госпитальное судно» использовано в качестве военного транспорта при эвакуации союзников с Крита? Однако оно не стреляло по нам, и мы не сбросили на него бомбы. По крайней мере, я полагаю, что его капитан напился вдрызг, когда мы улетели, не атаковав его судно».

После Крита оставшиеся на Средиземноморском театре пикировщики полностью переключились по поддержке войск Роммеля, наступающих на восток к египетской границе. Войска Оси осадили Тобрук. Снабжать гарнизон пришлось поредевшему Средиземноморскому флоту, и «Штки» воспользовались представившимся шансом. Начались массированные атаки гавани Тобрука, которые проводили II/StG.2, I/StG.3 и итальянская 96-я группа.

В период с 11 апреля по 24 июня на укрепления Тобрука было проведено не менее 46 налетов пикировщиков. В каждом налете участвовало различное число самолетов, иногда 3 — 6, но их количество доходило и до 40—50. Самые крупные налеты были проведены 29 мая и 2 июня 1941 года, в них участвовало по 60 пикировщиков. Всего «Штуки» совершили 959 самолето-вылетов. Англичане заявили, что сбили не менее 54 самолетов. Зенитчики приобрели огромный опыт отражения атак пикировщиков, хотя это им дорого обошлось. Теперь британская армия начала всерьез относиться к угрозе пикировщиков. Неопытные артиллеристы проходили специальную подготовку, которая помогала им не впадать в панику при налете Ju-87.

«Во время атаки пикировщиков на позицию тяжелой зенитной батареи наступает критический момент, когда артиллеристы должны решить: бежать ли им в укрытие или нет. Первый пикировщик появляется над ними на высоте 4000 футов. Частая стрельба из орудия в этот момент может заставить самолет сбросить бомбы преждевременно, а следующие за ним — задержать атаку. Полное молчание в такой момент, если расчет падает на землю, позволяет каждому пикировщику спокойно выбрать цель и атаковать с высоты 500 футов. Тогда и только тогда будут уничтожены орудия и командные посты, а люди погибнут».

Различное отношение и различные результаты были показаны во время двух атак «Штук». 27 апреля 50 Ju-87 атаковали зенитную батарею, по крайней мере, по 12 самолетов на каждое орудие. Два орудия были накрыты прямыми попаданиями. При анализе атаки выяснилось, что:

1. Во время захода по пикировщикам стреляло только одно орудие, и то неэффективно. С позиции другого орудия пикировщиков вообще не видели, пока вокруг не начали рваться бомбы.
2. Пикировщики заходили со стороны солнца, один за другим, не пытаясь атаковать с разных направлений.
3. После взрыва первой же бомбы личный состав бросился в укрытия.
4. Пикировщики смогли положить практически все бомбы на позиции батареи.

Атаки пикировщиков против кораблей, снабжавших гарнизон, были не менее эффективны. 29 апреля было потоплено вооруженное досмотровое судно «Чакла», затем «Сидонис». 4 мая получило попадание госпитальное судно «Капрера». Гельмут Мальке вылетел на задание во главе 12 Ju-87, и рассказывает, почему это произошло.

«История началась с телефонного звонка. Во второй половине дня 4 мая мне позвонил офицер управления полетами и сообщил: «Разведка обнаружила большое судно, около 10000 GRT, приближающееся к Тобруку с востока. Немедленно взлететь и потопить его». Я спросил: «Что за судно? Транспорт?» Я не верил, что такой большой корабль отправится в Тобрук после всех наших атак против кораблей в этом районе. Это могло быть госпитальное судно под Красным Крестом. Офицер управления переговорил с экипажем самолета-разведчика. Он звонил при мне. Летчики не видели красных крестов на судне. Я спросил: «Был ли корабль выкрашен в белый

цвет с зеленой полосой вдоль ватерлинии?» Да, так и было. Я сказал, что это является отличительным признаком госпитальных судов, поэтому находящиеся в воздухе истребители попросили точно установить, что за корабль обнаружен. Офицер управления сразу связался с ними. Примерно через 12 минут пришло сообщение от истребительного патруля: «Когда мы приблизились к судну, нас обстреляли из зениток». Поэтому я сказал: «Если бы это было настоящее госпитальное судно, он не стреляло бы. Если мы снова получим приказ, то мы полетим». Я получил нужный приказ, и мы взлетели.

Когда мы прибыли к месту событий, судно уже стояло у причала в Тобруке. Когда я пикировал, мне пришлось прорываться сквозь шквал огня из тяжелых и легких зениток с «госпитального судна», не считая огня с береговых батарей Тобрука, силу которых мы прекрасно знали. Действительно, никогда раньше столько светлячков не мигало за стеклом моей кабины. Я был совершенно уверен, что я не сумею вырваться из-под такого плотного огня, и потому решил сбросить бомбу с высоты 1500 футов вместо 900 футов, как планировалось ранее. Я не представлял, как сумею выскочить из-под смертельного копака, который накрыл меня. Тем не менее, каким-то чудом мой самолет не получил ни одного попадания».

На берегу события также развивались в бешеном темпе. Ощущения тех, кто попал под постоянные атаки пикировщиков, лучше всего раскрывает письмо подполковника Аллана Апсли, отправленное домой 29 июня 1941 года.

«Я должен резко возразить против постоянных восхвалений, которые раздаются в адрес КВВС в передачах Би-Би-Си. Это вызывает настоящее бешенство среди солдат, которые имеют возможность убедиться, что все такие заявления далеки от правды. Это заставляет заподозрить, что и остальные заявления также сильно преувеличены. Вот я сижу в пустыне, а над головой кружат



Ме-110. Радиопередача в 9.15 сообщила нам, что главным результатом последних операций стало то, что КВВС захватили полное господство в воздухе, просто не позволяя вражеским самолетам подняться с земли. Это совершенная ложь. Лишь в нашем полку потери от воздушных атак составили более 30 человек. Действительно, время от времени КВВС совершают пару вылетов и бомбят известные вражеские аэродромы. Но фриц использует не только их. Он разбросал самолеты по всей пустыне, в которой полно естественных посадочных площадок. Все снабжение туда в случае необходимости можно перебросить по воздуху. Если наши самолеты совершают вылеты время от времени, то фриц постоянно находится в воздухе и следит за каждым нашим движением, атакуя любую стоящую цель бомбами и пулеметным огнем. Его бронебойные пули проходят сквозь нашу броню. Его взаимодействие с армией налажено великолепно. Если фриц желает поддержки с воздуха войскам на передовой, он вызывает по радио «Штуки» и указывает цель на карте. Самолеты появляются немедленно. А если нам что-то нужно, мы должны идти по цепочке через штабы бригады, дивизии и армии, добираясь до командования КВВС. Когда (и если) помощь прибывает, прошло уже 2 часа, и ситуация полностью изменилась. Бомбы летят в пустые пески или, что уже не раз было, нам же на головы».

Не приходится удивляться, что Кессельринг написал: «Ненависть англичан к «Штукам» равна нашему восхищению ими».

\* \* \*

Личный состав Средиземноморского флота и Армии Пустыни весной и летом 1941 года пострадал от германских пикировщиков ничуть не меньше, чем их товарищи во Франции и Норвегии год назад. Зато дело создания британского пикировщика не двигалось с

места. Закулисная борьба становилась все более ожесточенной.

Отношения между министерством авиации и министерством авиационной промышленности, некогда сердечные, становились все более напряженными, особенно когда стало ясно, что пикировщики американской постройки, на которые возлагалось так много надежд, в ближайшее время не поступят. Черчилль 15 декабря 1940 года писал своему протезе Бивербруку:

«Главной причиной всего этого топтания на месте является война, которую ведут между собой МА и МАП. Они считают вас безжалостным критиком и даже врагом. Недавно они постарались взять на себя часть функций МАП, и я не сомневаюсь, что они будут клеветать на вас при каждом удобном случае».

Это, несомненно, так, но такое положение дел губительно для страны, сражающейся за свое существование. Эксперименты по высотному пикированию средних бомбардировщиков должны были просто изобразить внимание КВВС к концепции пикирующего бомбардировщика. И они завершились полным провалом.

28 марта 1941 года был получен новый отчет об этих опытах от вице-маршала авиации, командовавшего 5-й авиагруппой. Испытания проводились на бомбардировщике «Хэмпден». Начинался отчет мрачно:

«Результаты проведенных испытаний разочаровывающие.

Поперечная ошибка невелика, но ошибка по дистанции совершенно не отличается от ошибки при бомбежке с горизонтального полета».

Выяснилось, что угол пикирования, необходимый, чтобы пилот «Хэмпдена» мог удерживать цель в поле зрения, приводил к такому увеличению скорости, что даже ма-

лейшее изменение курса становилось невозможным. Выход из пике становился крайне сложным, особенно если бомбы все-таки не были сброшены. Рапорт продолжал:

«Так как сама суть бомбометания с пикирования заключается в том, что пилот целится и сбрасывает бомбу, этот метод нельзя считать пригодным для «Хэмпдена». Разумеется, постоянная практика поможет пилотам улучшить глазомер, но этот метод в принципе опирается на «пробы и ошибки». Однако имеется слишком мало целей, и погода слишком редко предоставляет удобный случай. В общем, можно считать, что такой метод бомбометания могут эффективно использовать отдельные пилоты, обладающие хорошим глазомером и для обычного бомбометания, в случае, если представится благоприятная возможность».

Аналогичные исследования были проведены подполковником авиации А.Э. Дарком на экспериментальном бомбардировочном полигоне в Боском-Дауне. Опыты проводились на «Веллингтоне Ic» и «Хэмпдене» экипажами, которые имели большой опыт полетов на самолетах этих типов. На первой стадии было проведено большое число пикирований без сброса бомб, чтобы определить, насколько приемлемы методы входа в пике и выхода из него. На второй стадии сбрасывались учебные бомбы с высот от 10000 до 7000 футов. Средняя высота сброса бомб составляла 8000 футов.

«Было выяснено, что на «Веллингтоне» лучше заходить на цель так, чтобы она находилась слева, почти остановив самолет, а потом начинать пикирование разворотом влево. Средний угол пикирования составлял 50 градусов, но были испытаны углы от 30 до 80 градусов. Средняя скорость в момент сброса бомб составляла 140 миль/час, а скорость выхода из пике — 190 миль/час. «Хэмпден» использовал тот же метод атаки, что и «Веллингтон». Однако выяснилось, что этот самолет ускоря-

ется очень быстро, превышая все ограничения скорости еще до того, как наступал момент выхода из пике».

В конце рапорта делался вывод: «Высотное бомбометание с пикирования неприменимо для современных тяжелых бомбардировщиков. Маловероятно, чтобы полученная точность была выше, чем при горизонтальном бомбометании с тех же высот».

В принципе никто не удивился, когда стало ясно, что «Веллингтон» как пикировщик уступает в меткости «Штуке». Но тут возникал более серьезный вопрос: а где реальный английский эквивалент «Штуки»? На этот период войны КВВС не могли предъявить ничего лучше старого «Лизандера».

«Учитывая немецкий опыт и наш собственный, стало ясно что «Лизандеры» могут успешно действовать, если имеется господство в воздухе. Поэтому кажется нежелательным заниматься общим перевооружением эскадрилий взаимодействия на «Томагавки». Более предпочтительным выглядит частичное перевооружение».

Все это не порадовало бы подполковника Апсли, лежащего в окопе где-то в Ливии.

В действительности рухнула вся система взаимодействия с армией. Официальный отчет сообщает, что в это время имелось 12,5 эскадрилий «Лизандеров» (168 самолетов) и 1,5 эскадрильи «Томагавков» (22 самолета), но при этом всего 164 пилота!

В таком состоянии дел КВВС обвиняли Бивербрука. Как пишет его биограф:

«В феврале 1941 года Синклер убедил Маргесона, который стал государственным военным министром, аннулировать все новые заказы на пикировщики. Из Северной Африки поступали постоянные жалобы армии на отсутствие пикировщиков. В этом был обвинен Бивербрук. После того

как он покинул министерство, он хотел рассказать правду, чтобы защитить себя, но Черчилль запретил это».

Новые и не испытанные чудо-бомбардировщики Валти и Брюстер пока еще находились на чертежных досках, но ведь имелся действующий пикировщик фирмы «Дуглас», который в то время, вероятно, был лучшим пикировщиком в мире, за исключением, может быть, Ju-88. Мало того, что было развернуто его производство, так сами американцы предложили его в качестве решения английских проблем.

В зашифрованной телеграмме, отправленной британской военной миссией из Вашингтона 4 апреля 1941 года министерству авиационной промышленности, говорилось:

«Имеются серьезные сомнения в том, что поставки заказанных бомбардировщиков Брюстер начнутся ранее конца 1942 года. Существует мнение, что поставки в лучшем случае начнутся в августе 1942 года. Однако производственные мощности фирмы «Дуглас» таковы, что им можно заказать 300 пикировщиков А-24 с поставкой с января по сентябрь 1942 года. А-24 является армейским вариантом морского пикировщика SBD-3А».

Затем следовало краткое описание «Доунтлесса». «Можно легко заметить, что характеристики А-24 ниже, чем у пикировщиков Брюстер или Валти, а его оборонительное вооружение слабо». Отсюда следовало заключение: «Хотя мы согласны с тем, что при определенных условиях этот самолет может быть использован в роли пикировщика, штаб КВВС вероятно согласится, что он непригоден для тактической разведки».

Так был утерян шанс в ближайшее время получить «Доунтлесс», вместо того чтобы ждать, когда в далеком будущем появятся новые непроверенные самолеты. А через год командование КВВС вообще заявило, что такое предложение им никто не делал.

Новый министр авиации немедленно усвоил точку зрения, господствующую в министерстве. Это видно из ответов государственного министра Маргесона Бивербруку:

«Мы согласны с министерством авиации, что в настоящее время нежелательно заказывать бомбардировщики, пригодные для решения одной конкретной задачи, и которые нельзя использовать при ведении общих операций. Пикировщики непригодны ни для чего, кроме оказания непосредственной поддержки армии. До тех пор, пока не возникнет такая потребность, мы будем попусту расходовать людей и средства, не получая полезных результатов. Более того, они не могут участвовать в общих усилиях КВВС. По этой причине мы не будем выслушивать никаких просьб о создании пикировщиков».

Снова на белый свет были вытащены заплесневевшие тряпки аргументов 1930-х годов. Именно на этом основании в свое время Маршалы Авиации зарубили идею точных ударов в пользу самолетов общего назначения. Любой самолет создается ради решения **одной** основной задачи, поэтому странно слышать подобные утверждения в качестве причины отказа строить пикировщики. Например, трудно представить «Стирлинг» в какой-либо иной роли, кроме дальнего бомбардировщика. А имеющий высокую репутацию и ни на что не годный «Лизандер»? Мы уже не говорим о растаявших в небытии ордах бесполезных «Бэттлов».

Унизительные поражения в Греции, на Крите и в Ливии привели к тому, что пресса начала задавать вопрос: почему у англичан до сих пор нет пикировщиков? Почему мы не делаем с немцами то, что они делают с нами? Убедив военное министерство больше не заказывать пикировщики, министерство авиации перешло в наступление:

«Министерство авиации не навязывает армии самолеты определенных типов. Дело в том, что армия до настоящего времени не определилась точно, действительно ли ей нужны пикировщики».

Это было уже слишком для издерганных нервов Уайтхолла и Флит-стрит. «Да спасет аллах наши души!» — дружно воскликнули они. Черчилль настроил одну из своих знаменитых язвительных памятных записок, требующих немедленного ответа. И министерство авиации ответило. Оно пустило в ход самые тяжелые орудия, чтобы отстоять свою позицию. Черчилль написал начальнику штаба КВВС:

«Мы не можем оставить вопрос в подвешенном состоянии, как это сделало МАП. Хотя министр авиапромышленности делает все что может, препятствием является позиция военного министерства и министерства авиации. Как вы знаете, я всегда сомневался, правильна ли позиция воздушного министерства в отношении пикирующих бомбардировщиков».

Однако Слессор уже подготовил мощную атаку против пикировщиков, направления которой были обрисованы в ответе министерства авиации премьер-министру. Слессор подготовил подобный ответ заранее, и мы к нему еще вернемся. Начальник штаба КВВС с тупым упрямством в очередной раз повторил:

«По мнению штаба КВВС, пикирующий бомбардировщик является эффективным оружием, если выполнены следующие условия:

- он действует в условиях нашего господства в воздухе или при отсутствии вражеских истребителей;
- цель не прикрыта большим количеством легких зенитных орудий».

Перечислив более важные причины, он мимоходом упомянул отсутствие средств: «Пикирующий бомбардировщик, который не сможет выполнять множество задач, будет для нас непозволительной роскошью».

При этом КВВС могли позволить себе содержать никчемные «Бэттлы» и превращать в буксировщики мишенной потенциально превосходный пикировщик «Хенли». Об этом Черчиллю предпочли не сообщать. Далее Слессор заявил:

«Я согласен заказать некоторое количество существующих американских самолетов «Виндженс» и «Бермуда». Они должны поступить осенью, и мы планируем перевооружить ими 10 эскадрилий взаимодействия с армией».

Бивербрук резко опроверг аргументы Слессора.

«Сэр Уилфред Фримен подготовил памятную записку военному кабинету. Он защищает политику министерства авиации и его враждебное отношение к программе создания пикировщиков. Однако при этом он утверждает, как и штаб КВВС, что осенью 1940 года пикировщики появятся, «несмотря на все сомнения». В действительности пикировщики заказаны министерством авиационной промышленности за 3 месяца до «осени», опираясь на решение государственного военного министра Энтони Идена вопреки мнению штаба КВВС».

А пока шла эта подкованная возня в Уайтхолле, пикировщики Оси продолжали наносить английским войскам болезненные удары в Западной пустыне, хотя большинство пикировочных соединений к этому времени было переброшено на Восточный фронт. Они также очень эффективно действовали против конвоев, которые время от времени пытались прорваться на Мальту.

Однако с июня 1941 года больше других от ударов пикировочных эскадр Люфтваффе страдали русские.



Перебазирование этих соединений было проведено спешно и в обстановке повышенной секретности. Фридрих Ланг описывает длинный путь, который совершила его группа в конце мая 1941 года через всю Европу.

«Самолеты I/StG.2 «Иммельман» перелетели с Родоса через Ираклион, Молаи, Афины, Скопье, Белград в Кечкемет, Венгрия. А на следующий день мы вернулись на нашу старую базу в Коттбусе, совершив промежуточную посадку в Бреслау».

Накануне новой войны в строю находились 87 пикировщиков II/StG.1 и III/StG.1, 83 пикировщика I/StG.2 и III/StG.2, которые входили в состав VIII авиакорпуса, поддерживающего Группу армий «Центр». 122 пикировщика I/StG.77, II/StG.77, III/StG.77 находились в распоряжении II авиакорпуса. 42 пикировщика IV(St)/LG.1 базировались в Киркенесе, Норвегия, подчиняясь 5-му Воздушному флоту. Основная масса этих пикировщиков принадлежала к испытанным типам «Берта» и «Ричард», но уже создавалась новая модель — Ju-87D, которая представляла собой модель -В с улучшенными обводами, переделанной кабиной и броневой защитой экипажа. Было усилено оборонительное вооружение, а мощность мотора доведена до 1400 ЛС. Была увеличена бомбовая нагрузка. После того как были устранены «детские болезни», «Дора» начала сходить со сборочных линий завода Бремен-Лемвердер. Были заказаны 1000 таких самолетов. Хотя первая «Дора» появилась в бою только в январе 1942 года, Люфтваффе продолжали твердо верить в возможности пикировщика.

По другую сторону фронта дела обстояли немного иначе. Советские ВВС сосредоточили свои усилия на производстве самолетов поля боя, так называемых штурмовиков, которых было построено очень много. Однако после Гражданской войны в Испании кое-какие взгляды были пересмотрены.

В 1939 году блестящий авиаконструктор Владимир Михайлович Петляков подготовил отличный самолет ВИ-100 — «Высотный истребитель». Однако требования изменились, и он был вынужден переделать его в пикирующий бомбардировщик. Были установлены воздушные тормоза и внесены ряд других изменений. В результате 22 декабря 1939 года совершил первый полет опытный образец ПБ-100 — «Пикирующий бомбардировщик». Следует отметить, что до сих пор Советский Союз не имел почти никакого опыта в этой области. Именно это позволило сразу создать первоклассный самолет, обладающий высокой скоростью, в то время как командование КВВС долдонило, что «в одну телегу впрячь не можно коня и трепетную лань».

Новый самолет имел скорость 335 миль/час, превзойдя не только **все** западные пикировщики, но и **большинство** истребителей! Этот трехместный самолет был запущен в производство в 1940 году под обозначением Пе-2. Он имел дальность полета 932 мили и мог нести 1000 кг бомб. По любым меркам это был прекрасный самолет. К несчастью, лишь немногие из новых пикировщиков находились в эскадрильях первой линии, когда 22 июня 1941 года немцы развернули наступление на фронте протяженностью 1000 миль.

Первый удар Люфтваффе по Советскому Союзу получился очень впечатляющим. Несмотря на множество предупреждений, Советы были застигнуты врасплох. Эскадрильи «Штук», действовавшие при поддержке средних бомбардировщиков и истребителей-бомбардировщиков, нашли огромное количество советских самолетов, выстроенных на взлетных полосах приграничных аэродромов. Началось побоище. В первый день русские потеряли около 1600 самолетов, тогда как немцы — всего 35. Через неделю счет потерь возрос до 4000 против 150 немецких, из которых всего 12 были Ju-87.

Снова пикировщики занялись хорошо отработанной и многократно проверенной рутинной. Они охотились за

танками, автомобилями, уничтожали мосты, полевые укрепления, зенитные батареи растерявшегося противника. Опять «летающая артиллерия» прокладывала дорогу танковым корпусам Вермахта. Сокрушая слабое сопротивление, они стремительно рвались вперед, окружая в многочисленных «котлах» миллионы советских солдат.

StG.77 действовала против укрепленных позиций на берегах Буга, пробивая коридор 17-й и 18-й танковым дивизиям, наступающим на Минск. Подразделения StG.1 бомбили сильную крепость Брест-Литовск, которая была взята 30 июня. Смоленск был окружен 27 июля. Огромные размеры нового театра военных действий означали, что соединениям пикировщиков, оказывающим тактическую поддержку войскам, придется выкладывать буквально все силы, пытаясь разорваться на части. Люфтваффе имели ограниченное количество самолетов и наземного персонала, которым приходилось постоянно двигаться вперед, чтобы не отстать от армии. Например, II/StG.1 и III/StG.1 25 июня действовали на линии Вильно—Березовка, а 29 июня они уже находились в 150 милях оттуда, в районе Молодечно—Барановичи. Еще через неделю пришлось совершать новый прыжок на 150 миль, чтобы действовать на фронте Лепель—Докудово. Следующий большой прыжок к 21 июля привел их на линию Сураж—Демидов, чуть западнее Смоленска и Брянска. За месяц пикировщики передвинули свои базы примерно на 360 миль.

А в Британии официальные власти продолжали твердить, что «аэроплан **не является** оружием поля боя».

## ГЛАВА 9

### ТРЕБОВАЛСЯ БОЛЬШОЙ ОПЫТ (И ОТВАГА)

Чтобы хоть как-то объяснить рассуждения, которые легли в основу точки зрения командования Королевских ВВС, вице-маршал авиации Слессор подготовил пространственный документ. Он и стал основой ответа министерства авиации на запрос Черчилля.

Слессор писал: «Я чувствую совершенно необходимым изложить и помочь армии понять некоторые основные принципы». Он заявил: «После Битвы за Францию и после Греции тоже я испытывал сильное желание написать книгу, главной темой которой будет утверждение, что бомбардировщик не является оружием поля боя». Несмотря на опыт Польши, Норвегии, Франции, Греции и Северной Африки, он ни на йоту не изменил своей позиции. «Я совершенно не вижу, почему события последнего года должны изменить ее содержание». Такой приверженности принципам можно позавидовать, если бы она не отрицала совершенно очевидные факты. Поэтому есть основания назвать ее обыкновенной тупостью.

Слессор снизошел до того, что разъяснил причины своего мнения. Немцы одержали серию блестящих побед, которые удивили всех, даже их самих. Но эти победы, по мнению Слессора, были одержаны не потому, что

немцы имели пикирующие бомбардировщики, и уж давно не потому, что использовали их на поле боя. Причиной немецких побед были три фактора. Первый: полное и безоговорочное господство в воздухе. Второй: огромное превосходство в численности истребителей и бомбардировщиков. Третий: сильная зенитная артиллерия, во всех отношениях превосходящая аналогичное вооружение разгромленных армий.

Первые два пункта являются откровенной ложью. Союзники **не уступали** немцам в количестве самолетов. Более того, в количестве танков и броневиков они даже превосходили противника. Гораздо важнее, как использовалась эта техника.

Слессор постарался раскрыть последний пункт. Он заявил, что если бы немцы высадились в Англии, пикировщики не помогли бы англичанам.

«Во время высадки все до единого истребители и бомбардировщики должны быть сосредоточены против береговых плацдармов и транспортов. По моему мнению, мы допустили бы роковую ошибку, если бы отправили бомбардировщики рыскать над Кентом и расстреливать отдельные танки. Это **не дело** ВВС — уничтожать танки. Это задача противотанкового орудия на земле».

Такие аргументы полностью игнорировали гибкость и скорость перенацеливания самолетов, в чем особенно преуспели немецкие пикировщики.

В завершение Слессор брякнул: «Я не верю в идею непосредственной поддержки **в принципе**, исключая крайне редкие случаи, когда нам придется бросить в бой все, что мы имеем, ради предотвращения катастрофы, или чтобы превратить отступление противника в бегство». Его твердолобую позицию разделяло абсолютное большинство старших офицеров, и так происходило последние 20 лет. В КВВС полностью доминировала концепция дальних стратегических бомбардировок.

Один из британских пилотов, майор авиации, сбитый над Маасом в 1940 году, которому удалось вернуться в Англию, тоже выразил мнение, что попытки оказывать непосредственную поддержку войскам не имеют смысла. Он открыто заявил: «Я считаю, что выделять бомбардировщики для таких специфических заданий, как поддержка войск, значит напрасно тратить силы». Он красочно описал, как собственными глазами видел гибель британских самолетов, которые с бреющего полета пытались разрушить важнейшие мосты или остановить немецкие танки. «Экипажи эскадрилий дневных бомбардировщиков в тот период были подготовлены просто отлично. Их моральный дух находился на самом высоком уровне, но ни один из летчиков даже не представлял, какой мощью обладает зенитная артиллерия на малых высотах. Новые экипажи вряд ли удастся подготовить так же хорошо».

Однако он грубо ошибался, когда пытался поставить знак равенства между английскими попытками бомбить цели с малых высот и методами немецких пикировщиков. Немцы уже добились и еще не раз добьются отличных результатов. Это принципиальное различие американцы отметили еще в 1920-х годах, но КВВС и в 1941 году упрямо не желали его замечать.

«Я придерживаюсь мнения, что немецкие пикировщики добьются плохих результатов, если наши войска будут оснащены зенитками в той же степени, что и немецкие части. Я даже могу сказать, что немецкие пикировщики вообще ничего не добьются, если ситуацию повернуть на 180 градусов и заставить их прорываться сквозь немецкую же ПВО. Немецкое наступление во Франции и Бельгии развивалось так быстро не потому, что они имели пикировщики, а потому, что мы не имели достаточного количества зенитных орудий».

Такое мнение полностью устраивало министерство авиации и помогало ему обманывать самого себя и заод-

но военный кабинет. Факты говорили обратное — так тем хуже для фактов, КВВС никогда не будут использовать пикировщики. Хотя немецкие пикировщики добились потрясающих успехов именно против армий, которые «имели достаточное количество зенитных орудий», гораздо больше, чем любая армия до того, а может быть, и после. Пока англичане занимались пустым теоретизированием, немцы, наоборот, демонстрировали, что могут пикировщики. Причем они не собирались останавливаться на достигнутом, а постоянно совершенствовали свое мастерство и методы взаимодействия с армией.

Взаимодействие немецких пикировщиков и танков в этот период было почти идеальным. Его удалось добиться лишь потому, что обе стороны прилагали для этого максимум усилий. Вспоминает Гельмут Мальке:

«В России мы направили в армию большое количество офицеров с УКВ-станциями. Они передвигались на тех же машинах, которые имели армейские подразделения. Они выполняли обязанности передовых групп наведения. Мы всегда считали, что недостаточно каждой дивизии придать одного офицера наведения. Поэтому такие группы перебрасывались в район основных боев. Они сопровождали армейские подразделения, находившиеся в гуще боя.

Обычно это были связисты, но временами к ним присоединялись пилоты пикировщиков. Из своего личного опыта я могу сделать вывод, что для таких групп самым важным было находиться на поле боя как можно ближе к армейскому командиру. Для личного состава Люфтваффе это оказалось гораздо сложнее, чем выучиться передавать по УКВ-рации целеуказания для самолетов. Именно потому, что офицеры-связисты гораздо больше подходили для такой работы, чем пилоты, они получили приказ отныне и впредь заниматься наведением пикировщиков на цель. Чтобы выполнять эти обязанности на поле боя, требовался большой опыт и отвага.

Мы обнаружили, что система радиосвязи Люфтваффе значительно превосходит армейскую. В России армейские офицеры часто использовали наши сети, чтобы установить связь с вышестоящим штабом или подчиненными подразделениями. Я думаю, что отчасти это объясняется особенностями системы связи Люфтваффе. Мы были просто обязаны передавать краткие и точные приказы, чтобы избежать задержек в обнаружении целей и ударах по ним».

Несмотря на потрясающие победы немцев и тяжелейшие потери, которые понесли русские, далеко не все шло гладко. Совершенно неприятным сюрпризом для немцев оказалось количество и качество русских танков. Выяснилось, что до войны немцы крупно недооценивали и первое, и второе. Точно так же с первых дней войны стало ясно, что уничтожать танки бомбами далеко не просто. Например, 26 июня StG.2 в полном составе атаковала бомбами большую группу русских танков к югу от Гродно. Но позднее выяснилось, что был уничтожен всего один танк, и тот был подбит пулеметным огнем. Требовалось срочно найти новые средства, чтобы разрешить эту проблему, ведь не имело значения, сколько танков уничтожат пикировщики, потому что русские смогут восполнить потери в пятикратном размере. И начались поиски нового оружия.

Наступление на южном участке фронта развивалось не столь эффектно, как на центральном. Однако на севере немецкие войска быстро двигались вдоль берега Балтийского моря и вскоре подошли к Ленинграду. Оборона города во многом опиралась на тяжелые орудия кораблей Балтийского флота, закупоренного в своей базе в Кронштадте. Это был самый твердый орешек, с которым когда-либо приходилось сталкиваться немецким пикировщикам. Базу флота прикрывало огромное количество зенитных орудий, установленных на кораблях и на берегу. Согласно «теориям» КВВС, такая цель была совершенно неуязвима для пикировщиков.



В августе немецкие войска ненадолго приостановили наступление, это позволило командованию перебросить пикировщики I/StG.2 и II/StG.2 на север, чтобы провести стремительную атаку против кораблей с аэродромов в районе Тырково. Самыми крупными кораблями Балтийского флота были старые линкоры «Марат» и «Октябрьская революция», построенные в годы Первой мировой войны. Хотя они полностью устарели и были непригодны для ведения войны на море, их мощные 305-мм орудия представляли собой грозную силу. Они контролировали всю прибрежную полосу на глубину 16 миль. Немцы сразу поняли, что обычные бомбы, которые несут их пикировщики, не способны пробить бронированные палубы линкоров. Однако оставалась надежда многочисленными попаданиями разрушить надстройки и вывести корабли из строя. Одновременно были заказаны специальные 1000-кг бронебойные бомбы, и «Штуки» приготовились нанести удар.

Первый налет был совершен 16 сентября, его целью стал «Марат». Линкор превратился в настоящий огнедышащий остров, расположившийся на глубоководном фарватере между островом Котлин и Ленинградом. Самолеты III/StG.2 под командованием капитана Штеена атаковали его. Выскочив из плотного облака, пикировщики достигли внезапности и добились прямого попадания 500-кг бомбой. 23 сентября авиаразведка обнаружила линкор ремонтирующимся в Кронштадте. Но к этому времени уже были доставлены тяжелые бомбы.

30 пикировщиков вышли на цель на высоте 9000 футов, не имея прикрытия в виде облаков. Им пришлось прорываться сквозь стену зенитного огня. Штеен ринулся прямо в пылающий ад, и остальные последовали за ним. Ханс-Ульрих Рудель держался за командиром, не выпуская тормозных решеток. Он сбросил свою бомбу с высоты менее 1 километра, несмотря на предупреждения, что это крайне опасно. Позднее Рудель так описывал эту атаку, ставшую классической:

«Мой Ju-87 пикирует удивительно устойчиво. Он не уходит в сторону ни на сантиметр. Я чувствую, что промахнуться невозможно. Прямо перед собой я вижу огромный «Марат». По палубе бегут матросы, видимо, они несут боеприпасы. Я нажимаю кнопку сброса бомб на ручке управления и изо всех сил тяну ее на себя. Сумею я отвернуть или нет? Я начинаю сомневаться, так как пикировал, не выпуская тормозов, и сбросил бомбы на высоте не более 300 метров. Командир на инструктаже говорил нам, что 1000-килограммовую бомбу следует сбрасывать с высоты не менее 1000 м, так как радиус разлета ее осколков составляет именно 1000 м. Поэтому спуститься ниже — значит рисковать самолетом. Но я забыл об этом! Я только хотел попасть в «Марат». А сейчас я рву ручку, напрягая все силы, но не чувствую, чтобы она подавалась. Мое ускорение слишком велико. На мгновение перед глазами все меркнет, и я теряю сознание. Ранее я ничего подобного не испытывал. Моя голова еще не слишком хорошо соображает, когда я слышу голос своего стрелка Шарновского:

«Герр обер-лейтенант, он взорвался!»

Теперь я начинаю видеть. Мы скользим над водой на высоте всего 3 или 4 метра. Я делаю небольшой вираж. Над «Маратом» поднимается огромное облако дыма высотой 350 метров. Вероятно, взорвались погреба».

«Марат» затонул на мелководье, носовая часть корпуса была почти полностью оторвана. Хотя позднее часть его орудий была снова введена в строй, как боеспособная единица он больше не существовал. Атаки пикировщиков продолжались. В одном из вылетов погиб Штеен, его самолет с зеленым коком был сбит зениткой. Штеен попытался направить обреченный самолет в крейсер «Киров», который уже был поврежден его бомбой. Линкор «Октябрьская революция» также получил несколько попаданий, был поврежден ряд мелких кораблей. Однако вскоре с южного фронта поступил

срочный вызов. Пикирующие бомбардировщики были отозваны раньше, чем успели завершить работу, которую начали так блестяще.

Вместо наступления прямо на Москву в августе направление германского удара сместилось на юг. Кульминацией стала битва за Киев, в ходе которой германские танковые армии окружили около миллиона русских солдат. Пикирующие бомбардировщики действовали с предельным напряжением. Базируясь на аэродромах в районе Конотопа, примерно в 250 милях южнее Смоленска, они поддерживали 4-ю танковую дивизию. Ju-87 непрерывно наносили удары по русским войскам, пытавшимся выйти из окружения. Однако 26 сентября битва завершилась, была одержана еще одна огромная победа. Но до наступления ужасной русской зимы оставались считанные дни.

2 октября возобновилось наступление на Москву, началась операция «Тайфун». Сначала немцам снова улыбнулась удача, как и во многих предыдущих битвах. 9 советских армий были уничтожены в ходе боев в районе Вязьмы и Брянска, но после этого погода ухудшилась, и полеты с полевых аэродромов превратились в настоящий кошмар. На северном фланге фронта русские нанесли сильный контрудар, который немцы отбили с колоссальным трудом. «Штуки», действующие в районе Юхнова, нанесли удар за ударом. Это удержало немецкие войска от бегства, однако они все-таки не выдержали сильнейшего напора и отступили. Хотя немецкие авангарды уже видели Кремль в бинокли, Москва, как и Ленинград, осталась для них недостижимой мечтой.

Погода тем временем из плохой стала совсем невыносимой. Непролазную грязь сменили сильнейшие морозы, к которым немцы абсолютно не были готовы. III/StG.2, базирующаяся в районе Ржева, обнаружила, что моторы отказываются заводиться, несмотря на самый тщательный уход. Поэтому механикам приходилось всю ночь дежурить возле самолетов, каждые пол-

часа запускать моторы, чтобы смазка не застыла. В результате появилось множество обмороженных, и количество боеспособных самолетов упало до 30 процентов от общего числа.

Страшные русские морозы и растянутые коммуникации вынудили немцев остановиться. Они с огромным трудом выдержали сильнейшее русское контрнаступление. Лишь героические усилия пехоты и жесткие приказы держаться и не паниковать спасли положение.

«Штуки» помогали остановить прорывы русских танков там, где это случалось. Очень часто им приходилось сражаться за собственные передовые аэродромы, когда Т-34 угрожали захватить их, как это произошло под Калинином с I/StG.2 и II/StG.2.

Постепенно в эскадрильях начали появляться Ju-87D, названные «Дора». Впервые они вступили в бой в январе 1942 года под Старой Руссой в составе I/StG.2 под командованием капитана Бруно Дили. Другие подразделения пикировщиков должны были вернуться на Средиземное море, где возобновилось воздушное наступление на Мальту, так как командование Оси планировало захват этого острова. Но неожиданно советские танки пробили брешь шириной около 100 миль в немецком фронте, и все эти приказы были отменены. Вспоминает Фридрих Ланг:

«I/StG.2, которая входила в состав VIII авиакорпуса, в ноябре 1941 года была переброшена в Боблинген под Штутгартом. Мы уже начали наносить пустынный камуфляж на наши Ju-87 и готовились к отправке в Африку. Но в начале января был получен приказ прекратить все, перекрасить «Штуки» в белый цвет и как можно быстрее отправляться в Дно (между Псковом и озером Ильмень), так как положение на Волхове и вокруг Демьянска стало катастрофическим. При перелете 3-я эскадрилья потеряла под Эльбингом 2 или 3 самолета во время снежной бури».

После переформирования IV(Stuka)LG.1 превратилась в I/StG.5, которой командовал Ганс-Карл Штепп. Когда погодные условия на дальнем севере временно сделали все операции невозможными, подразделение было переброслено на юг, чтобы действовать на Ленинградском фронте в составе StG.1 под командованием Вальтера Хагена. Одновременно ее пилоты пересели на «Доры». StG.77 была по частям отозвана в Боблинген для перевооружения.

Хотя во многих местах германский фронт подался назад, каким-то чудом он стоял, пока весна не принесла облегчение и возобновление наступательных действий. Но пока германские пикировщики вели тяжелейшие бои на заснеженных просторах негостеприимной России, на Тихом океане тоже запылало пламя войны.

\* \* \*

В отличие от других стран, пикирующие бомбардировщики считались гордостью Императорского Японского флота. Как отмечали японские историки:

«В период с 1939 по 1940 год меткость японских горизонтальных бомбардировщиков оставалась чудовищно низкой. Они действовали настолько плохо, что нельзя было гарантировать даже одного попадания, когда 3 или 4 эскадрильи по 9 самолетов сбрасывали бомбы с высоты 10000 футов по маневрирующей в открытом море цели размерами с линкор.

С другой стороны, атака 3 пикирующих бомбардировщиков против той же цели почти гарантировала хотя бы одно прямое попадание. Высокое начальство полагало, что при атаках военных кораблей следует предпочесть пикировщики и торпедоносцы».

Несмотря на значительное улучшение меткости горизонтальных бомбардировщиков, эту точку зрения сохра-

нили летчики всех стран до конца Второй Мировой войны. В ходе первых боев японские «Вэлы» добивались даже более высокого процента попаданий, чем германские «Штуки». Однако потом потери выкосили ряды наиболее подготовленных пилотов, так как командование далеко не всегда правильно использовало их, как это было в Люфтваффе и Воздушных Силах Флота.

Первую атаку японские пикировщики провели воскресным утром 7 декабря 1941 года, когда авианосцы Нагумо нанесли удар по Пирл-Харбору. В состав первой волны был включен 51 «Вэл» под общим командованием лейтенанта Акиры Сакамото. Их целью была нейтрализация американских аэродромов, чтобы помешать взлететь истребителям. Поэтому пикировщики разделились на 2 группы, чтобы бомбить те аэродромы, которые японцы считали главными базами истребителей.

Сакамото лично повел 25 «Вэлов» для атаки авиабазы Уилер, в 7.55 сбросив первую бомбу Тихоокеанской войны. Вторая группа из 26 «Вэлов» под командованием лейтенанта Какуити Такахаси атаковала аэродром Хикэм и базу гидросамолетов на острове Форд, рядом с которым стояло большинство американских линкоров. Американские авианосцы, которые должны были стать их целью, отсутствовали, к огромному сожалению японцев. Так как им предстояло атаковать самолеты и ангары, а не военные корабли, эти «Вэлы» были вооружены 250-фн осколочными бомбами.

Достигнув полнейшей внезапности, «Вэлы» спикировали на свои цели, не встретив почти никакого сопротивления. Они добились потрясающего успеха. На аэродроме Хикэм предположительно находились все тяжелые бомбардировщики, то есть единственные самолеты, способные нанести ответный удар. На острове Форд, по мнению японцев, базировались флотские истребители. Эта информация оказалась совершенно неточной, однако все равно после завершения атаки пикировщиков оба аэродрома лежали в руинах.

В состав второй волны входили 79 пикировщиков D3A-1 под командованием капитан-лейтенанта Такасигэ Эгуса, знаменитого аса-пикировщика. Их главной целью тоже должны были стать авианосцы, но в их отсутствие пикировщики переключились на линкоры, которые пережили первую атаку горизонтальных бомбардировщиков и торпедоносцев. Пикировщики намеренно выбирали целью те линкоры, которые не пострадали при атаке первой волны, но теперь их встретил довольно сильный зенитный огонь, и потери оказались заметно выше. Из состава первой волны был сбит только 1 «Вэл», зато из состава второй погибли уже 14.

Интересны методы атаки, которые использовали японские пилоты. В полете они следовали клиньями из трех троек, истребители прикрытия держались впереди и выше. При подходе к острову они набирали высоту примерно 8000 футов. Когда нужно было перевалить через горы к востоку от гавани, пикировщики перестроились в колонну вслед за лидером, чей самолет был легко отличим по красному хвосту и широкой красной полосе на фюзеляже. Выбирая цели, они тщательно координировали свои действия, отдельные самолеты пикировали с интервалом не более 4 секунд. «Вэлы» второй волны тяжело повредили линкор «Невада» и повредили линкор «Пенсильвания». Стоящие в доке эсминцы «Кэссин» и «Даунс» получили попадания, но впоследствии были отремонтированы. На эсминце «Шоу» взорвался погреб, и ему оторвало носовую часть. Однако американцы из принципа отремонтировали и его. Были уничтожены 92 флотских и 96 армейских самолетов, практически все на земле.

На обратном пути от Пирл-Харбора 2-я дивизия авианосцев была отделена, чтобы помочь захватить остров Уэйк. 21 декабря «Хирию» и «Сорю», находясь в 200 милях севернее Уэйка, подняли группу из 18 «Вэлов», но густые тучи сорвали атаку. На следующий день взлетела вторая группа из 18 пикировщиков под командованием лейтенанта Хидзиро Абэ. Их сопровождали 8 «Зеро», но

истребители увлеклись обстрелом американских позиций. Это позволило американским истребителям атаковать «Вэлы», и 2 пикировщика были сбиты. 23 декабря, когда началась высадка, «Вэлы» бомбили береговые батареи, что помогло быстро захватить остров.

Позднее японские пикировщики участвовали в боях на всем обширном театре военных действий. 20 января 90 «Вэлов» атаковали Рабаул, 22 января они переключились на Кавиенг, Лаэ и Саламауа в Новой Гвинее и снова бомбили Рабаул. Но заслуживающих внимания целей они не нашли. 24 и 25 января «Вэлы» бомбили Амбон на острове Целебес, а 4 февраля они атаковали крейсерскую эскадру союзников к югу от острова Кагеан. Был тяжело поврежден американский легкий крейсер «Марблхед», а прямое попадание в тяжелый крейсер «Хьюстон» вывело из строя кормовую башню. 68 «Вэлов» оставались в Японии в резерве, но их использовали при захвате Филиппин и позднее при захвате Явы.

Самой эффектной операцией, в которой участвовали японские пикировщики после атаки Пирл-Харбора, стал налет на Порт-Дарвин в Австралии 19 февраля 1942 года. В нем участвовал 71 «Вэл», и во время атаки они потопили 7 транспортов и американский эсминец «Пири». 3 марта во время аналогичного налета на порт Чилачап на острове Ява были потоплены 2 транспорта и повреждены еще 15.

В апреле соединение Нагумо, состоящее из 6 больших авианосцев, вошло в Индийский океан, чтобы попытаться уничтожить британский Восточный флот адмирала Сомервилла, в состав которого входили 2 авианосца, не имевшие на борту ни одного пикировщика! К счастью, японцы не нашли Сомервилла. Однако 5 апреля они обнаружили тяжелые крейсера «Дорсетшир» и «Корнуолл». Вскоре после полудня с авианосцев стартовало соединение из 80 пикировщиков под командованием капитан-лейтенанта Эгуса, чтобы уничтожить эти крейсера. В 13.30 «Вэлы» заметили английские крейсера, а через 10 минут



начали атаку, разделившись поровну на обе цели. Точность бомбометания оказалась феноменальной, несмотря на отчаянные маневры кораблей и огонь из всех орудий. Один из офицеров «Корнуолла», лейтенант Джеффри Гроув вспоминает:

«Мы внимательно следили за самолетами. Когда бомбы полетели вниз, мы переглянулись. Если бомба разрывалась рядом, тебя швыряло, словно мячик. Мы получили 3 попадания прямо под собой. Одно пришлось рядом со мной, и меня охватил высокий столб пламени. Я подумал, что мне пришел конец, но одежда меня спасла, и я остался невредим. Однако все это не затянулось надолго. В течение 7 минут мы получили около 15 попаданий, наш старый добрый корабль сильно накренился и начал погружаться».

«Дорсетшир» был уничтожен примерно так же. Один из историков пишет:

«Пикировщики капитан-лейтенанта Эгусы установили мировой рекорд меткости при уничтожении этих 2 крейсеров. Может быть, условия атаки были идеальными. Бомбардировщики заходили прямо с носа со стороны солнца, которое слепило моряков. Но, так или иначе, буквально все бомбы легли либо прямыми попаданиями, либо разорвались под бортом у кораблей. Взрывы были такими густыми, что многие летчики не были уверены: а сбросили ли они свои бомбы? Лишь после того, как пикировщики перестроились после атаки, пилоты смогли визуально проверить подвески и сообщить, остались ли бомбы на каких-либо самолетах».

После ударов по Коломбо и Тринкомали 5 и 9 апреля, когда были потоплены вспомогательный крейсер «Гектор», эсминец «Тенедос» и транспорт «Саганг», «Вэлы» нашли еще одну неплохую добычу. 9 апреля были потоп-

лены авианосец «Гермес», эсминец «Вампир», корвет «Холлихок», вспомогательное судно «Атерстоун» и танкер «Бритиш Сержант». Снова пикировщиками командовал Эгуса, 8 самолетов атаковали «Гермес». Один из офицеров авианосца, лейтенант Деннис Бримбл так описывает его последние минуты:

«Внезапно на большой высоте появились одно за другим несколько звеньев, в общей сложности около 70 самолетов. Самые легкомысленные возблагодарили бога за прилет КВВС. Однако все иллюзии были быстро развеяны. Они использовали ту же тактику, что и предыдущая группа, заходя в атаку один за другим непрерывным потоком. Поэтому, когда рвалась одна бомба, то вторая, сброшенная со следующего самолета, уже находилась в воздухе. Передний элеватор взлетел вверх на высоту около 20 футов, оборвав шланги гидравлической системы. Затем он рухнул обратно на полетную палубу и наполовину провалился в шахту, снося все в ангаре.

Теперь мы пылали от носа до кормы и тонули. Они продолжали атаковать. Наконец поступил приказ: «Команде спастись».

Как вспоминали японские офицеры: «Летчики Эгусы снова добились невероятного процента попаданий. Эта меткость была совершенно неслыханной, и повторить ее не удалось ни в одной из новых операций. Чтобы подсчитать количество попаданий, мы сосчитали промахи и вычли их из общего количества бомб».

В Великобритании сообщения об этих катастрофах возродили старые опасения, что, пренебрегая пикирующими бомбардировщиками, англичане совершили роковую ошибку. Пресса злорадно предполагала, что военное руководство пошло на крупный обман. В «Ньюс Кроуникл» Рональд Уокер обвинил два вида вооруженных сил. Хотя в действительности вышло так, что он обвинил как раз тех, кто защищал пикировщики: «В армии и на фло-

те все еще бытует заблуждение, что пикирующий бомбардировщик не является эффективным оружием».

Генерал сэр Гордон-Финлейсон высказался в «Дэйли Скетч» более резко:

«Вероятно, однажды мы узнаем истинную причину того, почему у нас нет этого мощного оружия. Мы надеемся, что причина будет разумной. В этом случае мы только восхитимся, как хорошо хранилась военная тайна».

До сих пор большинство успехов принадлежало японским пикировщикам. В первой же авианосной битве 7 мая 1942 года в Коралловом море американские SBD сумели исправить это и показали, на что они способны. Первый удар нанесли японцы. 36 «Вэлов» потопили танкер «Неошо» и эсминец «Симс». Но затем 45 «Доунтлессов» с «Лексингтона» и «Йорктауна» нанесли ответный удар, обрушившись на японский легкий авианосец «Сёхо». Разнесенный буквально на куски многочисленными попаданиями и близкими разрывами, он затонул в 11.35. Восторженная радиограмма капитан-лейтенанта Боба Диксона на «Лексингтон» открыла новую страницу в истории пикировщиков: «Разнесли один сарай — Диксон авианосцу — разнесли один сарай».

На следующий день битва возобновилась. 33 «Вэла» атаковали «Йорктаун» и добились прямого попадания. Бомба пробила 4 палубы, взорвалась и убила 66 человек. Тем временем 24 SBD с этого авианосца и 22 с «Лексингтона» атаковали японский флот. Авиагруппа «Йорктауна» была перехвачена истребителями «Зеро», и VB-5 добилась только одного попадания в «Сёкаку». За ними летел лейтенант Джон Пауэрс. Он пикировал чуть ли не до уровня моря, хотя его самолет получил попадание зенитного снаряда. Бомбу Пауэрс сбросил с высоты всего 300 футов, после чего его «Доунтлесс» упал в море рядом с бортом авианосца. Его бомба пробила деревянную полетную палубу японского авианосца и взорвалась, при-

чинив серьезные повреждения. Эскадрилья VB-2 с «Лексингтона», которой командовал капитан 2 ранга Уильям Б. Адюльт, провела заключительную атаку и добилась третьего прямого попадания. Однако, как и «Йорктаун», «Сёкаку» уцелел, чтобы участвовать в новых битвах.

Самая знаменитая битва авианосцев из-за нехватки места будет описана очень кратко. Существует много достаточно подробных книг на эту тему. 4 июня 1942 года состоялось сражение у атолла Мидуэй. Первый воздушный налет провели самолеты адмирала Нагумо на сам атолл. В атаке участвовали 36 D3F-1 под командованием лейтенанта Такехико Тихая с «Акаги» и лейтенанта Масахару Огава с «Кага». Каждый из 4 больших японских авианосцев имел на борту 21 пикировщик «Вэл». Однако в этом сражении состоялся боевой дебют нового пикировщика D4Y «Джуди». 2 этих самолета находились на «Сорю», но в качестве разведчиков. «Джуди» еще не завершил испытаний в качестве пикировщика.

В ответной атаке самолетов с Мидуэя участвовали 16 «Доунтлессов» эскадрильи морской пехоты VM5B-241 под командованием майора Лофтона Р. Гендерсона и 11 SB2U-3 «Виндикейторов» майора Бенджамина У. Норриса. Гендерсон был ветераном пикировочной авиации. Он получил удостоверение морского летчика в 1929 году, а в 1930—31 годах служил в Никарагуа, после чего был переведен инструктором в летную школу в Пенсаколе. Эти две группы пикировщиков нашли японский флот в 7.55 и были встречены плотным зенитным огнем и многочисленными истребителями. Капитан Элмер Г. Глидден, командовавший вторым звеном в эскадрилье Гендерсона, так описывает эту атаку:

«Первая атака вражеских истребителей была направлена против командира эскадрильи, чтобы попытаться сбить нас с курса. После двух заходов один из неприятелей добился нескольких попаданий в самолет майора Гендерсона, и тот загорелся. Я был лидером второй груп-

пы, летевшей сразу позади майора. Атака истребителей была такой сильной, что я повел свои самолеты вниз, чтобы укрыться под тучами, после чего приказал атаковать. Выскочив из облаков, мы увидели прямо под собой вражеский авианосец. Все самолеты вошли в пике. Интервал между ними составлял 5 секунд».

Потери были крайне тяжелыми. 8 SBD были сбиты, не добившись ни единого попадания. За ними последовали старые «Вибраторы» (так сами пилоты называли «Виндикейторы»), которые выбрали в качестве цели линкор «Харуна». Они тоже не добились успеха, и 2 «Виндикейтора» были сбиты. Развязка наступила в 10.20, когда большая группа пикировщиков с американских авианосцев захватила врасплох соединение Нагумо. Это были 37 «Доунтлессов» с «Энтерпрайза» из эскадрилий VB-6 и VS-6 лейтенантов Ричарда Г. Беста и Уилмера Э. Галлахера под общим командованием капитан-лейтенанта Кларенса МакКласки, и 35 пикировщиков «Хорнета» из эскадрилий VB-8 и VS-8 под командованием капитан-лейтенанта Стэнхоупа К. Ринга. К несчастью, авиагруппа «Хорнета» не нашла противника и вернулась на Мидуэй. Однако МакКласки полетел дальше. С «Йорктауна» взлетели 17 SBD под командованием капитан-лейтенанта Максвелла Ф. Лесли из состава эскадрильи VB-3. Он выбрал более прямой курс, чем первые две группы, и смог атаковать одновременно с пикировщиками «Энтерпрайза». Сам Лесли потерял свою бомбу из-за короткого замыкания в цепи сброса, но остальные «Доунтлессы» нанесли сокрушительный удар соединению Нагумо.

Лейтенант Пол Э. Холмберг служил в эскадрилье VB-3. «Лефти» Холмберг был ведомым Лесли, поэтому он стал первым пилотом, сбросившим бомбы в ходе атаки. Он вспоминает:

«К счастью для нашей эскадрильи пикировщиков, вражеские истребители оставались на малых высотах,

когда мы приближались. Они охотились за нашими торпедоносцами, которые атаквали в это же время. Поэтому мы не встретили сопротивления в воздухе, выйдя в точку над выбранной нами целью на высоте 24000 футов. Первую часть нашего пике (до высоты 1200 футов) мы выполнили под углом 70 градусов. Эта тактика позволяла провести атаку быстро, так как противник ничего не делал. Во время вертикального пикирования с высоты 12000 футов до сброса бомбы я был целиком поглощен тем, чтобы удержать перекрестие моего прицела точно на красном круге, нарисованном в носовой части полетной палубы выбранного корабля. В этот момент я полностью сосредоточился на двух вещах. Я следил за альтиметром, чтобы увидеть, когда он покажет 1500 футов, и тут же нажать кнопку электрического сброса. Одновременно я должен был рвануть тросик ручного сброса. Я сделал это, чтобы быть совершенно уверенным, что бомба сброшена!

Затем я полностью сосредоточился на выводе самолета из пике и сумел выровнять самолет, уже скользя над самой водой. Прошло несколько секунд, прежде чем самолет снова стал управляемым, а потом мой стрелок радостно закричал через интерком, что бомба попала в цель, и что я должен оглянуться назад. Я сделал это с удовлетворением, но мне тут же пришлось заняться уклонением от огня корабельных зениток, которые заявили о себе множеством всплесков недалеко от моего самолета».

Его целью был авианосец «Кага», один из 4 больших японских авианосцев, уничтоженных пикировщиками в этот памятный день. Это была самая решающая битва Тихоокеанской войны, но за ней последовали новые авианосные сражения. В каждом из них пикирующие бомбардировщики шли в авангарде. Следует напомнить, что в 1942 году «Доунтлессы» потопили больше японских кораблей, чем все остальные силы флота, вместе взятые.

## ГЛАВА 10

### Я СДЕЛАЛ МЕРТВУЮ ПЕТЛЮ

После решающей битвы при Мидуэе центр тяжести военных действий на Тихом океане сместился на юг, к длинной цепочке Соломоновых островов. Японцы продолжали продвигаться на юго-восток, строя аэродромы на вновь захваченных островах. В их долгосрочные планы входило отрезать Австралию от Соединенных Штатов. Американские морские пехотинцы высадились на Гуадалканале и Тулаги, и началась затяжная борьба, в ходе которой произошло множество сражений на суше, на море и в воздухе. Особенно упорными были последние. И снова в качестве главной ударной силы выступали «Вэлы» и «Доунтлессы».

Во время боя у Восточных Соломоновых островов пикировщики обеих сторон играли первую скрипку. «Доунтлессы» потопили авианосец «Рюдзё» и повредили «Сёкаку». «Вэлы» добились 3 попаданий в «Энтерпрайз», но авианосец остался на плаву. Еще одной жертвой SBD стал гидроавианосец «Титосэ», получивший тяжелые повреждения.

Пикировщики флота и морской пехоты продолжали очень эффективно действовать с аэродрома Гендерсон, расположенного на Гуадалканале. Они наносили тяжелые потери «Токийскому экспрессу» — транспортам и

военным кораблям, пытавшимся спускаться по Слоту, чтобы доставить на Гуадалканал подкрепления. В бою у островов Санта-Крус «Вэлы» в очередной раз возглавляли атаку против главного врага японского флота — американских авианосцев. 26 октября 1942 года против них были посланы две волны пикировщиков. В 6.55 первая волна, состоящая из 22 D3A-1 под командованием капитан-лейтенанта Мамору Секи, обнаружила американские корабли и атаковала их. Целью японских пикировщиков стал авианосец «Хорнет». Один из свидетелей так описывает последнюю атаку капитан-лейтенанта Мамору Секи:

«Самолет капитан-лейтенанта Секи получил несколько попаданий вскоре после того, как он отдал приказ атаковать. Его машина находилась прямо передо мной, когда я вошел в пике. Я заметил, что его бомбардировщик, тоже начавший пикировать, внезапно начал переворачиваться на спину. Показалось пламя, однако он, по-прежнему вверх шасси, продолжал пикировать на вражеский корабль».

«Вэл» Секи попал в трубу «Хорнета», а потом пробил полетную палубу. Его бомба взорвалась, разрушив несколько корабельных котлов. Кроме того, остальные пикировщики добились еще 3 прямых попаданий бомбами в «Хорнет». Первое пришлось в кормовую часть по правому борту, вторая бомба взорвалась прямо на полетной палубе, а третья прошла до четвертой палубы и там взорвалась. «Хорнет» потерял ход и остановился с креном. После этого в него попали 2 торпеды с японских торпедоносцев.

Вторая волна «Вэлов» состояла из 20 самолетов под командованием лейтенанта Садому Такахаси. Ее перехватили американские истребители, однако часть пикировщиков прорвалась к «Энтерпрайзу» и всадила в него 2 бомбы. Остальные «Вэлы» бросились сквозь плотный



огневой заслон на линкор «Саут Дакота», который прикрывали крейсер ПВО «Сан Хуан» и тяжелый крейсер «Портленд». Эта огромная масса зениток всех калибров сорвала атаку японских самолетов, которые понесли ужасающие потери. Лишь один «Вэл» попал бомбой в носовую башню линкора, но, разумеется, взрыв лишь слегка поцарапал толстую броню. Другой «Вэл» добился прямого попадания в «Сан Хуан», и здесь произошло прямо противоположное. Тонкие палубы крейсера не задержали бомбу. Она пробила корпус корабля насквозь и взорвалась уже под водой, заклинив руль.

Ответная атака, в которой участвовали SBD, обнаружила японские авианосцы в 8.40. Два «Доунтлесса» внезапно спикировали сквозь облака и поразили 2 бомбами легкий авианосец «Дзуйхо». Эти самолеты пилотировали лейтенант Бирни Стронг и энсэйн Чарльз Ирвин из VS-10 с «Энтерпрайза». Тем временем «Хорнет» поднял ударную группу из 15 SBD. За ней взлетели еще 3 «Доунтлесса» с «Энтерпрайза», а потом еще 9 с «Хорнета». Первая группа добилась 3 прямых попаданий в «Сёкаку», вторая группа удачным попаданием уничтожила мостик тяжелого крейсера «Тикума». Однако американцы потеряли в общей сложности 20 самолетов. Поврежденный «Хорнет» тем временем был атакован последними 6 «Вэлами» с авианосца «Дзуньё», которыми командовал суб-лейтенант Сунко Като. Они добились еще одного попадания, за которым последовали еще несколько торпед. Наконец «Хорнет» был затоплен 27 октября в 1.35.

На другой стороне земного шара весной 1942 года возобновилось воздушное наступление на Мальту, в котором участвовали немецкие и итальянские пикировщики. Эти налеты достигли максимальной интенсивности в апреле. Остров серьезно пострадал, много кораблей было потоплено прямо в гавани Ла-Валетты. Чтобы помочь Мальте выдержать, требовалось любой ценой провести на остров конвой, невзирая ни на какие потери. В августе положение стало совсем отчаянным, и тогда в путь

отправился самый крупный и самый знаменитый из мальтийских конвоев — «Пьедестал». Один из авианосцев сопровождения — «Индомитебл» стал жертвой массированного налета «Штук» в Сицилийском проливе 12 августа. Этот бой сильно напоминал тот, в котором 2,5 года назад был поврежден однотипный «Илластриес». Авианосец получил 3 прямых попадания и 2 близких разрыва и весь окутался дымом и пламенем разбушевавшихся пожаров. Удар нанесли пикировщики StG.3, действующие из Трапани. 9 итальянских «Штук» из 239-й эскадрильи также участвовали в налете. Командир этого подразделения так описывает бой:

«Примерно за 10 минут до обнаружения кораблей я совершил левый разворот, как предусматривалось предполетной инструкцией. Я проверил мой компас. Я находился на высоте примерно 2000 метров. Вокруг меня разорвались несколько зенитных снарядов, и я сообразил, что нахожусь прямо над конвоем. Он неуклонно двигался на север из точки, где впервые был замечен нашими самолетами-разведчиками. Я приказал своему подразделению пикировать, но сам я сделал мертвую петлю, потому что отклонился от вертикальной линии, ведущей на выбранную цель. Сделав это, я оказался позади своего подразделения».

Позднее этот пилот рассказал мне, что он пикировал на авианосец, обнаруженный в центре конвоя.

«Во время моего недолгого пике мы были окружены разрывами зенитных снарядов со всех кораблей. Я сбросил бомбы и вышел из пике на высоте примерно 200 метров над уровнем моря. Во время критической фазы Кавалло предупредил меня: «Истребитель на хвосте». Я еще не успел выполнить маневр, как пушечные очереди прошли мне оба крыла, а пулемет превратил мой правый топливный бак в решето.

На наших Ju-87 использовались фотоаппараты, чтобы стрелок мог сделать несколько снимков во время атаки, но, как легко догадаться, снимки были плохими и нечеткими. Во время этой атаки мой ведомый был сбит зенитками, а я сам не получил никаких сведений о результате атаки. Ночью 13 августа в 2.00 штаб авиабазы в Катанье вызвал меня и спросил, могу ли я подтвердить, что мое подразделение добилось попаданий в авианосец, так как немцы все приписывают своим «Штукам». Я ответил, что не могу сказать ничего определенного, но если они получают более полную информацию, чем я, хорошо было бы наградить одного из двух моих сбитых товарищей, которые завершили атаку. Больше к этой теме не возвращались, и все, что я знал, — это то, что потерял двух молодых и энергичных пилотов в этот день».

В Западной пустыне «Штуки» прокладывали путь Ромелю, который в июне одержал свою самую громкую победу, захватив Тобрук. Сначала его наступление были приостановлено под Бир-Хакеймом. Чтобы помочь пехоте и танкам, самолеты StG.3 совершали до 3 вылетов в день, несмотря на сильное сопротивление английских истребителей.

Корреспондент газеты «Таймс» сообщил 12 июня:

**«100 «Штук» громят Бир-Хакейм.** Из кабины сбитого немецкого бомбардировщика я следил, как 100 германских пикировщиков обрушились на Бир-Хакейм. Это был самый большой рейд пикировщиков, какой видела пустыня».

Другой британский свидетель описывает действия StG.3 против частей Свободной Франции, занимавших этот укрепленный пункт, более драматически:

«Пока мы осматривали окрестности, воздух наполнило глубокое жужжание, которое постепенно перешло

в громогласный рев. Мы невольно подняли головы, но прошло еще некоторое время, прежде чем мы заметили группу самолетов, медленно приближающуюся с запада. Они летели на большой высоте. Вероятно, их было около 20, но через пару секунд капрал Кроч крикнул, что видит следом за ними еще 20. Потом появились еще 20, и еще 20. И вот уже чуть ли не сотня самолетов с ужасным шумом медленно и неотвратно ползет по небу. К нашему огромному облегчению, каждая группа переворачивается вверх шасси над обломками автомобилей и с оглушительным воем бросается в пике. Они сбрасывают бомбы, находясь на большой высоте. В разных местах затыкали зенитки, пытаясь отогнать их. Над землей ползет пелена дыма и песка. Временами визг переходит в басовитый рев, когда самолет кончает пикировать и отворачивает в сторону. Это потрясающее зрелище, и мы забыли все на свете, следя за происходящим. Разумеется, это был Бир-Хаксйм».

Когда крепость все-таки пала, никто из участников боев не сомневался, почему это произошло. Газета «Таймс» на следующий день заявила: «Постоянные атаки пикировщиков». В «Санди Экспресс» 31 мая майор Оливер Стюарт предсказал исход будущих операций в статье, озаглавленной «Можем ли мы остановить Роммеля без пикировщиков?» «Здесь на практике прошли проверку теоретические выкладки. Можно ли погасить энергию вражеского удара без помощи пикировщиков?» — вопрошал он.

Нельзя. И Тобрук доказал это еще раз. Роммель не тратил ни секунды попусту.

«Роммель отдал приказ на штурм крепости уже 18 июня, через день после того, как он замкнул кольцо, захватив Гамбут. Он получил обещание Кессельринга обеспечить поддержку всеми имеющимися «Штуками», когда на рассвете начнется атака в юго-восточном секторе».

Немецкий офицер позднее рассказал, какими методами «Штуки» раскололи до сих пор неуязвимый орешек.

«Штуки» опускали вниз капот и пронеслись у нас над головами. Они бросались на вражеский периметр. Бомбы с воем летели вниз и рвались среди минных заграждений. Роммель выдумал новую хитрость. Он не бомбил защитников, а бомбами прокладывал себе путь через минные заграждения. Один взрыв следовал за другим, и так целая серия. Однако бомба должна была подорывать несколько мин, вызывая нечто вроде цепной реакции. Взрывы продолжались далеко от того места, где раздался самый первый».

Из этого критики пикировщиков сделали далеко идущие выводы. Они радостно завопили, что потери союзников в Тобруке от ударов «Штук» оказались ничтожно малы. Но это понятно. «Штуки» не стали ломиться в запертую дверь. Вместо этого они открыли черный ход.

Когда Тобрук пал столь же быстро, как и Бир-Хакейм, британская публика и пресса взорвались гневом. Эта кажущаяся бесконечной цепь катастроф, причиной которых были немецкие пикировщики, исчерпала пределы терпения<sup>1</sup>.

«Таймс» в номере от 22 июня высказалась наиболее сдержанно: «Пикировщики в значительной степени решили исход боев под Бир-Хакеймом. В еще большей степени они ответственны за падение Тобрука».

Другие газеты позволили себе более красочные высказывания. «Стар» в редакционной колонке заявила: «Чаще всего нас бьют пикировщики». В «Санди Экспресс» майор Стюарт горько упрекнул: «События последней недели, разыгравшиеся в Ливии, и особенно паде-

---

<sup>1</sup> Вы можете себе представить что-либо подобное не только в Советском Союзе, но и в теперешней «демократической» России? *Прим. пер.*

ние Бир-Хакейма, в очередной раз привлекли внимание к достоинствам пикирующего бомбардировщика». Среди них он указывал сокрушающую мощь, меткость и психологическое воздействие.

«Санди Таймс» 28 июня дала общий обзор ситуации, после того как англичане были отброшены к самым стенам Каира:

«Третьей главной составляющей превосходства противника стал пикирующий бомбардировщик. Как обычно, мы не сделали ничего, а немцы сделали много. Их обычное стремление добиваться прямых попаданий оказалось просто неоценимым при борьбе с такими сложными целями, как танки и доты. От защитников мы знали, что именно пикировщики раздавили Бир-Хакейм. Поэтому у нас нет оснований сомневаться в заявлениях немцев, которые утверждают, что эти самолеты сослужили ту же самую службу и в Тобруке».

Автор этой статьи показал хорошее понимание проблемы и существующего положения дел. «В министерстве авиации имеются люди, которые до самого конца будут ругать пикировщики. Но ничего подобного вы не услышите от солдата или моряка, который побывал под их атаками».

Бывший член парламента Т.К.Л. Уэстбрук 27 июня написал в «Таймс»: «В последнее время было сделано много противоречивых и путаных заявлений относительно нехватки пикировщиков. Правда заключается в том, что еще до войны министерство авиации решило не использовать их». Он пошел дальше и приподнял завесу над событиями недавнего прошлого: «В первые дни существования министерства авиационной промышленности оказалось невозможно заказать пикировщики, потому что: во-первых, британские промышленные мощности оказались слабыми; во-вторых, Королевские ВВС не желали иметь его».

Это било не в бровь, а в глаз. А новая порция обвинений вызвала припадок бешенства в министерстве авиации. Она прозвучала в выступлении по радио 23 июня Роберта Сент-Джона, лондонского корреспондента Эн-Би-Си:

«Большинство экспертов возлагают основную вину за происшедшее в Ливии на **отсутствие** пикировщиков. Большинство простых англичан полагает, что в этом повинна Америка. Министр авиации дважды публично заявил, что пикировщики **были** заказаны в Америке еще в 1940 году, но **до сих пор** не были поставлены. Но я знаю, что американские официальные лица чуть ли не упрасивали англичан **принять** пикировщики и использовать их, превратив в важный инструмент войны, как это сделали фашисты. На **американских** летчиков произвело огромное впечатление то, что сделали немецкие и японские пикировщики, и что могли бы сделать **наши**. Но Королевские ВВС упрямо отказываются признать эффективность пикировщиков. Это звучит просто смешно, потому что на страницах лондонских газет ведут спор пилоты **прошлой** войны. Интересный спор относительно того, кто из них первым использовал бомбометание с пикирования. Получается, что именно **англичане** придумали пикировщики четверть века назад».

Все эти тщательно хранимые секреты разом обрушились на головы публики, все аргументы и контраргументы старых споров, бушевавших за кулисами последние годы. Уже в августе 1941 года премьер-министр предупредил начальника штаба КВВС: «Широко распространилось убеждение, что мы не создали пикирующий бомбардировщик исключительно из-за опасений министерства авиации, что оружие такого рода окажется слишком тесно связано с армией, и это приведет к формированию отдельной армейской авиации».

Полнейшая беспомощность хваленых тяжелых бомбардировщиков КВВС, которые не сумели уничтожить

стоящие в Бресте германские линейные крейсера, несмотря на невероятные усилия, тоже вызвала недовольство. «Политика министерства авиации, пренебрегающего пикирующими бомбардировщиками, является грубейшей ошибкой, как показывает весь последний опыт. Мы очень дорого заплатили за недостаток ударной мощи и за страх потерь, которые до сих пор господствуют».

На все это последовали стандартные ответы Маршалов Авиации, которые с точностью граммофонной пластинки воспроизвели говорившееся ранее. Никакие поражения не могли их ни в чем убедить. Примером твердокаменного упрямства служит речь государственного министра 4 марта 1941 года при обсуждении бюджета министерства. «Было бы грубой ошибкой предполагать, что они не нужны штабу КВВС». Внушающее оптимизм заявление, за которым последовало не менее бодрое продолжение: «Теперь, когда появились более совершенные самолеты, мы получили господство в воздухе на нескольких театрах военных действий. Поэтому мы надеемся, что сможем с пользой применить их».

Это господство в воздухе оказалось более вымышленным, чем реальным, как показали события в Тобруке всего 3 месяца спустя. И потому эти слова звучали, как пустая похвальба. Однако подобные странные заявления делали многие официальные лица. В марте в газете «Дейли Скетч» генерал-майор Эрнест Суинтон изложил новую официальную точку зрения: «В действительности официальные круги выступают категорически против этого типа самолетов». Однако даже сейчас он был вынужден лгать:

«Еще недавно немцы, русские и японцы все еще все-рез полагались на бомбометание с пикирования, американцы строили и использовали такие самолеты в широких масштабах. Но теперь они начали более реалистично смотреть на вещи и не уверены, не является ли все это пустой тратой денег, материалов и живой силы на оружие, которое не доказало своего значения».



Капитан 2 ранга Г. Пэрсли заявил, что Королевский Флот не слишком заинтересован в пикировщиках, и на кораблях этих самолетов нет.

«Они имеют больше значения при атаках военно-морских баз, чем кораблей. По этой причине пикировщикам лучше действовать с береговых баз, чем с авианосцев».

Это совершенно безумное заявление было сделано как раз в то время, когда американские и японские авианосные пикировщики уничтожали до 90 процентов всех кораблей, потопленных на Тихом океане. Стандартные объяснения КВВС, почему Англия осталась единственной страной, которая не имеет пикировщиков, были в мае изложены в длинной статье, опубликованной в газете «Санди Диспетч». Она была подписана «Крупным авиационным специалистом, тесно связанным с КВВС». В действительности это был повтор затрепанных лозунгов КВВС, хотя блеснул и свежий перл: «Танки являются самым лучшим бомбоубежищем». С этим могло соперничать лишь последующее заявление: «Не было бы никаких споров, но министерство авиации лучше понимает недостатки пикирующих бомбардировщиков, чем те, кто видел их в действии при исключительно благоприятных условиях».

«Дэйли Мейл» в мае опубликовала статью «Затмение», в которой говорилось:

«Министерство авиации, несмотря на самые убедительные свидетельства, до сих пор не убеждено, что этот тип самолета является эффективным оружием. Словно какое-то затмение нашло на блестящее в остальных отношениях учреждение. Пикирующий бомбардировщик не слишком сложен в производстве, и его нужно начать выпускать без дальнейших проволочек».

\* \* \*

Министерство авиации благополучно преодолело полосу штормов и приступило к реализации программы «Рейдов 1000 бомбардировщиков». Но даже если бы Маршалы Авиации вдруг внезапно признали, что были совершенно не правы в 1942 году, как в 1940, 1938 и 1918, все равно они были бы не в силах исправить положение.

Это выяснилось, когда КВВС начали получать пикировщики американского производства. Пресса немного успокоилась. В «Дейли Скетч» появилась статья Гордона Уэбба, который заявил: «По утверждениям американцев, никакой другой самолет в мире не является столь эффективным и смертоносным в роли пикировщика, как «Бермуда». Он добавил:

«Сегодня пикирующий бомбардировщик показал себя надежным оружием для такого рода атак. Приятно знать, что хотя мы безнадежно отстали в его развитии, Соединенные Штаты имеют резервы этих самолетов, которые мы можем использовать, пока не создадим свои собственные и сумеем бросить их в бой».

Печальная действительность резко отличалась от этого оптимистического утверждения.

В марте 1942 года ситуация с производством и поставками самолетов «Бермуда» и «Виндженс» была изложена в ответе на запрос Черчилля, когда же появятся пикировщики, заказанные в 1940 и 1941 годах.

- «Бермуда» Начало производства не ожидается ранее марта 1942 года. Все самолеты поступят в Соединенное Королевство в распоряжение Командования Взаимодействия. В бою самолеты появятся через 3 месяца после прибытия в Англию, то есть не ранее июля.
- «Виндженс» К 10 марта 1942 года изготовлены 12 самолетов. Распределение самолетов до сих пор

обсуждается политиками. Пока предварительные цифры выглядят так: Канада — 60, Индия — 240, Австралия — 300, не распределены — 400.

Сравнивая различные типы пикировщиков, начальник штаба КВВС ведет речь только о трех типах, полностью игнорируя «Доунтлесс»!

«Виндженс» и «Бермуда» заказаны для КВВС. Морской пикировщик «Виндикейтор» является совершенно устаревшим. Характеристики обоих самолетов, предназначенных для КВВС, почти одинаковы, но «Виндженс» выглядит предпочтительнее для использования в качестве легкого бомбардировщика в Индии, Австралии, Канаде и Южной Африке».

Скажем прямо, это были не самые главные театры военных действий в то время!

Относительно пикировщика для флота Черуэлл писал премьер-министру, имея в виду «Барракуду»:

«Похоже, этому самолету не везет с самого начала. Прошел год между выбором проекта и постройкой первого прототипа, и еще 2 года до первого полета, который вскрыл аэродинамические проблемы и привел к переделке хвостового оперения. Задержки отчасти были вызваны проблемами, возникшими после начала войны, с моторами «Мерлин» (что отчасти оправданно). Весной и летом 1940 года все силы были брошены на производство истребителей. Серьезная задержка огорчительна, но характеристики машины выглядят хорошими. Производство, похоже, ведется темпами мирного времени, поэтому самолет появится в середине лета 1942 года, то есть самолет поступит на вооружение только через 4 года после того, как был выбран».

19 мая 1942 года состоялась встреча между представителями британской комиссии по закупкам и делегацией КВВС под руководством коммодора авиации Э.Б.К. Беттса. Причина была проста: «Существует предположение, что «Виндженс» непопулярный и ненужный самолет. Поэтому в результате безразличия англичан завод «Валти» в Нэшвилле срывает планы производства, и лучше использовать его мощности для постройки более нужных самолетов».

На этом заводе были заказаны 500 британских и 400 ленд-лизовских «Виндженсов», еще 200 британских и 200 ленд-лизовских были заказаны на заводе фирмы «Нортроп» в Хоторне. «Виндженс» был создан исключительно для англичан, и американцы не проявляли к нему никакого интереса до заключения соглашения Арнольда с Порталом, по которому 300 этих самолетов были переданы американской армии».

«Производство серьезно отстает от графика, предусмотренного контрактом, но это довольно обычное дело при постройке самолета нового типа. Что касается вины завода «Валти», то руководство фирмы отметило, что главной причиной этого является слабое руководство. Этот недостаток будет срочно исправлен по настоянию англичан».

Протокол встречи завершался выводом: «Не известно, будет этот самолет удачным или нет, но следует помнить, что «Виндженс» — один из двух одномоторных пикировщиков, которые были заказаны для КВВС».

Падение Тобрука, катастрофы на Балканах, в Малайе, падение Сингапура, тяжелые потери флота в Индийском океане и на Средиземном море породили сомнения в способности правительства руководить ходом войны. Возник вопрос о вотуме доверия. Естественно, нехватка пикировщиков тоже стала предметом жестокой критики в палате общин. Черчилль был вынужден признать соб-

ственные ошибки, но, сражаясь за спасение своей политической карьеры, он постарался переложить ответственность на КВВС.

«Я могу только сказать, что лучшие технические специалисты по-прежнему занимают жесткие позиции по этому вопросу. Разумеется, вы не можете судить, нужны ли нам пикирующие бомбардировщики к какой-то конкретной дате, не пытаясь учесть, что мы могли бы потерять, если бы обзавелись ими. Большинство Маршалов Авиации, руководящих Королевскими ВВС, низкого мнения о пикировщиках и продолжают на этом настаивать. Они считают, что мы должны считаться с их мнением».

Он продолжал: «Это мнение тех же людей, которые создали истребитель с 8 пулеметами, уничтоживший несколько сотен пикировщиков во время Битвы за Англию, что позволило нам отразить угрозу вторжения и остаться свободными»<sup>1</sup>.

В целом это была блестящая речь, несмотря на очевидные противоречия. Что приобрели КВВС, отказавшись от пикировщиков? Тысячи совершенно бесполезных «Бэттлов»? И при чем тут истребители? «Спитфайры» и «Харрикейны» с 8 пулеметами были созданы отнюдь не Маршалами Авиации, а конструкторами, которых джентльмены в погонах вообще не замечали, потому что интересовались только тяжелыми бомбардировщиками. И во время Битвы за Англию были сбиты отнюдь не «несколько сотен», а менее 150 Ju-87. Но все эти факты не имели почти никакого значения по сравнению с тем, что Черчилль выиграл **свою** битву. В ходе дебатов выяснилось, что он остается на своем посту лидера, и пикирующие

---

<sup>1</sup> Более чем сомнительный аргумент. Если 8 пулеметов винтовочного калибра являются мощным вооружением, почему же англичане начали перевооружать «Спитфайры» пушками? Дилетант — он дилетант и есть. *Прим. пер.*

бомбардировщики здесь были не причиной, а только поводом.

Пока различные фракции в Англии спорили и препирались, война продолжалась. На Тихом океане всё или почти всё зависело от пикировщиков. В 1941 и 1942 годах «Доунтлесс» и «Вэл» вынесли на себе основную тяжесть боев, хотя оба были уже совсем не новыми самолетами. К концу 1942 года на поле боя стали появляться их преемники. Переход с рельсов мирного времени на военные не только повлиял на производство «Бермуды» и «Виндженса», но и помог создать «Хеллдайвер» и «Джуди».

Создавая новый пикировщик, японцы не сумели сразу решить проблемы флаттера, и D4Y-1 «Сюсэй» был доведен до нормального состояния только к весне 1943 года. Лишь тогда началось использование «Джуди» в качестве пикировщика, а не только разведчика, как это было до сих пор. В ожидании появления новых самолетов обе стороны занялись модернизацией существующих — «Вэла» и «Доунтлесса». Американская армия продолжала баловаться со своим вариантом «Доунтлесса». А-24 воевал в составе 531-й эскадрильи истребителей-бомбардировщиков на Макине. Флот в это время пытался решить проблемы не доведенного «Хеллдайвера». Впервые этот самолет появился на авианосцах в декабре 1942 года в составе VS-9 на «Эссексе». Однако многочисленные недостатки вынудили капитана Дж.Дж. Кларка, командовавшего авианосцем «Йорктаун», рекомендовать аннулировать всю программу производства «Хеллдайвера». Лишь в июле 1943 года эскадрильи «Хеллдайверов» смогли обрести полную боеспособность.

И снова была заказана армейская версия этого самолета А-25А «Шрайк». Сначала американцы вознамерились построить 3000 таких пикировщиков, но бесконечные переделки и усовершенствования привели к тому, что горстка построенных машин закончила свои дни в качестве буксировщиков мишеней. Похоже, это была общая судьба всех нежеланных пикировщиков в мире!

В Австралии КАВВС использовали в Папуа в качестве импровизированных пикировщиков самолеты «Вирравэй», пока наконец не появились «Виндженсы». Новозеландцы вооружили несколько эскадрилий «Доунтлессами».

Операции пикировщиков на Тихоокеанском театре в 1943—44 годах так многочисленны и разнообразны, что описать их в одной книге нет никакой возможности. Мы приведем лишь некоторые факты. По мере возрастания потерь японцы были вынуждены комплектовать эскадрильи полуобученными экипажами, поэтому, начиная с 1942 года, эффективность атак резко упала. Кроме того, численность американского флота резко возросла, увеличилось количество истребителей прикрытия, на всех кораблях устанавливались радары. Количество зенитных орудий вообще превзошло все мыслимые пределы. Например, только на кораблях Оперативного Соединения 38 зениток было больше, чем во всей Великобритании! Поэтому попытки горстки японских пикировщиков прорваться сквозь мощную систему ПВО заканчивались плачевно. После нескольких боев, в которых японские эскадрильи вдребезги разбивались о несокрушимую стену, они были вынуждены признать, что такие атаки потеряли всякий смысл. Поэтому японцы перешли к тактике камикадзе на том простом основании, что у бомбардировщика все равно нет никаких реальных шансов вернуться из вылета. А так он, по крайней мере, может прихватить с собой вражеский корабль.

Зато положение американцев было прямо противоположным. Колоссальное увеличение численности флота привело к тому, что пикировщиков оказалось слишком много. Они могли наносить сокрушительные удары по любой цели, где и когда хотели. Но прибытие на корабль огромного количества неопытных пилотов также привело к снижению меткости. Ветераны действовали гораздо лучше. Поэтому потопленный тоннаж рос не слишком быстро, хотя теперь в атаку отправлялись сотни пикировщиков, а не десятки. Лишь в самом конце войны

остатки японского флота были уничтожены прямо на якорных стоянках в самой метрополии, как это произошло немного раньше в Германии.

После того как японцы были выбиты с Гуадалканала, американцы начали медленное продвижение вверх по цепочке Соломоновых островов, чтобы изолировать Рабаул, находящийся на острове Новая Британия. «Доунтлессы» перепрыгивали с одного острова на другой, нанося тяжелые потери японским эсминцам, перебрасывавшим подкрепления и эвакуировавшим разгромленные гарнизоны. Время от времени эти атаки поддерживали набеги американских авианосных соединений, но после 1942 года в этом районе не происходило крупных морских сражений. Центр тяжести военных действий переместился на север.

В январе и феврале 1943 года «Токийский экспресс» несколько раз попадал под удары пикировщиков. Потери, понесенные эсминцами, подтолкнули адмирала Ямато к ответным действиям, и 7 апреля 1943 года началась операция «И-ГО», целью которой было раз и навсегда уничтожить эти осиные гнезда. В течение 4 дней японцы бомбили американские аэродромы, но добились совершенно ничтожных результатов, которые, впрочем, сами японцы крупно переоценили. В операции были задействованы все свободные самолеты японского флота, в том числе «Вэлы» из состава авианосных эскадрилий. На самом деле американцы потеряли вдвое меньше самолетов, чем атакующие. При этом погибло множество «Вэлов» с незаменимыми опытными экипажами. В результате японские авианосцы были вынуждены уйти в метрополию, чтобы пополнить потрепанные авиагруппы. «Вэлы» временно пропали в небесах на юго-западе Тихого океана.

В итоге из всех пикировщиков на этом театре остались только «Доунтлессы», которые действовали совершенно свободно. Австралийские береговые наблюдатели сразу сообщали о всех новых оружейных позициях, кото-



рые японцы строили на Мунде, и пикировщики морской пехоты тут же уничтожали их.

Насколько эффективными были их удары, рассказывает капитан 2 ранга Эрик А. Фельдт в своей книге «Береговые наблюдатели»: «Бомбежка джунглей по квадратам не приносила никакой пользы. Но точные удары фугасными бомбами по заранее выбранным целям представляли собой совершенно иную картину».

Несмотря на то, что даже пехота союзников сначала не слишком доверяла пикировщикам, несмотря на грозящие со всех сторон опасности, летчики морской пехоты в течение всей кампании продолжали совершенствовать свою тактику, с которой могли теперь соперничать лишь методы, применяемые германскими пикировщиками.

Были созданы группы связи под командованием майора Уилфреда Стайлза. Каждая из них имела рацию SCR-193, сигнальную лампу Олдиса, пиротехнические средства, специальные брезентовые полотнища для сигнализации. При боях в джунглях противник может находиться всего в нескольких ярдах от тебя, причем японские блиндажи и бункера могли выдержать все, кроме прямых попаданий. 12 июля 12 SBD провели первую атаку, однако она завершилась неудачей. Но американцы продолжали упорно тренироваться и добились своего.

1 августа 1943 года 18 «Доунтлессов» и 18 «Авенджеров», действовавших в роли бомбардировщиков, атаковали японские батареи на плантации Ламбети, поддерживая наступление 43-й пехотной дивизии. 25 августа был проведен массированный налет, в котором участвовали 54 SBD и 53 TBF, принадлежавших флоту и морской пехоте. Они уничтожили японские зенитные батареи на холме Библило.

28 октября адмирал Кога перебросил в район боев подкрепления, чтобы попытаться остановить американское наступление. Это снова была авианосная авиация, в том числе пикировщики D3A-1 и -2. Разведка сообщила,

что на аэродромы Рабаула прибыло не менее 45 «Вэлов». В ноябре они совершили крупный налет на американский плацдарм на Бугенвилле, но понесли при этом тяжелые потери. Погибло 75 процентов экипажей японских бомбардировщиков. Немногие уцелевшие снова были отозваны в Японию. Это была последняя крупная операция японских воздушных сил в 1943 году.

В конце 1942 года были сформированы 4 авиакрыла морской пехоты (MAG), и эскадрильи SBD были переброшены в центральную часть Тихого океана на только что захваченные острова. Это были MAG-13, в составе эскадрилий VMSB-151 и VMSB-241, и MAG-31, состоящее из VMSB-331 и VMSB-341. В декабре 1943 года они начали действовать с Таравы, Гилбертовы острова, нанося удары по японским аэродромам на Маршалловых островах. В марте 1944 года они перебравшись на Кваджелейн и принялись бомбить вражеские аэродромы на Вотье, Малоэлапе, Мили и Джалуите. Позднее к ним присоединилась знаменитая эскадрилья VMSB-231 «Туз пик» под командованием майора Элмера Глиддена, ветерана Гуадалканала и Мидуэя.

Рассказывая об их работе, контр-адмирал Де Витт К. Рамсей, начальник Бюро авионавтики, 27 декабря 1944 года заявил:

«Более 70 процентов целей имели диаметр 50 футов и меньше, тогда как цели обычных бомбардировщиков имеют диаметр 200 футов. Главной целью пикировщиков были японские оружейные позиции, которые уничтожались одна за другой.

Эскадрильи морской пехоты испробовали несколько методов атаки, но самым эффективным оказалось пикирование «Корсара» на высокой скорости под углом 70—80 градусов».

Истребитель-бомбардировщик корпуса морской пехоты «Корсар» все чаще использовался в роли пикировщи-

ка эскадрильями берегового базирования, почти заменив «Доунтлесс» в составе эскадрилий морской пехоты.

«Корсар» был выдающимся самолетом, и как истребитель, и как бомбардировщик. В роли бомбардировщика он впервые был использован при высадке на Маршалловых островах 18 марта 1944 года, когда 8 «Корсаров», вылетевших с Макина, сбросили 1000-фн бомбы на зенитную батарею на Милле. Эскадрилья ВМФ VF-17 в феврале бомбила Рабаул. При этом летчики использовали самодельные узлы подвески бомб. Колесо описало полный круг, вернувшись в ту же точку, где было в 1918 году.

«Последующие эксперименты открыли, что F4U можно безопасно и эффективно использовать в качестве пикировщика на углах до 85 градусов. Его шесть 12,7-мм пулеметов использовались для обстрела цели на заключительном участке пике».

Потрясающий «Корсар» мог нести вдвое больше бомб, чем созданный в качестве бомбардировщика «Доунтлесс». Однако часть пилотов осталась верна старому SBD до конца. Одним из них был «Железный» Глидден.

## ГЛАВА 11

### ЗАДИРАТЬ НОС САМОЛЕТА ВВЕРХ И СБРАСЫВАТЬ ЭТИ БОМБЫ

Капитан Элмер Г. Глидден родился в Гайд-Парке, штат Массачусетс, и закончил политехнический институт Генселейера со степенью инженера-авиаконструктора. Как огромное множество молодых людей, он видел свое будущее в военной карьере и в декабре 1939 года поступил в авиационное училище. Он получил звание второго лейтенанта и стал морским летчиком в ноябре 1940 года, после чего был переведен на Гавайи. Глидден был типичным примером своего поколения. Его боевой дебют состоялся при Мидуэе, как мы можем видеть из его боевых рапортов. Для большинства пилотов пикировщиков этого хватило бы, но для Глиддена это было лишь начало.

Он отличился во многих боях, и его «Доунтлесс» стал на Тихом океане настоящей легендой. По случаю его 100-го боевого вылета в журнале корпорации «Дуглас» была опубликована статья об этом неизвестном асе, беспощадно уничтожавшем противника.

«На юге Тихого океана пикирующие бомбардировщики прорубают дорогу морской пехоте и армии от Мунды на Рабаул. Они впервые участвуют в боях с япош-

ками и впервые садятся на новые полосы, которые только что построены.

Пикировщики Дуглас SBD, которые начали долгий путь к Токио, все еще бомбят противника. Пилоты, которые нанесли первый удар за штурвалом SBD, все еще летают на ветеранах-«Доунтлессах» и уничтожают врага. Их главной целью сейчас стали Маршалловы острова. День за днем морские пехотинцы выполняют монотонную работу, нанося удары по обойденным японским гарнизонам.

Именно во время этого августовского налета был поставлен мировой рекорд для пикировщиков. Этот рекорд, 100 атак с пикирования, выполненных одним человеком, был поставлен без всяких фанфар. Вероятно, не более десятка человек вообще знали о нем.

Человек, которому принадлежит этот рекорд, — майор Элмер Г. Глидден, действительно опытный пилот. Он совершенно намеренно избегает шумихи и однажды сказал своему ведомому: «Я знаю, что я делаю, и ты знаешь, что я делаю. Так какая разница, кто еще об этом знает?»

Из патрульного самолета первый лейтенант Луис Ольчик следил, как майор Глидден ведет свою эскадрилью SBD из состава 4-го авиакрыла бригадного генерала Луиса Вудса, увидел, как он вышел из строя и начал пикировать в сторону позиций противника на берегу.

Ольчик писал: «Слой облаков проглотил его, когда он шел вниз. Затем он пробил облака и выровнялся. Внизу осталась его метка, где одна 500-фн и две 100-фн бомбы подняли фонтаны дыма, пыли и обломков на занятом японцами атолле».

Когда он вернулся на свой аэродром, происшедшая там сцена была типичной. Сначала не было никаких фанфар, лишь пара случайных рукопожатий. Глидден хранил число своих вылетов в секрете. Только первый лейтенант Литтон Гласс из Гарретсвилля, штат Огайо, который служил с ним на Гуадалканал, а также работники канцелярии эскадрильи знали об этом.

Когда другие узнали о его сотой атаке и начали выражать восхищение, Глидден оборвал их: «Если вы летаете достаточно долго, число растёт само собой. Вам вообще не следует делать ничего особенного, только вовремя задирать нос самолета вверх и сбрасывать эти бомбы.»

Однако записи раскрывают, что не всегда работа Глиддена была такой простой, как он пытается представить. Менее 10 человек, которые служили вместе с ним на Мидуэе и Гуадалканале, остались сегодня в составе эскадрильи. Примерно половина остальных погибла, другие стали жертвами нервного истощения и были переведены на штабную работу.

Даже малярия и дизентерия не сумели удержать этого человека на земле, когда он служил на Гуадалканале. Он совершал вылеты на расстояние 250 миль от базы в то время, когда ему следовало находиться в госпитале. И тогда, и сейчас Глидден успешно отбивает все попытки перевести его на канцелярскую работу.

Глидден был нелегкой мишенью для японцев. Его самолет несколько раз получал попадания, хотя ни разу не был серьезно поврежден. Сам он не получил ни царапины. Единственным на все эскадрильи морской пехоты на Маршалловых островах он совершил 73 атаки. На Гуадалканале, проведя 25 атак, Глидден участвовал в уничтожении вражеских крейсеров, эсминцев, десантных барж и солдат на суше. Он принял командование эскадрильей — знаменитым «Тузом пик» — после того, как ее прежний командир погиб в бою.

Сколько вылетов еще совершит Глидден до конца войны, можно только гадать. Его эскадрилье еще предстоит провести на фронте несколько месяцев в этом цикле. Сам Глидден отнюдь не собирался в тыл. «Я нахожусь в боях практически с начала войны, и я хочу оставаться здесь до конца», — объяснил он».

Все вышеизложенное звучит как типичная американская газетная история того времени. Чтобы лучше пока-

зять, какую работу проделал Глидден, следует упомянуть, что Глидден был награжден двумя Военно-морскими крестами за Мидуэй и Гуадалканал. После 104-го вылета он был награжден Воздушной медалью. В приказе по случаю награждения говорилось:

«В период с марта по 10 августа 1944 года он совершил множество разведывательных полетов над захваченными японцами атоллами, участвовал в противолодочном патрулировании и провел 63 атаки с пикирования сквозь плотный вражеский зенитный огонь против вражеских военных кораблей и важных наземных сооружений, нанеся большой ущерб своим целям».

Но это не было концом саги Глиддена, так как он ухитрился послужить еще и во Вьетнаме!

Весь 1943 год SBD оставался основным авианосным пикировщиком американского флота, однако 11 ноября состоялся боевой дебют «Хеллдайвера» в составе VB-17 под командованием Дж.Э. Воуза. «Му» Воуз летал на «Доунтлессе» при Мидуэе и Санта-Крус, а теперь повел преемника этого прославленного самолета в атаку на Рабаул. В налете участвовали 23 «Хеллдайвера».

Бои на море и в воздухе бушевали с неослабной яростью. Во время удара американских авианосцев по Рабаулу 5 ноября в налете участвовали 22 «Доунтлесса». В ходе боя были серьезно повреждены 4 тяжелых и 2 легких крейсера японцев. Японцы бросили в контратаку 27 «Вэлов», однако они были уничтожены истребителями и зенитками, не пробившись к авианосцам. «Хеллдайверы» постепенно заменили «Доунтлессы», но на 2 авианосцев во время массированного налета на Трук в феврале 1944 года все еще базировались старые «Доунтлессы». Во время грандиозной Битвы в Филиппинском море в июне 1944 года с палуб 9 японских авианосцев поднялись 81 «Джуди» и 27 «Вэлов». С 15 американских авианосцев взлетели не менее 57 «Доунтлессов», не считая огромной

массы «Хеллдайверов». «Великая охота на индюков у Марианских островов» означала конец японского авианосного флота и его пикировочных эскадрилий. Они были полностью уничтожены. Отныне «Джуди» и «Вэлы» действовали только с береговых аэродромов, причем все чаще в роли камикадзе.

В этот период войны на Тихом океане, а также в Африке и Европе, происходит слияние истребителя-бомбардировщика с «чистым» пикирующим бомбардировщиком. Последний перестает существовать как отдельный тип самолета. Зато сама методика бомбометания с пикирования продолжает совершенствоваться и распространяется все шире. Несколько удивительно, что в этот период особых успехов добивается та страна, которая позже других начала развивать пикировщики. Именно в это время русские начали широко платить немцам за всё, что им пришлось вытерпеть от «Штук», причем платить той же монетой!

Интересно отметить, что после Курской битвы летом 1943 года карьера пикировщика в Люфтваффе начинает клониться к закату. Зато советские пикировщики, наоборот, начинают стремительное восхождение к зениту славы. После долгих испытаний ПБ-100 поступил на вооружение фронтовых эскадрилий под обозначением Пе-2. Еще в июне 1941 года Советские ВВС имели 460 таких самолетов, но зато они практически не имели пилотов, знакомых с методикой бомбометания с пикирования. Поэтому русским пришлось отрабатывать ее самостоятельно, начав с нуля. Сделать это было трудно не только потому, что русские армии стремительно отступали, но и потому, что Пе-2 был гораздо более скоростным самолетом, чем туполевский СБ-2, который они сменили. Поэтому в первые годы войны наблюдалась тенденция неправильно использовать Пе-2, который применялся как обычный горизонтальный бомбардировщик. Однако два выдающихся командира вскоре осознали потенциал оружия, которое они получили. Первым был командир 9-го



бомбардировочного авиаполка А.Г. Федоров, который детально проанализировал использование Пе-2 в битвах 1942 года. Вторым был знаменитый ас полковник И.С. Полбин, продемонстрировавший исключительный талант прирожденного пикировщика. Именно он командовал 150-м бомбардировочным авиаполком, когда тот осваивал бомбометание с пикирования.

Можно было бы ожидать, что Королевские ВВС, видя все эти успехи, все-таки пересмотрят свои довоенные теории. Например, в марте 1943 года британское командование отмечало: «Пе-2 обычно используется как пикировщик». Но тут же следовал холодный душ: «Но мы не знаем, какие методы они используют, действуя на Пе-2, а кроме того, Пе-2 гораздо менее популярен, чем Ил-2». В конце следовал вывод: «Мы не располагаем информацией, указывающей на то, что роль Пе-2 является выдающейся».

Судя по всему, Маршалов Авиации в принципе ничто не могло убедить в том, что хоть какой-то пикировщик может быть полезен. Однако подобные заявления выглядят преднамеренной ложью после того, как в начале сентября 1941 года они получили подробный отчет майора авиации Лапрайка, который в деталях ознакомился с программой летных испытаний в России и участвовал в них. В его рапорте приведены исключительно точные данные и описание того, на что способен этот самолет. Это единственный подобный документ, составленный англичанином.

«Это один из самых выдающихся самолетов, созданных в России. Он уже интенсивно используется в боях, и КВВС не имеют ничего подобного».

Именно в этом рапорте, о котором министерство авиации благополучно забыло 2 года спустя, содержится детальное описание конструкции самолета. Пе-2 был двухмоторным металлическим монопланом. Фюзеляж заметно сужался к хвосту и заканчивался двухкилевым оперением. Тормозные решетки были установлены на

центроплане и выпускались электрически. На самолете были установлены два 12-цилиндровых мотора М-105 (Испано-Сюиза) жидкостного охлаждения. Он мог нести четыре 100-кг бомбы на внутренней подвеске или две 500-кг бомбы под крыльями.

Пилот и штурман попадали в самолет по трапу через люк в нижней части фюзеляжа. Сиденье пилота находилось в носовой части фюзеляжа чуть слева, оно имело откидную спинку. Штурман сидел чуть сзади и правее пилота. Кроме обязанностей штурмана, он должен был также стрелять из пулемета и управлять системой аварийного выпуска шасси. Радист также стрелял из нижней огневой установки, и его место было полностью изолировано от кабины пилота и штурмана.

Лапрайк писал, что летчики-испытатели считали компоновку кабины очень удобной. Рулежка была простой, но не слишком приятной, потому что амортизаторы шасси были жесткими. Взлет был простым, закрылки отклонялись на 15—20 градусов. В горизонтальном полете управлять было легко и просто во всем диапазоне скоростей. Хотя продольная остойчивость самолета была недостаточной, поперечная была вполне удовлетворительной.

На испытаниях проводилось пикирование без использования воздушных тормозов. Ограничение скорости равнялось 360 миль/час, но самолет сохранял управляемость, не рыскал, не возникало никаких вибраций. Он реагировал даже на малые перемещения ручки управления, хотя с ростом скорости она становилась тугой. Выход из пике был легким, самолет выравнивался на высоте 250—300 м. «Одним из наиболее любопытных устройств пикировщика была система датчиков, которая зажигала красную лампочку, если перегрузки превышали 7g».

Лапрайк не использовал воздушные тормоза, потому что его пассажир не был пристегнут ремнями, но потом русские описали ему, как следует действовать в таких случаях.

«Сектора газа подаются назад и выпускаются тормозные решетки. Они выходят довольно быстро, и они блокируют триммера, а самолет норовит клюнуть носом. После сброса бомб триммера автоматически возвращаются в исходную позицию, и самолет выходит из пике. Для учебных пикирований без бомб триммера ставятся в исходное положение маленькой белой кнопкой на панели управления рядом с ручкой переключателя воздушных тормозов».

Самолет не был приспособлен для горизонтального бомбометания. В рапорте Лапрайка отмечается:

«Амортизационные возможности шасси недостаточны. Машина имеет склонность «козлить» при посадке. Русские советуют при этом слегка поднимать хвост. Тормоза хорошие».

Общий обзор хороший, а обзор вперед превосходный, благодаря закругленному носу и большой стеклянной панели в полу носовой части фюзеляжа. На стекле нанесена красная линия, которая облегчает пилоту заход на цель.

Имея в своем распоряжении превосходный самолет, русские стремительно совершенствовали технику бомбометания и методы использования пикировщиков, что является разительным контрастом по сравнению с нерешительностью и колебаниями англичан. В 1942 году полковник Иван Полбин создал классическую тактику Пе-2, когда его полк участвовал в оборонительных боях в июне 1942 года и во время контрнаступления под Сталинградом. Здесь 2-й бомбардировочный авиакорпус полковника И.Л. Туркеля круглосуточно действовал с передовых баз, чтобы сдержать танки Манштейна, пытавшиеся деблокировать окруженную армию в декабре 1942 года.

Полбин создал так называемую «вертушку». Пикировщики выстраивались в круг над целью и поочередно пи-

кировали на нее под углом 70 градусов, держа интервал между самолетами 1500—2000 футов. В результате пикировщики постоянно находились в плотном оборонительном построении и могли отбить любую атаку сосредоточенным огнем. Когда первый Пе-2 выходил из пике, второй приближался к точке сброса бомб, а третий начинал пикировать.

Во время решающей битвы под Курском в июле 1943 года и немецкие, и советские пикировщики действовали с предельным напряжением. С 5 июля Пе-2 и Ил-2 советских 2-й и 17-й воздушных армий практически непрерывно находились в воздухе. По советским данным, 7 июля в результате их ударов 7-я и 9-я танковые дивизии немцев потеряли в течение 20 минут 70 танков, были разгромлены 3-я и 17-я танковые дивизии. В их составе осталось только 60 танков из 300.

С немецкой стороны не менее напряженно действовали Ju-87. 6 июля «Штуки» совершили около 850 самолето-вылетов и уничтожили 64 советских танка. В этом отношении особенно отличились только что сформированные эскадрильи пушечных Ju-87G. Обе стороны несли огромные потери в самолетах из-за неслыханного количества зениток, собранных в районе боев. Особенно насыщенной была ПВО советских армий. Неожиданно выяснилось, что пикировщикам угрожает новая смертельная опасность, особенно когда они находятся на малой высоте, выходя из пике. Десятки тяжелых батарей вели ожесточенную перестрелку, и самолет вполне мог попасть под их снаряд. В боях под Курском погибли такие немецкие асы, как Хорст Шиллер из I/StG.3 и Вальтер Краусс из III/StG.2.

Советские войска отбили немецкий удар после тяжелых боев и 11 июля перешли в контрнаступление на Орловском направлении. Немцы были вынуждены начать отступление. Непрерывные действия Ju-87 во многих местах помогли удержать линию фронта и не допустить повторения Сталинградской катастрофы. Но в любом

случае битва завершилась тяжелым поражением немецких армий.

Наконец-то немцы осознали уязвимость стареющих «Штук». Хотя их производство продолжалось, появилась тенденция перевооружать эскадрильи истребителями-бомбардировщиками FW-190, которые, как английские «Спитфайры» и американские «Мустанги» и «Корсары», все чаще стали использоваться в качестве пикировщиков вместо самолетов специальной постройки. Это изменение немцы официально признали в октябре 1943 года, сменив обозначение эскадр с StG на SG (штурмовые).

Однако замена Ju-87 на FW-190 затянулась. I/SG.5 в Норвегии была перевооружена в январе 1944 года, в феврале — II/SG.2. Впрочем, к июню 1944 года на старых пикировщиках Ju-87 летала только III/SG.2 под командованием несгибаемого Руделя. Списанные «Штуки» перевооружались противотанковыми пушками или переводились в специальные ночные бомбардировочные эскадрильи.

Союзники немцев последовали этому примеру. Венгерская эскадрилья 102,1 пересела на FW-190 в конце 1944 года, сменив Ju-87D, на которых она летала с июля 1943. Румынские 3-я и 4-я группы продолжали летать на Ju-87D-3 и D-4 до самого момента внезапного перехода этой страны на сторону союзников. В 1944 году были перевооружены болгарские и хорватские эскадрильи.

\* \* \*

В 1943 и 1944 годах все больше внимания стало привлекать использование в качестве пикировщика истребителей-бомбардировщиков. Это происходило на Тихом океане, на Средиземном море, на Восточном фронте и в Европе. Англичане, немцы, американцы, итальянцы пришли к одним и тем же выводам. Тем не менее, Ju-87 постоянно участвовал в боях в Северной Африке до кон-

ца 1942 и даже в начале 1943 года. Они сумели затормозить английское наступление и даже на короткое время вынудили англичан остановиться. Они нанесли сильнейший удар американцам в Тунисе. Действуя с бетонных взлетных полос бывших вишистских аэродромов, немцы не испытывали особых проблем, тогда как самолеты союзников утопали в грязи на грунтовых аэродромах, размытых постоянными дождями. В Тунисе и Сардинии постоянно базировалось всего 50—60 «Штук», однако они нанесли союзникам несколько зубодробительных ударов до того, как в мае 1943 года пал Тунис. Это неожиданное второе пришествие «Штуки», которую уже много раз хоронили до того, снова вызвало переполох в Англии. Опять шум подняли пресса и парламент.

После дебатов по вотуму доверия в середине 1942 года, на которых был затронут вопрос о пикировщиках, министерство авиации надеялось, что его точка зрения, пусть и не принятая повсеместно, не подвергнется больше публичной критике, тем более что министерство потеряло поддержку премьер-министра. Однако министерство не получило передышки, на которую надеялось. Майор Стюарт в июле возобновил атаку, опубликовав очередную статью. В ней он заявил: «Критика достигла своей цели». Он утверждал, что из заявлений Синклера можно сделать вывод, что КВВС, по-прежнему сомневаясь в полезности пикировщика, все-таки найдут ему кое-какое применение. И это является большим шагом вперед.

«Сопrotивление министерства авиации разработке этого самолета и неспособность ряда офицеров авиации полностью осознать специфические особенности бомбометания с пикирования привели к тому, что в списке приоритетов пикировщик был задвинут на задний план. Теперь сделан шаг вперед, который поможет преодолеть последствия этого предвзятого мнения. Начат выпуск пикирующих бомбардировщиков. Лишь одно мы должны воспринимать с осторожностью. Существует тенден-

ция скрывать, как будут использоваться эти самолеты после того, как мы их получим. В последних публикациях высказано мнение штаба КВВС, что пикировщики следует модернизировать и использовать для других целей. Любая попытка влиять в данном вопросе является роковой ошибкой. Пикировщик нельзя превратить в прислугу за всё вроде истребителя-бомбардировщика. Истребитель-бомбардировщик является компромиссом, который прекрасно используют наши пилоты в Африке. Однако он имеет меньшую дальность полета, несет меньше бомб и более уязвим для легких зенитных орудий, чем истинный пикировщик».

Как и ожидалось, министерство авиации отказалось принять эти аргументы, хотя комментарии Стюарта вызвали в министерстве настоящий шок. Он совершенно точно предсказал их намерения. И снова в ход была пущена тяжелая артиллерия.

В пространной статье, опубликованной в сентябре 1942 года, главный маршал авиации сэр Хью Даудинг в очередной раз изложил точку зрения министерства авиации на пикировщик и его эффективность. Впрочем, он был вынужден признать: «Пикировщик является ужасным и сокрушительным оружием». Однако, не переводя дыхания, он тут же добавил: «И в то же время крайне уязвимым». Среди приведенных Даудингом аргументов были все те же самые утверждения: «Бомбометание с пикирования при углах, близких к вертикали, можно выполнять только на узко специализированном самолете, спроектированном и построенном для этой задачи. Бомбометание с пикирования требует специальной подготовки. В принципе не должно возникнуть особых проблем при конструировании специального прибора, который будет учитывать влияние ветра на пикировщик, однако, насколько мне известно, в данный момент такой еще не создан».

Таким образом, хотя эта статья была направлена против пикировщиков, впервые публично Даудинг был вы-

нужден признать, что не располагает достаточной информацией о Пе-2 или о шведских и немецких изобретениях. Между прочим, все они давно прошли испытания в деле и доказали свою эффективность.

Еще одной шпилькой в бок министерства авиации стало письмо мистера Уэстбрука, упомянутое ранее, в котором он критиковал отказ приобрести «Доунтлессы», когда те были предложены англичанам. Начался переполох, так как сначала министерские деятели вообще не могли понять, о каком самолете идет речь. Может, это означает «Бостон», как предположил один из высших чинов КВВС? Секретарь Синклера был вынужден внести ясность:

«В отношении пикирующего бомбардировщика фирмы «Дуглас» следует сказать, что это наверняка А-24, а не «Бостон», о котором вы говорите. Я попросил чиновников министерства связаться с вами и прояснить вопрос, шла ли речь о закупке этого самолета».

Он также коснулся выступления по радио Роберта Сент-Джона, который заявил, что американцы в 1941 году предлагали англичанам пикировщик, который выиграл Тихоокеанскую войну.

«Единственный пикировщик Дугласа, о котором я знаю, это А-24, он же SBD-3 «Доунтлесс». Генерал Лайон из американского посольства информировал меня, что этот самолет официально известен как легкий бомбардировщик и используется американцами как пикировщик.

Я не имею сведений, что А-24 когда-либо предлагался нам для использования в КВВС».

Однако после некоторого замешательства чиновники все-таки были вынуждены признать, что Уэстбрук был прав, и в апреле 1941 года КВВС действительно имели



возможность заказать «Доунтлессы». «Однако следует напомнить, что к этому времени мы полагали, что заказано вполне достаточное количество пикировщиков, и мы хотели использовать резервы промышленности для увеличения производства средних и тяжелых бомбардировщиков».

На самом деле тогда американцам был послан довольно грубый ответ: «Не заинтересованы в пикировщиках А-24. Рассмотрите возможность производства тяжелых бомбардировщиков».

Синклер выразил сомнения в достоверности аргументов Сент-Джона, заявив: «Мы ничего не знаем об этом публичном выступлении. Если оно достоверно, это первое свидетельство того, что американские власти предлагали нам свои самолеты». Несмотря на все эти упражнения в остроумии, выяснилось, что «Доунтлессы» действительно предлагали. В подготовленном для лорда Тренчарда документе говорится: «В отношении пикировщиков, производимых фирмой «Дуглас», о которых упоминает мистер Уэстбрук, следует указать, что потребуется время для установки на них нашего оборудования». Успех «Штук» в Ливии также породил массу проблем.

«Что именно решит сказать лорд Тренчард об успехах германских пикировщиков, предположить трудно. Он не может рассекретить официальные рапорты, которых мы не видели. Я не представляю, на каком основании он полагает, что «Штуки» добились скромных успехов».

**И не удивительно!**

Этот скандал имел забавные последствия. В ноябре 1942 года в «Ньюс Кроникл» была опубликована статья, в которой цитировались слова Теддера:

«Массированные дневные рейды бомбардировщиков, которые мы называем «Бостонскими чаепитиями», имеют более сокрушительное действие с точки зрения под-

рыва морального духа, чем визиты вражеских пикировщиков к нам. Разумеется, бомбардировки «Бостонов» имеют не столь личностный характер. Вы знаете, что бомба «Штуки» летит прямо на вас, когда этот самолет с воем входит в пики. Но «Бостоны» летят высоко над головой и не выдают своего намерения нанести удар по той или иной цели до тех пор, пока ковер сброшенных бомб не накроет пустыню. Вы не знаете, лягут ли бомбы «Бостонов» на вас, пока рядом не разорвется первая из них».

Этот ответ, судя по всему, основывался на заявлении, сделанном научным советником военного министерства, и просто повторял его. Там было сказано: «Когда пикировщик начинает пикировать, становится ясно, против кого нацелена эта атака. Остальные могут стоять спокойно и ждать». Однако далее следовал вывод:

«С другой стороны, по крайней мере в том, что касается британских ВВС, следует честно признать, что к разработке пикировщиков даже не приступали, и эксперименты велись лишь с самолетами других типов. Дальнейшие работы могут привести к увеличению меткости».

Майор Стюарт воспользовался представившимся случаем.

«Одной из самых удивительных причин, выдвинутых официальными лицами в объяснение своего сопротивления созданию пикировщиков, является утверждение, что солдаты на земле могут угадать, куда упадут его бомбы. Поэтому, если бомбы не лягут рядом, они могут спокойно продолжать работы, тогда как при атаке горизонтальных бомбардировщиков никто не знает, куда упадут их бомбы. Эта попытка объявить отсутствие меткости положительной характеристикой является просто смехотворной. Но она проводится как серьезное оправдание официальной позиции».

С этим можно только согласиться.

В марте 1943 года разведка КВСС отметила сокращение количества Ju-87, которые Люфтваффе имели в Северной Африке. Тут же последовало заявление, что все выступления прессы в защиту пикировщиков ошибочны. Майор Смит написал в штаб КВСС:

«Совершенно непонятно, почему термин «Штука» применяется в отношении любого пикировщика. «Штука» — это немецкое сокращение слова «*Sturzkampfflugzeug*» и применяется немцами исключительно в отношении Ju-87. Для простоты мы последовали примеру немцев».

Он продолжал: «Если учесть известные нам тенденции развития германских ВВС в свете последних боев, которые мы вели здесь, не следует предполагать, что самолет вроде Ju-87 будет далее иметь для нас особо серьезное значение».

Однако немцы продолжали работы над самолетом Me-210, что отражало их неослабный интерес к пикировщикам. Но в том же рапорте утверждалось, что это не более чем модернизированный вариант хорошо известного Me-110. Смит добавлял: «Нет свидетельств того, что немцы предполагают использовать его в качестве пикировщика».

И это было неверно. Хотя Me-210 действительно был преемником Me-110, на прототипах Me-210-V2 и V4 были установлены воздушные тормоза. Эксперименты с пикированием начались еще в 1940 году. Хотя позднее эти тормоза были сняты, эксперименты по бомбометанию с пикирования продолжались на Me-210-V12, и первые серийные самолеты предполагалось использовать в качестве пикировщиков. Самолет мог нести две 500-кг бомбы. Но лишь венгры действительно использовали Me-210С в бою как пикировщик.

Хотя из министерства авиации продолжали потоком хлестать заявления, отрицающие саму идею пикировщика, на линии фронта думали совсем иначе. Мы приведем документ, отправленный из штаба ВВС в Бенгалии.

«Я не могу преувеличить значение, которое я придаю максимально раннему прибытию в мое распоряжение пикировщиков «Виндженс». Имеющиеся «Бленхеймы» и «Хадсоны» удовлетворительны в роли средних бомбардировщиков, но абсолютно непригодны для атак кораблей в море и в портах. Если бы у меня имелись пикировщики, я считаю, что мы 9 сентября решили бы свои задачи в Акъябе, затратив вдвое меньше усилий. Поэтому полагаю, что 82-ю эскадрилью следует переподчинить 221-й группе. перебросить туда и организовать там боевую подготовку. Охотно отдам взамен эскадрилью «Бленхеймов», если это необходимо».

Проблемы, которые могут вызвать подобные требования, были обрисованы в записке, в апреле 1943 года посланной полковнику авиации Г. Хьютону в штаб ВВС в Северо-Западной Африке и подписанной Стенсгейтом. Напоминая мартовское заявление о полной неэффективности пикировщиков Ju-87, который сам по себе считался «великолепным», чиновники предупреждали, что сообщения из Индии об успехах «Виндженсов» в очередной раз приведут к столкновению интересов.

«Вы должны учитывать, что мы используем «Виндженсы» в Индии довольно успешно, поэтому нам следует проявлять осторожность в заявлениях о неэффективности пикировщиков и об их явной устарелости. Разумеется, я понимаю, что ваши заявления в основном относятся к «Штукам», но в случае разбирательства у нас могут появиться трудности при отстаивании наших позиций, если мы будем утверждать, что германские пикировщики полностью ушли в прошлое».

В меморандуме штаба ВВС в Индии датированном мартом 1943 года и направленном в министерство авиации, говорится прямо:

«Предлагаем направлять сюда поступающие «Виндженсы». Разумеется, он является пикирующим бомбардировщиком и ничем иным, однако следует учесть два момента. Прежде всего, Бирма является местом, где пикировщик можно использовать правильно, в отличие от «Штук» в Африке. Мы не потеряли в боях ни одного «Виндженса», они делают свое дело эффективно и совершенно безнаказанно. Во-вторых, Бирма отличается от пустыни тем, что является идеальной местностью для применения пикировщиков. Цели сосредоточены на малых участках, хорошо замаскированы и окружены деревьями и холмами».

Ответ министерства авиации можно было предсказать заранее. «Вопрос о пикировщиках «Виндженс» по-прежнему остается сложным с учетом требований секретности».

Прежде чем перейти к дальнейшему рассмотрению их точки зрения, необходимо рассказать, что представлял собой Валти «Виндженс» и как его оценивали летчики-испытатели после первых полетов. К счастью, мы располагаем свидетельством из первых рук об этом самолете.

В июне 1943 года Испытательный полигон бомбардировочной авиации в Фелтвелле занялся летными испытаниями «Виндженсов», и отчет был довольно нелицеприятным. Но при этом он начинался довольно странно: «На полигоне нашелся только один летчик, знакомый с техникой бомбометания с пикирования, и он прибыл сюда совсем недавно. Поэтому испытания затянулись, потому что остальные пилоты в это время только осваивали данный метод». Самолет получил не слишком высокую оценку. «Обслуживать его оказалось феноменально трудно, поэтому общий налет составил всего 7 часов 35 минут». Тем не менее, в отчете было указано следующее:

«В пикировании «Виндженс» ведет себя очень хорошо. Воздушные тормоза действуют эффективно, и очень трудно разогнать его до скорости свыше 300 миль/час. Повороты с помощью элеронов выполняются легко, самолет устойчив. Выход из пике легкий, требует менее 500 футов без лишних перегрузок. Крыло серьезно закрывает обзор вниз, что создает трудности для пилота при выборе момента перехода в пике. Вероятно, это самый серьезный негативный фактор, мешающий точному бомбометанию.

«Виндженс» управляется сравнительно хорошо. Он несколько тяжел в полете и в управлении, но его можно заставить маневрировать достаточно быстро. Взлет и посадка просты. Для двухместного самолета с мотором мощностью 1600 ЛС «Виндженс» имеет плохие характеристики и практически по всем показателям уступает бомбардировщику Фэйри «Бэтл».

Были проведены новые испытания, необходимые, чтобы оценить время, требующееся для обучения неопытного пилота используемой технике прицеливания. В них участвовал летчик, который никогда не видел «Виндженса» и вообще не знал, что такое бомбометание с пикирования. Но отсюда был сделан вывод, прямо противоположный мнению Даудинга.

«Судя по всему, не возникнет никаких трудностей при обучении пилота бомбометанию с пикирования при средней точности отклонения от 50 до 70 ярдов. Чтобы уменьшить эту цифру до 25—35 ярдов, требуется постоянная практика».

В августе 1943 года испытания были продолжены, после чего были сделаны новые выводы:

«Атаковать цель, находящуюся прямо перед самолетом, неудобно. Это требует приложения значительных

усилий к ручке управления и приводит к повышенной скорости на начальном отрезке пике, что потом приводит к трудностям с прицеливанием. Наконец, это означает, что цель не видна в течение длительного времени, что делает выбор момента перехода в пике исключительно трудным».

Поэтому было рекомендовано начинать пикировать с пологого разворота.

«Ведущая кромка крыла «Виндженса» находится на значительном расстоянии впереди кресла пилота, поэтому видимость вниз крайне ограничена. Однако если заходить, держась чуть в стороне от цели, заканчивая горизонтальный полет плавным виражом, цель будет видна в течении 3 или 4 секунд от правильного момента перехода в пике».

Выяснилось, что крайне важно правильно нацелить самолет как можно раньше после сваливания на крыло. «Можно рекомендовать лишь маленькие довороты после того, как самолет начнет пикирование под углом 75 градусов». Бомбовые прицелы на самолетах не устанавливались и вообще считались ненужными. Лучшими помощниками в прицеливании считались:

1. Широкая белая полоса, нанесенная вдоль верхней части фюзеляжа от лобового стекла до капота мотора.
2. Кромка самого капота.

Створки бомболюка и воздушные тормоза действовали быстро, поэтому не было необходимости открывать люк заранее перед заходом в пике. Тормоза выпускались в момент захода в пике.

45-я эскадрилья стала первым подразделением КВВС, использовавшим «Виндженсы» в бою. Это произошло 27 ноября 1942 года при поддержке наступления на полуос-

трове Аракан в Бирме. За короткий период «Виндженсы» совершили 5 вылетов на бомбежку. Они наносили удары по занятым японцами туземным деревням и вражеским позициям. Цель указывалась с помощью дымов. Во время каждого вылета шестерка «Виндженсов» шла двумя звеньями по 3 самолета. К цели они подходили на высоте от 10000 до 12000 футов. На расстоянии 5—8 миль от цели командир давал приказ второму звену отстать на 100 ярдов от него. Потом оба звена перестраивались уступом вправо. В 3 милях от цели лидер отдавал приказ открыть бомболюки.

Пикирование начиналось на высоте 10000 футов. Лидер выбирал курс так, чтобы цель находилась чуть слева по курсу, и ждал, пока ведущая кромка крыла закроет ее. Через 15 секунд после этого он бросал самолет на левое крыло, пока тот не шел вниз вертикально или даже под отрицательным углом, выпускал воздушные тормоза сразу после того, как начинал пикировать. Первый ведомый выпускал их, когда ложился на крыло, а второй — сразу перед этим маневром. Это создавало интервал между самолетами примерно в 1000 футов. Угол пикирования выбирался от 70 до 90 градусов. «Если угол пикирования был менее 70 градусов, точное бомбометание становилось затруднительным». Бомбы сбрасывались на высоте 3—4 тысячи футов. В ходе всех этих атак была показана хорошая меткость, а потерь не было вообще.

После этого в Индии не осталось никаких сомнений в эффективности пикировщика. Там все верили в его будущее. Но в Уайтхолле думали наоборот.



## ГЛАВА 12

### САМОЛЕТ ДЕРГАЛСЯ, КАК В ЛИХОРАДКЕ

Боевой дебют «Виндженса» увенчался полным успехом, что вызвало недовольство противников пикировщика. Но уже настоящее разлитие желчи имело место после того, как осенью 1943 года новую серию блестящих побед одержала давно списанная со счетов «Штука». После капитуляции Италии в районе Эгейского моря образовался вакуум, открытый любому, кто начнет действовать первым. Американцы проявили незаинтересованность и нерешительность, в результате англичане были вынуждены принимать меры в одиночку, собрав войска с бору по сосенке. Были заняты острова Кос, Лерос и Самос, но Родос, самый важный из островов, успели занять немцы. На его аэродромы были спешно переброшены подкрепления, в том числе и пикировщики.

В результате серии тщательно спланированных операций немцы сумели захватить все острова, каждый раз после предварительной бомбардировки. Британские гарнизоны оказали ожесточенное сопротивление, но снова решающее слово сказали «Штуки». Они прокладывали путь войскам, уничтожая артиллерийские батареи и огневые точки. Попытки Королевского Флота оказать помощь армии были отбиты с огромными потерями для

англичан. Массированные налеты «Штук» живо напомнили ужасные дни боев за Крит в 1941 году.

Поэтому не приходится удивляться тому, что радостные сообщения из штаба ВВС в Индии об их гораздо более скромных успехах были встречены в министерстве авиации, мягко говоря, холодно. В своем ответе чиновники одернули забывшихся фронтовиков: «Очень важно избегать воскрешения совершенно ложных идей путем преувеличения относительной важности метода бомбометания с пикирования по отношению к другим методам»<sup>1</sup>.

Если отрицаются даже совершенно достоверные факты, тогда несложно понять, что за этим последует. «В отношении оповещения широкой общественности вам следует помнить, что пикирующий бомбардировщик ранее стал причиной острейших и неправильно понятых споров. Поэтому, когда будет подготовлено первое коммюнике, будет важно ограничить информацию, чтобы она не привела к возобновлению споров».

Отсюда следовал вывод, что любое сообщение об успехах «Виндженса» является «несколько преждевременным».

Руководители министерства пошли дальше. В памятной записке отделу по связям с общественностью было сказано: «Мы думаем, что лучшей линией поведения в данном вопросе будет указание на гибкость использования «Виндженса» в качестве легкого бомбардировщика, способного выполнять самые разнообразные атаки. Будет правильно делать упор на достижения «Виндженса», а не на действенность бомбометания с пикирования по сравнению с остальными методами атак».

Разумеется, штаб ВВС в Индии не пришел в восторг, получив инструкцию, как заниматься фальсификациями. В Лондон был отправлен вежливый отказ.

---

<sup>1</sup> Какой ужасный канцелярит! *Прим. пер.*

«То, что «Виндженс» является пикировщиком, здесь известно почти всем. Возникшие подозрения могут принести гораздо больше вреда, чем пользы, если наши информационные сообщения будут что-то скрывать. После нескольких месяцев упорной работы механики и летчики преодолели тяжелые технические проблемы и отработали эффективную тактику. Они совершенно не смогут понять попытку принизить результаты их усилий. Рассказы, доходящие из Северной Африки и Великобритании о том, что пикировщик «мертв», никак не могут способствовать повышению морального духа. Широкая пропаганда достижений должна помочь личному составу, который знает, что летает на самолетах того типа, в который министерство авиации почти не верит».

Но чиновников это не тронуло. Был отправлен второй секретный меморандум, где снова подтверждалась нежелательность упоминаний о пикировщиках. Сцепив зубы, лондонские деятели согласились на то, чтобы командование ВВС в Индии сообщило о «Виндженсе» «как о хорошем пикировщике, потому что он достаточно точен и может быть эффективно использован против небольших и слабо защищенных целей». Однако они не забыли упомянуть, что самолет имеет малый радиус действия, слабое оборонительное вооружение и низкую скорость, недостаточный обзор вперед. Кабинетные вояки утверждали, что он плох в качестве горизонтального бомбардировщика и на малых, и на больших высотах. Отсюда следовал вывод:

«Признано, что применение пикировщиков вроде «Виндженса» является совершенно неэкономичным, если ему предстоит действовать в Европе. Использование специальных пикировщиков «Виндженс» против таких целей, как вражеский транспорт или места сосредоточения войск, не оправдано и будет иметь незначительный

оперативный эффект. Выяснилось, что истребители-бомбардировщики прекрасно могут работать в качестве пикировщиков вдобавок к своим возможностям как истребителей. Более высокая точность, дальность, бомбовая нагрузка перевешивают те преимущества, которые может принести использование «Виндженсов» в эскадрильях первой линии».

В 1943 году в авиации всех стран происходило развитие типа истребителя-бомбардировщика. В Америке после первых неудачных попыток применения А-24 возникли проблемы с применением пикировщиков в армейских ВВС, несмотря на многочисленные, хотя и не выполненные заказы на переделки различных флотских самолетов. Эти неудачные попытки переделок объясняются производственными проблемами, которые стали еще серьезнее, когда не прибыли вовремя армейские версии «Хеллдайвера» и «Буканира» (ХА-32). Когда «Виндженс» (А-35А) тоже не был поставлен вовремя, пришлось выкручиваться, как только возможно. А в результате армейские ВВС взяли для переделки маневренный дальний истребитель «Мустанг», построенный компанией «Норт Америкен» по чертежам, разработанным совместно с англичанами. Его переделали в пикировщик, и неожиданно для многих он оказался таким же удачным самолетом, как и немецкие переделки истребителя FW-190.

На самом деле американцы начали работы даже раньше немцев, так как пикировочный вариант «Мустанга» под обозначением А-36А был заказан в августе 1942 года. Его производство началось почти сразу, и к началу 1943 года не менее 6 эскадрилий были вооружены новыми самолетами. Это были переделки обычного Р-51, оснащенные тормозными решетками и бомбодержателями на две 500-фн бомбы, по одной под каждым крылом.

Работы по созданию специального пикирующего бомбардировщика армейские ВВС окончательно свернули после очередной попытки, которой стал самолет Валти

ХА-41. Это должна была быть очень большая машина, способная нести до 7000 фн бомб. При взлетном весе около 23000 фн на самолет предполагалось поставить мотор мощностью 3000 ЛС. Однако к тому времени, когда обозначились первые результаты, армия окончательно потеряла интерес к специальному пикирующему бомбардировщику.

В Италии еще до капитуляции предпринимались усилия по замене стареющих Ju-87 истребителями-бомбардировщиками. Однако дело не двинулось дальше чертежей новых самолетов. Например, самолет Авиа LM-02 был чисто итальянской идеей. Это был специальный планер-пикировщик, предназначенный для атаки британских кораблей в Гибралтаре. Он имел цельнодеревянную конструкцию и был оснащен воздушными тормозами Юнкерса. Идея заключалась в том, чтобы отбуксировать этот планер, несущий две 820-кг бомбы, через Средиземное море с помощью бомбардировщика SM-79. Примерно в 30 милях от Гибралтара планер предполагалось отпустить. Затем он должен был нанести удар с пикирования и сесть на воду возле Альхесираса. Пилота должна была забрать подводная лодка.

Более реалистично выглядела переделка истребителя Реджиани RE-2002, чтобы он мог совершать атаки с пологого пикирования под углами до 45 градусов, имея под крыльями пару 250-кг бомб. Несколько таких самолетов поступили на вооружение и в июле 1943 года даже потопили 3 транспорта союзников.

Американцы использовали «Мустанг» в качестве пикировщика в Северной Африке, что снова привело к тому, что британский парламент занялся вопросом об отсутствии в КВВС пикировщиков. Депутат Пэрбрик несколько раз поднимал его, в том числе 21 января 1943 года.

«Имеются ли у нас истребители-бомбардировщики, способные также действовать в качестве пикировщиков?» — спросил он министра, который был вынужден признать, что нет, не имеются. «Не было бы желательным иметь

некоторое количество таких истребителей-бомбардировщиков, которые в подходящих условиях могут быть использованы в качестве пикировщиков?» Ответ министра сразу расставил все точки над «и». «Нет, сэр. Потому что пилоты, которые должны летать на этих самолетах, совершенно не знакомы с такими методами».

Несгибаемый Пэрбрик не отступил. 3 февраля он делает новый запрос: «Учитывая тот факт, что самолет-истребитель был модифицирован, что позволило ему сбрасывать бомбы с пикирования, и был испытан, что подтвердило 18 месяцев назад само министерство авиации, отметив, что такая оснастка не снижает его характеристик как истребителя, были ли проведены дальнейшие исследования вопроса на предмет: могут ли наши истребители-бомбардировщики также совершать атаки с пикирования при благоприятных обстоятельствах?»<sup>1</sup>

Но продолжалась и закулисная возня. Министерство родило еще один секретный меморандум.

«Несмотря на отсутствие каких-либо свидетельств, что «Мустанги» выполняли атаки с крутого пикирования, у мистера Пэрбрика, очевидно, создалось впечатление, что это имело место. Как вы знаете, этот депутат парламента постоянно запрашивает, почему самолеты не оснащают воздушными тормозами. Поэтому я полагаю, что мы укрепим нашу позицию, если просто ответим: «Нет, сэр. Самолет, выполнявший эти атаки, не был оснащен тормозными решетками». И тогда его убежденность поможет доказать, что самолет может пикировать даже без помощи воздушных тормозов».

В 1938 году министерство делало прямо противоположные заявления!

Но вдобавок это была прямая ложь. А-36А был оснащен воздушными тормозами. Эти тросовые решетки дей-

---

<sup>1</sup> Нет, черт побери, какой язык!! *Прим. пер.*

ствительно не снижали летных характеристик. Можно было бы сказать, что мир перевернулся, но это не так. Министерство авиации продолжало отказываться от пикировщика, но в 1943 году причины назывались прямо противоположные тем, которые приводились 5 лет назад. Личный секретарь министра признался: «Вопрос о пикировщиках снова становится болезненным после американского отступления в Тунисе. Мне кажется, что заявление для публики должно быть по возможности уклончивым».

К счастью, окончательное поражение войск Оси на этом театре на время сняло напряжение. К тому же снова возник вопрос о пикировщиках, заказанных Бивербруком в 1940 году, которые даже в 1943-м все еще не были получены. И вот об этом тоже вспомнили. В документах сохранились описания того, как развивались события. 26 июня 1942 года Синклер писал Черчиллю:

«Лорд Бивербрук заявил, что полностью согласен с моим мнением относительно вопроса, почему мы не получили пикировщики, которые были заказаны в июле 1940 года. Это произошло целиком по вине американских производителей. Он сказал, что американские заводы работают настолько неэффективно, что правительство вынуждено брать руководство на себя».

В августе было получено прямое подтверждение в записке Хью Молсона Синклеру.

«Джеффри Мандер сообщил мне, что истинное объяснение заключается в том, что выпуск этих пикировщиков сорван американскими компаниями, не сумевшими выполнить свои контракты. Я попытался убедить его честно повторить все это вам, потому что здесь бытует убеждение, что все это происходит из-за обструкции, устроенной вашим министерством. Но Джеффри Мандер сказал, что совершенно не желает возлагать какую-либо вину на американцев».

5 марта 1943 года пришло еще одно мрачное предсказание от британской авиационной комиссии в Вашингтоне. Оба контракта на производство самолета Брюстер «Бермуда», по которым англичане должны были получить 750 пикировщиков, были очень далеки от выполнения. «Работы по этим контрактам ведутся совершенно неудовлетворительными темпами. Совершенно ясно, что до 1944 года контракт не будет выполнен». Спираль начала раскручиваться.

«В последнее время возросла заработная плата рабочих, что привело к увеличению стоимости контракта А.642 примерно на 2 миллиона долларов. Это повлечет за собой новые удорожания, размеры которых фирма пока еще не может точно установить, но 750 самолетов подорожают еще на несколько миллионов».

В этом рапорте была затронута еще одна проблема. «Еще больше осложняет положение тот факт, что министерство флота США обещало фирме заем в 30 миллионов для реконструкции заводов. Однако, если фирма будет нести убытки, размеры кредита будут сокращены. И это неизбежно произойдет, если они не будут получать платы по нашим контрактам»

Но все это повлияло только на британские заказы. Американский флот работал по совершенно иным договорам. По мнению комиссии:

«Выглядит крайне желательным немедленно решить, будет ли пикировщик «Бермуда» столь важен, чтобы оправдать сохранение контракта. Если нет, то мы предлагаем расторгнуть контракт или передать его американскому флоту как можно скорее».

Начальник штаба морской авиации отреагировал так:

«Вопрос о продолжении контракта на производство «Бермуды» поставлен своевременно. Насколько я знаю,



проблема заключается в том, что недостатки «Бермуды» далеко не устранены. Последний рапорт показывает, что при осмотре выявлены трещины в 10 процентах болтов, крепящих крылья. Если же учесть другие недостатки самолетов, которые выходят с завода в сыром виде, это никак не способствует его скорейшему принятию на вооружение.

Если бы не вмешался политический фактор, я ратовал бы за то, чтобы прекратить трату денег и отказаться от «Бермуды», если это возможно. Но здесь имеется политический фактор. «Бермуда» является единственным пикировщиком, заказанным нашими ВВС, и об этом не раз объявлялось публично. При этом споры относительно будущего пикирующего бомбардировщика продолжают. И, насколько я знаю, у нас нет убедительных аргументов, позволяющих убить его окончательно. Если мы не получим ни одного, я надеюсь, «Бермуда» положит конец спорам. Ее единственным достоинством будет то, что мы сможем твердо сказать: у нас есть пикировщик, но мы его не можем использовать».

Это было типичное отношение министерских чиновников, хотя публике об этом не сообщали. Никакие доклады об успехах «Виндженса» не могли изменить положения. Поэтому неудачи компании «Брюстер» явились для министерства настоящим благословением. Заместитель начальника штаба КВВС написал Синклеру: «В результате мы выяснили, что самолет, который мы надеялись использовать в 1941 году, начнет летные испытания в этой стране лишь 2 года спустя».

Он предложил доложить об этом правительству, чтобы согласовать план дальнейших действий.

«Мы намеревались сформировать в Соединенном Королевстве 4 эскадрильи пикировщиков. Построено уже около 200 «Бермуд» и вскоре появятся новые, еще до того как контракт будет отменен. Если не принимать во

внимание неспособность «Бермуды» летать, ничто не может остановить немедленное формирование 4 эскадрилий».

Если же правительство не сумеет избавиться от «Бермуд», КВВС пообещали «приложить максимум усилий, чтобы поднять «Бермуду» в воздух и использовать хотя бы в небоевых целях». Заместитель начальника штаба КВВС считал, что сообщение о разрыве контракта на производство «Бермуды» станет «небольшой политической сенсацией». Однако он присоединился к мнению министра, заявив: «Проблему можно было бы значительно упростить, если бы несколько месяцев назад мы сумели тихо похоронить пикировщик в парламенте».

Министр занял более жесткую позицию. «Если мы совершили ошибку, заказав «Бермуду», мы не должны бояться возможного политического скандала, отказавшись набирать экипажи для самолета, который небоеспособен, и аннулировав остатки контракта». Однако он не желал идти напролом. «С другой стороны, мы не должны столь легко делать вывод о полной непригодности «Бермуды» к боевым операциям». Если удастся, самолеты все-таки следует использовать, пока им не будет найдено другое применение. «Эскадрилью или две можно использовать для ударов по судоходству, может быть одну эскадрилью следует передать тактической авиации как пикировщики...» Министр также указывал: «Было бы полезно совершенно точно выяснить, кто виноват в заказе «Бермуды». Далее он не без яда замечал:

«В этой папке находится длиннейший перечень дефектов «Бермуды». Прошло уже 3 года с момента подписания контракта. За это время Вашингтон посетила куча офицеров КВВС. Наверняка некоторые из них были обязаны связаться с компанией «Брюстер» и выяснить, действительно ли «Бермуда» соответствует нашим требованиям».

Наконец он заявил:

«Я сказал парламенту после консультаций со штабом КВВС, что мы желаем иметь легкий бомбардировщик, способный выполнять атаки с пикирования. Я сказал, что они наверняка будут использоваться против кораблей, но могут применяться и на суше. Если «Бермуда» окажется непригодна для боевого использования, мы можем поискать в Соединенных Штатах другой пикировщик».

На совещании 23 марта 1943 года в кабинете заместителя начальника штаба КВВС снова были подняты все эти вопросы, и памятная записка министерства просто констатировала очевидное. Было заказано 1300 пикировщиков Валти «Виндженс», в то время как Индии совсем не требовалось такое их количество. «Если потребуется, мы перебросим туда достаточно «Виндженсов», чтобы сформировать и содержать 4 эскадрильи поддержки армии в течение долгого времени». По вопросу о приобретении в Америке А-31 или А-35 отмечалось, что производство первого самолета прекращено в апреле, но А-35 при необходимости можно закупить.

Заместитель начальника штаба КВВС с этим согласился и посоветовал приостановить или вообще прекратить поставки «Бермуды». Министру авиационной промышленности было поручено найти законное основание расторжения контракта и как можно быстрее. Из «Виндженсов» будут сформированы 4 эскадрильи, и одновременно следует известить правительство, что все работы по «Бермуде» должны быть свернуты.

Но на этом эпопея «Бермуды» не завершилась!

\* \* \*

К середине 1943 года западные союзники перешли в наступление на всех фронтах. Одно из главных возраже-

ний против пикирующих бомбардировщиков отпало. Полное господство в воздухе над полем боя или стало совершенно реальным, как в Бирме, или быстро становилось таковым, как в Италии. На обоих этих театрах еще до начала высадки в Нормандии Королевские ВВС были вынуждены начать оказывать непосредственную поддержку армии, поэтому им потребовались пикировщики, которые были наиболее полезны для таких целей.

После долгого стояния на месте в Италии союзники начали подготовку к высадке во Франции. Поэтому, ближе к зиме, началось сокращение перебазировавшихся в Италию ВВС Пустыни. Авиакрылья «Спитфайров» больше не должны были прикрывать десантные армады, поэтому им пришлось заняться уничтожением опорных пунктов, разбросанных по горным ущельям и речным долинам. Для этого они явочным порядком переквалифицировались в пикировщики.

Когда в октябре 1943 года 324-е авиакрыло вернулось в Италию, оно избежало плачевной судьбы двух других и не было расформировано. Вместо этого пилотов начали готовить к действиям против наземных целей, в том числе, обучать бомбометанию с пикирования. 43-я эскадрилья входила в состав этого авиакрыла. Сейчас мы ознакомимся с методами тренировки, особенностями тактики и примерами боевых операций того времени. Вот как все это видел один из пилотов эскадрильи старший сержант Деннис Янг, летавший на «Спитфайре».

«43-я эскадрилья было одной из 4, которые летали на «Спитфайре IX» в составе 324-го авиакрыла ВВС Пустыни», — вспоминал Деннис Янг.

«Мы были очень мобильным крылом. Буквально все жили в палатках и передвижных домиках. Главным нашим впечатлением от проведенной в Италии зимы 1943—44 года была ужасная грязь, холод и полное отсутствие удобств. Хотя официально считалось, что мы летаем на модели «IX», по мере приближения D-дня эти самолеты

у нас забирали, и мы взамен получали модель «VIII». Поэтому у нас создалось впечатление, что в Англии с лета этого года думают о нашем участке как о второстепенном театре».

Разумеется, Янг и другие пилоты ранее никогда не обучались атакам с пикирования до того, как попали в эту эскадрилью. Не считать же всерьез сбрасывание дымовых бомб с устаревших «Гарвардов» в Родезии. Он сам был подготовлен как классический летчик-истребитель, когда обучался на «Тайгер Моте» на авиабазе в Солсбери в Родезии.

«Когда было принято решение использовать нас в качестве пикировщиков, наша эскадрилья была выбрана в качестве базовой. Мы должны были готовить по 8—10 пилотов за раз в течение 3 недель для нашего крыла. Наше учебное подразделение по-прежнему входило в состав крыла и базировалось в Перудже. Под крыльями самолетов были установлены 2 легких бомбодержателя. Во время учений мы применяли дымовые бомбы. В качестве мишени мы использовали маленький плотик около 6 футов диаметром, установленный на якорь на ближайшем озере. Вскоре мы стали настоящими специалистами, хотя это совершенно не нравилось местным жителям, продолжавшим рыбачить там же. Вид 4 «Спитфайров», летящих на тебя и сбрасывающих дымовые бомбы, не способствует повышению улова для продажи на рынке!»

После того как тренировки были завершены, пилоты вернулись в свои эскадрильи, но 43-я продолжала действовать с аэродромов возле Перуджи, Анконы и Риччоне. Взлетные полосы здесь были расположены на прибрежных пляжах и представляли собой скрепленные болтами металлические решетки. Янг вспоминает, что приливы им не мешали, однако сильные поперечные ветры дела-

ли посадку на таком импровизированном аэродроме опасным занятием. В отношении бомбовой нагрузки самолетов он отмечает:

«Сначала мы использовали 250-фн, однако они оказались плохими при использовании в боевых условиях и часто ложились мимо. Тогда мы стали подвешивать по одной 500-фн бомбе под фюзеляж, и она шла точно. Такая бомба стала нашим главным оружием, но, насколько я помню, я совершил несколько пробных вылетов с самодельными напалмовыми баками, которые оказались слишком капризным оружием».

500-фн бомба подвешивалась к «Спитфайру» на средний бомбодержатель. Ее удерживали два рычага, а сбрасывалась бомба электрическим переключателем.

«Это была крошечная кнопка, которую вы едва могли нащупать. Кнопка была утоплена в гнездо, как и гашетка. В случае отказа системы сброса сначала вы немного матерились, а потом принимались толкать ногой другое устройство для сброса бомбы. Это был подпружиненный стальной стержень в полу, который следовало двигать грубой силой. После нескольких пинков он подавался, и ваша бомба отрывалась от самолета. Мы не слишком думали, что при этом происходит, и совершенно не заботились, куда именно бомба упадет. Чаще всего мы находились севернее запретной линии<sup>1</sup>, а потому данный вопрос никого не занимал».

Никаких бомбовых прицелов при этом не использовалось. Иногда на стекле кабины рисовались какие-то

---

<sup>1</sup> Эта условная линия была проведена поперек Италии, и к северу от нее можно было сбрасывать бомбы, не опасаясь накрыть свои войска. Разумеется, о безопасности гражданского населения речь не шла.  
*Прим. авт.*

линии, но этим мало кто пользовался. Дело в том, что зимой, в условиях плохой видимости, когда фонарь был заляпан грязью и маслом, пилот принимал эту метку за приближающийся самолет. Кое-кто ставил точку на колпаке фонаря над головой, чтобы указать правильный угол пикирования. В этом случае точка совпадала с далеким горизонтом. Для этого механики поднимали «Спитфайр» на козлы и, накренив, отмечали углы.

Тактика всегда зависела от цели. В этот период войны союзники обладали подавляющим превосходством в воздухе, и армия звала летчиков на помощь при каждом удобном случае. Не раз «Спитфайры» вызывались, чтобы уничтожить отдельного снайпера. («Я помню, как однажды двое из нас до основания разрушили церковь, чтобы выковырять оттуда снайпера. Мы летели так низко, что я видел солдат, махавших нам руками».) Но чаще требовалось уничтожить отдельные танки, замаскированные под стоги сена, или дома, превращенные в опорные пункты. («Во время другого вылета нам указали номер дома, который следовало разрушить, на улице. Там засели гестаповцы. Мы с удовольствием выполнили просьбу».)

Но чаще всего приходилось заниматься «потрошением железки, то есть уничтожением железнодорожных линий между важными стратегическими центрами, а иногда и железнодорожных станций в этих центрах. Такие цели летчики не любили, потому что они обычно имели сильную защиту. Основу ПВО составляли германские зенитки, которые стреляли неприятно метко.

«88-мм или 105-мм зенитные батареи были нашим главным врагом. Немцы располагали их чертовски маленькими группами вокруг важных объектов. При этом создавались зоны зенитного огня, которые нам приходилось пересекать, если мы хотели добраться до цели. Мне особенно запомнилась огневая завеса над рекой По, с которой нам приходилось иметь дело особенно часто. Черные клубки были не столь опасны, как бездымные

разрывы, которые вы обычно не видели в небе. Они выпыхивали ярким красным шаром, и если ты его все-таки замечал, делать что-либо было уже поздно!»

При заходе на цель «Спитфайры» использовали два основных строя. Ни в одном случае они не имели истребительного прикрытия. («Вы сами себе истребительное прикрытие».) Это была либо четверка, либо шестерка самолетов. Чаще всего 43-я эскадрилья использовала группу из 4 «Спитфайров» — «Текущую четверку».

В этом строю 4 «Спитфайра» летели «коробочкой» на расстоянии примерно 200 ярдов один от другого. Два головных самолета летели прямо, обычно на высоте 18—20 тысяч футов. Задняя пара ходила из стороны в сторону, держась небольшим уступом. Эти самолеты также меняли высоту. Группой обычно командовал правый лидер. Все самолеты несли бомбы. В качестве варианта применялась «коробочка» из 6 самолетов. В этом случае передняя тройка и средний «Спитфайр» задней летели прямо, а фланговые самолеты задней тройки так же качались из стороны в сторону, как в «Текучей четверке».

Довольно редко в полет отправлялся один самолет, пара самолетов использовалась еще реже. Обычно пара вылетала по заказу системы наведения 8-й Армии для атаки «чертовски маленьких целей», а такие вылеты не пользовались популярностью, так как были трудными и утомительными.

«Вы могли сидеть парами в готовности к взлету в конце полосы, дожидаясь, пока взлетят сигнальные ракеты. Вы должны были лететь по карте, выслушивая офицера наведения и пытаться отличить одну паршивую деревушку от другой, совершенно такой же. Чаще всего мы базировались не далее чем в 15 милях от линии фронта и прекрасно знали этот район. Однако попытаться привязать координатную сетку к тому, что видишь, совсем не просто, особенно когда вверху кру-



жат самолеты, а люди на земле изо всех сил стараются тебя прикончить».

После того как лидер обнаруживал цель, и если огонь зениток был не слишком плотным, вся группа, не ломая строя, подходила к цели, чтобы все пилоты могли ее увидеть. После этого лидер отдавал команду перестроиться в колонну и подготовиться к пикированию. Рядом с целью лидер выполнял разворот, чаще всего влево, и заходил в пике так, чтобы солнце оказалось позади него. Полет к цели обычно проходил спокойно, самолеты держали скорость около 250 узлов. Однако когда самолеты входили в крутое пике, скорость быстро возрастала. Как правило «Спитфайры» 43-й эскадрильи пикировали под углом 80—82 градуса.

Когда головной самолет выходил на цель, пилот видел ее считанные секунды. Для прицеливания на последней фазе пике использовался кок винта. Он поднимался, пока цель не исчезала под носом «Спитфайра», что происходило обычно на высоте от 4000 до 2000 футов, редко ниже. Затем на долю секунды глаза пилота затягивала черная пелена, но руль высоты уже ставился в нужное положение с помощью триммера. Самолет выходил из пике и мчался прочь от цели.

Второй, третий и четвертый истребители пикировали на цель с интервалами в несколько секунд вслед за лидером, но делали это, чуть изменив курс, чтобы сбить с толку зенитчиков. Тем не менее, пилотировать последний самолет было не слишком приятно. Немецкие наводчики всегда действовали хорошо. Замыкающим никогда не ставили новичка, как можно было бы подумать. Чаще всего это был один из опытных старших офицеров, знавший массу уловок, которые позволяли ускользнуть из-под огня, пока ошеломленные зенитчики обстреливают то место, где еще недавно видели «Спитфайр».

После атаки самолеты встречались «где-то на обратном пути». «Спитфайр» был вооружен 20-мм пушками и

мог обстрелять цель, если она того заслуживала. Но при атаках железных дорог этого чаще всего не делалось. Янг считает, что при атаке группы из 4 самолетов, как правило, 2 бомбы попадали в цель, а 2 остальные ложились достаточно близко.

«Мы могли добиться очень многого огнем своих пушек, но, конечно же, не обстреливая железнодорожные рельсы. Здесь это было просто бесполезно».

Я спросил Денниса Янга, какую скорость они развивали на последнем участке пике и о неизбежной пелене перед глазами.

«Я полагаю, что мы достигали 600 миль/час, но, разумеется, спидометр этого уже не мог показать. Несколько раз у самолетов 43-й эскадрильи после пикирования на «Спитфайре VIII» сминало центроплан. Конечно же, «Спит» не был предназначен для такой работы и не имел специальных подкреплений. На выходе из пике мы испытывали большие перегрузки. Пилот закладывал крутой вираж влево и бросал самолет вниз. При угле пикирования 80 градусов летчику казалось, что самолет стоит вертикально, и он повисал на привязных ремнях. На выходе из пике ты становился очень тяжелым, тебя вдавливало в кресло, и ты чувствовал, что лицо, глаза и рот текут вниз. Сначала в глазах все краснело, потом темнело, а потом все исчезало. Через долю секунды ты обнаруживал, что летишь вверх. Но после нескольких подобных атак ты привыкал к нагрузкам».

Разумеется, «Спитфайры» не имели автомата вывода из пике.

«Я не думаю, что они были необходимы, хотя я видел, как один или два парня так и ушли вниз, даже не попытавшись вывести самолеты из пике. Если ты опус-

каешься ниже 200 футов, оценить расстояние до земли на такой скорости исключительно сложно. Тебе приходится приложить все силы, чтобы вывести «Спитфайр» из крутого пике, но обычно все кончается нормально».

Уровень потерь в 43-й эскадрилье, насколько мог вспомнить Деннис Янг, был просто жутким. Перебирая фотографии, он называл почти каждого из летчиков по имени, печально добавляя: «Это было перед его последним вылетом», «он погиб», «его девушка ждала его, однако он не вернулся. Погиб буквально через пару недель». Все это могло показаться страшным, ведь все эти люди были его друзьями, однако атаки с пикирования на «Спитфайрах» были делом крайне опасным. Колесо судьбы описало полный круг. Когда-то на полигоне Орфорд-несс пикировал легендарный «Кэмел», сегодня это делал такой же легендарный «Спитфайр»!

И чтобы закончить эту главу, обратимся к рассказу Денниса Янга о вылете, который едва не стал для него последним. Это был вылет по заявке армии, и Янг должен был лететь замыкающим. Истребители должны были атаковать хорошо защищенную цель возле Тревизо в Северной Италии.

«Это был еще один вылет на железку, и я летел замыкающим, когда мы перестроились в колонну для пикирования. Вокруг стояло множество зениток, и повсюду были видны разрывы 88-мм снарядов. Я проследил, как наш лидер вошел в пике, сбросил бомбы и отвалил. Затем атаку выполнили остальные двое, проскочив сквозь разрывы. И вот я последовал за ними.

Я не получил прямого попадания и вообще ничего не заметил, но самолет дергался, как в лихорадке, и я знал, что он был поврежден. Я выполнил пологое пике и постарался как можно быстрее отвалить. Когда я отворачивал прочь, мой верный старый самолет вел себя очень плохо. Он весь трясся. Осколки изрешетили мне мотор

и пробили пневмосистему. Во время пике я попытался дать очередь из пушек. Это было бесполезно, но принесло бы мне моральное удовлетворение. Но пушки молчали. И выйдет ли шасси, когда придет время садиться? Этого я не знал.

Я огляделся кругом, пытаюсь найти своих товарищей, однако они пропали. Я вообще не видел в небе ничего. Разрывы зениток остались позади, и небо было пустым. Я стал вызывать остальных по радио, но не получил ответа. Я проклял и свою старую тачку, и себя самого. Я решил, что все кончено и я рухну в море. Оно выглядело чертовски холодным, и купаться мне совсем не хотелось.

Вот в таком положении я оказался. Ни пушек, ни товарищей, ни шасси, как я подозревал. Во время одного из предыдущих вылетов я уже разбил один «Спит», совершив аварийную посадку. Но этот самолет был предметом зависти остальных летчиков эскадрильи, и я старался беречь его. Я просто чувствовал, как он говорит: «Не бросай меня!» Будущее ему не казалось радужным!

Я долетел до Римини и вызвал центр управления полетами. Я объяснил, что произошло, и сказал, что не хочу рисковать, садясь на такую короткую полосу. Они приказали мне выпустить закрылки, что я и сделал. Они действовали, но у меня не было тормозов. Тогда центр отправил меня на другой аэродром, в 15 милях южнее, где находилась база американских бомбардировщиков «Мэродер». Они построили для себя полосу длиной в милю. К счастью, янки использовали одну из 4 частот, на которые была настроена моя рация. Я объяснил им свои проблемы. Вскоре они согласились принять меня, но в этот момент мой мотор два раза рывкнул и зачихал. Озабоченный работой колес, закрылков и пушек, я совершенно забыл о топливе. А оно кончилось!

Выбора не осталось. Я пошел вниз по ветру. Когда я спустился к земле, то с ужасом увидел, что мне навстречу взлетает другой «Спитфайр». Мы разминулись

в считанных дюймах друг от друга. Полоса мелькнула и кончилась, но без тормозов «Спитфайр» продолжал катиться и катиться. Ну вот, подумал я, придется списывать и его.

Я домчался до конца полосы и соскочил на землю. Однако на этот раз самолет не зарылся носом, а довольно мягко сел на задницу, хотя у меня при этом лязгнули зубы.

Тем временем другой самолет заложил сумасшедший вираж и снова загрохотал по полосе, подрулив прямо к тому месту, где я почти без сил лежал в кабине своего истребителя. Пилот пулей выскочил из кабины. Оказалось, что я едва не угробил полковника авиации из другой части!

Он вставил мне колоссальный фитиль. Прошло довольно много времени, прежде чем у него иссякли ругательства, которыми он описывал меня и моих предков. Лишь тогда я смог вставить словечко, чтобы объяснить, что случилось. После этого он стал нем, как рыба!»

В Европе в конце войны для поддержки наступления своих армий в ноябре 1943 года были сформированы Тактические воздушные соединения. Их самолеты использовали бомбы и ракеты. КВВС летали на «Харрикейнах», «Тайфунах», потом на «Спитфайрах V» и «Спитфайрах X». Позднее появились «Мустанги III». С марта 1944 года летчики начали готовиться к высадке во Франции, но, как и предсказывалось, понесли тяжелые потери от огня немецких зениток. Бомбежки с пикирования по-прежнему составляли лишь незначительную часть операций, что и стало причиной этих несчастий. Летчики все еще использовали те же методы, что и «Бэттлы» в 1940 году, заходя на цель на малой высоте. КВВС упрямо не желали учиться!

Американская 9-я Воздушная армия использовала свои самолеты примерно таким же способом. Американцы летали на P-51 и P-47 «Тандерболтах». Однако первые же вылеты показали, что американцы склонны гораздо чаще

использовать пикирование. Хотя, может быть, это происходило потому, что их самолеты были гораздо прочнее сделаны. Из всех английских машин лишь «Тайфун» мог с ними соперничать в этом. Например, 5 марта 1944 года «Тандерболты» 366-й истребительной авиагруппы бомбили с пикирования аэродром Сен-Валери. Однако при этом они несли всего лишь 250-фн бомбы. Такие же мелкие бомбы использовали «Мустанги» во время первых вылетов, но постепенно бомбовая нагрузка возрастала. Сначала пошли в ход 500-фн, а потом и 1000-фн бомбы.

Хотя во время боев в Нормандии в июне 1944 года пресса широко раструбила об использовании ракет, истребители Королевских ВВС и американской армейской авиации часто бомбили цели с пикирования, действуя примерно так же, как Деннис Янг в Италии. «Спитфайры» бомбили оружейные позиции в районе Кале. Летчики применяли этот метод при ударах по небольшим целям, вроде пусковых установок ракет V-1. Американские «Тандерболты» широко использовали бомбометание с пикирования при атаках железных дорог, мостов, сосредоточений войск, укреплений. К истребителям-бомбардировщикам присоединились обычные пикировщики из состава возрождающихся французских ВВС. Это были «Доунтлессы», которые наконец-то дебютировали в европейской войне.

В ноябре в Агадире, Марокко, были сформированы 2 воздушные флотилии Свободной Франции. Они получили от американцев 39 пикировщиков SBD-5. После короткой подготовки 32 самолета, вошедшие в состав авиагруппы GAN-2, были переброшены в Коньяк. Они поддерживали войска Свободной Франции, наступавшие на занятые немцами порты атлантического побережья. Пикировщики участвовали в боях под Руаном, Ле-Ведоном, Пон-де-ла-Калобр, Пон-де-Граве и Иль д'Олерон. С декабря 1944 по май 1945 года эти «Доунтлессы» совершили 1500 самолето-вылетов и сбросили 500 тонн бомб. За все это время лишь 5 «Доунтлессов» были сбиты зенит-

ным огнем. Американский эквивалент SBD, армейский A-24B, был отвергнут KBBC как непригодный для войны в Европе. Однако он тоже поучаствовал в боях в составе авиагруппы GBI/I «Вандея». В сентябре 1944 года эти самолеты базировались возле Тулузы и бомбили отступающие немецкие колонны на юге Франции. Затем их перебросили в Бретань, и пикировщики базировались в Ванне. Эти 16 самолетов бомбили немцев, державшихся в котле в районе Лориана и Сен-Назера. С декабря по май авиагруппа потеряла всего 4 самолета.

## ГЛАВА 13

### ОГРОМНЫЙ КОРАБЛЬ ПРЕДСТАВЛЯЛ СОБОЙ ПРЕКРАСНУЮ МИШЕНЬ

В середине войны наступил странный период, когда Воздушные Силы Флота, так долго возглавлявшие разработки пикирующих бомбардировщиков, остались вообще без единого пикировщика. В 1942—43 годах этот самолет считался главным оружием флота, но на британских авианосцах не было ни одного пикировщика. С середины 1941 по 1943 год некогда первая морская держава мира имела только устаревшие торпедоносцы «Суордфиш» и «Альбакор». Да, эти самолеты при необходимости действовали в качестве пикировщиков, при этом пилоты проявляли отвагу и умение, но это лишь еще сильнее подчеркивало жалкое состояние, в котором находились ВСФ. Скрипящие полотняные бипланы настолько отличались от «Доунтлессов», «Вэлов», Пе-2 и Ju-88, что на их фоне даже «Штука» выглядела верхом технического совершенства, хотя была создана еще раньше!

Последние Блэкберн «Скуа» были списаны в 1941 году. 801-я эскадрилья провела свой последний боевой вылет.

«К середине 1941 года мы превратились в «прислугу за все», совершая полеты и с береговых аэродромов, и с



авианосцев. Как раз перед тем, как 801-я сдала свои старые машины и пересела на «Фулмары II» на новеньком «Викториесе», мы достигли настоящего совершенства в атаках морских целей. Мы разработали массу хитрых приемчиков, чтобы обмануть фрицев, и бомбили даже корабли, пытающиеся укрыться среди скал в узких норвежских фиордах. В этом случае заходить на цель приходилось по замысловатой кривой, сбрасывая бомбу с элегантного разворота».

Но дни 801-й эскадрильи были сочтены, и весь этот драгоценный опыт пилотов-пикировщиков был утерян, хотя перед этим имела место еще одна вспышка активности.

«Время от времени эскадрилья прибывала на авианосец, чтобы провести атаку Северной Норвегии или действовать в качестве корабельных истребителей и разведчиков в составе специальных конвоев, доставляющих истребители КВВС в Западную Африку для переброски в распоряжение Уэйвелла. Именно в этот период нас отправили на авиабазу КВВС в Сент-Эваль для охоты на «Сэмон и Глюк». Это привело к тому, что немцы, в свою очередь, провели налет на Сент-Эваль и изрядно потрепали наши старенькие «Скуа», выстроенные на поле рядом с вышкой управления полетами».

Когда ВСФ избавились от «Скуа», им на смену прибыли новые самолеты. Привычное дурное стремление ВСФ получить самолет, способный выполнять как можно больше функций, сразу привел к созданию Фэйри «Барракуды», которая, вдобавок, сильно опоздала. Этот самолет должен был удовлетворять требованиям, изложенным в памятной записке Черчилля:

«Барракуда» является одномоторным трехместным самолетом, спроектированным для полетов с авианосцев в

качестве торпедоносца-разведчика и пикировщика. Самолет очень маневренный и легкий в управлении. Говорят, что он просто великолепен в той роли, для которой создавался. Хотя всесторонние летные испытания еще не завершены, уже ясно, что самолет устойчив во время пикирования и легко сохраняет направление на цель. Сброс бомб во время пике не влияет на управляемость.

В качестве базового самолета он уступает в дальности (910 миль) современным торпедоносцам. Как пикировщик, хотя он и может нести четыре 500-фн бомбы, его скорость и дальность (524 мили с 2000 фн бомб) уступают данным и «Бермуды», и «Виндженса». Он также имеет слабое вооружение».

Примерно в это же время появилась дополнительная информация, касающаяся «Барракуды».

«Пилот имеет великолепный круговой обзор. Самолет очень маневренный, легко управляется. Взлет и посадка очень простые. Пробег при посадке составляет от 630 до 750 ярдов. Детальные испытания на пикирование не проводились, но самолет может пикировать со скоростью 280 миль/час, имея четыре 500-фн бомбы. Бомбы сбрасываются разом за один заход».

Этот монстр с высоким расположением крыла имел закрылки Фэйрой-Янгмена, расположенные под задней кромкой крыла, поднятое хвостовое оперение и неуклюжее шасси. По элегантности его сравнивали с берменным аистом! Эти специальные закрылки отклонялись под углом 30 градусов, чтобы действовать в качестве воздушных тормозов, и работали довольно эффективно. Но в результате получился уродливый самолет, уступавший по характеристикам всем современным зарубежным пикировщикам. Спроектированный по заданию 24/37 в качестве замены «Альбакору», он должен был иметь мотор Роллс-Ройс «Экси». Хотя первые два

прототипа поднялись в воздух в 1940 году, лишь в 1942 году от земли оторвался первый серийный самолет. Эта задержка стала результатом отказа от мотора «Экси» и перехода на «Мерлин».

Как уже говорилось ранее, во время Битвы за Англию все работы почти приостановились, и «Барракуда» так и не сумела полностью избавиться от многих недостатков. К тому времени, когда самолет начал поступать на вооружение флота, всем уже было совершенно ясно, что он полностью уступает полученным от американцев по Ленд-лизу машинам. Лишь 25 самолетов модели Mk.I были построены до того, как появился мотор «Мерлин 32» мощностью 1640 ЛС. На самолете был установлен 4-лопастный пропеллер вместо 3-лопастного. Прототип впервые взлетел 17 августа 1942 года, а в январе 1943 года «Барракуда» поступила на вооружение 827-й эскадрильи. В феврале этим самолетом была оснащена 810-я эскадрилья. Максимум пришелся на январь 1944 года, когда на «Барракудах» летали 12 эскадрилий. Впоследствии ее начали заменять гораздо более совершенным Грумман «Авенджером».

«Барракуда» имела максимальную скорость 228 миль/час и потолок 16600 футов. Хотя этот самолет прослужил в качестве пикировщика на британских авианосцах менее года, он успел занять особое место в истории, приняв участие в знаменитой атаке против германского линкора «Тирпиц» в его норвежском логове в начале 1944 года. Эта операция стала своего рода классической.

К началу 1944 года Королевский Флот сумел создать соединение, достаточно мощное, чтобы наносить удары по самым сложным и хорошо защищенным целям. Поэтому было решено нанести массированный удар пикировщиками по чудовищному линкору, который в течение 2 лет оказывал решающее влияние на весь ход морской войны на европейском театре, хотя очень редко осмеливался покидать свою якорную стоянку. Эта задача была возложена на Флот Метрополии, который сразу приступил к тщательной подготовке.

В ходе интенсивных тренировок мишень была установлена в заливе Лох Эриболл, который изображал Каа-фиорд, где стоял «Тирпиц». Во время этих испытаний применялись настоящие бомбы, чтобы найти такую комбинацию оружия, которая принесет наибольший эффект. Все прекрасно понимали, что пикировщики не смогут **потопить** «Тирпиц», но главной целью англичан было нанести ему максимальные повреждения, которые выведут линкор из строя на длительное время. Использовать торпедоносцы было совершенно невозможно из-за узости фиорда и окружавших корабль сетей и бонов.

Поэтому было решено, что самолеты будут нести бомбы нескольких типов. «Барракуды» 827-й, 828-й, 830-й и 831-й эскадрилий должны были атаковать двумя группами под прикрытием истребителей. Сопровождать их должны были «Хеллкэты» 800-й, «Сифайры» 801-й, «Уайлдкэты» 898-й и «Корсары» 1834-й эскадрилий. Всего в операции должны были участвовать 42 пикировщика и 80 истребителей. Большая часть истребителей должна была обстреливать зенитные батареи и корабль, чтобы подавить ПВО и отвлечь внимание на себя. Истребители использовали трассирующие и бронебойные боеприпасы в соотношении 50 на 50.

Первая волна «Барракуд» несла 500-фн фугасные бомбы Mk.II с взрывателями мгновенного действия. Взрыватели бомб были отрегулированы так, чтобы вторая и третья рвались в воздухе. Предполагалось, что первый удар значительно ослабит зенитную артиллерию линкора и вызовет большие потери в личном составе, так как бомбы будут рваться над палубами.

Другие самолеты несли 500-фн полубронебойные бомбы Mk.V с замедлением взрывателя 0,14 сек. Эти бомбы должны были рваться внутри корпуса, вызывая серьезные повреждения, хотя и не пробьют броневую палубу. Предполагалось, что они будут ложиться с интервалом 65 футов, чтобы как минимум одна бомба в серии поразила корабль. Часть пикировщиков несли 600-фн проти-

володочные бомбы Mk.1 с гидростатическими взрывателями. Эти бомбы, взрываясь у борта линкора, должны были разворотить ему подводную часть корпуса.

Самым тяжелым снарядом, использованным во время этой атаки, была 1600-фн бронебойная бомба Mk.1 с замедлением взрывателя 0,08 сек. Эти бомбы следовало сбрасывать с высоты 3500 футов, чтобы они могли пробить несколько броневых палуб. Но их было немного, и никто не ожидал большого числа попаданий. Атаку следовало проводить вдоль корпуса «Тирпица», так как ошибка по дистанции вдвое превышала поперечную. 500-фн бомбы следовало сбрасывать с высоты 2500 футов. Первая волна начинала пикировать с высоты 8000 футов под углом 50—60 градусов, вторая волна — с высоты 10000 футов под углом 45—55 градусов.

Подробный инструктаж летчиков всех эскадрилий был проведен уже в море за два дня до атаки, однако офицеры заранее ознакомились с целью по детальным картам, схемам, фотографиям и макетам. Последний инструктаж был проведен за час до вылета каждой волны. Пилоты перед самым вылетом получили карты с указанием координат авианосца в этот момент.

Вечером 3 апреля эскадра под командованием адмирала сэра Майкла Денни собралась в точке в 250 милях к северо-западу от Альтен-фиорда. «Барракуды» находились на борту эскадренных авианосцев «Фьюриес» и «Викториес», истребители — на борту эскортных авианосцев «Эмперор», «Персьюэр», «Сирчер», «Фенчер». Линкоры «Энсон» и «Дьюк оф Йорк» прикрывали их на тот случай, если «Тирпиц» вдруг рискнет выйти в море. В состав эскадры также входили 4 крейсера и 14 эсминцев.

2 апреля к 17.00 все самолеты были заправлены, вооружены и подготовлены к вылету. В 18.00 они были выстроены на полетных палубах и в ангарах. 3 апреля в 1.00 на истребителях установили подвесные баки для увеличения дальности. На ведущие кромки крыльев нанесли антиобледенительную смазку. Самолеты второй волны

провели ночь на полетных палубах, а первая волна осталась в ангарах, в тепле. В 2.00 самолеты второй волны запустили моторы для прогрева, после чего их начали поочередно опускать вниз. Первая волна была поднята на палубу. В 2.15 все самолеты были выстроены на корме авианосцев.

Эта спокойная методичная работа резко отличалась от судорожных дерганий 4 года назад в этих же водах, когда британские авианосцы пытались атаковать «Шарнхорст». ВСФ учли полученные уроки и исправили множество ошибок. Такие усилия не могли остаться без награды.

Первыми начали взлет самолеты «Викториеса». С 4.05 до 4.15 в воздух поднялись 10 «Корсаров» и 12 «Барракуд». Вторая волна в таком же составе закончила взлет в 5.34, хотя одна «Барракуда» этой группы не сумела взлететь, а вторая разбилась на старте. В условиях хорошей видимости самолеты не испытали никаких проблем при построении и отправке. На всякий случай были сброшены дымовые шашки, чтобы позволить истребителям держать дистанцию 10 миль на первом отрезке пути к цели. Первая волна выстроилась в 4.38 в 1 миле к западу от «Викториеса» и легла на курс 139°. Она следовала этим курсом в течение 9 минут, чтобы позволить истребителям построиться. Погода была отличной, а видимость — предельной. В 5.47 первая волна начала набирать высоту, находясь в 25 милях от побережья напротив острова Лоппен. Обе волны прибыли к нему без всяких проблем. Первая волна пересекла береговую черту в 6.08. Сначала она летела на юго-восток к Ланг-фиорду, а потом повернула на восток вдоль долины, направляясь к Каа-фиорду, где находилась ее цель. Зенитки не подавали признаков жизни, пока самолеты не оказались в 3 милях от «Тирпица».

Найти путь было очень легко. Черная вода фиордов резко выделялась на фоне заснеженных гор, окруживших ее. Второй волне помог дым, поднявшийся после

атаки первой. Радиосвязь работала просто отлично, и командир первой группы сумел сообщить командиру второй всю информацию об обстановке. Над морем «Барракуды» летели на высоте всего 50 футов над волнами. Истребители держались немногим выше. Но берег они пересекли на высоте 7000 футов, а к цели подошли на 8500 футах, как и планировалось.

В Ланг-фиорде были замечены 2 эсминца и судно снабжения. Они не открыли огонь, когда самолеты промчались мимо них. Примерно в 15 милях от цели бомбардировщики начали снижаться на скорости около 200 узлов. На высоте 5000 футов в 3 милях от цели они увидели «Тирпиц». Командир группы отдал приказ развернуться для атаки.

Группа намеревалась провести одновременную атаку с нескольких направлений, поэтому на последнем отрезке сближения самолеты должны были разделиться. Левая группа воспользовалась для маскировки холмами, поднимающимися на высоту 3000 футов, но правая укрыться не могла. К счастью, пока зенитный огонь был очень слабым. На последней стадии сближения стрельба немцев стала более интенсивной, но была крайне неточной. Береговые батареи попали под огонь «Уайлдкэтов» и «Хеллкэтов». Сам «Тирпиц» к моменту прибытия второй волны полностью прекратил огонь в результате удара первой, как и планировали англичане.

21 «Барракуда» первой волны выполнила атаку в течение 60 секунд. Хотя немцы начали ставить дымовую завесу в момент появления английских самолетов, она не успела закрыть линкор. Неожиданность была полной.

Капитан-лейтенант Р. Бейкер-Фолкнер, командир 8-го торпедоносно-разведывательного авиакрыла, так описал атаку:

«Примерно в 10 милях от цели я расположил самолеты 830-й эскадрильи позади 12 самолетов 827-й эскадрильи. Вскоре после этого отделилась правая половина

827-й эскадрильи, согласно отработанной тактике синхронной атаки. Заметили цель именно там, где и ожидали ее увидеть. Укрываясь за холмами, отправил «Уайлдкэты» и «Хеллкэты» обстрелять зенитки и цель. Затем я перестал следить за самолетами и спикировал на линкор в направлении от кормы к носу, сбросив бомбы с высоты 1200 футов».

Немецкие истребители не появились, и никто не мог помешать англичанам, когда прибыла вторая волна. Первая бомба была сброшена в 5.29, а вторая группа атаковала час спустя. Теперь зенитный огонь был сильнее, но дымовая завеса опять оказалась не слишком действенной. Однако пилоты слишком многих «Барракуд», стремясь добиться верных попаданий, снизились больше, чем намечалось. Немцы потом утверждали, что большинство бомб было сброшено с высот от 600 до 1200 футов, поэтому ни одна из них не пробила главную броневую палубу линкора. Тем не менее, он получил множество попаданий и близких разрывов. В корабль попали 5 бронебойных и 4 фугасных бомбы первой волны, а также 5 бомб второй.

Суб-лейтенант Дж.Д. Бриттон из 830-й эскадрильи вспоминал:

«Пикирую до 2000 футов, чтобы сбросить бомбы (1600-фн). Во время пики видел, что «Тирпиц» получил несколько попаданий. Большой взрыв в средней части скорее всего вызван 1600-фн бронебойной бомбой. «Тирпиц» охвачен багровым пламенем, в средней части валит дым. Линкор неподвижен и стоит носом к Каа-фиорду».

Суб-лейтенант Э.М. Кинг был замыкающим в этой атаке. Он пишет:

«При заходе на цель огонь тяжелых зенитных батарей, установленных на берегу, был довольно сильным,



но совершенно неточным. Буквально перед входом в пике увидел черный дым и вспышку пламени, взлетевшую выше мачт. За ней последовала другая, но меньше, в носовой части, вероятно, у башни «В». Цель ясно обрисовывалась сквозь облака дыма, но определить размер повреждений было невозможно».

Только одна «Барракуда» была потеряна во время этой блестяще выполненной атаки. «Предположительно, этот самолет пошел в атаку, несмотря на полученные повреждения. После этого он отстал от остальных, и его видели падающим вертикально на горы. Самолет был весь охвачен огнем».

На борту «Тирпица» начался настоящий ад. Хотя его толстая броня не была пробита, все надстройки были превращены в обломки, уничтожены зенитные орудия, пострадали верхние отсеки. Из моряков, находившихся на боевых постах наверху, 122 человека были убиты, а 316 ранены. После этого налета линкор вышел из строя на 3 месяца. Это стало наградой молодым пилотам ВСФ за их отвагу и решительность. Несколько лет назад их старшие товарищи в этих же водах на неуклюжих «Скуа» действовали так же смело, но далеко не так удачно.

После этой операции Флот Метрополии нанес еще несколько ударов по «Тирпицу», используя «Барракуды». Атаки проводились 15 мая, 14 июля, 22 и 24 августа 1944 года. Во время этих налетов линкор получил еще одно попадание тяжелой бомбой, но в целом они были гораздо менее успешны, чем первый налет. В этих последующих операциях самолеты столкнулись с гораздо более хорошо подготовленной системой ПВО. Королевский Флот снова вернулся к порочной тактике ударов мелкими силами, что неизменно приводило к скверным результатам. Весь опыт войны показывал, что воздушная атака обязательно должна быть массированной.

Тем временем, основные усилия Королевского Флота переместились на восток, сначала в Индийский океан, а

в 1945 году — в Тихий. Здесь «Барракуды» 810-й и 847-й эскадрилий с «Илластриеса» вместе с пикировщиками «Доунтлесс» с американского авианосца «Саратога» атаковали японские нефтехранилища и нефтеперегонные заводы в Сабанге на Суматре в период с 16 по 21 апреля 1944 года. Потом к атакам подключились 815-я и 817-я эскадрильи «Индомитебла» и 822-я и 831-я эскадрильи «Викториеса», которые бомбили эту важную цель зимой 1944—45 годов.

К январю 1945 года большая часть авиагрупп на авианосцах Восточного флота пересела на Грумман «Авенджер». «Барракуда» покинула сцену.

\* \* \*

Торпедоносец Грумман ТВФ хорошо послужил в годы войны на Тихом океане после катастрофического дебюта у Мидуэя. В период с 1942 по 1944 год вместе с «Доунтлессом» он уничтожил подавляющее большинство кораблей противника, числящихся на счету американского флота. Хотя самолет был создан в качестве торпедоносца, его объемистый бомбовый отсек позволял «Авенджеру» без всяких проблем нести на внутренней подвеске 1000-фн бомбы. По мере того как потребность в торпедоносцах постепенно сокращалась, «Авенджер» все чаще выполнял атаки с пологого пикирования, особенно в последние месяцы войны.

Более тысячи этих прочных и надежных самолетов поступили на вооружение Королевского Флота. Они использовались почти исключительно в качестве пикировщиков и почти никогда в качестве торпедоносцев.

Внешне «Авенджер» напоминал летавшие вместе с ним истребители «Уайлдкэт» и «Хеллкэт», хотя был значительно крупнее. Проект оказался очень удачным. «Авенджер» был трехместным цельнометаллическим монопланом. На нем был установлен мотор Райт «Циклон» GR-2600 (Мк.1) мощностью 1850 ЛС или Райт «Циклон» R-2600-20

мощностью 1750 ЛС. Это позволяло ему развивать максимальную скорость до 262 миль/час. Впервые в составе ВВСФ «Авенджер» появился 1 января 1943 года в 832-й эскадрилье. К концу войны этими самолетами были оснащены уже 15 эскадрилий.

Вероятно, самым эффективным примером использования этих самолетов британским флотом стали атаки нефтеперегонных заводов Пладжу и Сонгей-Геронг возле Палембанга на Суматре 24 и 29 января. Британский Тихоокеанский флот провел их по пути в Австралию, когда покидал Индийский океан, чтобы принять участие в операции по захвату Окинавы.

Вместе с авианосцами «Илластриес», «Индефетигебл», «Индомитебл» и «Викториес» 16 января Тринкомали на Цейлоне покинули линкор «Кинг Георг V», 4 крейсера и 10 эсминцев. Выдержав два шторма недалеко от берегов Суматры, 24 января флот прибыл в точку взлета самолетов. Каждый «Авенджер» нес четыре 500-фн бомбы. Бомбардировщики летели в сопровождении истребителей. Ударную группу сопровождали вооруженные ракетами «Файрфлаи». Хотя английские самолеты были перехвачены японскими армейскими истребителями с соседних аэродромов, «Авенджеры» провели атаку, несмотря на сильный зенитный огонь и аэростаты заграждения.

Один из «Авенджеров», участвовавших в налете, пилотировал суб-лейтенант Хэлидэй. Позднее он рассказал мне в цветах и красках, как выглядит атака с пикирования на «Авенджере».

«Нас кратко проинформировали о целях. Мы изучили фотоснимки района и макет, сооруженный на борту корабля. Поэтому, когда мы прилетели к нефтеперегонному заводу, то сразу узнали все ориентиры. Моей целью был отдельно стоящий серебристый цилиндр. В качестве метода атаки мы выбрали нечто среднее между ударом с пикирования и планирования. Это был единственный способ уничтожить точечную цель. Было осо-

бенно важно уничтожить цель, а не просто положить бомбу рядом с ней. Чтобы добиться требуемой меткости, мы отрабатывали этот метод атаки на учениях. Бомбы следовало сбрасывать с помощью прицела на определенной высоте. Если вы не соблюдали все необходимые условия, бомбы летели мимо. Главной проблемой было то, что перед нами была цель, защищенная очень хорошо по любым меркам. Очень трудно сосредоточиться на бомбардировке объекта, когда ты знаешь, что по тебе стреляют. Надо добавить, что японцы использовали большое количество трассирующих пуль, поэтому очереди были ясно видны.

Другими словами, вам приходится думать о посторонних вещах. Но после того как начинается атака, следует забыть обо всем остальном. Главной задачей пилота является поразить намеченную цель на земле, и мы пытались это сделать. Это означало, что бомбардировщики не могут выполнять маневр уклонения и должны лететь прямо, полагаясь на истребители, которые были обязаны отгонять вражеские самолеты.

Японцы очень умело использовали аэростаты заграждения. Они не держали их на определенной высоте, а ждали, пока мы не начнем атаку, и только тогда поднимали аэростаты. Те взлетали достаточно быстро, чтобы встретить наши самолеты. Я полагаю, что японцы сделали это намеренно, а не потому, что были застигнуты врасплох. Такая хорошо рассчитанная акция могла сбить с курса пилота любого пикировщика. Ему предстояло в доли секунды принять решение, должен ли он продолжать атаку, прорываясь мимо аэростатов, или пытаться перескочить их сверху.

Все быстро сообразили, что если мы желаем добиться в ходе атаки какого-то результата, то мы должны идти на малой высоте мимо аэростатов. Что мы все и сделали. Мы заходили на цель в пике, и тут перед пилотом опять вставала дилемма. Либо вы будете сбрасывать бомбы с большой высоты, но в этом случае меткость будет

значительно ниже, или идти вниз сквозь кабеля аэростатов, чтобы сбрасывать бомбы с нужной высоты. Разумеется, пилот не может видеть тросы. Зато вы прекрасно видите сами аэростаты и знаете, что под ними тянутся смертельно опасные тросы, хотя не представляете, где именно они находятся. Для любого пилота это очень неприятное ощущение — лететь рядом с другим самолетом и неожиданно увидеть, как он кувыркается вниз с отрезанным крылом. Но в тот день мы потеряли не слишком много самолетов.

Если вы задеваете трос консолью крыла, у вас остается шанс уцелеть. Однако вы можете позволить себе потерять не более 2 футов крыла. Если же трос попадет в центроплан — вам конец. Отлетит все крыло, и самолет кувырком полетит к земле».

Во время первой атаки были потеряны 2 «Авенджер». Второй налет был проведен 29 января в 7.32 в промежутке между дождевыми шквалами. Каждый из авианосцев поднял в воздух по 12 «Авенджеров» для атаки Сонгей-Геронга. Снова все цели получили множество попаданий. Суб-лейтенант Хэллидей был сбит во время этой атаки.

«Я получил попадание, когда пикировал на цель, но не сразу осознал это. Когда я отворачивал, то увидел 3 или 4 маленькие дырочки в крыле и выбивающееся из них пламя. Я горел все время обратного полета к побережью. Я даже не ждал, что сумею добраться до берега, который лежал в 90 милях от места атаки, по другую сторону горного хребта. Я получил попадание, когда летел на очень малой высоте. Я понял, что должен набрать высоту, чтобы перевалить через горы и оказаться на «своей территории». У меня было множество проблем. Не выпускались колеса и закрылки, отказала гидравлика, мотор начал чихать. По неизвестной причине он работал только на очень высоких оборотах. Каждый раз, когда

я пытался убрать газ, он грозил остановиться, причем остановиться навсегда. Поэтому мне снова приходилось увеличивать обороты. Вот таким образом я летел в течение получаса, а крыло пылало, как факел. Я не понимал, почему оно еще не отвалилось. В любом случае, я дотянул до моря и с облегчением увидел внизу эсминец. Я проскочил над ним на малой высоте и выпустил сигнальную ракету, приводнившись рядом с ним. Это оказался эсминец «Уэлп». Его матросы очень быстро подняли нас на борт».

Над целью были сбиты 4 «Авенджера», но во время налетов оба завода пострадали так сильно, что до конца войны их производство полностью так и не было восстановлено. Действия японских истребителей были, в основном, неэффективны.

«Единственной защитой «Авенджера» была шаровая турель, и противник потерял несколько самолетов от ее огня. Японцы проявляли неосторожность при атаке самолетов с такими турелями. Вероятно, ранее они их просто не видели.

Во время первого налета на Палембанг я понял, что противник ждал нас, но настоящая тревога не была объявлена. В конце концов, эти заводы были напрашивающейся целью, и рано или поздно японцам следовало ждать нашего визита. Они прекрасно знали, что наши авианосцы действуют в Индийском океане. Ко второму налету противник подготовился лучше. Японцы ждали нас, и истребители перехватили нас гораздо дальше от цели. Даже за короткое время между двумя налетами японцы могли перебросить сюда резервы из отдаленных районов».

Во время этих атак Королевский Флот начал применять стандартную тактику американцев. Один из старших офицеров координировал действия самолетов, находясь вместе с ударной группой.

«Для этого выбирался опытный старший офицер, обычно командир авиагруппы авианосца. Он патрулировал над районом боя на собственном самолете, чаще всего одноместном истребителе. Координатор должен был знать план операции и быть знакомым с местностью, где находились цели. Он поддерживал связь по радио с воздушными наблюдателями и службой управления полетами на штабном судне.

Значение работы воздушного координатора особенно четко проявлялось во время высадки десантов, когда обстановка меняется особенно стремительно. Он должен перенацеливать группы поддержки, направлять самолеты к внезапно появившимся целям. Самолеты постоянно находятся в воздухе, и заказы на бомбовые удары и обстрелы, поступающие с земли, передаются службой управления полетами через координатора. Это похоже на отработанную в Европе систему воздушной поддержки. Воздушный координатор подчиняется командиру сил воздушной поддержки. Тот решает, какие самолеты выделить для удара по определенной цели, но непосредственно их действиями руководит координатор, которому часто приходится направлять самолеты в другое место, потому что он лучше всех видит, как разворачивается битва».

Хотя Королевский Флот не использовал в боях настоящие пикировщики после списания «Скуа», а полагался на эскадрильи торпедоносцев «Авенджер» и «Барракуда» или истребители «Файрфлай» и «Корсар», в конце концов в Соединенном Королевстве все-таки появились два пикировщика. «Виндженс» был единственным американским пикировщиком, который воевал в составе британских ВВС. А как обстояло дело с «Бермудой»?

Следует напомнить, что в начале 1943 года проволочки и задержки с этим самолетом все еще не закончились. Проблемы корпорации «Брюстер» и падение интереса к пикировщику, как к специальному типу самолета, заста-

вили Лондон задуматься. В общем обзоре ситуации на 1943 год отмечалось, что самолеты первоначального французского заказа следовало переделать, чтобы приспособить к требованиям КВВС. Это было естественно, и все необходимые бумаги корпорация «Брюстер» получила в период с августа по декабрь 1940 года, к тому времени, когда были заказаны 400 «Бермуд». Дата начала поставок отодвинулась, так как было необходимо доработать самолеты. Одновременно фирма «Брюстер» получила заказы от американского правительства и от голландского правительства в изгнании.

Производству «Бермуды» мешало то, что фирма получила субподряд от американского флота на постройку истребителей «Корсар», которым сильно интересовались англичане. Отчасти из-за перегрузки производственных мощностей, отчасти из-за проблем на заводах, выполнение контрактов задержалось. В результате морское министерство США решило заменить дирекцию своими ставленниками. Это не дало желаемого эффекта, и первый самолет КВВС получили только 1 сентября 1942 года. Столь неудовлетворительное положение дел беспокоило представителей американского флота и англичан, и в начале 1943 года последовали новые кадровые перестановки. Управление взял на себя энергичный и предприимчивый Генри Кайзер. Он решил, что наладить массовое производство «Корсара» не удастся, пока не завершится эпопея с «Бермудой», и поставил американскому флоту условие: не менять уже сделанных заказов.

Когда первая «Бермуда» прибыла в Англию, начались интенсивные испытания. Как мы видели, самолет был найден неудовлетворительным. К тому же выяснилось, что он полностью устареет, когда будут завершены поставки всей партии. Начались попытки найти повод расторгнуть контракт, не ставя об этом в известность армию. «Бермуду» хотели заменить лишними «Виндженсами».

Так прошел 1943 год. В результате армия, которая в 1940 — 42 годах требовала дать ей пикировщик, успела



переменить мнение и согласилась с рекомендациями министерства авиации. Пикировщик был отвергнут, как неподходящий для европейского театра. Наконец-то министерства авиации получило возможность взорвать свою бомбу.

Сначала в военное министерство было отправлено письмо с изложением проблем вокруг «Бермуды» и предложением заменить ее «Виндженсом» (А-31 или А-35). При этом чиновники круто изменили свое мнение относительно достоинств этих самолетов. «Министерство полагает, что решение заменить «Бермуды» «Виндженсами» ни в коем случае не снизит значения эскадрилий и не приведет к отсрочке их появления на фронте». Вдобавок министерство авиации с постным видом заявило: «Их характеристики заметно превосходят характеристики «Бермуды».

Начальник авиационного отдела военного министерства потребовал ответить, следует ли считать «Бермуду» и «Виндженс» пикировщиками, и будут ли они использованы в такой роли. «Мы хотели бы знать, будут ли эти самолеты использованы в той роли, ради которой они создавались, а именно — как пикирующие бомбардировщики в точном значении этого термина. Либо они станут горизонтальными легкими бомбардировщиками, или же будут использоваться как те и другие».

Министерство немедленно ответило, что КВВС пообещали использовать эскадрильи «Виндженсов» «для атак с пикирования, потому что данные самолеты были спроектированы именно для этого. Однако это не помещает их использованию как горизонтальных бомбардировщиков, если конкретные обстоятельства сделают это желательным».

Это было сказано, несмотря на сообщения из Индии и заключение испытательного центра, в котором говорилось, что «Виндженс» может действовать только как пикировщик. Тем не менее, министерство авиации на время спрятало свою гордость и немного отступило, решив

дать-таки армии то, что она давно выпрашивала — пикирующие бомбардировщики. Поэтому для министерства стало настоящим потрясением узнать, что армия изменила свое мнение. Когда министерство авиации предложило пикировщики армейцам, те в ответ заявили, что больше в них не нуждаются! «Главкомандующий 21-й Группой армий считает, и его мнение разделяет командующий Тактическими воздушными силами, что потребности фронта не оправдывают появления в составе авиации пикирующих бомбардировщиков типа «Виндженс».

Но, как это ни было неожиданно, такое заявление устроило решительно всех. КВВС получили долгожданную возможность расправиться с пикировщиком раз и навсегда, как они давно мечтали. И Маршалы Авиации не стали терять время. На совещании 2 августа 1943 года относительно организации и состава Тактических воздушных сил маршал авиации д'Альбиак и командиры двух его авиагрупп «высказались категорически против использования пикировщиков «Виндженс».

Заместитель начальника штаба КВВС написал государственному секретарю, который задал вопрос относительно применения «Виндженса» КВВС: «Чтобы прояснить ситуацию, я вложил в папку краткую записку, в которой изложены причины, подтолкнувшие нас отказаться от пикирующих бомбардировщиков. Суть этой записки заключается в том, что истребитель-бомбардировщик сочетает в разумной степени достоинства пикировщика и истребителя. Это гораздо предпочтительнее с точки зрения экономии и гибкости использования».

Он также добавил, что излишки «Виндженсов» можно использовать для других целей. Учитывая опыт «утилизации» «Хенли», несложно угадать, что их ждало. «Мы перебросим часть «Виндженсов» в подразделения буксировщиков воздушных мишеней, где давно ощущается нехватка самолетов». «Упоминание «истребителя-пикировщика» оставляло лазейку, которую, впрочем, поста-

рались побыстрее захлопнуть. «Что означает «истребитель-пикировщик»? Намереваемся ли мы установить воздушные тормоза на часть своих истребителей, как американцы делают на «Мустангах»? И если да, то сколько самолетов будет переделано?»

Заместитель начальника штаба КВВС поспешно ответил:

«Термин «истребитель-пикировщик», использованный в приложенном документе, в определенной степени неточен, самолет скорее следует именовать «истребитель-бомбардировщик». Установленные воздушные тормоза позволяют самолету пикировать под крутым углом и снижают скорость, чтобы он сохранял устойчивость во время пике. Это позволяет добиться повышения меткости. Однако мы не намерены устанавливать воздушные тормоза на истребители-бомбардировщики. «Тайфун» и без них способен пикировать под углом 80 градусов. Хотя скорость временами превышает 450 миль/час, он добивается вполне разумной меткости».

Однако «Бермуда» упрямо не желала сдаваться. Американское министерство флота запросило британскую авиационную комиссию в Вашингтоне, действительно ли контракт будет расторгнут. «Однако учитывая то, что ведение дел передано мистеру Кайзеру, министерство флота полагает невозможным выполнить наши требования или согласиться забрать выпущенные самолеты себе», — грустно констатировали члены комиссии. Поэтому выполнение контракта продолжалось до сентября 1943 года, когда были выпущены все 450 «Бермуд» по первому заказу и 18 из 300 по второму. «В этот момент министерство флота и мистер Кайзер изменили свои взгляды и согласились более не производить «Бермуды». Второй контракт был аннулирован».

Из выпущенных 468 «Бермуд» 98 самолетов забрали себе американские ВВС. Остальные 370 ждало превра-

щение в буксировщики мишеней, но «выяснилось, что необходима серьезная модернизация, которая потребует больших расходов и будет просто неэкономичной, особенно с учетом того, что имеются более подходящие самолеты для этой задачи».

В целом вся эта авантюра стоила британскому казначейству 48807225 долларов и 34 цента по первому контракту и 21014898 долларов и 90 центов по второму. 70 миллионов долларов были потрачены на закупку никому не нужного и ни на что не годного самолета!

Пикировщик «Бермуда» не сыграл никакой роли в предотвращении немецкой высадки в Англии. Точно так же он не помог высадке англичан на континент. Зато он наверняка внес огромный вклад в послевоенное банкротство британской экономики, от последствий которого страна полностью так и не оправилась!

\* \* \*

Так как все же обстояли дела с пикировщиками в конце войны? Эти самолеты распространились гораздо шире, чем в ее начале. Пикировщики воевали в составе ВВС всех стран. Но в Германии все уцелевшие «Штуки» были переведены в ночные штурмовики. Примерно 300 Ju-87D получили пламегасители на выхлопные патрубки мотора. Они поступили на вооружение семи групп (NSGr), которые действовали на Восточном фронте, в Северной Италии, во Франции, Бельгии и Голландии. Каждая группа имела до 60 самолетов. Они также участвовали в последнем наступлении немецкой армии в Арденнах в декабре 1944 года.

Поэтому, хотя количество знаменитых Ju-87 значительно сократилось, они продолжали воевать до самого последнего дня. Партнер Германии по Оси был вынужден отказаться от любых попыток нормального использования пикировщиков. Уцелевшие «Вэлы» и «Джуди» закончили свои дни в частях камикадзэ. Хотя можно

сказать, что это самая решительная форма атаки с пикирования!

Пикировщики воевали и по другую сторону фронта. Французы использовали традиционные «Доунтлессы» в Европе. КВВС с большой пользой применяли «Виндженсы» в Бирме. Королевский Флот также занялся пикировщиками, превратив в них «Барракуды» и «Авенджеры». Но где в 1945 году наиболее широко использовались традиционные пикирующие бомбардировщики? Это делали невообразимо далекие друг от друга американский ВМФ и Советские ВВС.

На Восточном фронте после Курска русские армии покатались вперед, к Балтике, границам Польши и Румынии. Так как Люфтваффе основные силы держали на Средиземном море, зимой 1944—45 годов пикировщики Пе-2 действовали практически без помех, уничтожая германские колонны и укрепления. Однако русские несли потери, особенно после того, как на фронте появился истребитель Ме-109G-2, который мог догнать ранее неуловимый Пе-2. Но с февраля 1943 года на советском самолете начали устанавливать новый двигатель ВК-105ПФ. Это снова позволило самолету получить превосходство в скорости, ведь он обладал исключительно совершенной аэродинамикой.

Полковник А.Г. Федоров тщательно изучил тактику действий пикировщиков и усовершенствовал «вертушку». Сначала новую тактику опробовали на полигоне, а потом в бою. Это сделал лично Федоров под Рославлем. Тройка Пе-2 начала пикировать под углом 60 градусов на позиции немецких зениток, прикрывавших танковое соединение. Остальные советские пикировщики в это время кружили выше. Затем от строя отделилось следующее звено и тоже пошло в атаку. Очередная тройка атаковала уже основную цель. Эта методика была детально описана Федоровым и стала стандартной тактикой Пе-2.

К началу 1945 года русские уже находились на границах Германии и готовили колоссальное наступление

на Берлин. Массированные воздушные атаки сопровождали этот удар, и они сокрушили германское сопротивление, просто задавив немцев числом. Но 11 февраля 1945 года погиб лучший советский ас-пикировщик генерал-майор Полбин, сбитый во время боевого вылета над Бреслау.

В мае 1945 года Германия была разгромлена. На последнем этапе войны русские были вынуждены вести ожесточенные уличные бои, в которых пилотам Пе-2 приходилось летать с планами города в руках, как это делали немцы под Сталинградом. После окончания боев в Европе многие соединения Пе-2 были переброшены на Дальний Восток для участия в заключительном наступлении на Японию. Но спешка при подготовке этой кампании привела к тому, что на восток было отправлено сравнительно немного пикировщиков. Тем не менее, в июле 1945 года они очень хорошо показали себя, когда советские армии вошли в Манчжурию. Японская армия там просто развалилась и бежала.

Чтобы подвести итоги участия пикировщиков во Второй Мировой войне, следует сказать, что Пе-2 сыграл огромную роль в разгроме Германии. Ирония судьбы заключается в том, что в последние месяцы войны он был единственным настоящим пикировщиком, действовавшим против немцев, которые внесли колоссальный вклад в развитие именно этого типа самолетов.

Хотя война в Европе закончилась, американцы продолжали наращивать численность пикировщиков в составе флота. Вероятно, теперь это была самая большая группировка пикирующих бомбардировщиков в мире, к которой, в случае необходимости, могла присоединиться авиация морской пехоты. Хотя и на Тихом океане происходило увеличение численности истребителей-бомбардировщиков, специфика морской войны означала, что пикировщик остается. И здесь проводились эксперименты с новыми, более крупными и совершенными машинами.

Основную тяжесть проектирования и испытания пикировщиков взял на себя Испытательный центр авиации американского ВМФ в Патуксенте, штат Мэриленд. Как это происходило, описывает контр-адмирал Пол Холмберг.

«Испытательный центр был создан в начале 1943 года. Он был сформирован на основе испытательного подразделения, базировавшегося в Анакосите, округ Колумбия, которое появилось еще в 20-х годах, а также оружейного испытательного центра в Норфолке, штат Вирджиния. Начались и другие виды испытаний, вроде проверки радио и тактических испытаний. Поэтому, когда я год спустя прибыл туда, население центра составляли около 3000 военных и гражданских лиц. Я возглавил инспекционную комиссию и занялся оценкой пикировщиков и их вооружения, так как должен был определить, насколько точно производитель выполнял требования спецификации. Я опробовал последние модели «Доунтлессов» с их многочисленными «улучшениями», SVA, построенный фирмой «Брюстер», и AD, будущий преемник «Доунтлесса». Мартин «Маулер» появился там, когда я уже покинул центр. Я знаю, что он был почти так же хорош, как AD, хотя и уступал ему в скорости.

В моей памяти запечатлелись все полеты, которые я выполнил на SB2C «Хеллдайвере». Нам для испытаний прислали 3 таких самолета. У 2 самолетов из 3 на выходе из пике отвалились крылья. Мне жутко повезло, что на них летели мои помощники. Мы менялись самолетами после каждого вылета, и, к счастью для меня, погибли другие. Первые образцы «Хеллдайверов» имели роковой недостаток — их тормозные решетки не всегда складывались при выходе из пике. Это приводило к повышению нагрузки на крыло, которое могло не выдержать. Позднее на самолетах были установлены специальные фиксаторы, которые устранили этот дефект».

После гигантской морской битвы в заливе Лейте от японского флота остались жалкие обломки. Армия на берегу вела затяжные бои, освобождая Филиппины, и непосредственную поддержку войскам оказывала авиация морской пехоты. Летчики MAG-24 полковника Г. Мейера обладали большим боевым опытом и делали все, что от них требовалось. Позднее к ним присоединилась MAG-32. Обязанности этих 7 пикировочных эскадрилий морской пехоты описывает подполковник МакКетчон. Он говорит, что самолеты действовали против целей, которые нельзя было уничтожить другим оружием. Удар в поддержку наступающей пехоты следовало наносить немедленно и точно, взаимодействуя с другими частями.

Монография МакКетчона «Непосредственная авиационная поддержка» стала настольной книгой пилотов морской пехоты, которые совершенствовали свое умение. Во время высадки в заливе Лингаен в январе 1945 генерал-майор Мадж так оценил действия летчиков морской пехоты:

«Я не могу найти слов, чтобы выразить свою благодарность экипажам пикировщиков, которые поддерживали моих солдат в ходе операции».

Такие благодарности продолжали поступать до самого конца боев.

На море пикировщики в последний раз участвовали в крупном бою 7 апреля 1945 года, когда крупнейший в мире линкор «Ямато» вышел, чтобы атаковать американский флот у Окинавы. Вместе с этим гигантом шли легкий крейсер «Яхаги» и 8 эсминцев. Японская эскадра вскоре была обнаружена, и 7 апреля она была атакована самолетами американского флота. С авианосцев было сделано 386 самолето-вылетов, в ходе боя погибли 10 американских самолетов. Это была последняя атака, которую пикировщики провели против кораблей в открытом море.



«Хеллдайверы» 9-й, 10-й, 83-й и 84-й бомбардировочных эскадрилий взлетели с авианосцев «Йорктаун», «Интрепид», «Хорнет» и «Банкер Хилл», всего 49 пикировщиков. Они атаковали «Ямато» и «Яхаги». Их пилоты стали свидетелями последних минут этих кораблей.

83-я эскадрилья подошла к цели с юго-востока на высоте 6000 футов. Она обнаружила японскую эскадру с расстояния 30 миль с помощью радара. На расстоянии 24 мили эхо на экране разделилось, а с 19 миль стало возможно пересчитать корабли. Капитан-лейтенант Берри сообщил о контакте координатору атаки, который приказал 83-й эскадрилье ждать. Поэтому эскадрилья в течение 40 минут кружила над японскими кораблями, держась на расстоянии от 6 до 10 миль, пока ударная группа готовилась к атаке. Время от времени «Ямато» давал залп из своих чудовищных 460-мм орудий, когда американцы приближались. Облачность была довольно плотной, и как следствие, видимость была неважная.

Примерно в 12.50 самолеты «Хорнета» атаковали японцев, следом за ними — самолеты «Эссекса». Первыми в атаку ринулись пикировщики, которые начали пикие с высоты 6200 футов. Они следили за «Ямато» с помощью радара. Примерно за 30 секунд до начала «Ямато» развернулся правым бортом к атакующим.

Капитан-лейтенант Берри повел эскадрилью VB-83 в атаку с правой раковины. Остальные пикировщики обошли линкор, чтобы атаковать с правого крамбола. Угол пикирования изменялся от 45 до 70 градусов, лишь один «Хеллдайвер» при этом использовал воздушные тормоза. Лейтенант Митчелл добился попадания в среднюю часть корабля рядом с надстройкой, спикировав под углом 65 градусов. Он сбросил бомбу с высоты 1500 футов и вышел из пикие на 850 футах. «Авенджер» сообщил, что через несколько минут надстройка взорвалась. Энсайн Самарас, выполнив аналогичную атаку, добился попадания рядом с башней «А». Еще 2 пилота эскадрильи заявили, что добились попаданий.

Японцы вели жаркий огонь из всех орудий. Разрывы тяжелых снарядов обычно были черными, но примерно одна десятая снарядов давала белый фосфорный дым. Пилоты видели несколько грязно-желтых облачков, кто-то едва не столкнулся со светящимися красными шариками диаметром около дюйма. Во время атаки японские корабли сумели сохранить строй, оставаясь на своих местах даже после попаданий. Стрельба велась только по атакующим самолетам, а не по тем, кто уходил или готовился атаковать.

Следует отметить, что пилоты, добившиеся попаданий, обычно пикировали ниже остальных. На другие попадания претендовали энсайн Уэллен и лейтенант Гудрич. Оба выполнили крутое пикирование, не пользуясь тормозными решетками. Уэллен сбросил бомбы с высоты 2000 футов, Гудрич — с 1500 футов. После пикирования их самолеты уходили низко над водой под огнем японских эсминцев. Пилоты видели, что «Ямато» пока еще сохранил ход, хотя над ним поднимался дым.

В рапорте эскадрильи VB-84 говорится:

«После сообщения, что целью будут корабли японского флота, вышедшие в море, лететь захотели все пилоты. 3 недели назад они бомбили заманчивые цели в гавани Куре, но эта операция была бы первой, когда предстояла атака кораблей в море. Состав вражеского флота был хорошо известен. Японцы ночью обогнули южную оконечность Кюсю и были замечены разведывательными самолетами. Поступил приказ уничтожить их. Основой эскадры и гордостью померкшего японского флота был линкор «Ямато». Его прикрывали легкий крейсер типа «Агано» и 8 эсминцев».

Имея такую информацию, эскадрилья VB-84 встретилась с остальными самолетами своей оперативной группы. Потом к ним присоединились самолеты других оперативных групп, и они направились в указанную точку к

юго-западу от Кюсю. По пути самолеты пересекли цепочку островов Рюкю. На высоте около 7000 футов держались облака, которые вынудили самолеты лететь довольно низко. Они проскочили над архипелагом Амами-о-Сима и понеслись над водами Восточно-Китайского моря. Вскоре на экранах радаров замигали точки. Командир эскадрильи с высоты 6500 футов обнаружил противника на расстоянии 32 мили. Когда японская эскадра оказалась на расстоянии 20 миль, ее состав был точно выяснен. Снова обратимся к рапорту.

«Хотя мы все знали о составе и намерениях японской эскадры, встреча с ней оказалась определенной неожиданностью. Донесения были точными. Это был «Ямато» в сопровождении 1 легкого крейсера и 8 эсминцев. Но еще более удивительным стало отсутствие противодействия. Целое соединение из более чем 300 самолетов кружило прямо над японской эскадрой на высоте 6500 футов, а по нему не сделали ни одного выстрела».

Остальные группы пикировщиков кружили чуть севернее японской эскадры, ожидая приказов. Но прошло некоторое время, а командир группы молчал. Тогда капитан-лейтенант Конн решил атаковать, учитывая критическое положение с топливом. Когда он так решил, внизу появился японский эсминец, он и был выбран в качестве цели. Очевидно, это был один из дозорных эсминцев, шедший на расстоянии нескольких миль от линкора. Но плотные облака помешали пилотам понять это.

«Хеллдайверы» пошли в пики под облаками на высоте 3500 футов. Они атаковали эсминец справа сзади. Во время первого захода корабль получил несколько попаданий, и его тяжелые орудия внезапно прекратили огонь. Поэтому второй заход был выполнен беспрепятственно, как и последующие атаки истребителей-бомбардировщиков. К этому времени эсминец превратился в развалину. Он стоял неподвижно, из передней трубы валил белый дым. Пос-

ле второго захода дым исчез, а на месте кормовой башни произошел сильный взрыв.

«Сначала мелькнуло красно-оранжевое пламя, затем корма словно изогнулась. Сразу после этого поднялся столб черного дыма, и эсминец затонул кормой вперед».

Жертвой VB-84 стал эсминец «Хамакадзэ», построенный в 1941 году.

VB-9 заметила японские корабли некоторое время спустя прямо впереди. Группа «Йорктауна» состояла из 20 истребителей F6F и 13 торпедоносцев ТВМ. Она описала дугу, держась вне пределов досягаемости корабельных орудий, и приготовилась атаковать. Легкий крейсер уже стоял неподвижно, окруженный пятном нефти. У его правой раковины стоял эсминец, но надстройки крейсера выглядели неповрежденными. Самолеты «Йорктауна» стали кружить примерно в 6 милях к северу от этих кораблей, ожидая, пока другие самолеты кончат атаку и координатор укажет им цели.

«Ямато» обстрелял их из главного калибра, и в 13.45 координатор приказал «Хеллдайверам» атаковать крейсер. Лейтенант Шнейдер повел свои самолеты в пике сквозь облака, разворачиваясь для атаки. Кроме того, он зашел к югу, чтобы атаковать японские корабли с носа. «Облака на высоте 4000 футов помешали пикировать под углом 70 градусов с использованием тормозов, хотя пилоты отработывали именно такую тактику для атаки подобных целей. Вместо этого пришлось бомбить с планирования, пробивая облака».

Тяжелые, средние и легкие орудия двух японских кораблей вели бешеный огонь относительно точно, хотя два головных самолета получили лишь незначительные повреждения. Лейтенант Уорли вывел свое звено из строя, находясь на траверзе у крейсера, и эти 3 пикировщика атаковали с левого борта. Причина этого осталась неизвестна, так как Уорли позднее погиб. Эти самолеты спи-

кировали под углом 35 градусов, не используя решетки, но попаданий не добились. Тем временем в атаку вышли торпедоносцы «Авенджер». Они потребовали подавить корабельные зенитки. Уорли немедленно спикировал на эсминец, обстреляв его из 20-мм пушек, но в результате все орудия открыли огонь по нему. Самолет получил несколько попаданий и вспыхнул. Уорли спикировал под углом 60 градусов на эсминец, но промахнулся всего на 10 футов. Горящий «Хеллдайвер» рухнул в море недалеко от форштевня японского корабля.

Отмщение не заставило себя долго ждать. Рядом с мостиком крейсера разорвались несколько бомб, а энсайн Гринвелл всадил бомбу в корму корабля. Лейтенант Дурио, командир последнего звена, атаковал с кормы в крутом пике, и одна из его бомб разорвалась у правого борта крейсера. Энсайн Ханавальт попал в среднюю часть корпуса полуброневой бомбой. После первых попаданий на палубе крейсера начались взрывы и пожары. Несколько истребителей обстреляли его. «Крейсер весь окутался дымом и пламенем». После атаки японцы начали спускать шлюпки, покидая корабль.

После того как самолеты 10 минут спустя собрались вместе, он перевернулся и затонул. Теперь «Хеллдайверы» вернулись, чтобы атаковать катер и плававших в воде японцев. Перестроившись еще раз, пилоты VB-9 смогли увидеть, как в 14.25 взорвался и затонул «Ямато». Сами они потопили легкий крейсер «Яхаги», построенный в 1943 году.

Эскадрилья VB-10 взлетела с авианосца в 270 милях от японской эскадры. Она также обнаружила противника, несмотря на мглу, с помощью радара. Самолеты подошли к цели на высоте около 3000 футов, чтобы установить визуальный контакт, настолько плотными были облака. Когда был замечен «Ямато», он шел на юг со скоростью 10 узлов, разворачиваясь вправо. Рядом с ним держались 4 или 5 эсминцев. Эскадрилье было приказано атаковать линкор, заходя с востока, чтобы нанести удар одновременно с торпедоносцами.

Лейтенант К.Д. Раух, командовавший пикировщиками, кружил под самыми облаками, а потом повел звено «Хеллдайверов» в атаку с планирования. Он зашел на «Ямато» с носа. В это время 7 пикировщиков лейтенанта Якобсена, кружившие чуть севернее, атаковали линкор с кормы, пикируя под углами от 30 до 40 градусов.

«Бомбы сбрасывались с высоты от 1000 до 1500 футов. С такой высоты огромный корабль представлял собой прекрасную мишень. Были сброшены 27 бомб с великолепными результатами, благодаря размерам цели, ее низкой скорости, малой высоте и тщательно выбранному направлению захода».

По пути все «Хеллдайверы» обстреляли «Ямато» и эсминцы. 4 пикировщика получили попадания, но все они вернулись на авианосцы.

В действительности «Ямато» получил попадания не менее 4 бомб во время первой атаки, до 13 торпед и множество бомб во время второй. Это было прекрасное достижение.

## ГЛАВА 14

### ПИЛОТЫ УХИТРИЛИСЬ ЗАГНАТЬ БОМБУ В ТОННель

После окончания военных действий в 1945 году пикирующий бомбардировщик, на первый взгляд, не имел никакого будущего. Однако Советский Союз смотрел на наступивший мир лишь как на передышку перед новым броском к мировому господству, называемому «мировой пролетарской революцией». Остальные державы резко сократили свои расходы на оборону. Но вслед за сокращением военных бюджетов последовали новые удары. Тенденция развития истребителей-бомбардировщиков стала повсеместной. Появилось множество технических новинок, которые делали пикирование совсем не обязательным для повышения точности бомбометания. Но в конце концов дела обернулись иначе. Давайте постараемся выяснить, почему же пикирующий бомбардировщик снова воспрял к жизни в послевоенную эпоху.

Через 10 лет после окончания Второй Мировой войны начался новый крупный конфликт. Но на этот раз сражаться пришлось не с оснащенными по последнему слову военной науки германскими армиями, а со слабо вооруженными и плохо организованными коммунистическим повстанцами, главная сила которых заключалась в использовании партизанской тактики и подавляющем

численном превосходстве. Кроме того, они опирались на пятую колонну, не питавшую никаких симпатий к западным демократиям. Так как этим войскам явно не хватало зенитных орудий, пикировщик стал эффективным средством борьбы с ними. Но самое главное — он был дешевым оружием, что было исключительно важно для правительств, всеми силами старавшихся сократить военные расходы. Если у тебя имеется мало денег, то, разумеется, ты будешь использовать поршневого самолет, который гораздо дешевле реактивного. Но вдобавок при этом поршневого самолет может наносить удары гораздо точнее, чем реактивный «скороход».

Вот потому история пикирующего бомбардировщика в 1945 году не закончилась.

Только крошечная нейтральная Швеция продолжала работы по совершенствованию метода бомбометания и созданию специального бомбового прицела. Хотя перед войной в Швеции появился прицел АГА, считавшийся для того времени передовым, во время войны за пределами Германии в этой области работы не велись. Швеция оказалась единственной страной, которая в послевоенное время вернулась к этому вопросу. В Великобритании техникой бомбометания с пикирования практически не занимались, в Соединенных Штатах пилоты неизменно отвергали предложенные им модели прицелов и продолжали верить только своему орлиному глазу до самой Корейской войны.

Но в Швеции все обстояло иначе. Э. Вилкенсон и П.Т. Факсен долгие годы изучали теоретические аспекты проблемы. Их исследования использовала компания СААБ и Линчёпинге, и в 1947 году новый прицел был принят на вооружение шведскими ВВС.

Вилкенсон детально изложил свою теорию в книге и описал базовые принципы решения проблемы, которую КВВС считали неразрешимой в принципе.

«Атака, проведенная по новой методике, выглядит следующим образом. Пилот пикирует на самолете пря-



мо на цель. Прицеливание означает жесткое удержание цели прямо по курсу. Он нажимает кнопку и начинает выход из пике. Автоматический прибор измеряет все переменные величины, влияющие на точность сброса, и освобождает бомбу как раз в тот момент, когда самолет находится на правильной высоте. Пилот является единственным человеком, участвующим во всем этом. Ему очень легко удерживать линию прицеливания, потому что цель находится прямо по курсу. В конце захода он должен взять ручку на себя и вывести самолет из пике. Прибор сконструирован так, чтобы учитывать изменения угла пикирования в широких пределах, высоту сброса бомбы, скорость и так далее. Он также вносит коррективы в действия пилота. Возможность относительно свободного поведения в воздухе крайне выгодна с точки зрения тактики. Для прицеливания требуется совсем короткий отрезок времени, перед которым пилот может выполнять любые маневры уклонения. Выход из пике тоже можно осуществлять с любыми маневрами.

Траектория падения бомбы выбирается с учетом перемещений самолета в момент сброса. Обзор пилота вперед-вниз, который часто ограничен конструкцией самолета, не является критичным, так как прицел вращается. Поэтому пилот имеет хорошее поле зрения и в момент атаки может видеть цель под любым углом<sup>1</sup>.

Это была блестящая теоретическая разработка, которая, однако, не прошла серьезного испытания в суровых боевых условиях, когда каждый пилот действует немного

---

<sup>1</sup> Лично я из такого объяснения ничего не понял. Ясно одно, шведам удалось сконструировать специальный вычислитель, но не думаю, что корабельные приборы управления огнем менее изощренны. Другое дело, что изобретателю удалось втолкнуть все это в ограниченный объем и вес, что позволило установить прибор на самолете. Вот здесь пришлось потрудиться, а в остальном вряд ли этот прибор представлял собой нечто принципиально новое. *Прим. пер.*

по-своему, когда его внимание отвлекают разрывы зенитных снарядов, когда цель маневрирует. В конце концов появились управляемые ракеты, которые легко доставали самолет на любой высоте, и вопрос повышения точности бомбометания с пикирования отпал сам собой.

История пикировщика подошла к концу. И закончили ее те же люди, что и начали — молодые и энергичные летчики-истребители, которые полагались только на свои глаза, чтобы нанести меткий удар.

Французы первыми продемонстрировали живучесть концепции атаки с пикирования. Они продолжали использовать традиционные пикировщики в колониальных войнах, причем с большим эффектом. Особенно это было заметно в Индокитае в 1946—49 годах.

Уцелевшие французские SBD были сведены в 2 *флотилии*, получившие номера 3F и 4F. Они были переброшены на борт легкого авианосца «Арроманш» и эскортного авианосца «Диксмюд». Когда войска коммунистического Вьет-Миня начали наступление, оба корабля, которые французы не успели задействовать в последний период Тихоокеанской войны, тут же были посланы на восток. Это было идеальное применение пикировщиков. Силы Вьет-Миня представляли собой классические партизанские формирования, которые осмеливались лишь на дерзкие набеги. Но генерал Зиап несколько преждевременно решил перейти к правильной войне, и летчики французского флота получили более удобные цели. Эти «Доунтлессы» постоянно бомбили места сосредоточения вражеских войск. В 1946—48 годах они действовали в основном на прибрежной равнине вокруг Ханоя, который тогда являлся французским бастионом на севере Вьетнама. Но в июле 1949 года последний «Доунтлесс» был списан.

В 1950 году были сформированы 2 новых бомбардировочных подразделения — 3F и 9F. Они получили только что закупленные в Соединенных Штатах 48 «Хеллдайверов» и в конце 1952 года покинули Францию на борту

«Арроманша». Эти флотилии провели 824 операции, налетов в общей сложности 2000 часов, и сбросили на головы коммунистов 1442 тонны бомб. В 1953 году 9F вернулась во Францию, а оставшиеся «Хеллдайверы» были переведены в учебные и связные самолеты.

После того как выяснилось, что истребители вполне пригодны для нанесения бомбовых ударов, Королевский Флот на заключительной стадии Тихоокеанской войны все чаще стал использовать их для этого.

«Я прибыл на Тихоокеанский театр слишком поздно, чтобы участвовать в боевых действиях, и принял командование 1850-й эскадрильей, оснащенной «Корсарами». Эскадрилья базировалась на борту авианосца «Виндженс». Мы отрабатывали бомбометание с пикирования, используя учебные бомбы, угол пикирования составлял 65 градусов. Насколько я помню, заход на цель выполнялся на высоте 8000 футов. Однако нам сказали, что если бы мы использовали этот прием против японцев, это было бы самоубийство. Я понял, что на Тихом океане лучшей тактикой считается стремительное пологое пики. При атаке использовались 250-фн и 500-фн бомбы».

Вспоминает другой пилот:

«Хеллкэт» был прочным, грозным, многоцелевым истребителем, который мог использовать новые ракеты. Этот самолет мог также залить напалмом вражеское гнездо. Это был великий истребитель, но, разумеется, он не имел тормозных решеток. Это означало, что при атаке с пикирования следовало иметь запас высоты, но даже в этом случае страдали меткость и эффективность».

Еще один пилот подтверждает: «Единственная атака с пикирования, которую я выполнил в летной школе в Сент-Меррине в 1946 году, была сделана на «Сифайре».

Один из свидетелей, видевший нечто подобное своими глазами, рассказывает:

«Один морской пилот в 1944 году в Сент-Меррине, Корнуолл, демонстрировал русским Большим Шишкам, на что способен «Сифайр». Его вторая бомба влетела прямо в люк танка, поставленного в качестве цели! Атаку выполнил капитан-лейтенант Р.Т. Леггот».

В конце войны для Королевского Флота разрабатывались новые самолеты. Они прошли все положенные испытания, но лишь немногие из тех машин, которые потом служили на борту британских авианосцев, были пригодны для бомбометания с пикирования. Среди них был Фэйри «Спиэрфиш», созданный в качестве замены «Барракуде». Были построены 3 опытных образца и один серийный, но после этого программа была свернута из-за сокращения оборонного бюджета. Другим заметным самолетом послевоенной эпохи стал Блэкберн «Файрбрэнд». Сначала он создавался как истребитель, но в период с 1940 по 1945 год техническое задание несколько раз менялось. В результате в мае 1945 года появился «Файрбрэнд IV». Это был одноместный самолет с максимальной скоростью 350 миль/час. Хотя бомбометание с пикирования не было его главной задачей, он имел тормозные решетки и мог нести две 1000-фн бомбы. Первая эскадрилья была сформирована в 1945 году и действовала до 1947 года, хотя в основном в качестве торпедоносной.

На другом берегу Атлантики вслед за «Корсаром» и «Хеллкэтом» тоже появился новый истребитель. Как и его предшественники, Грумман «Бэркэт» мог использоваться в качестве бомбардировщика. Но, как и следовало ожидать, американский флот продолжал работы над пикирующими бомбардировщиками специальной постройки.

Самым мощным из тех, что поступил на вооружение, был Мартин AM-1 «Маулер». Он мог нести 7 тонн груза

и был оснащен щелевыми закрылками в качестве воздушных тормозов. Самолет имел максимальную скорость 367 миль/час и дальность полета около 1300 миль. Около 100 этих самолетов служили на американских авианосцах в период с 1947 по 1950 год.

Последним из пикирующих бомбардировщиков стал Дуглас SB2D «Дестроер», предназначенный на замену SBD «Доунтлессу». Этот двухместный бомбардировщик был вдвое тяжелее «Доунтлесса» и имел бомбовый отсек. На самолете был установлен мотор мощностью 2300 ЛС, и дальность полета составляла 1490 миль. В результате переделки проекта появился одноместный вариант XB7D, который мог нести 3200 фн бомб и имел максимальную скорость 340 миль/час. Воздушные тормоза были установлены по бортам фюзеляжа. В апреле 1942 года было заказано 358 самолетов, но в 1944 году заказ был отменен.

В Корейской войне, когда страны ООН действовали совместно, чтобы отразить нападение коммунистов на нейтральную страну, самолеты Королевского Флота чуть ли не в последний раз бомбили противника с пикирования. Это были улучшенные версии последних поршневых машин, проектирование которых началось еще в годы Второй Мировой войны.

Фэйри «Файрфлай» Mk.V был старым приятелем в новой одежке. Первые «Файрфлай» служили на авианосцах Британского Тихоокеанского флота, когда тот вместе с американским наносил удары по Японии. Однако этот самолет гораздо чаще использовал ракеты, чем бомбы. «Файрфлай» был создан во время войны, развивая линию «Фулмара». Первые варианты самолета имели закрылки Фэйри-Янгмена, и Mk.I появился на борту «Индефетигебла» в 1944 году в составе 1770-й эскадрильи. Позднее к ней присоединилась 1771-я эскадрилья «Имплейкебла». Хотя «Файрфлай» прославился своими ракетными атаками, он мог нести две 1000-фн бомбы под крыльями и в случае необходимости атаковать с пологого пике.

Совершенствование самолета продолжалось, и в январе появилась модель Mk.V в составе 814-й эскадрильи. Этот двухместный самолет имел скорость 386 миль/час. Было построено 160 таких машин.

Другим самолетом, который Королевский Флот широко использовал в Корее, был Хаукер «Си Фьюри». Работы над этим красивым и мощным самолетом начались в 1943 году, когда потребовалось создать дальний истребитель для действий на Тихоокеанском театре. Предполагалось для этого усовершенствовать «Темпест», но все заказы были отменены, и построили совсем немного самолетов. Первый прототип «Си Фьюри» взлетел 21 февраля 1945 года и прошел испытания в 1946—47 годах. Третий прототип был оснащен мотором «Кентаурус XXII». Всего было построено 565 «Си Фьюри» разных моделей для замены американских самолетов, поставленных по Ленд-лизу, так как их нужно было вернуть в Америку.

Первый серийный «Си Фьюри» взлетел 30 сентября 1946 года, и в составе эскадрилий первой линии появился в том же году. Сначала это была 807-я эскадрилья в Эглингтоне, потом 778-я, 802-я и 805-я. К этому времени на вооружение начал поступать «Сифайр 47», поэтому остальные «Си Фьюри» были превращены в истребители-бомбардировщики. Первый из FBMK.11 поступил на вооружение 802-й эскадрильи в мае 1948 года. В течение следующих 3 лет на этом самолете летали 1-я, 17-я и 21-я авианосные авиатруппы в составе 801-й, 803-й, 804-й, 805-й, 807-й, 808-й эскадрилий. Они базировались на легких авианосцах «Глори», «Оушн», «Тезеус», которые находились в дальневосточных водах, когда начался конфликт в Корее. Благодаря этим самолетам ВСФ заслужили репутацию силы, способной наносить меткие бомбовые удары.

«Си Фьюри» FB.II был оснащен мотором «Кентаурус 18», который позволял развить скорость 460 миль/час. Самолет имел дальность полета 700 миль. Он мог нести две 1000-фн бомбы под крыльями и был вооружен четырьмя 20-мм пушками.

В Америке талантливейший конструктор Эд Хейнеманн прилагал титанические усилия, чтобы спасти дважды отвергнутый проект ХВТ2D «Дестроера», и его работа увенчалась полным успехом. Первоначальный рубленый кокпит «Дестроера» стал каплевидным. Киль был продолжен вперед и слился с фюзеляжем. Крыло типа «обратная чайка» было изменено, а «Дестроер» из среднеплана превратился в низкоплан. Все эти изменения оказались очень полезными.

«Доунтлесс II», как его сначала называли, легко взлетал с авианосцев, тогда как «Дестроеру» требовался слишком большой разбег. Хотя общий вес самолета увеличился, он мог нести до 5000 фн груза, что было замечательным достижением. Максимальная скорость возросла на 30 миль/час и достигла 375 миль/час.

Новая модель ХВТ2D совершила первый полет 18 марта 1945 года. Сразу был подписан контракт на производство. Флот хотел приобрести 648 «Доунтлессов II». С окончанием войны заказ был, разумеется, урезан, но 277 самолетов, полученных американским флотом, ознаменовали конец эпохи.

Пикирующий бомбардировщик к этому времени превратился в многоцелевой самолет. Это была надежная, дешевая в постройке и эксплуатации машина, способная доставить к цели любую комбинацию бомб, торпед и ракет. И не только доставить, но и нанести точный удар. Созданный Хейнеманном самолет служил в послевоенные годы, прославившись ничуть не меньше, чем его предшественник много лет назад.

Он был назван AD «Скайрейдер». Позднее обозначение было изменено на A-1. «Скайрейдер» был одним из лучших поршневых самолетов в истории. Он продемонстрировал, как много преимуществ имеет поршневой двигатель, хотя началась эпоха господства реактивной авиации. Старый ветеран показал себя более надежным и метким, чем новички.

Первую победу он одержал у себя дома над друзьями-соперниками. Ушел в небытие проект фирмы Кайзера ХВТК, «Маулер» был построен очень маленькой серией и служил в 4 эскадрильях: VA-44, VA-45, VA-84, VA-85, причем совсем недолго. После войны началось царствование «Скайрейдера».

В феврале 1946 года обозначение самолета было изменено на AD. Он пережил первоначальное сокращение заказов. Но потом на Западе осознали, что угроза со стороны коммунистов стремительно нарастает, поэтому с 1946 по 1948 год заказы на производство «Скайрейдера» увеличились. На вооружение поступили модели AD-2 и AD-3. В апреле 1948 года AD впервые появился на американских авианосцах в составе эскадрилий VA-3 и VA-4. Испытания проводили на борту эскортного авианосца «Сицили». Осенью того же года «Скайрейдер» начал службу в эскадрильях первой линии на борту авианосца «Мидуэй» в Средиземном море. Через год «Скайрейдерами» уже были оснащены 8 эскадрилий.

В 1948 году на вооружение американского флота был принят AD-2. Было построено 178 таких самолетов, после чего фирма «Дуглас» перешла на постройку модели - 3, которая отличалась мелкими усовершенствованиями кокпита и шасси. К 1950 году началась постройка моделей AD-4 и AD-5. Часть «Скайрейдеров» была переоборудована в противолодочные самолеты, самолеты РЛД, буксировщики мишеней. Перед самолетом начал маячить финал — окончание производства и снятие с вооружения. Но 25 июня 1950 года коммунистические орды вторглись в Южную Корею, и ситуация изменилась самым радикальным образом. «Скайрейдер» пережил свое первое возрождение.

Так бомбометание с пикирования и пикировщик, похороненные в 1940 году, восстали из пепла, подобно фениксу, 10 лет спустя.



\* \* \*

Четыре легких авианосца Королевского Флота — «Глори», «Оушн», «Тезеус» и австралийский «Сидней» (бывший «Террибл») — четыре долгих года провели у пустынных и враждебных берегов Кореи, пока шла война. Их авиагруппы заслужили самую высокую репутацию, вполне сравнимую с самыми яркими страницами истории пикировщиков. Это был последний случай, когда Воздушные Силы Флота использовали бомбометание с пикирования как специальный метод атаки. Поэтому он заслуживает особого рассмотрения, хотя историки чаще всего им пренебрегают.

Капитан 1 ранга Эрик М. Браун описал автору методы, которые использовали самолеты ВСФ в то время:

«Я готовил эскадрилью перед отправкой в Корею, и пилоты добились заметных успехов при бомбометании с пикирования под углами 30 и 55 градусов. Метод 30 градусов был более точным, в основном потому, что бомбы сбрасывались с меньшей высоты. Однако, разумеется, при этом самолет становился более уязвим для зенитного огня. Метод 55 градусов использовался против хорошо защищенных целей, а в Корее **все** важнейшие цели были защищены хорошо, особенно мосты. Даже если они не были утыканы зенитками, все равно приходилось пикировать под углом 55 градусов, потому что местность была слишком холмистой».

В некоторых специальных случаях использовалось пикирование под углом 65 градусов. Капитан 1 ранга Браун вспоминает: «Использовалось и пикирование под 65 градусов, так как огонь корейских зениток был достаточно метким. Однако «Си Фьюри» не имел тормозных решеток и ускорялся так быстро, что при таком угле следовало очень тщательно следить за высотой, чтобы успеть выйти из пике. При этом страдала меткость».

Совершенно иные методы использовали пилоты, летавшие на «Файрфляях», так как этот самолет слишком сильно отличался по своим характеристикам и возможностям от «Си Фьюри». Капитан 1 ранга Браун так описывает это:

«Метод, который использовали пилоты «Файрфлаев», был достаточно простым. Самолет летел под прямым углом к цели, которая скользила вдоль капота мотора к корню левого крыла. Как только цель попадала на ведущую кромку крыла, пилот круто сваливал самолет влево, продолжая следить за целью. Нос самолета шел вниз, а сам он разворачивался на 90 градусов к прежнему направлению полета. Во время этого маневра прицеливание осуществлялось по верхней крышке капота, а потом цель переходила в кольцо прицела. Мелкие довороты, чтобы учесть снос от ветра, выполнялись элеронами, угол пикирования задавался рулем высоты. Руль использовался, только чтобы парировать занос.

Обычно пикирование начиналось на высоте около 6000 футов, а вывод производился сразу после сброса бомбы на высоте 1500 футов. При выходе из пике пилот испытывал перегрузки до 4g, чтобы не попасть под ударную волну при разрыве собственных бомб и побыстрее убраться с прицелов зенитных орудий.

При пикировании под углом 30 градусов выполнялся крутой разворот, а не переворот через крыло. Бомбы сбрасывались с высоты около 800 футов, а выход выполнялся крутым поворотом вверх.

На «Си Фьюри» кабина пилота находилась над задней кромкой крыла, и летчик был вынужден использовать метод «удвоения угла». Например, если пилот должен был выполнить пикирование под углом 65 градусов влево, причем боевой курс был 90°, то на цель он выходил курсом 220° на высоте 8000 футов. Когда цель начала скрываться под ведущей кромкой крыла ближе к воздухозаборнику, пилот опускал нос самолета, чтобы

видеть ее. Снизившись до 7000 футов, пилот переходил в крутое пики. Цель должна была появиться позади задней кромки крыла, а скорость следовало держать около 124 — 140 узлов. После этого самолет переворачивался на угол 130 градусов (то есть двойной угол 65 градусов) и выходил на цель, которая теперь была видна постоянно. После этого самолет элеронами удерживался на боевом курсе. При пикировании под углами 55 и 65 градусов скорость могла достичь 360 узлов.

При пикировании под углом 30 градусов высота захода на цель обычно составляла 5000 футов, а скорость сброса бомб равнялась 330 узлов для «Си Фьюри» и 290 узлов для «Файрфлая». «Файрфлай» обычно пикировал под углами 50 и 60 градусов, то есть на 5 градусов меньше, чем «Си Фьюри». Скорость сброса бомбы в этом случае равнялась 320 и 350 узлов соответственно».

Капитан Г.Б.К. Гриффит служил в Корее в штабе ВВС союзников. Он оставил описание деятельности штаба.

«Я выбирал цели, опрашивал и инструктировал пилотов, обрабатывал данные разведки и расшифровывал фотоснимки. Я знал методы атаки. Поскольку ни «Си Фьюри», ни «Файрфлай» не имели воздушных тормозов и несли по 2000 фн бомб, при пикировании под углами, близкими к вертикали, они набирали слишком высокую скорость, и меткость падала. Пилоты использовали весь свой опыт, чтобы поразить цель. Для бомбометания использовался пушечный прицел, но теперь это был гиросtabilизированный прицел, а не просто кольца.

Все бомбометание выполнялось с пикирования и довольно точно. Все цели, разумеется, были сухопутными. Пилоты ухитрялись загнать бомбу в тоннель, где укрывался вражеский поезд. Я помню, как мосты, разрушенные нашими самолетами, толпы корейских рабов восстанавливали буквально за одну ночь. Это повторялось

по 5—6 раз, но если дорога была важной, мост все равно восстанавливался».

Этот комментарий показывает, что авианосцам приходилось работать непрерывно. Одновременно он указывает на то, какое упорство и полнейшую безжалостность проявлял противник. Это был единственный случай в истории, когда Объединенные Нации действовали совместно, чтобы остановить коммунистическую агрессию. Но действительная эффективность их действий зависела целиком от западных демократий и в частности от их морских сил, которые были переброшены на Дальний Восток, чтобы оказать помощь попавшим в сложное положение южно-корейским войскам. Разумеется, самый большой вклад внес американский 7-й Флот. Его авианосные «Скайрейдеры» были единственными штурмовиками, которые могли вмешаться немедленно.

Первую атаку в этой войне AD провели, нанеся удар по аэродрому Пхеньяна. Эскадрилья VA-55 под командованием лейтенанта Д.Э. Инглиша, состоящая из 16 AD-3Q, взлетела с авианосца «Вэлли Фордж» 3 июля 1950 года в 5.40. Это была первая группа американских пикировщиков, участвовавшая в бою после окончания Второй Мировой войны. Их сопровождали «Корсары», которые тоже должны были действовать в качестве штурмовиков, а прикрывали реактивные истребители «Пантера». Ударная группа достигла полной внезапности. После первых заходов «Корсаров» и «Пантер», обстрелявших аэродром из пушек, «Скайрейдеры» разбомбили его, полностью выведя из строя, несмотря на сильный зенитный огонь.

Первая атака стала образцом. «Скайрейдеры» несли различные варианты бомбовой нагрузки, состоящей из 1000-фн, 500-фн и до дюжины 100-фн бомб — в зависимости от того, что имелось под рукой. Кроме аэродромов, наиболее типичными целями стали растянутые коммуникации противника, который глубоко вторгся на территорию Южной Кореи. Самолеты бомбили железные

дороги, шоссе, мосты, транспортные колонны и склады. Разумеется, кроме бомб, каждый AD мог выпустить по цели 12 ракет калибром 5 дюймов, если цель того стоила. Так, в первый же день после атаки аэродрома «Скайрейдеры» вернулись, чтобы разбомбить железнодорожные станции в Пхеньяне и железнодорожный мост через реку Тэдонган, который удалось уничтожить 4 июля. Но, как уже говорили британские пилоты, такая работа становилась бесконечной. Ни один AD не был сбит во время первых атак, хотя 4 самолета получили попадания.

После первых сомнений, будет ли классическая атака с пикирования иметь значение в эпоху реактивных самолетов, боевой опыт вскоре четко показал — будет. Фирма «Дуглас» вскоре получила дополнительные заказы на производство «Скайрейдеров». Через несколько месяцев были заказаны еще 300 самолетов. В первые месяцы после начала войны «Эйбл-Дог»<sup>1</sup> прикрывал высадку в Пхохане, помогал оборонять Пусан, а также участвовал в круглосуточных бомбардировках побережья. В августе на помощь прибыл авианосец «Филиппин Си», на борту которого находилась эскадрилья VA-15. Эскадрильи пикировщиков уничтожили важнейший мост через реку Кымган и нанесли ряд ударов по другим узлам коммуникаций.

К марту, перед отправкой на отдых, эскадрильи AD совершили в общей сложности 4000 боевых вылетов и окончательно доказали, что поршневым пикировщиком по-прежнему играет одну из важнейших ролей.

Аналогичные операции продолжались до самого конца войны. Последней эскадрильей, побывавшей в Корее, стала VA-45, действовавшая с «Лейк Шамплейн» в июне и июле 1953 года. Ее пилоты летали на AD-4. Но в боях

---

<sup>1</sup> Весьма интересное прозвище самолета, производное от аббревиатуры AD — «Able Dog». В переводе означает «Способная собака». *Прим. пер.*

участвовали не только эскадрильи первой линии, многие резервные подразделения получили «Скайрейдеры» и тоже были брошены в огонь. Ветераны Второй Мировой войны летали в составе VA-702, VA-728, VA-923. На берегу американские морские пехотинцы быстро восстановили давнюю дружбу с пилотами пикировщиков, когда эскадрилья VMA-121 под командованием подполковника П.Б. Мэя, вооруженная самолетами AD-3 была в октябре 1951 года переброшена в Корею. Эта эскадрилья, прозванная «Тяжеловозами» за большой вес поднимаемых бомб, прославилась, воюя в составе MAG-12.

Старый пикировщик заслужил благодарность пехотинцев в Корее по многим причинам. Он обладал высокой меткостью, нес много бомб, действовал самым различным оружием. Но главное — он мог долго находиться над полем боя, в отличие от реактивных самолетов, которые стремительно появлялись, но так же быстро исчезали. Само присутствие этих самолетов, которые прилетали вскоре после вызова по радио и с ревом пронеслись над головами солдат, резко поднимало их боевой дух.

Производство «Скайрейдеров» продолжалось. Из цехов начала выходить усовершенствованная модель AD-5. Не приходится удивляться тому, что командующий 7-м Флотом контр-адмирал Гопкинс заявил: «Я верю, что «Скайрейдер» является самым лучшим и самым эффективным самолетом непосредственной поддержки в мире».

После того как в 1953 году фронт в Корее стабилизировался, можно было ожидать, что старую лошадку, давно достигшую пенсионного возраста, наконец-то отпустят пастись на травке. Но этого не случилось. «Скайрейдеры» продолжали служить в американском флоте на самых разнообразных должностях. Королевский Флот закупил 50 таких самолетов в качестве противолодочных и потом перепродал их Швеции. В Америке была создана очередная модель — AD-6. Это уже не был пикировщик, зато теперь «Скайрейдер» мог нести тактическое ядерное оружие. Последней моделью стал AD-7, на котором был

установлен мотор R-3350-WB. Последний самолет покинул заводской цех в феврале 1957 года, а всего за 12 лет было построено примерно 3180 «Скайрейдеров».

Но за рубежом «Скайрейдеры» продолжали использоваться. Например, французский флот имел около сотни таких самолетов во время войны в Алжире в конце 1950-х годов, а в 1965 передал уцелевшие Камбодже. В американском флоте их количество постепенно сокращалось. Когда в августе 1969 года во Вьетнаме стало жарко, лишь 12 эскадрилий летали на этих самолетах. Две из них базировались на авианосцах 7-го Флота «Констеллейшн» и «Тикондерога». Они сразу начали атаки против северо-вьетнамских армий, вторгшихся на юг страны. «Скайрейдеры» также состояли на вооружении ВВС Южного Вьетнама. Наконец даже американские ВВС, которые всегда были стойким противником пикировщика, осознали ценность этого самолета, и в 1970-х годах стали использовать его все чаще и чаще.

Разумеется, «Скайрейдер» не был пикирующим бомбардировщиком в точном смысле этого определения. Это был штурмовик общего назначения, обладающий завидной гибкостью, а самое главное — отличной меткостью и большой продолжительностью полета. Он сражался во Вьетнаме до самого плачевного конца этой ужасной войны. Даже после ухода американцев, несколько «Скайрейдеров» действовали под управлением южно-вьетнамских пилотов, пока северо-вьетнамские полчища не захлестнули весь Индокитай, раздавив силы Южного Вьетнама, Лаоса и Камбоджи. Это была последняя страница истории «Скайрейдера». После того как эти три страны попали под иго коммунистов, была поставлена точка в биографии настоящих пикировщиков. Эта история началась более 60 лет назад во время такой же ужасной войны, которая велась ради тех же самых целей. Но тогда борьба за свободу увенчалась успехом.

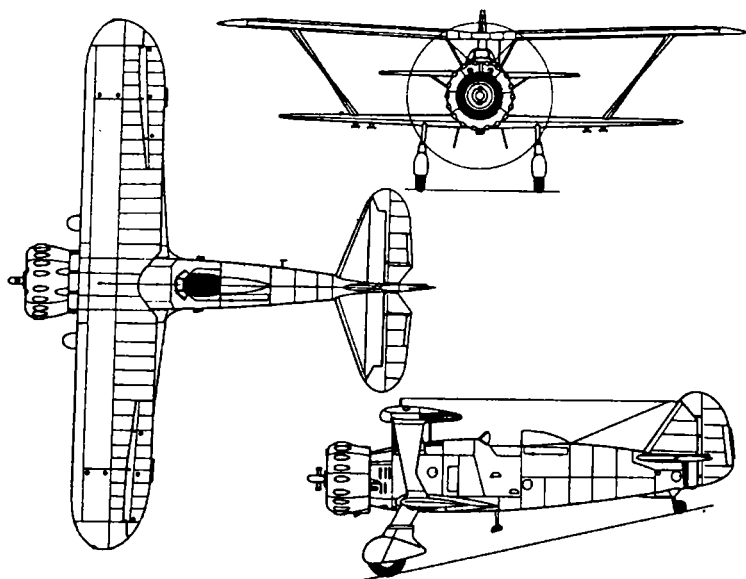
После этого коммунистической агрессии подвергались Ангола, Сомали, Эфиопия и Афганистан, и нигде она не

встретила отпора, потому что воля Запада была разъедена внутренними неурядицами. Однако блок НАТО построил новые самолеты специально для борьбы с огромными массами советских танков и БМП, и колесо снова описало почти полный круг.

Бомбежка с пикирования как искусство во многом зависела от индивидуальных качеств пилота и просто не могла не уйти в прошлое со стремительным развитием электроники. Финальной стадией развития новых систем оружия стали «умные» бомбы, которые сбрасываются с огромной высоты над главным врагом пикировщика — зенитными батареями. Такая бомба сама ищет путь к цели и наносит удар с точностью, на которую ранее из всех самолетов был способен только пикирующий бомбардировщик.

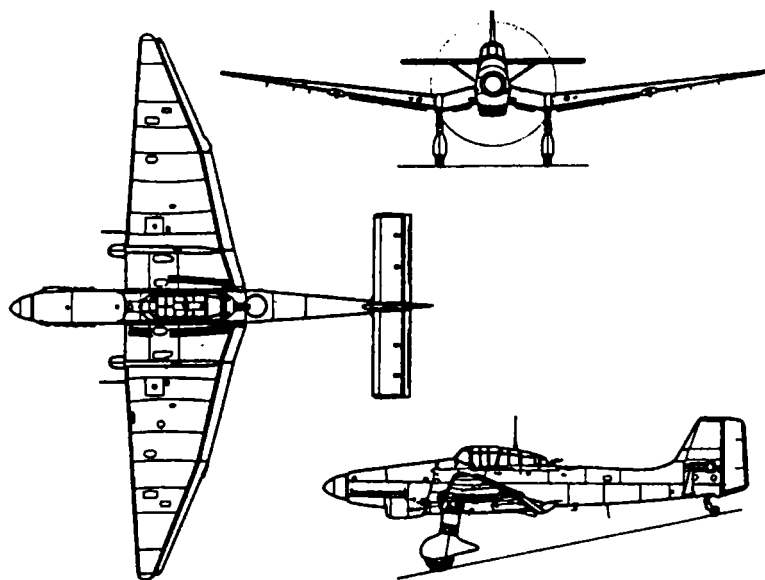
Так завершилась целая эпоха воздушной войны.





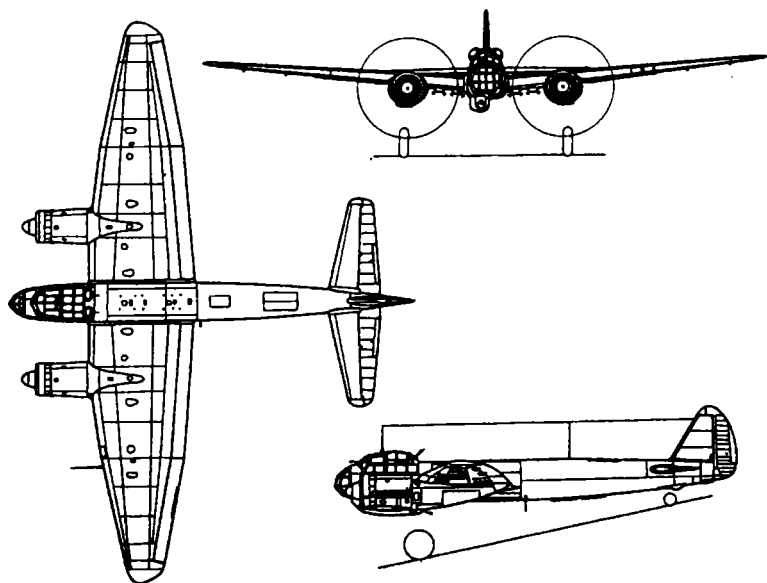
**Хеншель Hs-123A-1**  
**Германия**

Размах крыла, м	10,5
Длина, м	8,3
Высота, м	3,2
Двигатель	BMW-132, 860 ЛС
Взлетный вес, кг	2217
Максимальная скорость, км/час	345
Потолок, м	9000
Дальность, км	850
Вооружение	2 — 7,92 мм, 200 кг бомб



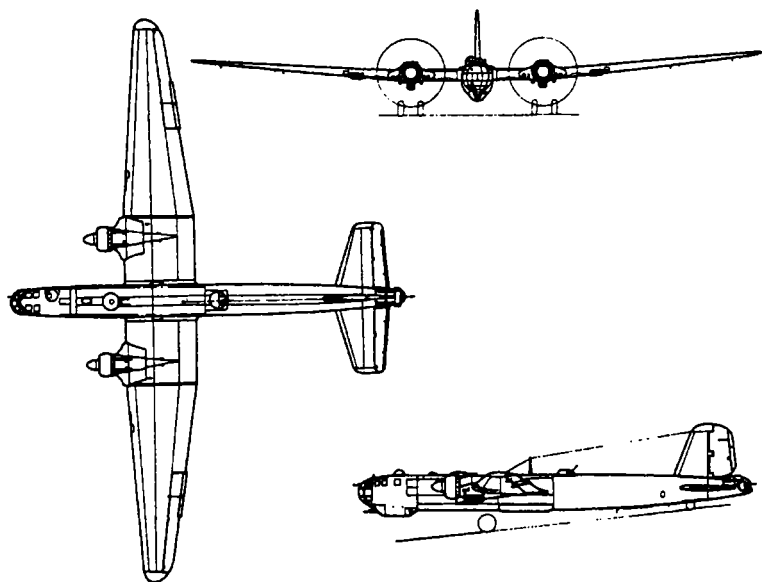
**Юнкерс Ju-87D-1**  
**Германия**

Размах крыла, м	13,8
Длина, м	11,13
Высота, м	3,9
Двигатель	Jumo-211J, 1340 КС
Взлетный вес, кг	5720
Максимальная скорость, км/час	408
Потолок, м	7320
Дальность, км	1000
Вооружение	7 — 7,92 мм, до 1800 кг бомб



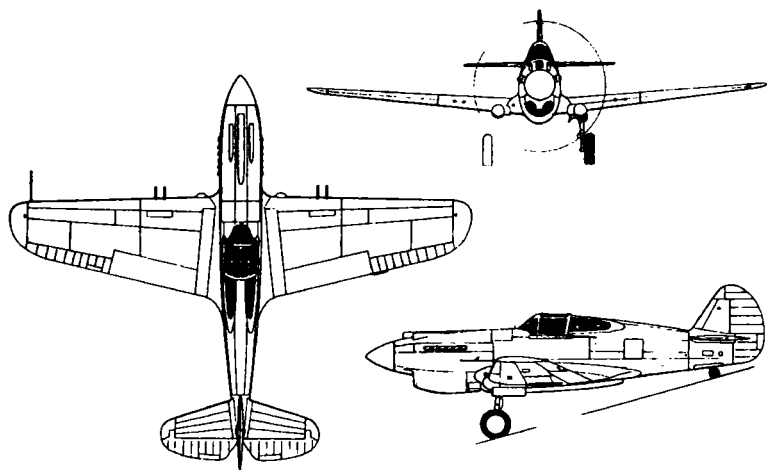
### Юнкерс Ju-88А-4 Германия

Размах крыла, м	20,13
Длина, м	14,36
Высота, м	4,85
Двигатель	2 × Jumo-211J, 1340 ЛС
Взлетный вес, кг	14000
Максимальная скорость, км/час	433
Потолок, м	8235
Дальность, км	1790
Вооружение	до 8 — 7,92 мм, 3000 кг бомб



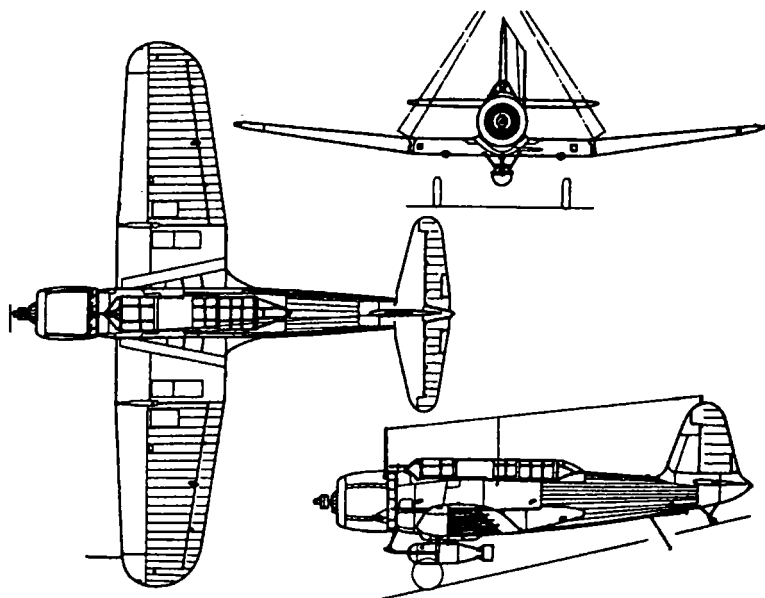
**Хейнкель He-177A «Грейф»  
Германия**

Размах крыла, м	31,44
Длина, м	22
Высота, м	6,4
Двигатель	2 × Даймлер-Бенц DB-601A-1, 2950 ЛС
Взлетный вес, кг	31000
Максимальная скорость, км/час	472
Потолок, м	7080
Дальность, км	5000
Вооружение	2 — 20 мм, 6 — 13 мм, 1 — 7,92 мм, 6000 кг бомб



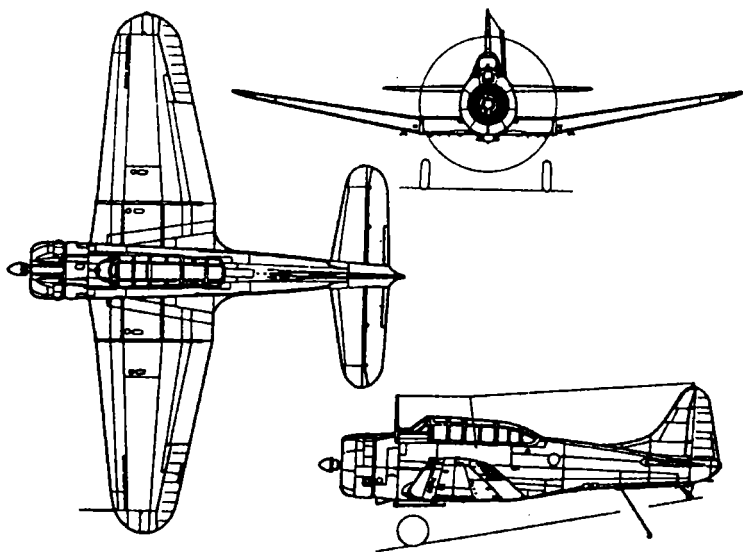
**P-40C «Киттихок» («Томагавк ПВ»)  
США**

Размах крыла, м	11,36
Длина, м	9,55
Высота, м	3,75
Двигатель	Паккард V-1650-1, 1300 ЛС
Взлетный вес, кг	3960
Максимальная скорость, км/час	582
Потолок, м	9150
Дальность, км	976
Вооружение	6 — 12,7 мм, до 450 кг бомб



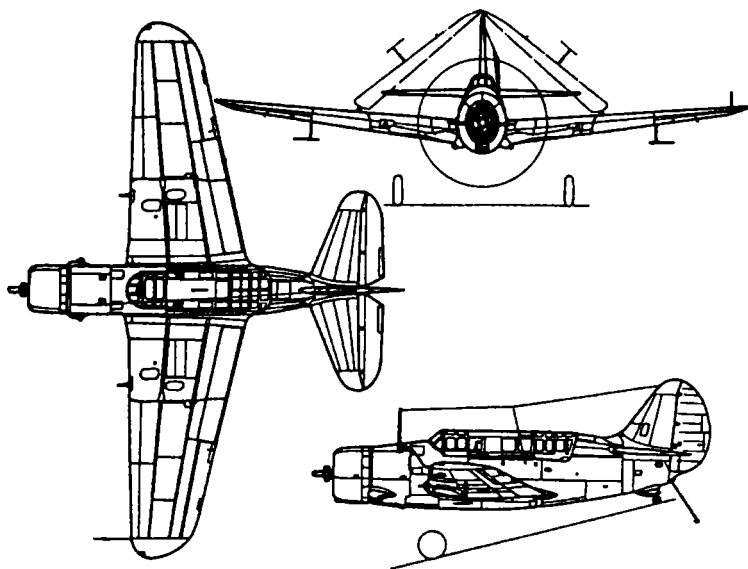
**Воут-Сикорский SB2U-3 «Виндикейтор»  
США**

Размах крыла, м	12,81
Длина, м	10,34
Высота, м	3,12
Двигатель	Пратт-Уитни R-1535-02, 825 ЛС
Взлетный вес, кг	4276
Максимальная скорость, км/час	391
Потолок, м	6600
Дальность, км	1800
Вооружение	2 — 12,7 мм, 2 — 7,62, до 450 кг бомб



**Дуглас SBD-3 «Доунтлесс»  
США**

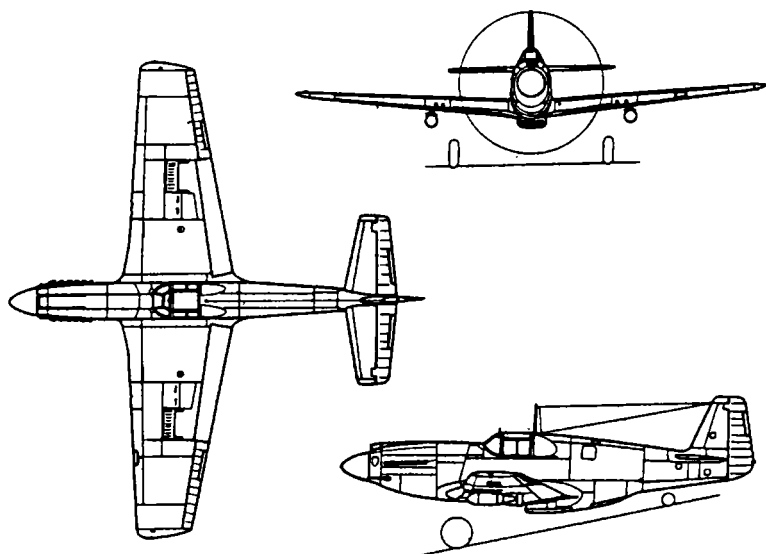
Размах крыла, м	12,65
Длина, м	9,8
Высота, м	3,94
Двигатель	Райт R-1820-32, 1000 ЛС
Взлетный вес, кг	4717
Максимальная скорость, км/час	402
Потолок, м	8300
Дальность, км	1240
Вооружение	2 — 12,7 мм, 1 — 7,62 мм, до 450 кг бомб



**Кертисс SB2С-4 «Хеллдайвер»  
США**

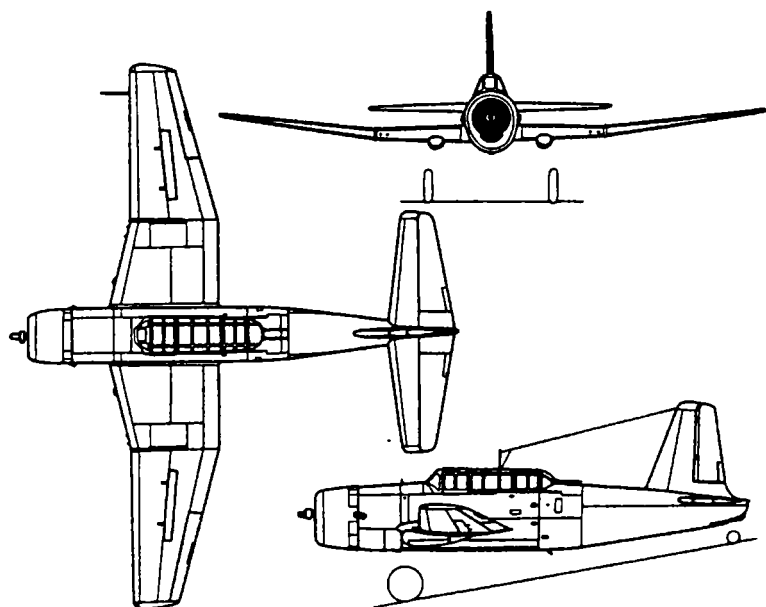
Размах крыла, м	15,14
Длина, м	11,18
Высота, м	5,1
Двигатель	Райт R-2600-4 «Циклон», 1700 ЛС
Взлетный вес, кг	7536
Максимальная скорость, км/час	476
Потолок, м	8900
Дальность, км	1870
Вооружение	2 — 20 мм, 1 — 12,7 мм, 2 — 7,62 мм, до 450 кг бомб





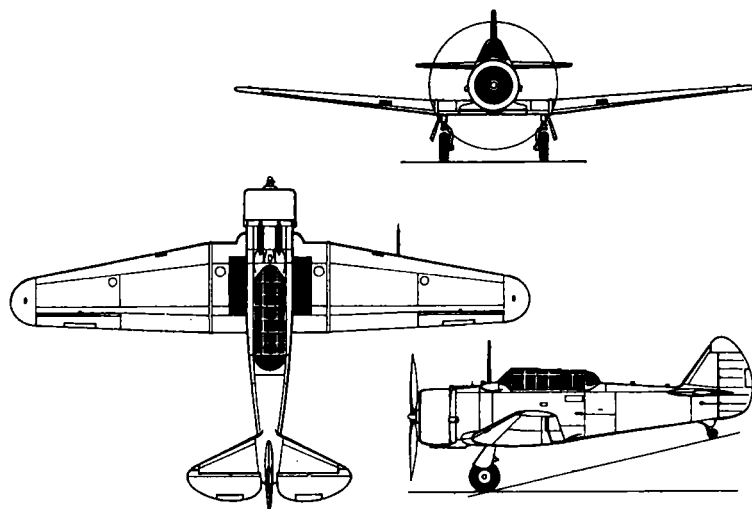
**Норт Америкен А-36А «Инвейдер»/«Апач»  
США**

Размах крыла, м	11,27
Длина, м	9,83
Высота, м	3,72
Двигатель	Аллисон V-1730-F3R, 1325 ЛС
Взлетный вес, кг	4550
Максимальная скорость, км/час	587
Потолок, м	7650
Дальность, км	885
Вооружение	6 — 12,7 мм, до 450 кг бомб



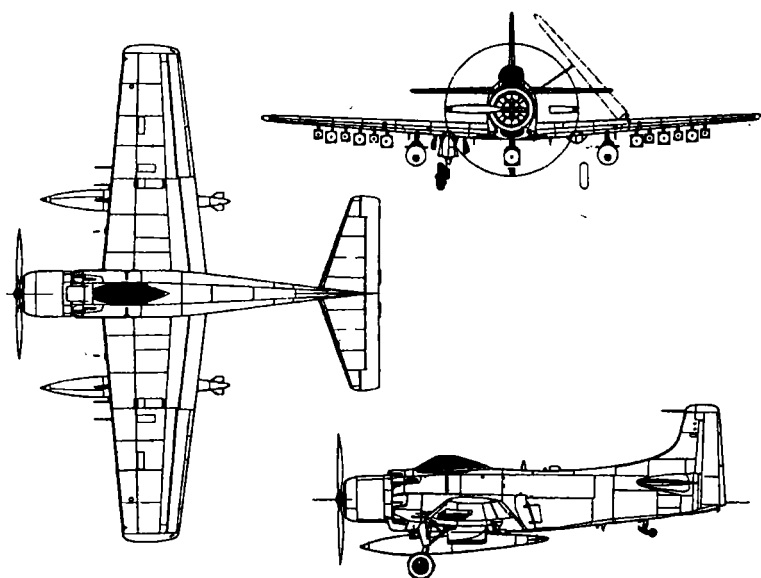
**Валти «Виндженс IV»  
США/Великобритания**

Размах крыла, м	14,64
Длина, м	12,12
Высота, м	4,4
Двигатель	Райт R-2600-13, 1700 ЛС
Взлетный вес, кг	7700
Максимальная скорость, км/час	446
Потолок, м	6700
Дальность, км	970
Вооружение	5 — 12,7 мм, до 910 кг бомб



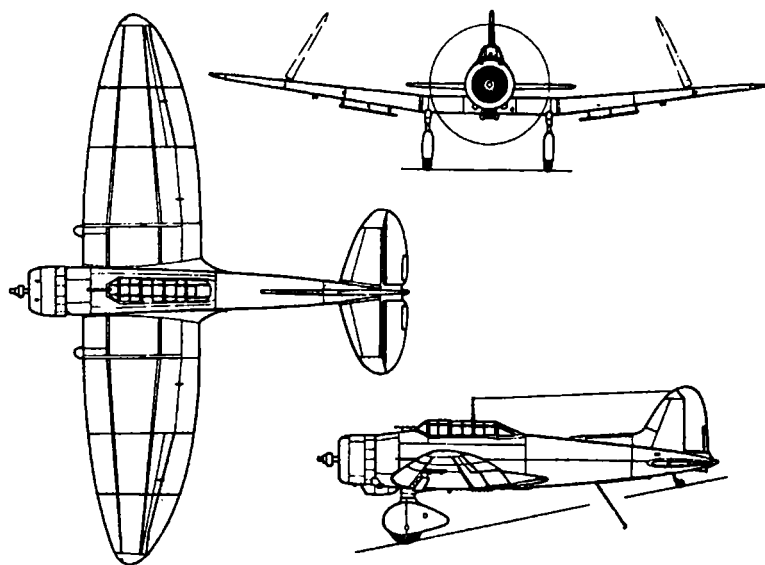
**Норт Америкен NA-16 (САС «Вирравэй»)  
США/Австралия**

Размах крыла, м	13,1
Длина, м	8,41
Высота, м	2,66
Двигатель	Пратт-Уитни S1H1-G «Уосп», 600 ЛС
Взлетный вес, кг	2885
Максимальная скорость, км/час	330
Потолок, м	6400
Дальность, км	1160
Вооружение	2 — 7,62 мм



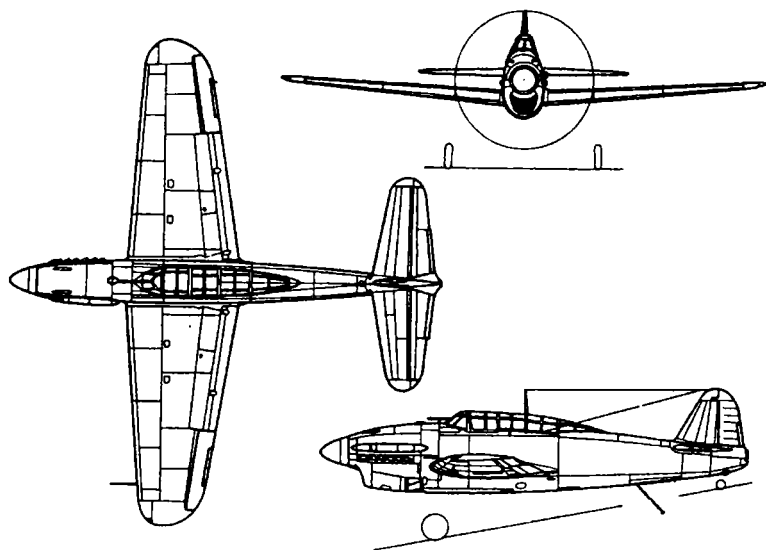
**Дуглас AD-1 «Скайрейдер»  
США**

Размах крыла, м	15,24
Длина, м	11,63
Высота, м	4,70
Двигатель	Райт R-3350-24, 2400 ЛС
Взлетный вес, кг	8180
Максимальная скорость, км/час	589
Потолок, м	10600
Дальность, км	3060
Вооружение	2 — 20 мм, до 3000 кг бомб



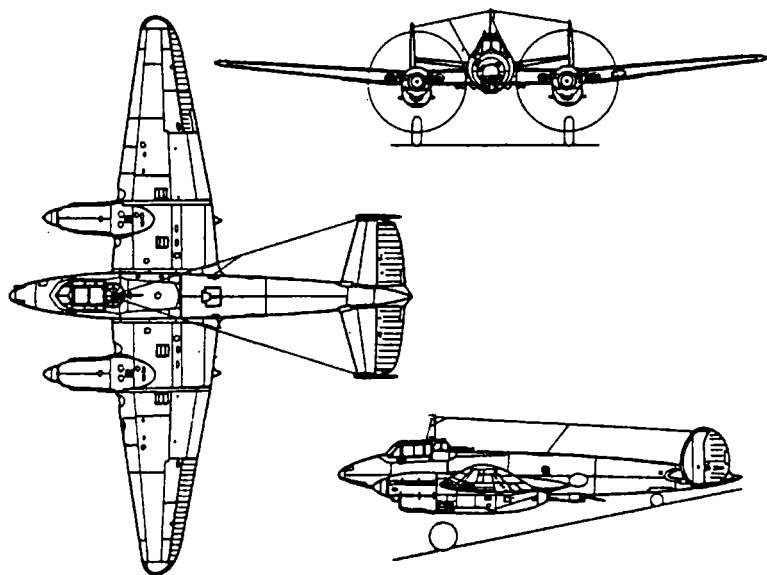
**Аичи D3A-2 («Вэл»)**  
**Япония**

Размах крыла, м	14,4
Длина, м	10,2
Высота, м	3,35
Двигатель	Мицубиси «Кинсэй 54», 1200 ЛС
Взлетный вес, кг	3800
Максимальная скорость, км/час	430
Потолок, м	10500
Дальность, км	1350
Вооружение	3 — 7,7 мм, 250 кг бомб



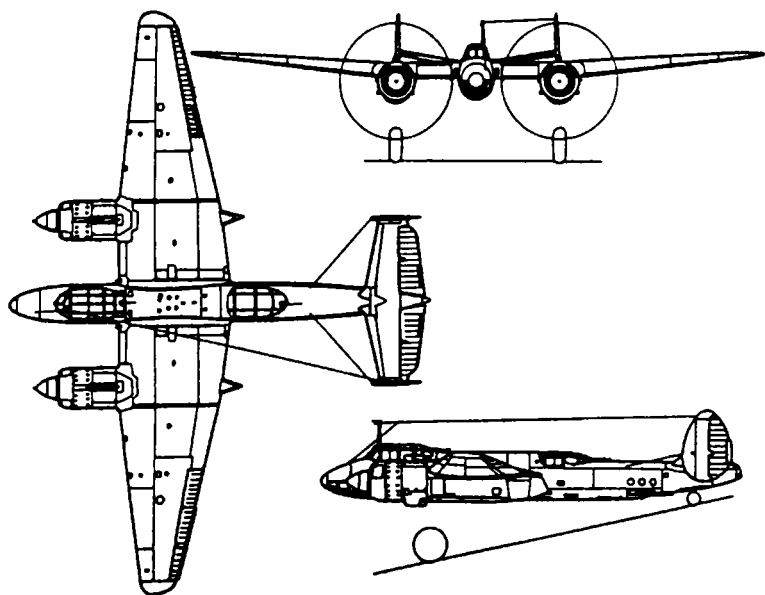
**Йокосука D4Y-2 «Сюсэй» («Джуди»)  
Япония**

Размах крыла, м	11,5
Длина, м	10,22
Высота, м	3,67
Двигатель	Аичи «Ацута 32», 1400 ЛС
Взлетный вес, кг	4353
Максимальная скорость, км/час	580
Потолок, м	10500
Дальность, км	1200
Вооружение	3 — 7,7 мм, 250 кг бомб



### Петляков Пе-2 СССР

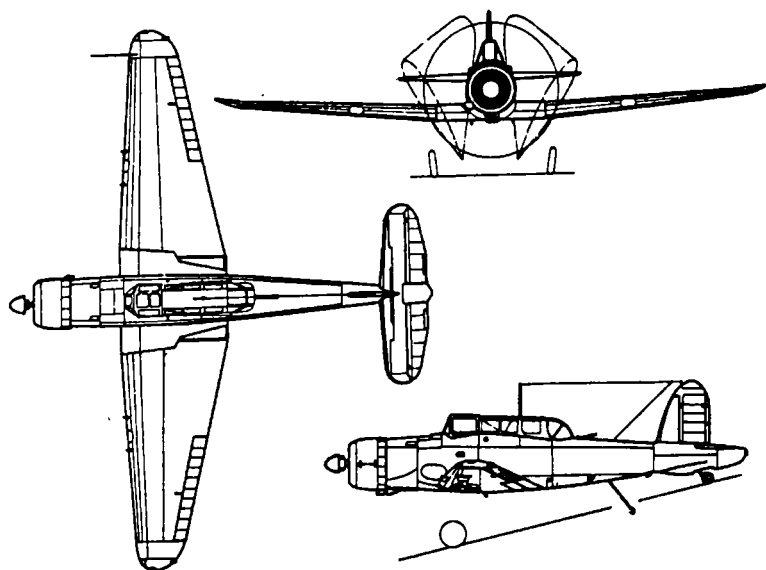
Размах крыла, м	17,11
Длина, м	12,78
Высота, м	3,42
Двигатель	2 × М-105Р, 1100 ЛС
Взлетный вес, кг	8520
Максимальная скорость, км/час	540
Потолок, м	9000
Дальность, км	1500
Вооружение	2 — 12,7 мм, 2 — 7,62 мм, до 1000 кг бомб



### Туполев Ту-2 СССР

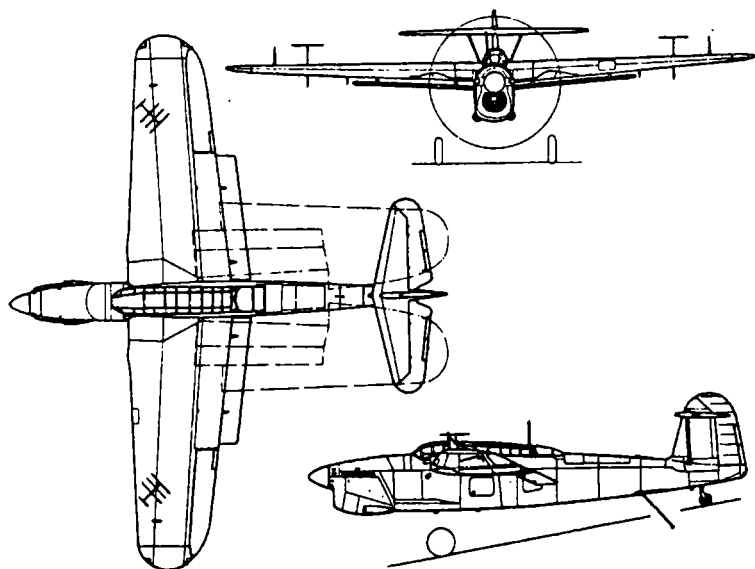
Размах крыла, м	18,86
Длина, м	13,80
Высота, м	4,13
Двигатель	2 × ФР-82, 1850 ЛС
Взлетный вес, кг	11770
Максимальная скорость, км/час	521
Потолок, м	9500
Дальность, км	2100
Вооружение	2 — 20 мм, 1 — 12,7 мм, 3 — 7,62 мм, до 2000 кг бомб





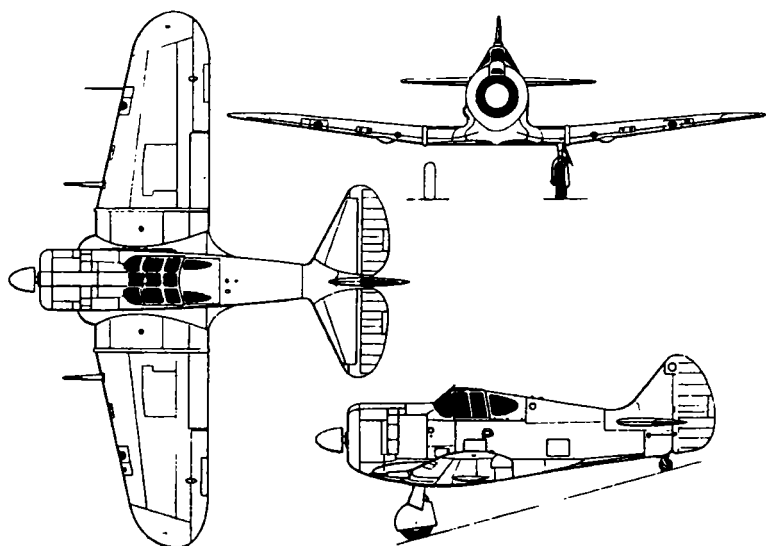
**Блэкберн «Скуа II»  
Великобритания**

Размах крыла, м	14,07
Длина, м	10,84
Высота, м	3,79
Двигатель	Бристоль «Персеус XII», 905 ЛС
Взлетный вес, кг	3735
Максимальная скорость, км/час	362
Потолок, м	5800
Дальность, км	700
Вооружение	5 — 7,69 мм, 227 кг бомб



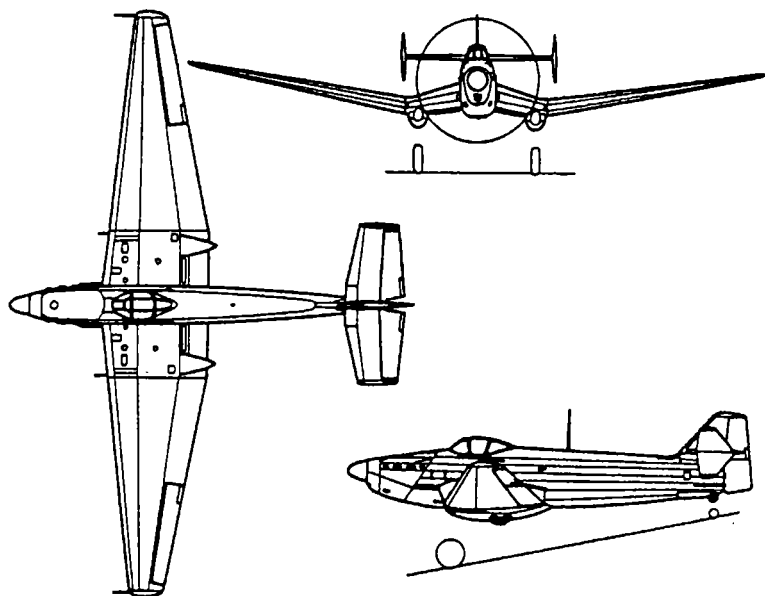
**Фэйри «Барракуда III»  
Великобритания**

Размах крыла, м	14,99
Длина, м	12,12
Высота, м	4,6
Двигатель	«Мерлин 32», 1640 ЛС
Взлетный вес, кг	6395
Максимальная скорость, км/час	385
Потолок, м	6100
Дальность, км	1100
Вооружение	2 — 7,69 мм, 907 кг бомб



**CA-12 «Бумеранг»  
Австралия**

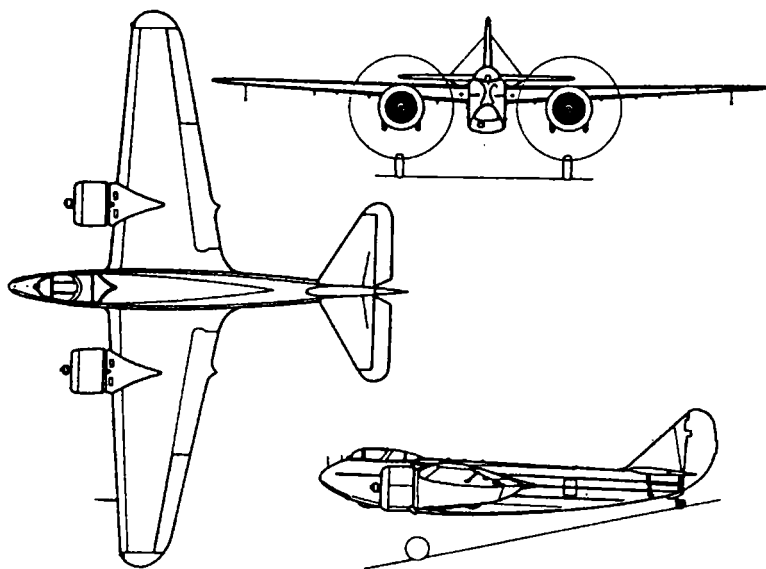
Размах крыла, м	11
Длина, м	7,77
Высота, м	3,5
Двигатель	Пратт-Уитни R-1830-S3C4G «Твин Уосп», 1200 ЛС
Взлетный вес, кг	3450
Максимальная скорость, км/час	474
Потолок, м	8845
Дальность, км	1490
Вооружение	2 — 20 мм, 4 — 7,69 мм,



### Луар-Ньюпор LN-401/411

Франция

Размах крыла, м	13,97
Длина, м	9,7
Высота, м	3,5
Двигатель	Испано-Сюиза HS12Xcr, 670 ЛС
Взлетный вес, кг	2830
Максимальная скорость, км/час	380
Потолок, м	9500
Дальность, км	1190
Вооружение	1 — 20 мм, 2 — 7,5 мм, до 225 кг бомб

**SIAI S-85****Италия**

Размах крыла, м	14,68
Длина, м	10,52
Высота, м	
Двигатель	2 × P.VII RC-35, 650 ЛС
Взлетный вес, кг	4190
Максимальная скорость, км/час	365
Потолок, м	5850
Дальность, км	600
Вооружение	2 — 7,62 мм, до 500 кг бомб

## СОДЕРЖАНИЕ

Полет метеора, или История пикировщика (Предисловие переводчика) .....	3
Глава 1. Я спикировал прямо на баржу .....	15
Глава 2. Каждый создавал свой собственный метод .....	35
Глава 3. Случилось нечто ужасное .....	56
Глава 4. Мы просто наклонили нос вниз .....	77
Глава 5. Атака была проведена очень отважно .....	96
Глава 6. И пикировал почти вертикально .....	116
Глава 7. Мощная и блестяще исполненная атака .....	137
Глава 8. Этот самолет ускоряется очень быстро .....	158
Глава 9. Требовался большой опыт (и отвага) .....	179
Глава 10. Я сделал мертвую петлю .....	198
Глава 11. Задирать нос самолета вверх и сбрасывать эти бомбы .....	219
Глава 12. Самолет дергался, как в лихорадке .....	240
Глава 13. Огромный корабль представлял собой прекрасную мишень .....	263
Глава 14. Пилоты ухитрились загнать бомбу в тоннель ....	294
Приложение Пикировщики Второй Мировой войны .....	312

**ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ГРУППА **  
**КАЖДАЯ ПЯТАЯ КНИГА РОССИИ**

**ПРИБОРЕТАЙТЕ КНИГИ ПО ИЗДАТЕЛЬСКИМ ЦЕНАМ  
В СЕТИ КНИЖНЫХ МАГАЗИНОВ **

**МОСКВА:**

- м. «Бибирево», ул. Пришвина, 22, ТЦ «Александр Ленд», этаж 0.
- м. «Варшавская», Чонгарский б-р, 18а, т. 110-89-55
- м. «Домодедовская», ТК «Твой Дом», 23-й км МКАД, т. 727-16-15
- м. «Крылатское», Осенний б-р, 18, корп. 1, т. 413-24-34, доб. 31
- м. «Кузьминки», Волгоградский пр., 132, т. 172-18-97
- м. «Новые Черемушки», ТК «Черемушки», ул. Профсоюзная, 56, 4-й этаж, пав. 4а-09, т. 739-63-52
- м. «Павелецкая», ул. Татарская, 14, т. 959-20-95
- м. «Парк культуры», Зубовский б-р, 17, стр. 1, т. 246-99-76
- м. «Перово», ул. 2-я Владимирская, 52/2, т. 306-18-91
- м. «Петровско-Разумовская», ТК «XL», Дмитровское ш., 89, т. 783-97-08
- м. «Сокол», ТК «Метромаркет», Ленинградский пр., 76, корп. 1, 3-й этаж, т. 781-40-76
- м. «Сокольники», ул. Стромынка, 14/1, т. 268-14-55
- м. «Сходненская», ТЦ «Вэйпарк», 71-й км МКАД, 2-й этаж, т. 741-46-05
- м. «Таганская», Б. Факельный пер., 3, стр. 2, т. 911-21-07
- м. «Тимирязевская», Дмитровское ш., 15, корп. 1, т. 977-74-44
- м. «Царицыно», ул. Луганская, 7, корп. 1, т. 322-28-22
- м. «Бауманская», ул. Спартаковская, 16, стр. 1
- м. «Преображенская площадь», Большая Черкизовская, 2, корп. 1, т. 161-43-11

**РЕГИОНЫ:**

- Архангельск, 103-й квартал, ул. Садовая, 18, т. (8182) 65-44-26
- Белгород, пр. Хмельницкого, 132а, т. (0722) 31-48-39
- Волгоград, ул. Мира, 11, т. (8442) 33-13-19
- Екатеринбург, ул. Малышева, 42, т. (3433) 76-68-39
- Калининград, пл. Калинина, 17/21, т. (0112) 65-60-95

- Киев, ул. Льва Толстого, 11/61, т. (8-10-38-044) 230-25-74
- Красноярск, «ТК», ул. Телевизорная, 1, стр. 4, т. (3912) 45-87-22
- Курган, ул. Гоголя, 55, т. (3522) 43-39-29
- Курск, ул. Ленина, 11, т. (07122) 2-42-34
- Курск, ул. Радишева, 86, т. (07122) 56-70-74
- Липецк, ул. Первомайская, 57, т. (0742) 22-27-16
- Н. Новгород, ТЦ «Шоколад», ул. Белинского, 124, т. (8312) 78-77-93
- Ростов-на-Дону, пр. Космонавтов, 15, т. (8632) 35-95-99
- Рязань, ул. Почтовая, 62, т. (0912) 20-55-81
- Самара, пр. Ленина, 2, т. (8462) 37-06-79
- Санкт-Петербург, Невский пр., 140
- Санкт-Петербург, ул. Савушкина, 141, ТЦ «Меркурий», т. (812) 333-32-64
- Тверь, ул. Советская, 7, т. (0822) 34-53-11
- Тула, пр. Ленина, 18, т. (0872) 36-29-22
- Тула, ул. Первомайская, 12, т. (0872) 31-09-55
- Челябинск, пр. Ленина, 52, т. (3512) 63-46-43, 63-00-82
- Челябинск, ул. Кирова, 7, т. (3512) 91-84-86
- Череповец, Советский пр., 88а, т. (8202) 53-61-22
- Новороссийск, сквер им. Чайковского, т. (8617) 67-61-52
- Краснодар, ул. Красная, 29, т. (8612) 62-75-38
- Пенза, ул. Б. Московская, 64
- Ярославль, ул. Свободы, 12, т. (0862) 72-86-61

Заказывайте книги почтой в любом уголке России  
107140, Москва, а/я 140, тел. (095) 744-29-17

**ВЫСЫЛАЕТСЯ БЕСПЛАТНЫЙ КАТАЛОГ**

Приобретайте в Интернете на сайте [www.ozon.ru](http://www.ozon.ru)  
Издательская группа АСТ  
129085, Москва, Звездный бульвар, д. 21, 7-й этаж

Справки по телефону:  
(095) 215-01-01, факс 215-51-10  
E-mail: [astpub@aha.ru](mailto:astpub@aha.ru) <http://www.ast.ru>

**МЫ ИЗДАЕМ НАСТОЯЩИЕ КНИГИ**



Исключительные права на публикацию книги  
на русском языке принадлежат издательству АСТ.  
Любое использование материала данной книги,  
полностью или частично, без разрешения  
правообладателя запрещается.

Научно-популярное издание

Смит Питер Ч.  
**История пикировщика**

Редактор С.И. Казанцев  
Художественный редактор О.Н. Адашкина  
Компьютерная верстка: О.П. Васюхина

Общероссийский классификатор продукции ОК-005-93, том 2:  
953004 — научная и производственная литература

Санитарно-эпидемиологическое заключение  
№ 77.99.02.953.Д.000577.02.04 от 03.02.2004 г.

ООО «Издательство АСТ»  
667000, Республика Тыва, г. Кызыл, ул. Кочетова, д. 93  
Наши электронные адреса:  
WWW.AST.RU E-mail: astpub@aha.ru

Отпечатано с готовых диапозитивов  
во ФГУП ИПК «Ульяновский Дом печати»  
432980, г. Ульяновск, ул. Гончарова, 14

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ  
БИБЛИОТЕКА

# ИСТОРИЯ ПИКИРОВЩИКА

История пикирующего бомбардировщика занимает всего 20 лет — с 1925 по 1945 год. Но именно этот класс самолетов оказал решающее влияние на ход Второй мировой войны.

Исследования английского военного историка Питера Ч. Смита посвящены боевому применению пикирующих бомбардировщиков на европейском и тихоокеанском театрах военных действий.

ISBN 5-17-030319-X



9 785170 303199