

**Кеннет Мансон**

**Истребители  
и бомбардировщики  
Второй Мировой Войны**

УДК 820(73)  
ББК 87(7Coe)  
М23

Охраняется Законом РФ об авторском праве.  
Воспроизведение всей книги или любой ее части  
воспрещается без письменного разрешения издателя.  
Любые попытки нарушения закона  
будут преследоваться в судебном порядке.

*Оформление художника И.А. Озерова*

*Иллюстрации Джона В. Вурда*

**Мансон Кеннет**  
М23 Истребители и бомбардировщики Второй миро-  
вой войны / Пер. с англ. А.И. Коршунова. — М.:  
ЗАО Центрполиграф, 2003. — 173 с.

ISBN 978-5-521-85542-1

Несмотря на то что в боевых действиях 1939—1945 годов принимали участие многие типы военных самолетов, главную роль в военно-воздушных операциях сыграли истребители и бомбардировщики.

Эти удивительные машины и предшествующие им модели начиная с 1939 года компетентно описаны в книге Кеннета Мансона и представлены в цветных детализированных рисунках.

**УДК 820(73)**  
**ББК 87(7Coe)**

ISBN 978-5-521-85542-1

© Перевод, ЗАО «Центрполиграф»,  
2003  
© Художественное оформление,  
ЗАО «Центрполиграф», 2003

**Книга первая**  
**ИСТРЕБИТЕЛИ:**  
**БОЕВЫЕ**  
**И УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫЕ**  
**САМОЛЕТЫ**  
1939—1945 годов



---

## Вступление

В ведущих воздушных державах мира середина и конец 30-х годов ознаменовались резко возросшей активностью в области военного самолетостроения, что объяснялось не только естественным процессом развития военной авиации, но и приходом к власти в Германии Национал-социалистической партии Адольфа Гитлера и последовавшим за тем укреплением Люфтваффе, заставившими многие страны — некоторые быстрее, чем другие, — осознать тот факт, что сохранять имевшиеся в их распоряжении ВВС и их оборудование в прежнем состоянии еще год-два было бы весьма неразумно. Исходя из этого, большинство развитых стран Европы в тот период приступили к наращиванию боевой мощи своих ВВС и оснащению их более современными типами военных самолетов. И все же в начале Второй мировой войны никто из них еще не мог сравниться с Люфтваффе ни по численности находившихся в их распоряжении боевых машин, ни по техническим характеристикам истребителей и бомбардировщиков.

Ограничения, наложенные на Германию Версальским договором, включали категорический запрет на производство самолетов, за исключением легких гражданских машин. Но семь лет спустя, после подписания Парижского соглашения по авиации, большинство ограничений было снято, и с этого момента, еще до прихода к власти Гитлера, началось постепенное восстановление мощной когда-то авиационной промышленности, причем авиазаводы строились теперь не только на территории самой Германии, но и в таких странах, как Швейцария и СССР. Новые военные самолеты стали появляться в начале 30-х годов под видом «скоростных почтовых», «одноместных спортивных» и подобных им воздушных машин. Все они должны были использоваться на национальной авиалинии «Дойчелюфтганза» или в воссозданной «Люфтшпортфербанд» — якобы частной авиационной организации, которая на самом деле готовила военных летчиков для

новой Люфтваффе. Практика применения гражданских опознавательных знаков для новых бомбардировщиков была почти бессмысленной маскировкой самолетов, военное предназначение которых было очевидно. Эти мелкие уловки продолжались еще некоторое время и после прихода Гитлера к власти в 1933 г. Официально же существование Люфтваффе было подтверждено германским правительством в 1935 г. Свидетельством того, с какой скоростью наращивались военно-воздушные силы, является тот факт, что к концу 1935 г. в Германии производилось примерно три сотни самолетов в месяц, а к сентябрю 1939 г. счет пошел уже на тысячи.

Италия — предполагаемый союзник Германии в европейской войне — после завершения кампании в Абиссинии в середине 30-х тоже приступила к программе переоборудования, правда, в сравнении с немецкой, довольно скромной. Но если Германия, создавая новое поколение истребителей и бомбардировщиков, отдавала явное предпочтение монопланам, Италия — по крайней мере в отношении истребителей — по-прежнему оставалась приверженцем бипланов, которые так славно и так долго служили ее Королевским ВВС — *Regia Aeronautica*. Подобная позиция отражает представление об идеальной боевой машине, сложившееся у итальянских пилотов еще в годы Первой мировой войны. Даже по прошествии двадцати лет после ее завершения эти авиаторы все еще предпочитали открытый кокпит и легкое вооружение самолета, маневренность которого предпочитали его скорости.

Гражданская война в Испании 1936—1939 годов предоставила нескольким главным авиационным державам, включая Германию и Италию, блестящую возможность испытать новейшие типы различных воздушных машин в боевой обстановке. Боевые действия, вне сомнения, позволяли не только оценить различные типы самолетов, но и предъявить новые тактические требования к ним (например, именно в ходе испанской кампании немецкие специалисты осознали необходимость создания специального самолета-штурмовика, что и привело к появлению «Хеншеля» Хс-129 во время Второй мировой войны). С другой стороны, экипажи германского легиона «Кондор» и итальянского воздушного легиона — *Aviazione Legionaria* — сталкивались в Испании со столь неравными им противниками, что эффективность их собственной техники, по тогдашним мировым стандартам, нередко переоценивалась.

Развитие английских Королевских ВВС в предвоенный период происходило в обычном режиме — спокойно и без спешки. Производством самолетов занимались не только известные авиа-

строительные фирмы, но и автомобильная промышленность, выпускавшая в соответствии с программой использования «смежных предприятий» воздушные машины и комплектующие детали к ним. Как и Италия, Британия упорно не желала слышать похоронного звона по истребителям-бипланам. Но это продолжалось лишь до тех пор, пока моноплан не продемонстрировал достаточно убедительно неоспоримые свои преимущества. В 1935 г. военно-воздушными силами Англии были заказаны «Гладиаторы», способные развивать скорость до 400 км/ч. Значительные заказы поступили перед войной и на истребители-монопланы классов «Харрикейн» и «Спитфайр». Тем не менее в сентябре 1939 г. у Королевских ВВС в состоянии боевой готовности насчитывалось немногим более трехсот «Харрикейнов» и примерно вдвое меньше «Спитфайров», что составляло менее одной десятой от общего числа заказанных машин. То, что в случае войны в Европе Королевские ВВС не смогут эффективно противостоять противнику, было осознано в Англии, хотя и с некоторым опозданием, еще до начала боевых действий. Об этом свидетельствует хотя бы тот факт, что в 1938 г. в США направилась Английская закупочная комиссия, чтобы заказать значительное количество американских военных самолетов, которые должны были компенсировать сложившееся к тому времени неравенство в воздухе. Однако количественный паритет не мог быть достигнут вплоть до 1940 г.: когда в Европе разразилась война, Люфтваффе имела огромное численное превосходство над «Гладиаторами», «Харрикейнами» и «Спитфайрами», составлявшими основную ударную силу английских ВВС.

Продвигаясь в глубь таких стран, как Польша, Франция, Бельгия, Нидерланды и Люксембург, нацистская военная машина имела дело с противником хотя и безусловно храбрым, но тактически и технически едва ли превосходившим силы, противостоявшие немцам в Испании год или два назад. Пикирующие бомбардировщики и штурмовики, поддерживающие немецкие наземные войска, уничтожали десятую часть самолетов противника еще до того, как они успевали подняться в воздух, а истребитель, сумевший взлететь, становился легкой добычей для находившегося на вооружении у Люфтваффе перехватчика Vf-109.

После стремительного и успешного продвижения немецких войск к побережью Ла-Манша в 1939—1940 годах Люфтваффе, готовя вторжение в Англию, в конце весны 1940 г. начала бомбардировку этой страны. В Испании ее средние бомбардировщики могли подниматься в воздух без сопровождения, имея лишь легкое оборонительное вооружение, позволявшее им самостоятельно справляться с атаковавшими их истребителями. Од-

нако в боях с быстрыми, хорошо вооруженными «Харрикейнами» и «Спитфайрами» эта тактика быстро продемонстрировала свою несостоятельность, и бомбардировщики стали отныне сопровождать двухмоторные истребители «Мессершмитты» Bf-110 с увеличенной дальностью полета. Но здесь обнаружилась первая «трещина» в этом «щите» Люфтваффе: Bf-110 ранее никогда не использовались в полном смысле слова как истребители и, как оказалось теперь, не соответствовали возлагавшимся на них задачам. В результате их пришлось заменять одномоторными Bf-109, которые более успешно осуществляли прикрытие.

18 июня 1940 г. Уинстон Черчилль заявил в палате общин: «То, что генерал Вейган называл битвой за Францию, закончилось. Думаю, наступает время битвы за Британию». Победа, одержанная Англией в этой битве в сентябре—октябре 1940 г. и справедливо приписанная «немногим» — людям и машинам, — стала возможной лишь благодаря тому, что британские ВВС по численности находившихся в их распоряжении самолетов уже значительно превосходили Люфтваффе. Но этих «немногих» могло бы и в самом деле быть немного, если бы не дар предвидения главного маршала авиации Даудинга, руководителя истребительных соединений Королевских ВВС. В мае 1940 г. он убедил правительство отказаться от естественного желания направлять все больше и больше истребителей в поддержку союзников на континенте, находившихся в тяжелом положении, поскольку подобные действия ослабили бы оборону острова.

Поражение, которое потерпели немецкие истребители в битве за Британию, было первым серьезным ударом по Люфтваффе за четыре года войны, и хотя зимой 1940—1941 годов все еще продолжались «блиц-бомбардировки», в которых участвовала в какой-то степени и Италия, немцы в дневных бомбардировках потеряли около двух тысяч самолетов, что заставило их перейти к ночным бомбжам. Во время этой фазы битвы истребитель «Дефайант», снабженный пулеметом на турели и оказавшийся совершенно беспомощный в дневных столкновениях, частично восстановил свою репутацию, неплохо проявив себя в качестве ночного истребителя. Однако первыми действительно эффективными ночными истребителями были двухмоторные «Бьюфайтеры» и «Москито», оборудованные радаром воздушного перехвата и вооруженные более солидно, чем «Дефайант».

Попытки Люфтваффе восстановить свои силы после потерь 1940 г. были прерваны в июне 1941 г., когда Гитлер принял решение вторгнуться в СССР. Таким образом, при тех же ресурсах был создан еще один фронт воздушных боевых операций. Хотя Bf-109 теперь получил в качестве поддержки вели-

колесный «Фокке-Вульф» Fw-190, через шесть месяцев после вторжения немецких войск в Россию последовала атака Японии на Пёрл-Харбор, что привело к вступлению в войну США. В общем, страны оси Берлин—Рим—Токио сами предопределили свою судьбу.

К моменту нападения фашистской Германии на Советский Союз, чьи самолеты участвовали в войне в Испании (и в боевых действиях против японцев по ту сторону сибирского участка советской границы), программы модернизации вооруженных сил в этой стране находились еще на ранних стадиях реализации. В советских ВВС насчитывалось достаточно много боевых машин, но самолеты первых эшелонов не соответствовали требованиям времени, и они, как и Королевские ВВС, после утверждения в Конгрессе США Акта о ленд-лизе в марте 1941 г. были вынуждены полагаться на значительные поставки американских военных самолетов. Начавшееся в 1942 г. претворение в жизнь этого закона предоставило Советскому Союзу возможность переоборудовать производившиеся на его заводах самолеты и соответственно увеличить число выпускаемых типов боевых машин. Хотя они и не отличались совершенным дизайном, как лучшие западные образцы, их отличали высокие боевые качества. К тому же вся эта военная техника производилась в огромном количестве. В основном это были истребители или штурмовики, включая и прототип почти всех последующих штурмовиков — Ил-2.

Пилоты японских ВВС разделяли со своими итальянскими коллегами «любовь» к открытым кокпитам и легкому вооружению высокоманевренного самолета, однако гораздо раньше них отказались от бипланов. Все истребители японских армии и ВМФ были монопланами. Японские истребители того времени представлены «Мицубиси Зеро-Сен» — одноместной машиной японского ВМФ, превосходившей по численности и известности многие другие типы самолетов, выпущенных в Японии до 1945 г. Кроме «Зеро», в меньших количествах выпускались и более совершенные самолеты, например, флотский «Сиден-Кай» и армейские Ki-84 и Ki-100. Нельзя не упомянуть и элегантный самолет Накадзимы «Хайбус», который при более серьезном вооружении мог бы стать поистине грозной машиной. Театр военных действий, в которых принимала участие Япония, можно разделить на материковую часть Юго-Восточной Азии, где боевые действия велись в основном армейскими ВВС, и островную, где ответственность за боевые действия несла в первую очередь авиация ВМФ. Пока удавалось сохранять авианосцы, японский ВМФ был серьезным противником. Но в ходе войны авианосный флот понес значительные потери, многие корабли были потоплены.

Японская армия захватила южную оконечность Азии так быстро, что ее ВВС оказались «рассеяны» над огромной территорией, которую они должны были контролировать. Японская авиапромышленность теперь уже не успевала восполнять даже обычные летные потери техники.

Когда 7 декабря 1941 г. США вступили в войну, их авиапромышленность уже была занята выполнением огромных заказов, сделанных еще в предвоенные годы Британией, Францией и другими странами, и, кроме того, расширяла производство самолетов, поставлявшихся союзниками по ленд-лизу. С вступлением США в войну существовавшая к тому времени огромная нагрузка на авиационную промышленность еще более возросла из-за необходимости удовлетворять нужды собственных вооруженных сил, которые к тому же стали оснащаться несколькими вновь созданными типами боевых машин. В тот период почти третья часть производственных мощностей авиапромышленности США использовалась для выпуска транспортных самолетов, а значительная часть остающихся мощностей — средних, тяжелых бомбардировщиков и разведывательных самолетов с повышенной дальностью полета. О реальном объеме производства авиационной техники в США в последующие четыре года можно судить по тому, что в указанный период было выпущено свыше 13 тыс. «Уорхоков», 20 тыс. «Уайлдкэтов» и «Хеллкэтов», 12 тыс. «Корсаров», 15 тыс. «Сандерболтов» и 12 тыс. «Мустангов», не считая небольших партий истребителей других моделей.

В июне 1942 г. Япония потерпела серьезное поражение в сражении за остров Мидуэй — она потеряла 4 авианосца и более 250 самолетов передовых соединений. Сражение за Мидуэй стало поворотным пунктом в боевых действиях на Тихом океане, сравнимым по значению с поражением немцев в битве за Британию в Европе. За год после Пёрл-Харбора число авианосцев в вооруженных силах США утроилось. В основном корабли использовались вдали от берегов этой страны. Одним из первых шагов, предпринятых ВВС США после вступления Америки в войну, стало размещение на базах Великобритании 8-й воздушной армии. Осенью 1942 г. часть этой армии была направлена в Северную Африку и стала основой для создания 12-й армии ВВС.

В 1943 г., после успешного завершения союзниками по антигитлеровской коалиции кампании в Северной Африке, было совершено вторжение союзнических войск сначала в Сицилию, а затем и в Италию. К тому времени английский военно-воздуш-