

*А В И А К О Н С Т Р У К Т О Р Ы*

Александр Больных

---

# ***XX ВЕК ВВС***

Война авиаконструкторов

Москва  
«ЯУЗА»  
«ЭКМО»  
2013

УДК 355/359  
ББК 68  
Б 79

В коллаже на переплете использованы фотографии:  
*Ю. Королев, В. Малышев / РИА Новости*

**Больных А. Г.**

Б 79      **XX век ВВС. Война авиаконструкторов / Александр Больных.** — М. : Эксмо : Яуза, 2013. — 352 с. — (Война и мы. Авиаконструкторы).

ISBN 978-5-699-65002-6

XX столетие не зря окрестили «ВЕКОМ АВИАЦИИ» — всего за сто лет она прошла колоссальный путь от первых робких полетов, продолжавшихся считанные минуты, до полного господства в воздухе и статуса новой «Богини войны», а авиаконструкторы стали ее «жрецами». Каким образом произошло это превращение из вспомогательного рода войск в определяющий фактор боевых действий? Какие революции пережила авиация за минувший век, ставший самым кровавым в человеческой истории? Кто побеждает в вековом противостоянии ВВС и ПВО? Что позволяет военно-воздушным силам сохранять господство над полем боя даже в эпоху ЗРК, ядерного оружия и межконтинентальных ракет? И чьи авиаконструкторы внесли наибольший вклад в ожесточенную вековую борьбу за превосходство в воздухе?

Проследившая всю историю боевой авиации от первых «небесных тихоходов» до новейших боевых комплексов пятого поколения, ведущий военный историк определяет скрытые закономерности и возможные альтернативы, главные уроки прошлого и прогнозы на будущее.

УДК 355/359  
ББК 68

ISBN 978-5-699-65002-6

© Больных А. Г., 2013  
© ООО «Издательство «Яуза», 2013  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2013

**К**ак только в воздух поднялась первая хрупкая «этажерка», пытливая человеческая мысль сразу начала искать правильное применение летательным аппаратам, то есть военное. И ведь нашла! Уже самые первые аэропланы начали сбрасывать на головы ближнему своему ручные гранаты. Первая Мировая война в массовом порядке рождала «технологические» войска, о которых ранее генералы даже не мечтали. Впрочем, они новые системы в упор не желали видеть, даже когда это самое новое появилось на свет против генеральской воли. Притчей во языцех стало ожесточенное сопротивление адмиралов внедрению на кораблях паровых машин. Кстати, благодаря этому флот в середине XIX века первым перешел на рельсы передовых технологий, на какое-то время оставив армию далеко позади. А знаменитое высказывание генерала Драгомирова, что-де пулеметам не было бы цены, если бы каждого солдата требовалось убивать пять раз?! Однако именно пулемет в годы Первой Мировой полностью перевернул всю военную теорию и практику, а попытки генералов решить новые проблемы старыми методами привели к совершенно безумным, неслыханным ранее потерям. Ведь именно эти потери во многом послужили причиной всех революционных волнений в разных странах. Так что спасибо генералам за то, что они и сто лет спустя продолжали цепляться за тактику эпохи наполеоновских войн.

Кстати, интересный нюанс. Многие ли военспецы задумывались о том, что во многом характер войн XX века определила революция в сельском хозяйстве, произошедшая где-то в середине XIX века? Именно тогда была резко поднята урожайность, и просвещенная Европа навсегда забыла слова «неурожай» и «голод». Хотя две самые прогрессивные страны продолжали мучиться с этим даже в XX веке, речь идет, разумеется, об Ирландии и России. Только после этой революции стало возможным формирование многомиллионных массовых армий на основе всеобщей воинской повинности, а промышленная революция конца XIX века позволила обеспечить эти многомиллионные армии оружием.

После технических революций в тылу начались технические революции и на фронте. Появился бездымный порох, резко увеличивший дистанцию стрельбы, нарезное оружие имело заметно более высокую точность, а магазинные винтовки позволяли вести плотный огонь. Кстати, против многозарядных винтовок генералы тоже протестовали, утверждая, что солдат будет палить в белый свет, как в копеечку, напрасно расстреливая массу патронов.

И уж совершенным надругательством над святыми и вечными законами военного искусства казались генералам принципиально новые рода войск вроде танков и авиации. Недаром в той же английской армии, которая первой применила танки, они почему-то числились «пулеметным корпусом». Чего тут было больше — желания сохранить секретность или реакционной косности, я сказать не берусь.

Точно такое же недоверчивое и холодное отношение встретила появившаяся чуть ранее танков военная авиация. На нее смотрели как на веселую забаву кавалерийских сорвиголов, которым после появления на фронте колючей проволоки и тысяч пулеметов просто нечем было заняться. Кстати, во многом такое отноше-

ние укрепляло и поведение самих летчиков, которые в начале Первой Мировой войны действительно в основном приходили в авиацию из кавалерии. За годы войны противники построили множество самолетов, хотя военная авиация еще не родилась. Это произошло немного позднее, в так называемые «мирные годы», когда во многих странах ВВС получили статус полноправного вида вооруженных сил рядом с армией и флотом.

В нашу задачу не входит рассмотрение истории развития военных самолетов, для этого потребовалось бы написать многотомное издание совершенно чудовищного объема. Посмотрите хотя бы на серию издательства «Путнам», каждая из книг которой кратко рассказывает о самолетах всего лишь одной фирмы, и представьте, что произошло бы, будь этот рассказ хоть немного подробнее. Мы лишь в исключительных случаях будем затрагивать эти вопросы, когда нам потребуется более наглядно проиллюстрировать события воздушной войны.

Как правило, за годы войны любое оружие совершенствуется и развивается, но не знаю, обратили вы внимание или нет, что самолеты 1914 года практически не отличались от самолетов 1918 года? Да, скорость увеличилась километров на 20 в час и потолок подрос метров на 500, но согласитесь, это не те изменения, о которых стоило бы говорить. И вооружение каким было, таким и осталось — воткнутые туда и сюда пехотные пулеметы. Поэтому я рекомендовал бы вам поразмыслить именно над отсутствием реальных изменений в характеристиках самолетов.

В ТТХ самолетов несколько раз происходили революционные изменения, и далеко не всегда они были связаны с войнами. Первая революция произошла в 1920-х годах и была связана с резким рывком, который совершило моторостроение. Всю Первую Мировую войну противники благополучно обходились субтильными конструкциями мощностью около 100 л.с., что, кстати, избав-

ляло от необходимости всерьез заниматься вопросами аэродинамики. Но и после войны мощность моторов скачком увеличилась примерно до 500 л.с., скорость самолетов удвоилась, и теперь уже никому в голову не пришло бы строить трипланы, несмотря на их прекрасную маневренность. Столь же резко увеличилась дальность полета, ведь после войны были совершены первые трансатлантические перелеты многомоторных самолетов, что позволило передовым умам задуматься о возможности бомбардировки практически всей территории вражеской страны.

Следующая революция произошла в области материаловедения, деревяшки и тряпочки стали заменяться металлическими конструкциями. Может, это кому-то покажется интересным парадоксом, но фактом остается то, что цельнометаллические самолеты весили меньше, чем их предшественники. Дальнейшее увеличение мощности моторов, которые к началу следующей войны подошли к отметке 1000 л.с., привело к новой маленькой революции. При таких мощностях и скоростях, подошедших к значению 500 км/ч, заниматься аэродинамикой уже пришлось совершенно всерьез, конструкторы буквально вылизывали свои самолеты, ведь теперь неправильная конфигурация выхлопного патрубка вполне могла означать заметную потерю в скорости. Как следствие, теперь бесславной смертью скончались бипланы, конечно, они пока еще сохранились в роли учебных самолетов, но и только.

С вооружением дело застопорилось буквально до самого начала Второй Мировой войны. Конструкторы шли по пути механического увеличения количества пулеметов все того же винтовочного калибра, что завершилось созданием достославного «Харрикейна II» с 12 такими пулеметами. Но сбивать из них цельнометаллические машины было сложно, и постепенно на самолетах прижились пушки. Кстати, их калибр с тех времен практи-

чески не изменился — все те же самые 20—30 мм. Время от времени для работы по наземным целям на самолеты ставили более крупные орудия, но это не получило массового распространения. Калибр этих орудий не превышал 75 мм, использовались только короткоствольные варианты, потому что иначе отдача выстрела могла запросто разнести самолет в щепки. Но, как любопытный казус, можно упомянуть американский «ганшип» АС-130, на который иногда ставили целую 105-мм гаубицу.

Когда конструкторы выжали все, что только могли, из поршневых моторов, создав напоследок такое чудовище, как 24-цилиндровый Нэпир «Сейбр VII» мощностью 4000 л.с., что, однако, не привело к существенному улучшению характеристик самолетов, стало понятно, что требуется нечто иное. Что именно требуется? Очередная революция. И она совершилась — появились реактивные двигатели, получив которые даже первые неуклюжие образцы самолетов легко развивали скорость 800 км/час, недостижимую для поршневых машин.

Далее все пошло по накатанной схеме: увеличение мощности мотора — повышение скорости, улучшение экономичности — повышение дальности. И в конце концов все снова подошло к некоему барьеру: скорость практически всех современных боевых самолетов не превышает 2500 км/ч.

Вторая революция в вооружении была целиком и полностью связана с развитием электроники. Прежде всего следует упомянуть появившиеся на самолетах ракеты, что привело к кардинальному изменению тактики. Связь между самолетами сделала возможными скоординированные групповые действия, четкие команды заменили двусмысленное покачивание крыльями. Затем на самолетах начали устанавливать радиолокаторы. Странно, что летчики охотно приняли РЛС для действий в ночное время, но достаточно долгое время не мог-



ли оценить ее пользы на дневных истребителях. Радиолокационный прицел еще куда ни шло, но обзорная РЛС — ни за что. Однако в конце концов она появилась, и тогда исчезла грань между дневными и ночными самолетами, они стали едиными.

Еще одним революционным направлением, которое открыла электроника, стало управляемое ракетное оружие. Первые НУРС появились на самолетах еще до Второй Мировой войны, но они не изменили решительно ничего, разве что сделали более эффективными атаки штурмовиков. Однако принятие на вооружение радиоуправляемых и инфракрасных ракет «воздух — воздух» полностью перевернуло тактику воздушного боя, появилась новая летная специальность — оператор оружия.

Параллельно с изменениями в технике шли изменения в тактике и стратегии воздушной войны, хотя они были не столь частыми и не столь радикальными. После окончания Первой Мировой войны практически во всех странах начинается борьба за создание независимых ВВС, ведь пока еще они числились в составе армии, в лучшем случае на правах отдельного корпуса.

И тут же возник теоретик, обосновавший необходимость создания независимых и мощных ВВС, обещая в этом случае скорый и неотвратимый выигрыш любой войны. Мы говорим, разумеется, об итальянском генерале Джулио Дуэ. Вообще появление теорий «механической» войны было естественным и предсказуемым. Чудовищная бойня Первой Мировой снова поставила на первый план идею малочисленной профессиональной армии, которая сулила резкое сокращение «гибели больших человеческих жертв». Вместо истребления миллионов пехотинцев танкисты (Эймансбергер, Фуллер) предлагали гибель тысяч человек, а летчики (Дуэ, Митчелл) обещали вообще гибель не более чем сотен пилотов.

Однако теория Дуэ с самого начала имела отвратительный привкус. Генерал предлагал перенести тяжесть ударов с фронта на тыл, с солдат на гражданское население. И опять же этому не следовало удивляться: Первая Мировая война раз и навсегда необратимо сломала человеческую психику и мораль. Если в XIX веке пирамиды отрубленных голов, которые складывали воины Тамерлана (ныне объявленного в некоем государстве национальным героем и символом), воспринимались как символ азиатской дикости и бессмысленного зверства, то для теоретиков стратегической воздушной войны они были не более чем инструментом достижения цели. Именно таким образом они намеревались «сломи́ть волю нации к сопротивлению».

С теорией Дуэ согласились далеко не все, но определенное влияние она оказала. На первый план в новых независимых ВВС постепенно выходит бомбардировочная авиация, а прославленные асы-истребители, рыцари в сверкающих доспехах, считаются кем-то вроде грузчиков на складе, потому что исход воздушных сражений зависит не от них.

Кстати, отчасти поэтому мы не собираемся заниматься анализом столь скандального вопроса, как личные достижения лучших асов. Сбил Хартман 350 самолетов или не сбил — неважно, разве ему удалось изменить ход хотя бы одного сражения? Нет. Все его достижения — действительные и вымышленные — не привели к победам в воздушных сражениях над Кубанью, Курской дугой и так далее. И если мы не пишем биографию пилота, стоит ли заниматься ими? К тому же споры на данную тему представляются бессмысленными по определению в силу позиции сторон. Одна точка зрения универсальна и используется обеими сторонами: «Жесткие правила учета воздушных побед существовали у всех противников. Однако МЫ всегда их соблюдали просто потому, что это МЫ, а ОНИ их нарушали везде всегда и всюду».

просто потому, что это ОНИ». Понятия «МЫ» и «ОНИ» определяются по желанию спорщиков.

Другую точку зрения, тоже во многом универсальную, выразили авторы книги, посвященной Корейской войне: «Пусть американцы занимаются проверкой результатов своих летчиков. А у нас, если штаб N-ской авиадивизии заявил, что летчики сбили 150 американских самолетов, значит, так оно и есть. И спорить здесь не о чем». Действительно, в таком случае, о чем здесь спорить?

Не все прозрачно ясно и с действиями бомбардировочной авиации. Например, когда начинаешь более детально анализировать эволюцию взглядов люфтвагенералов, совершенно неожиданно оказывается, что те же Люфтваффе считают поддержку танков Гудериана неприятной обязанностью, навязанной сверху, «неправильной войной». Летчики мечтают о стратегических операциях, и в этой книге мы расскажем, как менялся взгляд на роль стратегических бомбардировок от наивных теорий Джулио Дуэ до мегатонных боеголовок.

Впрочем, эти же самые боеголовки едва не привели к ликвидации военной авиации вообще, когда вдруг было решено, что «ракеты решают все». Однако после того, как ужасный призрак тотальной термоядерной войны ушел в тень, военная авиация снова начала приобретать все большее значение. Но вскоре появились управляемые ракеты, и после того, как в 1970-х годах советские ЗУР во Вьетнаме и над Суэцем «произвели революцию в воздушной войне» (это говорили американцы!), ВВС снова пришлось искать свое место в системе современных вооружений. Мы расскажем и об этом противостоянии авиации и ПВО.

Именно в новом качестве авиация начала претендовать на ведущую роль в будущей войне, хотя на ту же самую роль претендовали и танки... История Второй Мировой войны не дала однозначного ответа, может ли

авиация стать решающей силой, но зато она показала, что только авиации под силу массовые убийства — Сталинград, Дрезден, Токио, атомные бомбардировки. Во всяком случае, свою первую стратегическую операцию — Битву за Англию — ВВС проиграли. Сегодня история повторяется — авиацию опять считают решающей силой, ведь сожженная обоюдными мегатоннами планета не нужна никому. Поэтому ставка опять делается на войну с применением обычного оружия.

Современная теория воздушной войны родила интересный гибрид «стратегической войны» и «оперативной войны» (это понятие в свое время предложили немцы). То есть предполагается сочетание ударов по узловым пунктам коммуникаций и промышленности (хотя это уже в гораздо меньшей степени, чем ранее, опять же пустыня не нужна никому) и тыловым военным объектам — командным пунктам, складам и так далее. Лишь в самую последнюю очередь в дело вступает авиация поля боя, поддерживающая наступление наземных сил, ведь до сих пор даже самый сверхсовременный самолет не смог оккупировать самой маленькой деревни.

Кстати, авиация поля боя в последние годы тоже претерпела заметные изменения: если ранее она формировалась из самолетов, то теперь она почти целиком состоит из вертолетов огневой поддержки. Такое определение, может, и режет ухо, но только в русском языке. В английском и самолет, и вертолет благополучно относятся к одному и тому же классу — «летательным аппаратам», только первый — это *fixed wing aircraft*, а второй — *rotatory wing aircraft*.

Увы, эта интереснейшая тема — трансформация пикировщика в штурмовик и далее в вертолет — остается за рамками нашей книги, как и несколько других. Например, мы вынужденно отказываемся рассматривать историю развития морской авиации, которая представляет собой настолько специфический вид авиации, что

подходить к ней с мерками авиации сухопутной просто бессмысленно. Впрочем, я надеюсь, что это не последняя наша встреча с читателем.

А пока мы предлагаем вам историю боевого использования авиации, проиллюстрированную примерами войн XX и, к величайшему сожалению, XXI веков. Увы, пока еще война остается повседневной реальностью жизни человечества, а мир во всем мире — прекрасной и недостижимой мечтой.

**Е**сли вы думаете, что историю воздушной войны следует писать с 1914 года — начала Первой Мировой войны, то вы ошибаетесь. Точно так же не правы те, кто полагает, что она началась в период Балканских войн. Нет, на самом деле все началось в 1908 году, после выхода в свет романа Герберта Уэллса «Война в воздухе». Очень жаль, что подавляющее большинство любителей военной истории незнакомо с этой книгой, потому что великий писатель за 15 лет до Билли Митчелла описал борьбу авиации против флота, за 20 лет до Джулио Дуэ изложил основные постулаты теории воздушной мощи, за 30 лет до Германа Геринга смоделировал Битву за Англию, за 35 лет до маршала Харриса показал последствия «рейдов 1000 бомбардировщиков». И все это в одной книге! Так что есть все основания именно Уэллса считать одним из родоначальников теории воздушной войны. Если же еще вспомнить, что в романе «Освобожденный мир» он дал невероятные по точности картины атомной войны, то становится как-то не по себе.

Но мы немного отвлеклись. Как только первый аэроплан поднялся в воздух, серьезные люди сразу начали размышлять, как же его приспособить к делу, в смысле — к уничтожению себе подобных. Ждать долго не пришлось, уже в 1911 году, во время Итало-турецкой войны, кто-то там летал и что-то в воздухе делал, кажется, сбрасывал ручные гранаты. Следующими под раздачу попали опять те же самые турки, потому что в 1912

году, во время Первой Балканской войны, как утверждают болгары, капитан Петров произвел самую настоящую бомбардировку самыми настоящими бомбами. Однако мы должны отнестись с недоверием к этим сведениям, которые больше всего смахивают на гонку приоритетов в стиле «Киевская Русь — родина слона», ведь почему-то два года спустя, когда началась Первая Мировая война, никто об этих итало-болгарских упражнениях почему-то не вспомнил.

Вообще Первая Мировая в плане воздушной войны интересна гораздо меньше, чем война на земле, потому что противники, построив огромное количество неплохих для тогдашнего уровня развития техники самолетов, плохо представляли, что с ними делать. Даже к 1918 году, когда война закончилась, теория воздушной войны все еще находилась в зачаточном состоянии. Более того, сами воздушные силы считались не более чем придатком к армии, причем относились к ним как к вспомогательным войскам, которые сами по себе боевой ценности не имеют. Недаром сразу после окончания «горячей» войны в штабах всех стран вспыхнула война «холодная» — летчики взбунтовались и потребовали признания авиации самостоятельным видом вооруженных сил, равным армии и флоту. Заметьте — не **родом войск**, как, скажем, артиллерия, а именно видом вооруженных сил. Хотя в начале 1920-х годов эти претензии выглядели несерьезно.

Однако мы забежали немного вперед. Когда началась война, главные ее участники имели от 100 до 200 аэропланов, которые пока действительно не имели серьезной боевой ценности, и на них обращали мало внимания. Использовались эти летательные аппараты для ведения разведки, так как больше ни на что не были пригодны, ведь все они не имели никакого вооружения. Даже если какой-нибудь энтузиаст начинал швырять на головы вражеских солдат ручные гранаты, это воспринималось просто как экстравагантная выходка, не имею-