

**Военная  
история**

**БОЕВЫЕ ОПЕРАЦИИ · ОРГАНИЗАЦИЯ  
ВООРУЖЕНИЕ · УНИФОРМА**

# БИТВА ЗА БРИТАНИЮ



УДК 940.5  
ББК 63. 3(2) 622.13  
С 34

*Серия основана в 2001 году*

Художник АРХИПОВ А. Ю.

*Охраняется законом об авторском праве. Воспроизведение всей книги или любой ее части запрещается без письменного разрешения издателя. Любые попытки нарушения закона будут преследоваться в судебном порядке.* ,. ,

**Сидоренко С. С.**

С 34 Битва за Британию / С. С. Сидоренко., Худож. А. КХАрхипов. - М.: АСТ, Мн.: Харвест, 2002. - 48 с. ил. - (Военная история).

ISBN 5-17-010332-8 (АСТ).

ISBN 985-13-0879-х (Харвест).

Впервые выходит издание, в котором дана целостная картина битвы за Британию - величайшего авиационного сражения, занимающего особое место во второй мировой войне. В нем принимало участие несколько тысяч самолетов - как со стороны Королевских ВВС, так и со стороны Люфтваффе. Книга отличается исторической достоверностью, широтой и новизной привлеченного материала, содержит много уникальных фотографий и рисунков. В ней приведены основные тактико-технические характеристики самолетов, принимавших участие в этой битве.

Книга будет интересна как для тех, кто интересуется военной историей, так и для широкого круга читателей.

УДК 940.5  
ББК 633(2) 622.13

ISBN 5-17-010332-8 (АСТ)  
ISBN 985-13-0879-X (Харвест)

©Оформление.Харвест, 2002

*«В эти летние дни 1940 года после падения Франции мы были в полном одиночестве. Ни один английский доминион, ни Индия, ни колонии не могли оказать нам решающей помощи или вовремя прислать то, что имели сами. Победоносные германские армии, прекрасно вооруженные, обладающие большими запасами захваченного оружия и арсеналами, готовились к последнему удару. Италия с ее многочисленными и внушительными войсками объявила нам войну и энергично добивалась нашего поражения на Средиземном море и в Египте. На Дальнем Востоке Япония держалась загадочно и настойчиво требовала закрытия Бирманского пути, чтобы помешать поставкам в Китай. Советская Россия была связана пактом с нацистской Германией и оказывала Гитлеру значительную помощь сырьем. Испания, которая уже заняла международную зону Танжера, могла выступить против нас в любой момент и потребовать Гибралтар или же призвать немцев на помощь, чтобы напасть на Гибралтар, либо установить батареи, чтобы закрыть проход через пролив. Франция Петена, правительство которой вскоре переехало в Виши, могла быть принуждена в любой момент объявить нам войну. Остатки французского флота в Тулоне, видимо, находились во власти немцев. Поистине у нас не было недостатка во врагах...*

*После Орана всем странам стало ясно, что английское правительство и английский народ полны решимости сражаться до конца. Но даже если Англия и не испытывала моральной слабости, как мозг/сно было преодолеть ужасающие препятствия материального порядка? Известно было, что наши армии в Англии почти совершенно безоружны, если не говорить о винтовках. Фактически во всей стране едва насчитывалось 500 полевых орудий всех типов и 200 средних и тяжелых танков. Потребовались бы месяцы, прежде чем наши заводы смогли бы восполнить хотя бы то вооружение, которое было потеряно в Дюнкерке. Можно ли удивляться тому, что во всем мире были убеждены, что настал час нашей гибели?»*

**Уинстон Черчилль**

Утром 1 сентября 1939 года немецкие войска вторглись на территорию Польши. Так начиналась вторая мировая война. Через два дня, во исполнение данных Польше гарантий, войну Германии объявила Великобритания, а затем аналогичное заявление сделало правительство Франции. Вскоре после французской мобилизации главнокомандующий союзными войсками Гамелен отдал приказ о начале военных действий на Западном фронте. Несмотря на отчаянное сопротивление польской армии, захват Гитлером Польши стал делом нескольких недель.

Западный фронт существовал, но обе стороны не считали, что они готовы к проведению полномасштабных наступательных операций. Сразу после объявления войны на континент был отправлен Британский экспедиционный корпус под командовани-

ем лорда Горта, в состав **которого**, помимо наземных сил, входили 10 эскадрилий бомбардировщиков и 4 истребительных. Понятие «странная война», появившееся с подачи американских журналистов, наилучшим образом характеризовало боевые действия на этом этапе. Однако весной 1940 года Германия начала наступление. Сдавались одна за другой на милость победителя Дания, Норвегия, Бельгия, Люксембург, Нидерланды и, наконец, Франция. Великобританию спасло тогда лишь ее островное расположение. После эвакуации войск из Дюнкерка страна провела начало лета в напряженной подготовке к борьбе с Германией один на один.

По официальной британской периодизации «Битва за Британию» продолжалась с 10 июля по 31 октября 1940 года. Летчики, служившие в тот период в



*Летчики Королевских ВВС, поднятые по тревоге.*

эскадрильях истребительной авиации, имели право носить специальную металлическую планку с надписью «Battle of Britain».

Однако это вовсе не означает, что первые немецкие налеты начались именно 10 июля и к концу октября полностью прекратились. И хотя в военных действиях, развернувшихся в небе над Великобританией, можно легко выделить четыре этапа, связанных с изменением стратегии Люфтваффе, установить их четкие хронологические рамки чрезвычайно сложно: разные тактические приемы нередко применялись одновременно, а различные типы целей могли подвергаться ударам в один и тот же день.

На первом этапе (10 июля — 10 августа) германские ВВС в основном проводили разведку боем, проверяя прочность обороны противника. Целью немецких атак стали английские конвои в Ла-Манше,

*Гитлер и Геринг на балконе рейхсканцелярии. Берлин, 6 июля 1940 года.*



перевозившие жизненно необходимое для британской экономики сырье. Атакам истребителей Люфтваффе подвергались также и различные военные и промышленные объекты на юго-восточном побережье Англии. Таким образом, Германия нащупывала слабые места в британской обороне и в то же время без особого риска для себя держала правительство Великобритании в постоянном напряжении.

Второй этап (11 августа — 6 сентября) начался с массированных бомбардировок аэродромов и радиолокационных станций на юге Англии. Задачей Люфтваффе на этом этапе было уничтожение противовоздушной обороны и истребительной авиации Королевских ВВС.

Третий этап (7—30 сентября) характеризовался перенаправлением основного удара Люфтваффе на Лондон. Теперь Германия боролась с британскими истребителями в воздухе и терроризировала гражданское население. Дневные налеты на столицу продолжались в течение всего месяца. Массированным ночным бомбардировкам стали подвергаться крупные промышленные города и порты (Портленд, Портсмут, Саутгемптон, Бристоль, Мерсисайд).

После того как во второй половине сентября Гитлером было принято решение об отсрочке проведения операции «Морской лев» на неопределенное время, начался четвертый и последний этап (1—31 октября). В этот период массированные бомбовые удары стали наноситься преимущественно в ночное время и продолжались достаточно долго.

В отличие от официальной британской периодизации немецкая делила «Битву за Британию» на шесть этапов. Первые четыре по содержанию и срокам были практически идентичны. Пятый этап (1 ноября 1940 года — 8 февраля 1941 года) получил название «окончание войны в воздухе». А во время шестого, «дополнительного» этапа (9 февраля — 11 мая 1941 года) было осуществлено еще несколько массированных налетов на важнейшие британские города, после чего немецкая авиация начала передислокацию на новые театры военных действий. В последующем атаки Люфтваффе носили эпизодический характер, в них принимали участие небольшие силы. Теоретически такое деление полнее отражает картину боевых действий, однако определение «Битвы за Британию», лежащее в основе британской периодизации, в корне отличается от немецкого: к 31 октября Германия не смогла сломить противовоздушную оборону Великобритании и тем самым угроза немецкого вторжения была снята. План операции «Морской лев» — высадка морского и воздушного десанта на Британские острова — остался лишь на бумаге.

## Операция «Морской Лев»

Когда Великобритания отклонила официальное предложение Германии от 19 июля 1940 года о заключении перемирия, Адольфу Гитлеру стало ясно, что англичане не намерены сдаваться без борьбы.

Но еще 16 июля им была издана секретная директива № 16. Она начиналась многозначительной фразой: «Поскольку Англия, несмотря на ее безнадежное военное положение, не проявляет признаков готовности прийти к компромиссу, я решил подготовить десантную операцию против Англии и, если необходимо, провести ее... вся подготовка должна быть закончена к середине августа». Далее перечислялись условия, от выполнения которых зависела окончательная дата ее начала. По мнению Гитлера, к этому времени должна была быть окончательно подорвана боеспособность английской авиации, а фарватеры освобождены от мин. Операции было присвоено кодовое наименование «Морской лев».

Получив эту директиву, главнокомандующий военно-морскими силами гросс-адмирал Эрих Редер согласился с ней, отметив, однако, что определить конкретные даты различных фаз операции невозможно, пока Люфтваффе не завоюют господство в воздухе над Ла-Маншем.

По предложению флотского командования десант предполагалось высадить в районе Дувра, создав в наиболее узкой части пролива коридор, огражденный с обеих сторон минными полями, который охраняли бы извне подводные лодки. Флот, по расчетам, справился бы с переброской первой ударной волны десанта за десять суток. Но этот план вызвал возражения со стороны командования сухопутными войсками, предложившего свой вариант.

Более удобным местом для высадки армейцы считали участок от Фолкстона до Брайтона на южном побережье Англии. Здесь должны были высадиться основные силы. Одновременно планировалось выбросить отвлекающий десант в направлении Шербур—Плимут под прикрытием батарей тяжелых орудий, обстреливающих Дувр с Гри-Не, и артиллерии, расположенной вдоль французского побережья Падде-Кале. Первая волна десанта (280 тыс. человек, 30 тыс. единиц транспортных средств и танков и 60 тыс. лошадей) должна была высадиться на побережье Британии гораздо быстрее — за трое суток.

31 июля 1940 г. на даче Гитлера в Баварских Альпах состоялось совещание, на котором командующие сухопутными и военно-морскими силами сделали доклады о ходе подготовки к операции «Морской лев». По мнению Э. Редера, сбор всех подходящих



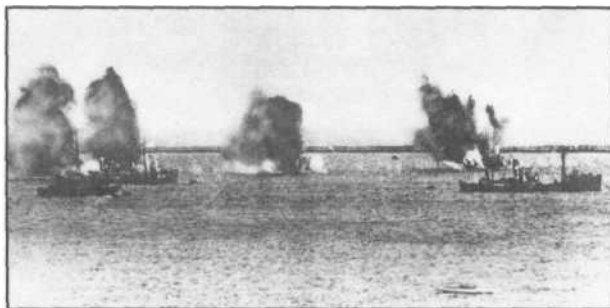
*Генерал-фельдмаршал Альберт Кессельринг был переведен в Люфтваффе из артиллерийских войск, но во время «Битвы за Британию» и позже в Италии он проявил себя талантливым командующим в равной степени как воздушными, так и наземными силами.*

транспортных средств, их переоборудование и доставка во французские порты могли быть закончены не ранее 15 сентября. Адмирал предложил перенести высадку десанта на май 1941 года, ссылаясь на неблагоприятные погодные условия — возможность осенних штормов, которые могут затруднить переброску войск и техники, тем более, что армейское командование требовало развернуть вторжение на широком фронте. Гитлер был недоволен смещением сроков, отметив, что погода в мае не намного лучше, чем в сентябре, и что это даст англичанам возможность лучше подготовиться.

Тем не менее в директиве, изданной на следующий день и подписанной генерал-фельдмаршалом Кейтелем, закончить подготовку к операции предписывалось именно к 15 сентября. Люфтваффе, начиная с конца августа, должны были развернуть наступление крупными силами. Принятие окончательного решения о вторжении Гитлер поставил в зависимость от успеха воздушных налетов.

Англии это давало хоть какую-то передышку. Она сумела восполнить тяжелые потери, понесенные королевскими воздушными силами в битве за Францию, и даже создать небольшой резерв истребителей. Сложнее было решить другую проблему — подготовить за такой короткий срок опытных летчиков.

Принять участие в воздушном наступлении на Великобританию должны были 1110 бомбардировщиков и 935 истребителей Люфтваффе. Королевские ВВС могли противопоставить этой армаде 534 бо-



*Разрывы бомб в районе морского конвоя на юго-восточном побережье Британии летом 1940 года. Только собрав суда в группу, командование истребительной авиации могло обеспечить их прикрытие с воздуха.*

лее или менее конкурентоспособных истребителя («Харрикейны» и «Спитфайры»), а также 213 уже устаревших к тому времени машин («Бленхейм», «Гладиатор» и «Гаунтлет»).

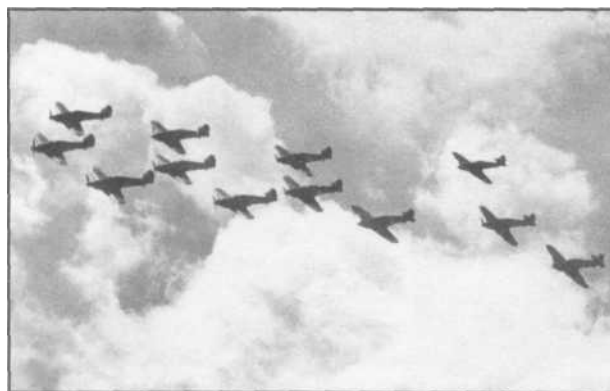
## I ЭТАП

### Бои над проливом, 4 июля — 10 августа

Хотя официальной датой начала «Битвы за Британию» считается 10 июля 1940 года, немецкие истребители уже с начала месяца стали совершать разведывательные полеты над территорией Англии.

4 июля произошло первое крупное нападение Люфтваффе на британские конвои в Ла-Манше. Атаке подверглась и морская база в Портленде. С этого

*Тройки «Харрикейнов» в полете. Вскоре выяснилось, что такой боевой порядок не эффективен и, более того, небезопасен.*



дня немецкие самолеты стали регулярно появляться над юго-восточным побережьем страны.

В задачу немецкой авиации в подготовительный период операции входили разведка британских аэродромов, ночные тренировочные полеты и нападения на британские суда в Ла-Манше с целью закрыть пролив для англичан.

Первый массированный налет немецкой авиации на английские суда произошел утром 10 июля, когда совершавшие разведывательный полет бомбардировщики Do 17P, обнаружили морской конвой с кодовым названием «Брэд». В этот день около 11.00 шесть «Спитфайров» из 74-й эскадрильи, вылетевшие на перехват самолетов противника, были встречены сопровождавшими Do 17P двадцатью истребителями Bf 109 из 51-й эскадры. В завязавшемся воздушном бою пострадали обе стороны: разбился сильно поврежденный Do 17 и совершили вынужденную посадку два подбитых «Спитфайра». Но это было только начало. Несколько позже прилетевший на подмогу отряд истребителей Люфтваффе встретился в воздухе со «Спитфайрами» из 610-й эскадрильи Королевских ВВС. Однако никто из летчиков противостоящих сторон не смог записать на свой счет ни одной победы.

В 13.50 было замечено приближение к конвою большой группы немецких самолетов. В нее входили 24 Do 17Z из 1-й группы 2-й бомбардировочной эскадры (I/KG 2), приблизительно столько же Bf 110 из 26-й эскадры тяжелых истребителей (ZG 26) и такое же количество Bf 109 из 3-й и 51-й истребительных эскадр (JG 3 и JG 51). Им навстречу были по тревоге подняты около 30 британских истребителей: «Харрикейны» из 32-й, 56-й и 111-й эскадрилий, а также «Спитфайры» из 74-й. Перед боем к ним присоединились шесть «Спитфайров» из 64-й эскадрильи. Пока самолеты 56-й эскадрильи отвлекали немецкие истребители, «Харрикейны» из 111-й эскадрильи пошли в лобовую атаку на бомбардировщики противника. Подобный прием ни в одной инструкции не упоминался, он был рассчитан, скорее, на психологический эффект. Ведь, приближаясь к противнику на скорости 700 км/ч, трудно удержать цель в прицеле и нанести ей серьезные повреждения. Но тем не менее, как показала дальнейшая практика, главная задача британских пилотов — нарушить боевой порядок вражеских самолетов — была выполнена. После этого воздушное сражение развивалось по «стандартным» канонам — друг друга атаковали отдельные самолеты. А здесь шансы на победу имелись у более опытных летчиков. В бою, в котором принимали участие более 50 истребителей, на противника приходилось



тратить не более 20 секунд, иначе атакующий мог сам стать жертвой севшего ему на хвост врага. Нужно было быстро выбрать цель, занять позицию для атаки, выпустить очередь и быстро выйти из боя.

Обе стороны понесли в этом бою ощутимые потери. У немцев были выведены из строя три Do 17, три Bf 110 и три Bf 109 (в их число входили сбитые и поврежденные самолеты, которым пришлось совершить вынужденную посадку). Королевские ВВС лишились одного «Спитфайра», с трудом дотянувшего до аэродрома в Лимпне, и пяти «Харрикейнов» (один столкнулся в воздухе с Do 17, два вернулись на базу поврежденными и два совершили вынужденную посадку). Конвой потерял одно судно.

В тот же день бомбардировкам подверглись военные заводы в Фэдмуте и Суонси на западном побережье Англии. В них принимал участие 3-й воздушный флот Люфтваффе: Ju 88 из 51-й бомбардировочной эскадрильи нанесли этим заводам ощутимый урон.

Плохая погода, стоявшая целую неделю, снизила активность немецкой авиации. Но с момента капитуляции Франции (22 июня 1940 года) и до начала дневного воздушного наступления бомбардировщики появлялись над Англией почти каждую ночь. В налетах принимали участие не более 60—70 самолетов, причем потери были небольшими.

Поначалу эти налеты вызывали у англичан серьезное беспокойство и даже привели к снижению выпуска продукции. Любопытно, что последнее было вызвано не прямым ущербом, причиненным предприятиям бомбардировщиками, а явилось результатом частых и продолжительных воздушных тревог. Но постепенно к таким налетам привыкли, воздушные тревоги стали объявляться все реже и реже. И немецкое командование стало осознавать, что ночные бомбардировки ожидаемых надежд не оправдали.

19 июля воздушная война над Ла-Маншем вспыхнула с новой силой. Этот день начался с обычных для обеих сторон разведывательных полетов. Но около восьми утра четыре Do 17Z безнаказанно нанесли бомбовый удар по заводу авиационных двигателей «Роллс-Ройс» в Глазго, причинив ему немалый ущерб.

Днем английские «Дефианты» из 141-й эскадрильи были атакованы истребителями Bf 109 из 3-й группы 51-й эскадры (III/JG 51). Шесть британских истребителей были сбиты сразу же (10 летчиков погибли, а двое были ранены). Немцы потеряли лишь один «Мессершмитт» с пилотом. От полного уничтожения «Дефиантов» спасла подоспевшая помощь «Харрикейнов» из 111-й эскадрильи.

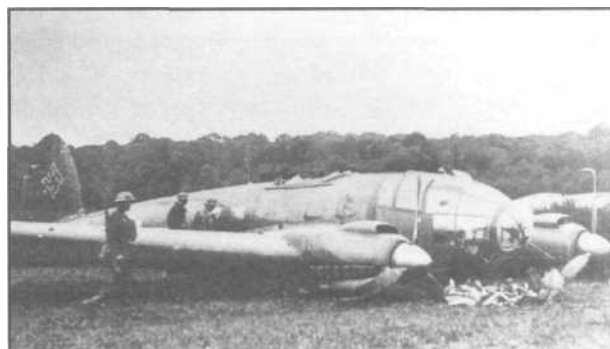
| Verband | Auftrag    | Start | Landing  |
|---------|------------|-------|----------|
| I/54    | Portsmouth | 13    | 40       |
| II/54   |            | 6:00  | 7:10     |
| K.G. 54 |            | 6:05  | 20 Ju 88 |
| K.G. 54 |            | 6:37  | 16 Ju 88 |
|         |            | 7:06  | He 111   |
|         |            |       | He 111   |

*На доске заданий 54-й бомбардировочной эскадры видна очередность рейдов на Портсмут 13 июля. Все записи сделаны специально для фотографа, так как «Хейнкели» из 3-й группы 54-й эскадры в этот момент еще находились в Бельгии.*

В других боях серьезные потери понесли 1-я, 32-я, 43-я, 64-я, 145-я и 603-я эскадрильи. Это был черный день для Британии. За один день немецкие пилоты сбили 11 английских истребителей и повредили четыре. Потери Люфтваффе были намного меньше: один He 111, один Do 17P, четыре Bf 109 (два сбиты и два повреждены).

Вновь ухудшившаяся погода стабилизировалась только к 24 июля. В то утро шесть «Спитфайров» из 54-й эскадрильи, вылетевшие на перехват летевших без истребительного прикрытия немецких бомбардировщиков «Дорнье», помешали им атаковать конвой. Однако к чести немецких стрелков следует от-

*HeШР из 55-й эскадры, совершивший 12 июля 1940 года в 16.30 вынужденную посадку около населенного пункта Хипли (графство Хэмпшир). Бомбардировщик был сбит «Харрикейнами» из 43-й эскадрильи, один член его экипажа погиб, остальные попали в плен.*





*Два «Дефицита» готовы к взлету. 25 июля 1940 года.*

метить, что на базу вернулось лишь пять британских самолетов, из которых два были повреждены.

Тем же утром еще 18 «Дорнье» в сопровождении около 40 истребителей Bf 109 из 26-й эскадры (JG 26), напали на конвой в устье Темзы. «Спитфайры» из 54-й и 65-й эскадрилий были подняты в воздух для перехвата бомбардировщиков. И отступающий из-за полного расхода горючего эскорт должны были встретить в районе Дувра «Спитфайры» из 601-й эскадрильи. Но английским летчикам пришлось столкнуться с немецкими пилотами из 52-й истребительной эскадры (JG 52), направленными в этот район для прикрытия спешивших на базу «Мессершмиттов».

В этом бою Люфтваффе потеряли семь истребителей Bf 109 и нескольких опытных летчиков. Погибли командиры 2-й и 3-й групп 26-й эскадры (JG 26) Хакс и фон Хьювальди, командир 8-го звена Эрлих.

Королевским ВВС повезло больше. Они недосчитались пяти истребителей, получивших различные повреждения. Но ситуация в проливе становилась все более угрожающей для английских морских конвоев.

*310-я эскадрилья, сформированная из чешских летчиков-добровольцев. Даксфорд, 10 июля 1940 года.*



Командование Люфтваффе изменило тактику: теперь немецкие истребители втягивали в бой английские самолеты прикрытия до того, как бомбардировщики подходили для удара по судам. Это поставило маршала Даудинга в сложное положение. Британская авиация оказалась не готовой к надежной защите своих судов, а могла обеспечить им лишь минимальное воздушное прикрытие. Чтобы снизить потери, Адмиралтейство потребовало от маршала перебазировать большую часть истребительных сил страны на прибрежные аэродромы. Это позволило бы при обнаружении неприятеля своевременно поднимать самолеты в воздух, но было чрезвычайно опасным, так как делало их уязвимыми для противника. Тем не менее Даудингу пришлось перевести некоторую часть истребителей на ближние базы.

Хотя большинство намеченных вылетов Люфтваффе было отменено из-за начавшейся 27 июля грозы, она косвенно содействовала немцам: полевые аэродромы в Мартлешеме и Уэстхэмпнетте на два—три дня вышли из строя из-за сильных ливней.

После грозы на несколько дней установилась ясная погода, и атаки на конвои возобновились. 29 июля около 50 пикирующих бомбардировщиков Ju 87 («Штука») из 4-й группы 1-й учебной эскадры (TV/LG 1), двух групп 1-й и 4-й эскадр пикирующих бомбардировщиков (II/StG 1 и II/StG 4) под прикрытием 80 истребителей Bf 109 совершили налет на Дувр. Им противостояли 11 «Спитфайров» из 41-й эскадрильи из Манстона и около 20 «Харрикейнов» из 501-й эскадрильи из Хокинджа. В ходе боя были сбиты пять «Штук» (плюс одна получившая серьезные повреждения), три «Мессершмитта», один «Спитфайр» (еще 4 пострадали при посадке в Манстоне). Истребители 501-й эскадрильи вернулись на свой аэродром невредимыми. Из строя вышли лишь два «Харрикейна» из 56-й эскадрильи (один был сбит и один сильно поврежден). При этом погибли два британских пилота.

В то же время в проливе были атакованы еще два конвоя. Один из них подвергся нападению бомбардировщиков Do 17 и Ju 88 из 76-й эскадры (KG 76). На второй, идущий в направлении от Хэрвича, немцы бросили экспериментальную бомбардировочно-истребительную группу (EprGr 210), включавшую самолеты Bf 109 и Bf 110. И хотя эта группа впоследствии оказалась довольно эффективной боевой единицей, во время своего дебюта она не оправдала возложенных на нее надежд: повреждения получили всего лишь два британских судна. В этом бою один из Bf 110 был подбит «Харрикейном» из 151-й эскадрильи. К британским потерям, помимо двух судов,



можно отнести два «Харрикейна», совершивших после боя вынужденную посадку.

После малоэффективной попытки применять для защиты конвоев аэростаты заграждения, их стали отправлять только в ночное время. Кроме того из-за налетов на Портленд и Дувр базирующиеся здесь эсминцы были переведены в Портсмут.

В течение последней недели июля оперативный отдел штаба немецких ВВС и оперативные отделы штабов воздушных флотов занимались разработкой и уточнением плана операции «День орла». Целью этой операции было уничтожение истребительных сил Королевских ВВС на земле с помощью массированных бомбардировок.

2 августа командующие воздушными флотами получили последние указания. Наступление немецкой авиации планировалось начать 10 августа.

Обстановка в первые дни августа из-за плохой погоды оставалась относительно спокойной. 1 августа, например, англичане потеряли лишь два самолета (был сбит один «Харрикейн» из 145-й эскадрильи и поврежден один «Спитфайр» из 616-й). Люфтваффе повезло меньше: за четыре дня немцы потеряли 12 машин: четыре He 115, один Hs 126, три Ju 88, два Do 17Z, один Do 17P и один He 111 (и это без учета поврежденных машин).

Несколько стычек в воздухе произошли 5 августа. Погода к этому времени уже установилась, но Люфтваффе выжидали, накапливая силы для операции «День орла».

Первые признаки скорого изменения характера боевых действий в воздухе появились 8 августа. Утром этого дня в воздушных сражениях участвовали истребители Люфтваффе 3-й, 26-й, 51-й, 53-й и 54-й истребительных эскадр и самолеты 41-й, 64-й, 65-й и 610-й эскадрилий Королевских ВВС. Превосходство в воздухе удерживали немецкие пилоты, о чем свидетельствуют данные о боевых потерях. С английской стороны — это семь «Спитфайров» (четыре сбиты, три получили серьезные повреждения) и два погибших летчика. Счет немецкой стороны намного меньше: один сбитый Bf 109, один поврежденный и четыре совершивших вынужденную посадку на территории Франции.

На море положение было не лучшим. Все больше и больше английских судов находили свою гибель в водах Ла-Манша. К 8 августа Адмиралтейство потеряло 18 транспортных и вспомогательных судов и четыре эскадренных миноносца. В светлое время суток пролив стал настолько опасен, что эсминцы были выведены из него. Следует отметить, что к проводке конвоев через него английское пра-



*Перезарядка бортового оружия «Харрикейна» из 310-й эскадрильи. Каждый из восьми пулеметов «Браунинг» заряжен лентой из 300 патронов, которой хватало примерно на 15 секунд непрерывного огня.*

вительство толкала не только экономическая необходимость, но и вопросы престижа, так как германская пропаганда утверждала, что Дуврский пролив закрыт для Британии. Первый ночной конвой (SW-9), в составе 29 судов, включая эскорт военных кораблей, защищенный собственным аэростатным заграждением, был сформирован в Саутэнде.

Этот конвой был обнаружен немцами лишь утром. Атаковать его были направлены несколько небольших групп пикирующих бомбардировщиков Ju 87. Однако низкая облачность, аэростаты заграждения и патрулировавшие рядом британские истребители сорвали атаку, и первый инцидент закончился без потерь с обеих сторон.

Но на перехват CW-9, приближающийся к острову Уайт, вылетел 3-й воздушный флот Люфтваффе, который этим утром уже участвовал в налете на дру-

*«Харрикейн» Mk I из 87-й эскадрильи перед рулежкой на взлетную полосу аэродрома Эксетер.*





*Будучи заместителем Геринга и к тому же прекрасным организатором, Эрхард Мильх сыграл главную роль в организации и развитии ВВС Германии. 19 июля 1940 года, во время «Битвы за Британию», он получил звание генерал-фельдмаршала.*

гой конвой в районе Уэйтмута. В группу атаки входили 57 пикирующих бомбардировщиков Ju 87 в сопровождении 20 Bf 10 и 30 Bf 109.

Получив предупреждение от радиолокационной станции в Вентноре о подходе немецких самолетов, им навстречу поднялись 30 «Спитфайров» и «Харрикейнов» из 145-й, 257-й и 609-й эскадрилий. К ним на подмогу уже в разгар боя подлетели «Харрикейны» из 238-й эскадрильи.

Но «Мессершмитты» «связали» британские самолеты боем и обеспечили «Юнкерсам» возможность беспрепятственно бомбить конвой. За 10 минут были потоплены четыре торговых судна, и еще семь получили тяжелые повреждения.

Около 16.30 3-й воздушный флот получил задание завершить разгром конвоя SW-9 в точке его повторного сбора. На этот раз в воздух поднялись 82 пикирующих бомбардировщика Ju 87 и 68 истреби-

телей Bf 109 и Bf 110. К этому времени самолеты 10-й авиагруппы Королевских ВВС осуществляли постоянное патрулирование конвоя, а 43-я и 145-я эскадрильи были готовы в любой момент взлететь на перехват.

Этого было недостаточно, чтобы спасти конвой. И к концу дня он был разгромлен. В районе боя стояла штормовая погода, поэтому многие суда, получив тяжелые повреждения, быстро затонули. До пункта назначения дошли только четыре.

Потери в сражении за CW-9 для обеих сторон были весьма ощутимыми. 13 сбитых и четыре выведенных из строя «Харрикейна», один уничтоженный и два поврежденных «Спитфайра», 12 погибших и трое раненых пилотов — вот цена, которую заплатила за этот бой Британия. Не меньший урон понесли Люфтваффе, лишившись сразу 16 боевых машин (были сбиты восемь Bf 109, один Bf 110 и семь Ju 87). Кроме того, два Bf 109, пять Bf 110 и шесть Ju 87 получили различной степени повреждения, а пять «Юнкерсов» вышли из строя, совершив вынужденную посадку. Более серьезных потерь тяжелым и неманевренным Bf 110 удалось избежать только потому, что летчики применяли тактику «оборонительного круга». В числе погибших были два командира групп: гауптманы Вернер Андрее (III/JG 27) и Плевиг (II/StG 77).

В августе британские конвои больше в Ла-Манше не появлялись. Если бы от них отказались несколькими неделями раньше, таких тяжелых потерь у британской истребительной авиации не было бы.

Здесь нельзя не отметить одну любопытную деталь: за первый месяц воздушной войны обе стороны потеряли больше летчиков в результате так называемых несчастных случаев, чем от действий противника. Причем английских летчиков погибло гораздо больше, чем немецких. Связано это было с тем, что большинство воздушных боев происходило над проливом, и сбитые, но оставшиеся в живых летчики попросту тонули. Аналога безукоризненно работающей немецкой службы спасения у Королевских военно-воздушных сил Великобритании не было, а пилоты истребительной авиации имели в своем распоряжении лишь спасательные жилеты.

На этом же этапе «Битвы за Британию», Люфтваффе вынуждены были отказаться от надежд, возлагаемых на двухмоторный истребитель Bf 110. Оказалось, что использовать его в качестве истребителя прикрытия было нецелесообразно, поскольку в открытом воздушном бою он был неспособен защититься сам.

Британские военно-воздушные силы не только оборонялись, но и предпринимали достаточно актив-

ные наступательные действия. Самолеты-разведчики осуществляли регулярные полеты от Норвегии до Испании, фотографировали порты, захваченные Германией на побережье Европы. Их целью было определить районы, где велась подготовка к вторжению. Вне досягаемости английской разведывательной авиации оставались лишь порты на Балтике. Сначала в донесениях воздушной разведки не было никаких данных, указывающих на возможное вторжение, но на второй неделе августа на фотоснимках можно было уже ясно различить в некоторых пунктах скопления барж, что, несомненно, указывало на подготовку к морскому десанту.

В этот период активно действовала и британская бомбардировочная авиация, задачей которой являлось снижение потенциальной мощи Люфтваффе. Бомбардировщики наносили ночные удары по объектам авиационной промышленности Германии, а днем — по аэродромам противника на оккупированной им территории, по портам, нефтеперерабатывающим заводам и коммуникациям. Иногда такие бомбардировки были успешными, но чаще всего эти усилия себя не оправдывали.

Накануне даты начала операции «День орла» немецкие ВВС активизировали свои действия в районе Ла-Манша. 9 августа они совершили большое количество разведывательных полетов и несколько налетов, нанося удары по коммуникациям в Ла-Манше, по портам, расположенным на юге Англии.

Однако 10 августа уже на рассвете стало ясно, что начало операции будет отложено из-за разразившейся грозы и неблагоприятного метеопрогноза. В этот день ни одна из сторон не потеряла ни одного самолета, хотя немецкие разведчики не прекращали своих полетов, а английские бомбардировщики продолжали установку в проливе мин с воздуха.

## II ЭТАП

### Бои над проливом, 11 августа — 6 сентября

Ясным воскресным утром 11 августа первыми в воздух поднялись Bf 109 и Bf ПО группы «Джабо» (Jabo — истребители-бомбардировщики), которые нанесли бомбовый удар по Дуврскому порту. После этого последовали еще три налета «Джабо». Британцы уклонялись от воздушных боев с ними, ожидая появления основных сил немецкой бомбардировочной авиации.

В 9.45 радиолокационная станция в Вентноре обнаружила большую группу самолетов противника в

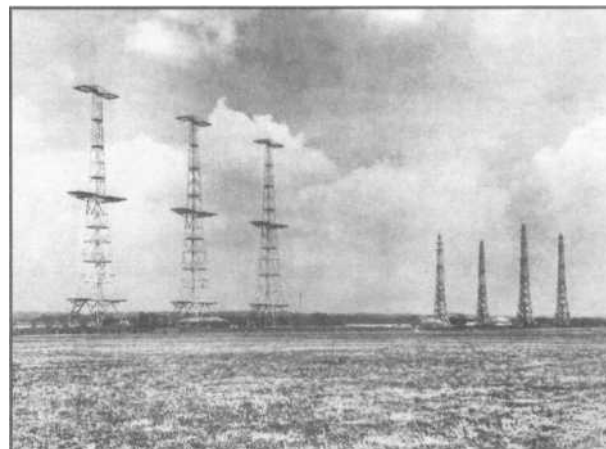


*Этот Ju 88 A-1 из 2-й группы 54-й эскадры был сбит 11 августа во время налета на Портленд флайт-офицером Стрикландом на «Харрикейне» из 213-й эскадрильи. Бомбардировщик совершил вынужденную посадку недалеко от Портленда, весь его экипаж был взят в плен.*

районе Шербурга. В нее входили 54 бомбардировщика Ju 88 из 1-й и 3-й групп 54-й бомбардировочной эскадры (I и III/KG 54), 20 He 111 из 27-й эскадры (KG 27), их сопровождали более 60 Bf 110 из 2-й и 3-й групп 2-й эскадры тяжелых истребителей (II и III/ZG 2) и около 30 Bf 109 из 3-й группы 2-й истребительной эскадры (III/JG 2).

Как только выяснилось, что противник направляется к Портленду, в воздух по тревоге были подняты 74 «Харрикейна» и «Спитфайра». Но если бы не 27-я истребительная эскадра (JG 27), явившаяся прикрыть отход бомбардировщиков, немцам пришлось бы туго. На этот раз «стодесятым» не помог и «оборонительный круг» — было потеряно шесть самолетов, включая истребитель командира группы майора Отта, и еще пять были серьезно повреждены.

### *Мачты британских радиолокационных станций.*





*Помещение штаба командования истребительной авиацией в Станморе.*

Тем временем «Джабо» (из EprGr 210) и восемь «Дорнье» из 2-й эскадры (9/KG 2) предприняли атаку на конвой недалеко от Харвича. На перехват были направлены истребители из 17-й, 74-й и 85-й эскадрилий королевских ВВС, которые смогли противостоять немецкому натиску, несмотря на мощный эскадрон истребителей Bf 110 (из I/ZG 26)

Воздушные сражения разворачивались. Рейды немецких бомбардировщиков следовали один за другим.

*В Люфтваффе личные заслуги иногда значили больше, чем звание. Адольф Галланд (справа от Геринга) был назначен командующим 26-й эскадрой, будучи всего лишь в чине майора.*



Люфтваффе потеряли в этот день 36 боевых машин (пятнадцать Bf 109, десять Bf 110, один Do 17Z, шесть Ju 88, два Ju 87 и два He 59). Кроме того четыре самолета (один Bf 109, два Bf 110 и один Ju 88) совершили вынужденную посадку на территории Франции, а 11 (один Bf 109, пять Bf 110 и пять Do 17) получили повреждения различной степени тяжести. Британцам пришлось не легче: 6 «Спитфайров» и 21 «Харрикейн» были сбиты, 16 выбыли из строя по другим причинам (девять «Харрикейнов» и два «Спитфайра» были повреждены, один «Спитфайр» и четыре «Харрикейна» пошли на вынужденную посадку). Но говорить о равенстве потерь в этом случае трудно — найти замену 26 погибшим английским летчикам было в сложившихся условиях крайне сложно.

Еще в июле Люфтваффе установили пункты радиоперехвата вдоль побережья Ла-Манша. Операторы этих пунктов обнаружили интенсивный радиообмен англичан в полосе 12-метрового радиодиапазона. Немецкая разведка пришла к выводу, что к этому радиообмену имеют отношение 100-метровые мачты не установленного назначения, размещенные вдоль южного побережья Великобритании. Тогда они даже не предполагали, что у противника есть радиолокационные станции и были уверены что управление английской авиацией осуществляется примитивным способом — по радио с наземных постов управления.

Немцы считали, что удары Люфтваффе будут отражаться только силами местного базирования.

Данные метеоразведки позволили немецкому командованию скорректировать сроки начала операции «День орла». Остановились на 13 августа, приняв решение накануне нанести удары по радиостанциям и аэродромам истребительной авиации, расположенным у южного побережья Англии.

Английская разведка в этот период добилась неплохих результатов, прослушивая радиообмен Люфтваффе. В частности, было установлено, что немецкие штабы интересовались не общим состоянием погоды, а запрашивали данные о метеоусловиях в районах вероятных ударов. Ответы на такие запросы передавались с самолетов, находящихся в воздухе. Важную роль для определения намерений Люфтваффе имело то обстоятельство, что каждый немецкий самолет, готовящийся к боевому вылету, проверял свою радиостанцию выходом в эфир. Наблюдение за такими сигналами и позволило английской радиоразведке довольно точно установить число самолетов, которые будут использованы в следующие 24 часа.

День 12 августа начался обычно — с разведывательных полетов немецких истребителей над проливом. Однако маршал Даудинг уже располагал дан-

ными, что в этот день на Британию будут брошены силы, далеко превосходящие те, с которыми он имел дело раньше.

Главная ударная роль была возложена командованием Люфтваффе на самолеты 210-й экспериментальной группы (EprGr 210), ее возглавлял известный ас Вальтер Рюбенсдорффер. В 8.40 16 истребителей-бомбардировщиков Bf 109 взлетели с аэродрома в Кале. В их задачу входило уничтожение недавно обнаруженных странных 100-метровых мачт. К этому времени истребители 52-й эскадры уже пересекли пролив и подлетали к графству Кент. С ближайшего аэродрома навстречу им поднялись «Спитфайры» 610-й эскадрильи. В завязавшемся воздушном бою немцы преднамеренно сместили район схватки к востоку, чтобы расчистить путь для «Джабо». Последние вышли к проливу на высоте 5500 метров и направились к Дувру. Первая четверка «Мессершмиттов» покинула строй и спикировала на 100-метровые мачты радиолокационной станции Дувра. Точно сброшенные бомбы уничтожили практически все ее технические сооружения. Следующая четверка направилась на север графства Кент, где находилась еще одна станция. Сброшенная бомба упала так близко к постройке, в которой находился радиопередатчик, что бетонное сооружение сдвинулось с фундамента. В Райе бомбы поразили почти все сооружения станции. Последняя четверка «Мессершмиттов» нанесла удар восемью бомбами по Пивенси, близ Брайтона, где вся станция взлетела на воздух.

Из четырех атакованных радиолокационных станций уцелела только одна!

Таким образом, система радиолокационного наблюдения была парализована в полосе протяженностью 160 километров.

В результате ни один английский истребитель теперь не мог быть наведен на бомбардировщики 76-й бомбардировочной эскадры (II/KG 76), устремившиеся в атаку на аэродромы в Лимпне и Хокиндже. Последнему был нанесен особенно большой ущерб.

Вслед за этим ударам с воздуха подвергся отряд кораблей, устанавливавший в проливе мины.

В 11.45 радиолокационная станция в Полинге обнаружила более 200 немецких самолетов, приближающихся к Брайтону с моря. Это были Ju 88 51-й эскадры (KG 51) в сопровождении Bf 110. Сверху их прикрывали еще 25 истребителей Bf 109 из 53-й эскадры. Как только выяснилось направление полета этой группировки, на ее перехват были подняты 58 британских истребителей.

В районе Сэлси-Билл немецкий строй разделился на две неравные группы. Большая часть самолетов



*Маршал авиации Хью Даудинг, который без сомнения внес основной вклад в победу в небе над Британией.*

атаковала Портсмут, нанеся значительный ущерб военным и гражданским объектам, в то время как остальные подвергли бомбардировке радиолокационную станцию в Вентноре, одну из наиболее мощных на всем побережье Англии, выведя ее из строя на несколько недель. Однако на этот раз уйти без потерь Люфтваффе не удалось: десять Ju 88 были сбиты, два совершили вынужденную посадку на территории Франции, и еще два были основательно повреждены.

Днем удары немецких бомбардировщиков были перенацелены на прибрежные аэродромы. Около 13.00 база в Манстоне подверглась налету «Джабо» (из EprGr 210). За этим последовал налет бомбардировщиков «Дорнье» 2-й бомбардировочной эскадры (KG 2). Этот удар пришелся на время, когда истребители прикрытия английского аэродрома шли на посадку. Были уничтожены мастерские, ангары и находившиеся на поле ночные истребители «Бленхейм».



*«Харрикейн» Mk. I во время технического обслуживания на аэродроме.*

Закончился день крупными налетами на несколько прибрежных городов графства Кент.

Боевые действия 12 августа имели ряд особенностей, характерных для операции «День орла» в целом: во-первых, немецкие бомбардировщики шли на задание под прикрытием большого количества истребителей; во-вторых, в течение дня было осуществлено пять-шесть крупных налетов, в которых участвовало несколько сотен самолетов; и в-третьих, налеты немецкой авиации в одном районе, как правило, сопровождалась отвлекающими атаками или просто демонстративными полетами в районе, находящемся на значительном удалении от места основной атаки.

12 августа были повреждены все радиолокационные станции, расположенные на побережье, выве-

*Летчики 602-й эскадрильи осматривают сбитый Ju 88A из 30-й эскадры.*



ден из строя аэродром в Манстоне и частично повреждены аэродромы в Лимпне и Хокиндже. Тем не менее на боееспособность английской системы противовоздушной обороны в целом это всерьез не повлияло.

Казалось, Люфтваффе должны были торжествовать. Но когда командующий 2-м воздушным флотом Кессельринг послал вечером этого дня группу разведчиков-бомбардировщиков «Дорнье» для удара по объектам на побережье графства Кент, они обнаружили, что пораженные утром радиолокационные станции, кроме станции в Вентноре, ремонтируются и скоро приступят к работе. Кроме того разведка донесла, что ни одна британская станция не прекратила радиообмена.

Здесь нужно отметить, что долго готовившаяся и постоянно откладывавшаяся операция «День орла» не была тщательно спланирована и отработана. А главное — среди множества целей и задач не были определены приоритетные, что привело к распылению сил. Ведь по плану операции предполагалось подвергнуть тотальным бомбардировкам суда, торговые порты и гавани, места базирования всех родов авиации, заводы, производящие самолеты, комплектующие и вооружение. Корабли военно-морского флота Великобритании также должны были быть атакованы на всем протяжении пролива.

Серьезным упущением было и то, что на картах в немецких штабах не было указано, какими аэродромами пользуется истребительная авиация, какими — другие виды авиации, какие не используются вовсе. Не был проведен и сравнительный анализ объектов британской авиационной промышленности по степени их важности. Разработчики операции не учли и такие факты, что двигатели для «Спитфайров» и «Харрикейнов» выпускали только два завода, что истребители «Спитфайр» производил один-единственный завод в Саутгемптоне, который находился в зоне досягаемости немецкой бомбардировочной авиации.

Эти три цели заслуживали любых жертв ради их уничтожения, но до последнего дня, т.е. до самого начала операции, удары по этим объектам, которые могли оказаться смертельными для истребительного командования Королевских ВВС, не планировались.

«День орла» должен был начаться 13 августа с массированных налетов. Но метеоразведка дала неверный прогноз, и Герингу пришлось лично откладывать операцию. Сигнал отбоя получили, однако, не все соединения: в воздух успели подняться 74 «Дор-



ные» 2-й бомбардировочной эскадры. При пересечении береговой линии Франции к ним присоединились 60 Bf 110 из 26-й истребительной эскадры под командованием Йоахима-Фридриха Хюта, ветерана первой мировой войны, которые также не были извещены об отмене вылета.

Целью «Дорнье» были морская база в Шинэсе и аэродром в Истчерче. Отправившиеся на перехват немецких бомбардировщиков 74-я, 111-я и 151-я эскадрильи из Норт-Уилда не смогли помешать рейду из-за плотной облачности.

Неразбериха у немцев продолжалась. Истребители 1-й группы 2-й истребительной эскадры (I/JG 2) вылетели сопровождать группу бомбардировщиков Ju 88 из 54-й бомбардировочной эскадры, которые должны были нанести удар по неиспользуемым аэродромам в Одиэхэ и Фарнборо. Низкая облачность и успевшие взлететь на перехват истребители с аэродромов в Тангмере и Нортхольте сорвали немецкую атаку.

Западнее произошла серьезная стычка между британскими истребителями и Bf 110 (из I/ZG 2). Немецкие пилоты, вылетевшие на прикрытие Ju 88 из 54-й эскадры, потеряли своих опекаемых в условиях плохой видимости, когда бомбардировщики, едва перелетев береговую линию, повернули обратно из-за плохой погоды.

К утру 13 августа англичанам удалось восстановить сеть радиолокационного наблюдения. Чтобы заделать образовавшуюся брешь на месте серьезно пострадавшей станции в Вентноре, временно использовался передвижной радиолокатор.

К полудню погода улучшилась, и тут же радары всего южного побережья стали засекать готовящиеся немецкие рейды. На западе формировалась группа из 120 Ju 88 (из KG 54 и LG 1) и ее сопровождение в составе 30 Bf 110 (V/LG 1), на востоке — группа из 70 Ju 87 (II/StG 2 и StG 77), которую должны были охранять Bf 109 из 27-й эскадры. В задачу этих групп входило нанесение массированных бомбовых ударов по военным объектам всей южной Англии, особенно по аэродромам истребительной авиации. Однако командование Люфтваффе не знало точно, на каких аэродромах базировались истребители. И получилось так, что все атакованные немцами цели не имели никакого отношения к истребительной авиации.

Во главе армады, надвигающейся с запада, шли 30 Bf 109 из 2-й группы 53-й эскадры. Принявшая на себя первый удар 609-я эскадрилья английских истребителей потеряла сразу три самолета. Большая часть немецких бомбардировщиков прорвалась к



*He 111P-6 — последний бомбардировщик в серии P, производство которых было практически свернуто в начале 1940 года. Но несмотря на это «Хейнкели» и серии P с двигателями DB 601 и серии H с двигателями «Юмо» 211 активно использовались в ходе британской кампании.*

Саутгемптону около 16.00 и нанесла ощутимый ущерб докам и городу в целом. Но завод по производству «Спитфайров» остался невредимым, так как по данным немецкой разведки он производил не истребители, а бомбардировщики. После бомбардировки города основные силы направились к аэродрому в Андовере, а часть соединения совершила налет на Портленд. Первые были перехвачены в районе Мидл-Уоллопа возвращавшимися на дозаправку «Спитфайрами» 609-й эскадрильи, в то время как вторую группу атаковали истребители из 152-й, 213-й и 601-й эскадрилий.

После 17.00 «Харрикейны» из 56-й эскадрильи предотвратили бомбардировку Рочестера, заставив Ju 87 (из II/StG 1) повернуть обратно, сбросив все бомбы в воды пролива. Тем временем Ju 87 (из IV(St)/LG 1) разбомбили аэродром в Детлинге, уничтожив оперативный штаб и все ангары. Помощь им оказали истребители прикрытия, которые вступили в бой со «Спитфайрами», защищавшими аэродром, и отвлекли их на большие высоты, открыв таким образом путь для «Юнкерсов». Последние отбомбились без помех, как на учении.

Соотношение потерь в этот день было в пользу королевских ВВС. Были сбиты 34 боевые машины Люфтваффе (шесть Bf 109, девять Bf 110, пять Ju 87, семь Ju 88, шесть Do 17 и один He 111), 15 совершили вынужденную посадку во Франции (три Bf 109, девять Bf ПО и три Ju 88). Британские ВВС лишились 12 «Харрикейнов» и одного «Спитфайра», два истребителя не дотянули до аэродромов, а восемь «Харрикейнов» и три «Спитфайра» были повреждены. В воздушных боях погибли три пилота и два были ранены.

С наступлением темноты, после 22 часов, начался новый, ночной, этап бомбардировок. В отличие



*Экипаж He 111 над Британией.*

от предыдущего периода Люфтваффе совершили налеты не только на прибрежные районы южной Англии, но нанесли удары по таким городам, как Норвич, Абедин, Суонси, Ливерпуль и ряд других. Из всех атак две оказались особенно успешными — были разбомблены авиазаводы в Белфасте и Бирмингеме. В остальных случаях повреждения получили лишь железнодорожные объекты.

После ожесточенных воздушных боев накануне, день 14 августа из-за плохой погоды выдался более или менее спокойным. На протяжении дня небольшие группы и отдельные самолеты Люфтваффе производили налеты на аэродромы, расположенные на западном и южном побережье Англии.

Утром 14 августа девять истребителей Bf 110 с бомбами на борту совершили налет на аэродром в Манстоне. В полдень и вечером этого же дня небольшие группы и отдельные самолеты Люфтваффе нанесли бомбовые удары по аэродромам на западном и северо-западном побережье Англии.

Ночь с 14 на 15 августа прошла сравнительно спокойно. Но это было лишь затишье перед бурей.

Прогноз погоды на 15 августа не был оптимистичным: синоптики предсказывали пасмурную погоду с низкой плотной облачностью. На основании этого прогноза рейхсмаршал Геринг приказал не начинать крупные операции в этот день. Однако к полудню облачность рассеялась, небо стало ясным, и ветер практически стих. Разведка доложила, что такая погода наблюдается на всем протяжении от центральной Франции до южных границ Шотландии. Детальные планы намеченных массированных ударов давно были разосланы всем воздушным флотам. И так как все начальство находилось на совещании у Геринга, приказ на вылет отдал Пауль Дайхманн, начальник штаба 2-го авиакорпуса.

Согласно плану операции, части и соединения 2-го воздушного флота в этот день должны были атаковать намеченные цели в юго-восточной Англии, 3-й воздушный флот — объекты в южной части страны, а 5-й воздушный флот — объекты в северо-восточной Англии. Немцы рассчитывали на то, что вся британская истребительная авиация окажется втянутой в сражение.

Армада самолетов Люфтваффе, намеревавшихся пересечь пролив, была настолько большой, что на экранах английских радаров невозможно было различить не только отдельные самолеты, но и целые соединения.

Первый удар был нанесен группой Ju 87 из 1-й эскадры бомбардировщиков и 1-й учебной эскадры (IV(St)/LG 1) по базам Хокиндж и Лимпне. Оба летных поля серьезно пострадали, а аэродром в Лимпне был выведен из строя на три дня. Но гораздо большей опасностью было обесточивание радиолокационных станций в Дувре, Райе и Фоносе на несколько часов. Защищавшие этот район 54-я и 501-я эскадрильи английских истребителей не смогли противостоять превосходящей по численности группировке противника. После отхода основных сил Bf 110 разбомбили аэродром в Манстоне.

Затем эпицентр сражения переместился на северо-восток Англии. Здесь 5-й воздушный флот Люфтваффе, готовясь нанести удары по Ньюкаслу и Сандерленду, применил отвлекающий маневр, отправив подразделение самолетов-разведчиков He 115C к побережью Шотландии, чтобы оттянуть к северу от района боевых действий как можно больше английских истребителей.

Основная ударная группировка включила 65 He 111 из 26-й бомбардировочной эскадры и сопровождение в составе 34 тяжелых истребителей Bf 110 из 76-й эскадры. Ее появление было зафиксировано в штабе 13-й авиагруппы английских ВВС в 12.08, т.е. почти за час до того, как немецкие самолеты пересекли побережье между Блайтом и Аклингтоном. Но навигационная ошибка немцев привела главные силы так близко к району действия отвлекающего подразделения, что операторы радиолокационной станции приняли их за одну крупную группу.

Дежурная 72-я эскадрилья, набрав высоту в 6 тысяч метров и обнаружив под собой около 100 немецких самолетов, перехватила их в 50 километрах за Фаркнейскими островами. Англичане, застигнув противника врасплох, вступили с ним в бой. Эскадрилья разделилась на две группы: одна пошла в атаку на истребители сопровождения, вторая — на бомбар-

# ДИСЛОКАЦИЯ АЭРОДРОМОВ И АВИАЦИОННЫХ БАЗ СРАЖАЮЩИХСЯ СТОРОН

## 5 ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ

Генерал Штумпф  
(Базировался в Дании и Норвегии)

X авиакорпус

12 АВИАГРУППА

10 АВИАГРУППА

11 АВИАГРУППА

## 3 ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ\*\*\*Ш

Генерал Шперль

IV авиакорпус

Ренн \* ^Лаваль

даль 2

## ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ

Генерал Кеосельринг

Розьер-ан-Сантер

Амьен

Арра?"

Камбрв

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

Амьен

границы зон действия истребительных групп Британии  
границы зон действия воздушных флотов Германии  
зоны действия самолетов Люфтваффе  
аэродромы британских истребителей  
аэродромы немецких истребителей Bf 109  
аэродромы немецких истребителей Bf 110  
аэродромы немецких пикирующих бомбардировщиков  
аэродромы немецких бомбардировщиков  
штаб Истребительного командования  
штабы истребительных авиагрупп

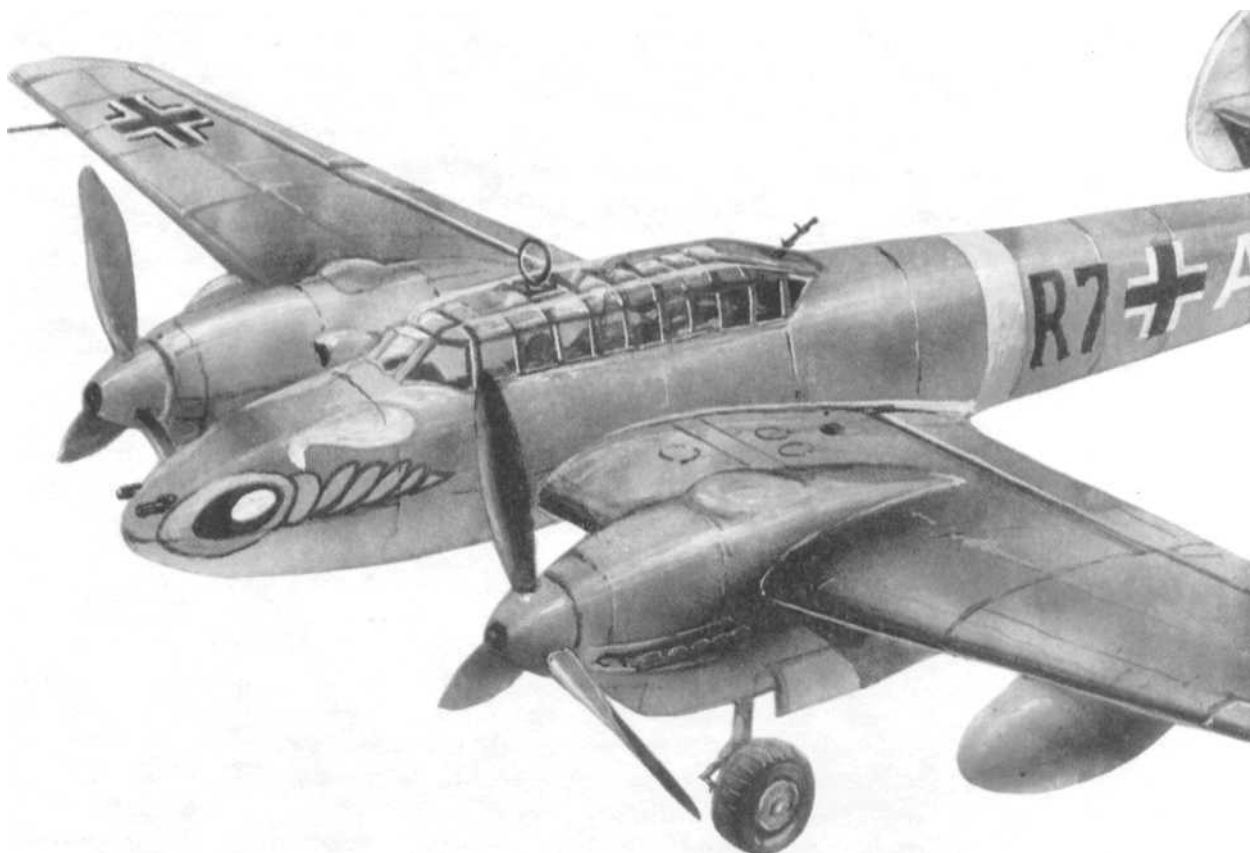
### \* Истребитель «Мессершмитт» Bf 109

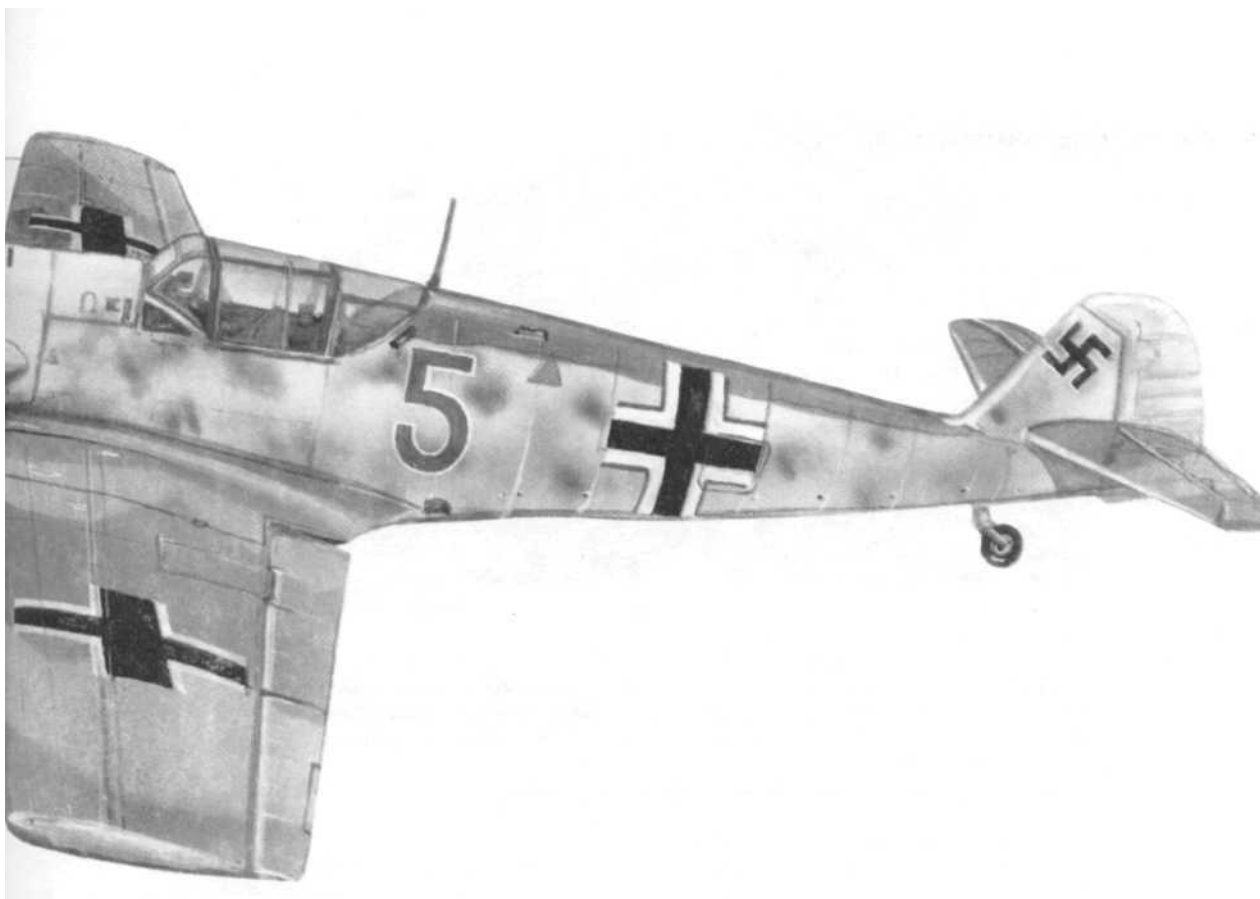
Созданный Вилли Мессершмиттом и его главным конструктором Вальтером Ретхелем в 1935 году, Bf 109 был своего рода конструкторским шедевром. При его проектировании использовались самые передовые на тот момент разработки в области аэродинамики и конструирования, в результате чего самолет показал выдающиеся летные данные. К лету 1940 года, т.е. через **пять** лет после своего дебюта, Bf 109 модификации E («Эмил») превосходил все противостоящие ему истребители противника за исключением английского «Спитфайра», перед которым также имел определенное преимущество в скороподъемности, скорости пикирования и скорости на высотах ниже 6000 м. Но истребитель Bf 109 обладал и рядом недостатков. Главным из них, который проявился именно во время «Битвы за Британию», была недостаточная дальность полета, что не позволяло ему эскортировать бомбардировщики на дальние расстояния. Помимо истребительных модификаций (Bf 109E-1, E-3 и E-4), в «Битве за Британию» принимали участие «стодевятые» в версии истребителя-бомбардировщика («Джаббо») — Bf 109E-3/B и Bf 109E-4/B, способные нести на внешней подвеске бомбу весом до 250 кг.

#### Тактико-технические характеристики Bf 109E-3

Двигатель: DB 601 Aa, взлетной мощностью 1175 л.с. и 1020 л.с. на высоте 4500 м.

- Вооружение: две 20-мм крыльевые пушки MG FF, два 7,9-мм синхронных пулемета MG 17 и одна 20-мм пушка MG FF/M в развале цилиндров.
- Максимальная скорость: 470 км/ч у земли и 538 км/ч на высоте 6000 м.
- Максимальная дальность полета: 660 км.
- Потолок: 10 500 м.
- Вес: пустого — 1900 кг, взлетный — 2670 кг.
- Размеры: размах крыла — 9,85 м; длина — 8,65 м; высота — 2,5 м; площадь крыла — 16,4 м<sup>2</sup>.





### Истребитель «Мессершмитт» Bf 110

Германская пропаганда постоянно твердила, что Люфтваффе, имеющие на своем вооружении тяжелые истребители Bf 110, основная задача которых была расчистить путь бомбардировочным соединениям во вражеском воздушном пространстве до цели и обратно, — непобедимы.

Однако через несколько недель боевых действий стало очевидно, что неуязвимость Bf 110 — миф. С начала «Битвы за Британию» истребитель Bf 110 оказался практически на грани уничтожения. Он уступал по всем показателям противостоящим ему британским «Харрикейнам» и «Спитфайрам». Потери оказались настолько тяжелыми, что самолет, созданный для эскортирования бомбардировщиков, сам требовал истребительного прикрытия.

Тем не менее можно смело утверждать, что Bf 110 был одним из лучших самолетов в категории тяжелых истребителей. А неудачи лета 1940 года явились в первую очередь ошибками командования Люфтваффе в определении задач для Bf 110.

В «Битве за Британию» принимали участие самолеты истребительных модификаций C-1, C-2, C-3 и C-4, разведчик — Bf 110C-S и C-5/N, а также истребитель-бомбардировщик («Джабо») — Bf 110C-4/B, способный нести две 250-кг бомбы.

#### Тактико-технические характеристики Bf 110C-1

- Двигатели: 2 x DB 601A-1, взлетной мощностью 1050 л.с. и 1100 л.с. на высоте 3700 м.
- Вооружение: две 20-мм пушки MG FF, четыре 7,9-мм пулемета MG 17 и один 7,9-мм пулемет MG 15.
- Максимальная скорость: 470 км/ч у земли и 538 км/ч на высоте 6000 м.
- Дальность полета: с нормальным запасом топлива и на крейсерской скорости — 770 км у земли и 1090 км на высоте 4200 м, на т.н. наимыгоднейшей скорости.
- Потолок: 10 000 м.
- Вес: пустого — 4430 кг, взлетный — 6040 кг, максимальный — 6755 кг.
- Размеры: размах крыла — 16,2 м; длина — 12,1 м; высота — 4,1 м; площадь крыла — 38,4 м².

## Бомбардировщик «Хейнкель» He 111

*В истории авиации часто встречались случаи превращения транспортного самолета в бомбардировщик или наоборот, но очень редко самолет создавался сразу в двух вариантах — как пассажирский самолет и как бомбардировщик.*

*Работы над проектом нового самолета были начаты в январе 1934 года. Опытный самолет He IIa был готов к полету в феврале 1935 года. А ровно через год была продемонстрирована его гражданская модификация. В 1936 году бомбардировщик He 111 был взят на вооружение Люфтваффе и принял боевое крещение в Испании, причем с большим успехом — высокая скорость позволяла ему уходить практически от всех истребителей „ республиканцев.*

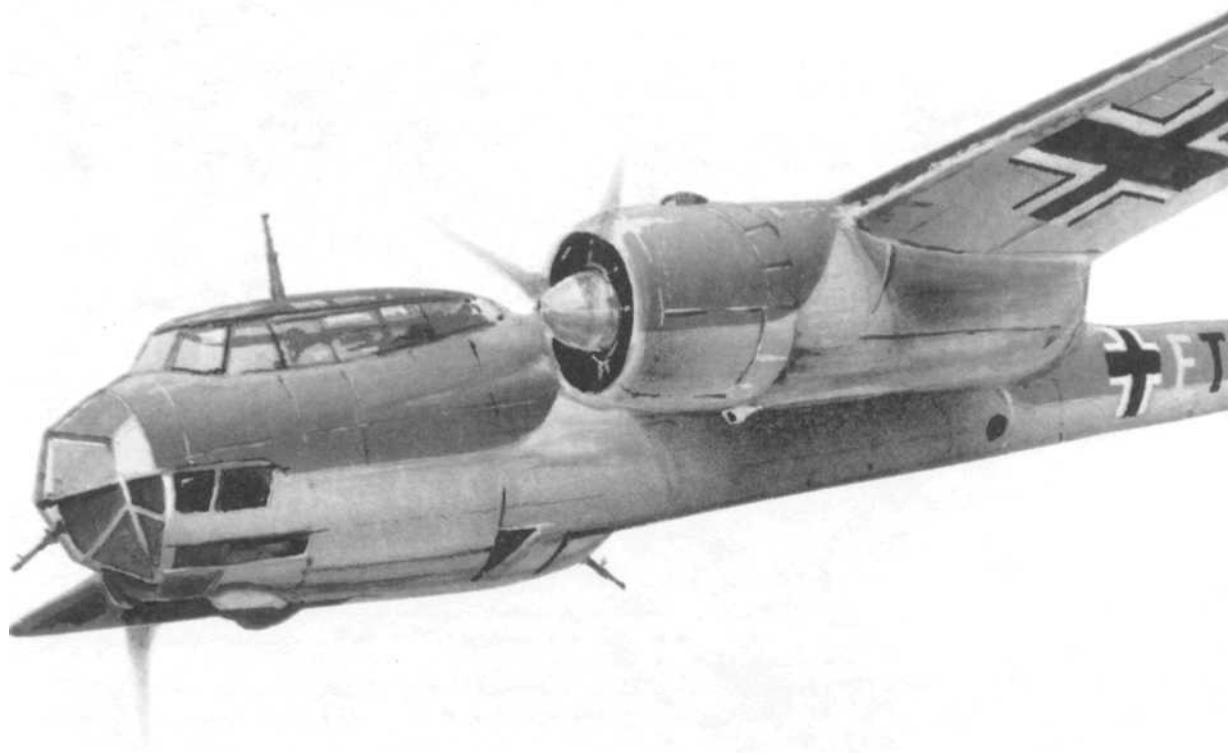
*В 1937 году был проведен ряд работ по устранению выявленных в боевых условиях недостатков He 111, в частности был улучшен обзор из его кабины. Почти весь экипаж размещался в одном отсеке в носовой части. Полностью остекленная кабина пилотов, вписанная в контур фюзеляжа, обеспечивала им отличный обзор.*

*Появившаяся позже модификация He 111H, отличалась от P, в основном, установкой других, более мощных двигателей— «Юмо» 211A-1, F-1 или D-1.*

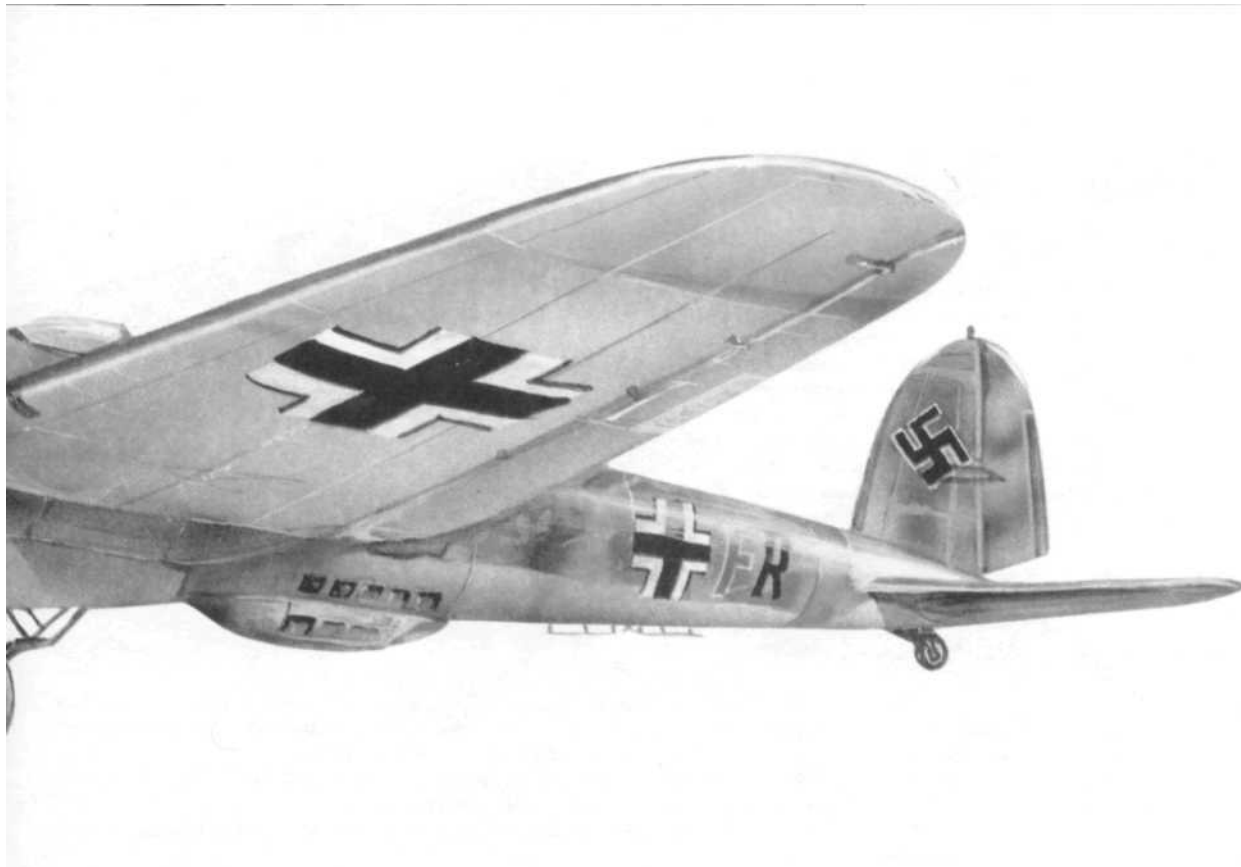
*В «Битве за Британию» принимали участие He 111P-1, P-2, P-4, P-6, H-1, H-2 и H-3.*

### **Тактико-технические характеристики He 111P-4**

- Двигатели: DB 601A-1, взлетной мощностью 1100 л.с. и 1015 л.с. на высоте 4500 м.
- Вооружение: шесть 7,9-мм пулеметов MG 15, один 7,9-мм пулемет MG 17 (в хвостовом конусе): четыре 250-кг бомбы в бомбоотсеке и одна или две 500-кг бомбы на внешней подвеске.
- Максимальная скорость: без бомбовой нагрузки (с бомбами) — 560 (280) км/ч у земли, 395 (320) км/ч на высоте 5000 м.
- Дальность полета: 1960 км на высоте 3000 м, с перегрузкой— 2400 км.
- Потолок: до 8000 м.
- Вес: пустого — 6750 кг, максимальный — 13 300 кг.
- Размеры: размах крыла — 22,6 м; длина — 16,4 м; высота — 4,0 м; площадь крыла — 87,7 м<sup>2</sup>.







### Бомбардировщик «Дорнье» Do 17

*Этот самолет разрабатывался исключительно как коммерческая машина для использования в европейской экспресс-службе «Люфтваффе».*

*Первый полет Do 17 был совершен осенью 1934 года. Но несколько самолетов, переданных «Люфтваффе» для испытаний, были возвращены. Они не устроили заказчика тем, что их фюзеляж не позволял перевозить пассажиров хотя бы с минимальным комфортом. Однако на новую машину обратили внимание военные. Персонал фирмы «Дорнье» поначалу скептически отнесся к возможности переделки самолета в бомбардировщик, но тем не менее в короткие сроки выполнил заказ. Носовую остекленную секцию фюзеляжа сделали более широкой с оптически плоскими панелями остекления кабины летчика-бомбардира. Появился блистер с пулеметом, увеличилось вертикальное оперение. Было смонтировано и необходимое бомбардировочное оборудование.*

*В 1936 году началось серийное производство бомбардировщиков Do 17E и разведчиков Do 17F. А три года спустя в бомбардировочные полки стали поступать машины новой, значительно усовершенствованной модификации — Do 17Z.*

#### Тактико-технические характеристики Do 17Z-2

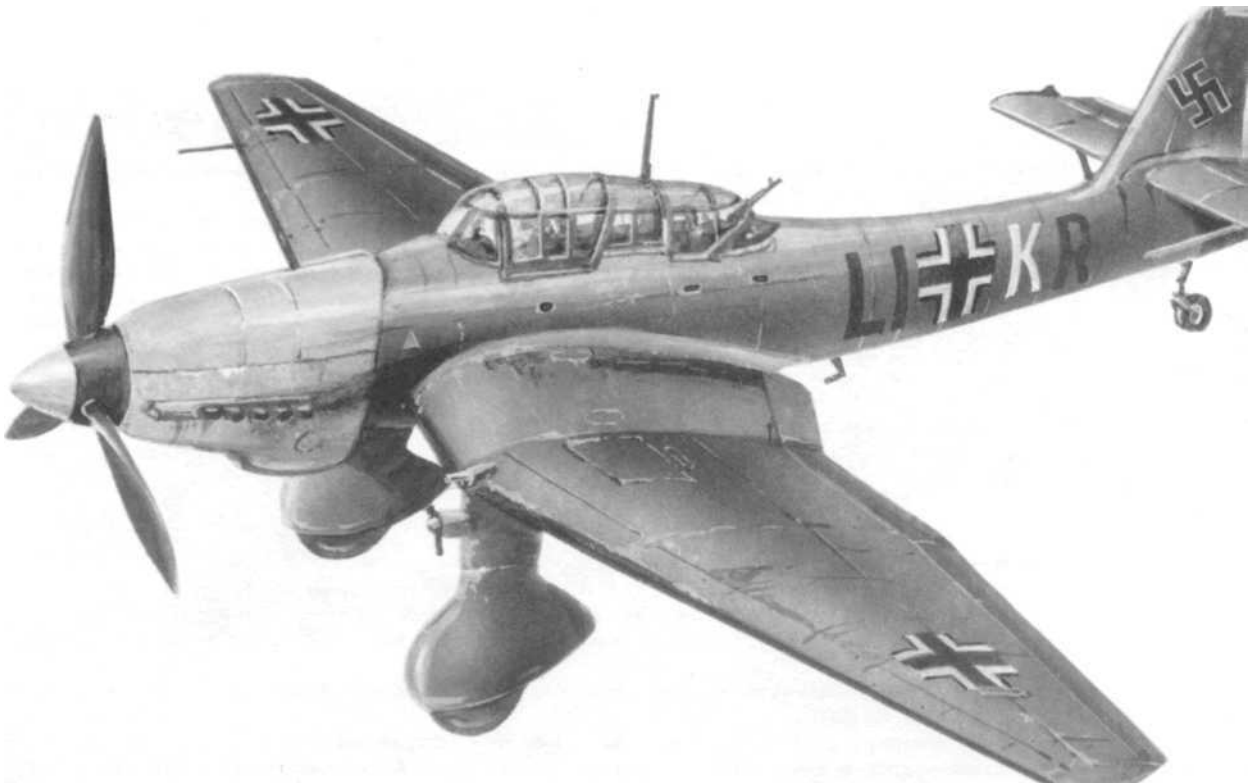
- Двигатели: 2 х «Брамо» 323P, взлетной мощностью 1000 л.с. и 940 л.с. на высоте 4000 м.
- Вооружение: шесть 7,9-мм пулеметов MG 15: максимальная бомбовая нагрузка 1000 кг.
- Максимальная скорость: с максимальным взлетным весом 300 км/ч у земли и 410 км/ч на высоте 4000 м.
- Максимальная дальность полета: с дополнительным топливным баком — 1150 км.
- Потолок: до 8200 м.
- Вес: пустого — 5200 кг, максимальный — 8600 кг, перегрузочный — 8850 кг.
- Размеры: размах крыла — 18,0 м; длина — 15,8 м; высота — 4,5 м; площадь крыла — 53,3 м<sup>2</sup>.

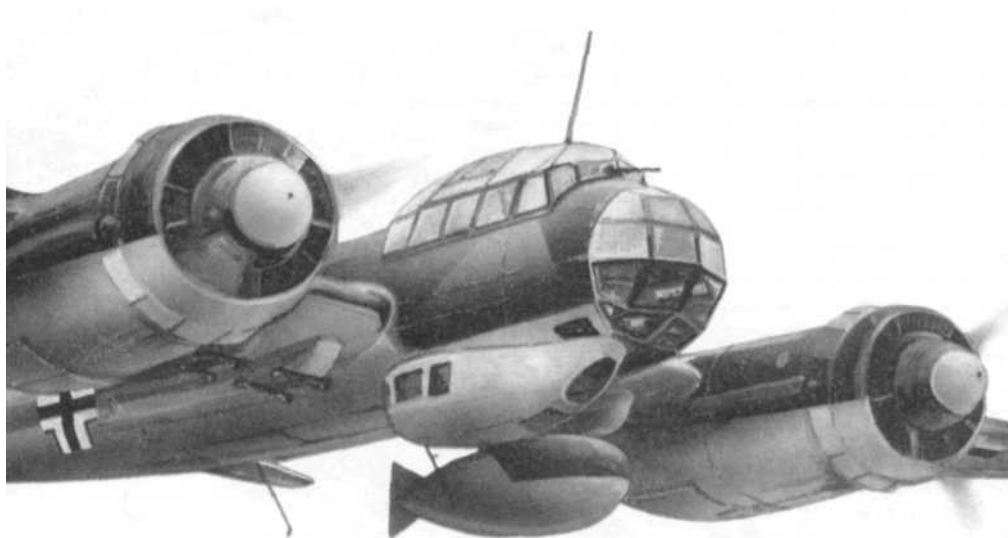
## Бомбардировщик «Юнкере» Ju 88

В 1934 году Технический департамент выдал авиационным фирмам техническое задание на многоцелевой самолет, способный выполнять задачи бомбардировщика, истребителя, разведчика и штурмовика. В соответствии с ним были созданы «Фокке-Вульф» FW 57 и «Хеншель» Hs 124. Позднее министерство авиации пересмотрело концепции многоцелевого самолета, в результате чего были разработаны новые технические задания на специализированные самолеты — «охотник» и скоростной бомбардировщик. Фирма «Юнкере» к проектированию нового самолета приступила в 1936 году. В ходе испытаний выяснилось, что маневренность самолета была отличной, однако прочность планера была недостаточной, и экипажу приходилось следить за нагрузками, чтобы не превысить предельных значений, которые грозили разрушением самолета. В целом машина получилась удачной, с отличными летными характеристиками. Еще до окончания полного цикла испытаний самолет был принят на вооружение, и к его производству сразу приступили несколько заводов. В сражениях на «британском» театре боевых действий в той или иной степени принимали участие самолеты модификаций A-1, A-2, A-3, A-4 и A-5.

### Тактико-технические характеристики Ju 88A-1

- Двигатели: «Юмо» 2ПВ-I или G-I, взлетной мощностью 1200 л.с. и 1210 л.с. на высоте 250 м.
- Вооружение: три 7,9-мм пулемета MG 15 (позже устанавливалось еще два MG 15); максимальная бомбовая нагрузка— двадцать восемь бомб по 50 кг в двух бомбоотсеках + четыре 100-кг бомбы под центропланом или десять 50-кг бомб в отсеке + четыре по 250 кг или две 500-кг бомбы под центропланом.
- Максимальная скорость: при весе 8950 кг — 450 км/ч на высоте 5500 м, 435 км/ч на высоте 6000 м, 363 км/ч у земли: при весе 10 400 кг— 412 км/ч на высоте 5500 м, 400 км/ч на высоте 6000 м.
- Дальность полета: с 1675 л топлива — 990 км на скорости 350 км/ч и высоте 5500 м; с дополнительным 1215-л баком в носовом бомбоотсеке— /690 км.
- Потолок: до 9800 м.
- Вес: пустого — 7700 кг, максимальный взлетный — 10 400 кг.
- Размеры: размах крыла — 18,4 м; длина — 14,35 м; высота — 5,5 м; площадь крыла — 52,5 м<sup>2</sup>.





## Пикирующий бомбардировщик «Юнкере» Ju 87

Один из самых известных самолетов второй мировой войны— пикирующий бомбардировщик Ju 87 «Штука» (от слова *Sturzkampfflugzeug* — пикирующий бомбардировщик).

Ju 87 был прочной боевой машиной, с хорошей управляемостью, отличным обзором и вполне приемлемой для самолета такого типа маневренностью. Он предоставлял своему экипажу возможность точно поражать цели с пикирования. Однако успешное использование Ju 87 было возможно лишь при полном превосходстве в воздухе, поскольку он являлся идеальной целью для истребителей противника. Это показали первые же серьезные столкновения с британскими «Харрикейнами» и «Спитфайрами». Попытка привлечь соединения этих бомбардировщиков для уничтожения целей на территории Англии, прикрытой мощной системой **ПВО**, окончилась полным провалом. В результате высоких потерь уже через 6 дней после начала воздушной битвы за Англию соединения Ju 87 были выведены из боевых действий, встал вопрос о целесообразности дальнейшего использования этих самолетов.

Тем не менее Ju 87 выпускались и применялись на различных театрах военных действий вплоть до окончания войны.

### Тактико-технические характеристики Ju 87B-I

Двигатель: «Юмо» 211Da. взлетной мощностью 1200 л.с. и 1100 л.с. на высоте 1500 м.

- Вооружение: два 7,9-мм пулемета MG 17 и один MG 15: одна 500-кг бомба или одна бомба 250-кг и четыре бомбы по 50 кг.
- Максимальная скорость: 338 км/ч у земли, 380 км/ч на высоте 4100 м.
- Максимальная дальность полета: с 500-кг бомбой — 590 км, без бомбовой нагрузки — 785 км.
- Потолок: 8000 м.
- Вес: пустого — 2715 кг, максимальный — 4340 кг.
- Размеры: размах крыла— 13,8 м; длина— 11,1 м; высота— 4,0 м: площадь крыла— 32,0 м<sup>2</sup>.

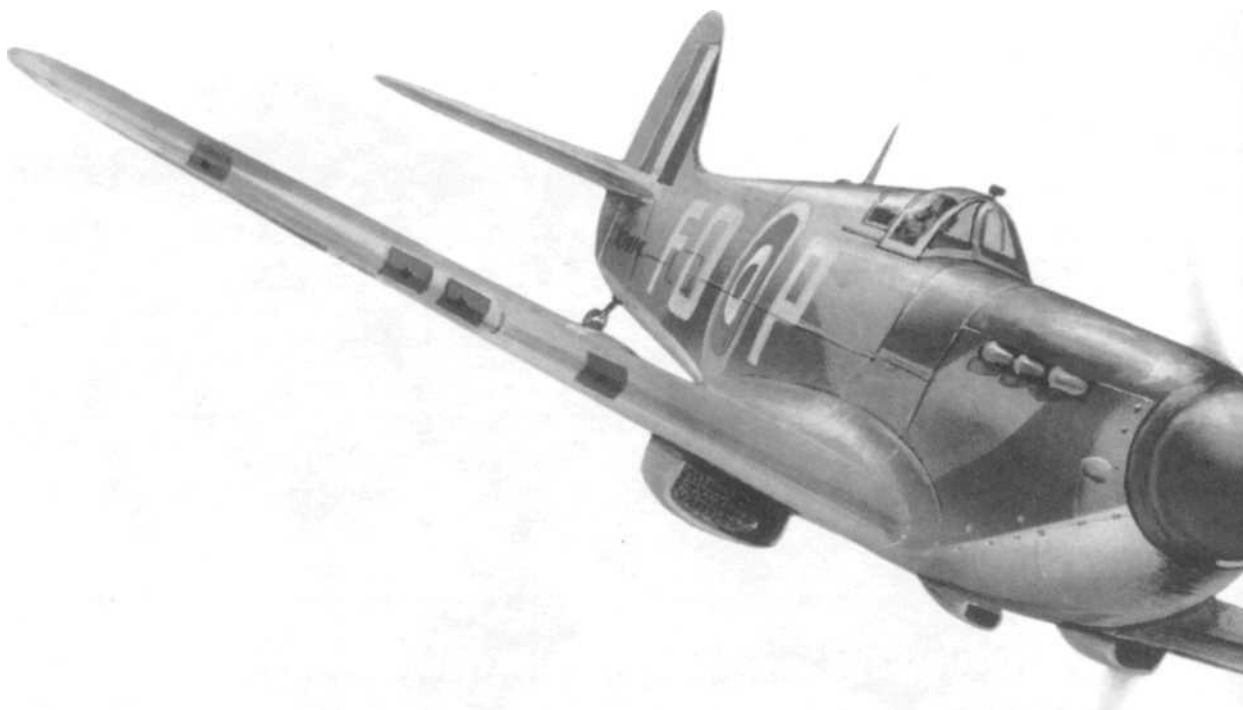
## **истребитель хокер «хяррикейн» ivik. I**

Работа над истребителем «Харрикейн» началась еще в 1933 году, когда главный конструктор компании «Хокер» Сидней Кэмм решил создать истребитель-моноплан на базе удачного биплана «Фьюри», используя в качестве силовой установки хорошо зарекомендовавший себя двигатель Роллс-Ройс «Госхок». По мере продвижения работ последний был заменен на двигатель Роллс-Ройс «Мерлин».

Первый полет опытного образца состоялся 6 ноября 1935 года, а официальные испытания начались в феврале 1936 года. Самолет получился удачным, его скорость была значительно выше, чем у остальных британских истребителей, состоявших в то время на вооружении. Впечатляла и мощность бортового оружия. В 1938 году в эскадрильи истребительной авиации Королевских ВВС были поставлены первые 200 «Харрикейнов» с двигателем «Мерлин» II. К началу второй мировой войны 19 эскадрилий ВВС Великобритании были полностью укомплектованы этими самолетами, а к августу 1940 года таких эскадрилий было уже 32. Несмотря на то, что несколько позже на вооружение стали поступать более совершенные «Спитфайры», производство «Харрикейнов» расширялось, эти самолеты выпускались не только в Великобритании, но и в Канаде.

### **Тактико-технические характеристики истребителя «Харрикейн» Mk. IA**

- Двигатель: Роллс-Ройс «Мерлин» III мощностью 1030 л.с.
- Вооружение: восемь 7,69-мм пулеметов «Браунинг».
- Максимальная скорость: 520 км/ч на высоте 5800 м.
- Максимальная дальность полета: 965 км.
- Потолок: 10 900 м.
- Вес: пустого — 2118 кг, нормальный взлетный 2994 кг.
- Размеры: размах крыла 12,2 м; длина 9,59 м; высота 3,96 м; площадь крыла 23,93 м<sup>2</sup>.





### Истребитель Супермарин «Смитфайр»

*«Спитфайр», несомненно, являлся лучшим британским истребителем второй мировой войны.*

*Истребитель был разработан Реджинальдом Митчеллом, который был известен в авиационных кругах мира как создатель серии скоростных гидросамолетов для участия в гонках на Кубок Шнейдера.*

*Боевой самолет Митчелла — «Спитфайр» (такое название получил этот истребитель) обладал великолепными скоростными и маневренными качествами.*

*Опытный образец совершил свой первый полет в 1935 году, а год спустя, после незначительных доработок и устранения дефектов, фирма «Супермарин» получила заказ на выпуск 300 машин. Серийное производство началось в марте 1937 года и продолжалось долгие годы. Машина получилась настолько удачной, что по своим летным и боевым качествам практически ни в чем не уступала лучшим истребителям противника (Bf 109 и FW 190), а зачастую и превосходила их.*

*Во многом исход «Битвы за Британию» был предрешен наличием на вооружении Королевских ВВС этого грозного противника Люфтваффе.*

*В те годы на вооружении у англичан состояли две модификации «Спитфайра» — Mk. I и Mk. II, которые, в основном, отличались только двигателями.*

#### **Тактико-технические характеристики истребителя «Спитфайр» Mk. IА**

- Двигатель: Роллс-Ройс «Мерлин» III мощностью 1030 л.с.
- Вооружение: восемь 7,69-мм пулеметов «Браунинг».
- Максимальная скорость: 582 км/ч на высоте 6000 м.
- Максимальная дальность полета: 1827 км.
- Потолок: 9723 м.
- Вес: пустого — 2267 кг, нормальный взлетный 2812 кг.
- Размеры: размах крыла 11,23 м; длина 9,12 м; высота 3,02 м; площадь крыла 22,48 м<sup>2</sup>.

## Истребитель Болтон-Пол «Дефиант»

*В середине 30-х годов английские инженеры приступили к разработке конструкции нового истребителя с пулеметной установкой на турели. Это позволяло, во-первых освободить пилота от необходимости одновременно управлять самолетом и заниматься поиском цели, во-вторых, давало возможность использовать вооружение истребителя как для нападения, так и для обороны, значительно увеличивая сектор обстрела.*

*В 1937 году фирма «Болтон-Пол» по заданию министерства авиации приступила к испытаниям двухместного истребителя с турельной установкой.*

*Первый серийный дневной истребитель, получивший название «Дефиант» F Mk I, поднялся в воздух в июле 1934 года и уже в мае следующего года принял боевое крещение.*

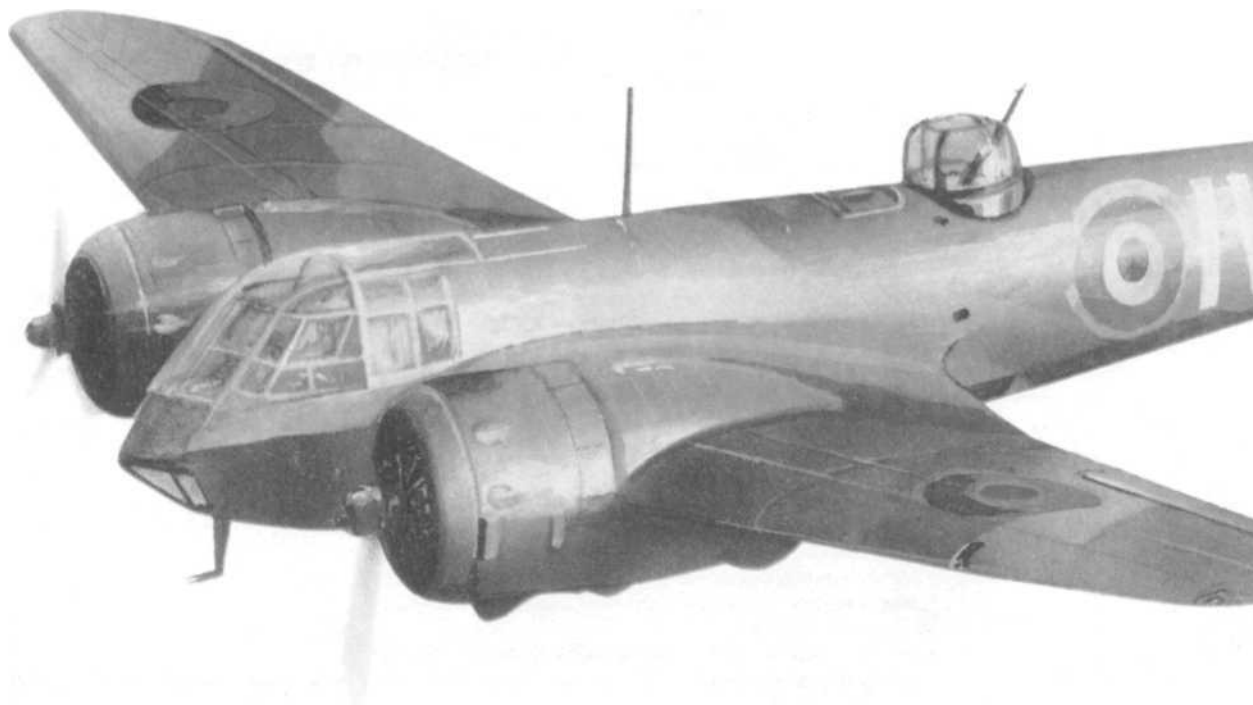
*Поначалу истребители противника принимали «Дефиант» за «Харрикейн» и атаковали его традиционно — из задней полусферы, но неожиданно натыкались на сильный огонь из четырех пулеметов. Позже, когда пилоты Люфтваффе научились распознавать самолеты, потери «Дефиантов» резко выросли, так как они по летным качествам уступали немецким истребителям.*

*Тактико-технические характеристики ночного истребителя «Дефиант» F Mk. I*

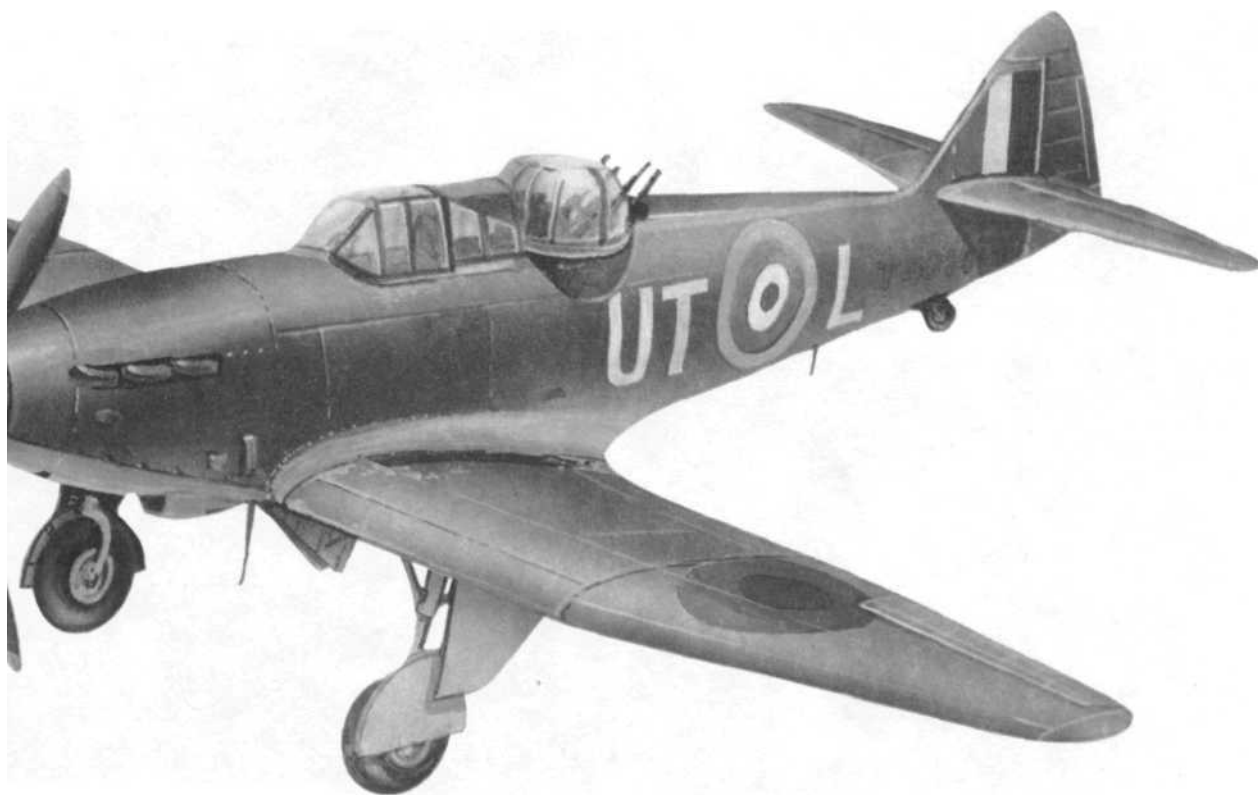
- Двигатель: Роллс-Ройс «Мерлин» III мощностью 1044 л.с.
- Вооружение: четыре 7,69-мм пулемета «Браунинг» на турельной установке.
- Максимальная скорость: 489 км/ч на высоте 5180 м.
- Скороподъемность: 579 м/мин.
- Максимальная дальность полета: 750 км.
- Потолок: 9250 м.

*Вес: пустого — 2735 кг, нормальный взлетный 3745 кг.*

*Размеры: размах крыла 11,98 м; длина 10,77 м; высота 3,43 м; площадь крыла 23,23 м².*







### Ночной истребитель Бристоль «Бленхейм»

В 1934 году компания «Бристоль» разрабатывала проект легкого транспортного самолета — Тип 142. В испытательных полетах самолет показал скорость на 48 км/ч выше, чем скорость опытного образца последнего британского истребителя. Министерство авиации заинтересовалось новой машиной, увидев в ней перспективный скоростной бомбардировщик.

Транспортный самолет был переделан в военный вариант — бомбардировщик — Тип 142М. Вскоре фирма «Бристоль» получила первый заказ на 150 самолетов и с 1937 года начала серийные поставки в Королевские ВВС. Новый бомбардировщик получил собственное имя — «Бленхейм».

Еще перед войной, в 1938 году, около 200 самолетов этого типа были модифицированы в вариант двухместного ночного истребителя: на них впервые были применены бортовые радары. Стрелковое вооружение было усилено — под фюзеляжем в специальном контейнере была смонтирована установка из четырех 7,69-мм пулеметов «Браунинг» с боезапасом по 500 патронов на ствол. Самолет получил наименование «Бленхейм» F Mk. I. Он совершил свой первый воздушный перехват самолета противника в ночь со 2 на 3 июля 1940 г.

#### **Тактико-технические характеристики ночного истребителя «Бленхейм» F Mk. I**

Двигатели: два двигателя воздушного охлаждения Бристоль «Меркурия XV» мощностью по 840 л.с.

Вооружение: шесть 7,69-мм пулеметов «Браунинг».

• Максимальная скорость: 447 км/ч на высоте 4570 м.

• Максимальная дальность полета: 1690 км.

• Потолок: 7500 м.

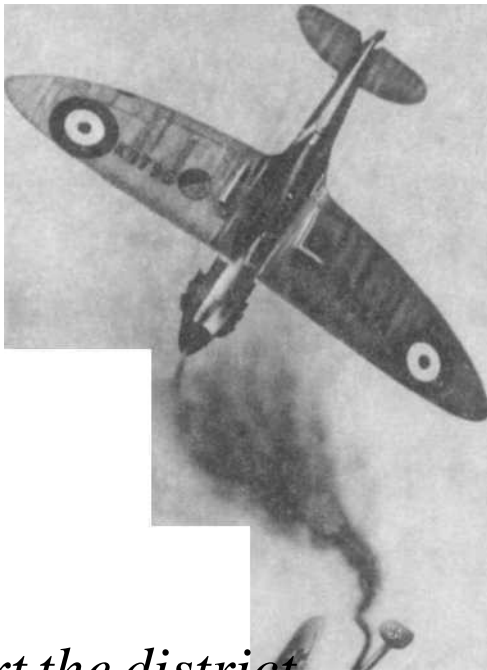
• Вес: пустого — 4009 кг, нормальный взлетный 5534 кг.

• Размеры: размах крыла 17,18 м; длина 12,2 м; высота 3,0 м; площадь крыла 43,6 м².





1. Бомбардир Do 17Z, располагавшийся в носовой части самолета, имел прекрасный обзор, прямо перед собой панели приборов, и его место, в отличие от аналогичного в Do 17, было гораздо ниже, что обеспечивало лучшее прицеливание.
2. Механики с трудом запускают стартер двигателя «Юмо» на Ли 87. Чтобы запустить двигатель было необходимо провернуть ручку несколько раз.
3. То, что главу Люфтваффе Геринга больше интересовал собственный внешний вид, чем военные достижения, заметно по его вычурной форме и экипировке.
4. Плакат Женских Вспомогательных Воздушных Сил (WAAF). Женщины брали на себя большую часть штабной работы, высвобождая мужчин непосредственно для борьбы с противником.
5. Журнал «Signal» с фотографией оберета Вернера М'эльдера на обложке — известного аса Люфтваффе.
6. После окончания «Битвы за Британию» истребитель Хоукер «Харрикейн» использовался на других театрах военных действий и нередко в другом качестве. На фотографии «Си Харрикейн» Mk. IV в компании с двумя «Сифайрами» Mk. IIC.
7. Нередко двигатели до запуска нуждались в предварительном прогреве. На фотографии видно, что в Люфтваффе эксплуатировалось оригинальное устройство для выполнения этой задачи.
8. Легендарный командир 242-й эскадрильи Дуглас Р. С. Баадер, в одном из боев лишившийся ноги, но продолжавший летать. Его подчиненные сумели в трех воздушных боях уничтожить 33 самолета противника.



*Support the district*

# SPITFIRE FIGHTER FUND *Do it NOW*

Hon. Treasurer J. H. OLIVER  
WESTMINSTER BANK U. GREEN LABI





1. «Битва за Британию» в Великобритании стала войной каждого. Этот плакат призывает рядовых граждан делать взносы в фонд выпуска новых истребителей.
2. Постановочная фотография для журнала «Signal»: немецкие пилоты-бомбардировщики, одетые в специальные спасательные жилеты, слушают боевую задачу.
3. Механики Люфтваффе обслуживают Vf 109E-3 111-й группы 54-й эскадры «Грюнхерц» перед вылетом с аэродрома Гин, недалеко от Кале. На фотографии заметна эмблема отряда, прикрепленная к антенне истребителя.
4. Сидней Камм, ставший главным конструктором компании «Хоукер», разработал серию удачных истребителей-бипланов для Королевских ВВС. В своем новом истребителе «Харрикейн» он удачно совместил конструкцию моноплана с двигателем водяного охлаждения, использовавшимся ранее на его бипланах.
5. Только что выпущенный Супермарин «Спитфайр», ставший британским символом «Битвы за Британию». На фотографии отверстия в крыле под пулеметы открыты, обычно перед вылетом их заклеивали специальной тканью красного цвета для защиты от пыли и грязи.
6. Механик помогает пилоту занять место в кабине «Спитфайра».
7. Штурман He 111 в остекленной кабине бомбардировщика сверяет курс. С этого места, оснащенного вращающимся пулеметом в установке Ikaria, был отличный обзор.
8. Пикирующие бомбардировщики Ju 87B-1 из II группы 77 эскадры, вошедшие в состав VIII авиакорпуса генерал-лейтенанта Вольфрама Фрайхера фон Рихтхофена. Не менее шестнадцати из них были сбиты 18 августа во время налета на Британию.
9. Фотопулемет, установленный на «Харрикейне», запечатлел успешную атаку на Vf 110. Фотографии сделаны в сентябре 1940 года. Хорошо видны следы снарядов, дым из двигателя немецкого истребителя и затем появление пламени, что позволило британскому летчику засчитать себе победу.
10. Во время польской кампании пикирующий бомбардировщик Ju 87 был чрезвычайно эффективен в роли воздушной поддержки наступающим войскам. Однако военные действия в небе над Британией показали, что его эффективность напрямую зависела от достигнутого господства в воздухе.



# ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОТИВОВОЗДУШНОЙ ОБОРОНЫ ВЕЛИКОБРИТАНИИ





дивовщики. «Мессершмитты», дойдя до побережья, повернули обратно, не рискнув из-за нехватки горючего вступить в бой с истребителями Королевских ВВС.

Большинству немецких бомбардировщиков Не 111 удалось все же пересечь побережье, но здесь они были атакованы истребителями из 41-й, 79-й, 605-й и 607-й эскадрилий. Кроме того, они попали под сильный огонь зенитной артиллерии.

Налет немецкой авиации был сорван. Не пострадали ни один завод, ни один аэродром. Все, что смогли «сделать» бомбардировщики Люфтваффе, — это сбросить бомбы на жилые дома в Сандерленде.

Одновременно с первой группировкой были обнаружены еще на подлете к Англии 50 Ju 88 из 30-й бомбардировочной эскадры, которые шли без истребителей прикрытия, чтобы нанести удар по авиабазе в Йоркшире. Несмотря на атаки английских истребителей, сбивших несколько «Юнкерсов» противника, основным силам этой группы удалось прорваться к побережью. Часть из них свернула к северу, чтобы присоединиться к самолетам, действовавшим в районе реки Тиса и графства Нортумберленд, а остальные повернули на юг. Последним удалось поразить два военных объекта — склад боеприпасов около Бридлингтона и аэродром Дриффилд, уничтожив девять самолетов, разрушив аэродромные здания и ангары. Потери Люфтваффе в этих боях оказались слишком высокими — восемь «Хейнкелей», восемь «Юнкерсов» и восемь «Мессершмиттов». 5-й воздушный флот лишился 20 процентов участвовавших в налетах боевых машин. Это было настоящим ударом для немцев. В течение последующих недель «Битвы за Британию» части и соединения этого флота больше не участвовали в дневных налетах на северо-восточные районы Англии.

Командованию ВВС Германии пришлось убедить, что северные группы английских истребителей не были обескровлены. В 14.20 воздушное сражение над северо-восточными районами Англии закончилось.

На юго-востоке страны бои продолжались. «Джабо» из 210-й экспериментальной группы на несколько дней вывели из строя аэродром в Мартлешеме. Затем 88 Do 17 из 3-й эскадры, объединившись с более чем 130 Bf 109 (из JG 51, 52 и 54), совершили налет на базы в Рочестере и Истчерче. В то же самое время 60 Bf 109 26-й истребительной эскадры занимались «свободной охотой». Семи британским эскадрильям было приказано противостоять этим налетам, но пробиться к бомбардировщикам сквозь эскорт им не удалось. В результате авиационным заводам в Рочестере был причинен серьезный ущерб,

они были вынуждены приостановить выпуск продукции на несколько недель. В суматохе нескольким небольшим группам из 1-й и 2-й бомбардировочных эскадр удалось под прикрытием Bf 109 прорваться к Хокинджу и другим стратегическим объектам и нанести по ним удары.

Одновременно Люфтваффе совершили два рейда в западном направлении. В первом участвовала группировка, в которую входили около 60 Ju 88 из 1-й учебной эскадры, сопровождаемая 40 тяжелыми истребителями Bf 110. Им удалось выйти на цель — на аэродромы в Мидл-Уоллопе и Одиэме, хотя уже в воздухе их встретили четыре британские эскадрильи. Но эта атака оказалась практически безрезультатной: нападавшим удалось повредить только два ангара.

Второй налет — на Портленд, который защищали всего три английских эскадрильи (две «Харрикейнов» и одна «Спитфайров»), — тоже не принес успеха атакующей стороне. Группа пикирующих бомбардировщиков Ju 87 из 2-й эскадры была малочисленной и особого вреда нанести не смогла.

Волна за волной накатывались немецкие бомбардировщики и на южные графства — Кент и Сассекс. Несколько групп «Дорнье» в сопровождении Bf ПО из 26-й истребительной эскадры направились к аэродрому в Биггин-Хилл, а неутомимые «Джабо» — к авиабазе в Кинли.

Командующий группы «Джабо» Вальтер Рюбенсдорффер приказал заходить на цель с севера. Солнце уже садилось, и поднимался туман, что не позволило нанести удар по Кинли. И «Джабо» сбросили

*«Спитфайр» М/с /из 64-й эскадрильи, сбитый 15 августа в 15.25 лейтенантом Мюллером-Дюэ (26-я эскадра). Пилот британского истребителя Роберте пошел на вынужденную посадку недалеко от аэродрома в Кале-Марк. Летчик попал в плен, а «Спитфайр» был оттранспортирован на немецкую авиабазу и восстановлен.*





*«144 сбитых из 1000!» Заголовки такого рода были необходимы для поднятия духа населения Британии, а интенсивность воздушных боев, которую могли наблюдать жители, скрывала неточность потерь противника.*

бомбы на Кройдон, который находился в нескольких милях от намеченной цели. Им удалось разрушить один ангар и повредить несколько служебных строений, вследствие чего аэродром в Кройдоне вышел из строя на два дня. Однако при отходе немцев встретили «Харрикейны» из 32-й эскадрильи, базирующейся в Биггин-Хилле. Немцы потеряли пять «Мессершмиттов», а сам Рюбенсдорффер был сбит в районе Сассекса.

«Дорнье», направлявшиеся к Биггин-Хиллу, тоже сбились с курса и атаковали аэродром в Уэст-Моллинге, который хотя и принадлежал истребительной авиации, но на самом деле не использовался.

Так закончился день 15 августа 1940 года, вошедший в историю «Битвы за Британию» как день самого ожесточенного воздушного сражения за тот период войны: боевым машинам Люфтваффе, совершившим тогда 2199 самолето-вылетов, противостояло 974 истребителя английских ВВС. Потери этого дня были тяжелыми для обеих сторон.

Германия лишилась 75 самолетов: семи Bf 109, не менее 28 Bf 110 (шесть из EprGr 210, восемь из I/ZG 76, двенадцать из II и III/ZG 76), шести Ju 87, семнадцать Ju 88 (включая восемь из I и II/LG 1 и семь из KG 30), двенадцать He 111, трех Do 17, по одному He 59 и «Арадо 196».

Но пострадал не только самолетный парк. Погибли командующие группами — Рюбенсдорффер (EprGr 210), Рэстемайер (I/ZG 76) и Дикор (III/ZG 76), тяжело ранены были командиры — Бругеллин (I/JG 51) и фон Вехмар (I/KG 3).

Британские потери составили 29 боевых машин (21 «Харрикейн» и 8 «Спитфайров»), а если точнее, то 30, так как своими же был сбит еще и один «Бленхейм». Погибло 13 летчиков, семеро были ранены и трое попали в плен. Восемь «Харрикейнов» и два «Спитфайра» совершили вынужденные посадки, а тринадцать «Харрикейнов» и три «Спитфайра» были повреждены.

Люфтваффе удалось добиться серьезного успеха при налетах на объекты Дрифилда и Рочестера, но, если принять во внимание общее число самолето-вылетов, нанесенный ущерб не был так велик, как рассчитывала Германия. Английская авиация оказала серьезное сопротивление, и ВВС Германии не удалось найти бреши в противовоздушной обороне Великобритании. И если главной целью налетов 15 августа являлось прежде всего изматывание британской истребительной авиации, а не уничтожение наземных объектов, то какого бы успеха немцы не добились при выполнении этой задачи, он достался им слишком дорогой ценой. К тому же нередко бомбардировки поражали объекты, вообще не связанные с обеспечением истребительной авиации.

Обсуждая итоги проведенных воздушных операций с командующими тремя воздушными флотами, Геринг ознакомил их с изданной им директивой по дальнейшему боевому использованию немецких ВВС в воздушном наступлении. Главнокомандующий Люфтваффе напомнил подчиненным, что целью этого наступления является сокрушение английских ВВС. «Впредь до получения дальнейших указаний, — говорилось в ней, — военно-воздушные силы должны действовать исключительно против военно-воздушных сил противника, включая объекты его авиационной промышленности. Суда противника, в особенности его крупные военные корабли, следует атаковать только при наличии особо благоприятных обстоятельств. Остальными целями в данный момент следует пренебречь... Ночные налеты авиации должны быть направлены на то, чтобы не давать передышки противовоздушной обороне противника и его



гражданскому населению, однако и ночью необходимо действовать по возможности против объектов военно-воздушных сил противника...». Далее Геринг подчеркивал, что в прошлом было много налетов на второстепенные объекты, не имевшие никакого отношения к упомянутой выше стратегической цели. В связи с этим предписывалось выбирать второстепенные объекты в зависимости от того, насколько их уничтожение могло бы ускорить победу над английскими ВВС. Девятый пункт директивы гласил: «Сомнительно, существует ли какой-либо смысл в нанесении дальнейших ударов по радиолокационным станциям противника, учитывая то обстоятельство, что ни одну из этих станций нам не удалось до сих пор вывести из строя».

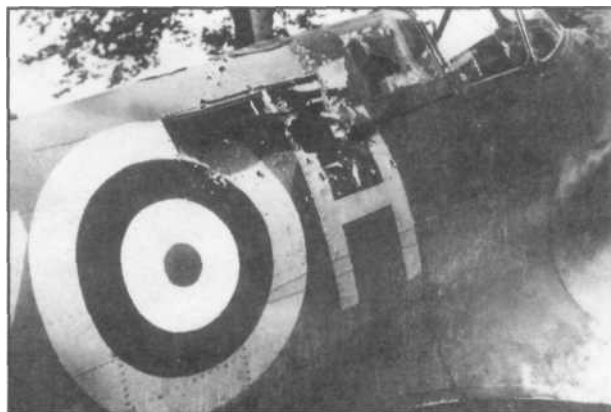
Это была одна из серьезнейших ошибок, допущенных немцами в войне. Налеты на радиолокационные станции причинили Британии значительно больший вред, чем предполагал противник. Но названный пункт директивы был воспринят как приказ, и после этого на радиолокационные станции было совершено всего два налета.

16 августа интенсивность налетов несколько снизилась. ВВС Германии совершили в этот день 1715 самолето-вылетов, продолжая наносить удары по британским аэродромам, но серьезно пострадали лишь летные поля в Манстоне и Тангмере.

Вечером летчики Люфтваффе продемонстрировали свою тактическую выучку, когда два Ju 88 совершили налет на аэродром Брайз-Нортон близ Оксфорда. Небо было закрыто облаками, и поэтому немецким самолетам удалось довольно далеко проникнуть в глубь воздушного пространства Великобритании. Их маршрут подхода и время налета были рассчитаны так, чтобы оказаться над аэродромом в тот момент, когда британские истребители вернулись на базу для дозаправки. «Юнкерсы» сделали круг над аэродромом, как бы заходя на посадку, и даже выпустили шасси, чтобы быть похожими на английские бомбардировщики «Бленхейм». Бомбами, сброшенными на ангары, было уничтожено большое число самолетов, а Ju 88 ушли, не встретив никакого отпора.

Массированные налеты немецкой авиации 15 и 16 августа, очевидно, вызвали определенное перенапряжение ее сил, и 17 августа, несмотря на благоприятную погоду, Люфтваффе ограничились лишь несколькими единичными рейдами.

В воскресенье, 18 августа, широкомасштабное воздушное наступление возобновилось. Люфтваффе в этот день совершили приблизительно 800 самолето-вылетов, английские ВВС — 886. Но было бы



*«Спитфайр» Mk. I из 324-й эскадрильи, сбитый 15 августа обер-лейтенантом Клаусом из 53-й эскадры недалеко от Шербурга. Британский летчик приземлился на аэродроме III группы 53-й эскадры в Семте и был взят в плен. Повреждения фюзеляжа за кабиной — это следы самоуничтожения секретной радиосистемы определения «свой-чужой» IFF (Identification Friend or Foe), которая не должна была попасть к врагу.*

ошибкой думать, что эти цифры свидетельствуют о паритете, достигнутом в небе обеими сторонами. Просто британским пилотам приходилось гораздо чаще подниматься в воздух, чем немецким.

Днем 2-м воздушным флотом Люфтваффе был совершен массированный налет на аэродромы в Биггин-Хилле и Кинли. Особенно тяжело пострадал последний: три из его четырех ангаров и оперативный штаб были уничтожены. Все эти разрушения

*Совещание высшего командования Люфтваффе. Второй слева генерал-фельдмаршал Альберт Кессельринг, командующий 2-м воздушным флотом Германии.*





*Заправка «Харрикейна» из 32-й эскадрильи на аэродроме Биггин-Хилл, 16 августа 1940 года.*

были вызваны атаками девяти «Дорнье» 9-й группы 76-й эскадры, нападавшими с бреющего полета. Впрочем, на базу вернулись лишь два немецких самолета, причем поврежденных.

Ниже по побережью 3-й воздушный флот нанес бомбовые удары по авиабазам в Торни-Айленде, Госпорте и Форде, а также по радиолокационной станции в Полинге. Но неманевренные «Штуки» не могли на равных противостоять скоростным британским истребителям, многие из них были сбиты.

Позднее в этот же день силами 2-го воздушного флота был совершен еще один рейд, на этот раз на аэродромы в Хорнчерче и Норт-Уилде. Однако внезапное ухудшение погодных условий заставило бомбардировщики повернуть обратно.

ВВС Германии 18 августа потеряли восемнадцать Bf 109, семнадцать Bf 110 и восемнадцать Ju 87, британцы — двадцать шесть «Харрикейнов» и пять «Спитфайров». В воздушных боях погибли 10 английских пилотов.

Испортившаяся еще днем 18 августа погода оседалась такой на протяжении нескольких дней. Это дало возможность противоборствующим сторонам детально рассмотреть достигнутые результаты.

События середины августа со всей очевидностью показали командованию Люфтваффе, что использование Bf 110 в качестве истребителей сопровождения было серьезным тактическим просчетом, им самим требовался дополнительный эскорт. Из-за плохой маневренности, недостаточной дальности полета и низкой скорости они легко становились добычей стремительных «Харрикейнов» и «Спитфайров».

Немецкая бомбардировочная авиация могла избежать больших потерь лишь при условии, что каж-

дый бомбардировщик будут сопровождать в боевом строю два истребителя Bf 109. Обеспечить такой эскорт Люфтваффе не имели возможности, потому почти половина парка бомбардировщиков оставалась в бездействии — на земле. Этому сопутствовало еще одно важное обстоятельство: использовать крупные соединения для нанесения бомбовых ударов немцы могли только в пределах дальности действия Bf 109, что позволяло командованию английских ВВС держать свои истребители на аэродромах, которые были недостижимы для противника.

Уже 18 августа немецкое командование приняло решение ограничить полеты Bf ПО, а «Штуки» не использовать вообще. Кроме того приказом Геринга истребителям предписывалось прикрывать бомбардировщики не только сверху, но и с флангов, а также спереди, причем на одной с ними высоте. Перейти к более тесному построению боевых порядков Люфтваффе вынудили эффективные действия британских истребителей. Первое время при налетах немецкие самолеты прикрытия обычно шли высоко над бомбардировщиками. Этим успешно пользовались англичане: эскадрилья, поднимаясь на перехват противника, обычно разделялась на два отряда: один завязывал бой с немецкими истребителями, отвлекая их на себя, второй — атаковал «Юнкерсов».

Немецкая авиация по численности намного превосходила королевские ВВС. Практически в каждом воздушном бою на один британский самолет приходилось до 20 немецких. Такое соотношение складывалось потому, что Люфтваффе на этом этапе воздушной войны бомбили в основном прибрежные районы Англии. У англичан после получения сигнала о появлении самолетов противника было слишком мало времени, чтобы сразу поднять в воздух несколько истребительных эскадрилий для отражения атаки. Они вынуждены были вводить свои эскадрильи поодиночке, одну за другой.

Немецкие потери намного превосходили английские, но в целом преимущество в воздухе оставалось на стороне ВВС Германии. Великобритания не успевала восполнить свои потери за счет текущего выпуска новых самолетов, поскольку ее авиационная промышленность была в состоянии произвести немногим более 100 «Харрикейнов» и «Спитфайров» в неделю. Поэтому приходилось использовать все имеющиеся резервы. И если бы воздушное наступление Люфтваффе продолжалось намного дольше, то Королевские ВВС ожидало бы неминуемое поражение.

Но как ни трудно было возместить потери самолетного парка, куда сложнее было решить пробле-

му с кадрами. Великобритании катастрофически не хватало хорошо обученных летчиков. По штату в истребительных эскадрильях английских ВВС полагалось иметь на 18 самолетов 26 летчиков. При таком раскладе сил в боевых вылетах должен был участвовать боевой расчет в составе не более 12 экипажей, что позволяло им действовать в две смены и постоянно поддерживать боеспособность эскадрилий. Но уже в начале сентября на каждую из них приходилось в среднем только по 16 летчиков.

Но за неделю с начала операции «День орла» из строя вышло почти 80 процентов командиров английских эскадрилий, а их места заняли офицеры, многие из которых не имели никакого боевого опыта. Не лучше складывалась и ситуация с летчиками — у большинства из них налет на истребителе составлял не более 10 часов.

Для того чтобы улучшить положение дел, командование истребительной авиации организовало специальные ускоренные курсы подготовки летчиков-истребителей. На них направлялись пилоты вспомогательной авиации, военно-воздушных сил союзных государств и выпускники летных школ. Курсантов обучали полетам на современных истребителях всего две недели, после чего отправляли в бой (до июля 1940 года на подобный курс обучения отводилось шесть месяцев! ).

19 августа командование королевских ВВС внесло некоторые изменения в тактику действий своих истребителей. Приоритетной задачей для них стала оборона своих аэродромов. Летчикам предписывалось избегать воздушных боев с немецкими истребителями сопровождения, любой ценой отвлекать их от прикрываемых боевых порядков и прежде всего уничтожать бомбардировщики. Это меняло и характер боевых действий. Для защиты аэродромов необходимо было перехватывать немецкие самолеты как можно раньше, не давая им возможности перестроиться к бомбометанию. На аэродромах теперь постоянно дежурили эскадрильи, целью которых была их защита.

Германская сторона тоже совершенствовала свои тактические приемы. Рейхсмаршал предложил дать в сопровождение неповоротливым Bf PO истребители Bf 109. Возникла парадоксальная ситуация — истребителей прикрывали истребители. Но иной выход был исключен: снять с полетов Bf PO, как это сделали с Ju 87, было невозможно. Командование Люфтваффе не могло позволить себе пойти на сокращение истребительной авиации на сотни самолетов. А тем временем отборные экипажи уничтожались, а уцелевшие были деморализованы. Не менее сложной оказалась проблема взаимодействия



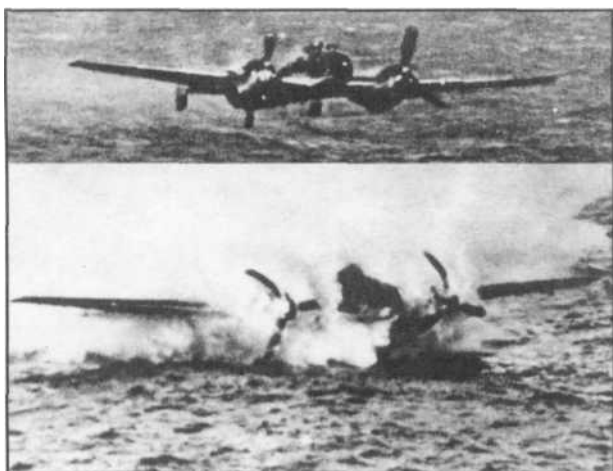
*Аэродром Кинли, сфотографированный с Do 17P во время налета 18 августа 1940 года:*

*1 — обломки самолетов; 2 — горящий ангар;  
2a — пожар в северной части аэродрома; 3 —  
следы взрывов на взлетной полосе.*

истребительной и бомбардировочной авиации. Геринг потребовал усилить ответственность летчиков-истребителей за прикрытие сопровождаемых ими самолетов. По его рекомендации экипажи бомбардировщиков и пилоты прикрывающего получили возможность встречаться друг с другом на земле, а вылеты были организованы так, чтобы каждый экипаж всегда сопровождали одни и те же истребители. Рейхсмаршал пригрозил, что будет отдавать под трибунал летчиков-истребителей, повернувших назад из-за плохой погоды.

Основную ставку было решено сделать на использование в воздушных боях истребителей Bf 109 (по своим качествам они превосходили английские), сосредоточив на главных направлениях авиационные соединения, имеющие на вооружении именно эти боевые машины.

С 19 по 23 августа стояла облачная погода, и немцы не решались наносить удары крупными силами.



*Вынужденная посадка на воду ВфЮ. Примерную силу удара самолета о воду можно представить себе по изогнувшимся лопастям винтов.*

Но они провели ряд налетов небольшими группами. Ночным бомбардировкам подверглись промышленные центры — Ливерпуль, Шеффилд, Дерби, Ковентри, Хилл, Касл-Бромвиг, некоторый ущерб был нанесен авиационным заводам «Бристоль» в Филтоне.

Одновременные налеты немецких ВВС на объекты, находившиеся на значительном расстоянии друг от друга, показали, что британская противовоздушная оборона была достаточно прочной. Чтобы сломить ее, немцы решили всю мощь своей авиации обрушить на 11-ю авиагруппу королевских ВВС и особенно на ее удаленные от побережья аэродромы, с которых осуществлялось управление остальными эскадрильями. Немецкое командование рассчитывало именно таким путем втянуть в бой как можно больше британских истребителей. Если бы им удалось уничтожить большинство «Харрикейнов» и «Спитфайров» и парализовать систему управления истребительной авиацией, то английское побережье оказалось бы открытым для высадки десанта Люфтваффе.

По приказу Геринга бомбовые удары по британской территории наносились теперь круглосуточно — и днем, и ночью.

Днем немецкие самолеты непрерывно поднимались в воздух у французского берега в районе Кале, сбивая с толку операторов английских радиолокаторов, не давая им возможности определить момент формирования крупного соединения боевых машин Люфтваффе и известить истребительную авиацию. Этот прием часто позволял немцам большими силами успешно атаковать прибрежные цели и уходить безнаказанными. Тесный строй боевых порядков по-

зволил снизить потери бомбардировщиков, но число сбитых немецких истребителей возросло.

24 августа погода улучшилась, что привело к усилению массированных бомбардировок. Главной целью, как прежде, были аэродромы в Хорнчерче, Норт-Уилде и Манстоне. Последний, несмотря на наличие подземных укрытий, стал как бы «запасной» целью для бомбардировщиков Люфтваффе из-за своей близости к Франции и Бельгии. По нему наносили удары те, кто не успел сбросить бомбы на другие объекты. В этот день большие потери понесли базирующиеся на нем «Дефианты» из 264-й эскадрильи. В результате аэродром стал вообще непригоден для дальнейшего использования. Чуть позже мощным бомбардировкам подвергся Портсмут, а ночью Люфтваффе совершили более 100 самолето-вылетов в районы близ Лондона.

Масштабы немецких рейдов стали сокращаться 27 августа, когда, несмотря на ясную погоду, не состоялся ни один крупный налет. Но британская разведка засекла перемещение истребителей 3-го воздушного флота Люфтваффе в Па-де-Кале, что свидетельствовало о подготовке к массированным бомбардировкам силами 2-го воздушного флота над Англией.

30 августа после успешной атаки остались на некоторое время без электроэнергии радиолокационные станции в Бичи Хэд, Уайтстэйбле, Райе, Фэйрлайте, Фонэссе, Пивенси и Дувре. Около 10.30 южное побережье Британии пересекла сотня Вф 109. Английская авиация проигнорировала это вторжение, готовясь к возможно скорому «визиту» бомбардировщиков. Уже через 30 минут появилась их первая волна — 40 бомбардировщиков Не 111 и 30 Do 17, сопровождаемых сотней истребителей Вф 109 и Вф 110. Когда они достигли графства Кент и разделились на два отряда, в воздух были подняты все истребители 11-й авиагруппы Королевских ВВС. За первой волной шла вторая, за ней — третья, подлетавшая к Дувру несколькими эшелонами еще до отхода второй. Их целью были аэродромы истребительной авиации.

В этот день ВВС Великобритании совершили 1054 самолето-вылета — наибольшее число за все время «Битвы за Британию».

Напряженным для противников выдался и следующий день, 31 августа. 1450 самолето-вылетов Люфтваффе против 987 со стороны англичан — таков его итог.

В течение нескольких последующих дней постоянным бомбардировкам подвергались аэродромы в Норт-Уилде, Биггин-Хилле, Кинли, Хорнчерче, Тангмере, Истчерче, Кройдоне, Детлинге и Дебдене. Сильнее всего пострадал Биггин-Хилл, когда 1 сен-

тября во время третьего налета было уничтожено здание оперативного штаба.

4 сентября более 70 He 111 и Do 17 пресекли английское побережье между Гастингсом и Дувром в сопровождении приблизительно 200 истребителей Bf 109. Над территорией Британии соединение разделилось на несколько групп, чтобы атаковать пять объектов, расположенных между Ригэйтом и Кентерберри. На их перехват было поднято девять эскадрилий. В это же время севернее Гилдфорда была замечена подлетающая на низкой высоте небольшая группа Bf 110, которую встретили девять «Харрикейнов» из 253-й эскадрильи. Несмотря на успешные действия англичан, часть «Мессершмиттов» долетела до Брукленда и сбросила бомбы на заводы «Виккерса», не имевшие никакого отношения к производству истребителей.

Потери этого дня были сопоставимы. Англичане сбили 20 самолетов Люфтваффе (шесть Bf 109, 13 Bf 110 и один He 111), немцы — 15 (шесть «Харрикейнов» и девять «Спитфайров»). Кроме того шесть истребителей Королевских ВВС совершили вынужденную посадку. Погибли девять британских летчиков.

Однако силы Британии были на исходе. Господство Люфтваффе в воздухе над южной Англией было почти достигнуто. Наступил тот период, который позже назовут «критическим». Использовать можно было считанные аэродромы, а для восстановления разрушенных требовалось время. Но не это было главным. Настоящей угрозой для командования британской истребительной авиацией стали слабая подготовка и крайняя переутомленность личного состава. Одна только 616-я истребительная эскадрилья лишилась за две недели боев в августе 12 пилотов (четыре погибли, пять ранены, один попал в плен, два отказались от вылетов). Были случаи, когда эскадрильи в полном составе отказывались выполнять боевые приказы.

Моральное состояние немецких частей, впрочем, было не лучшим. Командованию пришлось расформировать целую эскадру за отказ подняться в воздух. Люфтваффе потеряли большое количество истребителей Bf 109 при аварийных посадках на воду или на сушу из-за нехватки горючего.

5 и 6 сентября массированные рейды все еще продолжались, но ситуацию в корне изменил тот, от которого этого меньше всего ожидали. Когда под натиском немецкой авиации противовоздушная оборона Британии была напряжена до предела, Гитлер, как и под Дюнкерком, еще раз оказал Великобритании большую услугу, перенеся удары своей авиации на Лондон.

### III ЭТАП

#### Бомбардировки городов (7—30 сентября)

Чтобы добраться до аэродромов 11-й авиагруппы, расположенных около Лондона, немецкое командование использовало определенную тактику: одна группа бомбардировщиков двигалась к объектам прямым курсом, отвлекая английские истребители от второй, которая направлялась туда же, но окружным путем — через устье Темзы. На рассвете 25 августа подобным образом бомбовый удар был нанесен по нефтяным цистернам в Темзхейвене. Однако случилось так, что один из бомбардировщиков ударной группы сбился с курса и сбросил бомбы на жилые кварталы Лондона. Он стал предвестником начала тотальных бомбардировок столицы и других английских городов.

Премьер-министр Великобритании Черчилль распорядился осуществить налет возмездия на Берлин. Эту задачу выполнил 81 британский бомбардировщик в ночь на 26 августа. Бомбардировки столицы

*На снимке с немецкого самолета-разведчика видны клубы дыма над нефтеочистительным заводом в Лондоне после рейда 7 сентября.*





*Премьер-министр посещает серьезно пострадавшие районы Баттерси (сентябрь 1940 года).*

*Бомбардировки жилых кварталов не только не испугали население Лондона, но и дали британцам дополнительный стимул к сопротивлению.*

Германии продолжались еще несколько ночей. Их вряд ли следует считать единственной причиной, побудившей Гитлера поставить новые задачи перед своей авиацией, но определенное влияние на решение фюрера они, несомненно, оказали.

Начало третьего этапа было связано с тем, что ВВС Германии прекратили налеты на аэродромы британской истребительной авиации и перешли к дневному наступлению на центральные районы Лондона. До налетов на Берлин Гитлер запрещал бомбить жилые кварталы английской столицы, но теперь последовала команда подвергнуть Лондон тотальным бомбардировкам.

День 7 сентября начался как обычно — с полетов немецких самолетов-разведчиков, и в первой его половине никакой активности со стороны Люфтваффе не наблюдалось. Но в 16.00 не менее 348 бомбардировщиков в сопровождении 617 истребителей одновременно пересекли Ла-Манш. По личному распоряжению Геринга, в этом рейде участвовало самое большое количество самолетов с начала «Битвы за Британию». С земли они были подобны черному штормовому облаку, движущемуся на высоте примерно 3000 метров. Армада летела в направлении графств Кент и Сассекс.

В Британии не ожидали этого налета. Поэтому командиры 21-й британской эскадрильи, вылетевшей на перехват, не знали, по каким целям немцы собираются нанести удар. Создалось впечатление, что они хотят за один раз вывести из строя всю 11-ю авиагруппу. Предполагая, что бомбовые удары вновь будут нанесены по прибрежным базам, командование истребительной авиации приказало большинству эскадрилий прикрывать свои аэродромы.

Однако на этот раз цель у Люфтваффе была иная. Во время первой атаки на Лондон эскорт немецких бомбардировщиков без труда оттеснил небольшое число противостоящих им английских истребителей. «Дорнье» из 2-й бомбардировочной эскадры нанесли удар по докам Вест-Хэма и Вуличскому арсеналу, а также по некоторым промышленным объектам восточной части Лондона. Когда эта группа бомбардировщиков, отбомбившись, стала отходить, в воздухе появились три новых соединения немецких самолетов, следовавших в направлении Дувра. Их истребительное прикрытие было очень сильным, и им удалось прорвать английскую противовоздушную оборону.

Только после того как главные силы немцев отбомбились, офицеры, управлявшие действиями британской истребительной авиации, поняли, что на этот раз главной целью налета был именно Лондон, и бросили вдогонку отходящему противнику все базирующиеся ближе к столице эскадрильи.

В развернувшемся воздушном сражении англичане потерпели серьезное поражение. В этом бою немцы применили новую тактику, сводящую на нет все усилия британских пилотов отвлечь истребители сопровождения и ударить по бомбардировщикам. На атакуемый фланг боевого порядка тотчас же смещались боевые машины, прикрывавшие бомбардировочные силы сверху, а их позиции занимали истребители, находившиеся на противоположном фланге. К тому же 7 сентября немецкие самолеты шли на высоте 7 тысяч метров, которая намного превышала обычную (5 тысяч метров), что снижало активность английских истребителей.

Ожесточенная бомбардировка Лондона продолжалась полтора часа. Немцы в этот день впервые использовали новые фугасные бомбы массой в 1630 килограммов. Свою долю в смятение, вызванное таким налетом, внесла и британская разведка, предположив, что за ним последует вторжение с моря. Были, естественно, приведены в действие планы отражения предполагаемого десанта, что вызвало неразбериху и даже панику во всей стране. Как позднее оказалось, вермахт к вторжению не был готов.

С наступлением темноты в 20.00 к Лондону подошла вторая волна бомбардировщиков Люфтваффе. Радиопеленгаторам не нужно было наводить их на цели — они отлично просматривались. Восемь часов городские пожарные службы старались справиться с охватившим многие районы огнем.

За ночь 250 бомбардировщиков сбросили на город около 300 тонн фугасных и 13 000 зажигательных бомб — гораздо больше, чем днем. По свиде-

тельствам лондонцев, они слышали лишь несколько коротких хлопков своих зениток, заглушаемых ревом моторов и взрывов. На следующее утро стало известно, что в эту ночь был сбит лишь один немецкий самолет.

Не случайно немецкое командование возлагало большие надежды на эффективность мощных ночных бомбовых ударов: в ночное время потери были минимальными, а разрушения, причиненные противнику, — значительными. Днем Люфтваффе применяли иную тактику, направляя на британскую столицу крупные силы истребительной авиации, сопровождающие небольшие группы бомбардировщиков. Пока последние шли на прорыв, немецкие истребители стремились уничтожить как можно больше британских самолетов и добиться полного господства в воздухе.

Чтобы противостоять этому, английское командование спешно перебросило в районы, подвергающиеся налетам, значительную часть имеющихся в его распоряжении зенитных батарей. Определенные меры принял и командующий 11-й авиагруппой маршал Парк. Он передислоцировал истребительные эскадрильи на передовые аэродромы для перехвата немецких эскадр, атакующих на дуврском направлении. Целью его было не допустить очередного опустошительного налета на Лондон днем, поскольку в эти часы точность бомбометания значительно возрастала. 9 сентября замысел Парка принес свои плоды: днем сдвоенные 253-я и 605-я эскадрильи не позволили двум группам немецких бомбардировщиков нанести удар по докам и центральной части Лондона. Нападавшим пришлось повернуть назад и сбросить смертоносный груз на предместья. Но ночные налеты не прекращались и продолжались еще в течение семи последующих недель.

10 сентября низкая облачность дала дневную передышку обороняющимся.

Черный день для истребительной авиации Королевских ВВС наступил 11 сентября, когда их боевые потери превысили потери Люфтваффе. Днем немцы совершили два массированных налета. В первом принимали участие He 111 из 1-й и 26-й бомбардировочных эскадр, направлявшиеся к Лондону в сопровождении 200 истребителей. Из-за этого мощного эскорта британские эскадрильи не смогли добраться до бомбардировщиков. Параллельно 3-й воздушный флот подверг бомбардировке Портсмут и Саутгемптон, хотя ущерб от нее оказался незначительным.

По результатам дня боевые потери Люфтваффе составили 21 самолет, не считая шести совершивших вынужденную посадку. Великобритания потеряла 25 — шесть «Спитфайров» и девятнадцать «Харри-

кейнов» (плюс еще шесть вынужденно приземлившихся). Погибло двенадцать пилотов, четыре были серьезно ранены. В дальнейшем Великобритания не могла позволить себе такое соотношение потерь.

14 сентября количество налетов вновь возросло, на этот раз удары наносились лишь по радиолокационным станциям и нескольким городам южной Англии.

День 15 сентября вошел в историю как «День Битвы за Британию». Ему предшествовала активная замена выбившихся из сил личных составов эскадрилий. Передышку английским летчикам обеспечило то обстоятельство, что немцы стали реже бомбить британские аэродромы. На некоторых из них, расположенных в юго-восточной Англии, командованию удалось выкроить по нескольку часов для обучения пилотов-новичков. Поэтому к воскресному утру 15 сентября Британия была готова встретить врага.

Однако реальные действия стали, как обычно, разворачиваться только ближе к полудню. В 11.30 первая волна «Дорнье» из 3-й и 76-й бомбардировочных эскадр Люфтваффе в сопровождении большого количества истребителей пересекла английское побережье в районе Дандженесса. Их встретили в воздухе около Мэйдстона 72-я и 92-я эскадрильи «Спитфайров» из Биггин-Хилла, получившие через некоторое время подкрепление.

К моменту, когда передовой отряд немецких бомбардировщиков оказался над предместьями Лондона, истребителей прикрытия вокруг него не было — они повернули назад, так как у них кончалось топливо.

В лобовую атаку на бомбардировщики устремились пять эскадрилий 13-й авиагруппы из Даксфорда (три эскадрильи «Харрикейнов» и две «Спитфайров»). Одновременно шесть эскадрилий 11-й авиагруппы стали окружать соединение. Его боевой строй смешался: одни бомбардировщики, сбросив бомбы куда

*Постановка боевой задачи экипажам 26-й эскадрильи перед вылетом.*



попало, спешно разворачивались, чтобы уйти от атаки, другие — сбившиеся с курса — становились легкой добычей для английских истребителей. На этот раз все преимущества были на стороне Королевских ВВС. После полудня можно было наблюдать, как уцелевшие немецкие самолеты беспорядочно пересекали Ла-Манш в обратном направлении.

Но спустя два часа над южной Англией вновь появились самолеты Люфтваффе. Первыми шли истребители Bf 109. Такой слаженной атаки, как утром, у англичан, правда, не получилось — опоздали эскадрильи из Даксфорда, не сумев вовремя набрать нужную высоту. Тем не менее многие бомбардировщики постарались побыстрее избавиться от своего боезапаса и лечь на обратный курс. К 16.00 о дневных рейсах Люфтваффе напоминали лишь дгорающие остовы самолетов, сбитых над юго-восточной Англией.

Вечером ВВС Германии все же совершили еще два налета. Один из них — на Портленд — закончился неудачей для He 111 из 55-й эскадры. «Джабо», впервые за несколько дней напомнившим о себе, повезло больше: они нанесли бомбовый удар по заводу в Вулстоне, где производились «Спитфайры».

В конце дня по Би-Би-Си было передано сообщение о том, что 15 сентября английские ВВС сбили 183 немецких самолета. Реальная картина, как показали сделанные позже подсчеты, выглядела иначе. Немецкие потери в тот день составили 56 боевых машин (было сбито 22 Bf 109, три Bf ПО, 19 Do 17, девять He 111 и три Ju 88). К этому числу следует добавить 22 самолета, которые фактически вышли из строя (сильно поврежденные и совершившие вынужденную

посадку). Погибли и были ранены многие летчики.

Британия потеряла сбитыми 20 «Харрикейнов» и «Спитфайров», не говоря уже о том, что 16 самолетов получили повреждения различной степени тяжести, а семь совершили вынужденную посадку. В воздушных боях погибли двенадцать пилотов, четверо получили серьезные ранения, а один попал в плен.

Теперь, когда «Битва за Британию» уже стала историей, стоит попробовать взглянуть на потери, понесенные Люфтваффе 15 сентября 1940 года, другими глазами, хотя в то время этот день считался поворотным пунктом во всей воздушной войне противоборствующих сторон. Главную роль здесь сыграло моральное превосходство британских ВВС. В этот день впервые английские эскадрильи, благодаря продуманной тактике воздушных атак, получили позиционное преимущество перед немецкими, а в ряде случаев — и численное. Не следует забывать и еще одно очень важное обстоятельство: английские летчики защищали свою землю, свою родину, а немцы были нападающей стороной. Не случайно операция «День орла» стала вызывать у последних все большее разочарование.

С 15 по 23 сентября стояла облачная погода, и авиация Германии была вынуждена ограничить свои действия мелкими дневными налетами и атаками на прибрежные цели, ночные же рейды продолжались непрерывно.

Месяц воздушного наступления показал, что ВВС Германии фактически потерпели неудачу. Им не удалось нанести сколь-нибудь значительного ущерба военным и промышленным объектам в районе Лондона, несмотря на большие разрушения в самом городе. Они не сумели ни разгромить, ни даже нейтрализовать английскую истребительную авиацию. Пока вся мощь Люфтваффе обрушивалась на столицу Великобритании, Королевские ВВС наращивали свои силы. Атаки немецких самолетов по целям в глубине страны позволяли британским эскадрильям действовать парами и перехватывать немецкие бомбардировщики прежде, чем те успевали сбросить бомбы. Пока эскадрильи «Харрикейнов» их атаковали, «Спитфайры», которые эффективнее действовали на больших высотах, отвлекали на себя истребители противника. Такая тактика себя оправдала. Немецкий эскадрон оказался в итоге настолько связанным в своих действиях, что не мог эффективно прикрывать свои бомбардировщики.

К середине сентября заметно активизировалась подготовка вермахта к морскому вторжению в Англию. Если 15 сентября в Булони насчитывалось всего 102 десантные баржи, то 17 сентября — уже 150.

*Экипаж немецкого бомбардировщика на аэродроме во Франции в сентябре 1940 года. На заднем плане Ju 88 с дополнительными опознавательными знаками в виде белых прямоугольников на руле и крыльях.*





В Кале к 13 сентября было сосредоточено 136 барж, а к 17 сентября их число удвоилось. В портах Ла-Манша на 18 сентября базировалось более 1000 таких судов, в Антверпене — около 600.

Каждую ночь скопления десантных судов подвергались ударам английских тяжелых бомбардировщиков. За две недели они вывели из строя 12 процентов плавсредств, предназначенных для вторжения.

Дата вторжения снова поменялась: 11 сентября немецкое главное командование перенесло его начало с 21 на 27 сентября. Но уже 14 сентября Гитлер созвал совещание командующих всеми видами вооруженных сил, посвященное этому вопросу. Надо сказать, что накануне британские корабли обстреляли четыре порта и потопили 80 барж, базировавшихся в Остенде. Поэтому адмирал Редер предложил отложить принятие решения до октября, обосновывая это тем, что существующее в настоящее время соотношение сил авиации не может обеспечить успешное проведение операции вторжения. Но Гитлер настоял на том, чтобы 17 сентября еще раз обсудить обстановку.

Следующие три дня не принесли никаких изменений. Наоборот, 15 сентября английская истребительная авиация, как известно, нанесла значительный ущерб бомбардировочным силам Люфтваффе. Именно тогда в журнале боевых операций штаба главного командования немецких вооруженных сил появилась следующая запись: «Военно-воздушные силы Великобритании не разгромлены. Наоборот, активность их ежедневно возрастает».

17 сентября Гитлер принял решение отложить проведение операции «Морской лев» на неопределенный срок. Данные британской разведки свидетельствовали, что непосредственная угроза вторжения миновала: к 23 сентября количество барж в портах между островом Вальхерен и Булонью сократилось на одну треть.

По приказу рейхсмаршала приоритетными целями немецкой бомбардировочной авиации снова стали прибрежные аэродромы и заводы по производству истребителей. И по его же распоряжению Люфтваффе совершили еще два массированных налета на Британию.

В первом — 27 сентября — принимало участие соединение Bf 110 под прикрытием Bf 109. Этот налет на южную Англию оказался неудачным. После стычки с британскими истребителями немцы потеряли восемь самолетов. По Лондону пытались нанести удар Ju 88 из 77-й бомбардировочной эскадры, по недоразумению вылетевшие на задание без какого-либо эскорта. Их встретили 10 эскадрилий анг-

личан. К моменту, когда на выручку «Юнкерсам» пришли Bf 109, группа уже лишилась 12 самолетов.

Западнее 3-й воздушный флот атаковал заводы «Бристоль Эйроплейн Компани» в Филтоне. В рейде участвовали подразделения «Джабо», которые потеряли в бою четыре Bf 110, и 26-я эскадра, не досчитавшаяся после налета семи боевых машин.

В целом ВВС Германии потеряли 27 сентября 54 боевых самолета (18 Bf 109, 21 Bf 110 и 15 Ju 88). Еще два Ju 88 столкнулись друг с другом над территорией Франции. Британцы лишились 15 «Спитфайров» и 13 «Харрикейнов». Трагичнее выглядела ситуация с летным составом — 20 погибших летчиков и пятеро тяжелораненых.

30 сентября началось с двух рейдов, в которых принимали участие более 200 немецких самолетов. Но прорваться к столице им помешали британские истребители. Днем «Хейнкели» 55-й эскадры пытались совершить налет на авиационные заводы «Уэстленд Эйркрафт» в Йовиле, но потеряв четыре самолета, они легли на обратный курс, так и не долетев до цели.

В этот день погибли четыре английских летчика, а эскадрилья потеряла 16 истребителей. Дороже обошлось 30 сентября германским ВВС: 44 сбитых самолета (включая 28 Bf 109) — таков итог неудачных налетов. В результате немецкое командование приняло решение отказаться от дневных рейдов на британскую территорию.

## IV ЭТАП

### Ночные налеты (1—31 октября)

С началом октября стало отчетливо видно изменение тактики Люфтваффе. Если ночные налеты на Лондон, Ливерпуль, Ковентри и другие промышленные центры продолжались вплоть до мая 1941 года, массированные дневные рейды практически прекратились. Теперь над Англией днем появлялись лишь небольшие группы истребителей-бомбардировщиков («Джабо»). Это должно было держать обороняющихся в постоянном напряжении. Расчет делался на то, что британские самолеты не станут подниматься в воздух только ради отражения атак «Мессершмиттов», а будут ожидать бомбардировщиков противника.

По распоряжению командования Люфтваффе каждой эскадре была придана одна группа «Джабо». Это не могло, конечно, резко увеличить эффективность действий немецкой авиации в целом, но создавало опре-

дионавигационной аппаратурой, имели опыт точного бомбометания при налетах на мосты в Варшаве и на британские авиационные заводы. В этом рейде им отводилась роль самолетов наведения. Их задача состояла в том, чтобы обнаружить цель и сбросить на нее зажигательные бомбы. За ними шли основные бомбардировочные силы, которые должны были обрушить бомбовый груз на огни возникших пожаров. Всего в рейде на Ковентри участвовало 437 немецких самолетов, сбросивших на город 56 тонн зажигательных бомб, 394 тонны фугасных и 127 парашютных мин. Налет продолжался до 6 часов утра, превращая город в руины. Были сильно разрушены авиационные заводы и другие крупные предприятия, выведены из строя газовая система и водоснабжение.

В последующие две ночи авиация Германии возобновила налеты на Лондон. В ночь на 18 ноября немецкие самолеты нанесли удар по Саутгемптону, затем в течение трех ночей подряд массированным бомбардировкам подвергался Бирмингем. В последнюю неделю ноября Люфтваффе крупными силами атаковали Саутгемптон, Лондон, Ливерпуль, Бристоль и Плимут, а в декабре к этому списку добавились Манчестер и Шеффилд.

Геринг придерживался своей стратегии периодического воздействия немецкой авиации на три основные группы целей вплоть до второй половины февраля 1941 года. Из 31 массированного налета, в период с середины ноября 1940 года до середины февраля 1941 года, 14 были совершены на порты, 9 — на промышленные города в глубине Англии и 8 — на Лондон.

Помимо многочисленных беспокоящих налетов на обширные территории, бомбардировщики Люфтваффе каждую ночь совершали по несколько рейдов на какой-либо один промышленный центр, чтобы помешать его восстановлению.

В январе из-за плохой погоды немецкая авиация сократила число массированных бомбардировок. Но и в этом месяце ночным налетам подверглись три промышленных центра — Кардифф, Портсмут и Авонмут. В феврале активность ее действий снизилась. На него приходится только 1200 самолетов-вылетов, тогда как в декабре и ноябре соответственно 6000 и 4000. К тому же британцы стали отвлекать авиацию противника на ложные цели и постоянно создавали помехи для ее радионавигационных систем.

В начале 1941 года радионавигационные системы немецких самолетов подавлялись английскими средствами радиопротиводействия настолько сильно, что немцы перестали направлять радиопеленги

на объекты заранее, а ждали, пока их самолеты пересекут побережье Англии. Исключением были отдельные случаи, когда немецкое командование вводило в заблуждение английские истребители, направляя радиопеленг на ложную цель.

В эти месяцы английская противовоздушная оборона с каждым днем увеличивала свою эффективность. В истребительные эскадрильи начали прибывать летчики, подготовленные для полетов в ночных условиях; совершенствовались бортовые навигационные приборы и аэродромное оборудование для ночных полетов; завершалось создание первой очереди радиолокационных станций наведения и управления истребителями в воздухе; набирались опыта зенитчики.

В феврале 1941 года германское главное командование приступило к корректировке плана боевого использования своих военно-воздушных сил. Критику в адрес Люфтваффе со стороны Кейтеля и Йодля поддержал адмирал Редер, который 4 февраля на совещании у Гитлера заявил, что ВВС Германии не удалось уничтожить или хотя бы заметно ослабить британскую промышленность и поколебать моральный дух населения Великобритании. По мнению Редера, наиболее уязвимые места противника — это его зависимость от импорта и недостаточный тоннаж торгового флота, с учетом этого и должна строиться стратегия немецких военно-воздушных сил.

Бомбардировки портов судостроительной промышленности и морских судов Великобритании с самого начала были составной частью немецкого плана ведения воздушной войны. Отныне этим задачам отводилась главенствующая роль.

*Первыми к месту падения бомб прибывали пожарные и спасатели. И несмотря на пламя, обвалы, газ, взрывы и, возможно, неразорвавшиеся снаряды, они делали все, что было в их силах, чтобы уменьшить последствия немецких налетов.*





*Командир 51-й эскадры Вернер Мельдерс сии:и три «Харрикейна» в районе Мейдстона, увеличив свой личный счет до 51 победы.*

деленные сложности для 11-й авиагруппы Королевских ВВС. «Джабо» имели высокую скорость и шли на большой высоте. Причем после сброса единственной имеющейся у них на вооружении бомбы они немедленно ретировались. Реально противостоять им могли только «Спитфайры» («Харрикейны» не были способны действовать на таких высотах).

Вялотекущая воздушная война продолжалась вплоть до 7 октября, когда на юго-восточное и южное побережье Англии (города Портсмут и Йовил) были осуществлены многочисленные рейды «Джабо». Налет на Йовил завершился для Люфтваффе не слишком удачно — семь Bf 110 и один Ju 88 были сбиты. И если бы пришедшие им на помощь Bf 109 не прикрыли отступление, все могло бы закончиться гораздо хуже.

По такому сценарию развивались события в течение всего месяца, изредка прерываясь из-за нелетной погоды. Особых хлопот англичанам «Джабо» не доставили, поскольку их пилоты по уровню подготовки не могли сравниться с асами, летающими на пикирующих бомбардировщиках. К тому же снова начинало сказываться многодневное напряжение, испытываемое обеими сторонами. Усталость, отягощенная сложными метеорологическими условиями, все чаще приводила к несчастным случаям.

С новой силой противостояние возобновилось 15 октября, во время воздушных боев в районе Лондона. Люфтваффе на этот раз действовали успешнее, потеряв лишь десять Bf 109 и Ju 88. Их добычей стали четыре «Спитфайра» и восемь «Харрикейнов». Той же ночью был подвергнут разрушительным бомбардировкам район Большого Лондона. Тогда погибли пятьсот двенадцать жителей города, около

1000 были ранены и приблизительно 11 000 остались без крова. Основные цели налета — вокзалы Ватерлоо, Виктории, Ливерпульский и Паддингтон — были сильно разрушены, а железнодорожное сообщение на этих участках приостановлено.

Во второй половине месяца дневная активность Люфтваффе иссякла: 21 октября стало первым днем, когда королевские ВВС не потеряли ни одного самолета. Такая же ситуация повторилась 23 и 24 октября. А 26-е число запомнилось лишь тем, что в британском небе впервые появились самолеты союзников Германии — 16 итальянских бомбардировщиков «Фиат» BR 20. Они совершили налет на Харвич, закончившийся безрезультатно.

Свидетельством того, что немцы все еще старались держать англичан в постоянном напряжении, служит количество самолето-вылетов Люфтваффе: 27 октября их было 1007. В налетах в тот день участвовали «Джабо», небольшие бомбардировочные группы бомбардировщиков, а также отдельные бомбардировщики, пытающиеся пробраться к цели под защитой густой облачности. Они наносили удары в основном по аэродромам истребительной и бомбардировочной авиации от Хокинджа в Кенте до Дрифилда в Йоркшире. Немцы потеряли в этих налетах семь Bf 109, два Ju 88, два He 111, всех Do 17. На английские авиабазы не вернулись четыре «Спитфайра» и «Харрикейна».

В оставшиеся до конца месяца дни стояла плохая погода, и боевых потерь не было с обеих сторон, если не считать двух пропавших «Дорнье» из 76-й эскадры, которые не вернулись на аэродром из-за полной выработки топлива.

Убедившись, что ВВС Великобритании далеки от поражения, Гитлер 12 октября отложил проведение операции «Морской лев» до весны 1941 года. Предполагалось, что ночные бомбардировочные операции Люфтваффе зимой 1941 года в сочетании с действиями подводных лодок серьезно ослабят сопротивление англичан. В качестве главной задачи немецкое командование выдвинуло уничтожение военной промышленности и торгового флота Англии.

Гитлер все еще не оставлял надежды на то, что Люфтваффе к весне добьются полного господства в воздухе, ибо только это смогло бы обеспечить успех вторжения с моря.

Новая фаза воздушного наступления началась налетом на Ковентри в ночь на 15 ноября. Полная луна и хорошая видимость благоприятствовали вылету группы, в которую входили около 12 немецких бомбардировщиков He 111. В 18.17 они появились над заливом Лайм и пересекли побережье Англии. Самолеты этой авиагруппы, снабженные специальной ра-



*Два архитектора победы — маршалы авиации сэр Кит Парк (слева), командующий 11-й авиагруппой, и лорд Хью Даудинг, глава истребительной авиации, — на празднике победы в 1946 году.*

Поскольку вермахту в соответствии с планом «Барбаросса» с мая 1941 года предстояло начать военные действия против Советского Союза, Британию необходимо было нейтрализовать путем блокады, осуществляемой совместными усилиями немецкого военно-морского флота и военно-воздушных сил. В то время как немецкие подводные лодки будут топить британские суда в море, немецкая бомбардировочная авиация должна наносить удары по английским судостроительным верфям и портам. Одновременно требуется держать в постоянном напряжении Королевские ВВС, совершая налеты на аэродромы и объекты авиационной промышленности. Эти положения были изложены в официальной директиве Гитлера от 6 февраля 1941 года.

В соответствии с ней, как только улучшилась погода, крупные силы немецкой авиации обрушились на британские порты, особенно на те, которые наиболее активно использовались для судоходства на жизненно важном для Британии направлении — через Атлантический океан.

В период с 20 февраля по 12 мая немецкие самолеты совершили 61 массированный налет на Великобританию, в каждом из которых участвовало более 50 самолетов. Семь рейдов были нацелены на

Лондон, пять — на Бирмингем, два — на Ковентри и один — на Ноттингем, остальные 46 пришлось на Портсмут, Плимут, Бристоль, Авонмут, Суонси, Белфаст и порты, расположенные в устье рек Мерсей и Клайд. На восточном побережье Британии интенсивным воздушным атакам подвергся Гулль. Не говоря уже о том, что небольшие группы и отдельные бомбардировщики постоянно нападали на британские суда в море.

Одновременно крепла и английская оборона. К марту 1941 года шесть эскадрилий истребительной авиации были оснащены радиолокационными прицелами нового типа, в пять эскадрилий поступили на вооружение новые ночные истребители «Бофайтер» фирмы «Бристоль». К апрелю на британской территории уже действовали 11 наземных радиолокационных станций наведения и управления истребителями в воздухе. Восемь эскадрилий «Харрикейнов» и «Дефиантов» использовались только в ночных боях, накапливая боевой опыт. Чтобы ограничить ночные налеты немецкой авиации, 23-я эскадрилья с декабря 1940 года начала регулярные бомбардировки немецких аэродромов.

Как только английское командование получило информацию о новых планах Германии, все эти средства были распределены так, чтобы обеспечить максимально возможную защиту британских портов.

В период, когда Германия сосредоточивала дивизии на Востоке и обеспечивала свой правый фланг в Греции и Югославии, Люфтваффе снова активизировали действия против Британии. Главной причиной была вторичная попытка вывести Великобританию из войны до нападения на Советский Союз. Известно, что 10 мая 1941 года в Лондон прибыл заместитель Гитлера Гесс с предложением заключить мир. Однако британское правительство вновь отказалось вести какие бы ни было переговоры.

Несомненно, основной целью этого воздушного наступления являлось стремление нанести англичанам возможно больший ущерб за остававшийся небольшой отрезок времени. Во второй половине апреля немецкая авиация совершила два массированных налета на Лондон, обрушив на город максимальное за весь период воздушной войны количество фугасных бомб. В ночь на 17 апреля было сброшено 876 тонн, и в ночь на 20 апреля — 1010 тонн фугасов. В промежутках между этими налетами были нанесены мощные бомбовые удары по Портсмуту и Плимуту. В начале мая массированным бомбардировкам подверглись порты, расположенные в устье рек Мерсей и Клайд. В заключение в ночь на 11 мая на Лондон было сброшено 700 тонн бомб.

Передислокация Люфтваффе на новые театры военных действий резко снизила их активность в Британии. С середины мая до конца июня было совершено всего лишь четыре налета, причем во время каждого налета сбрасывалось немногим более 100 тонн бомб. К концу июня две трети сил Люфтваффе были направлены на Восточный и Южный фронты. В связи с переброской подавляющей части вооруженных сил Германии на восток для нападения на СССР миновала и угроза немецкого вторжения на Британские острова. Действия немецкой авиации в последующем носили лишь эпизодический характер. Массированные налеты прекратились окончательно.

Устоять перед натиском нацистской военной машины англичанам позволили несколько основных факторов. Это — отсутствие у немцев четко отработанной тактики по прикрытию крупных соединений бомбардировщиков; наличие у Британии радиолокационных станций, которые долгое время не принимались в расчет командованием Люфтваффе; имеющаяся у английских истребителей возможность быстро проводить дозаправку и перевооружаться, поскольку воздушные бои разворачивались, как правило, в непосредственной близости от их базирования; небольшой радиус действия немецких истребителей; вынужденная для Люфтваффе необходимость держать значительные силы истребительной авиации на своих аэродромах из-за опасения налетов бомбардировщиков противника. И наконец — необычная для Англии в то время года ненастная погода. Кроме того военные действия велись над территорией Британии, и каждый сбитый немецкий самолет означал погибший или плененный экипаж.

Многие неудачи немцев были следствием того, что руководители страны возлагали все надежды на «молниеносную войну», не имея долгосрочных планов ее ведения.

С экономической точки зрения немецкое воздушное наступление на Англию навлекло на страны не-

гативные последствия. Британия значительно снизила производство самолетов как из-за прямого ущерба, нанесенного промышленности, так и вследствие вынужденного рассредоточения заводов. Только в феврале 1941 года выпуск самолетов достиг уровня августа предыдущего года. От налетов немецкой авиации основательно пострадала сталелитейная и судостроительная промышленность, сети коммуникаций, сократилось производство электроэнергии, было уничтожено некоторое количество запасов нефти, продовольственных и других материальных ресурсов. Страна была вынуждена держать в системе противовоздушной обороны более 600 000 человек. Во время воздушных налетов погибли около 40 000 жителей и 46 000 были ранены, разрушено более 1 000 000 жилых домов. Немецкая авиация добилась этого ценой потери 600 самолетов, что составляло не более полутора процентов от общего количества самолетов-вылетов. Например, после бомбардировки Ковентри, выпуск самолетов в Англии, пусть на непродолжительное время, но сократился на 20 процентов, немцы же потеряли при налете всего один самолет.

И все же результаты германского воздушного наступления весьма далеки от того, чтобы их можно было назвать внушительной стратегической победой. Каким бы значительным ни был ущерб, причиненный Великобритании, для общего промышленного производства это не имело решающего значения. За пять месяцев интенсивных воздушных налетов на британские доки и порты Англии в 1941 году уничтожено было лишь около 70 000 тонн продовольственных запасов и полпроцента английских запасов нефти. Разрушенные коммуникации были довольно быстро восстановлены. Уменьшение выпуска продукции, за исключением авиационной промышленности, серьезно не повлияло на обороноспособность страны.

Главный же вывод заключается в том, что командование истребительной авиации, сохранив до конца свои боеспособные силы, в конечном итоге выиграло «Битву за Британию».

## СОДЕРЖАНИЕ

|  |    |
|--|----|
| Операция «Морской Лев».....                    | 5  |
| <b>I ЭТАП</b>                                  |    |
| Бои над проливом, 4 июля - 10 августа.....     | 6  |
| <b>II ЭТАП</b>                                 |    |
| Бои над проливом, 11 августа - 6 сентября..... | 11 |
| <b>III ЭТАП</b>                                |    |
| Бомбардировки городов (7 - 30 сентября).....   | 39 |
| <b>IV ЭТАП</b>                                 |    |
| Ночные налеты (1 - 31 октября).....            | 43 |

По вопросам оптовой покупки книг  
«Издательской группы АСТ» обращаться по адресу:

***Звездный бульвар, дом 21, 7-й этаж  
Тел. 215-43-38, 215-01-01, 215-55-13***

Книги «Издательской группы АСТ» можно заказать по адресу:  
***107140, Москва, а/я 140, АСТ- «Книги по почте».***

*Научно - популярное издание*

**Сидоренко С. С.**

**Битва за Британию**

Ответственный за выпуск ***Ю. Г. Хацкевич***

Подписано в печать с готовых диапозитивов 18.01.02.  
Формат 84 x 108 /<sub>16</sub>. Бумага офсетная. Печать офсетная.  
Усл. печ. л. 5,04. Тираж 5100 экз. Заказ № 3194.

Налоговая льгота - Общегосударственный классификатор  
Республики Беларусь ОКРБ 007-98, ч.1; 22.11.20.400.

ООО «Харвест». Лицензия ЛВ № 32 от 10.01.2001 г.  
РБ, 220013, Минск, ул. Кульман, д. 1, корп. 3, эт. 4, к. 42.

ООО «Издательство АСТ»  
Лицензия ИД № 02694 от 30.08.2000 г.

Республиканское унитарное предприятие  
«Минская фабрика цветной печати».  
РБ, 220024, Минск, ул. Корженевского, 20.

# Военная История

БОЕВЫЕ ОПЕРАЦИИ • ОРГАНИЗАЦИЯ  
ВООРУЖЕНИЕ • УНИФОРМА

## БИТВА ЗА БРИТАНИЮ



ISBN 5-17-010332-8



9 785170 103324

OZON  
интернет магазин



4636654

[www.ozon.ru](http://www.ozon.ru)