

УДК 355.58"1918/1945"

РАЗВИТИЕ СРЕДСТВ ВОЗДУШНОГО НАПАДЕНИЯ ВЕДУЩИХ
ГОСУДАРСТВ ЕВРОПЫ И США В МЕЖВОЕННЫЙ ПЕРИОД
И В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

А.В. Гусев

(Костромской государственный технологический университет)

Аннотация: в статье раскрыты основные направления развития и качественного совершенствования авиационных средств поражения военно-воздушных сил ведущих европейских стран и Америки в межвоенный период. Приведены изменения в процентном соотношении различных родов авиации, а также тактико-технические характеристики и боевые возможности основных боевых самолетов истребительной и бомбардировочной авиации немецко-фашистской Германии применяемые в годы Великой Отечественной войны.

Ключевые слова: авиация, бомбардировщик, бомбовая нагрузка, военно-воздушные силы, вооружение, дальность полета, истребитель, тактико-технические характеристики, экипаж.

После окончания первой мировой войны борьба между ведущими государствами Европы и Америки за гегемонию на мировой арене не прекратилась. Повсеместно проводились поиски новых боевых средств ведения вооруженной борьбы, способных обеспечить достижение политических целей военными средствами. В связи с этим опыт боевого применения летательных аппаратов на полях сражений в годы военного противостояния привлек пристальное внимание многих военных специалистов и явился сильным толчком к дальнейшему развитию военной авиации и ракетной техники.

С 1922 года стали широко осуществляться программы ускоренного строительства военно-воздушных флотов в ведущих капиталистических странах Европы и США, наблюдался стремительный качественный рост авиационных средств поражения и повышение возможностей их боевого применения. Так, если в 1914 году средний суммарный вес авиационной фугасной бомбы не превышал 3,5 кг, то уже в 1925 году он увеличился до 200 кг [1].

В соответствии с теорией «воздушной войны» итальянского генерала Дж. Дуэ шло активное наращивание и совершенствование военной авиации во всех ведущих странах, росла ее ударная мощь. Некоторые военные специалисты заявляли о возможном применении в будущей войне бактериологического и химического оружия, о нанесении внезапных бомбардировочных ударов по наиболее крупным и важным административно-политическим и экономическим центрам противоборствующей стороны, военным объектам, районам отмотилизования войск. Генерал Дж. Дуэ полагал, что «грядущая война будет вестись, в основном, против безоружного населения городов и против крупных промышленных центров» [2].

В Англии теория «малых армий». Дж. Фуллера и Б. Лиделл-Гарта, основанная на использовании новых средств вооруженной борьбы, – выступала под флагом «гуманизации» войны, уменьшения «налога кровью», замены «мускульной» силы, силой «механической» [3].

Особенно стремительными темпами военно-воздушные силы ведущих европейских стран и Америки стали развиваться в начале 30-х годов XX столетия. Именно в эти годы на авиационное строительство правительствами Англии, Франции, Германии, Италии и США выделялись огромные финансовые средства, быстрыми темпами разворачивалась оборонная промышленность, связанная с разработкой, внедрением и

производством современных, к тому историческому периоду, авиационных комплексов.

В своем выступлении на XVIII съезде партии в марте 1939 года, характеризуя развитие военно-воздушных сил ведущих капиталистических государств Европы и Америки, Народный комиссар обороны СССР Ворошилов К.Е. отмечал, что «авиационное строительство форсированно продолжается всеми капиталистическими странами. Авиация – это молодой род войск – рассматривается всеми империалистическими армиями, как панацея от всех военных затруднений. На авиацию империалистами поставлена ставка, через нее буржуазно-империалистические и фашистские правящие круги надеются добиться в будущей войне победы» [4].

Наряду с количественным ростом авиации, повышении возможностей авиационных средств поражения, в европейских государствах и США шел процесс и непрерывного ее качественного совершенствования за счет увеличения следующих показателей:

- скорость полета;
- дальность полета;
- практический потолок;
- бомбовая нагрузка;
- усиление стрелково-пушечного вооружения;
- повышение качества навигационного оборудования;
- совершенствование бомбардировочного оборудования.

Максимальная скорость полета самолетов составляла (км/час):

а) истребительная авиация – в конце 20-х годов около 250, в 1935 г. – 450, в 1938 г. – 500, в 1939 г. – 550;

б) среднебомбардировочная авиация – соответственно около 200, 400, 450, 500.

в) тяжелобомбардировочная авиация – около 170, 270, 400, 410.

Рост дальности полета (км):

а) истребительная авиация – с середины 20-х годов и до 1939 года сильно не изменялась и составляла примерно 500 км;

б) среднебомбардировочная авиация – в середине 20-х годов составляла примерно 750, к 1935 г. – около 1000, 1938 г. – около 2600, к 1939 г. – 2800;

в) тяжелобомбардировочная авиация – к середине 20-х годов – 1000, к 1938 г. – около 3 000, к 1939 г. – около 4000.

Практический потолок (м):

а) истребительная авиация – 1924 г. – 8 000, 1935 г. – 10 000, 1939 г. – 11 000;

б) среднебомбардировочная авиация – 1924 г. – 5 000, 1935 г. – 8 000, 1939 г. – 9000;

в) тяжелобомбардировочная авиация – в 1924 г. – более 4 000, в 1935 г. – около 7 000, в 1939 г. – 9 000.

Бомбовая нагрузка (кг):

а) среднебомбардировочная авиация – в 1924 г. – 200, в 1935 г. – 1000, в 1939 г. – 2 000 кг;

б) тяжелобомбардировочная авиация – в 1924 г. – 1000, в 1935 – 4 000, в 1939 г. – 4 000 [5].

При этом необходимо отметить весьма характерный факт, свидетельствующий о наступательном и агрессивном курсе некоторых капиталистических государств, если к концу первой мировой войны на вооружении военно-воздушных сил таких стран, как Англия, Франция, Германия, Италия и США находились по преимуществу самолеты истребительной и разведывательной авиации, то к началу второй мировой войны в составе военной авиации этих стран преобладали бомбардировщики.

Это подтверждается подсчетом численности самолетного парка различных родов авиации в составе военно-воздушных сил. Процентное соотношение разведывательной, бомбардировочной и истребительной авиации в ведущих странах мира после первой мировой войны в 1918 году выглядит следующим образом (табл. 1).

Таблица 1

Страна	Разведывательная	Бомбардировочная	Истребительная
Англия	28,6	28,2	43,2
Франция	25,3	24,2	40,5
Германия	52,8	9,8	37,4
Италия	44,4	14,2	41,4
США	37,4	16,1	46,5

Процентное соотношение родов авиации стран Европы и США перед второй мировой войной в 1939 году (табл. 2).

Таблица 2

Страна	Разведывательная	Бомбардировочная	Истребительная
Англия	21,0	48,0	31,0
Франция	34,1	36,7	29,2
Германия	20,0	50,0	30,0
Италия	26,6	40,0	33,4
США	38,5	37,5	24,0

Особенно большой процент бомбардировщиков был к 1939 году в военно-воздушных силах фашистской Германии, причем их бомбовый залп по сравнению с 1918 г. возрос на 2235 %.

На момент начала Великой Отечественной войны в составе немецко-фашистской авиации и их союзников из общего количества боевых самолетов составляли:

- бомбардировщики – 58 %;
- истребители – 31 %;
- разведчики – 11 %.

Все это говорило о том, что Германия еще задолго до начала войны с Советским Союзом готовила свою авиацию к вероломному нападению на нашу страну. Самолетный парк немецких военно-воздушных сил (Люфтваффе) был укомплектован совершенными по тому времени самолетами. Они имели на своем вооружении истребители и бомбардировщики следующих типов:

Мессеримитт-109 – самый массовый, а до 1943 года один из лучших истребителей второй мировой войны, превосходя по сумме характеристик многие самолеты того времени. С началом Великой Отечественной войны новейшей модификации Ме-109 наши самолеты И-15 и И-16 уступали по всем тактико-техническим характеристикам. При ведении боев на высоте до 4-х километров Ме-109 в течение первых лет войны превосходил все отечественные истребители, в том числе и новейших конструкций, таких как, Як-1, ЛаГГ-3 и МиГ-3.

Тактико-технические характеристики истребителя Ме-109:

- начало выпуска – 1940 г. (первый вариант самолета – 1936 г.);
- двигатель – 1 × 1100 л.с;
- скорость – 570 км/час;
- потолок – 11 км;
- экипаж – 1 человек;
- вооружение – четыре 7,92-мм пулемета.

Мессеримитт-110 – предназначался как для завоевания господства в воздухе, так и для сопровождения бомбардировщиков. Самолет

использовался как истребитель, штурмовик (имел до 180 килограмм бронезащиты), разведчик, дальний перехватчик, истребитель-перехватчик противовоздушной обороны и ночной истребитель.

Тактико-технические характеристики Me-110:

- начало выпуска – 1938 г. (первый вариант самолета – 1935 г.);
- скорость – 560 км/час;
- потолок – 10 км;
- экипаж – 2 человека;
- вооружение – две 20-мм пушки, пять 7,92-мм пулеметов;
- бомбовая нагрузка – до 500 кг.

Дорнье-215 – четырехместный разведчик-бомбардировщик.

Тактико-технические характеристики Д-215:

- вооружение – шесть 7,92-мм пулеметов;
- крейсерская скорость – 410 км/час на высоте 4000 м;
- радиус действия (с 1000 кг бомб) – 380 км;
- максимальная дальность полета (с доп. баком) – 2400 км;
- потолок – 9000 м.

Дорнье-217 – четырехместный бомбардировщик.

Тактико-технические характеристики Д-217:

- вооружение – одна 15-мм неподвижная пушка MG-151 вперед в нижней части кабины; два 13-мм пулемета MG-131 – с 500 патронами в верхней башне и с 1000 патронами в нижней позиции; три 7,9-мм подвижных MG-15 – вперед и в боковых окнах;

- бомбовая нагрузка – до 4000 кг;
- крейсерская скорость – с максимальной бомбовой нагрузкой 412 км/час на высоте 5200 м;
- максимальная дальность полета – 2300 км;
- потолок – с макс. нагрузкой – 7500 м., без бомб – 9000 м.

Хейнкель-111 – многоцелевой самолет. Использовался и как бомбардировщик, и как транспортник, и для десантирования войск.

Тактико-технические характеристики Хе-111:

- максимальная скорость – 400 км/час;
- потолок – 8400 м;
- дальность полета – 2800 км;
- экипаж – 5 человек;
- вооружение – одна 20-мм пушка, один 13-мм и пять 7,62 мм пулеметов;
- бомбовая нагрузка – до 3000 кг.

Юнкерс-87 – пикирующий бомбардировщик. Это была одна из самых надежных, живучих и мощных машин Люфтваффе. Ю-87 имел высокую точность бомбометания при практически отвесном пикировании. Дальность полета и бомбовая нагрузка позволяли ему совершать весьма эффективные рейды по тылам противника.

Тактико-технические характеристики Ю-87:

- максимальная скорость – 408 км/час;
- потолок – 7320 м;
- двигатель – 1 × 1400 л.с;
- дальность полета – 1000 км;
- экипаж – 2 человека;
- вооружение – четыре 7,92-мм пулемета;
- бомбовая нагрузка – до 1800 кг.

Юнкерс-88 – многоцелевой самолет. Использовался как дальний бомбардировщик, штурмовик, разведчик. В некоторых модификациях применялся как тяжелый и ночной истребитель.

Тактико-технические характеристики Ю-88:

- максимальная скорость – 472 км/час;
- потолок – 8235 м;

- двигатели – 2 × по 1410 л.с;
- дальность полета – 2700 км;
- экипаж – 4 человека;
- вооружение – семь 7,92-мм пулеметов;
- бомбовая нагрузка – до 3000 кг [6].

Курс развития военно-воздушных сил фашистской Германии полностью отражал теорию тотальной «молниеносной» войны, в которой авиации отводилась большая роль. В планах гитлеровского командования одной из главных задач ВВС Германии являлось нарушение работы нашей промышленности, транспорта, связи, уничтожение советских людей, подавление их воли к сопротивлению. Массированными ударами авиации по крупнейшим административно-политическим и промышленным центрам, в том числе по Москве и Ленинграду, железнодорожным узлам, аэродромам и другим важным в оборонном и экономическом отношении объектам фашисты рассчитывали дезорганизовать наш тыл.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Правда.- 1926.- 23 февраля.
2. Орлов А.С. В поисках «абсолютного» оружия. М., 1989.- С. 45.
3. Химические войска Ленинградского фронта в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.: Документы и материалы. Санкт-Петербург, 2010.- С. 16.
4. XVIII съезд ВКП(б). Стенографический отчет.- М., 1939.- С. 190.
5. Войска противовоздушной обороны страны.- М., 1968.- С. 26.
6. Гусев А.В. Защита населения и объектов Москвы от воздушного нападения в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.).- Кострома, 2010.- С. 19-21.