



Дэвид Ирвинг
Разрушение Дрездена. Самая
крупномасштабная бомбардировка
Второй мировой войны. 1944-1945

Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=609385

Разрушение Дрездена. Самая крупномасштабная бомбардировка Второй мировой войны. 1944–1945 гг. / Пер. с англ Л.А. Игоревского.: Центрполиграф; Москва; 2005
ISBN 5-9524-2028-1

Аннотация

Британский военный историк Дэвид Ирвинг составил наиболее полную и объективную картину разрушения Дрездена – самой крупномасштабной бомбардировки Второй мировой войны. Автор потратил три года на изучение документов правительственных архивов, собрал подробные статистические данные о составе сил ударной авиации, свидетельства уцелевших жителей Дрездена, британских и американских летчиков. Эта книга представляет собой ценный вклад в историю военно-воздушных операций Второй мировой войны.

Содержание

Введение	4
Предисловие	7
От автора	9
Часть первая	12
Глава 1	12
Глава 2	21
Глава 3	28
Глава 4	37
Конец ознакомительного фрагмента.	42

Дэвид Ирвинг

Разрушение Дрездена. Самая крупномасштабная бомбардировка Второй мировой войны. 1944–1945 гг

Введение

Я благодарен судьбе за представившуюся мне возможность написать введение к американскому изданию книги Дэвида Ирвинга «Разрушение Дрездена».

Вполне уместно, что я берусь за это, поскольку был первым командующим авиацией США в Европе в минувшей войне, а потом командовал 8-й воздушной армией в Англии с октября 1942 года по январь 1944 года, работая в тесном взаимодействии с высшими командующими Великобритании и США, которые организовывали и осуществляли авиарейды бомбардировщиков на германские объекты, в том числе на Дрезден. Я прекрасно помню директивы на выбор целей и установки на проведение бомбардировок.

Есть личная и особая причина того, почему я с удовольствием пользуюсь возможностью высказать свое мнение об этой книге. Господин Ирвинг пишет на странице 150 английского издания: «1 января 1945 года генерал Икер посоветовал ему (генералу Спаацу, главнокомандующему ВВС США в Европе) не посылать тяжелые бомбардировщики для атаки транспортных узлов в малых немецких городах, потому что это приведет к большим жертвам среди гражданского населения, и немцы могут увериться в том, что американцы – варвары, в чем их и обвиняет национал-социалистическая пропаганда». Затем приводится мое высказывание: «Нам никогда не следует допускать того, чтобы в истории мы остались виновными в том, что во время этой войны бросали стратегические бомбардировщики против людей на улицах городов».

Сегодня, почти двадцать лет спустя, читатель вполне может на основании этого отрывка сделать вывод о том, что мои вышестоящие военные руководители, в том числе генерал Маршалл, генерал Эйзенхауэр, генерал Арнольд и генерал Спаац, выступали за нанесение ударов с воздуха по мирному населению или что я выносил обвинение британской политике бомбардировок. Ни один из них не был бы обоснованным. Никто из американского высшего командования никогда не выступал апологетом авианалетов против гражданского населения в Европе.

Политика бомбардировок, как и все главные военные решения, была одобрена главами правительств союзников – президентом Рузвельтом, премьер-министром Черчиллем и маршалом Сталиным – по совету их начальников штабов.

Когда в 1942 году я впервые прибыл в Англию, чтобы принять командование нашими авиагруппами и организовать в тесном взаимодействии с британским командованием бомбардировочной авиации совместные наступательные действия военно-воздушных сил, все директивы от глав государств и начальников объединенного штаба шли через начальника штаба Королевских ВВС Великобритании маршала Портала. Было абсолютно ясно, и с этим соглашались все стороны, что британские ночные бомбардировки, которые были одобрены и осуществлялись, были соответственно дополнены бомбовыми ударами в дневное время по важным военным объектам противника, базам подводных лодок, авиационным и танковым заводам, а позднее по нефтяным заводам и средствам транспортировки нефти. Это решение было одобрено на конференции в Касабланке.

Совместные американско-британские бомбовые атаки заставили немцев в значительной мере укрепить свою противовоздушную оборону, чтобы она могла стоять на страже круглые сутки. Эта необходимость отрывала тысячи рабочих с военных заводов и значительно сокращала количество дивизий, которые немцы могли направить на Восточный фронт. Более полумиллиона немцев были дено и ношно заняты тем, что защищались от воздушных атак.

Наши «Летающие крепости» и «либерейторы» были предназначены для дневных бомбардировок. Они летали сомкнутым строем для оказания взаимной поддержки, и бомбардиры находили цели и наносили удары по важным объектам, таким, как военные заводы. Однако в условиях непогоды цели часто становились плохо различимы. Позже был разработан радар, который использовали для распознавания целей через облачный покров. При этом способе никогда не достигалась такая же точность, как при бомбардировках по визуально определяемым целям, и понятно, почему немцы иногда обвиняли нас в неразборчивости при бомбардировках района.

Помимо того важные объекты противника зачастую располагались прямо в густонаселенных центрах или вблизи них, для всех было ясно, что многие мирные граждане будут убиты или останутся без жилья, когда эти цели подвергнутся атаке. По этой причине мы, однако, никогда не оставляли в целости важной цели. Я никогда не считал во время войны и не считаю сейчас, что завод, выпускающий самолеты, бомбы, танки, подлодки или стрелковое оружие, должен быть пощажен, лишь бы не подвергать опасности гражданское население на вражеской территории. Особенно это касалось гражданских лиц, работающих на заводах по выпуску вооружений, которое затем применялось против наших доблестных солдат, моряков и летчиков. Квалифицированный рабочий на немецком военном заводе вносил свой вклад в причинение нам ущерба столь же явно, как и противник в военной форме.

Нашей задачей и нашим долгом было привести войну к успешному завершению как можно скорее. Враг мог быть разгромлен тогда, когда он потеряет волю к борьбе; наши бомбардировки были направлены на такое завершение.

Главы правительств союзников, их начальники штабов и высшие фронтовые командиры не были злодеями или варварами, которые получают удовольствие, забирая человеческие жизни. Я хорошо знал этих людей. Меня восхищали их обычаи, и я их уважал, так же как их личностные качества и абсолютную преданность выполнению своего воинского долга, своей стране и своему народу.

Мне трудно понять англичан или американцев, которые оплакивают убитых граждан из стран противника, но которые и слезы не пролили за наших доблестных летчиков, не вернувшихся из боя с жестоким врагом. Думаю, что господину Ирвингу не помешало бы вспомнить, когда он рисовал жуткую картину гибели мирных граждан в Дрездене, о том, что «Фау-1» и «Фау-2» в то же самое время падали на Англию, убивая без разбора ни в чем не повинных граждан – мужчин, женщин и детей. А они были сконструированы и запущены именно с этой целью. Неплохо бы также вспомнить Бухенвальд и Ковентри.

Я очень внимательно прочитал эту книгу Дэвида Ирвинга и обнаружил захватывающее подробное изложение самой смертоносной воздушной атаки минувшей войны. Эта книга представляет собой ценный вклад в историю военно-воздушных операций Второй мировой войны. Она будет чрезвычайно интересна нескольким тысячам летчикам, которые пилотировали наши бомбардировщики и истребители в последней войне, и станет ценным историческим документом и справочником для всех библиотек во все времена.

В своей книге Ирвинг беспокоится по поводу того, было ли основание считать Дрезден целью военного значения. Довольно странно, что такого же рода рассуждения часто бытуют и сегодня. Наше высшее руководство военно-воздушных сил отстаивает стратегию «сил сдерживания». Все военные летчики, как правило, полагают, что наше оружие должно разрабатываться и производиться в количестве, достаточном для того, чтобы уничтожить

военно-промышленный потенциал противника, а не его города. Тем не менее некоторые отстаивают точку зрения о том, что нам требуется лишь в достаточном количестве ядерное оружие для того, чтобы разрушить крупные административные центры. По странному совпадению те, кто сегодня активно осуждают бомбежки гражданских объектов в прошлую войну, оказываются толпой, которая ничтоже сумняшеся ратует за то, чтобы у нас на случай чрезвычайной ситуации в будущем было достаточно оружия лишь для того, чтобы разрушить города противника.

Огромным вкладом в книгу Дэвида Ирвинга, по моему мнению, является предисловие к британскому изданию, написанное маршалом авиации сэром Робертом Сондби. По моему, достойны похвалы его резонные выводы, вынесенные на суждение читателя, особенно следующий: «Будем же надеяться, что ужас, который выпал на долю Дрездена и Токио, Хиросимы и Гамбурга, донесет до сознания всей человеческой расы понимание никчемности, дикости и абсолютной бесполезности современной войны. Однако мы не должны совершить фатальной ошибки, полагая, что войны можно избежать односторонним разоружением, обращением к пацифизму или добиваясь недостижимого нейтралитета».

Я глубоко сожалею, что британские и американские бомбардировщики убили 135 тысяч человек в атаке на Дрезден, но помню, кто начал последнюю войну, и сожалею, даже еще больше, о 5 миллионах унесенных жизнью союзников, приложивших все силы для полного и абсолютного уничтожения нацизма.

Айра К. Икер,

генерал-лейтенант ВВС США (в отставке)

Предисловие

Когда автор этой книги предложил мне написать к ней предисловие, моей первой реакцией было сомнение, ведь я был причастен ко всей этой истории. Но, несмотря на то, что я имел к этим событиям самое непосредственное отношение, я никоим образом не был ответствен за решение провести полномасштабную воздушную атаку Дрездена. Не был за него ответствен и мой главнокомандующий сэр Артур Харрис. Нашим делом было наилучшим образом выполнить приказ, а директива поступила из военно-воздушного министерства. Но в данном случае военно-воздушное министерство просто передавало указания, полученные от тех, кто отвечал за ведение войны на более высоком уровне.

Эта книга – впечатляющее произведение. В ней описана история в высшей степени драматичная и запутанная, поскольку она все еще несет в себе элемент загадки. Я пока не удовлетворен тем, насколько полно себе представляю, почему все это произошло. Автор проявил огромное трудолюбие и терпение, собрав все свидетельства, отделив факты от вымыслов и представив нам подробный отчет, пожалуй, настолько близкий к истине, насколько это вообще возможно.

Того, что бомбардировка Дрездена была огромной трагедией, никто не станет отрицать. В то, что она действительно была военной необходимостью, прочитав эту книгу, поверят немногие. Это было одним из тех ужасных событий, вызванных несчастливым стечением обстоятельств, которые иногда случаются во время войны. Те, кто дали добро на это предприятие, не были ни злобными, ни жестокими, хотя вполне вероятно, что они были слишком далеки от суровых реалий войны для того, чтобы полностью отдавать себе отчет в том, насколько ужасающей была мощь бомбардировок с воздуха в ту весну 1945 года.

Сторонники ядерного разоружения, кажется, полагают, что если они достигнут своей цели, то война станет выносимой и приемлемой. Им бы не помешало прочитать эту книгу и задуматься над судьбой, выпавшей на долю Дрездена, где погибли 135 тысяч человек в результате авианалета с использованием обычных видов оружия. В ночь с 9 на 10 марта 1945 года воздушная атака на Токио американских тяжелых бомбардировщиков, с использованием зажигательных и фугасных бомб, привела к гибели 83 793 человек.

Сегодняшнее ядерное оружие, конечно, значительно мощнее, но было бы ошибкой полагать, что, если бы оно было упразднено, большие города не были бы превращены в пыль и пепел, а население избежало бы ужасных жертв от авианалетов с использованием обычного оружия. И если исчезнет боязнь ядерного возмездия, которое делает современную полномасштабную войну равнозначной взаимному уничтожению, то это может вновь сделать обращение к войне привлекательным для агрессора.

Не настолько уж то или иное средство ведения войны аморально или бесчеловечно. Аморальна сама война. Если уж полномасштабная война развязана, она никогда не станет гуманной или цивилизованной, и, если какая-либо сторона попытается сделать это, скорее всего, она потерпит поражение. До тех пор пока мы будем обращаться к войне, чтобы урегулировать противоречия между нациями, нам придется выносить ужас, бесчеловечность и произвол, который несет с собой война. Таков, по моему мнению, урок Дрездена.

Ядерная мощь, наконец, привела нас к горизонту конца полномасштабной войны. Сегодня она слишком жестока для того, чтобы быть практическим средством разрешения каких-либо разногласий. Никакая цель в войне, никакая потенциальная выгода, которую может принести война, не будет стоить ни гроша, если на другой чаше весов – ужасные разрушения и жертвы, которые понесут обе стороны.

Никогда не было ни малейшей надежды устранить войну соглашением о разоружении или соображениями морали и гуманности. Если война исчезнет, то это произойдет потому,

что она станет настолько невероятно разрушительной, что уже не сможет больше служить какой-либо сообразной цели.

Эта книга беспристрастно и честно повествует о глубоко трагичном эпизоде военного времени как о примере отсутствия в человеке гуманности. Будем же надеяться, что ужас Дрездена и Токио, Хиросимы и Гамбурга доведет до сознания всего человечества тщетность, дикость и абсолютную бесполезность современной войны.

Однако мы не должны делать роковой ошибки, полагая, что войны можно избежать односторонним разоружением, обращением к пацифизму или стремясь к недостижимому нейтралитету. Именно баланс ядерных сил будет поддерживать мир до тех пор, пока человечество однажды образумится, что обязательно произойдет.

Маршал авиации сэр Роберт Сондби

От автора

Прошло три года с тех пор, как я взялся собрать воедино все нити в истории атаки на Дрезден, чтобы распутать сложную паутину лжи и хитросплетений вражеской пропаганды военного времени вокруг истинной причины выбора цели. Я также решил детально проанализировать историческую значимость планов, касающихся бомбардировок, предпринятых в феврале 1945 года, в числе которых имели место три крупных авианалета на Дрезден. Я попытался реконструировать эту атаку поминутно в течение четырнадцати часов и десяти минут тройного удара, от которого, по неопровержимым данным, погибло более 135 тысяч жителей города, население которого возросло вдвое по сравнению с мирным временем за счет массового притока беженцев с Востока, пленных из армий союзников и русских и тысяч подневольных рабочих. В силу самых разных причин в городе было много военнослужащих помимо тех, которые находились в военных госпиталях. Только одни самые крупные казарменные сооружения в Дрездене-Нойштадте (Новом городе) обеспечивали жильем несколько тысяч человек. Но эти казармы не стали эпицентром атаки и оставались невредимыми до конца апреля 1945 года. В огне дрезденского пожарища жертв среди военного персонала было относительно мало.

Как меня и предупреждали, когда я занялся этим делом, моя задача не была такой простой, как в случае, если бы атака на Дрезден произошла в первые дни войны.

Что касается раннего периода войны, то в Вашингтоне и Лондоне есть подборки захваченных документов люфтваффе, но германские журналы боевых действий в ходе войны 1945 года были почти все уничтожены в дни финального краха.

Таким образом, большая часть моей работы вылилась в то, чтобы установить главных действующих лиц и летчиков, участвовавших в трех налетах на Дрезден. Выражаю свою благодарность двумстам британским летчикам, которые с готовностью предоставили мне обрывки необходимой информации. Подобным же образом несколько сот членов экипажей американских бомбардировщиков и истребителей сопровождения проинформировали меня о деталях, без которых написать главу об атаках американцев было бы невозможно. Изложение фактов, касающихся действий люфтваффе во время авианалетов, в силу обстоятельств дается более схематично. Число летчиков-истребителей, которые не только участвовали в оборонительных операциях в ночь, когда Дрезден стал главной целью нанесения удара, но и выжили в войне, поистине невелико. Я признателен западногерманским газетам, и особенно газете «Дойче фернзеен», за содействие в поиске бывших летчиков из личного состава люфтваффе. На основании их свидетельств дается описание событий ночей 13 и 14 февраля 1945 года, отразивших трагикомический паралич ночной истребительной авиации.

Материал, касающийся описания объекта и последствий атаки для тех, кто там находился, поступал из самых различных источников, и не в последнюю очередь от двух сотен бывших жителей Дрездена. В некоторых главах я в значительной степени опирался на авторитетный труд официальной истории «Стратегические наступательные действия авиации против Германии в 1939–1945 годах», авторами которого являются сэр Чарльз Вебстер и Ноубл Фрэнклэнд. Выражая свою признательность этому труду, я хотел бы подчеркнуть, что во всех выдержках из него, на которые я ссылаюсь или на информацию из которых опираюсь, все выводы (за исключением тех, что явствуют из приводимых цитат) целиком и полностью принадлежат мне. Когда я употребляю выражение «официальные историки», то обращаюсь к его авторам.

Изложение описания проведения бомбовых атак было бы неполным без подробных статистических данных о составе сил ударной авиации и самолетов наведения, которые были предоставлены отделом истории военно-воздушного министерства, и без полной инфор-

мации, предоставленной летчиками головных бомбардировщиков, участвовавшими в двух атаках Королевских ВВС на Дрезден. Они также просмотрели готовые рукописи на предмет упущений или некорректного описания деталей. В поиске выживших после этих атак из числа летного персонала необходимую помощь предоставили многие газеты, такие как «Дейли телеграф», «Гардиан», «Скотсмэн», «Нью-Йорк таймс», «Вашингтон пост», журнал ассоциации Королевских ВВС «Эйр мэйл» и журнал ВВС США.

Вне всякого сомнения, еще много можно написать о трагедии Дрездена. Некоторые из загадок относительно разрушения этого города, вероятно, так и останутся неразгаданными. Многие из них, конечно, будут прояснены, когда американскому историку Джозефу Уорнеру Эйнджелу-младшему из исторического отдела ВВС США будет разрешено опубликовать его собственное секретное исследование авиарейдов на Дрезден. Оно было написано несколько лет назад для американского правительства. Господин Эйнджел – единственный историк, имеющий доступ к материалу, содержащему бумаги и послания за личной подписью, которыми обменивались Рузвельт, Черчилль, Эйзенхауэр и русский партнер последнего. В его распоряжении также были копии документов штабных офицеров оперативного и более высокого уровня.

Как господин Эйнджел, так и я неоднократно обращались с просьбами о полном рассекретивании этого исследования, и наши просьбы полностью поддерживали генерал Спаац и другие высшие офицеры ВВС США. Эти попытки добиться для него снижения уровня секретности от прежнего «совершенно секретно» пока что удаются. Может быть, к двадцатой годовщине события и этот документ увидит свет.

Нельзя также не выразить признательность библиотеке Винера в Лондоне за возможность воспользоваться ее обширной подборкой литературы по социалистическим странам и странам-союзницам по коалиции, особенно для написания главы «Реакция в мире», в которой самым подробным образом рассматривается разнузданная пропаганда, которую развязали симпатизирующие Германии государства. При этом особое внимание обращается на радиопередачи, записанные на пунктах радиоперехвата Би-би-си по всему миру.

Данные об окончательном количестве убитых в Дрездене решительно отличаются друг от друга. Общепринятым источником информации о жертвах авианалетов является доклад главы местного полицейского ведомства, однако ни начальник полиции Дрездена, ни его доклад – если таковой в самом деле был когда-либо написан – не дожили до конца войны. К сожалению, и имперское статистическое управление уже 31 января, то есть за две недели до дрезденской катастрофы, прекратило вести учет погибших от авианалетов.

Поэтому в ходе работы над книгой автор опирался на данные, предоставленные ему дрезденским официальным представителем, ответственным по отделу регистрации умерших в бюро пропавших без вести. Этими же окончательными статистическими данными пользовался и сам начальник полиции. Он установил, что по самым скромным подсчетам 135 тысяч человек были убиты, включая как немцев, так и иностранцев, в том числе иностранных рабочих и военнопленных. В то же время автор получил информацию из федерального министерства статистики Германии о том, что вскоре после авиарейдов, по оценке компетентного представителя в Берлине государственной службы спасения и социального обеспечения пострадавших от авианалетов, число погибших в Дрездене составило от 120 до 150 тысяч человек. Цифра 135 тысяч выше, чем общепринятый минимум в 35 тысяч, и ниже, чем 200 тысяч и более высокие цифры, приводимые американскими властями.

Цифра шокирует многих британцев, для которых она до сих пор была неизвестна, но к состраданию к мирным германским гражданам, пережившим события февраля 1945 года,

можно добавить тот факт, что к страданиям мирных граждан нейтральных стран и стран-союзниц во Второй мировой войне немцы проявляли мало сострадания.

Часть первая

Дрезден: прецеденты

Глава 1

Они посеяли ветер

Историки, пишущие об авиации, прослеживают события от самых первых воздушных атак против Германии до событий 10 мая 1940 года.

До этого дня воздушные атаки Королевские ВВС осуществляли лишь по крупным боевым кораблям, мостам или артиллерийским позициям. В ходе вторжения нацистов в Польшу в сентябре 1939 года бомбардировки Варшавы авиацией люфтваффе, приведшие к жертвам среди мирного населения в этом городе, прежде чем он сдался, создали прецедент с точки зрения британцев. Следует заметить, что нет ни одного международного закона, специально рассматривающего вопрос о ведении воздушной войны, хотя определенные положения Гаагской конвенции были применимы к такой войне.

Военные корабли в канале города Киль были атакованы еще 4 сентября 1939 года, но только в ночь с 19 на 20 марта 1940 года первые бомбы были сброшены на землю Германии, когда подверглась бомбежке база морской авиации на Зильте. Тремя днями ранее люфтваффе совершило налет на Оркнейские острова, в результате чего был убит мирный британец.

Королевские военно-воздушные силы, тем не менее, ограничивали свои операции над Германией до «никелирования» – сбрасывания листовок для рейха, что продолжалось до вечера 10 мая 1940 года, когда началось вторжение немцев во Францию, Нидерланды, Бельгию и Люксембург. Но это был и день, в который Невила Чемберлена, яркого противника использования бомбардировщиков в качестве оружия устрашения, сменил Уинстон Черчилль.

10 мая 1940 года в 15.59, в теплый, но облачный день, ближе к вечеру на юге Германии появились три двухмоторных самолета, летевшие на высоте около 1500 метров. Они вынырнули из дождевых облаков над Фрейбургом–им-Брейсгау. Каждый из самолетов сбросил серию бомб, и все они быстро удалились. Небольшие, 50-килограммовые бомбы охватили взрывами весьма обширную территорию, примыкавшую к первоначально намеченной цели, – аэродрому истребительной авиации. Лишь десять бомб упали на аэродром, в то время как тридцать одна, в том числе четыре неразорвавшихся, упала в черте города, в его западной части; шесть неподалеку от казарм Галлвац и одиннадцать – на центральный вокзал. Две бомбы упали на детскую игровую площадку на Кольмарштрассе. Начальник полиции доложил о пятидесяти семи погибших, включая двадцать два ребенка, тринадцать женщин, одиннадцать гражданских мужчин и одиннадцать солдат.

Реакция германского министерства пропаганды последовала немедленно, и официальное информационное агентство заявило, что «три вражеских самолета сегодня бомбили незащищенный город Фрейбург-им-Брейсгау, который находится полностью за пределами зоны боевых действий Германии и в котором нет военных объектов». Оно также подчеркнуло, что германские военно-воздушные силы адекватно ответят на эту «незаконную операцию»: «теперь в ответ на любые систематические бомбардировки населения Германии впятеро большее число немецких самолетов будут атаковать британские или французские города».

Секретный доклад с поста наблюдения во Фрейбурге о том, что там замечены три немецких бомбардировщика «хейнкель», сбрасывающие серии бомб на город, лишь еще больше запутал дело.

Однако французы, которых обвинили в осуществлении этой атаки, настаивали на своей невинности, несмотря на то что в этом районе был замечен самолет «Потез-63». Втора их заявлению, военно-воздушное министерство Великобритании опубликовало недвусмысленное предупреждение о том, что рассматривает утверждения Германии как «не соответствующие действительности и очередной пример немецкого лицемерия». Оно заподозрило в этом попытку заранее сфабриковать основание для атак на города союзников, и вечером 10 мая британское правительство сделало формальное заявление. Напоминая, что 1 сентября 1939 года оно давало заверения президенту все еще номинально нейтральных Соединенных Штатов в том, что Королевским ВВС дано указание, запрещающее бомбежку гражданского населения (заверения, которые, следует отметить, британский премьер-министр строго соблюдал), теперь оно публично объявило, что «оставляет за собой право на любые действия, которые посчитает адекватными» в случае германских авианалетов на гражданское население. В действительности Фрейбург подвергся бомбежке немецкой авиации, хотя это и не обязательно был детально разработанный секретный замысел.

В тот же день, когда произошел инцидент во Фрейбурге, немцы оккупировали Голландию, Бельгию и Люксембург. И хотя по сравнению с другими событиями того же дня фрейбургский инцидент имел второстепенное значение, это был очередной удар по незыблемости принципов гуманизма при ведении воздушной войны.

Через четыре дня после события во Фрейбурге люфтваффе совершило наиболее печально знаменитый авиарейд во всей войне, который произошел во время сражения за мужественный Роттердам. Подобно атаке на Фрейбург, этот рейд укладывался в концепцию воздушной атаки, тем не менее, любая оценка начальной фазы бомбовой войны была бы в значительной степени неполной без описания обстоятельств, влияющих на британское общественное мнение относительно более поздних сокрушительных атак Королевских ВВС на германские города.

Сам премьер-министр военного времени впоследствии говорил о «давно подготовленном предательстве и жестокости, кульминацией которых стала бойня в Роттердаме, где было совершено массовое убийство голландцев».

Теоретические оправдания возможны, как явствует из внимательного изучения более поздних записей. Несмотря на то что многие наиболее важные документы люфтваффе сгорели во время пожара в Потсдаме в ночь с 27 на 28 февраля 1942 года, происхождение и природа атак могут быть четко обозначены: к 13 мая части 22-й воздушно-десантной дивизии численностью до 400 человек оказались в тяжелом положении на позиции, где они высадилась 10 мая, к северо-западу от Роттердама. 9-я танковая дивизия и 3-й батальон 16-го пехотного полка прорвались в город вплоть до моста через Маас, захваченного в самый первый день наступления парашютных частей, чтобы предотвратить попытки голландцев его разрушить; мост был оплотом голландцев. В 4.00 вечера 13 мая подполковник фон Хольтиц, командир 3-го батальона 16-го пехотного полка, направил делегацию к голландскому коменданту города с требованием о немедленной сдаче. Комендант полковник Шарро отказался от переговоров, и все указывало на то, что в течение ночи голландцы будут вести артиллерийский огонь по позициям немцев. 22-я воздушно-десантная дивизия, окруженная на другой окраине Роттердама, прибегла к воздушной атаке позиций артиллерии голландцев, прежде чем была осуществлена бомбардировка всего города.

Однако, несмотря на острую необходимость такой тактической атаки, окончательные распоряжения о проведении роттердамской операции предполагали другую цель. Сопротивление в Роттердаме должно было быть сломлено любыми средствами (генерал фон Кюхлер,

командующий 18-й армией, отдал приказ XXXIX армейскому корпусу в 6.45 вечера 13 мая). При необходимости город окажется под угрозой разрушения, что и должно быть приведено в исполнение.

2-й воздушный флот, под командованием Кессельринга, выделил эскадру бомбардировщиков KG54 для проведения роттердамской операции, и вечером 13 мая командир KG54 полковник Лакнер был направлен на командный пункт 7-й воздушно-десантной дивизии, чтобы получить карту целей. На карте были обозначены участки обороны голландцев, которые должны были быть разрушены массированной бомбардировкой, как об этом полковник Лакнер позднее рассказывал Хансу Якобсену, германскому автору самого полного изложения роттердамских событий. Следует заметить, что нет документального свидетельства в поддержку утверждения Лакнера о том, что только эти участки обороны должны были быть атакованы. Даже отчет отдела истории военно-воздушного министерства о роттердамской атаке, опубликованный в томе официальной истории Второй мировой войны в виде приложения, в некоторых отношениях не корректен.

В тот же вечер переводчику 9-й танковой дивизии было приказано подготовить текст ультиматума голландскому командованию в следующих выражениях: «Сопrotивление, оказываемое наступающей германской армии, заставляет меня довести до вашего сведения, что в случае, если сопротивление не прекратится немедленно, результатом этого будет полное уничтожение города. Как человек, занимающий ответственное положение, прошу вас использовать свое влияние, чтобы избежать этого. В качестве жеста доброй воли прошу вас прислать парламентария. Если в течение двух дней я не получу ответа, то буду вынужден применить жесткие методы уничтожения. Шмидт, командующий войсками».

Это была явная угроза голландцам, но генерал Шмидт, командовавший XXXIX армейским корпусом, совершенно очевидно выразил надежду, что голландцы проявят благоразумие и капитулируют.

Ничего удивительного, что голландцы не увидели резона в таком опрометчивом поступке – они все еще надежно удерживали Роттердам.

Немецкий парламентарий не возвращался вплоть до 13.40 14 мая, так как голландцы удерживали его, пытаясь тянуть время. Ожидали высадки британского воздушного десанта с пополнением, но он так и не появился. Тем не менее, Шарро сказал, что пошлет в 14.00 полномочного представителя для переговоров.

У генерала Шмидта не было другого выхода, кроме как отсрочить авианалет, запланированный на 15.00. Он радировал в штаб 2-го воздушного флота: «Атака отложена в связи с переговорами. Возвращайте самолеты на позиции стартовой готовности».

На аэродромах в городах Квакенбрюк, Дельменхорст и Хойя в Северной Германии около ста самолетов эскадры KG54 уже получили инструкции атаковать очаги сопротивления в Роттердаме двумя колоннами бомбардировщиков. Время полета до Роттердама составило бы от 95 до 100. После того как вышли все сроки возвращения полномочного представителя, был дан кодовый сигнал к атаке. Тем временем 22-я воздушно-десантная дивизия вновь отчаянно радировала о помощи.

Эскадра KG54 получила инструкции атаковать «в соответствии с планом», до тех пор пока красная сигнальная ракета в последнюю минуту не объявит о сдаче Роттердама. Два строя бомбардировщиков стартовали. Правую колонну составляла группа II./KG54, вторую – группа I./KG54. Голландцы все еще оттягивали время, заявив, что, поскольку послание генерала Шмидта «не было подписано, как полагается, с указанием звания», они не собираются принимать его; а голландский посланец, капитан Бакер, уполномочен прояснить условия капитуляции, выдвигаемые немцами. Прошло 40 драгоценных минут, пока генералы Штудент, Шмидт и Хубицки (командующий 9-й танковой дивизией) сформулировали условия.

К тому времени до часа «Ч», определенного для отсроченной атаки на Роттердам, оставалось пять минут.

Однако возможности передать сигнал об отзыве бомбардировщиков «хейнкель», когда они подлетали к районам выхода на цели, пересекая границу с Нидерландами, и находились в радиусе только очень близкой радиосвязи, не было. Генерал Шпейдель направил истребитель, пилотируемый подполковником Рикхоффом, чтобы обогнать бомбардировщики и оказаться впереди них, но безуспешно.

Услышав шум моторов приближающихся бомбардировщиков, Шмидт приказал выпустить красные ракеты – условный сигнал к свертыванию атаки.

Командир одной из колонн эскадры I./KG54, атаковавших Роттердам с юга, докладывал: «Я сосредоточил внимание на том, чтобы заметить какой-либо красный сигнал. Мой штурман-бомбардир сообщил результаты прицеливания. Когда он доложил, что ему придется сбросить бомбы, чтобы не проскочить цель, что было очень важно, поскольку совсем близко находились позиции германских войск, я отдал приказ на бомбометание точно в три часа. Как раз в этот момент я и увидел злополучный слабый красный огонек выпущенной по дуге сигнальной ракеты, вместо ожидаемого красного света сигнальной лампы. Мы не могли задержать бомбы, потому что сбрасывание их полностью автоматизировано. Не могли этого сделать и два других самолета моего головного звена. Они сбросили свои бомбы, как только увидели, что мои бомбы пошли вниз. Но сигнал моего радиста как раз вовремя поступил к экипажу другого самолета.

Из ста самолетов HeIII's лишь сорок вовремя услышали сигнал; остальные нанесли массированный удар по намеченным целям.

Непосредственно перед боевым вылетом был перекрыт главный источник водоснабжения, а поскольку в результате предыдущих налетов каналы сильно обмелели, слабая местная пожарная служба не могла справиться с быстро распространявшимся огнем, особенно потому, что одним из наиболее сильно пострадавших зданий был маргариновый завод, из которого вырывались потоки горящего масла. Фактически немцы, не отступая от привычки совершения авианалетов на позиции артиллерии, не применяли зажигательных бомб. Было сброшено 94 тонны бомбового груза, представленного 1150 50-килограммовыми и 158 200-килограммовыми бомбами. Для сравнения скажем, что почти 9 тысяч тонн фугасных и зажигательных бомб было сброшено на внутренний порт Дуйсбург в Руре в ходе нанесения тройного удара 14 октября 1944 года.

В 15.30 Роттердам капитулировал, комендант выражал резкий протест по поводу того, что переговоры о сдаче города уже вот-вот должны были начаться, до того как началась атака.

В 19.30 генерал Винкельман, главнокомандующий голландцев, выступил по радио с сообщением о том, что Роттердам подвергся бомбардировке, став жертвой тотальной войны, и его судьбу могут разделить Утрехт и другие города, поэтому сопротивление прекращается.

В качестве действий непосредственной поддержки этот полет был сокрушительным; в качестве стратегического «рейда устрашения» атака не могла бы достичь своей цели более впечатляюще. Однако военные лидеры Германии упорно настаивали на том, что этот налет преследовал исключительно тактические цели. «Разве ваша цель не состояла в том, чтобы сохранить тактическое преимущество, терроризируя жителей Роттердама?» – спросил сэр Дэвид Максвелл фельдмаршала Кессельринга в Нюрнберге в 1946 году. «Это я могу отрицать с чистой совестью, – ответил Кессельринг. – У нас была только одна задача: обеспечить авиационную поддержку войскам Штудента». Как свидетель защиты германской стороны, вряд ли он мог сказать что-либо иное.

Коммюнике германского Верховного командования 15 мая 1940 года провозглашало с откровенной наглостью, что под натиском атак немецких пикирующих бомбардировщиков

и неотвратимого танкового штурма Роттердам капитулировал и таким образом избежал разрушения.

По меркам военного времени жертвы были небольшими: погибло 980 человек, по большей части гражданские лица, в пожарах, охвативших 2,9 квадратного километра территории важнейшей части города. Сильные пожары все еще полыхали в ряде мест, когда наспех организованные пожарные полки под командованием генерала Румпфа прибыли несколькими днями позднее. Огнем были уничтожены 20 тысяч зданий, и 78 тысяч человек остались без крова.

С падением Роттердама и остальной Голландии, не говоря уже о провинции Зееланд, союзникам оставалось только собирать среди развалин все, что могло им пригодиться. 16 июля были сделаны первые «выстрелы», которым предстояло вылиться в опасную пропаганду воздушной войны: дипломатическая миссия Королевства Нидерланды в Вашингтоне распространила заявление, на которое британский премьер-министр военного времени опирается в своих мемуарах. Заявление голландцев гласило: «Когда Роттердам подвергся бомбардировке, капитуляция голландской армии германскому Верховному командованию уже совершилась. Преднамеренное, злодейское нападение на безоружных, беззащитных граждан Роттердама – это преступление. В течение семи с половиной минут, когда самолеты находились над городом, были убиты 30 000 человек – 4000 ни в чем не повинных мужчин, женщин и детей погибали каждую минуту».

Американцы ужаснулись, а члены киносьемочных групп британских и американских военно-воздушных сил, должно быть, покраснели от смущения, когда прочитали, каким было «последнее дьявольское прикосновение к этому сотворенному человеком аду, когда немцы сделали кинофильм о воздушной войне на основании своих злодеяний».

Вряд ли стоит вдаваться в подробности подготовки и исполнения немцами атаки на Роттердам в книге, целью которой является рассказ о том, как был нанесен тройной удар по Дрездену пять лет спустя. Волей-неволей тянет опираться на современные публикации о том, что творили немцы, особенно в поддержку того предположения, что в случае с Дрезденом и другими крупными операциями воздушной войны против Германии немцы лишь пожинают плоды бури, которую устроили их лидеры, посеяв ветер в 1940 году. Впечатляющие преувеличения живучи – не в меньшей степени те, что появляются в крайней необходимости повышения морального духа в военное время. Однако объективный исторический исследователь должен фиксировать только то, что происходило в действительности. В противном случае он оказывает плохую услугу последующим поколениям.

Была ли это тактическая операция или – как позже заявили в Нюрнберге – исключительно акция по терроризированию гражданского населения – это вопросы морали. Бомбежка в любом случае не может считаться незаконной с точки зрения статьи 25 Гаагской конвенции 1907 года, которую подписывали как Великобритания, так и Германия: Роттердам не был незащищенным городом.

Но такие соображения представляются чисто академическими на фоне преступного захвата нацистами нейтральной Голландии.

Главнокомандующий истребительной авиацией Королевских ВВС не сомневался, что люфтваффе не может быть разгромлено на континенте; бомбардировщики и истребители противника каким-то образом следовало выманить или спровоцировать на дневные воздушные бои над Британскими островами, в пределах досягаемости превосходящих сил истребительной авиации Королевских ВВС, действующих в обороне. Ввиду этой необходимости первая атака была начата по целям восточнее Рейна в тот вечер, когда миру было объявлено о роттердамском авианалете. Из 96 посланных бомбардировщиков менее 25 даже не могли утверждать, что обнаружили свои цели. Ни один вражеский истребитель не был отвлечен от

операций по поддержке германских сил в сражении за Францию. Только когда пала Франция, а Королевские ВВС повторно атаковали континентальную часть Германии, фюрер решил переключить внимание на промышленные объекты в Лондоне.

В ночь с 25 на 26 августа 1940 года была предпринята первая атака Королевских ВВС на столицу рейха в отместку за первые бомбы, сброшенные в центре Лондона, которые повредили церковь Сейнт Джайлз, Крипплгейт. Битва за Британию к этому времени шла уже более шести недель. Первая крупномасштабная атака на Соединенное Королевство была проведена 10 июля, когда 70 немецких самолетов совершили налет на доки Южного Уэльса. В течение пятидесяти двух дней в ходе воздушных налетов на Британию было убито 1333 мирных жителя. Атаки становились все более интенсивными и достигли апогея примерно в середине августа, при этом основными целями были аэродромы. Атаки на Портсмут, Саутгемптон, Гастингс и Веймут последовали через считанные дни за массированными авиарейдами 15-го числа. Они охватили большой район, включая Ньюкасл и Кройдон. При этом немцы потеряли в общей сложности 76 самолетов. На следующий день первые бомбы упали на окраины Лондона. 18-го был сбит 71 самолет противника. Однако уже через шесть дней в ночь на 24-е люфтваффе снова подвергло атаке обширный район сосредоточения городов, включая Лондон, Бирмингем и Ливерпуль.

Несмотря на неудачи Королевских ВВС, даже в ночи вслед за их первой атакой с целью причинения серьезного ущерба столице рейха, этот новый штурм дал фюреру, все еще находящемуся под впечатлением триумфального наступления на Западе, необходимый ему предлог. В своей речи 4 сентября в Шпортпалас в Берлине он провозгласил: «Если они угрожают атакой нашим городам, то мы сотрем с лица земли их города». Не испугавшись, Королевские ВВС предприняли новые рейды на Берлин, в том числе крупный налет 6-го числа.

7 сентября ближе к вечеру, через три дня после его угрозы и спустя две недели после первого штурма Берлина Королевскими ВВС, люфтваффе впервые во время дневного рейда продемонстрировало свою мощь над Лондоном. 247 бомбардировщиков в сопровождении нескольких сотен истребителей нанесли удар по нефтехранилищам и портовым сооружениям в нижнем течении Темзы, сбросив 335 тонн фугасных и 440 тонн зажигательных бомб. Это событие знаменовало окончание Битвы за Британию. Люфтваффе утверждало, что в последующих авианалетах на Лондон сбросили 18 921 тонну бомб во время 71 налета. К концу 1940 года воздушный блицкриг унес жизни 13 339 мирных граждан, а на определенном этапе 375 тысяч остались без крова.

Несмотря на то что были высказаны сомнения в эффективности ночных бомбовых рейдов Королевских ВВС, ни министерству военно-воздушных сил, ни командованию бомбардировочной авиации они не казались напрасными летом и в начале осени 1940 года. Маршал ВВС Харрис в письме от 11 октября сэру Ричарду Пирсу, который был тогда главнокомандующим бомбовой авиацией, говорил о «точности, с которой наши самолеты наносили удар по военным объектам, в противовес тому, что говорилось о просто сожжении городов». И хотя к концу октября у Пирса были некоторые оговорки по поводу возможностей командования, в сентябре, будучи заместителем начальника штаба ВВС, в письме премьер-министру он однозначно подтверждал, что бомбардировки городов осуществлялись точно по целям, в опровержение утверждений о беспорядочной бомбежке.

И не в свете доступных тогда свидетельств была утрачена эта вера. Однако официальные каналы информации военно-воздушного министерства, в отличие от сообщений американской прессы, сходились в своих оценках. Донесения командования бомбардировочной авиации об авиарейдах были подробными и недвусмысленными, и в них почти не было указаний на какие-либо трудности, с которыми встречались летчики при обнаружении целей. Ничего не было сделано для того, чтобы развеять впечатление от этих донесений экипажей данными разведки, полученными из Германии и нейтральных стран. Многие делали акцент

на потере боевого духа в результате авиарейдов, а по оценке одного доклада от 10 октября, особенно отмеченного Харрисом, урон от бомбежек составил 25 процентов всего производительного потенциала Германии.

Но совсем другая картина вырисовывалась из сообщений американской прессы. «Таймс» жаловалась на недостаточную огласку результатов авианалетов в полученных в Нью-Йорке сообщениях американских корреспондентов, все еще находившихся в Берлине. «Геральд трибюн» вышла 29 августа с заголовком: «В Берлине ничего не слышно о британских авиарейдах», и подобного же рода сомнение выражалось ими по поводу предполагаемых успехов британцев в Гамбурге в конце июля. Нацистская пропаганда сразу же воспользовалась присутствием в Германии корреспондентов нейтральных изданий, чтобы продемонстрировать им, какой был причинен ущерб в результате бомбардировок.

Видело ли военно-воздушное министерство эти сообщения прессы или нет, оно, естественно, опиралось на собственные официальные источники информации в вопросе об эффективности бомбовых атак. Доверие к точности получаемых донесений стало убывать к концу осени 1940 года, когда была признана первостепенная важность свидетельств на основании фотоматериалов, а 16 ноября было создано фоторазведывательное аэрозвено. До этого оценка успеха базировалась на теоретических допущениях о точности наводки на цель при бомбометании и навигации. Этим допущениям противились лишь очень немногие высшие офицеры в городе Хай- Уайкомб, в том числе сэр Роберт Сондби. Он весьма скептически относился к утверждениям экипажей бомбардировщиков.

В штабе командования бомбардировочной авиации он рассказал, что существует карта с закрашенными красным и черным участками, из которых первые обозначают местонахождение действующих нефтеперерабатывающих заводов, а последние – черные – области, которые авиация Королевских ВВС сровняла с землей. На вопрос Сондби офицер, ответственный за карту, объяснил, что, насколько известно по данным статистики, 100 тонн бомб способны разрушить половину нефтеперерабатывающего завода, и каждый из заводов в помеченной черным области, испытав на себе 200 тонн бомбового груза, должен был быть разрушен. Офицер знал, что по ним *был* нанесен удар, «потому что на этот счет существовали инструкции у экипажей самолетов». Говорят, что на это сэр Роберт Сондби язвительно ответил: «Вы не сбросили 200 тонн бомбового груза на эти нефтеперерабатывающие заводы; вы *доставляли* 200 тонн бомбового груза, и вам остается надеяться, что некоторые из этих бомб упали близко к цели». Это замечание, должно быть, глубоко потрясло того офицера. Однако оно ясно показывает, что высшим офицерам командования бомбардировочной авиации приходилось принимать такую реалистичную позицию, если командование собиралось уцелеть.

Типичная «черная область» могла быть представлена на примере нефтеперерабатывающего завода «Ильзе бергбау синтетик» в Руланде, неподалеку от Дрездена. Он был атакован бомбардировочной авиацией в ночь с 10 на 11 ноября 1940 года: «На огромный завод, опознанный по его шести высоким трубам в первый заход, дождем посыпались зажигательные бомбы, и красное зарево от многочисленных пожаров, которые в результате начались, помогали следующим участникам авиарейда точно определить объект атаки. Были отмечены прямые попадания по зданиям цехов нефтеочистки и у оснований дымовых труб, что вызвало мощные взрывы. После атаки в течение часа огромные языки пламени попеременно с клубами густого черного дыма отбрасывали яркий свет в районе нефтеочистительного завода и были видны еще в течение 20 минут летевшим последними участниками рейда, после того как они легли на обратный курс в Англию, до которой нужно было преодолеть 800 километров».

И все это несмотря на клубы дыма, «поднимавшиеся сплошной пеленой до высоты более чем 18 тысяч футов». Сам Дрезден «также впервые подвергся бомбежке», которая сопровождалась сильными пожарами на главных железнодорожных узлах, повреждениями

систем подачи газа и воды и энергетических линий в ходе атаки, длившейся с 21.15 почти до 23 часов вечера. И хотя сирены Дрездена прозвучали в 2.25 ночи, никаких бомб, фактически, сброшено не было. О предыдущей «самой первой» атаке на Дрезден, осуществленной 22 сентября 1940 года, сообщалось в «Бюллетене военно-воздушного министерства № 1796», когда «атаке подверглись железнодорожные ветки и два попадания пришлось по товарному поезду». Опять звучали сирены, но не было зафиксировано никаких сброшенных бомб. В парламентском отчете «Хэнсард» также соответственно отмечалось, что два авианалета были совершены на Дрезден еще в 1940 году.

В военно-воздушном министерстве были слишком оптимистично настроены относительно возможностей рядовых летчиков, ориентируясь по звездам, точно наводить самолеты на точечные цели. Люфтваффе оказалось более реалистичным: захваченные еще в марте 1940 года документы со сбитых немецких бомбардировщиков указывали на то, что пилоты использовали радиолучи навигационной системы «Knickebein» для точной аэронавигации ночью. Когда авиакрыло № 80 под командованием Э.Б. Эдиссона, специально сформированное для создания радиопомех, нашло способ отклонения этих лучей, самолеты люфтваффе в ночь с 14 на 15 ноября 1940 года переключились на новую систему, используя более совершенный навигационный прибор «X-Geraet». С его помощью первые самолеты-маркировщики могли сбрасывать град зажигательных бомб точно по намеченным целям, поджигая город – в данном случае Ковентри. Главным силам бомбардировщиков тогда не составило большого труда распознать цель. Конечной разработкой немцев в применении радиолучей в войне стало взятие на вооружение в феврале 1941 года прибора вертикальных лучей «Y-Geraet». Радиосигнал, излучаемый наземной станцией немцев, перехватывался приборами бомбардировщика и отсылался обратно на наземную станцию. Цайтрафер обеспечивал точные координаты местоположения самолета над Англией. Два года спустя эта техника, в виде системы самолетовождения «Гобой», должна была обеспечить самое мощное оружие в арсенале командования бомбардировочной авиации в ходе битвы за Рур.

Развертывание и техническое оснащение крыла самолетов наведения бомбардировочной группы KGr100 немцев было во всех отношениях хорошим уроком для командования бомбардировочной авиации в подготовке к первой крупной атаке на германскую промышленность в битве за Рур. По огням, исходящим от самолетов «хейнкель» бомбардировочной группы KGr100, ориентировавшимся по лучам приборов радионавигационной системы X-Geraet, эскадрильи главных сил могли легко обнаружить свои объекты и цели. Группе I./LG1 в качестве цели атаки была назначена «Стандарт мотор компании», вместе с компанией по производству радиаторов и прессов. Бомбардировочная группа II./KG27 должна была атаковать авиадвигательные заводы «Элвис». Бомбардировочная группа I./KG51 предназначалась для атаки британской компании по производству поршневых колец. Группа II./KG55 – заводов Даймлера. И наконец, группа KGr606 – газгольдеров. Из 550 отправленных самолетов 449 достигли Ковентри, который был защищен довольно слабо, хотя из надежных источников британской разведки правительство получило предупреждение за два дня до предстоящей атаки. Бомбардировщики сбросили 503 тонны фугасных и 881 тонну зажигательных бомбовых снарядов.

Второй урок, который извлекло командование бомбардировочной авиации Королевских ВВС из событий в Ковентри, состоял в том, что величайший ущерб промышленному производству был причинен повреждением источников водо-, газо- и электроснабжения. Так, сильные повреждения были вызваны бомбежкой двадцати одного из ключевых промышленных предприятий. Из них не менее двадцати были связаны с авиационной промышленностью. Но из-за того, что была парализована работа коммунальных сооружений, полностью встали девять других важных заводов, которые в противном случае очень быстро

заработали бы после авианалета. К этому ущербу для Ковентри добавилась потеря 380 жизней мирных жителей. Был сожжен кафедральный собор.

Этим событиям суждено было стать веским основанием для выбора района для атаки командованием бомбардировочной авиации Королевских ВВС. В Ковентри был нанесен ущерб, эквивалентный потере промышленной продукции, выпускаемой в течение тридцати двух дней, не столько из-за повреждений заводов, сколько из-за попутного разгрома центра города. Более того, эксперты заявляли правительству, что если бы люфтваффе возобновило свои налеты в две-три последующие ночи, принимая во внимание легкость, с которой беспомощный и незащищенный в то время город мог быть обнаружен и атакован ночью, на что ясно указывали предыдущие атаки, то жизнь в городе могла бы быть парализована надолго. Однако немцы еще только делали первые шаги в воздушной войне, поэтому атака на Ковентри развивалась медленно и затянулась в промежутке времени от 22.15 почти до 6 утра следующего дня. Тогда как обычная продолжительность наиболее удачных рейдов Королевских ВВС на германские города ограничивалась 10–20 минутами к концу войны. Их результатом было нанесение массированного удара по выбранным для атаки районам, на которые сбрасывалось множество зажигательных бомб, так что немецкие пожарные были не в состоянии справиться с огнем.

Конечно, вряд ли можно сомневаться в том, что, если бы бомбовый груз 449 немецких бомбардировщиков состоял преимущественно из зажигательных бомб, если бы они направлялись на район цели большой массой, таким же образом, как действовали бомбардировщики в случае крупных атак 5-й авиагруппы на Брунсвик, Дрезден и другие города, и если бы атака сосредоточилась на средневековом центре Ковентри, как это было в случае с Дрезденом, то, несомненно, в городе полыхал бы огненный смерч. Это привело бы соответственно к большему числу жертв и, скорее всего, полностью парализовало бы промышленное производство на все время войны. Эту возможность немцы великодушно упустили. Только один раз, вспоминает сэр Артур Харрис, люфтваффе совершило похожий рейд с огненным смерчем: во время необыкновенно сильного авианалета, чтобы поджечь Лондон, когда на Темзе возник квадратный прилив, шланги пожарных насосов не могли добраться до поверхности воды. «Так часто фактор, который рядовую при обычных условиях атаку превращает в крупную катастрофу, бывает всего лишь капризом природы», – отмечает он, намекая, вероятно, на жару, которая имела роковые последствия для Гамбурга летом 1943 года.

Однако в декабре 1940 года созданная под председательством Джеффери Ллойда комиссия представила в кабинет министров военного времени отчет об успешных атаках, осуществленных командованием бомбардировочной авиации нефтеперерабатывающих заводов с минувшего мая. Несмотря на то что производство нефтепродуктов снизилось только на 15 процентов, этот результат выглядит значительным по сравнению с усилиями, которые приложило к этому командование бомбардировочной авиации – только 6,7 процента всех его операций направлено на промышленные объекты, порты вторжения и коммуникации. Учитывая эти соображения, начальник штаба ВВС сэр Чарльз Портал предложил уничтожить семнадцать крупнейших нефтеперерабатывающих заводов в Германии, надеясь, что это может решающим образом повлиять на успех в войне. Рекомендации, которые были даны в последующем докладе начальников штаба военному кабинету, послужили основой для директивы, выпущенной 15 января. Нефтяные объекты должны были быть первоочередной целью, а бомбардировка промышленных городов и коммуникаций – второстепенной. Этому акценту на нефтяные объекты в качестве цели предстояло стать непреходящим фактором в политике командования бомбардировочной авиации на все время войны и на некоторых этапах – источником острых споров.

Глава 2

Командование бомбардировочной авиации показывает зубы

До командования бомбардировочной авиации и до британского премьер-министра правда о неточном нанесении бомбовых ударов все еще доходила медленно и полностью и недвусмысленно открылась лишь в тот день, когда личный секретарь профессора Линдемана, Дэвид Бенсусан-Батт, передал донесение командованию бомбардировочной авиации. 18 августа 1941 года во время неофициального посещения базы эскадрильи фоторазведки Королевских ВВС в Медменхэн вскоре после Рождества 1940 года Батт продемонстрировал всю подборку фотоснимков британских бомбардировок. Офицеры, составившие эту подборку, полностью отдавали себе отчет в ее важности и понимали, что, даже когда некоторые высшие офицеры поначалу отказывались верить тому, о чем свидетельствовали фотоматериалы, все же была возможность обратить на них внимание правительства через секретаря профессора Линдемана. Прямым следствием этого неофициального доклада профессору было то, что Батту было поручено проанализировать эти фотографии статистически.

Доклад Батта, представленный в августе 1941 года и содержащий трагические подробности, в конце концов подтвердил то, что целый год громогласно заявляла нейтральная свободная пресса за рубежом относительно слабости британской бомбовой авиации. Фактически бомбы только одной трети из всех самолетов, участвовавших в нанесении ударов по целям, при их поражении имели разброс не более 8 километров. Было абсолютно нереально требовать от командования бомбардировочной авиации продолжить попытки нанесения точных бомбовых ударов ночью до тех пор, пока хотя бы у части самолетов британской авиации не появится электронное оборудование, подобное тому, которое было у немецких авиагрупп.

9 июля 1941 года заместитель начальника штаба ВВС, вице-маршал авиации Н. Боттомли, издал первую из своих многочисленных директив главнокомандующему бомбардировочной авиации, в то время еще маршалу авиации сэру Ричарду Пирсу, следующего содержания: «Уполномочен поставить Вас в известность о том, что всестороннее рассмотрение нынешней политической, экономической и военной ситуации у противника обнаруживает, что самыми уязвимым его местом является моральный дух гражданского населения и внутренняя транспортная сеть».

Главное усилие бомбардировочной авиации до дальнейших инструкций должно было быть направлено на подрыв транспортной системы немцев и морального духа гражданского населения в целом. У Пирса не оставалось сомнений в том, как ему следовало этого достичь. В качестве первоочередных целей для атаки он выделил Кельн, Дуйсбург, Дюссельдорф и Дуйсбург-Рурорт. «Все они подходят для атаки в безлунные ночи, поскольку расположены в густонаселенных промышленных городах, где психологический эффект будет самым внушительным».

«Мы должны разрушить основание, на которое опирается германская военная машина, — экономику, которая ее подпитывает, моральный дух, который ее поддерживает, линии снабжения, вливающие в нее новые силы и надежду на победу, которая ее воодушевляет», — эта выдержка из меморандума начальников штабов от 31 июля 1941 года свидетельствует о приближении к району проведения атак; Касабланкская директива 1943 года, фактически, стала лишь выражением этой политики в более решительных формулировках.

Однако подавление морального духа противника требовало новой техники: в меморандуме штаба ВВС командованию бомбардировочной авиации в сентябре 1941 года отме-

чалось, что сделан неопровержимый вывод о том, «что более значительный ущерб противнику удалось нанести за счет применения зажигательных бомб». Поскольку иногда 60 процентов бомбового груза, который сбрасывало люфтваффе во время атак на британские города, составляли зажигательные бомбы. Командование бомбардировочной авиации никогда не допускало 30-процентного превышения такого груза. Обычная практика немцев в достижении своих целей устрашения состояла в том, чтобы начинать атаки налетами самолетов-поджигателей, сбрасывавших зажигательные бомбы в количестве, превышающем то, при котором пожарные могли бы справиться с огнем. За ними следовали атакующие звенья бомбардировщиков, сбрасывавших на цель серии фугасных бомб. Это были эффективные приемы, которые командование бомбардировочной авиации могло перенять и выгодно использовать. Фугасные бомбы, взрывавшие водопроводы, способствовали еще большим разрушениям, после того вреда, который уже был причинен зажигательными бомбами. Но в 1941 году в распоряжении командования бомбардировочной авиации все еще не было бомб, масса которых превышала бы 200 килограммов, и не было особого стимула развивать более тяжелое вооружение.

В конце 1941 года профессор С. Цукерман, возглавлявший заочное отделение Оксфордского университета, провел эксперименты, которые были впервые официально зафиксированы благодаря тому, что этот вопрос фигурировал в палате общин. Они показали, что немецкие бомбы сопоставимой массы веса примерно вдвое эффективнее британских. Адресуясь к исследованию профессора Дж. Д. Бернала относительно жертв в ходе немецких авиарейдов, профессор Цукерман подчеркивал, что те, кто находились настолько близко к бомбовым разрывам, что получили прямое поражение взрывной волны, составляли лишь небольшой процент. Таким образом, профессор Цукерман мог спрогнозировать среднее число жертв в результате разрывов бомб от одной тонны бомбового груза, сброшенного на территории в 1 квадратную милю (2,5 километра) с известной плотностью населения. «Результаты этих исследований, как отмечается в послевоенном сборнике исследований боевых операций военной канцелярии, стали руководством для будущей стратегии бомбардировок». Любопытно, что, хотя профессор Цукерман и его команда исследовали как эффекты взрывов, так и разлета осколков, ни один государственный ученый не исследовал летальный исход от взрывов бомб с точки зрения отравляющего воздействия дыма и газа. Это воздействие, как мы увидим в дальнейшем, в результате рассматриваемых в этой книге авианалетов, стало причиной 70 процентов фатальных исходов.

В данном случае цифры этой мрачной статистики были получены экспертом по изучению боевых операций при адмиралтействе, профессором П.М.С. Блэккетом.

Испытания на статическую детонацию показали, что использовавшиеся тогда британские фугасные бомбы были наполовину менее эффективны, чем немецкие тонкостенные бомбы такой же массы. За десять месяцев с августа 1940 года по июнь 1941 года общий вес бомб, сброшенных на Соединенное Королевство, составил 50 тысяч тонн. Число убитых равнялось 40 тысячам человек, считая от 0 до 8 убитых на тонну сброшенных бомб.

Таким образом, заключает Блэккет, исходя из более низкой эффективности Королевских ВВС, также как и их менее качественного вооружения, можно рассчитывать на их способность уничтожать от 0 до 2 немцев на тонну сброшенных британских бомб. Как он уже указывал, «ущерб промышленному производству... и жертвы среди гражданского населения были примерно соизмеримы». Своими расчетами он показывал, что продолжение атак на определенный для Королевских ВВС район было бесполезным.

Но при этом профессора Блэккет и Цукерман ожидали, что штаб военно-воздушных сил примет во внимание их пессимистические расчеты и переориентирует свой промышленный потенциал на нанесение ударов по вражеским субмаринам. Оба профессора, будучи известными противниками атак по территории, были разочарованы. Их выкладки, как и мно-

гие другие, сделанные учеными, настроенными так же, как и они, были использованы лишь как аргумент для применения более мощного оружия и лучшего технического оснащения бомбардировочной авиации.

Несомненно, было существенно важно как можно скорее начать производство тонкостенных фугасных бомб для того, чтобы приблизиться к эффективности германского оружия. К концу 1941 года первые 200-килограммовые бомбы средней мощности с зарядом, составляющим 40 % от массы, поступили на вооружение. Однако первоочередным оружием в наступательных действиях авиации должны были стать бомбы большой мощности с 80-процентным зарядом, тонкостенные, размером с бойлер. Масса выпускаемых бомб 2000, 4000 и даже 6000 килограммов поражала воображение.

В то время как профессора Блэкетт и Цукерман решительно отвергали возможность нанесения серьезного урона населению Германии, британский премьер-министр проконсультировался у другого советчика – профессора Ф.А. Линдемана. Тот, если вспомнить, имел перед собой свидетельства неизменных провалов командования бомбардировочной авиации Королевских ВВС после трагического открытия в виде фотоматериалов, предоставленных его секретарем в Рождество 1940 года. Линдемана попросили предложить на обсуждение концепцию стратегии бомбардировок, с помощью которой Великобритания могла эффективно оказывать поддержку своим союзникам на востоке.

В итоговом докладе Линдемана 30 марта 1942 года проводилась мысль о том, что не было особого сомнения в том, что бомбовые атаки районов способны подорвать моральный дух противника, исходя из того, что их объектом были рабочие кварталы пятидесяти восьми германских городов с населением более 100 тысяч жителей в каждом.

По расчетам Линдемана, каждый бомбардировщик за время эксплуатации сбрасывает около 40 тонн бомб. Если эти бомбы сбрасываются на районы застроек, то они оставят без крова от 4 до 8 тысяч человек. Линдеман между мартом 1942 года и серединой 1943 года допускал возможность того, что одна треть всего населения Германии останется без крова, с учетом того, что все внимание во время этой кампании будет сосредоточено на ресурсах промышленности вооружений.

Заметки Линдемана были переданы для комментария профессорам Блэкетту и Г. Тизарду, признанным авторитетам в авиационной промышленности. Оба ученых опровергли заметки как глубоко ошибочные и предположили, что Линдеман переоценивает успехи атак с воздуха в шесть и в пять раз. Соответственно выводы обоих специалистов были отвергнуты.

Ввиду возникших противоречий по поводу обоснованности прогнозов профессора Линдемана интересно отметить, что, по крайней мере, настолько, насколько дело касается обсуждаемых в этом труде авиарейдов, оценка профессора Блэкетта по числу погибших и соответственно ущерба, причиненного промышленности, была бы ошибочной в силу фактора занижения более чем в 51 раз, в то время как оценка профессора Линдемана в отношении оставшихся без крова была бы ошибочной в силу фактора завышения всего в 1,4 раза (см. приложение 2).

Стратегия Линдемана не требовала больших изменений в тактике командования бомбардировочной авиации для ее претворения в жизнь. Еще 14 февраля 1942 года командование предписывало, в качестве первоочередной задачи, атаковать жилые кварталы в определенных промышленных городах, и на следующий день начальник штаба ВВС давал пояснение в приложении с перечислением этих городов. «Относительно новой директивы по бомбардировкам полагаю, что целями должны быть кварталы, – писал сэр Чарльз Портал своему помощнику, сэру Норману Боттомли, – а, к примеру, не верфи или авиазаводы в числе упомянутых целей. Это должно быть доведено до сознания, если до сих пор не понято».

Боттомли ответил, что специально подчеркивал этот пункт в разговоре по телефону с командованием бомбардировочной авиации.

Такова была тогда стратегия, предполагавшая нанесение ударов по жилым кварталам, когда 22 февраля 1942 года сэр Артур Харрис прибыл в штаб-квартиру командования бомбардировочной авиации в Хай-Уай-комб, чтобы занять должность командующего. Не могло быть более красноречивого доказательства невинности Харриса в том, что по его личной инициативе была начата бомбардировка городских районов с гражданским населением. Общая концепция Касабланкской директивы от 21 января 1943 года выражалась следующим образом: «Вашей первоочередной целью будет эскалация действий по разрушению и дезорганизации германской военной, промышленной и экономической системы и подрыв морального духа немцев до такой степени, когда их способность к вооруженному сопротивлению будет безвозвратно утрачена».

В рамках этой концепции были обозначены следующие приоритеты:

верфи для строительства подлодок;
объекты германской авиастроительной индустрии;
транспортные средства;
нефтеперегонные заводы;
другие объекты военной промышленности противника.

Директива, выраженная в таком широком диапазоне, естественно, могла интерпретироваться многими способами. Однако тактический контроль над операциями был прерогативой главнокомандующего бомбардировочной авиацией, и сэр Артур Харрис ясно выразил свое видение проблемы в письме в военно-воздушное министерство 6 марта 1943 года. В нем вместо «и подрыв морального духа немцев» он процитировал это место так, как если бы оно звучало «имеет целью подрыв морального духа...». Изменение формулировки меняло значение предложения, хотя нельзя было сказать, что его интерпретация не была оправдана.

Командование бомбардировочной авиации еще не могло похвастать степенью точности ночных бомбометаний, которой достигнет на заключительном этапе войны. И, несмотря на некоторые оговорки штаба ВВС по поводу эффективности бомбовой атаки районов, битва за Рур и битва за Берлин происходили в духе указанной директивы.

Теперь впервые за период войны у командования бомбардировочной авиации были оружие и приборы, с которыми оно могло надеяться привести эту директиву в исполнение. Институт по исследованиям в области телекоммуникаций успешно разработал новое устройство радиолокационной навигации с длиной волны 9,2 см – H2S. На установленной в самолете электронно-лучевой трубке отображалась общая топограмма в виде световых пятен различной интенсивности – реки выглядели черными, застроенные районы – контрастно светлыми. А поскольку устройством H2S стали пользоваться все чаще, у немцев вскоре появился первый, захваченный ими его образец, они познакомились с удивительными свойствами сантиметрового радара. В этом им квалифицированно помогал сотрудничавший с ними пленный, ранее служивший в командовании бомбардировочной авиации. Шокирующе быстро – к 19 мая – берлинская фирма «Телефункен» приняла планы серийного производства копии важнейшего компонента – магнетрона LMS.10, выпуск которого в течение месяца достиг десяти штук в неделю. Были проведены испытания нового, связанного с вычислителем ретрансляторного оборудования сопровождения целей для самолетов «москито», под названием «Гобой». За основу его были взяты принципы германского устройства 1941 года «Y-Geraet», но с использованием более коротких волн, а в этой области британская технология значительно ушла вперед. Испытания дали обнадеживающие результаты, но только 7 января 1944 года авария «москито» в окрестностях Клеве дала недостающие

звенья, позволившие немецким ученым разработать контрмеры против радиоизлучения. В феврале 1942 года подразделения командос в ходе дерзкого нападения на радиолокационную станцию «Вюрцбург» на побережье Нормандии неподалеку от Бруневаля захватили части оборудования радаров. Это позволило специалистам в области электроники в Англии установить длину волны, на которой работала немецкая система дальнего обнаружения. В течение года эти ученые завершили эксперименты и смогли создать «окно» – антирадарную металлизированную ленту соответствующих размеров и жесткости.

Пожалуй, более важным, чем технические новшества, была существовавшая теперь в Англии благоприятная атмосфера общественного мнения в отношении бомбовых ударов. Министр авиации, сэр Арчибальд Синклер во всех своих публичных выступлениях старательно подчеркивал, что командование бомбардировочной авиации наносило бомбовые удары только в военных целях. Всякие предположения насчет преднамеренных атак жилых районов или домов рабочих отметались как абсурдные, а иногда даже клеймились как посягательство на доброе имя храбрых летчиков, которые жизнью рисковали за свою страну. Почти 100 тысяч летчиков знали и признавали, что их самолеты ночь за ночью посылались для того, чтобы намеренно поджигать германские города, что налет на Маннхейм 16 декабря 1940 года знаменовал собой выбор центров сосредоточения гражданского населения в качестве объектов атак. Однако по существу и должным образом никто из них не обсуждал детали операций вне службы.

В начале 1943 года Комитет по ограничению бомбардировок заявил о себе в Лондоне, обратившись в парламент, и попытки лейбористов в парламенте запретить его воззвания и изолировать его членов оказались напрасными. Настоящей атаке на стратегическую линию бомбардировок со стороны части высоких правительственных и религиозных кругов предстояло быть отложенной до конца осени 1943 года. К тому времени были проведены три самых разрушительных и кровавых авианалета на Германию. Первым из объектов, которому довелось испытать на себе всю мощь бомбардировщиков Королевских ВВС, с их свежими летными экипажами, и бомбардирам которых не чинила особых препятствий наземная противовоздушная оборона, был «двойной» город Вупперталь, на восточном краю Рура. Несчастье обрушилось на него в ночь с 29 на 30 мая 1943 года. Два месяца спустя наиболее успешной и блестяще организованной командованием бомбардировочной авиации атакой стал налет на ганзейский порт Гамбурга. Это впервые стало кульминационным пунктом в истории британской бомбардировочной авиации. Третьей крупной атакой 1943 года, в которой, как и в налете на Гамбург, создавался огненный смерч за счет одновременного взрыва сотен тысяч зажигательных бомб, стал налет на Кассель в ночь с 22 на 23 октября 1943 года. Во время этой последней атаки, так же как и в случаях с Вупперталем и Гамбургом, условия благоприятствовали экипажам бомбардировщиков в проведении точного бомбометания без сколько-нибудь значительных помех со стороны противовоздушной обороны. Для их создания на этот раз командованием бомбардировочной авиации была придумана новая хитроумная уловка под кодовым названием «Корона» с целью обмануть бдительность ночных истребителей и наземной противовоздушной обороны.

Для атаки на Вупперталь в ночь с 29 на 30 мая 1943 года экипажам дали с собой карты Вупперталя (Элберфельда) 1941 года с обозначенными на них красным и серым цветами целями в виде обычных концентрических кругов с центром на месте городской электростанции П. Сама карта целей была составлена на основании плана от 1936 года. Однако штурманы-бомбардиры в этой атаке должны были проигнорировать систему концентрических кругов и цель, ярко отмеченную оранжевым цветом. Вместо этого они были проинструктированы обозначить карандашным крестиком на сером фоне жилые кварталы Вупперталя (Бармена), на восточной окраине города. Это была цель, выбранная для чрезвычайного случая, если, например, системы наведения «Гобой» для самолетов «москито» не поступят.

Маршал ВВС Сондби объяснял, что, фактически, было обычным делом обозначать на картах целей такие детали, как военные цели, промышленные предприятия, больше для сведения других, чем штурманов-бомбардиров. До того как стали использовать эти карты целей с красными и серыми пометками, экипажи пользовались подробными картами картографического управления с обозначенными на них городами в качестве целей. На картах сплошь и рядом были мальтийские кресты, о которых в условных обозначениях говорилось: *«Крестами обозначены госпитали, и их следует избегать!»* Как позже объяснил сэр Роберт Сондби, «это дало возможность выступить в парламенте и сказать, что мы отметили эти объекты на своих картах целей и что экипажи были специально проинструктированы избегать попаданий в госпитали».

Многому из того, что произошло во время атаки, направляемой «следопытами» на Вупперталь (Бармен), суждено было повториться, с многократным превосходством по жестокости и поражающему воздействию, во время налета «следопытов» на Дрезден, второго из двух – в феврале 1945 года. Если сравнивать, то много общего было между двумя атаками: обеим противостояла слабая наземная противовоздушная оборона, и в обеих рассчитывали использовать известные просчеты экипажей, которых сэр Артур Харрис презрительно называл «кроликами» (трусами). Эти экипажи старались сбросить бомбы как можно раньше и поскорее убраться из района, обозначенного как цель бомбардировки. Было известно, что если маркировочные бомбы сбрасываются в одном конце района целей, а колонна бомбардировщиков движется в глубину на всем протяжении объекта атаки, то любые бомбы, слишком рано сброшенные экипажами «кроликов» (трусов), не окажутся совсем уже бесполезными и все-таки нанесут определенное поражение где-нибудь в выбранном в качестве цели городе. Иногда это отклонение составляло много километров от цели, уходя за пределы города. В одном авиарейде на Берлин в августе 1943 года отклонение составило тридцать миль. Таким образом, в обоих случаях, как с Вупперталем, так и с планированием второй атаки Королевских ВВС на Дрезден, было учтено отклонение и цель обозначена в самом дальнем конце объекта атаки, который для Вупперталя находился в самом центре Вупперталя (Бармена). Поэтому направленному соединению из 719 бомбардировщиков было дано указание пересечь город по курсу в 69 градусов, и этот маршрут выведет главные силы бомбардировщиков через весь «двойной» город, бомбы разрушат всю территорию города. Таков был план атаки.

Однако в данном случае зенитки Вупперталя молчали, и в отсутствие огня противовоздушной обороны в первые несколько минут бомбовый груз всей своей концентрированной мощностью обрушился в районе намеченной цели в Вупперталь (Бармен). Это следует из донесений операторов германской противовоздушной обороны о том, что, хотя зенитки ПВО города и были полностью готовы вести огонь по приближающемуся строю бомбардировщиков, они не ожидали, что атака придется на Вупперталь, поэтому не отдали приказ зениткам открыть огонь, с тем чтобы не выдать местонахождение города. Но, поскольку сэр Артур Харрис во время этой атаки принял меры предосторожности, при которых основной удар обозначивался волной самолетов-поджигателей – стратегия сродни той, что применялась люфтваффе при атаке на Ковентри в ноябре 1940 года, – результатом стало то, что все экипажи, в отсутствие достаточно сильного огня зенитных орудий и при том условии, что цель обозначивалась не только красными огнями «Гобоя», но и средоточием ярких вспышек зажигательных бомб, смогли добиться высокой степени концентрации бомбового удара. Было сброшено 1895,3 тонны зажигательных и фугасных бомб. При этом обнаружилось, что более 475 экипажей самолетов сбросили бомбовый груз в пределах 5 километров от объекта бомбардировки, в самом центре Вупперталя (Бармен). Были сбиты 33 самолета, 71 получил повреждения.

Вупперталь (Элберфельд) при отсутствии средств ПВО остался совершенно невредимым, если не считать выбитых стекол. Командованию бомбардировочной авиации пришлось

вернуться к нему через месяц, чтобы накрыть бомбежкой и западный конец «двойного» города. В отсутствие наземной ПВО во многом сходную картину можно было наблюдать и в Дрездене, где точно так же, как и в Вуппертале, огромное пространство было охвачено огнем в результате предварительной атаки самолетов-поджигателей.

Промышленное производство Вуппертала было отброшено на 52 дня, по сравнению с 32 днями в Ковентри. Число унесенных жизней, вопреки утверждениям профессора Блэккетта, что оно будет пропорционально потерям промышленных мощностей, на самом деле оказалось большим. Во время первой атаки на Вупперталь (Бармен) было убито 2450 человек (в Ковентри убитых, согласно списку, было 380). После второй атаки месяц спустя на Эльберфельд общее число погибших в Вуппертале составило 5200 человек.

Однако это был первый авиарейд, приведший к жертвам среди гражданского населения в столь широком масштабе в районе наступательных операций, и в качестве такового он привлек внимание военных вождей Германии. Даже в Лондоне раздавался ропот тех, кто был потрясен, увидев в прессе фотографии разрушений в Вуппертале. В газете «Таймс» за 31 мая лидер страны признавал неизбежность жертв среди гражданского населения и выражал сожаление по этому поводу, при всей точности бомбардировок союзниками военных объектов и высочайшей точности Королевских ВВС. Он напомнил тем, кто, несмотря ни на что, не удержится от соблазна поставить под вопрос необходимость этого, очевидно, варварского применения бомбардировщиков, о том, что «оно не ставилось под вопрос в Германии или Италии, когда силы люфтваффе были брошены на беззащитный Роттердам в 1940 году и погибли многие тысячи гражданских лиц – мужчин, женщин и детей». Для Германии колесо истории сделало полный оборот.

Этот подход не оказался, как можно было ожидать, непревзойденным в Германии, судя по речи верховного комиссара по вопросам обороны – официального главы всех гаулейтеров по округам с 16 ноября 1942 года – доктора Геббельса, с которой он обратился к присутствующим на массовой траурной церемонии, устроенной в Вуппертале 18 июня 1943 года. «Этот вид воздушного терроризма является продуктом больного ума диктаторов – разрушителей мира, – заявил он. – Длинная цепь человеческих страданий во всех германских городах, вызванная налетами авиации союзников, породила свидетелей против них и их жестоких и трусливых лидеров – начиная от убийства немецких детей во Фрайбурге 10 мая 1940 года и до событий сегодняшнего дня».

Так же как немецкий авианалет на Роттердам стал все чаще фигурировать в заявлениях союзников, так и немцы все чаще и чаще апеллировали к загадочному авиарейду на Фрейбург. Они даже упомянули о нем в опубликованной в 1943 году «Белой книге» как о начале бомбовых атак британцев и французов. Однако, как стало известно германскому фюреру, его рейхсминистру авиации и самому доктору Геббельсу, три бомбардировщика, которые бомбили Фрейбург ближе к вечеру 10 мая 1940 года, в результате чего погибли 57 мирных жителей, в том числе и дети, были немецкие «Хейнкель-III». Они были посланы с авиабазы бомбардировщиков в Лехельде, под Мюнхеном, чтобы бомбить аэродром истребителей в Дижоне, во Франции, но заблудились при сильной облачности и атаковали Доле неподалеку от Дижона, намеченный как второстепенная цель. Фактически бомбы упали на Фрейбург. Начальник полиции сверил серийные номера на бомбовых осколках, собрал данные, касающиеся неразорвавшихся бомб, и убедительно доказал, что они взяты из ящика с немецкими бомбами, которые первоначально поступили на аэродром в Лехельде. Это была ошибка, которую мог совершить любой боевой экипаж в суматохе своей первой операции. Но, прежде чем миновали шесть военных лет, от воздушных налетов в Германии погибли более 635 тысяч мирных граждан, и винить за это им приходится только своих вождей.

Глава 3

Огненный смерч

Битва за Гамбург, которая началась 24 июля 1943 года, была важна не только потому, что ей сопутствовал первый огненный смерч в истории Второй мировой войны – в ночь атаки Королевских ВВС с 27 на 28 июля 1943 года, – но и потому, что она ясно показала, насколько город, в котором приняты самые строгие меры противовоздушной обороны, не был неуязвим для массированных налетов самолетов-поджигателей. Наземные средства ПВО были не в состоянии помешать штурманам-бомбардирам сбросить бомбовый груз точно в радиусе намеченной цели. Правда, во время битвы за Гамбург использовалась простая техника «окна» – разбрасывания в большом количестве полос фольги длиной 27 сантиметров, которые успешно забили помехами немецкие радиолокационные станции наведения зениток «Вюрцбург».

Поэтому во время первых авианалетов на город в ходе битвы за Гамбург объект опять, фактически, остался без наземной обороны и его постигла еще более тяжелая участь, чем Вупперталь. За четыре основных рейда на город была сброшена 7931 тонна бомб, и почти половина из них – зажигательные. И хотя город был прекрасно подготовлен к крупномасштабным авианалетам, катастрофы избежать не удалось.

В первые годы войны меры предосторожности против воздушных налетов были доведены в Гамбурге до уровня, которого не знали другие немецкие города. Ко времени битвы за Гамбург 61 297 из 79 907 зданий с подвальными этажами в Большом Гамбурге были укреплены подпорками и защищены от осколков. Однако другие здания, которых насчитывалось 42 421, в основном в наиболее подверженных подтоплению районах города, не имели водонепроницаемого фундамента и легко могли быть затоплены. Для этих районов была задействована дорогостоящая программа возведения бомбоубежищ и бункеров. В соответствии с программой фюрера по строительству бомбоубежищ в августе 1940 года была создана сотовая сеть ходов, соединявших друг с другом соседние подвалы. К 1941 году эта работа была практически завершена.

Были использованы все методы сохранения запасов воды на случай чрезвычайных ситуаций: бассейны, накопители дождевой воды, даже погреба разбомбленных городов были затоплены водой и приготовлены для использования в экстраординарных случаях. Маскировка основных очертаний города также шла полным ходом: очертания озер Альстер были изменены, создан макет железнодорожного моста Ломбардсбрюке в нескольких сотнях метров от настоящего. Был полностью замаскирован Центральный железнодорожный вокзал, а в начале 1943 года при помощи специальных дымометов создана дымовая завеса вокруг баз подводных лодок.

В этот период специалисты по пожарной безопасности советовали очистить чердаки, сделать огнеупорные потолки в зданиях коммерческих и промышленных предприятий, а в последние месяцы 1942 года рекомендовали тщательно обрабатывать химическими веществами, предохраняющими древесину от воспламенения и самостоятельного горения, стропила и обрешетку крыш.

Какими бы хитроумными ни были эти меры предосторожности и какой бы основательной ни была предусмотрительность отцов города в продвижении этих инициатив, а также несмотря на меры противовоздушной обороны, все было обречено на разрушение под ударами трех жесточайших авианалетов на Гамбург. Четвертый был совершен 2–3 августа 1943 года при почти невыносимых погодных условиях, так что не удалось достичь никакой степени необходимой концентрации. Первый авианалет привел к сильнейшим пожарам, которые не удалось ликвидировать даже за сутки; ситуацию усложняло то, что жители Гамбурга,

следуя совету городских руководителей, предусмотрительно накопили большие запасы топлива на зиму в своих погребах, и, когда загорелись дрова и уголь, их не так просто было потушить. В довершение к этому огнем было уничтожено полицейское управление и пункт управления противовоздушной обороны. Впрочем, на контроль за ситуацией это не повлияло, и быстрая передача функций дежурным службы безопасности была обеспечена. Хотя телефонная связь прервалась, ее функции сразу же взяли на себя курьеры на мотоциклах. К тому времени, когда прозвучал отбой воздушной тревоги в конце первого налета, погибло 1555 жителей, однако худшее ожидало впереди.

«Продолжение первого налета при свете дня и рейдов до утра 27 июля выявили намерения противника, – докладывал генерал-майор СС Керл, который возглавлял гамбургскую службу противовоздушной обороны. – Когда в пятый раз прозвучал сигнал тревоги в ночь с 27 на 28 июля 1943 года, мы не были удивлены, но мощь авианалета превзошла даже наши ожидания».

К тому времени, когда прозвучал отбой воздушной тревоги, то есть к 2.40 ночи, было уже сброшено 2382 тонны бомб. В связи с этим интересно отметить, что во время двух рейдов на Дрезден самолетов Королевских ВВС, направленных командованием бомбардировочной авиации, было сброшено 2978 тонн бомб, а затем еще 771 тонну сбросили американские «Летающие крепости» в ходе третьего удара десятью часами позднее. Однако на Гамбург было сброшено большое число бомб с жидким наполнителем, вследствие чего пламенем были охвачены не только чердаки и верхние этажи, которые, как мы знаем, были специально сделаны огнеупорными, но и нижние части зданий. Из сброшенных на Гамбург, как утверждалось, 969 тонн зажигательных веществ доля зажигательных авиабомб была значительно выше во время этого второго массированного налета, чем до этого: через сорок минут после часа «Ч» было признано, что начался первый огненный смерч. Кроме того, параллельно тройному удару по Дрездену множество бомб упало на наиболее плотно застроенный и густонаселенный район Гамбурга. В Гамбурге проживало 427 637 жителей, не считая тысяч беженцев, которые попали в город, спасаясь от бомбежек, которым за три ночи до этого подвергся район, где они жили раньше.

Именно во время этого второго массированного рейда бомбардировочной авиации на Гамбург было зафиксировано самое большое число жертв среди населения в четырех районах Гамбурга, где прошел огненный смерч, – Ротенбургсоре, Хаммербруке, Боргфельде и Южном Хамме. Ужасная статистика смертей там среди мирного населения выражалась в процентном отношении соответственно как 36,15, 20,10, 16,05 и 37,65 %. За все время битвы, как докладывал глава полицейского ведомства 1 декабря 1943 года, официально зафиксированное общее число погибших составило 31 647, из которых 15 802 удалось опознать сразу (6 072 мужчины, 7 995 женщин и 1735 детей). Эти цифры нельзя было считать окончательными данными о людских потерях в Гамбурге, поскольку центр города все еще оставался в руинах.

В конце 1945 года в исследовании стратегических бомбардировок США «Подробный анализ последствий воздушных бомбардировок Гамбурга» приводилась уточненная цифра – 42 600 убитых и 37 000 тяжело раненных. В гамбургском журнале «Статистишес ландесамт», на основании изучения окончательных данных по количеству пропавших без вести, общее число погибших в битве за Гамбург оценивалось более чем в 50 тысяч. К сожалению, ни один из этих авторитетных источников не дает оценку жертв среди военного персонала в Гамбурге. С большой долей вероятности можно предположить, что она выражается приблизительно цифрой тысячи убитых.

Битва за Гамбург внесла весомый вклад в достижение цели, поставленной в принятой в Касабланке директиве о «последовательном разрушении и выведении из строя экономики и индустриального комплекса Германии», и ко времени, когда последний отбой воздушной

тревоги эхом прозвучал в утренние часы 3 августа 1943 года, в перерывах между ними британские налеты отняли жизни 50 тысяч мирных граждан. Эта цифра незначительно отличается от цифры 51 509, которая была дана в качестве самой достоверной оценки общего числа погибших от бомбардировок Великобритании. Когда спасательные команды, наконец, расчистили себе путь к наглухо замурованным бункерам и убежищам, прошло несколько недель, и от их обитателей ничего не осталось. В одном бункере обнаружили лишь мягкий волнистый слой пепла, по которому врачи могли определить примерное число жертв – их было 250–300. Врачей часто привлекали к выполнению жутких заданий по установлению числа погибших, поскольку статистическое управление германского рейха вплоть до 31 января 1945 года самым тщательным образом составляло статистические таблицы и собирало данные. В этих бункерах была необычно высокая температура, что нашло подтверждение в сгустках расплавившегося металла, в который превратились кастрюли, сковородки и другая кухонная утварь, принесенная в убежища.

Задача по извлечению тел была возложена на службу спасения, состоявшую из следующих подразделений: пожарной части, организованной из местных пожарных бригад, в отличие от военизированного ополчения; службы восстановления поврежденных газовых магистралей, оборванных линий электропередачи и сети водоснабжения, а также выполнения опасных подрывных работ; медицинской службы, организованной германским Красным Крестом; службы дегазации для принятия контрмер во время газовых атак союзников; и, наконец, ветеринарной службы по уходу за раненым домашним скотом и домашними животными. Служба спасения и обеспечения блокировала мертвую зону площадью 6,4 квадратных километра, то есть всю область огненного смерча. Ведущие к ней улицы были перегорожены кирпичными кладками и колючей проволокой. Эта мера оказалась необходимой как из-за невероятно большого нагромождения тел на этой территории, так и из тех соображений, что восстановительные работы на виду у населения могли привести к подрыву морального духа.

Были разрушены 183 из 524 крупных и 4118 из 9068 более мелких заводов, повреждены 580 промышленных предприятий, выведены из строя все транспортные системы и разрушено 414 500 домов и 12 мостов. В порту были потоплены суда общим водоизмещением около 180 тысяч тонн.

Министр вооружения и боеприпасов рейха Альберт Шпеер сказал Гитлеру сразу же после авианалета, что, если подобным образом будут разрушены еще шесть крупных германских городов, он будет не в состоянии поддерживать работоспособным производство вооружений. Однако на допросе в мае 1945 года он заявил, что недооценил потенциальные возможности восстановления.

Маршал авиации Беннет писал в своих мемуарах: «К сожалению, похоже, никто не осознавал, что одержана великая победа, и, конечно, никому не приходило в голову, какой эффект она произвела на немцев в то время. Это была не реализованная нами возможность. Какими бы ни были шансы на успех, они, конечно, стоили того, чтобы попытаться их реализовать, если это подрывало моральный дух немцев при соответствующих политических шагах».

Но главным среди всех этих рассуждений о том, что происходило, было заявление сэра Артура Харриса, который сказал тогда, что не может сразу за катастрофическим для Гамбурга авианалетом проделать то же самое с шестью другими крупными городами.

Этот первый крупный успех командования бомбардировочной авиации Королевских ВВС, подвергнувшей бомбежке единственный крупный германский промышленный город, стал возможным во многом благодаря тому, что системы противовоздушной обороны немцев, как наземные, так и с использованием истребителей, удалось парализовать с помощью системы «окно». Вторым крупным успехом, когда опять был вызван «огненный смерч» в огромном промышленном центре, стал налет в ночь с 22 на 23 октября 1943 года на Кас-

сель – центр танковой промышленности и производства локомотивов. В данном случае нейтрализовать оборону немцев удалось не благодаря постановке помех, а сочетанием принципа отвлекающего рейда – который применялся все чаще и чаще в ударах с воздуха со времени битвы за Гамбург – и совершенно новой тактики уловок под кодовым названием «корона». Хорошо подготовленный, говорящий по-немецки персонал передавал по радио сообщения из пункта перехвата в Кингсдаун, графство Кент. Эти специалисты передавали ложные указания постоянно растущим силам истребительной авиации немцев, откладывая вылеты самолетов или даже заставляя их реагировать на отвлекающую атаку, выдавая ее за нанесение главного ночного удара. Второстепенной обязанностью радиовещателей «короны» была передача неверной информации о погоде для ночных истребителей немцев. Это заставляло их совершать посадку и рассредотачиваться.

В ночь на 22 октября атака основных сил на Кассель была назначена на 20.45, в то время как на 20.40 вечера был назначен ложный налет на Франкфурт-на-Майне. С помощью умелого использования системы «корона» бомбардировщики смогли нанести концентрированный удар по городу, фактически лишенному защиты ночной истребительной авиации. И только когда город уже был охвачен огнем от первой волны авианалета, ночные истребители вернулись после бесполезного вылета во Франкфурт, а к тому времени атаку уже было не остановить. Еще в 20.35 зенитчикам сообщили, что «наиболее вероятной целью» был Франкфурт, а когда в 20.38 поступило донесение о том, что Франкфурт атакован, зенитным подразделениям Касселя дали отбой воздушной тревоги.

Всего 1823,7 тонны бомб было сброшено на Кассель в ту ночь, и из 444 бомбардировщиков по меньшей мере 380 должны были нанести удары в радиусе 5 километров от избранной цели. В течение 30 минут времени «Ч» разразился второй огненный смерч для Германии. И опять выведение из строя телефонной связи возвестило о несчастье, причиной которого мог быть только огненный смерч.

Согласно предварительным донесениям об ущербе, нанесенном авиарейдом, было полностью разрушено 26 782 дома, при этом 120 тысяч человек остались без крыши над головой. Забегая вперед, для сравнения отметим, что вызвавший огненную бурю авианалет на Дрезден разрушил 75 358 домов. В заключительном докладе начальника полиции 7 декабря 1943 года говорится, что 6 процентов всех домов уже не были пригодны для жилья. В числе поврежденных и разрушенных зданий были 155 торговых и промышленных учреждений и 16 военных и полицейских казарм. Однако рейд на Кассель послужил классическим примером теории, лежащей в основе атаки района, в цепной реакции дезорганизации, которая сначала парализовала работу коммунальных служб города, а затем остановила работу и неповрежденных заводов. Город снабжался электричеством с одной стороны от городской электростанции, а с другой – от электростанции Лоссе. Первая была уничтожена, последняя остановлена после разрушения угольного конвейера. Во всяком случае, городская энергетическая низковольтная система вышла из строя. При этом, несмотря на то что с потерей только трех газгольдеров сама по себе система подачи газа не была подорвана и газопроводы могли быть восстановлены, без электричества, необходимого для работы оборудования газопроводов, весь промышленный район Касселя остался без газоснабжения. Подобным же образом, невзирая на то что водонасосные пожарные станции сами по себе повреждены не были, без электроэнергии их работа была парализована. Без газа, воды и электроэнергии, тяжелая промышленность Касселя оказалась обескровленной.

В Касселе разразился огненный смерч, по масштабам приближающийся к тому, что обрушился на Гамбург, однако число погибших по представленному списку было на удивление небольшим – 8 тысяч человек. Вообще говоря, в первоначальном отчете от 30 ноября приводилась предварительная цифра 5599 убитых, а ко времени появления доклада начальника полиции шесть дней спустя эта цифра возросла до 5830 погибших, 4012 из которых

были опознаны. Сюда же входили 150 человек из личного состава воинских частей (были ли эти люди в отпуске или при исполнении служебных обязанностей, не указывалось) и девять полицейских из частей ПВО. 30 октября 1944 года директор локомотивостроительного завода Хеншеля писал в своем докладе, что общее число погибших, согласно списку по Касселю, составило почти 8 тысяч человек. Нет определенности в том, откуда он взял эту информацию. В появившемся в 1945 году в США исследовании результатов бомбардировок приводилась цифра 5248, что ниже любых германских оценок. Население города составляло 228 тысяч жителей.

В Гамбурге в списке погибших значилось от 43 до 50 тысяч человек, а в Дрездене их число оказалось вдвое большим. Возникает вопрос, как Кассель, с его известным своей беспомощностью гаулейтером Вайнрихом, смог избежать трагической судьбы двух других испытывших огненную бурю городов. Ответ, вероятнее всего, можно найти в том, что во всем городе были приняты строгие меры предосторожности в области противовоздушной обороны. Так, вскоре после победы национал-социалистов на выборах в 1933 году была задействована программа сноса ветхих домов, чтобы на окраинах освободить широкие пути для эвакуации на случай пожара в городе. И это было сделано, подчеркиваем, даже еще до того, как началась война. Опять же положительным следствием этого во время известного авианалета на дамбы Рура в ночь с 16 на 17 мая 1943 года, а также более поздних рейдов ВВС США на Кассель было то, что центр города, частично затопленный из-за разрушенной дамбы Эдера, был эвакуирован. Остались только 25 тысяч необходимых для выполнения работ жителей, и для них были возведены большие бетонные бункеры.

Подобно Гамбургу, Кассель был оснащен широкой независимой системой пожарных кранов, а обработанные химическим огнеупорным составом кровельные доски проявили себя настолько хорошо, что даже во время вызвавшего огненный смерч авианалета зажигательные бомбы во многих случаях на окраинах Касселя сгорали на деревянной кровле, не поджигая ее. Это было, конечно, важным фактором предотвращения распространения огня. В дополнение к химическим средствам защиты от огня домовладельцы Касселя должны были, подобно всем прочим, согласно наспех принятому Положению о мерах предосторожности от воздушных налетов от 31 августа 1943 года, иметь в каждом доме огнетушители, багры, веревки, лестницы, аптечки, кувалды, ведра, кадки для воды, ящики и бумажные мешки с песком, лопаты, заступы, молотки или топоры. Все это оказалось как нельзя кстати в ночь с 22 на 23 октября 1943 года.

Опять же весьма предусмотрительно были заготовлены кучи песка для устройства песчаных насыпей поперек дорог и улиц: ожидалось, что асфальт расплавится от жара.

Тем не менее, несмотря на все эти предосторожности, несмотря на строгое соблюдение населением всех правил и директив, изданных ответственными за противовоздушную оборону, число унесенных пожарами в ту ночь жизней составило солидную цифру – более 5 тысяч погибших. Из погибших в общей сложности 70 процентов умерли от удушья, большая часть из них отравилась парами угарного газа. Фактически так много людей погибли от отравления, что их тела приобрели яркие оттенки голубого, оранжевого и зеленого цветов. Поэтому сначала подумали, что Королевские ВВС во время этого налета впервые применили бомбы с отравляющим газом. Были даже приняты меры для адекватного ответа. Но проведенные немецкими врачами вскрытия опровергли это обвинение, и наступательные действия авиации избежали нового развития по пути эскалации ненависти (см. приложение 1).

Пятнадцать процентов встретили еще более ужасную смерть. Остальные, совершенно обуглившись, не подвергались исследованию.

Принимая во внимание наличие значительного количества неопознанных жертв, с одной стороны, и пропавших без вести – с другой, городские власти учредили бюро пропав-

ших без вести, в которое в течение нескольких дней был набран штат в количестве от 150 до 200 сотрудников.

Глава полицейского ведомства в своем докладе выразил тревогу по поводу многочисленных новых смертей от удушья, хотя большей частью люди тихо умирали, впадая в бессознательное состояние и в конце концов переходя к смерти спокойно, без конвульсий. Это стало, по его мнению, неизбежным следствием установки, которая «вбивалась в головы» в первые три года войны, о том, что самое безопасное место во время воздушных налетов — бомбоубежища. И только с начала битвы за Гамбург были сделаны попытки противостоять этому роковому совету.

Многие из оказавшихся в числе жертв, по-видимому, всеми способами стремились покинуть свои убежища, но упустили для этого благоприятный момент. Таким подходящим моментом во время авиарейда на Кассель мог бы быть сорокаминутный промежуток времени после того, как были подняты вопросы этического порядка по поводу ночных бомбардировок района, а огненный смерч еще только начинался. Так объяснял ситуацию глава полицейского управления, добавляя: «Нетрудно понять, что у многих людей, особенно представителей старшего поколения, а также у женщин и детей, не хватило духу покинуть убежища в момент, когда бомбардировки все еще набирали силу. Все это свидетельствует, — заключает он, — о настоятельной необходимости инструктировать людей намного более убедительно, чем это делалось до сих пор относительно того, насколько для людей жизненно важно эвакуироваться из убежищ и бункеров даже в условиях разрастания больших пожаров, если они находятся в опасном районе. Тут нет места озабоченности тем, что слишком явная картина всего ужаса огненной бури может деморализовать гражданское население...»

Эта точка зрения заметно отличается от жесткой линии министра пропаганды рейха доктора Геббельса, на совести которого, можно сказать, большая часть из списка погибших в последовавшем огненном смерче в Германии. Через несколько дней после своего выступления с речью в Вуппертале (Бармене) в июне он неофициально объявлял: «Если бы я мог наглухо закрыть Рур, если бы не было таких вещей, как письма или телефоны, я бы не позволил опубликовать ни слова о воздушной атаке. Ни одного слова!»

Так что для многих жителей Касселя, так же как и для жителей Дармштадта, Брунсвика и, наконец, Дрездена, первым испытанием, которое они пережили в огненном смерче и пожарищах, настолько сильных, как в случае с Касселем, что с ними не могли справиться 300 пожарных команд, оказалось осознание, что падают бомбы, и они находятся в самом центре огненного смерча в своем собственном городе.

По мере приближения зимы 1943 года силы, которые объединились, чтобы противостоять силам командования бомбардировочной авиации, не были полностью в подчинении дивизий зенитчиков и истребительной авиации, а дебаты относительно этических проблем в связи с ночными бомбардировками района возникали как в самом правительстве, так и вне его. Публичные заявления правительства, как мы видели, делались для того, чтобы умиротворить беспокойные умы. Когда в бюллетене новостей Би-би-си в мае 1942 года передали, что многочисленные жилища рабочих были уничтожены во время налетов на Росток в 1942 году, независимый член парламента от лейбористов спросил министра авиации, были ли Королевские ВВС проинструктированы, что их задача — «создать немцам трудности и дезорганизовать их силы разрушением жилищ рабочих?». И хотя этот вопрос был задан через пять недель после того, как были приняты заметки Линдемана, о которых речь шла выше, и хотя прошло десять недель с того времени, как сэр Чарльз Портал дал указания, что намеренными целями командования бомбардировочной авиации должны были стать «районы застроек, а не, к примеру, упомянутые здесь доки или авиационные заводы», сэр Арчибальд Синклер посчитал правомерным ответить, что «не было дано никаких указаний на то, чтобы уничтожать дома рабочих, а не военные заводы».

Подобным же образом, когда 31 марта 1943 года в самом разгаре битвы за Рур Р. Стоукс, член парламента от лейбористов города Ипсуич, активист со стажем кампаний против воздушных атак территорий, спросил, были ли британские летчики проинструктированы «вести бомбардировки районов, а не ограничиваться исключительно военными объектами», Синклер ответил, что «объекты командования бомбардировочной авиации всегда военные». Синклеру должно было быть известно к этому времени, так же как любому из тысяч военнослужащих личного состава командования, точное расположение четко обозначенных крестиками целей на картах летных экипажей, но, как он объяснял сэру Чарльзу Порталу в записке, отправленной 28 октября 1943 года, только таким образом он мог удовлетворить любопытство архиепископа Кентерберийского, председательствующего церковного суда шотландской церкви и других видных религиозных лидеров. Они, зная правду и осуждая сплошные бомбардировки территорий, несомненно, могли бы вызвать упадок морального духа экипажей бомбардировщиков и тем самым снизить эффективность бомбардировок. Это объяснение удовлетворило начальника штаба ВВС, но не сэра Артура Харриса и, конечно, не сэра Роберта Сондби. Оба они были яркими противниками лицемерия и твердо верили в правомерность воздушных атак районов. Харрису даже пришлось указать на то, что постоянное отрицание правительством факта осуществления каких-либо бомбардировок территорий может оказаться столь же опрометчивым: у летных экипажей может сформироваться личное впечатление, что их заставляют совершать поступки, за которые стыдно министерству авиации. Были или нет аморальными эти затянувшиеся воздушные атаки против гражданского населения в Германии, сэр Артур Харрис никогда не боялся объявить миру как о своих намерениях, так и о своих методах. Нередко это вызывало сильное замешательство в министерстве авиации, как тогда, когда он объявил, что его злосчастная битва за Берлин будет продолжаться до тех пор, «пока сердце нацистской Германии не остановится».

В более поздний период войны к этой аргументации присоединился капеллан Королевских ВВС в штабе командования бомбардировочной авиации в Хай-Уай-комб – каноник Л.Дж. Коллинз. Он был родственником по жене сэра Артура Харриса и назначен на должность капеллана при командовании в сентябре 1944 года. Он организовал там работу активно посещаемого кружка христианского братства.

В конце 1944 года, когда эти внутренние разногласия приближались к пику, он считал необходимым организовать под эгидой этого кружка цикл политических лекций на темы морали для высших офицеров командования бомбардировочной авиации. Одну из первых лекций по предложению самого Коллинза прочитал министр авиационной промышленности и блюститель христианской морали Стэффорд Криппс. Главнокомандующий Сэр Артур Харрис отказался присутствовать лично и назначил своего заместителя сэра Роберта Сондби принимать гостей и председательствовать на этом собрании в конференц-зале штаба авиационного командования.

Министр авиационной промышленности считал неудачной тему «Бог – мой пилот» своей послеобеденной лекции, на которой присутствовали около сотни старших офицеров и командиров. Он красноречиво акцентировал внимание на том, что ответственные за операцию по проведению бомбардировок в Германии, как в правительстве, так и в командовании бомбардировочной авиации, должны всегда быть уверены в том, что они являются неотъемлемой частью их военных замыслов. «Даже когда вы участвуете в совершении злонамеренных актов, – настаивал он, – Бог всегда смотрит из-за вашего плеча». Для ведущего политика это скрытое осуждение методов командования в разгар одной из самых жестоких воздушных атак было бы примечательным; но принятие такой явно предвзятой точки зрения министром авиационной промышленности для большинства присутствовавших офицеров оказалось за пределами допустимого. Последовала жаркая дискуссия. С командиром авиационного крыла органа руководства, который простодушно спросил, следует ли им считать

на основании лекции Криппса, что он не очень верит в доктрину бомбардировок сэра Артура Харриса, Криппс повел себя, как королевский адвокат со свидетелем противной стороны. Этот офицер, вспоминает Сондби, был подвергнут осмеянию и испытал презрительное к себе отношение. Собрание уже превращалось в грубую словесную перебранку, когда один офицер спросил, не является ли явное неприятие Криппсом воздушных атак в отношении Германии объяснением очевидного отсутствия достижений на посту министра авиационной промышленности и не потому ли слишком часто министерство отказывало командованию при заключении сделок.

Прежде чем Стэффорд Криппс успел ответить, из-за организационного превосходства командование бомбардировочной авиации опять перехитрило противника, даже несмотря на то, что тот перехватил инициативу. Сэр Роберт Сондби, который фактически был офицером ВВС, изначально разработавшим блестяще проявившую себя обманную стратегию «корона», нажал под столом потайную кнопку звонка, и тут же появился офицер метеорологической службы с непроницаемым лицом, который стал демонстративно докладывать последнюю «метеорологическую сводку». В ней прогнозировался «сильный туман» в Глостершире, куда министр должен был отправиться в тот же вечер. Доклад, конечно, последовал в подходящий момент, но ничего не подозревавший министр авиационной промышленности заспешил домой. В тот вечер среди присутствующих, конечно, было немало офицеров, прекрасно знавших о существовании и применении «короны». К чести командования, никто из них не выдал секрет неожиданного веселья.

Сэр Артур Харрис был, естественно, расстроен происшедшим, даже несмотря на то, что вовремя появившийся доклад о тумане не дал еще больше испортиться отношениям с министерством авиационной промышленности. Позднее он попытался компенсировать вред, который, как он полагал, был причинен Криппсом, пригласив своего личного помощника Т. Уэлдона, преподавателя философии морали в колледже Магдалины в Оксфорде, чтобы прочитать лекцию «Этика бомбардировок» для старших офицеров. Эта лекция была, как вспоминает Сондби, почти столь же туманной, как и у Криппса. Ее только оживил в конце каноник Коллинз своим невинным вопросом, не ошибся ли он, полагая, что лекция называется «Бомбардировка этики».

Публичные обмены мнениями к концу 1943 года едва ли стали менее оживленными, разве что менее назидательными, чем те, которые происходили за колючей проволокой и бетонными сооружениями командования бомбардировочной авиации. 1 декабря господин Стоукс сделал последнюю до 1945 года попытку после дрезденской трагедии добиться от Синклера признания того, что доктрина сплошных бомбардировок районов была одобрена. Он потребовал объяснить, действительно ли цели для ночных бомбардировщиков были «изменены на бомбардировку городов и обширных территорий, на которых располагаются объекты военного назначения?» Сэру Арчибальду Синклеру пришлось уклониться от прямого ответа, и, повторяя то, что уже говорил 31 марта, он заверил, что «никаких изменений доктрины не произошло». Доктрина командования бомбардировочной авиации действительно не претерпела изменений, но господин Стоукс, не удовлетворенный туманным ответом, настаивал на ответе на свой вопрос и потребовал объяснить, «можно ли говорить о том, что, по всей вероятности, минимальная территория цели теперь составляет шестнадцать квадратных миль? Скорее с сарказмом, чем объективно, министр авиации ответил, что его досточтимый друг, должно быть, не услышал его ответа: «Я сказал, изменений в доктрине не произошло».

Когда господин Стоукс со своей поразительной настойчивостью потребовал сообщить ему площадь, в квадратных милях, района, подвергшегося ударам 350 бомб типа «блокбастер», таких же, которые недавно были сброшены на Берлин, ему сообщили, что едва ли на этот вопрос можно ответить, не выдавая важную информацию врагу.

Стоукс: «Ответ настолько неподходящий, что правительство не осмеливается дать его?»

А.Синклер: «Нет, сэр. Берлин – узел двенадцати стратегических железных дорог, второй крупнейший порт в Европе; он связан со всей системой каналов Германии. В городе находятся: Всеобщая компания электричества, предприятия «Сименс», «Фокке-Вульф», «Хейнкель» и «Дорнье», и если бы мне было позволено выбрать только одну цель в Германии, то той целью был бы Берлин».

Стоукс: «Не признает ли мой досточтимый друг своим ответом, что правительство теперь прибегает к бомбардировкам без разбора, в том числе жилых районов?»

А.Синклер: «Досточтимый джентльмен неисправим. Я упомянул ряд жизненно важных военных объектов».

Эмануэль Шинвелл между тем заметил, что приветствовал бы усилия правительства ее величества к скорейшему завершению войны, и мнение, что любые меры, которые приблизят конец войны, морально оправданы, к концу дебатов возобладало. И когда церковь в лице доктора Белла, епископа Чичестера, все-таки выразила в начале февраля 1944 года резкий протест против воздушных атак – он узнал об ужасной участи Гамбурга и других крупных городов из независимых источников, когда был в Швеции, – общественное мнение отказывалось воспринимать его всерьез.

Глава 4

Сабля и дубинка

Лето 1944 года выдало еще одну поучительную, если не сказать непреднамеренную демонстрацию теории атак районов, на этот раз германскими военно-воздушными силами; в июне начались атаки на Лондон оружием типа «Фау».

Их эффект был почти столь же немедленным, как и незапланированным. Операция «Арбалет» (кодовое название атак на пусковые площадки «Фау») стала дополнительной заботой и временами первоочередной задачей для сил бомбардировочной авиации. По интенсивности своих действий она конкурировала с ударами по целям, которыми были железные дороги Франции. Последнее было важным компонентом операции по высадке в Нормандии под названием «Оверлорд». Сорок процентов производства 500-килограммовых бомб было сосредоточено на заводах в районе Лондона, и атака оружием «Фау» вызвала столь значительные повреждения, что заметно повлияла на выпуск продукции. Эти бомбы сначала использовались для поражения точечных целей, что неблагоприятно влияло на план бомбардировки железных дорог. Этот план одно время был причиной спора между союзниками. В апреле премьер-министр выражал все большее беспокойство по поводу числа жертв среди гражданского населения Франции, которые повлечет за собой осуществление плана бомбардировки железных дорог, и в конце концов выразил протест Рузвельту. В ответ 11 мая Рузвельт сказал, что решение следует предоставить принимать военным командирам, и планы начали претворяться в жизнь без дальнейших протестов, хотя Эйзенхауэр предупредил летные экипажи, чтобы число жертв среди мирных жителей было сведено к минимуму.

Верховное командование англо-американских сил стратегической бомбардировочной авиации перешло от сэра Чарльза Портала к главнокомандующему, генералу Эйзенхауэру в апреле 1944 года в связи с назревшей необходимостью тесного взаимодействия между войсками в операции «Оверлорд». Согласно директиве, изданной 17 апреля 1944 года заместителем Эйзенхауэра Теддером, роль командования бомбардировочной авиации была неопределенно обозначена как состоящая в том, чтобы «дезорганизовать германскую промышленность», которая могла интерпретироваться как полномочия для продолжения атак районов, в которые так твердо верил сэр Артур Харрис. Однако вместо этого, в ответ на пожелания Эйзенхауэра и Теддера, усилия сэра Артура Харриса были в первую очередь направлены на сотрудничество в рамках операции «Оверлорд», а потом уже на план удара по нефтяным объектам. Одним из ощутимых негативных факторов как следствие бомбардировок районов в этот период, возможно, были потери, которые несли экипажи самолетов, когда их, главным образом, посылали бомбить Берлин. Кульминацией этого стал авианалет в ночь с 30 на 31 марта, когда из 795 бомбардировщиков 95 не вернулись после атаки Нюрнберга.

На основании послевоенных исследований данных, полученных из трех различных источников, было выдвинуто предположение, что этот впечатляющий успех ночных истребителей в Нюрнберге стал следствием утечки информации с пункта командования бомбардировочной авиации. По крайней мере один военнопленный, допрашивавшийся в секретном пункте сбора и обработки донесений для летчиков союзников в Дулаг-Люфт, неподалеку от Франкфурта, узнал от главного офицера-дознателя на следующий день после налета на Нюрнберг, что немцы знали, что Нюрнберг выбран целью ночных бомбардировок и что бомбардировщики должны были следовать, строго придерживаясь прямолинейного маршрута.

Таким образом, в эти летние месяцы командование бомбардировочной авиации не имело возможности провести бомбардировки территорий в масштабе, сравнимом с тем, который был характерен для больших сражений 1943 года. Плану ударов по нефтяным заводам уделялось все большее внимание в течение июня и июля, он стал высшим приоритетом,

и, когда в июле была предпринята попытка подвергнуть серии массированных бомбардировок с воздуха один из германских городов, меры воздействия были опрометчиво забыты: ко времени третьего и заключительного авианалета, в данном случае на Штутгарт, на базах 3-й авиагруппы использовали даже бомбы, помеченные на снятие с вооружения до 1940 года. Их начинка состояла из взрывчатых веществ времен Первой мировой войны. Основная масса взрывчатых веществ, сброшенных во время этих ведомых «следопытами» авиарейдов на Штутгарт, состояла из малых бомб общего назначения, непригодность которых еще за три года до этого доказал профессор Цукерман. Единственным новшеством было взятие на вооружение реактивных авиабомб, тридцатифунтовых реактивных бензиновых бомб, сконструированных так, что из них вырывается пламя на расстояние 10 метров.

Попытка повторить катастрофу Гамбурга в ходе серий авианалетов на Штутгарт потерпела полный провал; окруженный кольцом низколежащих холмов, город имел неконтрастный облик на панорамном радиолокационном прицеле ffiS. Расчет по времени не был четким, сосредоточение слабым, маркировка целей неясной; единственным значительным успехом в ходе атаки в ночь с 24 на 25 июля 1944 года, в первую годовщину битвы за Гамбург, было уничтожение оперативного пункта связи системы наблюдения, где погибли восемь офицеров и сорок девушек-диспетчеров люфтваффе. Провал атаки, которую осуществляли 614 бомбардировщиков, нашел свое отражение в небольшом числе убитых, отмеченных по списку. Начальник полиции доложил предварительно о 100 убитых, 200 пропавших без вести и 10 тысячах оставшихся без крова в результате атаки, длившейся 35 минут. Для полноты картины статистическое управление Штутгарта предоставило послевоенные данные: в результате трех авиарейдов 24, 25 и 28 июля 1944 года всего 898 человек было убито и 1916 – ранено.

Но спустя шесть недель, 12 сентября соединение всего из 217 «ланкастеров» совершило такой массированный рейд в гораздо менее благоприятных условиях, что за 31 минуту после 22.59 вечера 971 человек был убит и 1600 получили ранения. Центральная часть города была полностью стерта с лица земли.

Заметное рассеивание сил в трех июльских авиарейдах по обозначаемым «следопытами» целям по сравнению с единственным более поздним сентябрьским налетом, в котором группа «следопытов» не играла непосредственной роли, было связано с двумя факторами. С одной стороны, первые три атаки проводились в то время, когда существовал запрет на применение бризантных взрывчатых веществ против германских городов. С другой стороны, последняя атака производилась 5-й бомбардировочной авиационной группой, для которой была характерна своя техника действий на малой высоте, в то время как в первых трех рейдах бомбардировщики полагались на направляемые по радиопеленгу световые указатели цели 8-й группы «следопытов».

Успех этого штутгартского рейда как атаки по территории (5-я группа со своими 230 самолето-вылетами достигла значительно большего, чем было достигнуто всем командованием в июльский период с 1662 самолето-вылетами) стал мрачным предзнаменованием последующих ударов авиации по германским городам. Отличительная особенность блистательного и точного визуального обозначения целей на малой высоте шла вразрез со всеми доктринами, в которые верил командир «следопытов». В начале года он даже выражал протест, утверждая, что обозначение целей на малой высоте не имеет практического значения. «Практически невозможно распознавать по картам объекты, пролетая на малой высоте над плотно застроенными районами», – протестовал он, когда обсуждался план такого обозначения с пикирования целей в Берлине. За такое усердие сэр Артур Харрис лишил его первоклассных эскадрилей «Ланкастеров-83» и «Ланкастеров-97» и предоставил их вместе с 627-й эскадрилей («москито») в распоряжение вице-маршала Ральфа Кохрэйна, командующего налетами 5-й авиационной группы, что вступало в силу с 6 апреля. На три эти эскадрильи

были возложены важнейшие задачи по осуществлению первого из трех крупных авиарейдов на Дрезден в 1945 году.

Все три эскадрильи дебютировали в составе 5-й группы в первой атаке с визуальным обозначением целей на малой высоте на немецкий город в ночь с 24 на 25 апреля 1944 года. Объектом был Мюнхен, и в то время как основные силы из 260 «ланкастеров» двигались своим маршрутом через Францию в направлении Южной Германии, а крупномасштабная отвлекающая атака на Карлсруэ приковывала к себе большую часть сил истребительной авиации, группа капитана Г.Л. Чешира в отчаянном пике на малой высоте, пересекая хорошо охраняемую сортировочную станцию Мюнхена, сбросила в самый ее центр маркировочную бомбу с огнями красного цвета за несколько минут до времени «Ч» (начала бомбежки). Три других «москито» начали обозначение целей в то же самое время, получив от него приказ по радио метрового диапазона. Бомбардировка началась на минуту раньше и закончилась через двадцать девять минут. Было сброшено 663 тонны зажигательных и 490 тонн фугасных бомб, не менее 90 процентов из которых, по приблизительным оценкам, поразили цель.

Ложный заход на атаку в направлении Южной Франции, как видно, не обманул противовоздушную оборону: боевые порядки бомбардировщиков были засечены корпусом наблюдения в 23.55. Сигнал повышенной боевой готовности был дан в 12.31, а предупреждение об опасности воздушного нападения 28-й степени поступило четыре минуты спустя. Фактически зенитные батареи Мюнхена открыли огонь уже в 1.25, тогда как время «Ч» должно было наступить только через 20 минут: вероятно, они вели огонь по одиннадцати самолетам «москито» 627-й эскадрильи, сбрасывавшим полоски металлизированной бумаги перед тем, как использовать главные силы указателей целей. И хотя в появившемся в 10 часов на следующий день докладе временной полиции относительно последствий авиарейда приводились данные о 30 убитых и 6 пропавших без вести (поразительно низкая цифра, которая позднее была подкорректирована, но лишь до 136 погибших), повреждения, причиненные городу, были впечатляющими. Сообщалось, что сильно пострадали электростанция, Восточный вокзал, сортировочные станции на Арнульфштрассе, главпочтамт и вокзал Лаймер. В числе разрушенных зданий оказались три армейские постройки, пять полицейских казарм и восемь казарм ПВО. Успех такого масштаба был следствием строго контролируемой атаки главных сил бомбардировщиков при точно выставленных указателях целей.

Идею использовать головной бомбардировщик над целью, чтобы направить бомбардировочные экипажи и вдохновить их, впервые предложил вице-маршал авиации Беннет 2 декабря 1942 года, когда послал командира эскадрильи С.П. Дэниэлса, одного из ведущих офицеров, руководить атакой на Франкфурт, но лишь со стандартным радиооборудованием для связи с основными силами. Все экипажи были проинструктированы прислушиваться к командам во время нахождения над заданным районом бомбометания, но многие докладывали во время опросов после рейда, что слышали только «невнятное бормотание», когда были над целью. К несчастью, погода в тот день была очень плохой, и атмосферные помехи сделали связь неэффективной. Тем не менее, это породило несправедливое отношение как к группе «следопытов», так и к командиру эскадрильи Дэниэлсу. Так, официальные историки считали, что технические приемы головного бомбардировщика «впервые были применены командиром авиакрыла Гибсоном в рейдах на дамбы» или что атака на Пенемюнде была «первым случаем, в котором они [технические приемы] были использованы в крупной атаке». Власти Франкфурта не осознали того, что командование бомбардировочной авиации как раз намеревалось атаковать сам город, и не было зафиксировано, что бомбы сбрасывались вблизи городских границ. Однако в Дармштадте, в семнадцати километрах южнее, начальник полиции зафиксировал гибель четырех граждан в самом жестоком авианалете года. На этот эксперимент головного бомбардировщика не было никакого разрешения, и сэр Артур приказал Беннету не пытаться его повторить; риск был слишком очеви-

ден. Однако, когда вице-маршал Кохрэн, руководивший наступательными действиями 5-й группы, шесть месяцев спустя планировал рейд на дамбы Рура, Харрис не высказал никаких возражений против использования для связи высокочастотной радиоаппаратуры.

29 августа 1944 года атака, совершенная 5-й группой на Кенигсберг, положила начало вызвавшим огненные смерчи рейдам на Дармштадт, Брунsvик (Брауншвейг), Хайльбронн и, наконец, Дрезден. Теперь группа в основном действовала как независимое соединение со своими эскадрильями «следопытов», со своими самостоятельными метеорологическими вылетами, собственными самолетами-разведчиками, совершавшими облеты после рейдов, и, пожалуй, что важнее всего, с бомбардировщиками «ланкастер» на вооружении. Для атаки на порт Кенигсберг была разработана новая техника «офсетного» маркирования целей и бомбометания. 189 «ланкастеров» приблизились к цели с трех различных, заранее определенных направлений, в то время как два ранее вылетевших «ланкастера» с целеуказателями красного цвета на борту распознавали и маркировали намеченную цель, конкретную железнодорожную сортировочную станцию. И хотя основные силы бомбардировщиков должны были выходить на цель по одному и тому же единому указателю, сближение под тремя различными углами и промахи, сопряженные со временем, стали результатом при атаке трех намеченных целей, что было равноценно всего одной успешно наведенной атаке. Это было немаловажным соображением, когда речь шла о такой хорошо защищенной цели, как Кенигсберг, и особенно ценным с учетом того, что указатель цели находился с наветренной стороны от него и район атаки не завлакивало дымом от пожарищ. Из 480 тонн сброшенных бомб 345 приходилось на долю зажигательных, малых и мощных двухкилометровых термитных бомб. Бомбовый груз, который мог взять на борт каждый из «ланкастеров», в данном случае был небольшим из-за того, что полет занимал одиннадцать часов и двадцать минут. Во время неудачной атаки Кенигсберга за три ночи до этого от группы требовалось сбросить серию реактивных бомб, и они оказались столь же неэффективными в балтийском порту, как и в Штутгарте за месяц до этого или в Дармштадте 25 августа.

Время «Ч» было намечено для Кенигсберга в 1.07 ночи 30 августа, но потребовалось 20 минут, прежде чем был удовлетворен командир авиакрыла на головном бомбардировщике, Дж. Вудрофф. Указания с головного бомбардировщика, переданные по радио на метровом диапазоне, были четкими и лаконичными, и к 1.52 ночи, когда упали последние бомбы, были стерты с лица земли 435 из 333 гектаров полностью застроенного района: 134 тысячи человек лишились домов, 21 процент промышленных зданий получили серьезные повреждения.

Когда 11 сентября для 5-й группы наступило время осуществить атаку на Дармштадт, было предпринято еще большее усовершенствование этой техники «офсетной бомбардировки». С точки зрения технического исполнения бомбардировки город представлял собой трудную мишень для атаки, поскольку промышленные районы были разбросаны на значительной территории на периферии протяженной жилой и коммерческой зоны центра. Трудно было попытаться нанести ущерб промышленным районам, заставляя бомбы ложиться вразброс вокруг заданной цели – а это было обычной практикой группы «следопытов», – и надеяться, что какие-нибудь из них затронут промышленные окраины. Это было бы пагубной тратой сил, особенно при небольшом числе бомбардировщиков.

Для многих немцев атака на Дармштадт стала неожиданностью. Сами они связывали очень низкий уровень ПВО и отсутствие противопожарного оборудования с непосредственной причиной большого числа жертв. Тут уместно было бы рассказать, как получилось, что атака на город вообще была осуществлена, поскольку это служит достаточно наглядным примером того, какими могут быть источники информации, на которую опирались комиссии министерства авиации по выбору целей. В начале июня одна почтенная вдова, которая до войны жила в Дармштадте, а в 1938 году, подобно многим немцам, бежала от национал-социалистических преследований, оказалась в том же жилом квартале в Сербитоне, что и коман-

дир авиакрыла ВВС Великобритании, который тогда входил в комиссию по выбору целей. Она заметила ему, что незадолго до своего отъезда из Германии видела, что неподалеку от ее дома в Дармштадте строился крупный завод «по производству оптического оборудования для подводных лодок». Поэтому она спросила, как так получилось, что город не стал объектом крупной атаки Королевских ВВС. В то время как комиссия по выбору целей проявила определенный интерес к этому донесению, командира авиакрыла попросили расспросить более подробно о военных сооружениях или промышленных предприятиях по соседству.

Именно в результате итогового доклада комиссии по этому городу Дармштадт появился в еженедельном списке целей, составленном объединенной комиссией по целям стратегического значения, и командование бомбардировочной авиации получило указания нанести удар по этому городу. Однако Дармштадт в то время был не только центром химической промышленности и заводов оптических приборов, хотя об этом и не знало министерство авиации, но там также была школа по подготовке специалистов по «Фау-2».

Линейная атака, которую развивал вице-маршал авиации Кохрэн, была особым образом связана с атакой на Дармштадт. На западных окраинах города находился знаменитый прямоугольный кавалерийский тренировочный плац, сооруженный на известковой почве и потому выглядящий подозрительно белым на аэрофотоснимках. Именно этот плац служил ориентиром для атаки. 627-я эскадрилья, лозунг которой звучал подходяще: «с первого взгляда» и летчики которой всегда, еще с Мюнхена отличались смелыми атаками на малой высоте с визуальным опознаванием целей, предоставила 14 «следопытов» «москито» как для визуального указания целей, так и для подготовки бомбовых атак из пикирования отдельных отдаленных заводов. Командир авиакрыла Вудрофф и в этот раз был в головном бомбардировщике.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.