

ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ Второй мировой войны

Свыше
400 моделей
военной
авиатехники

Мы привыкли видеть над головой мирное небо, но стоит только открыть эту книгу — и любители военной истории услышат рокот сотен моторов, а перед глазами пронесутся бипланы, монопланы, вертолеты с советскими, фашистскими, британскими флагами на крыльях — более 400 черно-белых, как в хроникальной съемке, ретроизображений!



✚ Ил-2

Самый массовый военный самолет Второй мировой войны
Этот штурмовик прилетал на аэродром, несмотря на сотни пробоин
За 10 боевых вылетов его пилоту присваивали звание Героя Советского Союза



✚ «Messerschmitt» Bf-109

Настоящий шедевр инженерной мысли своего времени
Не похож ни на один другой самолет
Истребитель сочетает в себе минимальные размеры и невероятно мощный двигатель



✚ «Boeing» B-29 «Superfortress»

Стал новым этапом развития бомбардировщиков
С борта этого самолета на Хиросиму была сброшена атомная бомба
После войны советская авиация взяла эту модель на вооружение:
Ту-4 — практически точная копия B-29

www.bmm.ru

ISBN 978-5-9910-2247-7



9 785991 022477

www.trade.bookclub.ua

ISBN 978-966-14-4313-5



9 789661 443135

ВОЕННАЯ
АВИАЦИЯ



ВТОРОЙ МИРОВОЙ
ВОЙНЫ

Я. Л. Чумаков



ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ

Второй мировой войны

Я. Л. ЧУМАКОВ







Я. Л. Чумаков



ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ

Второй мировой войны

ХАРЬКОВ
БЕЛГОРОД
2013



КЛУБ
СЕМЕЙНОГО
ДОСУГА

УДК 358.4
ББК 68.65
Ч-90

Никакая часть данного издания не может быть
скопирована или воспроизведена в любой форме
без письменного разрешения издательства

Дизайнер обложки *Мария Пащевская*

ISBN 978-966-14-4313-5 (Украина)
ISBN 978-5-9910-2247-7 (Россия)

- © Книжный Клуб «Клуб Семейного Досуга», издание на русском языке, 2013
- © Книжный Клуб «Клуб Семейного Досуга», художественное оформление, 2013
- © ООО «Книжный клуб “Клуб семейного досуга”», г. Белгород, 2013



ВВЕДЕНИЕ

Редкая книга о Второй мировой войне обходится без словосочетания «война моторов». Но как бы ни были затерты эти слова, они не лишены смысла. Впервые исход сражений настолько ощутимо зависел от насыщенности и технического уровня боевой техники воюющих государств. Не в последнюю очередь это касалось авиации — наиболее динамично развивающегося рода войск. Аэропланы начального периода Первой мировой рассматривались преимущественно как средство ведения разведки, на первых порах не имели вооружения и не воспринимались как самостоятельная величина, способная в какой-либо мере повлиять на ход войны. Количество боевых самолетов в 1914 г. в общей сложности не достигало и тысячи машин. Но достаточно быстро противники убедились, что авиация может выполнять и иные функции. Уже в конце 1914 г. в русской армии была создана «Эскадра воздушных кораблей» — первое в мире соединение тяжелых бомбардировщиков (10 боевых и 2 учебных самолета «Илья Муромец» конструкции Игоря Сикорского). Через два года многомоторные машины аналогичного назначения появились и на Западе. Для предотвращения воздушных налетов и рейдов аэропланов-разведчиков личного оружия пилотов стало уже недостаточно, и на борту неуклюжих

с современной точки зрения летательных аппаратов появились пулеметы. Так появился новый вид военной техники — самолет-истребитель.

Когда заходит разговор о самолетах Второй мировой, в первую очередь обычно вспоминаются машины наиболее массовые и известные, такие как истребители Яковлева и Мессершмитта, бомбардировщики Ильюшина или Юнкерса, «летающие крепости» или «рамы»... В то же время парк военных самолетов 40-х годов был достаточно многочисленным и неоднородным. Одно только перечисление всех типов самолетов, стоявших на вооружении армий воюющих государств, заняло бы немало времени, поэтому в этой книге речь пойдет в первую очередь о машинах, выпускавшихся большими сериями, или наиболее оригинальных конструкциях при условии, что все они успели так или иначе принять участие в сражениях Второй мировой.



ОРУЖИЕ АСОВ

ПОСЛЕДНИЕ ИЗ МОГИКАН

Переоснащение армии — процесс достаточно длительный. Неудивительно, что и парк машин, на которых летчики-истребители вступили в бой в начале Второй мировой войны, оказался достаточно разношерстным. Немалую его часть составили самолеты, созданные в первой половине 30-х годов. Инженеры тех лет не пришли еще к однозначному выводу — каким должен быть истребитель, какие летно-технические



Первый цельнометаллический истребитель «Junkers» D1

характеристики имеют для него первостепенное значение и, соответственно, — какую он должен иметь конструкцию. Несмотря на то что еще в 1918 г. поднялся в воздух первый цельнометаллический истребитель «Юнкерс» D1, в основном в строю были машины, изготовленные из древесины, с фанерной или полотняной обшивкой.

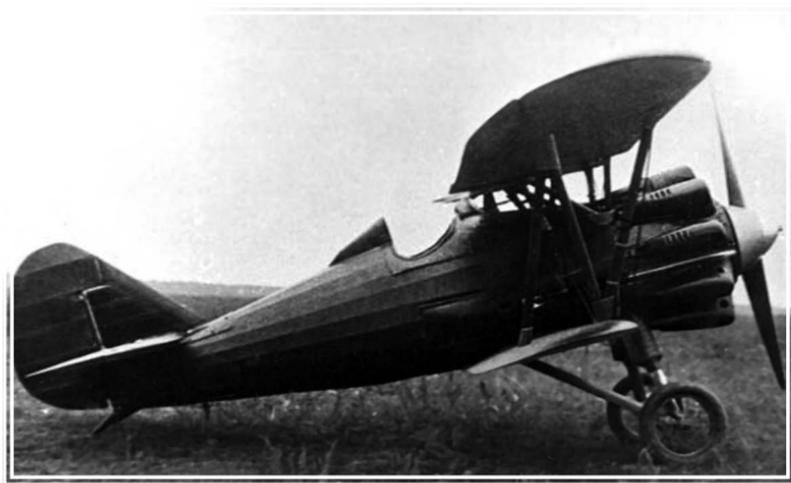
Многие самолеты середины 30-х годов сохранили и наиболее популярную схему истребителя конца Первой мировой — биплан или полуторараплан. Ряд авиационных специалистов этого периода отдавал предпочтение именно бипланам как машинам более маневренным по сравнению с современными им монопланами. Эта схема в значительной мере диктовалась и уровнем технологий. Необходимая истребителю скорость достигалась в первую очередь путем увеличения мощности двигателя, что неминуемо влекло за собой утяжеление машины, увеличение нагрузки на крыло и, как следствие, ухудшение маневренности. Известный советский авиаконструктор А. С. Яковлев писал: «В то время считалось, что из-за недостаточной горизонтальной маневренности монопланов они в бою должны действовать совместно с бипланами: первые догоняют и сковывают действия противника, вторые уничтожают его».

Эта концепция нашла отражение и в работе ведущего советского создателя истребителей Николая Николаевича Поликарпова. Выдающийся авиаконструктор 20—30-х годов, создатель целого семейства истребителей, разведчиков Р-1, Р-5 и знаменитого учебного биплана У-2 (По-2) начинал свою работу в авиации еще в 1916 г. на одном из первых русских авиастроительных предприятий — Русско-Балтийском вагонном заводе — под руководством знаменитого создателя «Ильи Муромца» и «Русского витязя» Игоря Ивановича Сикорского.

Конструкторское бюро Поликарпова почти одновременно представило две выполненные по различной схеме машины — моноплан И-16 и биплан И-15 (дальнейшим развитием которого стали принявшие участие в воздушных сражениях Второй мировой И-15бис и И-153).

Созданный в 1933 г. биплан И-15 стал развитием разработанного еще в 1930 г. И-5, которому также довелось принять участие во Второй мировой войне. Конечно, как полноценный истребитель этот самолет, имевший скорость всего 280 км/ч и вооруженный двумя пулеметами калибра 7,62 мм, использоваться уже не мог, но в качестве штурмовиков и легких бомбардировщиков И-5 применялись до 1943 года.

И-15 имел смешанную конструкцию: фюзеляж представлял собой сварной каркас, обшитый спереди дюралем, а в хвостовой



Истребитель И-5



Истребитель И-15

части — полотном (деревянные крылья также обтягивались тканью). Впервые на советском истребителе была установлена бронеспинка — броневая защита позади летчика. Самолет оснащался 480-сильным двигателем М-22 (под таким наименованием выпускался в СССР лицензионный «Гном-Рон» «Юпитер VI»); позже в качестве силовой установки использовался американский мотор «Райт-Циклон» R-1820-F3 мощностью 625 л. с., называвшийся в советском варианте М-25.

Вооружение составляли 4 пулемета ПВ-1 калибра 7,62 мм, стрелявших синхронно через воздушный винт. ПВ-1 (пулемет воздушный, 1-я модель) представлял собой модифицированный конструктором А. В. Надашкевичем для нужд авиации знаменитый станковый «Максим». В отличие от прототипа, он имел воздушное охлаждение, весил на 5,8 кг меньше. Скорострельность была увеличена с 600 до 750 выстр./мин.

Боевое крещение истребитель получил в ноябре 1936 г. в небе Испании, куда советская боевая техника и экипажи из добровольцев направлялись для оказания помощи республиканскому правительству во время гражданской войны 1936—1939 гг. Советские истребители (здесь их называли «Чато» — «курносый») успешно противостояли авиации франкистов. Основными их противниками были итальянские и германские машины, такие как ФИАТ CR.32 или «Хейнкель» He-51, на которых летали как испанские летчики, так и пилоты итальянского экспедиционного корпуса и немецкого легиона «Кондор». Характерно, что в своих сводках франкисты часто именовали эту машину «Кёртисс», не веря, что в СССР смогли самостоятельно разработать столь удачный истребитель, и считая его американским. Но на Родине признание к И-15 пришло уже после того, как его сняли с производства (всего было выпущено 384 самолета).

В конце 1935 г. И-15 был снят с конвейера, но положительные отзывы о боевом применении в Испании способствовали возобновлению выпуска биплана, и в 1938 г. в серийное производство был запущен И-15бис (или И-152). Новая модификация отличалась более мощным двигателем М-25В, но-

вым капотом, наличием коллектора и подогрева воздуха для двигателя. Верхнее крыло имело прямой центроплан вместо первоначальной «чайки». Считалось, что «чайка» ведет к путевой неустойчивости самолета, затрудняет обзор (особенно при взлете), поиск цели и само прицеливание. Время выража — главное достоинство И-15 — несколько ухудшилось (с 8 до 12 секунд), машина действительно стала более устойчивой, что улучшало прицеливание и ведение огня.

Хотя к началу выпуска конструкция машины уже успела устареть, этот истребитель стал тем не менее участником нескольких войн.

Вскоре после начала выпуска И-15бис были отправлены в числе другой советской боевой техники в Китай. Самолеты применялись совместно с И-16 — согласно уже упомянутой тактике взаимодействия маневренных и скоростных истребителей. Впрочем, И-15бис, хоть и уступал в скорости И-16, тем не менее превосходил в ней большинство японских самолетов, а основного противника — биплан «Кавасаки» Ки-10 («тип 95») конструкции 1936 г. — также в маневренности и скороподъемности.

Следующей войной для И-15бис стали боевые действия во время советско-японского вооруженного конфликта у реки Халхин-Гол в Монголии весной—летом 1939 г. К этому времени



Истребитель И-15бис

у поликарповских машин появился новый противник — японский истребитель «Накадзима» Ki-27 «Натэ» («тип 97»), превосходящий их в скорости. Впрочем, и советская сторона уже была представлена новинками: бипланом И-153 «Чайка» и пушечными модификациями моноплана И-16.

Кроме Монголии, «бисы» в количестве 20 единиц были отправлены в Испанию. Часть машин, оставшихся в Испании после поражения республиканцев, вошла позже в состав авиации франкистов.

В сентябре 1939 г. 440 самолетов этого типа было сосредоточено на границе с Польшей, но польская авиация не смогла оказать ощутимое сопротивление вторгшейся на территорию страны Красной армии. Более активное участие приняли истребители И-15бис в Зимней войне 1939—1940 гг. в Финляндии, причем пять самолетов достались финнам в качестве трофеев. Машины вошли в состав финских ВВС, где использовались в основном для тренировки летного состава; три из них оставались в строю до начала 1945 года.

К лету 1941 г. на вооружении советских ВВС в приграничных округах оставалось 298 истребителей И-15 и И-15бис. Боевое применение их сводилось, как правило, к ведению штурмовых действий. Бомбовая нагрузка была небольшой — до 150 кг, однако в послужном списке истребителей Поликарпова есть весьма примечательный факт. Именно «бисы», «чайки» и И-16 впервые были оснащены пусковыми установками 82-мм реактивных снарядов РС-8 и применили их в бою еще во время противостояния на Халхин-Голе. Самолеты Поликарпова фактически стали летающими прообразами знаменитой «Катюши» — сухопутные установки БМ-13 и БМ-8 на базе грузового автомобиля появились несколько позже.

В действующей армии И-15бис находились до конца 1942 г., после чего их стали передавать в учебные подразделения. До конца войны эти самолеты оставались на вооружении только на Дальнем Востоке, где выполняли функцию скорее сдерживающей, чем реальной боевой силы. В боевых действиях

против Японии в 1945 г. поликарповские истребители участия уже не принимали.

Последним в семействе советских бипланов стал И-153. В этой машине Поликарпов снова вернулся к центроплану типа «чайка», что и дало ей название. Доводка самолета продолжалась довольно долго — схема биплана себя фактически исчерпала. Тем не менее серийный выпуск «чаек» был начат в 1939-м и продолжался до 1941 г. Новая модификация была оснащена 800-сильным двигателем М-62, имела убирающееся шасси. Истребитель был вооружен четырьмя 7,62-мм пулеметами ШКАС с боезапасом 2500 патронов.

На 22 июня 1941 г. в западных округах насчитывалось около 1300 истребителей И-153.

Приняв на себя первый удар гитлеровской авиации, «чайки», до того имевшие на боевом счету сбитые в Монголии японские самолеты, уже 22 июня открыли счет и уничтоженных немецких, причем среди них были не только бомбардировщики Ju-87 или Ju-88, но и истребители Vf-109 и Vf-110.

С осени 1941 г. «чайки» несли службу преимущественно в частях ПВО, а при приближении фронта использовались также для ударов по наземным объектам. Разностороннее применение получили И-153 в небе осажденного Ленинграда, где на долю «чаек» выпало сопровождение транспорта и охрана трассы снабжения города, ночная охота за прожекторами и участие в контрбатареинной борьбе. Но все же потери явно устаревших машин были слишком велики. К концу 1941 г. в рядах советской авиации оставалось, по имеющимся данным, немногим более двухсот И-153. Дольше всего, пожалуй, они несли службу в ПВО Баку, где оставляли свои машины авиаполки, направлявшиеся на доукомплектование и получавшие более современные истребители. Летом 1942-го здесь еще насчитывался 141 самолет. Последним годом применения «чаек» стал 1943-й.

Несмотря на то что требованиям новой войны летно-технические данные новой машины уже не соответствовали, самолет все же стал одним из лучших серийно выпускавшихся



Истребитель И-153

истребителей-бипланов. В общей сложности было выпущено 3437 самолетов.

Почти одновременно с И-15 в 1934 г. было принято решение и о начале серийного выпуска одного из самых известных истребителей 30-х годов — И-16.

И-16 стал, по существу, первым истребителем, способным вести эффективный бой на вертикалях. По замыслу создателей, машина должна была максимально совмещать качества скоростного истребителя с высокой маневренностью в воздушном бою. Истребитель имел легко узнаваемый внешний вид — минимальные размеры, бочкообразный толстый фюзеляж, маленькое крыло площадью вместе с подфюзеляжной частью $14,54 \text{ м}^2$, что обеспечивало минимальное аэродинамическое сопротивление (способствовало этому и убираемое в полете шасси — новшество по тем временам). Характерной особенностью И-16 была также задняя центровка (считалось, что чем менее устойчив самолет, тем он легче и лучше управляем). Из-за этого И-16 оказался достаточно строгим в пилотировании — машина требовала большого внимания от летчика, реагируя на малейшее движение ручки. В то же время пилоты отмечали, что И-16 на взлете, посадке и виражах оказался более устойчив, чем его конкурент — созданный в 1933 г. И-14, выпускавшийся небольшой серией до 1937 года.



Содержание

Введение	5
Оружие асов	7
Последние из могикан	7
Новое поколение	61
Убийцы и телохранители бомбардировщиков	115
Короли воздуха	146
Метаморфозы бомбардировщика	185
Бой над океаном	207
В бою реактивные	232
Удар с неба	245
За линией фронта	245
Над полем боя	305
Крылатые танки	342
Летающие крепости	362
Гроза кораблей	394
Крылья камикадзе	432
Небесные труженики	436
С волн в небо	436
Глаза армии	467
Скромные герои	478
Винт вместо крыла	508
Заключение. К вопросу о лучших	514
Литература и другие источники	521

Популярне видання

ЧУМАКОВ Ян Леонідович
Військова авіація Другої світової війни
(російською мовою)

Головний редактор *С. С. Скляр*
Відповідальний за випуск *І. Г. Веремій*
Редактор *І. Р. Залатарьов*
Художній редактор *С. В. Місяк*
Технічний редактор *А. Г. Верьовкін*
Коректор *О. Є. Шишацький*

Підписано до друку 22.12.2012. Формат 84x108/32. Друк офсетний.
Гарнітура «Minion». Ум. друк. арк. 27,72. Наклад 10 000 пр. Зам. №

Книжковий Клуб «Клуб Сімейного Дозвілля»
Св. № ДК65 від 26.05.2000
61140, Харків-140, просп. Гагаріна, 20а
E-mail: cop@bookclub.ua

Віддруковано з готових діапозитивів
на ПП «ЮНІСОФТ»
Свідоцтво ДК №3461 від 14.04.2009 р.
www.ttornado.com.ua
61036, м. Харків, вул. Морозова, 13Б

Популярное издание

ЧУМАКОВ Ян Леонидович
Военная авиация Второй мировой войны

Главный редактор *С. С. Скляр*
Ответственный за выпуск *И. Г. Веремей*
Редактор *И. Р. Залатарев*
Художественный редактор *С. В. Мисяк*
Технический редактор *А. Г. Веревкин*
Корректор *А. Е. Шишацкий*

Подписано в печать 22.12.2012. Формат 84x108/32. Печать офсетная.
Гарнитура «Minion». Усл. печ. л. 27,72. Тираж 10 000 экз. Зак. № _____.

ООО «Книжный клуб «Клуб семейного досуга»»
308025, г. Белгород, ул. Сумская, 168

Отпечатано с готовых диапозитивов
на ЧП «ЮНИСОФТ»
Свидетельство ДК №3461 от 14.04.2009 г.
www.ttornado.com.ua
61036, г. Харьков, ул. Морозова, 13Б

Издательство Книжный Клуб «Клуб Семейного Досуга»
www.trade.bookclub.ua

ОПТОВАЯ ТОРГОВЛЯ КНИГАМИ ИЗДАТЕЛЬСТВА

МОСКВА

Бертельсманн Медиа Москау АО

129110, г. Москва, пр. Мира, 68, стр. 1-А
тел. +7 (495) 688-52-29
+7 (495) 984-35-23
e-mail: office@bmm.ru
www.bmm.ru

ХАРЬКОВ

ДП с иностранными инвестициями

«Книжный Клуб

«Клуб Семейного Досуга»»

61140, г. Харьков-140,
пр. Гагарина, 20-А
тел/факс +38 (057) 703-44-57
e-mail: trade@bookclub.ua
www.trade.bookclub.ua

ДОНЕЦК

ООО «ИКЦ «Кредо»»

83096, г. Донецк, ул. Куйбышева, 131-Г
тел. +38 (062) 345-63-08, +38 (062) 348-37-92, +38 (062) 348-37-86
e-mail: fenix@kredo.net.ua
www.kredo.net.ua

КИЕВ

ЧП «Букс Медиа Тойс»

04655, г. Киев, пр. Московский, 10-Б, оф. 33
тел. +38 (044) 351-14-39,
+38 (067) 572-63-34,
e-mail: booksmnt@bambler.ru

ЗАПОРОЖЬЕ

ФЛП Савчук Ю.Д.

69057, г. Запорожье, ул. Седова, 18
тел. +38 (050) 347-05-68
e-mail: vega_center@i.ua

Одесское

подразделение

65063, г. Одесса, ул. Армейская, 8-В
тел. +38 (048) 776-07-67
e-mail: odessa@bookclub.ua

Книжный Клуб «Клуб Семейного Досуга»

УКРАИНА

служба работы с клиентами:

тел. +38 (057) 783-88-88
e-mail: support@bookclub.ua
Интернет-магазин: www.bookclub.ua
«Книжный клуб», а/я 84. Харьков. 61001

РОССИЯ

служба работы с клиентами:

тел. +7 (4722) 22-25-25
e-mail: order@flc-bookclub.ru
Интернет-магазин: www.ksdbook.ru
«Книжный клуб», а/я 4. Белгород. 308961

Транспортні, розвідувальні, винищувачі, перехоплювачі, бомбардувальники; радянські, німецькі, французькі, британські, американські, японські — на сторінках цієї книги представлені літаки й вертольоти, які в той чи інший спосіб вплинули на хід Другої світової війни. Тут викладено історію створення й модифікації кожної моделі та її основні тактико-технічні характеристики.

Чумаков Я. Л.

Ч-90 Военная авиация Второй мировой войны / Я. Л. Чумаков. — Харьков : Книжный Клуб «Клуб Семейного Досуга» ; Белгород : ООО «Книжный клуб «Клуб семейного досуга»», 2013. — 528 с. : ил.

ISBN 978-966-14-4313-5 (Украина)

ISBN 978-5-9910-2247-7 (Россия)

Транспортные, разведывательные, истребители, перехватчики, бомбардировщики; советские, германские, французские, британские, американские, японские — на страницах этой книги представлены самолеты и вертолеты, так или иначе повлиявшие на ход Второй мировой войны. Здесь изложена история создания и модификации каждой модели и ее основные тактико-технические характеристики.

УДК 358.4
ББК 68.65