

УДК 355.469.22

**ВОЕННЫЙ ИСТОРИК Е. Г. ВЕРАКСА И ЕГО ВЗГЛЯДЫ
НА ПРИМЕНЕНИЕ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ АВИАЦИИ
ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ**

Ткаченко С. Н.

*Тульский государственный педагогический университет им. Л. Н. Толстого,
г. Тула, Российская Федерация
E-mail: tkserg2018@yandex.com*

Евгений Георгиевич Веракса (1922–2018) – крымский историк авиации, много лет проработавший в Симферопольском государственном университете им. М.В. Фрунзе (ныне это Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского) и крымском военном училище. Фронтовик в 1943 – 1945 гг., летчик Веракса долгое время служил в Советской армии, получил высшее военное образование в академии и защитил диссертацию на степень кандидата исторических наук по военной истории. Преподавал в военно-политической академии, автор ряда пособий, имел множество публикаций в отечественной и зарубежной научной периодике. В свое время активно изучал планирование и практику применения стратегической авиации США и Великобритании против фашистской Германии в годы Второй мировой войны. На основе прежде всего зарубежных исследований историком были сделаны выводы об эффективности действий бомбардировочных авиачастей, которые до сих пор являются актуальными, хотя и нуждаются в уточнении.

Ключевые слова: Е. Г. Веракса, авиация, бомбардировки, командование, планирование, историк, исследование.

23 апреля 2022 года исполняется 100 лет со дня рождения известного военного историка Евгения Георгиевича Вераксы. Родился он в г. Дзержинск, Минской области, белорус [1]. После окончания средней школы в 1940 году поступил в Ленинградское авиатехническое училище им. Ворошилова. С ноября 1941 г. по апрель 1944 г. служил авиационным механиком в авиаполках Закавказского фронта. К концу войны на курсах усовершенствования квалификации офицерского состава истребительной авиации ПВО в г. Пенза освоил летную специальность. С 1945 по 1950 гг. был летчиком-истребителем, в дальнейшем старшим летчиком. В 1950–1951 гг. – на должности заместителя командира эскадрильи по политической части. После обучения в Военно-политической академии им. Ленина г. Москва (1951–1955 гг.) занимал должность заместителя командира истребительного авиационного полка по политической части (в 1955–1958 гг.). С 1958 по 1961 гг. – был адъюнктом на кафедре истории военного искусства Военно-политической академии им. Ленина (г. Москва) [3]. С 1961 г. начинается педагогическая деятельность Евгения Георгиевича, после защиты диссертации по истории тактики ВВС СССР в годы Великой Отечественной войны в 1962 г. ему присуждена ученая степень кандидата исторических наук. С 1961 по 1966 гг. – преподавал на кафедре истории военного искусства Военно-политической академии им. Ленина в Москве, с 1966 по 1970 гг.



работал старшим преподавателем, доцентом этой же академии. В 1970-м переехал в Крым. С 1970 по 1975 гг. – занимал должность старшего преподавателя истории СССР на кафедре истории КПСС Симферопольского высшего военно-политического строительного училища. В 1975 году в звании полковника уволен с действительной воинской службы по состоянию здоровья, имея выслугу 35 календарных лет [9].

Евгений Георгиевич за свою службу был неоднократно награжден [3] – медалью «За победу над Германией» (1945 г.), медалью «За оборону Кавказа» (1944 г.), орденом Отечественной войны II степени, медалью «Тридцать лет Советской Армии и Флота» (1948 г.), медалью «За боевые заслуги» (1951 г.), орденом «Красной звезды» (1956 г.), медалью «40 лет Вооруженных Сил СССР» (1957 г.), медалью «За безупречную службу» (1961 г.), медалью «Двадцать лет победы в Великой Отечественной

войне 1941–1945 гг.» (1965 г.), медалью «50 лет Вооруженных Сил СССР» (1967 г.), медалью «За воинскую доблесть в ознаменование 100-летия дня рождения В. И. Ленина» (1970 г.), медалью «Тридцать лет победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» (1975 г.), знаком «25 лет Победы в Великой Отечественной войне» (1970 г.), а также многочисленными почетными грамотами и благодарностями.

В ведущем крымском ВУЗе [29] Вераксу помнят до сих пор [14, с. 157–158; 15, с. 118]. На историческом факультете Симферопольского государственного университета им. М. В. Фрунзе он работал в 1975–1988 гг., был доцентом кафедры истории СССР. В университете читал курс истории СССР советского периода и спецкурсы по дискуссионным вопросам истории Великой Отечественной войны. Был председателем методической секции кафедры истории СССР, успешно руководил научной работой студентов, интересовавшихся военной историей. В 1980-х Веракса несколько лет возглавлял университетскую организацию Крымского общества охраны памятников истории и культуры.

Его научные интересы были связаны с историей военно-воздушных сил разных государств в годы Второй мировой войны [2, с. 31]. Е. Г. Веракса написал несколько учебных пособий [4; 5], опубликовал научные статьи в ведущих военно-исторических журналах (в том числе на английском и немецком языках), создал несколько лекционных курсов по истории авиации для студентов университета и слушателей военно-политической академии. Многие годы он занимался военно-патриотической работой в рамках совета ветеранов пгт. Гурзуф. Умер Евгений Георгиевич 8 ноября 2018 года.

Из богатого творческого наследия наибольший интерес вызывают исследования Е. Г. Вераксы о действиях стратегической авиации союзников в годы войны [6; 7; 8]. Евгений Георгиевич работал над докторской диссертацией по теме «Военная стратегия и воздушные операции стратегических ВВС США и Англии в годы Второй мировой войны» и хорошо знал проблематику. Основные идеи этого труда публиковались в «Военно-историческом журнале» (г. Москва) в 1970-е годы. Важно отметить, что пик публикаций по проблеме исследований пришелся как раз на период преподавания Е. Г. Вераксы в Симферопольском государственном университете [6; 7]. Основными источниками научного анализа стали иностранные публикации, зарубежные издания энциклопедического характера, доступные в те годы советским историкам. Однако первичных документов, они, как правило, не знали. Сейчас некоторые из архивных источников опубликованы и размещаются в сети Интернет (например, аналитические отчеты по действиям американских бомбардировщиков в Европе [25; 26; 27; 28]). Это позволяет уточнить или расширить взгляды советских исследователей уже на более высоком уровне знаний. За рубежом в настоящее время появились и весьма информативные исследования проблематики применения бомбардировочной авиации в годы войны [12; 18; 19; 20; 21; 22; 23; 24]. Появились компетентные тематические работы и в современной российской историографии Второй мировой войны [13; 16].

Общеизвестно, что в годы войны командование вооруженных сил США и Великобритании придавало большое значение стратегическим воздушным бомбардировкам объектов глубокого тыла нацистской Германии и оккупированных ею стран. Однако систематические массированные бомбардировки американско-английской стратегической авиацией приняли широкий размах лишь в последние два года войны. До 1943 года воздушные налеты на города и другие объекты Третьего рейха были эпизодическими и проводились в основном силами английского бомбардировочного командования. Однако психологический эффект этих бомбардировок был сравнительно невелик, а ущерб, причиненный ими германской военной промышленности, незначителен. В январе 1943 года на совещании глав правительств США и Англии в Касабланке было принято решение начать совместное воздушное наступление на Германию с привлечением крупных сил стратегической авиации США и Великобритании. основополагающим документом планирования его явилась директива для бомбардировочной авиации, утвержденная главами Соединенных штатов и Англии. Черчилль об этой конференции написал в своих мемуарах следующее [17, с. 316–317]: «Принятая в Касабланке директива командования английской и американской бомбардировочной авиации, базирующейся в Соединенном Королевстве (от 4 февраля 1943 года), сформулировала стоящую перед ними задачу следующим образом: вашей первоочередной целью будет все большее разрушение и расстройство военной, промышленной и экономической системы Германии, подрыв морального состояния народа до такой степени, чтобы его способность к вооруженному сопротивлению. В рамках этой общей концепции вашими первоочередными объектами на данный момент являются следующие, в порядке их

перечисления: а) германские верфи, строящие подводные лодки; б) германская самолетостроительная промышленность; в) транспорт; г) нефtezаводы; д) другие объекты военной промышленности противника».



Но на Касабланской конференции произошло и еще нечто, о чем Черчилль промолчал: было одобрено принятое британским Военным кабинетом 14 февраля 1942 г. решение о «бомбовых ударах по площадям». Это означало, что отныне целями бомбардировок становились не военные и промышленные объекты Германии, а жилые районы ее городов, независимо от потерь среди мирного населения. Этот бесчеловечный документ вошел в историю как «директива Касабланки». По сути ковровые бомбардировки официально объявлялись обычным способом ведения войны. Вот что об этом в своих воспоминаниях писал британский военачальник А. Харрис: «После конференции в Касабланке круг моих обязанностей расширился... Соображениями морали было решено пожертвовать. Мне предстояло приступить к выполнению совместного англо-американского плана

бомбового наступления с целью общей «дезорганизации» промышленности Германии ... Это давало мне довольно широкие полномочия в выборе. Я мог отдать приказ атаковать любой немецкий промышленный город с населением 100 тысяч жителей и более ... Новые инструкции не делали разницы в выборе» [13, с. 37]. «Мы выбомбим Германию – один город за другим. Мы будем бомбить вас все сильнее и сильнее, пока вы не перестанете вести войну. Это наша цель. Мы будем безжалостно ее преследовать. Город за городом: Любек, Росток, Кельн, Эмден, Бремен, Вильгельмсхафен, Дуйсбург, Гамбург – и этот список будет только пополняться», – эти слова командующего бомбардировочной авиацией Великобритании маршала А. Харриса были напечатаны на миллионах листовок, которые разбрасывались над территорией Германии. А самого сэра Артура Тревиса 1-го баронета Харриса даже подчинённые называли «мясником» («Butcher Harris»), другое его прозвище - «Бомбардировщик Харрис» («Bomber Harris») – он был главным идеологом проведения ковровых бомбардировок немецких городов. Этому крымский историк, возможно, не знал, т.к. на русском языке воспоминания Черчилля, Харриса и других участников налетов были опубликованы позже периода его исследований.

Но Е. Г. Веракса установил, что в 1943 году на Британских островах дислоцировались два объединения стратегических бомбардировщиков – английское

бомбардировочное командование (командующий главный маршал авиации А. Харрис) и американская 8-я воздушная армия (командующий генерал А. Икер). Бомбардировочное командование, насчитывавшее к тому времени свыше 500 самолетов, имело уже значительный опыт, главным образом ночных налетов, в которых бомбардировщики действовали без сопровождения истребителей и производили бомбометание по площадям. Командование располагало хорошо развитой сетью аэродромов в центральной части Англии. В состав 8-й воздушной армии США, базировавшейся в юго-восточной части Англии, входили три бомбардировочные дивизии, состоящие из крыльев (крылья делились на группы). Основным способом действий американских бомбардировщиков были дневные налеты, в ходе которых осуществлялось прицельное бомбометание. Как правило, американские бомбардировщики действовали в сопровождении истребителей. Историк авиации в своих работах не привел полных данных о количестве самолетов, хотя из современных ему исследований известно, что на апрель 1943 г. Бомбардировочное командование насчитывало 38 эскадрилий тяжелых и 14 эскадрилий средних бомбардировщиков, всего 851 тяжелый и 237 средних бомбардировщиков, а в составе 8-й американской воздушной армии находились 337 тяжелых бомбардировщиков и 231 самолет в соединениях тактической авиации [10, с. 389].

После капитуляции фашистской Италии осенью 1943 года была создана вторая группировка стратегической авиации – 15-я воздушная армия США генерала Н. Туайтинга, которая базировалась в юго-восточной части Апеннинского полуострова (аэродромный узел Фоджа). Таким образом, к концу 1943 года в Западной Европе сложились две группировки стратегических ВВС США и Англии. Одна из них находилась на Британских островах и предназначалась для действий по территории Германии (исключая юго-восточную часть), Северной Франции, Фландрии и в Атлантике. Вторая базировалась в Италии и нацеливалась на объекты Австрии, Венгрии, стран Балканского полуострова, Южной Франции и Юго-Восточной части Германии. Неясно, почему в опубликованных работах Веракса не коснулся динамики численности самолетов – возможно, он хотел сделать это в своей диссертации. Или не было в наличии таких данных. Но в современных условиях уже известно, что к началу 1944 г. Объединенные силы союзников пополнились и располагали в Англии 1667 американскими тяжелыми бомбардировщиками и 1226 бомбардировщиками (включая примерно 1000 четырехмоторных) в Бомбардировочном командовании Великобритании – всего 2893 самолета стратегической авиации [19, р. 41]. К началу операции по высадке союзных войск в Нормандии в июне в составе сформированного стратегического командования ВВС США имелось более 2700 боевых самолетов (1323 тяжелых бомбардировщика и 784 дальних истребителя находились в боеготовом состоянии), в Бомбардировочном командовании Великобритании – около 1000 боеготовых бомбардировщиков [23, р. 234, 242].

Также Е. Г. Веракса впервые в отечественной историографии подробно разобрался с планированием бомбардировок стратегической авиации союзников.

Планирование стратегических бомбардировок он разделил на три этапа: определение их общего направления, его детализация и планирование налетов на объекты. Однако американское и английское командования по-разному подходили к выбору объектов стратегических бомбардировок. Американцы в отличие от англичан уделяли больше внимания разрушению промышленных объектов и транспорта. Операционный план совместно со списком объектов известен как план «объединенного бомбардировочного наступления с Британских островов» (ОБН). Создание общего перспективного плана стратегических бомбардировок способствовало налаживанию взаимодействия авиации двух государств, облегчало планирование воздушных операций. Однако план ОБН имел серьезные недостатки. Главный из них заключался в нереальности цели, поставленной перед стратегическими ВВС, – подорвать способность Германии к сопротивлению. Стратегические ВВС не обладали такой разрушительной силой. Наиболее сложным оказался выбор ключевых объектов в экономике противника. В этом американско-английское командование также не добилось успеха. Допускались серьезные ошибки в расчетах потребных сил и средств, которые в подавляющем большинстве производились на основе завышенных возможностей бомбардировочной авиации.

И все же большая часть запланированного была достигнута, особенно по площадным целям. 27 мая 1943 года Артур Харрис подписал приказ № 173 об операции под кодовым названием «Гоморра» (Operation Gomorrah). Её целью был определён Гамбург. В ходе операции, проведённой авиацией Великобритании и США с 25 июля по 3 августа 1943 года, от ковровых бомбардировок и вызванного ими гигантского пожара погибло до 50 тыс. жителей Гамбурга, около 125 тыс. человек получили ранения и ожоги, около миллиона жителей были вынуждены покинуть город, 250 тыс. городских зданий были полностью разрушены. Та же судьба постигла и многие другие большие и средние города Германии.

В мае 1943 года был разработан план «объединенного бомбардировочного наступления» под кодовым наименованием «Пойнтблэнк» (Pointblank (англ. «Решительность»)), утвержденный объединенным англо-американским комитетом начальников штабов. Этот упомянутый выше план лег в основу директивы от 10.06.1943 г., согласно которой основной задачей ВВС являлось уничтожение немецких истребителей и разрушение промышленных предприятий, связанных с их производством. План предусматривал выбор объектов стратегических бомбардировок и их классификацию, детальное изучение отраслей промышленности, намеченных для нанесения удара, определение необходимой степени их разрушения, установление очередности бомбардировок.

Исходя из исследований Е. Г. Вераксы, для бомбардировок были избраны 76 объектов, разделенных по очередности воздействия на шесть групп: верфи и базы подводных лодок, авиационная промышленность, шарикоподшипниковые заводы, предприятия жидкого топлива, заводы синтетической резины и покрышек, средства военного транспорта.

Несмотря на то, что стратегические ВВС США и Англии решали общую задачу, каждое из государств ревностно оберегало независимость своей авиации. В



результате в ходе всей войны единый союзный орган для непосредственного управления действиями ВВС США и Англии в Европе так и не был создан. Усилия союзников свелись лишь к образованию объединенного комитета по планированию воздушных операций, в обязанности которого входила координация действий американских и английских ВВС, разработка планов объединенных воздушных операций и анализ их выполнения.

В январе 1944 года американцами был создан штаб стратегических ВВС армии США в Европе для координации действий 8-й и 15-й воздушных армий, районы базирования которых отстояли друг от друга более чем на 1000 км. Командующим этими ВВС был назначен генерал Карл Спаатс.

Систематические массированные воздушные налеты англо-американской авиации по плану «Пойнтблэнк» начались с лета 1943 года. При этом тактика действий английской стратегической авиации отличалась от американской и имела свои особенности. Опыт бомбардировок Германии английской стратегической авиацией в 1940–1943 гг. свидетельствовал о больших потерях, которые несли бомбардировщики от средств ПВО противника. В связи с этим в июне 1943 года объединенный англо-американский комитет начальников штабов решил сосредоточить основные усилия стратегических ВВС против ПВО и истребительной авиации Германии с целью завоевания превосходства в воздухе. При этом основной упор делался на уничтожение предприятий авиационной промышленности, производящих истребители, и на подавление истребительной авиации ПВО на Западе. К решению этой задачи, изложенной в директиве от 10 июня 1943 года, по существу и свелось выполнение плана «Пойнтблэнк». Воздушная операция, получившая то же название, с разной интенсивностью продолжалась с июня 1943 до апреля 1944 года.

При этом до ноября 1943 года операцию «Пойнтблэнк» вела в основном 8-я воздушная армия. За второе полугодие 1943 года она совершила 66 налетов. Наиболее интересным по замыслу и выполнению был одновременный налет на Швейнфурт (центр шарикоподшипниковой промышленности Германии) и Регенсбург (заводы Мессершмитта) 17 августа 1943 года, который явился началом челночных операций. В этот день 8-я воздушная армия осуществила массированный удар двумя бомбардировочными дивизиями: 3-я бомбардировочная дивизия (146 Б-17) – по объектам в Регенсбурге с последующей посадкой в Северной Африке, а 1-я бомбардировочная дивизия (230 Б-17) – по Швейнфурту с возвращением на свои аэродромы.

Как показал в своих исследованиях Е. Г. Веракса, английское командование при выборе объектов руководствовалось главным образом политическими соображениями и осуществляло программу терроризирующих налетов, имевших целью подавить моральный дух населения Германии. Именно из этих соображений Бомбардировочное командование провело упомянутую выше воздушную операцию по разрушению Гамбурга. С 19 ноября 1943 года по 25 марта 1944 года бомбардировочное командование проводило воздушную операцию с целью разрушения Берлина («Битва за Берлин»). Всего было осуществлено 35 массированных налетов (20224 самолетовылета), из них в 16 крупнейших было сброшено 25 тыс. т бомб. Потери английской авиации в этой операции достигли 1047 сбитых и 1682 поврежденных бомбардировщика. В целом воздушные бомбардировки по операции «Пойнтблэнк» не дали желаемых результатов. По данным, приведенным в своих работах Е. Г. Вераксой, производство истребителей в Германии в 1943 году возросло по сравнению с 1942 годом в 2 раза (соответственно 5515 и 10898 самолетов).

С целью форсирования хода операции была спланирована вспомогательная операция «Аргумент», которая предусматривала осуществление серии координированных налетов на авиационные заводы Германии. Эта воздушная операция была проведена с 20 по 25 февраля 1944 года. 8-я воздушная армия нанесла удары по авиационным заводам в Брауншвейге, Лейпциге и других городах, 15-я – произвела налеты на заводы Мессершмитта в Штейре (Австрия) и Регенсбурге. Бомбардировочное командование английских ВВС провело пять массированных налетов ночью на города Лейпциг, Штутгарт, Штейр и Аугсбург. В операции «Аргумент» американские стратегические бомбардировщики произвели 3800 самолетовылетов, сбросили около 10 тыс. т бомб и потеряли 226 самолетов. Английские бомбардировщики совершили 2351 самолетовылет, сбросили более 9 тыс. т бомб и потеряли 157 самолетов. Истребительная авиация противника потеряла 456 самолетов.

Историк Е. Г. Веракса установил, что выпуск истребителей в Германии снизился с 1537 в январе до 1028 в феврале 1944 года. Однако в марте 1944 года январский уровень производства истребителей был уже превзойден более чем на 100 самолетов. Операция «Аргумент» отличалась высокой интенсивностью массированных ударов и большой их целеустремленностью. Американские бомбардировщики действовали под прикрытием истребителей, что снизило их потери.

В дальнейшем интенсивность действий авиации из-за сложных метеорологических условий снизилась, а с апреля 1944 года осуществление плана «Пойнтблэнк» было приостановлено ввиду переключения стратегических ВВС на обеспечение операции «Оверлорд». Всего за время операции на авиационные заводы было сброшено от 2 до 8 проц. общего тоннажа израсходованных за этот период бомб. Несмотря на бомбардировки, выпуск истребителей в Германии в апреле 1944 года по сравнению с июлем 1943 года возрос с 1109 машин до 2021, или

на 173 процентов. А ремонт истребителей в первом полугодии 1944 года по сравнению со вторым полугодием 1943 года увеличился на 229 процентов.

Из этого Е. Г. Веракса сделал вывод, что стратегические ВВС США и Британии не смогли сорвать работу авиационной промышленности Германии. Массированным налетам на авиационные заводы немцы противопоставили рассредоточение и маскировку предприятий, унификацию изделий, перевод производственных площадей в подземные сооружения. К весне 1944 года люфтваффе утратили контроль в воздухе над Германией, но произошло это не из-за нехватки самолетов, а ввиду недостаточного количества опытных летных кадров, большая часть которых была уничтожена на советско-германском фронте, где стратегическое господство в воздухе было завоевано советской авиацией еще летом 1943 года. После высадки и закрепления войск союзников в Северной Франции одной из главных целей стратегических ВВС стали предприятия жидкого топлива. Массированные налеты на объекты производства и хранения горючего начались 12 мая 1944 года и продолжались с различной интенсивностью до конца войны. За это время было сброшено более 200 тыс. т бомб. В этот период стратегические ВВС провели ряд воздушных операций для решения частных задач. Например, 8-я воздушная армия подвергла бомбардировке завод «Лейна» с производственной мощностью 600 тыс. т жидкого топлива в год. В течение мая – декабря 1944 года на этот завод было совершено 22 массированных налета (из них два английской авиацией) и сброшено 18325 т бомб. От причиненного ущерба выпуск продукции в разные периоды сокращался в 2–3 раза. Однако малая интенсивность налетов (один в 10 дней) не обеспечивала полного прекращения работы предприятия.

С осени 1944 года гитлеровцы стали ощущать серьезную нехватку жидкого топлива, однако в этом сыграли роль не столько бомбардировки нефтеперегонных заводов, сколько мощное наступление Красной Армии, в ходе которого Германия лишилась основных источников нефти в Румынии и Венгрии. Возросший масштаб стратегических бомбардировок Германии привел к рассредоточению промышленности, что увеличило ее зависимость от транспорта. В связи с этим транспорт стал важнейшим объектом бомбардировок. 22–23 февраля 1945 года была проведена воздушная операция «Клэриэн» («Горн»). Основная цель бомбардировок заключалась в том, чтобы всеми силами ВВС (стратегическими и тактическими) дезорганизовать коммуникации на оставшейся территории Германии и, таким образом, парализовать ее экономику и моральный дух населения. Объектами налетов были железнодорожные узлы, путепроводы, баржи, доки, средства сигнализации, мосты. В дезорганизации транспорта и производства синтетического горючего англо-американская стратегическая авиация добилась наибольших результатов. Но достигнуты они были в конце войны, когда Германия лишилась важнейших экономических районов, а территория, удерживаемая немецко-фашистскими войсками, была небольшой по площади и находилась под контролем не только стратегических, но и тактических ВВС.



Рассматривая результаты совместного американо-английского бомбардировочного наступления, Е. Г. Веракса отмечал, что цель, поставленная американо-английским командованием перед стратегическими ВВС – подорвать способность Германии к сопротивлению – достигнута не была. По мнению историка, это явилось следствием недочетов в определении объектов бомбардировок, отсутствия настойчивости и последовательности в достижении поставленных целей, недооценки союзниками живучести промышленности высокоразвитого в экономическом и техническом отношении государства и переоценки разрушительных возможностей бомбардировочной авиации. В результате военная промышленность Германии вплоть до середины 1944 года продолжала наращивать выпуск военной техники. Военно-экономическая мощь Третьего рейха была подорвана не бомбардировками союзников, а боевыми действиями Красной Армии.

Также в опубликованных работах Е. Г. Веракса касался общих количественных итогов. Всего за годы второй мировой войны ВВС США и Англии подвергли бомбардировкам в Германии и Японии 127 городов. Было убито 635 тыс., ранено 1 256 000 человек. В результате бомбардировок в Германии было повреждено и уничтожено примерно 5,5 млн. домов, или 30 проц. общего количества зданий, имевшихся в 1942 году. Эвакуировано из городов, подвергшихся налетам, 4 885 тыс. человек. Но эти итоговые данные явно можно уточнить.

Кроме наиболее печально известных немецких городов Дрездена, Берлина и Гамбурга, особенно сильно пострадали от бомбардировок Франкфурт, Дортмунд, Вюрцбург, Ганновер, а общий объем развалин только в Германии оценивался в 400 млн. кубических метров, в огне погибло бесчисленное количество памятников культуры и архитектурных сооружений [11, с.230-231]. Цифры, характеризующие действия стратегической авиации, тоже впечатляют. Из 6571 самолетов, потерянных американцами в Европе, 4182 принадлежали 8-й воздушной армии (в январе 1944 переформирована в стратегические ВВС в Европе). С начала боевых действий и до 5 мая 1945 г. это объединение сбросило на врага почти 703 тыс. т бомб, из которых 35% – на транспортные узлы и подвижный состав, 22% – аэродромы, заводы по выпуску самолетов и моторов, радарные станции и прочее, 12% – объекты нефтедобычи и нефтепереработки; также подвергались воздействию доки и порты, площадки по запуску ракет и др. К тому же сроку, но с 3 сентября 1939 г., самолеты Бомбардировочного командования Великобритании сбросили 1047 тыс. т бомб, из которых 478 тыс. т (свыше 45% общего тоннажа) – на немецкие и оккупированные Германией европейские города, а также города союзников; с 14 февраля 1942 г., когда вышла соответствующая директива и до 6 марта 1944 г. свыше 84% всего бомбового груза расходовалось именно на их разрушение. Потери командования составили 7094 бомбардировщика [16]. Официальная немецкая статистика оценивает общие потери от воздушных атак (включая немецких гражданских лиц, иностранцев и военнослужащих в городах, подвергшихся нападению) – в 250 253 убитых за период с 1 января 1943 года по 31 января 1945 года и 305 455 раненых, нуждавшихся в госпитализации, в период с 1 октября 1943 года по 31 января 1945 года. Пересмотренная оценка, подготовленная исследованием американцев [25], оценивает общие потери за весь период войны в 305 000 убитых и 780 000 раненых. Имеются точные статистические данные о повреждении жилья. Согласно этим данным [25], 485 000 жилых домов были полностью разрушены воздушными ударами и 415 000 получили тяжелые повреждения, что составляет в общей сложности 20 процентов всех жилищ в Германии. Примерно в 50 городах, которые были основными целями воздушного нападения, доля разрушенных или сильно поврежденных жилых домов составляет около 40 процентов. Результатом всех этих нападений стало то, что около 7 500 000 немецких гражданских лиц остались без крова.

В послевоенной западной историографии существует тенденция всячески преувеличивать значение массированных бомбардировок Германии стратегической авиацией США и Великобритании. Однако, как установил Е. Г. Веракса, эти бомбардировки, сыгравшие определенную роль в дезорганизации работы тыла и транспорта фашистской Германии, в разрушении городов, не стали решающим фактором поражения Третьего рейха. Судьба Германии была решена не воздушными операциями союзников, а сокрушительными ударами Красной Армии на советско-германском фронте.

Вместе с тем еще Е. Г. Веракса отметил, что США и Англия накопили большой опыт применения стратегических ВВС. Изучение его, в том числе в области

планирования и ведения боевых действий стратегической авиации, заслуживает внимания. Нельзя не согласиться с военным историком фронтового поколения, стоит только на новой источниковой базе дополнить и уточнить исследования наших предшественников.

Автор статьи благодарит Ольгу Владимировну Гостищеву-Гончарову за предоставленные материалы о творческой деятельности Е. Г. Вераксы.

Список использованных источников и литературы

1. Автобиография Е. Г. Вераксы / Фонд музея истории КФУ им. В.И. Вернадского. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://museum.cfuv.ru/veterans/16025-2/веракса-евгений-георгиевич>
Avtobiografiya E. G. Veraksey / Fond muzeya istorii KFU im. V. I. Vernadskogo. [Elektronnyj resurs] – Rezhim dostupa: <http://museum.cfuv.ru/veterans/16025-2/veraksa-evgenij-georgievich>
2. Биографический справочник о преподавателях Таврического университета – Крымского государственного педагогического института – Симферопольского государственного университета. 1918-1993. – Симферополь: «Таврида», 1994. – 160 с.
Biograficheskiy spravochnik o prepodavatelyah Tavricheskogo universiteta – Krymskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo instituta – Simferopol'skogo gosudarstvennogo universiteta. 1918-1993. – Simferopol': «Tavrida», 1994. – 160 s.
3. Веракса Евгений Георгиевич [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://cfuv.ru/veraksa-evgenij-georgievich>
Veraksa Evgenij Georgievich [Elektronnyj resurs] – Rezhim dostupa: <https://cfuv.ru/veraksa-evgenij-georgievich>
4. Веракса Е. Г. Боевое применение ВВС капиталистических государств во Второй мировой войне. – М.: ВПА им. В.И. Ленина, 1970. – 185 с.
Veraksa E. G. Boevoe primenenie VVS kapitalisticheskikh gosudarstv vo Vtoroj mirovoj vojne. – M.: VPA im. V. I. Lenina, 1970. – 185 s.
5. Веракса Е.Г., Мигулин В.И. Развитие тактики родов советской авиации в годы Великой Отечественной войны. – М.: ВПА им. В.И. Ленина, 1989. – 68 с.
Veraksa E.G., Migulin V.I. Razvitie taktiki rodov sovetsoj aviacii v gody Velikoj Otechestvennoj vojny. – M.: VPA im. V. I. Lenina, 1989. – 68 s.
6. Веракса Е. Г. Воздушные операции стратегической авиации США и Англии в Западной Европе в 1943–1945 гг. // Военно-исторический журнал. – 1976. – №8. – С. 73–78.
Veraksa E. G. Vozdushnye operacii strategicheskoy aviacii SSHA i Anglii v Zapadnoj Evrope v 1943-1945 gg. // Voенno-istoricheskij zhurnal. – 1976. – №8. – S. 73–78.
7. Веракса Е. Г. Планирование боевых действий стратегических ВВС США и Англии в годы второй мировой войны // Военно-исторический журнал. – 1978. – №9. – С. 87–92.
Veraksa E. G. Planirovanie boevyh dejstvij strategicheskikh VVS SSHA i Anglii v gody vtoroj mirovoj vojny // Voенno-istoricheskij zhurnal. – 1978. – №9. – S. 87–92.
8. Веракса Е. Г. Удары американо-английских ВВС по крупным городам в годы второй мировой войны // Военно-исторический журнал. – 1971. – №9. – С. 78–82.
Veraksa E. G. Uday amerikano-anglijskikh VVS po krupnym gorodam v gody vtoroj mirovoj vojny // Voенno-istoricheskij zhurnal. – 1971. – №9. – S. 78–82.
9. Военный билет Е. Г. Вераксы / Фонд музея истории КФУ им. В.И. Вернадского. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://museum.cfuv.ru/veterans/16025-2/веракса-евгений-георгиевич/>
Voennyj билет E. G. Veraksey / Fond muzeya istorii KFU im. V.I. Vernadskogo. [Elektronnyj resurs] – Rezhim dostupa: <http://museum.cfuv.ru/veterans/16025-2/veraksa-evgenij-georgievich/>

10. История второй мировой войны 1939–1945 гг. (в 12 томах). Том 7. Завершение коренного перелома в войне. – М.: Воениздат, 1976. – 522 с.
 Istoriya vtoroj mirovoj vojny 1939–1945 gg. (v 12 tomah). Tom 7. Zavershenie korenno pereloma v vojne. – М.: Voениzdat, 1976. – 522 с.
11. Итоги Второй мировой войны. Выводы побеждённых. – СПб.: Полигон; М.: АСТ, 1998. – 640 с.
 Itogi Vtoroj mirovoj vojny. Vyvody pobezhdyonnyh. – SPb.: Poligon; M.: AST, 1998. – 640 s.
12. Румпф Г. Огненный шторм. Стратегические бомбардировки Германии. 1941-1945. – М.: Центрполиграф, 2010. – 232 с.
 Rumpf G. Ognennyj shtorm. Strategicheskie bombardirovki Germanii. 1941-1945. – М.: Centrpoligraf, 2010. – 232 s.
13. Первушин А. Дрезденская бойня: Возмездие или преступление? – СПб.: ЗАО «Торгово-издательский дом «Амфора», 2015. – 224 с.
 Pervushin A. Drezdenskaya bojnya: Vozmezdие ili prestuplenie? – SPb.: ZAO «Torgovo-izdatel'skij dom «Amfora», 2015. – 224 s.
14. Сто лет служения науке и просвещению: исторический факультет Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского / под ред. Э.Б. Петровой. – Симферополь: ИТ «АРИАЛ», 2018. – 356 с.
 Sto let sluzheniya nauke i prosveshcheniyu: istoricheskij fakul'tet Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V.I. Vernadskogo / pod red. E.B. Petrovoj. – Simferopol': IT «ARIAL», 2018. – 356 s.
15. Таврический университет : времена и люди : 90 лет служения науке / рук. проекта: Н. В. Багров. – К. : Либідь, 2008. – 294 с.
 Tavricheskij universitet : vremena i lyudi : 90 let sluzheniya nauke / ruk. proekta: N. V. Bagrov. – K.: Libid', 2008. – 294 s.
16. хазанов д. б.. стратегическая авиация англо-американских союзников во второй мировой войне // москва: русский либмонстр (libmonster.ru). [электронный ресурс] – режим доступа: <https://libmonster.ru/m/articles/view/стратегическая-авиация-англо-американских-союзников-во-второй-мировой-войне>
 hazanov d. b.. strategicheskaya aviaciya anglo-amerikanskih soyuznikov vo vtoroj mirovoj vojne // moskva: russkij libmonstr (libmonster.ru). [elektronnyj resurs] – rezhim dostupa: <https://libmonster.ru/m/articles/view/strategicheskaya-aviaciya-anglo-amerikanskih-soyuznikov-vo-второй-мировой-войне>
17. Черчилль У. С. Вторая мировая война: В 6 томах. Т.5. Кольцо смыкается / пер. с англ. под ред. А. Орлова. – М.: ТЕРРА – Книжный клуб, 1998. – 384 с.
 SCherchill' U. S. Vtoraya mirovaya vojna: V 6 tomah. T.5. Kol'co smykaetsya / per. s angl. pod red. A. Orlova. – М.: TERRA – Knizhnyj klub, 1998. – 384 s.
18. Battle Over the Reich: The Strategic Bomber Offensive Against Germany Vol.1: 1939–1943. / dr. A. Price. – Hersham: Classic Publications, 2005. – 160 p.
19. Battle Over the Reich: The Strategic Bomber Offensive Against Germany Vol.2: 1943–1945. / dr. A. Price. – Hersham: Classic Publications, 2006. – 160 p.
20. Beetham M., Huston J. The Strategic Air War Against Germany 1939 - 1945: Report of the British Bombing Survey Unit. – London, 1998. – 414 p.
21. Davis Richard G. Bombing the European Axis powers : a historical digest of the combined bomber offensive, 1939–1945 . – Air University Press. Maxwell Air Force Base, Alabama, 2006. – 632 p.
22. Kennett Lee. A History of Strategic Bombing. – New York: Charles Scribner's Sons, 1982. – 222 p.
23. Murray W. Strategy for Defeat: The Luftwaffe, 1933 - 1945. – Washington, 1985. – 365 p.
24. Murray W. War in the Air: 1914-1945. – London: Cassell, 1999. – 224 p.
25. Morale Division, United States Strategic Bombing Survey. The Effect of Bombing on Health and Medical Care In Germany. Washington: Government Printing Office, 1947. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://collections.nlm.nih.gov/ext/dw/31520570R/PDF/31520570R.pdf>

26. The united states strategic bombing survey. summary report. (european war). september 30, 1945 [Электронный ресурс] – режим доступа: <https://www.anesi.com/ussbs02.htm> , а также <https://collections.nlm.nih.gov/ext/dw/101634748/pdf/101634748.pdf>

27. US Strategic Bombing Survey: Statistical Appendix to Overall report (European War) (Feb 1947) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://ia801903.us.archive.org/33/items/unitedstatesstra00cent/unitedstatesstra00cent.pdf>

28. United States Strategic Bombing Survey. The Defeat of the German Air Force. Washington: Government Printing Office, 1947. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.allworldwars.com/The%20Defeat%20of%20the%20German%20Air%20Force.html>

29. История Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского в документах и фотографиях / Авт.-сост. А. А. Непомнящий, А. С. Кравчук. – Белгород : Константа, 2018. – 352 с. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://museum.cfuv.ru/wp-content/uploads/2019/01/history_of_cfuv.pdf

Istoriya Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo v dokumentah i fotografiyah [A. A. Nepomnyashchij, A. S. Kravchuk]. – Belgorod : KONSTANTA, 2018. – 352 s. [Elektronnyj resurs] – Rezhim dostupa: http://museum.cfuv.ru/wp-content/uploads/2019/01/history_of_cfuv.pdf

Tkachenko S. N. The Military Historian E. G. Veraksa and his views on the use of Strategic aviation in the Second World War

Yevgeny Georgievich Veraksa (1922–2018) was a Crimean aviation historian who worked for many years at the Simferopol State University named after M. V. Frunze (now it is the Crimean Federal University named after V. I. Vernadsky) and the Crimean military school. A front-line soldier in 1943–1945, a Veraksa pilot served in the Soviet army for a long time, received a higher military education at the academy and defended his thesis for the degree of candidate of historical Sciences in military history. He taught at the military-political academy, authored a number of manuals, had many publications in domestic and foreign scientific periodicals. At one time, he actively studied the planning and practice of using strategic aviation of the United States and Great Britain against Nazi Germany during the Second World War. Based primarily on foreign studies, the historian made conclusions about the effectiveness of the actions of bomber aircraft units, which are still relevant, although they need to be clarified.

Keywords: E. Veraksa, aviation, bombing, command, planning, historian, research.