

Муниципальное бюджетное учреждение дополнительного образования
«ДЕТСКО – ЮНОШЕСКИЙ ЦЕНТР «ПИЛИГРИМ»
имени 37 гвардейского Свирского Краснознаменного
воздушно-десантного корпуса» городского округа Самара
443105, г. Самара, пр. Юных Пионеров , 142, тел. 931 – 77 – 09, е – mail:
pilgrim-samara@mail.ru

**Война в небе.
Лекция**

Педагог дополнительного образования

художественной направленности

МБУ ДО ДЮЦ «Пилигрим»

Плюснина Н.В.

г.о. Самара, май 2024 г.

Война в небе

Любой, кто пытается изучить историю войны в воздухе в Великой Отечественной войне, сталкивается с рядом очевидных противоречий. С одной стороны, совершенно невероятные личные счета немецких асов, с другой — очевидный результат в виде полного поражения.

Германия напала на СССР, имея существенное качественное превосходство в авиации. В первую очередь это касается летчиков, имевших богатый боевой опыт войны в Европе. За плечами немецких летчиков и командиров полномасштабные кампании с массированным применением авиации: Франция, Польша, Скандинавия, Балканы. В активе советских летчиков всего лишь ограниченные по размаху и масштабам локальные конфликты — советско-финская война и... и, пожалуй, все. Остальные довоенные конфликты слишком малы по размаху и массовости применения войск, чтобы их можно было сравнить с войной в Европе в 1939-1941 годах.

Военная техника немцев была превосходной: наиболее массовые советские истребители И-16 и И-153 уступали немецким. СССР подошел к началу войны в стадии перевооружения и перехода на новую технику. Только что начавшие поступать образцы еще не успели освоить в совершенстве.

Предвоенная теория воздушного боя основывалась на требовании достижения решительной победы в воздушном бою. Каждый бой требовалось заканчивать победой — уничтожением самолета противника. Это представлялось главным способом завоевания господства в воздухе. Сбивая самолеты противника, удавалось наносить ему максимальный урон, сводя численность его авиапарка к минимуму. Данная теория была описана в трудах множества предвоенных тактиков как в СССР, так и в Германии.

Нельзя утверждать уверенно, но, судя по всему, именно в соответствии с этой теорией немцы выстраивали тактику применения своих истребителей. Предвоенные взгляды требовали максимального сосредоточения именно на победе в воздушном бою. Ориентация на уничтожение максимального числа самолетов противника отчетливо видна по тем критериям, которые брались за основные, при оценке эффективности боевых действий — личный счет сбитых самолетов противника.

Первые сражения принесли советскому командованию тяжелое разочарование. Выяснилось, что уничтожать самолеты противника в воздухе на имеющейся военной технике крайне сложно. Высокий опыт и мастерство немецких летчиков, плюс совершенство техники оставляли мало шансов. Вместе с тем, стало очевидным, что судьба войны решается на земле, сухопутными войсками.

Все это подталкивало вписать действия ВВС в единый, глобальный замысел действий вооруженных сил в целом. Авиация не могла быть вещью в себе, действовать в отрыве от ситуации на переднем крае. Нужно было работать именно в интересах сухопутных войск, которые решали судьбу войны. В связи

с этим, резко повышалась роль штурмовой авиации, а Ил-2, по сути, становился главной ударной силой ВВС. Теперь все действия авиации были нацелены на помощь своей пехоте. Характер начавшейся войны быстро принял формы борьбы именно над линией фронта и в ближнем тылу сторон.

Истребители также были переориентированы на решение двух главных задач. Первое — защита своих ударных самолетов. Второе — защита порядков своих наземных войск от ответных ударов авиации противника. В этих условиях ценность и значение понятия «личная победа» и «сбитие» резко стали падать. Критерием эффективности истребителей стал процент потерь защищаемых штурмовиков от истребителей противника. Сбьешь ты при этом немецкий истребитель или просто стрельбой по курсу заставишь его уклониться от атаки и уйти в сторону, неважно. Главное — не дать немцам прицельно стрелять по своим Ил-2.

Голодников Николай Герасимович (летчик-истребитель): «У нас правило такое было, что «лучше никого не сбить, и ни одного своего «бомбера» не потерять, чем сбить троих и потерять один бомбардировщик».

С ударными самолетами противника схожая ситуация — главное не дать сбросить бомбы по своим пехотинцам. Для этого не обязательно именно сбить бомбардировщик — можно заставить его избавиться от бомб до подлета к целям.

Из Приказа НКО № 0489 от 17 июня 1942 г. о действиях истребителей по уничтожению бомбардировщиков противника: «...основная и главная задача наших истребителей заключается в том, чтобы в первую очередь уничтожить вражеские бомбардировщики, не дать им возможности сбросить свой бомбовый груз на наши войска, на наши охраняемые объекты».

Эти изменения в характере боевой работы советской авиации стали причиной послевоенных обвинений со стороны проигравших немцев. Описывая типowego советского летчика-истребителя немцы писали об отсутствии инициативы, азарта, желания побеждать.

Вальтер Швабедиссен (генерал люфтваффе): «Нельзя забывать и о том, что русский менталитет, воспитание, специфические черты характера и образование не способствовали развитию у советского летчика индивидуальных борцовских качеств, крайне необходимых в воздушном бою. Примитивное, а часто и тупое следование концепции группового боя делали его безынициативным в индивидуальном поединке и, как следствие, менее агрессивным и настойчивым, чем его немецкие оппоненты».

Из этой высокомерной цитаты, в которой немецкий офицер, проигравший войну, описывает советских летчиков периода 1942-1943 годов, отчетливо видно, что нимб сверхчеловека не дает ему опуститься с высот сказочных «индивидуальных поединков» до бытового, но очень нужного на войне «мордобоя». Мы опять видим противоречие — как же тупое коллективное русское начало одержало верх над индивидуально непревзойденным немецким

рыцарским началом? Ответ тут прост: ВВС РККА использовали совершенно верную в той войне тактику.

Клименко Виталий Иванович (летчик-истребитель): «Если завязался воздушный бой, то по договоренности у нас одна пара выходила из боя и забиралась вверх, откуда наблюдала за происходящим. Как только видели, что на нашего заходит немец, они на них сразу сверху сваливались. Там даже не надо попадать, только перед носом у него показать трассу, и он уже выходит из атаки. Если можно сбить, так сбивали, но главное — выбить его с позиции для атаки».

Судя по всему, немцы так и не поняли, что такое поведение советских летчиков вполне осознанное. Они не стремились сбивать, они стремились не давать сбить своих. Поэтому отогнав немецких перехватчиков от опекаемых Ил-2 на некоторое расстояние, они выходили из боя и возвращались. Ил-2 нельзя было надолго оставлять в одиночестве, ведь их могли атаковать другие группы истребителей противника с других направлений. А за каждый потерянный Ил-2 по прилету жестко спросят. За то, что бросил без прикрытия штурмовиков над линией фронта, можно было легко пойти в штрафбат. А за несбитый мессер — нет. Основная часть боевых вылетов советских истребителей пришлась именно на сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков.

В то же время в тактике немцев ничего не менялось. Счета асов по прежнему росли. Где-то кого-то они продолжали сбивать. Но кого? Знаменитый Хартман сбил 352 самолета. Но всего лишь 15 из них — это Ил-2. Еще 10 — бомбардировщики. 25 ударных самолетов, или 7% от общего числа сбитых. Очевидно, господин Хартман очень хотел жить, и очень не хотел идти на оборонительные огневые установки бомбардировщиков и штурмовиков. Лучше вертеться с истребителями, которые может быть за весь бой ни разу не выйдут в позицию для атаки, в то время как атака Ил-2 — это гарантированный веер пуль в лицо.

А вот советские асы заходить в атаки на «Юнкерсы» не боялись. Кожедуб сбил 24 ударных самолета — почти столько же, сколько Хартман. В среднем, в общем числе побед у первых десяти советских асов ударные самолеты составляют 38%. Вдвое больше, чем у немцев. Что же делал Хартман в реальности, сбив столько истребителей? Отражал их атаки советских истребителей на свои пикировщики? Сомнительно. Судя по всему, сбивал охранение штурмовиков, вместо того, чтобы прорываться через это охранение к главной цели — штурмовикам, убивающим пехотинцев вермахта.

ВВС РККА удалось достичь главной цели — это не дать противнику завоевать господство в воздухе.

Промышленность смогла наладить массовое производство пусть не самых лучших в мире самолетов, но в больших количествах. И уступающих по ТТХ немецким весьма незначительно. Первые звонки для люфтваффе прозвучали —

продолжая сбивать как можно большее число самолетов и накручивая счетчики личных побед, немцы постепенно вели себя к пропасти. Уничтожать самолетов больше, чем выпускал советский авиапром, у них уже не получалось. Рост числа побед не приводил к реальным, ощутимым на практике результатам — советские ВВС не прекращали боевой работы, и даже наращивали ее интенсивность.

Что это означает на практике? Что в 1942 году до своих целей Ил-2 долетели 41 753 раза. И в 41 753 раза на головы немецких пехотинцев что-то падало. Бомбы, НУРСы, снаряды. Это, конечно, грубая оценка, так как Ил-2 гибли и от зенитной артиллерии, и реально не каждый из 41 753 вылетов завершался попаданием бомб в цель. Важно другое — немецкие истребители никак этому не могли воспрепятствовать. Кого-то они сбивали. Но в масштабах огромного фронта, на котором работали тысячи советских Ил-2, это была капля в море. Немецких истребителей было слишком мало для Восточного фронта. Даже делая по 5-6 вылетов в день, они не могли уничтожить советские ВВС. И ничего, у них все хорошо, счета растут, вручаются кресты со всякими листьями и бриллиантами — все нормально, жизнь прекрасна.

И так было до 9 мая 1945 года.