

## КРИТЕРИЙ БОЕСПОСОБНОСТИ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941-1945 ГГ.)

Оценка критерия боеспособности ВВС РККА и люфтваффе в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.) оценивается историками очень неадекватно. Критерий боеспособности авиации состоит из следующих составных элементов: во-первых, уровень подготовки летного состава; во-вторых, техника (самолеты, на которых летчики принимали непосредственное участие в боях); в-третьих, количество сбитых боевых самолетов противника.

В предвоенные годы и в СССР, и в Германии власти уделяли первоочередное значение своим вооруженным силам: авиации, танковым войскам и армии. Советское правительство в 30-е годы начинает активную пропагандистскую кампанию. Ее цель – поднятие престижа военной профессии и привлечение как можно больше юношей в ряды РККА. В эти же годы Советский Союз пытается удивить весь мир своими рекордами в области авиации. Девиз "Летать выше, быстрее и дальше" стал не просто лозунгом тех лет. Популярность В.П. Чкалова, Г.Ф. Байдукова, А.В. Белякова, А.В. Ляпишевского, М.М. Громова, В.С. Гризодубова, В.К. Коккинаки и др. летчиков была необычайна; тысячи мальчишек грезили небом и хотели походить на них.

Первичная подготовка летчиков осуществлялась в аэроклубах, планерных школах и авиационных училищах. До середины 30-х годов аэроклубы выживали за счет взносов поступающих от членов добровольного общества Осоавиахим. Ситуация изменилась в конце 30-х годов, когда прозвучал призыв партии и правительства: "Дать стране 10 тысяч летчиков!". Аэроклубы стали получать государственную поддержку, инструкторам увеличили зарплату, а учлеты стали обучаться с отрывом от производства или учебы. В этом плане советские ВВС были уникальными в мире – набор летчиков по призыву не практиковался больше нигде!

После успешного прохождения аэроклуба, учлетов ждала следующий этап – обучение в летном училище. Однако, если в середине 30-х годов цикл подготовки летчиков на этом этапе составлял порядка 2,5 лет, то к весне 1941 г. в связи с резким ростом ВВС он был предельно уплотнен. Для подготовки пилотов были созданы летные школы с четырехмесячным сроком обучения и летные училища с десятимесячным сроком (предполагалось наличие у курсантов подготовки в объеме аэроклуба). Это, в свою очередь, не замедлило сказаться на профессионализме летного состава. На практике в боевые части направлялись молодые летчики с 8-10 часами самостоятельного налета на

боевом самолете, зачастую совсем другого типа, чем в полку назначения, умевшие в буквальном смысле слова держаться за ручку управления, не обученные ни высшему пилотажу, ни ведению воздушного боя, ни пилотажу в сложных метеоусловиях. Огневая подготовка ограничивалась в лучшем случае двумя-тремя стрельбами по конусу, буксируемому самолетом, а многие не умели пользоваться прицелами. Скорее всего, именно этим объясняется огромное количество таранов (точнее столкновений), выполненных нашими летчиками в 1941-1942 гг.

Конечно, было бы неправильно утверждать, что все советские летчики-истребители к лету 1941 г. выглядели именно так. В ВВС имелись пилоты с хорошей выучкой середины 30-х годов, с опытом боев в Испании, на Халхин-Голе и в Финляндии. Но, к сожалению, их опыт не был обобщен и применен.

В противоположность советским летчикам, к лету 1941 года все пилоты люфтваффе – немецких военно-воздушных сил – являлись тщательно отобранными добровольцами. Кроме того, в обход Версальского мирного договора 1919 г. Германия добилась снятия ограничений с гражданской авиации для того, чтобы сохранить асов Первой мировой войны, а также начала активно сотрудничать с СССР. Активное военное сотрудничество началось в 1922 г. и продолжалось до 1933 г. Так, немецкие летчики проходили активное обучение в Высшей школе летчиков в г. Липецке. К 1933 г. боевую подготовку в школе прошли 120-130 пилотов [1]. Вся гражданская авиация (Люфтганза – гражданская и транспортная авиакомпания Германии) находилась под контролем военных. Именно Люфтганза стала главной основой для создания ВВС Германии. Уже к 1935 г. люфтваффе насчитывало около 1888 самолетов различного типа и 20 тысяч человек личного состава [2]. К тому моменту, как молодой летчик появлялся в распоряжении своей части, он имел уже порядка 250 летных часов, потраченных на выший и групповой пилотаж, полетов по приборам и т.д. Большое внимание уделялось управлению самолетом в нештатных ситуациях, вынужденным посадкам, тактике воздушного боя, стрельбе по наземным целям. После распределения в строевую часть летчика не сразу отправляли в бой. Он попадал сначала в резервную группу, где под руководством инструкторов с боевым опытом совершенствовал свои навыки ведения воздушного боя, и только затем принималась решение о его готовности к боям. Несомненно, что к 1941 г. система подготовки летчиков люфтваффе была одной из лучших в мире.

В тактическом плане ВВС Германии также заметно превосходила советские ВВС. Тактика, внедренная в частях люфтваффе, была разработана после тщательного анализа опыта войны в Испании (1936-1938 гг.). В ее основу было положено использование истребителей в свободном строю пар и четверок. Кроме того, в люфтваффе все

чески культивировалась и поощрялась самостоятельность и инициатива. Немецкий летчик-истребитель был свободен в выборе методов решения поставленной задачи. Советские летчики могли им только позавидовать: перед вылетом им жестко задавался район действия, скорость и высота полета. Естественно, что гибко реагировать на изменяющуюся ситуацию они не могли. Большой ошибкой было и то, что советские авиационные части в первой половине войны непосредственно подчинялись командованию сухопутных армий.

Бесспорно, большую роль в превосходстве над сталинскими соколами сыграло наличие великолепной подготовки и двухлетнего военного опыта тяжелых боев, прежде всего с ВВС Великобритании в "битве за Англию" (16 июля – 31 декабря 1940 г.) [3]. Как уже отмечалось, в СССР опыт предвоенных конфликтов попросту игнорировался, не было сделано никаких выводов, за что вскоре пришлось дорого заплатить.

Какие же были основные причины поражения ВВС РККА в начальный период войны.

Во-первых, несмотря на бурный скачок в области создания и оснащения самолетного парка в конце 30-х годов, все еще заметно было отставание от мирового уровня моторостроения. Приходилось закупать моторы по лицензии за рубежом – "Испано-Сюиэз", "BMW" и "Райт-Циклона" [4] и "выжимать" из них все возможное.

Во-вторых, отставало материаловедение, а производство алюминия не обеспечивало потребности авиационной промышленности. Отсюда другая крайность – использование древесины, фанеры и стальных труб. Такая смешанная конструкция вынуждала ослаблять вооружение, ограничивать боекомплект, уменьшать запас топлива, экономить на бронезащите. Но иного выхода просто не было, ведь в противном случае не удалось бы даже приблизить летные данные советских машин к характеристикам немецких истребителей.

В-третьих, советская радиопромышленность не сумела обеспечить самолеты компактными и надежными радиостанциями, а также другим необходимым навигационным оборудованием.

В-четвертых, не меньше проблем возникало при решении кадровых задач. Бюрократизм, косность, инертность, стремление прежде всего к количественным показателям серьезно вредили усилению воздушной мощи Советского Союза [5]. Излишняя идеологизация, огромное внимание "сословному" признаку при комплектовании ВВС РККА (80-90% будущих летчиков набирали из рабочих и крестьян) также оказали негативное влияние на общую боеготовность.

В-пятых, сталинские репрессии 30-х годов, пик которых пришелся на 1937 г., нанесли серьезный урон военной мощи СССР. По данным историка О.Ф. Сувенирова,

по политическим мотивам из ВВС было уволено 4773 человека (или каждый 30-й), а подверглись аресту 1590 человек [6]. Преимущественно это был высший командный состав, люди с большим опытом и знаниями. Прямым следствием репрессий 1937-1938 гг. стало постоянное чувство страха, резкое снижение профессионального уровня командного состава, падение дисциплины. В то время как одна часть командиров проявляла излишнюю робость, другая демонстрировала недопустимое рвение из страха быть арестованным.

В-шестых, игнорирование опыта предвоенных конфликтов, особенно опыта войны в Испании. В то время, как в люфтваффе была принята новая тактика ведения боя парами, в ВВС РККА оставалось основным звено из трех самолетов.

В-седьмых, у высшего командного состава, за полгода до нападения Германии на СССР не было единых взглядов на оптимальную структуру ВВС, не было четкого единства по планированию операций, по оценке противника, по методике ведению воздушной войны и т.д. [7]. Эти моменты вызывали искреннюю тревогу у наркома обороны маршала С.К. Тимошенко. Все эти моменты в совокупности и стали причиной жесточайших поражений и огромных потерь.

Однако к концу войны ситуация изменилась на противоположную. Большая часть ассов люфтваффе оказалась "выбитой", им на смену пришли юнцы с минимальной подготовкой. По количественному показателю выпуска самолетов СССР опередил Германию. Улучшилась и подготовка советских летчиков, новичков вводят в бой постепенно. Главный итог воздушных боев на Восточном фронте заключался в том, что нашим истребителям удалось отвоевать у противника малые и средние высоты, на которых действовали штурмовики и ближние бомбардировщики – основная ударная сила немецкой авиации на линии фронта. Благодаря самоотверженности и героизму нашего народа, наших летчиков именно на Восточном фронте был нанесен сокрушающий удар по войскам вермахта и по элитным частям люфтваффе, и тем самым была обеспечена долгожданная Победа.

#### Библиографический список

1. Дьяков Ю.Л., Бушуева Т.С. Фашистский меч ковался в СССР: Красная Армия и рейхсвер. Тайное сотрудничество. 1922-1933. Неизвестные документы. М., 1992.
2. Энциклопедия Третьего рейха. М., 2005.
3. Спик М. Асы люфтваффе. Смоленск, 1999.
4. Драбкин А. Я дрался на истребителе. Принявшие первый удар. 1941-1942. М., 2006.
5. Хазанов Д.Б. Немецкие асы на Восточном фронте. Ч. I. М., 2004.
6. Сувениров О.Ф. Трагедия РККА 1937-1938. М., 1998.
7. Русский архив. Великая Отечественная. Т. I. М., 1993.