

УДК 94(470.41) «1941/194

UDC

DOI: 10.17223/23451734/2/4

ЭФФЕКТИВНОСТЬ УСИЛИЙ СОВЕТСКИХ ЛЕТЧИКОВ-ИСТРЕБИТЕЛЕЙ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

М.В. Шиловский

Национальный исследовательский
Новосибирский государственный университет,
Россия, 630090, г. Новосибирск, ул. Пирогова, 2
E-mail: istorik.novosib@gmail.com

Авторское резюме

На основе сведений на 1 114 летчиков-истребителей советских ВВС, участвовавших в Великой Отечественной войне, собранных и систематизированных М.Ю. Быковым в справочнике «Асы Великой Отечественной войны. Самые результативные летчики 1941–1945 гг.» 2007 г., анализируется эта элитная группа с точки зрения возраста, воинских званий, времени участия в боевых действиях, количества сбитых фашистских самолетов, правительственных наград. Все поименованные в источнике родились в первой четверти XX в., во время войны им было около 40 лет. Их вклад в завоевание господства в воздухе составил 23 974 сбитых индивидуально и 3 315 коллективно самолетов противника, всего 27 289 боевых машин (24,5 на каждого), или 48 % от общего количества уничтоженных на советско-германском фронте. Из 1 114 чел. 579 стали Героями Советского Союза, в том числе 58 (каждый десятый) посмертно. Безвозвратные потери в изучаемой совокупности составили 243 чел. (29 %), или примерно 33%.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, летчик-истребитель, ас, господство в воздухе, воинские звания, ВВС РККА, истребительный авиаполк.

THE EFFECIENCY OF THE EFFORTS OF SOVIET FIGHTER PILOTS IN THE GREAT PATRIOTIC WAR OF 1941–1945

M.V. Shilovsky

National Research Novosibirsk State University
2 Pirogov St., Novosibirsk, 630090, Russia

Abstract

On the basis of 1 114 data on the fighter pilots of the Soviet Air Force, participated in the Great Patriotic War, collected and systematized by M. Bikov in the reference book "Aces of the Great Patriotic War. The most productive pilots in 1941–1945", 2007 analyzed this elite group in terms of age, military ranks, the time of participation in hostilities, the number of brought Nazi aircraft, government awards. The said person in this source were born in the first quarter of the twentieth century and were at the age of 40 years during the war. Their contribution to the conquest of the air was 23 974 individually and 3 315 collectively brought enemy aircraft, 27 289 combat vehicles (24,5 for each), or 48 % of the total number killed in the Soviet-German front. Among 1 114 people, 579 became Heroes of the Soviet Union, including 58 (every tenth) posthumously. Deadweight loss in the target population reached 243 people (29 %), or about one-third.

Keywords: the Great Patriotic War of 1941–1945, Fighter pilot, ace, air supremacy state awards, ranks, Red Army Air Force, Fighter Wing.

Плодотворное изучение самой масштабной войны XX в. в период празднования 70-й годовщины ее победоносного завершения невозможно без оценки качественных показателей эффективности ведения боевых действий противоборствующими сторонами на суше, в воздухе и на море. К настоящему времени в основном восстановлена общая картина боевых действий, определены количественные показатели привлеченных к участию в стратегических операциях военнослужащих, боевой техники, а также их потери. Вместе с тем продолжает преобладать «валовый» подход по принципу «и мы в конце картины победим!». Из издания в издание, например, сообщается о 57 тысячах немецких самолетов, уничтоженных советскими летчиками в 1941–1945 гг. (Советские 1968: 438; Военно-воздушные силы 1985: 148).

Подобная практика, в свою очередь, ведет в немецкой и западноевропейской историографии к искаженному представлению об уровне квалификации советских истребителей. Поэтому Крис Бишоп следующим образом характеризует ситуацию начального периода Великой Отечественной войны: «Если машинам все же удавалось подняться в воздух, то у русских пилотов не было ни мастерства, ни самолетов, которые могли бы бросить вызов “Мессершмитту” Vf 109, и количество побед немецких летчиков-истребителей начало достигать невероятных значений» (Бишоп 2007: 78).

Постепенно этот перекокс начинает преодолеваться, в том числе благодаря воспоминаниям выдающихся отечественных воздушных бойцов И.Н. Кожедуба, А.И. Покрышкина, Е.Я. Савицкого, И.А. Вишнякова и др. Исключительное, на мой взгляд, значение, в плане оценки эффективности боевых действий советских летчиков-истребителей в избранный период имеют материалы справочника, подготовленного автором-составителем М. Быковым на воздушных бойцов, «чей документально подтвержденный счет составляет 10 и более личных подтвержденных побед» (Быков 2007) и которые, по западноевропейской терминологии, относились к категории асов, т. е. лучших летчиков. Приблизительно с середины 1943 г. пилоты, сбившие 10 и более самолетов противника, учитывались отдельно, и штабы истребительных авиаполков ежемесячно составляли отчеты о результатах их боевых усилий.

Автор-составитель в ходе многолетнего поиска собрал и систематизировал сведения на 1 114 советских летчиков-истребителей. С этой целью им были использованы материалы более 800 фондов (949 единиц хранения) только Центрального архива Министерства обороны РФ, включая исторические формуляры, оперативные сводки, приказы, журналы учета сбитых самолетов противника, штатно-должностные и алфавитные книги учета личного состава, книги учета личного состава, награжденного орденами и медалями, а также книги и журналы учета безвозвратных потерь личного состава авиационно-истребительных частей (полков, дивизий, корпусов, воздушных армий). Выборка представляется репрезентативной, хотя не исчерпывает всей совокупности авиаторов, одержавших 10 и более побед, которая, по оценке М.Ю. Быкова, охватывает приблизительно 1 200 чел.

На каждого респондента (есть и исключения) в справочнике содержатся следующие данные: год рождения, дата гибели или смерти,

воинское звание на начало и конец боевой деятельности или по состоянию на 9 мая 1945 г., авиачасти (истребительно авиационные полки (иап)), в которых воевал летчик, перечень документально подтвержденных воздушных побед, сведения об общем количестве лично и коллективно сбитых самолетов противника, количество выполненных боевых вылетов и проведенных воздушных боев, список наград (орденов).

Используя эти данные и в минимальной степени привлекая другие источники, постараюсь в самых общих чертах составить представление о советских асах Великой Отечественной войны и основных параметрах их боевой деятельности.

Все поименованные в справочнике родились в первой четверти XX в. в интервале 1905–1924 гг. Самым «старым» среди советских асов стал уроженец 1905 г. майор В.П. Широков, сбивший свой первый фашистский самолет в сентябре 1943 г. в звании лейтенанта и возрасте 38 лет. Еще двое родились в 1906 г. Среди них Герой Советского Союза подполковник П.А. Пилутов, участник боев на Хасане (1938 г.) и Советско-финской войны 1939–1940 гг., лично сбивший 14 немецких самолетов. Основную массу составили родившиеся в 1918–1922 гг. 628 чел. (55,7 %), т. е. более половины выдающихся летчиков-истребителей советских ВВС к маю 1945 г. были в возрасте 23–27 лет! Самыми молодыми стали три уроженца 1924 г., в том числе Герой Советского Союза старший лейтенант А.Ф. Мухин (19 лично сбитых самолетов) и старший лейтенант А.Т. Овчаренко (13 самолетов). Таким образом, всем представителям элиты отечественных летчиков-истребителей было до 40 лет!

Из 1 114 летчиков-истребителей 579 чел. за подвиги, совершенные во время Великой Отечественной войны, в основном за сбитые вражеские самолеты, было присвоено звание Героев Советского Союза, в том числе 58 (каждому десятому) – посмертно. По времени награждения они распределились следующим образом (в знаменателе посмертно): 1941 г. – 2, 1942 г. – 29/8, 1943 г. – 181/21, 1944 г. – 146/12, 1945 г. – 144/13, 1946 г. – 58/3, 1948 г. – 9, 1951 г. – 2, 1965 г. – 3, 1978 г. – 1, 1991 г. – 4/1. К ним нужно добавить подполковника А.Д. Якименко, которому в августе 1939 г. это высокое звание было присвоено за 7 сбитых японских самолетов во время конфликта на Халхин-Голе. Уже во время Великой Отечественной он совершил 244 боевых вылетов и лично сбил еще 15 самолетов противника. Кроме того, в число награжденных вошли два трижды

Героя Советского Союза: А.И. Покрышкин и И.Н. Кожедуб, а также 23 дважды Героя: А.В. Алелюхин, Амет-Хан Султан, А.В. Ворожейкин, Д.Б. Глинка, Н.Д. Гулаев, К.А. Евстегнеев, В.А. Зайцев, П.М. Камозин, А.Т. Карпов, А.Ф. Клубов, А.И. Колдунов, М.В. Кузнецов, П.С. Кутахов, В.Д. Лавриненков, С.Д. Луганский, П.А. Покрышев, В.И. Попков, Г.А. Речкалов, А.К. Рязанов, Е.Н. Савицкий, Н.М. Скоморохов, А.С. Смирнов, И.Н. Степаненко.

Приведенные данные о присвоении высших воинских наград по годам войны, помимо всего прочего, свидетельствуют о том, что временем достижения коренного перелома в ней и господства советских ВВС в воздухе стали 1942 и 1943 гг. Количество награждений в 1942 г. не так уж велико, всего 29, но каждый четвертый удостоился их посмертно. В 1943 г. был достигнут максимальный показатель по количеству ставших героями, в том числе и посмертно, но доля последних снизилась до 11,5 % от числа награжденных.

После провозглашения суверенитета Российской Федерации звание Героя РФ присваивается еще 12 бывшим авиаторам, упомянутым в справочнике. Так, в 1996 г. награждается майор В.М. Афонин, на счету которого имелось 14 личных и 3 групповые победы, за что он в ходе боевых действий был награжден тремя орденами Боевого Красного Знамени, а также Отечественной войны 1-й и 2-й степени. В том же году звание Героя РФ присваивается президентским указом капитану В.С. Елисееву, сбившему лично 14 и в группе 7 самолетов. Его тогда наградили орденами Боевого Красного Знамени (3), Александра Невского, Красной Звезды (2). В общей сложности 591 (53 % от всей изучаемой совокупности) были награждены «высшими степенями отличия» в советской и российской наградных системах «за личные или коллективные заслуги, связанные с совершением героического подвига» (Герои 1984: 4). Много ли это, можно судить по тому факту, что за время Великой Отечественной войны 2 424 воина-авиатора стали Героями Советского Союза, или 20,3 % от общего числа удостоенных этого звания (Герои 1984: 223). Соответственно, доля асов среди товарищей по оружию составила 24,38 %.

Вклад изучаемой группы будет выглядеть более весомо, если учесть, что больше всего награждений среди авиаторов высшей воинской наградой Советского Союза пришлось на долю летчиков-штурмовиков – 860 чел., а среди истребителей таковых оказалось 810 чел. (Герои 1984: 223). Следовательно, в своей «корпорации» представители нашей группы абсолютно преобладали – их доля составила 73 %.

Данный показатель, помимо всего прочего, свидетельствует о завершении в изучаемый период процесса специализации в военной авиации на истребительную, штурмовую, бомбардировочную, разведывательную и военно-транспортную. Уже в предвоенные годы, по мере увеличения количества самолетов и летчиков, происходила трансформация ВВС из рода войск в вид вооруженных сил. Поэтому к июню 1941 г. в советских вооруженных силах соотношение отдельных видов выглядело следующим образом: сухопутные войска – 79,3 %, военно-воздушные силы – 11,5, военно-морской флот – 5,8, противовоздушные войска – 3,4 % (Шумихин 1986: 245).

Во время войны эта тенденция закрепляется и, как можно судить по материалам справочника, более 95 % упомянутых в нем военнослужащих в течение всего периода участия в боевых действиях являлись летчиками-истребителями. Лишь незначительная часть их пришла в истребительные авиаполки из других подразделений ВВС РККА подобно майору В.Н. Барсукову, который с июля 1941 по октябрь 1943 г. воевал в составе штурмового авиаполка. И меняли свою фронтową специализацию они, как правило, после тяжелых ранений подобно старшему лейтенанту Н. В. Глазову, переведенному из-за потери глаза в конце 1944 г. из истребительного в транспортный авиаполк (Быков 2007: 50–51, 132–133).

За участие в боевых действиях, проявленные при этом мужество и героизм, прежде всего за уничтоженные самолеты противника, на основании «Положения о наградах и премиях для личного состава Военно-Воздушных Сил Красной Армии, Авиации Дальнего действия, истребительной авиации ПВО, ВВС Военно-Морского Флота за боевую деятельность и сохранение материальной части» от 30 сентября 1943 г. летчики награждались орденами и медалями, а также денежными премиями в размере 1 тыс. руб. за сбитый истребитель и 2 тыс. руб. за бомбардировщик.

Практически все респонденты справочника, за исключением 56 чел., на которых отсутствуют соответствующие сведения, были награждены орденами Советского Союза. Самым распространенным среди них был орден Боевого Красного Знамени, учрежденный декретом ВЦИК от 16 сентября 1918 г. Индивидуальное награждение им производилось, в частности, «за особо значительные подвиги, совершенные в боевой обстановке с явной опасностью для жизни» или «за особые мужество и отвагу, проявленные при выполнении специального задания» (Быков 2007: 51).

Всего из 1 114 респондентов орденом Боевого Красного Знамени наградили 882 чел. (78,1 %). При этом дважды удостоились этой воинской награды 290 чел., трижды – 267, четыре раза – 83, пять – 25, шесть – 9 и семь раз – 2 чел. Таким образом, в общей сложности советские асы-истребители были награждены за время войны 1 558 орденами Красного Знамени. Среди удостоенных шестью орденами были: подполковник Д.А. Медведев, майоры С.Я. Жуковский, А.И. Колдунов, В.Н. Кубарев, А.С. Куманичкин, В.Д. Лавриненков, П.Ф. Шевелев, капитан П.Я. Головачев, старший лейтенант В.И. Колядин. Семь раз эту награду получили майоры С.Д. Горелов и И.Н. Кожедуб.

Что касается ордена Ленина, учрежденного в мае 1930 г. и являвшегося «высшей наградой СССР за особо выдающиеся заслуги», в том числе «в защите социалистического Отечества, укреплении обороноспособности Союза ССР», то им награждали индивидуально, а также вручали «лицам, удостоенным звания Героя Советского Союза». Всего вместе с золотой звездой Героя орденом наградили 595 чел., индивидуально еще 127 чел. Больше всех, четырех орденов Ленина, удостоился во время войны подполковник, Герой Советского Союза (1943) П.А. Пилутов (Быков 207: 492). Кроме того, военнослужащие ВВС РККА награждались другими уже военными («за заслуги в защите социалистического Отечества») орденами, прежде всего Красной Звезды, Отечественной войны 1-й и 2-й степени.

Отдельно хотелось бы выделить «полководческие» награды, учрежденные во время Великой Отечественной войны для поощрения лиц начальствующего состава РККА, т.е. офицеров. Первое место среди них применительно к изучаемой группе занимает орден Александра Невского (318 награждений). Согласно статусу награждали им командиров дивизий, бригад, полков, батальонов, рот и взводов. Впервые отдельным пунктом специально оговаривалась возможность поощрения им начальствующего состава ВВС «за командование авиаподразделением или частью, настойчиво и успешно совершившими ряд боевых вылетов, нанесшими жестокий урон живой силе и технике противника и без потерь вернувшимися на свою базу» (Сборник 1984: 58). В ходе войны, особенно после учреждения полководческих орденов Суворова, Кутузова, орденом Александра Невского стали награждать командиров в звене рота – полк. Соответственно в авиации их удостоивались командиры звеньев, эскадрилий, полков и командный состав штабов полков

и авиадивизий. Единственный из летчиков-истребителей, сбивших 10 и более самолетов, дважды этой награды был удостоен Герой Советского Союза, кавалер шести орденов Боевого Красного Знамени майор В.Н. Кубарев.

Что касается других «полководческих» наград, то в изучаемой совокупности было осуществлено 24 награждения орденом Суворова 3-й степени, пять – Суворова 2-й степени, восемь – орденами Кутузова 2-й и 3-й степени. Как правило, ими поощрялись командиры эскадрилий, полков, дивизии в звании от капитана до генерал-майора. В частности, подполковник, Герой Советского Союза Л.И. Горегляд стал кавалером двух орденов Суворова 2-й степени, таким же количеством этих орденов был награжден полковник, командир истребительной авиадивизии А.И. Покрышкин. Ордена Кутузова 2-й степени удостоился полковник Г.А. Лобов. Специально для поощрения «отличившихся в боях за освобождение советской земли от немецких захватчиков» 10 октября 1943 г. учреждается орден Богдана Хмельницкого трех степеней, низшая (третья) степень которого предназначалась для награждения «рядового, сержантского, старшинского и офицерского состава до командира батальона и ему соответствующих». Среди наших респондентов орденом Богдана Хмельницкого 2-й степени наградили дважды Героя Советского Союза, полковника М.В. Кузнецова и 3-й степени капитанов И.К. Сомова и А.К. Фокина.

Были среди авиаторов кавалеры «солдатского» ордена Славы, учрежденного 8 ноября 1943 г. Хотя к тому времени среди пилотов рядовых, сержантов и старшин было немного, тем не менее, в статусе этой государственной награды специально оговаривалось, что ею «награждаются лица рядового и сержантского состава Красной Армии, а в авиации и лица, имеющие звание младшего лейтенанта, проявившие в боях за Советскую Родину славные подвиги храбрости, мужества и бесстрашия» (Сборник 1984: 75). Всего орденом Славы 3-й степени из 1 114 чел. было награждено четверо, в том числе младший лейтенант Б.С. Дементеев, сержант, а впоследствии старший лейтенант, Герой Советского Союза М.В. Лусто и сержант (лейтенант), Герой Советского Союза С.В. Носов.

Несмотря на наличие приказов, регламентирующих награждение за воздушные победы 1942, 1943 гг., анализ персональных данных из справочника показывает, что этот процесс осуществлялся стихийно и зависел от множества факторов, не указанных в источнике.

Так, младший лейтенант Н.Ф. Кошельков, с октября 1943 по апрель 1944 г. сбивший лично 15 и в группе три самолета противника, был награжден орденом Боевого Красного Знамени, старший лейтенант В.И. Савин за 17 индивидуально и два в группе уничтоженных самолета с апреля по октябрь 1943 г. был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени. Зато капитан П.С. Луговцов за 10 воздушных побед удостоился трех орденов Боевого Красного Знамени. Капитан А.С. Амелин за 17 лично сбитых самолетов удостоился звания Героя Советского Союза и ордена Ленина, четырех орденов Боевого Красного Знамени, Отечественной войны 1-й и 2-й степени, трех орденов Красной Звезды, т. е. получил по ордену за каждый второй сбитый им самолет. По всей видимости, помимо количества сбитых фашистских самолетов при составлении представлений на награждение во внимание принимались другие факторы: от политико-морального состояния претендента на правительственную награду до службы в элитной (гвардейской) части, участия в крупной и победоносной стратегической операции.

С точки зрения послевоенных реалий фронтовые заслуги даже выдающихся летчиков-истребителей выглядели скромно. Например, А.И. Покрышкин удостоился: 22 декабря 1941 г. ордена Ленина, 22 апреля 1943 г. ордена Боевого Красного Знамени, 24 мая 1943 г. ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» Героя Советского Союза, 18 июля 1943 г. ордена Боевого Красного Знамени, 22 августа 1943 г. второй медали «Золотая Звезда» Героя Советского Союза, 24 декабря 1943 г. ордена Боевого Красного Знамени, 19 августа 1944 г. третьей медали «Золотая Звезда» Героя Советского Союза, 6 апреля 1945 г. ордена Суворова 2-й степени, 29 мая 1945 г. ордена Суворова 2-й степени (Левобережье 1999: 183).

Однако среди наиболее результативных летчиков-истребителей были и свои рекордсмены, добившиеся высоких результатов за сравнительно непродолжительные периоды участия в боевых действиях. Так, младший лейтенант Н.Д. Кудря (1921–1943) за три месяца боев в 1943 г. одержал 11 побед; младший лейтенант В.С. Конобаев (1921–1943) за пять месяцев в 1943 г. сбил индивидуально и в группе 20 самолетов; лейтенант С.В. Макаров (1919–1942) за 7 месяцев 1942 г. совершил 260 боевых вылетов и сбил в общей сложности 23 самолета противника.

Как известно, государственными наградами награждались летчики, прежде всего, за уничтоженные в воздухе и на земле вражеские

самолеты. Всего на счету у 1 114 респондентов их числится 23 974, т. е. примерно 20,6 на каждого. Уже за эти результаты каждый в изучаемой группе, согласно различного рода приказам, положениям и прочим инструкциям того времени, был достоин присвоения ему звания Героя Советского Союза. Еще 3 315 фашистских самолетов летчики-асы сбили коллективно, т. е. примерно по три на каждого. В совокупности их боевой вклад в разгром люфтваффе составил 27 289 машин (24,5 на каждого), или 48 % от общего количества уничтоженных на востоке в боевых действиях против советских вооруженных сил самолетов.

Однако на войне боевые потери несли и советские ВВС. В недавнем прошлом о них старались не упоминать, за исключением фактов гибели наиболее выдающихся летчиков. Лишь в начале 1990-х гг. сообщили, что из общего ресурса самолетов (имевшихся к началу войны и поступивших на вооружение в ее ходе) в 135,6 тыс. потери в ходе боевых действий составили 43,1 тыс. (Военно-исторический 1991: 39). Но не все пилоты при этом погибали. Так, А.И. Покрышкина сбивали дважды.

Тем не менее потери были, и в изучаемой совокупности летчиков они составили в общей сложности 243 чел., или 29 % от общего количества в 1 114 чел. Источник фиксирует следующие виды боевых потерь: сбиты в воздушном бою 69 чел. (28,4 % от общего количества погибших), не вернулись с боевого вылета 91 (37,9 %), сбиты огнем с земли 22 чел. (9 %). Всего боевые потери составили 182 чел. (82,7 %). К ним можно отнести одного погибшего при таране самолета противника – старшего лейтенанта В.П. Цветкова (15 лично сбитых самолетов), погибшего 7 апреля 1945 г. при бомбардировке аэродрома базирования; трех раненых в воздушном бою и умерших после вынужденной посадки; двух пропавших без вести в плену; наконец, 31 погибшего в авиакатастрофах, в частности сбитых при перебазировании или в служебных командировках на транспортных Ли-2, где они были пассажирами. Таким образом, собственно боевые потери составили 220 летчиков (90,5 %).

Еще 23 летчика-истребителя ушли из жизни в силу целого комплекса привнесенных в войну причин, которые в журналах боевых действий и «похоронках» обтекаемо позиционировались как связанные с «исполнением служебных обязанностей». Так, «погиб 1 ноября 1944 г. в авиакатастрофе – разбился в тренировочном поле-

те на Ла-7» Герой Советского Союза (дважды Героем стал посмертно) капитан А.Ф. Клубов (Герои 1984: 283). Ненавязчиво упоминается еще один виновник катастрофы, новый истребитель Ла-7, который с апреля 1944 г. начал выпускаться серийно «как один из основных наших истребителей в последний год войны» (Шавров 1988: 235). А вот как обстоятельства трагедии воспроизводит однополчанин Клубова, Герой Советского Союза Г.Г. Голубев. Действительно, в ноябре 1944 г. на территории Польши осваивали полеты «на только что поступившей в истребительную авиацию новинке – самолете Ла-7 конструкции Лавочкина». После успешного полета «самолет Клубова коснулся грунтовой взлетно-посадочной полосы и побежал по ней. Под воздействием бокового ветра самолет почти незаметно стал уклоняться вправо, выкатился за пределы полосы и уже на малой скорости на глазах у всех словно бы споткнулся и... скапотировал. Вначале самолет стал на нос, задрал высоко кверху хвостовое оперение, мгновение постоял, словно раздумывая, в строго вертикальном положении и, как бы нехотя, медленно стал валиться на спину... Когда мы прибежали, было уже поздно. То, что мы увидели, отказывалось воспринимать наше сознание: голова Клубова была придавлена к земле левым бортом истребителя. Небольшая лужица крови... Причиной гибели капитана Клубова оказалась... небольшая канава, размытая ливневым дождем. Была она немного в стороне от взлетно-посадочной полосы, справа, скрытая травой. И надо было случиться такому, что одно из колес самолета Клубова на пробеге угодило именно в эту канаву... Нелепая случайность, которая обернулась трагедией. Она дорого обошлась нам. До сих пор сердцу больно от той тяжелой утраты. На боевом счету А. Клубова было уже более 40 сбитых самолетов противника» (Голубев 1974: 167–168).

К категории бытовых несчастных случаев отнесли смерть майора, Героя Советского Союза А.И. Тимошенко, «зарубленного винтом самолета на аэродроме» в марте 1945 г.; еще одного Героя, лейтенанта И.Н. Сержантова, отравившегося техническим спиртом в 22-летнем возрасте; трех летчиков, покончивших с жизнью посредством самоубийства; умершего от инфекционного заболевания лейтенанта Л.Ф. Кравчука. Война уничтожала и калечила ее участников разными способами. Прошедший Испанию и большую часть Великой Отечественной войны Герой Советского Союза подполковник Г.Н. Прокопенко во время боевого вылета в июле 1944 г. был сбит стрелком пикирующего бомбардировщика Пе-2.

Незавидной была участь подбитых над линией фронта. Например, совершивший вынужденную посадку в октябре 1943 г. лейтенант Н.Т. Лисицын был убит на земле. Из строя выбывали пилоты, получившие инвалидность, подобно Н.Г. Пахомову, в результате ранения в мае 1945 г. потерявшему ногу, или майору П.С. Шемендюку, тяжело раненому в воздушном бою в июле 1943 г. и потерявшему руку. Еще одной причиной могло стать попадание в плен с возвращением из него уже после окончания войны.

Как уже отмечалось выше, все представители изучаемой совокупности во время войны находились в возрасте до 40 лет. По времени приобщения к боевым действиям их условно можно разделить на три группы. Еще до июня 1941 г. в общей сложности 68 летчиков (6,9 %) приняли участие в локальных военных конфликтах: Гражданской войне в Испании 1936–1939 гг. – 5 чел.; у озера Хасан (1938 г.) – 5 чел.; на Халхин-Голе (1939 г.) – 14 чел.; в Японо-китайской войне 1938–1940 гг. – 2 чел. и Советско-финляндской войне 1939–1940 гг. – 42 чел. Так, майор М.А. Федосеев, погибший в марте 1942 г., в Испании лично сбил пять самолетов противника; подполковник (в 1939 г. – капитан) А.Д. Якименко за семь сбитых японских самолетов 29 августа 1939 г. удостоился звания Героя Советского Союза.

Еще примерно треть из 1 114 истребителей боевой опыт приобрели после начала Великой Отечественной войны. Поэтому они, как правило, занимали нижние ступеньки в системе персональных званий командного состава РККА. Подвижки за время ведения боевых действий были, но не такие существенные, как в сухопутных войсках. Например, Е.Д. Андреев за 1942 г. – 10 месяцев 1943 г. прошел путь от сержанта до младшего лейтенанта. Отмечено более 50 случаев, когда сержанты или младшие лейтенанты становились капитанами. Двое стали генералами. Причем майор, командир истребительной авиадивизии Е.Я. Савицкий, начавший воевать в мае 1942 г., войну закончил генерал-лейтенантом, командиром истребительного авиакорпуса. Совершивший первый боевой вылет в июле 1941 г. капитан Г.В. Зимин закончил ее генерал-майором, командиром истребительной авиадивизии.

Сопоставление воинских званий летчиков исследуемой группы на начало их участия непосредственно в боевых действиях (июнь 1941 – первая половина 1943 г.) и на конец войны или гибели в 1944 г. позволяет утверждать об определенных подвижках в этом вопросе. В первом случае в справочнике имеются сведения на 800 чел. Самое низшее воинское звание (сентябрь 1942 г.) имел красноармеец

К.В. Сухов, впоследствии ставший капитаном, Героем Советского Союза, лично сбившим 22 самолета. Самое высокое звание имели пять майоров. Остальных можно сгруппировать следующим образом: младший командный состав (сержант, старший сержант, старшина) – 276 (34,5 %), лейтенанты (от младшего до старшего) – 472 (59 %), капитаны и майоры – 38 (4,7 %).

Еще одну немногочисленную группу представляли политработники: три политрука, семь старших политруков и три батальонных комиссара. Их появление связано с учреждением в начале Великой Отечественной войны (16 июля 1941 г.) института военных комиссаров, а в эскадрильях – политруков. Вплоть до ликвидации в октябре 1942 г. на них возлагалась задача обеспечивать усиление партийного влияния в вооруженных силах, оказывать всестороннюю помощь командирам в боевом и политическом руководстве военнослужащими. В военно-воздушных силах значительная часть политработников «выдвигалась» по терминологии тех лет из числа летчиков-коммунистов, которые совершали боевые вылеты. Тем самым «летающие политруки» пользовались авторитетом среди личного состава авиационно-истребительных частей, а после ликвидации института они успешно служили на строевых должностях. Так, батальонный комиссар В.А. Меркушев к лету 1944 г. стал подполковником, за 24 лично сбитых самолета ему в 1943 г. присвоили звание Героя Советского Союза, наградили двумя орденами Ленина. Бывший старший политрук Б.М. Васильев войну закончил подполковником, Героем Советского Союза.

В 1942 г. во фронтовые истребительные полки пришли выпускники и инструктора летных училищ. В первой половине 1943 г. в преддверии битвы на Курской дуге истребительные части воздушных армий в последний раз массированно получили подпитку из сержантов и младших лейтенантов, после чего фронтовые формирования ВВС пополнялись за счет прошедших курс лечения в госпиталях, выпускников и инструкторов летных училищ.

На заключительном этапе войны (вторая половина 1943 – май 1945 г.) из 1 001 летчика-истребителя самую многочисленную категорию составили капитаны – 341 чел. (34 %) и майоры – 316 чел. (31,5 %). За ними шли лейтенанты – 262 чел. (26 %). Причем доля младших лейтенантов сократилась со 198 на первом этапе до 22 на втором. Зато появились штаб-офицеры (подполковники и полковники) – 73 чел. и два поименованных выше генерала. Казалось бы, должна была исчезнуть категория рядовых и сержантов,

поскольку выпущенные из летных училищ, адаптировавшиеся к фронтовой обстановке сержанты должны были стать офицерами. Однако среди 1 001 аса числились четыре рядовых, два сержанта и один старший сержант, всего семь военнослужащих. Что касается сержантов, то их наличие объясняется, по всей видимости, отсутствием шансов на приобщение к офицерской корпорации. Так, сержант И.Ф. Луговенко, прибывший во фронтовой 866-й истребительный авиапункт в октябре 1942 г. и сбивший лично 10 самолетов противника, в звании сержанта погиб в воздушном бою 8 февраля 1943 г. Сержант И.Ф. Сычев, начавший воевать в сентябре 1942 г., встретил день Победы в таком же звании, хотя на его счету насчитывалось 13 побед.

Что касается рядовых, то ими стали летчики-офицеры, осужденные военным трибуналом, как правило, за уголовные преступления, и разжалованные в рядовые. Среди таковых следует назвать младшего лейтенанта В.В. Валуева, совершившего 150 боевых вылетов и одержавшего 21 победу; старшего лейтенанта А.А. Дьячкова, сбившего 31 самолет противника. Ему удалось к началу 1945 г. стать сержантом, удостоиться посмертно в 1946 г. звания Героя Советского Союза. Подполковник Н.А. Козлов был понижен в звании до лейтенанта, что не помешало ему сбить 23 самолета противника, стать Героем Советского Союза, кавалером орденов Ленина, Боевого Красного Знамени (2), Александра Невского, Отечественной войны 1-й степени (2), Красной Звезды (3).

В источнике не указано, за какие провинности боевые офицеры были осуждены и разжалованы в рядовые, продолжая участвовать в боевых действиях и регулярно пересекая линию фронта. По всей видимости, содействовала этому обстановка фронтовой повседневности летчиков-истребителей. В отличие от пехотинцев, танкистов, артиллеристов, большей частью находившихся на передовой, авиаторы располагались при полевых аэродромах своих частей на удалении от передовой. Многие из них, согласно воспоминаниям, снимали жилье в частном секторе. Поскольку денежное содержание не выдавалось на руки, а перечислялось либо родственникам, либо на персональный счет в сберегательной кассе, источником наличных денег могли быть премии за сбитые самолеты или за осуществленные вылеты, иногда достигавшие нескольких тысяч рублей. К тому же во время вынужденного бездействия из-за плохой погоды имели место случаи изготовления суррогатных спиртных напитков, типа ликера «Шасси» из художественного фильма «Хроника пикирующего бомбардировщика» (1968, режиссер Н.Б. Бирман). На

этом фоне, как отмечалось применительно к ситуации августа 1942 г., в 16-м гвардейском истребительном авиаполку «пошли повальные нарушения воинской дисциплины, связанные в основном с “расслаблением” спиртными напитками летного и технического состава». Для наведения порядка командир части 23 августа подписал приказ, один из пунктов которого был посвящен нашему прославленному земляку: «За неоднократные нарушения советско-воинской дисциплины, пьянства с дебошем и оскорблением старших командиров зам. командира эскадрильи капитана Покрышкина отдать под суд трибунала» (Табаченко 2012: 605–607). Конфликт замяли, но сам по себе случай характерный.

Обобщая сюжет относительно большей части группы советских асов, следует заметить, что ее формирование стало прямым следствием индустриального развития Советского Союза в предвоенное десятилетие. Как отдельную социальную группу рассматриваемую совокупность отличали не только молодость, но и пролетарское происхождение, наличие неполного среднего образования и предварительная подготовка в системе аэроклубов. В них курсанты без отрыва от основной работы или учебы выполняли прыжки с парашютом, учились летать на планерах, проходили первичную летную подготовку на самолетах У-2 (По-2). Проходившим подготовку в системе Осоавиахима и Гражданского воздушного флота полагалась стипендия 250 руб. в месяц, к учебе допускались лица, «имеющие общее образование не ниже 7 классов средней школы» (Семенов 2013: 147, 149). Таким учебным заведением стала открытая в 1930 г. в Новосибирске 1-я Сибирская школа пилотов Осоавиахима, подготовившая в предвоенный период 1 200 летчиков (Дворянчикова 2003: 54).

Таким образом, анализ данных справочника М.Ю. Быкова на 1 114 советских воздушных бойцов Великой Отечественной войны 1941–1945 гг., одержавших от 10 и выше побед, т.е. асов, по западной терминологии, позволяет уточнить качественные показатели эффективности ведения боевых действий в воздухе. Все поименованные в источнике родились в первой четверти XX в. (1905–1924 гг.). Более половины наших выдающихся летчиков-истребителей к маю 1945 г. имели возраст 23–27 лет (до 40 лет). Вклад представителей изучаемой группы в завоевание господства в воздухе составил 23 974 сбитых индивидуально и 3 315 коллективно самолетов противника, всего 27 289 машин (24,5 на каждого), или 48 % от общего количества уничтоженных на советского-германском фронте самолетов

противника. В свою очередь, безвозвратные потери советских асов составили 243 чел. (29 % от их числа), в том числе боевые 182 чел. По времени включения в боевые действия представителей изучаемой группы можно условно разделить на три группы: примерно треть начала воевать 22 июня 1941 г., из них 68 летчиков принимали участие в войнах и военных конфликтах в Испании, Хасане, Халхин-Голе, Японо-китайской войне 1938–1940 гг., Советско-финляндской войне 1939–1940 гг. Треть приобрела опыт боевых действий в 1941 – первой половине 1942 г. Еще одну треть составили выпускники и инструкторы авиационных училищ, направленные во фронтовые части во второй половине 1942 – первой половине 1943 г. в преддверии битвы на Курской дуге. Войну начинали сержанты (39,5 % от общего количества) и лейтенанты (59 %), а заканчивали капитаны (34 %), майоры (31,5 %) и лейтенанты (26 %). Из 1 114 летчиков-истребителей 579 стали Героями Советского Союза, в том числе 58 (каждый десятый) посмертно. Вклад в «корпорации» истребителей будет выглядеть весомее, если учесть, что всего за время Великой Отечественной войны стали 810 летчиков-истребителей. Следовательно, представители изучаемой группы в ней абсолютно преобладали – их доля составила 73 %.

Формирование группы советских асов стало прямым следствием индустриального развития Советского Союза в предвоенный период. Как отдельную социальную группу рассматриваемую совокупность отличала не только молодость, но и преимущественно пролетарское происхождение, наличие неполного среднего образования (4–8 классов) и предварительная подготовка в системе созданных тогда аэроклубов. Войну советские летчики встретили на истребителях И-15 бис, И-16, И-153, МиГ-3, ЛаГГ-3. С лета 1942 г. им на смену пришли модификации Як (Як-1, 7, 9, 3) и Ла-5, 7 (Шумилов 2009). Собственное производство стало материальной базой для завоевания советскими ВВС господства в воздухе. Незначительную часть (2 %) самолетов, на которых воевали советские асы, составили истребители, полученные по ленд-лизу от США и Великобритании (Лебедев 1991: 27–29; Куманев, Чузавков 2007).

ЛИТЕРАТУРА

Бишоп 2007 - *Бишоп К.* Эскадрильи Люфтваффе 1939–1945. Краткий справочник-определитель самолетов. М.: Эксмо, 2007. 192 с.

Быков 2007 - *Быков М.Ю.* Асы Великой Отечественной. Самые результативные летчики 1941–1945 гг.: справочник. М.: Яуза, Эксмо, 2007. 736 с.

Военно-воздушные силы 1985 - Военно-воздушные силы // Великая Отечественная война: энциклопедия. М., 1985. С. 147–148.

Военно-исторический 1991 - Военно-исторический журнал. 1991. № 4.

Герои 1984 - Герои Советского Союза. Историко-статистический очерк. М.: Воениздат, 1984. 288 с.

Голубев 1974 - Голубев Г.Г. В паре с сотым. М., 1974. 245 с.

Дворянчикова 2003 - *Дворянчикова Р.И.* Аэроклуб Новосибирский // Энциклопедия Новосибирска. Новосибирск, 2003. С. 54–55.

Куманев, Чузавков 2007 - *Куманев Г.А., Чузавков Л.М.* Советский Союз и ленд-лиз 1941–1945 гг. // Куманев Г.А. Проблемы военной истории Отечества (1938–1945 гг.). М.: Собрание, 2007.

Лебедев 1991 - *Лебедев И.П.* Авиационный ленд-лиз // Военно-исторический журнал. 1991. № 2. С. 27–29.

Левобережье 1999 - Левобережье Новосибирска. Страницы истории. Новосибирск, 1999. 504 с.

Сборник 1984 - Сборник законодательных актов о государственных наградах СССР. М.: Известия, 1984. 303 с.

Семенов 2013 - *Семенов И.М.* Век полета. История аэропорта Курган. Курган, 2013. Ч. 1. 476 с.

Советские 1968 - Советские военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М., 1968. 450 с.

Табаченко 2012 - *Табаченко А.И.* Покрышкинский авиаполк. «Нелакированные» боевые хроники. 16-й гвардейский истребительный авиационный полк в боях с люфтваффе. 1943–1945. М., 2012. 751 с.

Шавров 1988 - *Шавров В.Б.* История конструкций самолетов в СССР 1938–1950 гг. М.: Машиностроение, 1988. 568 с.

Шумилов 2009 - *Шумилов В.Н.* Новосибирск. От И-16 до Су-34. Самолеты авиазавода им. В.П. Чкалова. Новосибирск, 2009. 624 с.

Шумихин 1986 - *Шумихин В.С.* Советская военная авиация 1917–1941. М.: Наука, 1986. 286 с.

REFERENCES

Bishop, C. (2007) *Eskadriľi Lyuftvaffe 1939–1945. Kratkiy spravochnik-opredelitel' samoletov* [Luftwaffe Squadrons 1939–1945]. Translated from English by V. Feoklistova. Moscow: Eksmo.

Буков, М.Ю. (2007) *Asy Velikoy Otechestvennoy. Samye rezul'tativnye letchiki 1941–1945 gg.* [Aces of the Great Patriotic War. The most productive pilots, 1941–1945]. Moscow: Yauza, Eksmo.

Kozlov, M.M. (ed.) (1985) *Velikaya Otechestvennaya vojna: entsiklopediya* [The Great Patriotic War: An Encyclopedia]. Moscow: Sovetskaya Entsiklopediya. pp. 147–148.

Voенно-istoricheskiy zhurnal. (1991) 4.

Shkadov, I.N., Artamonov, D.N. & Babakov, A.A. (1984) *Geroi Sovetskogo Soyuz. Istoriko-statisticheskiy ocherk* [Heroes of the Soviet Union. A Historical and Statistical Essay]. Moscow: Voenizdat.

Golubev, G.G. (1974) *V pare s sotym* [In tandem with the "Hundredth"]. Moscow: DOSAAF.

Dvoryanchikova, R.I. (2003) Aeroklub Novosibirskiy [The Novosibirsk aeroclub]. In: Lyamin, V.A. (ed.) *Entsiklopediya Novosibirsk* [The Novosibirsk Encyclopedia]. Novosibirsk: Novosibirsk Book Publishing. pp. 54-55.

Kumanev, G.A. & Chuzavkov, L.M. (2007) Sovetskiy Soyuz i lend-liz 1941–1945 gg. [The Soviet Union and the Lend-Lease, 1941–1945]. In: Kumanev, G.A. (ed.) *Problemy voennoy istorii Otechestva (1938–1945 gg.)* [Issues of the Russian military history (1938–1945)]. Moscow: Sobranie.

Lebedev, I.P. (1991) Aviatsionnyy lend-liz [The aircraft Lend-Lease]. *Voennostoricheskii zhurnal*. 2. pp. 27-29.

Skvortsov, V.A. et al. (1999) *Levoberezh'e Novosibirsk. Stranitsy istorii* [The Left Bank of Novosibirsk. Pages of History]. Novosibirsk: Sibirskaya Gornitsa.

USSR. (1984) *Sbornik zakonodatel'nykh aktov o gosudarstvennykh nagradakh SSSR* [Collection of Legislative Acts on the USSR State Awards]. Moscow: Izvestiya.

Semenov, I.M. (2013) *Vek poleta. Istoriya aeroporta Kurgan* [A Century of Flight. The history of the airport in Kurgan]. Kurgan.

Alabin, N.I. (1968) *Sovetskie voenno-vozdushnye sily v Velikoy Otechestvennoy voyne 1941–1945 gg.* [The Soviet Air Force in the Great Patriotic War of 1941–1945]. Moscow: Voenizdat.

Tabachenko, A.I. (2012) *Pokryshkinskiy aviapolk. "Nelakirovannye" boevye khroniki. 16-y gvardeyskiy istrebitel'nyy aviatsionnyy polk v boyakh s lyuftvaffe. 1943–1945* [The Pokryshkin Regiment. "Unvarnished" chronicles of the battle. The 16th Guards Fighter Aviation Regiment in the battles against the Luftwaffe. 1943–1945]. Moscow: Tsentrpoligraf.

Shavrov, V.B. (1988) *Istoriya konstruksiy samoletov v SSSR 1938–1950 gg.* [The history of aircraft design in the USSR in 1938–1950]. Moscow: Mashinostroenie.

Shumilov, V.N. (2009) *Novosibirsk. Ot I-16 do Su-34. Samolety aviazavoda im. V.P. Chkalova* [Novosibirsk. From I-16 to Su-34. Aircrafts from the aviation plant named after V.P. Chkalov]. Novosibirsk: Novosibirsk Book Publishing.

Shumikhin, V.S. (1986) *Sovetskaya voennaya aviatsiya 1917–1941* [Soviet military aircraft 1917–1941]. Moscow: Nauka.

Шиловский Михаил Викторович – доктор исторических наук, профессор, зав. кафедрой истории России Национального исследовательского Новосибирского государственного университета.

Shilovsky Mikhail V. – Doctor of Historical Sciences, Professor of the Department of Russian History, National Research Novosibirsk State University.

E-mail: istorik.novosib@gmail.com