

ЗАВОЕВАНИЕ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИЕЙ ГОСПОДСТВА В ВОЗДУХЕ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941–1945 гг.)

Анализируются боевые действия советской авиации по отражению превосходящих воздушных сил Германии. Рассматривается процесс завоевания Военно-воздушными силами Красной армии господства в воздухе и дается оценка их боевых действий в период коренного перелома в ходе войны и на завершающем ее этапе.

Ключевые слова: Военно-воздушные силы; война; господство в воздухе; потери самолетов.

Война застала Военно-воздушные силы Красной армии в стадии организационной перестройки. Итогом модернизации стала децентрализация управления и подчинение различным инстанциям общевойсковой командования. Это в значительной мере затрудняло маневр и массированное применение авиации на важнейших направлениях боевых действий [1. С. 65]. Авиационный парк западных пограничных округов располагал только 1 540 современными самолетами, в то время как противник имел почти 5 000 самолетов новых конструкций. Используя внезапность и численное преимущество, немецкое командование в первый же день войны, утром 22 июня 1941 г., воздушным налетам подвергло 26 аэродромов Западного, 23 – Киевского, 11 – Прибалтийского военных округов. Военно-воздушные силы Красной армии потеряли за этот день 1 200 самолетов, из которых 738 было уничтожено на аэродромах Западного особого военного округа. Советским летчикам удалось совершить в это день только 6 тыс. самолето-вылетов и сбить свыше 200 самолетов противника.

Отражая превосходящие воздушные силы противника, советская авиация несла большие потери. Только в Белорусской оборонительной операции, в период с 22.06 по 9.07.1941 г., среднесуточные потери боевых самолетов составили 99 машин. Всего же за 18 дней боев было потеряно 1 777 самолетов [2. С. 368]. Советские летчики не дрогнули в боях. Уже 22 июня 1941 г. они шестнадцать раз таранили фашистские самолеты [3. С. 25]. Решительность и самоотверженность личного состава Красной армии, в том числе и Военно-воздушных сил, были вынуждены признать даже бывшие фашистские генералы и офицеры – авторы книги «Мировая война 1939–1945 гг.». Они писали: «...потери немецкой авиации не были такими незначительными, как думали некоторые... За период с 22 июня по 15 июля 1941 г. немецкие ВВС потеряли 807 самолетов всех типов, а за период с 6 по 19 июля – 477» (Цит. по: [4. С. 11]).

Командованию Красной армии в первые 18 дней войны удалось привлечь к боевым действиям всю советскую авиацию, которая совершила более 47 тыс. самолето-вылетов. За три месяца оборонительных боев советскими летчиками было уничтожено около 1 600 самолетов противника [5. С. 74]. Готовясь к захвату Москвы, вермахт в начале октября 1941 г. сосредоточил на московском направлении мощную группировку войск. На этот раз противник превосходил в силах три советских фронта (Западный, Резервный и Брянский), державших здесь оборону: у него было в 1,4 раза больше людей, в 1,7 раза – танков, в 1,8 раза – орудий и минометов, в 2 раза – самолетов. Оценив сложившуюся обстановку на подступах к Москве, Ставка ВГК приказала командующему ВВС Красной

армии организовать 11–12 октября массированные удары по вражеским аэродромам. Выполняя эту задачу, авиация Северо-Западного, Западного, Брянского и Юго-Западного фронтов уничтожила большое количество немецких самолетов.

С 5 по 8 ноября операция по уничтожению немецких самолетов на аэродромах повторилась. На этот раз советское командование, сосредоточив под Москвой около 1 000 самолетов, создало количественное превосходство над противником в воздухе. К участию в операции были привлечены военно-воздушные силы Калининского, Западного, Брянского фронтов, 81-я дивизия дальней бомбардировочной авиации и авиация Московской зоны обороны. Мощным ударам были подвержены 28 вражеских аэродромов, а 12 и 15 ноября – еще 19 аэродромов немецко-фашистской группировки, на которых было уничтожено 88 самолетов [6. Т. 4. С. 104].

Начатое в ноябре наступление немецко-фашистских войск закончилось провалом. Военно-воздушные силы фронтов за два месяца совершили более 51 тыс. самолето-вылетов, из них 14% – на воздушное прикрытие столицы. К началу декабря впервые завоевали оперативное господство на московском направлении, потеряв в период с 30.09 по 5.12.1941 г. 293 боевых самолета, имея в наличии после этого 860, а противник – немного более 600 самолетов. Летом и осенью 1942 г. центр борьбы за господство в воздухе переместился на южное крыло советско-германского фронта. Между Волгой и Доном развернулись ожесточенные воздушные бои. В отдельные дни проходило по 60–70 воздушных схваток, в которых участвовало до 100–120 самолетов. Фашистская авиация имела на 1 мая численное превосходство над советской в 1,5 раза [7. С. 197, 368].

Создание в мае – июне воздушных армий (ВА) обеспечило гибкость и оперативность управления. В резерве Ставки ВГК в летнее-осенний период сформировались три армии. В сентябре – октябре они были переформированы в 11 смешанных и однородных корпусов, пять из которых убыли в октябре – ноябре на фронт. Количественный и качественный рост фронтовой авиации позволил повысить напряженность ее действий в 1,5 раза по сравнению с зимней наступательной кампанией 1941–1942 гг. На сталинградском направлении немецкая авиация имела превосходство над советской более чем в два раза. 8-я ВА, противостоящая ей, имела 454 самолета, в том числе 74 ночных бомбардировщика. В боевых действиях вместе с частями армии участвовали до 150–200 дальних бомбардировщиков и 60 самолетов-истребителей авиационной дивизии ПВО страны [6. Т. 5. С. 158]. В Сталинградской наступательной операции, в период с 19 ноября 1942 по 2 февраля 1943 г., советская авиация потеряла 706 боевых самолетов (среднесуточ-

ные потери составляли 9 машин), а противник – около 3 000 самолетов [8. С. 704].

Этот перелом под Сталинградом в борьбе за господство в воздухе получил дальнейшее развитие на Кубани и завершился летом 1943 г. под Курском. В день начала наступления войск Северо-Кавказского фронта с целью разгромить таманскую группировку противника (29 апреля) советские летчики произвели 1 308 самолето-вылетов. В этот же день враг потерял 74 самолета в воздушных боях. И еще 7 самолетов – от огня зенитной артиллерии. В последующие дни напряжение борьбы в воздухе возросло на порядок. Над участком фронта (25–30 км) в день происходило до 40 воздушных боев, в каждом из которых с обеих сторон участвовало 50–80 самолетов. За 12 дней (29 апреля – 10 мая) только в результате воздушных боев противник потерял 368 самолетов. Советская авиация полностью захватила инициативу. Однако удержать ее не удалось. Противник сумел сосредоточить в короткий промежуток времени (с 26 мая по 7 июня) около 1 400 самолетов. Добившись тем самым численного превосходства (в 1,5 раза) в авиации, противник вновь захватил инициативу в воздухе.

Воздушные сражения на Кубани, длившиеся с перерывом около двух месяцев, по числу воздушных боев и количеству участвовавших в них самолетов были самыми крупными из всех предшествующих операций. С 17 апреля по 7 июня 1943 г. советская авиация уничтожила 1 100 самолетов противника [6. Т. 6. С. 108]. Этим самым она еще больше укрепила свое положение в воздухе. Немецко-фашистское командование не смирилось с этим. Готовясь к наступлению в районе Курской дуги, оно постепенно стягивало туда наиболее боеспособные авиационные соединения.

Ставка ВГК, готовя Вооруженные силы к летне-осенним сражениям 1943 г., придавала очень большое значение завершению борьбы за стратегическое господство в воздухе и дезорганизации сосредоточения немецко-фашистских войск на курском направлении. К началу Курской битвы в войсках советских фронтов было 2 172 самолета. Фронтная авиация на курском направлении усиливалась дивизиями и корпусами резерва Верховного Главнокомандования. Из 18 авиационных корпусов, находившихся на фронтах, и 4 корпусов резерва Ставки к июню 1943 г. здесь находилось 13. Истребительные части получали в большом количестве новые самолеты, которые по сравнению с основным типом немецкого истребителя Ме-109ф имели лучшую маневренность и более высокую горизонтальную скорость.

В воздушной операции приняли участие шесть воздушных армий – 1-я Западного, 15-я Брянского, 16-я Центрального, 2-я Воронежского, 17-я Юго-Западного и 8-я Южного фронтов. 1-я воздушная армия нанесла массированный удар по пяти крупным аэродромам, в том числе в районе Сечи и Брянска. Из-за удаленности места базирования из состава 15-й ВА в нанесении удара по аэродромам в районе Орла участвовали два авиационных полка. Авиационные соединения 16-й ВА уничтожали самолеты на пяти аэродромах в районах Орла, Навли. 254 самолето-вылета по шести аэродромам, главным образом харьковского аэродромного узла, совершили летчики 2-й ВА. Два аэродрома бомбили авиаполки 17-й, и три – части 8-й ВА. Всего советские

ВВС в первом массированном ударе подвергли воздействию 17 вражеских аэродромов. Противник, застигнутый врасплох, не смог оказать организованного противодействия и потерял 194 самолета на аэродромах и 21 боевую машину в воздушных боях. Урон, причиненный советской авиации, составлял 21 самолет. Повторные удары по неприятельским аэродромам наносились днем 6, утром 7 и 8 мая [9. С. 176]. Достигнутые результаты обеспечили улучшение воздушной обстановки в советских войсках на центральном и южном участках фронта. Однако силы немецко-фашистской авиации не были сломлены.

По решению Ставки ВГК в первой половине июня была проведена вторая воздушная операция ВВС. К ней привлекались силы трех воздушных армий фронтовой авиации (1-й, 15-й и 2-й) и бомбардировочные соединения авиации дальнего действия. Боевые действия начались 8 июня, вечером. Достигнуть полной внезапности удара по аэродромам немецкой авиации не удалось. Противник учел опыт майских действий советских ВВС и держал противовоздушную оборону в полной боевой готовности. Успеха добились те воздушные армии, которые наносили удары большими группами и выделяли значительные авиационные силы для подавления средств ПВО врага. Так, 1-я ВА нанесла удар по аэродрому Сечи 111 самолетами, более половины которых были выделены для подавления зенитной артиллерии и борьбы с истребителями противника. Гитлеровцы потеряли на аэродроме и в воздушных боях 35 самолетов.

В последующие дни по аэродрому Сечи нанесли удар 160, а по аэродрому Брянска 113 самолетов этой же воздушной армии. Ими было сожжено и повреждено на земле 76 и сбито в воздухе 14 немецких самолетов. Авиация дальнего действия в течение трех ночей бомбила аэродромы в Сече, Брянске, Орле, Олсуфьеве, Карачеве, Запорожье, Сталино, Боровском, Клинцах (3 360 самолето-вылетов). Всего за три дня воздушной операции, с 8 по 10 июня, было подвергнуто воздействию 28 вражеских аэродромов. Общими усилиями фронтовой авиации дальнего действия было уничтожено и выведено из строя свыше 245 самолетов противника.

2 июня немецко-фашистская авиация совершила повторный, более крупный дневной налет на железнодорожный узел Курск. В нем участвовало 543 самолета, в том числе 424 бомбардировщика. Для их перехвата были подняты в воздух 280 истребителей 16-й и 2-й ВА фронтовой авиации и 106 истребителей 101-й истребительной авиационной дивизии ПВО. К противодействию была привлечена и зенитная артиллерия Курской группы противовоздушной обороны.

Первый вражеский эшелон в составе более 130 бомбардировщиков и 30 истребителей сопровождения был встречен истребителями 16-й ВА с орловского направления. В результате атак истребителей было сбито 58 немецких самолетов. К железнодорожному узлу прорвались лишь отдельные бомбардировщики. Во втором и третьем эшелонах противника шли 120 бомбардировщиков и 55 истребителей сопровождения. Против них было поднято 86 советских истребителей, которые сбили 34 неприятельские машины. В четвертом и пятом эшелонах летели 167 бомбардировщиков и 14 истреби-

телей. Эти два эшелона шли к Курску с обоянского направления на больших высотах (6–7 тыс. м). Для отражения налета советское командование привлекло 205 истребителей. Однако им не удалось перехватить все группы вражеских бомбардировщиков. Около ста машин прорвались к Курску, нанесли удар по железнодорожному узлу и вывели его из строя на 12 часов. За этот сравнительно небольшой успех враг заплатил высокую цену. За день боев на подступах к Курску и непосредственно над городом он потерял 145 самолетов. Потери советской авиации составили 27 истребителей.

В результате ожесточенной борьбы за стратегическое господство в воздухе весной и в начале лета 1943 г. мощь немецко-фашистской авиации была подорвана. Ее потери на советско-германском фронте с апреля по июнь составляли около 3,7 тыс. самолетов. Она уже утрачивала стратегическую инициативу в воздухе, но всеми силами старалась удержать ее. Борьба с новой силой развернулась в начале июля 1943 г., когда немецко-фашистские войска перешли в наступление на курском направлении. За трехмесячный период подготовки к Курской битве авиация фронтов и резерва Ставки совершила на центральном участке фронта более 42 тыс. боевых самолетов-вылетов, а авиация дальнего действия – 6 506. Силы 6-го и 4-го немецких воздушных флотов, действовавших на курском направлении, к началу июля 1943 г. были значительно ослаблены. Битва под Курском, в которой противник потерял 3 700 самолетов, явилась завершающим этапом в борьбе за господство советской авиации в воздухе в стратегическом масштабе [6. Т. 7. С. 131–133].

После поражения в летних операциях 1943 г. противник оказался неспособным восполнить урон в самолетном парке, и особенно в летном составе на советско-германском фронте. К концу 1943 г. авиационная группировка противника насчитывала 3 073 боевых самолета. В результате побед, одержанных советской авиацией и зенитной артиллерией зимой и весной 1944 г., вермахт потерял около 5 тыс. самолетов. К началу Белорусской операции в войсках 4 фронтов, которым предстояло ее выполнить, насчитывалось 5 300 боевых самолетов, у противника – 1 350. Советская авиация на 23.06.1944 г. превосходила по численности самолетов немецкую авиацию почти в 4 раза. Чтобы ослабить авиагруппировку противника в Белоруссии, авиация дальнего действия еще за 6–10 суток до начала наступления провела воздушную операцию по уничтожению немецких самолето-

тов на аэродромах. В течение 4 ночей начиная с 13 июня 1944 г. были подвергнуты сильным ударам 8 основных аэродромов, на которых базировалось около 60% воздушного флота [10. С. 45, 47, 51].

Военно-воздушные силы Советского Союза вступили в 1945 г. в zenith своего могущества. Они превосходили воздушный флот вермахта более чем в 3 раза [6. Т. 10. С. 449]. При завершении освобождения Польши советская авиация 2 фронтов: 1-го Белорусского и 1-го Украинского, привлекаемых в этих целях, имела 5 000 самолетов, а противник – 630. Таким образом, соотношение самолетов в полосе наступления двух фронтов было в пользу советских войск – 7,9:1. Массирование авиации заключалось в том, чтобы с ее помощью путем разгрома фашистской группировки в Польше создать благоприятные условия для нанесения решающего удара по Берлину. Группировка советской авиации трех фронтов, которые привлекались к проведению Берлинской операции, состояла из трех воздушных армий: 4-й ВА 2-го Белорусского, 16-й ВА 1-го Белорусского и 2-й ВА 1-го Украинского фронтов. Кроме того, к операции привлекались 18-я ВА, ВВС войска Польского. Общая численность авиации в Берлинской операции составляла 7 500 боевых самолетов, в том числе 297 польских. Немецкая авиация в районе Берлина имела около 2 тыс. самолетов, в том числе 70% истребителей. В Берлинской операции советские истребители провели 1 317 воздушных боев, в ходе которых сбили 1 132 немецко-фашистских самолета и уничтожили 100 самолетов противника непосредственно на аэродромах. Потери советской авиации в этой битве составили 917 самолетов.

В третий период войны (1944 – 8 мая 1945 г.) все операции сухопутных войск проводились в обстановке господства в воздухе советской авиации, но напряженная борьба с ВВС противника продолжалась до полного разгрома фашистской Германии. Авиация противника потеряла более 21 тыс. самолетов, советские войска – 8 611 самолетов [10. С. 119–120]. Таким образом, борьба за господство в воздухе составляла важнейшую часть всей вооруженной борьбы Советского Союза против немецко-фашистской Германии. Советская авиация уничтожала авиацию противника в воздухе, поражала самолеты на аэродромах, подавляла средства управления авиацией, выводила из строя взлетно-посадочные полосы, уничтожала склады авиационных горюче-смазочных материалов и другие средства обеспечения боевых действий.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Скоморохов Н.М.* Развитие оперативного искусства в годы Великой Отечественной войны и значение опыта войны для современности // Роль Военно-воздушных сил в Великой Отечественной войне в 1941–1945 гг. (По материалам IX военно-научной конференции ВВС). М. : Воениздат, 1986.
2. *Гриф секретности снят: Потери Вооруженных сил СССР в войсках, боевых действиях и военных конфликтах: Статистическое исследование* / под общ. ред. Г.В. Кривошеева. М. : Воениздат, 1993.
3. *Тимохович И.В.* Оперативное искусство советских ВВС в Великой Отечественной войне. М. : Воениздат, 1976.
4. *Ефимов А.Н.* Роль советских Военно-воздушных сил в Великой Отечественной войне // Роль Военно-воздушных сил в Великой Отечественной войне в 1941–1945 гг. (По материалам IX военно-научной конференции ВВС). М. : Воениздат, 1986.
5. *Военно-исторический журнал.* 1966. № 10.
6. *История Второй мировой войны. 1939–1945* : в 12 т. М. : Воениздат, 1975–1982.
7. *Яковлев Н.Н.* Жуков. М. : Молодая гвардия, 1992.
8. *Военно-энциклопедический словарь.* М. : Воениздат, 1996.
9. *Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.* / предс. ред. комиссии С.И. Руденко. М. : Воениздат, 1968.
10. *Военно-воздушные силы Красной армии в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: Военно-исторические очерки.* Новосибирск : Новосибир. кн. изд-во, 2009.

Статья представлена научной редакцией «История» 12 марта 2012 г.