

ФЕНОМЕН СТАТИСТИКИ НЕМЕЦКИХ И СОВЕТСКИХ ЛЕТЧИКОВ-АСОВ ПЕРИОДА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Несмотря на то, что за прошедшее время многое изменилось в мире, по-прежнему не ослабевает интерес к событиям минувшей войны. Особый интерес представляет феномен статистики немецких и советских летчиков-асов периода Великой Отечественной войны. Несмотря на наличие целого ряда работ посвященных действиям авиации, этот вопрос мало рассматривался. Можно выделить две точки зрения на данную проблему: отрицание большого количества воздушных побед немецких асов [3] и попытка их объяснить [1]. Рассмотрим подробнее статистику: 23-летний майор Эрих Хартманн претендовал на 352 сбитых самолета, в том числе 348 советских и четыре американских. Его коллеги по 52-й истребительной эскадре Люфтваффе Герхард Баркхорн и Гюнтер Ралль заявили о 301 и 275 сбитых самолетах соответственно. Эти цифры резко контрастируют с результатами лучших советских пилотов-истребителей: 62 победами И.Н. Кожедуба, 59 – А.И. Покрышкина, по 57 – Н.Д. Гулаева и Г.А. Речкалова. Более подробная информация об асах Люфтваффе еще более внушительная. Известно, что асами в терминологии союзников (то есть сбившими 5 и более самолетов противника) у немцев было более 3000 пилотов. Э. Хартманн и Г. Баркхорн с более чем 300 побед были лишь вершиной айсберга. Еще 13 летчиков-истребителей Люфтваффе одержали от 200 до 275 побед, 92 – от 100 до 200, 360 – от 40 до 100. При этом замечен парадокс: как правило, выше индивидуальные счета пилотов у стороны, которая проиграла воздушную войну. Следует отметить, что число заявленных сбитых самолетов не является сколь-нибудь объективным показателем при сравнении результатов военно-воздушных сил (далее – ВВС) СССР и Германии. Добиться трехзначных счетов летчиков-асов можно было, сознательно выбрав ведение воздушной войны при численном превосходстве противника и постоянных рокировках авиационных частей и соединений с пассивных участков фронта в пекло боев. Но этот подход – оружие обоюдоострое и зачастую приводил к проигрышу воздушной войны. Причину разницы в счетах пилотов можно объяснить различными факторами: 1) Главной причиной было интенсивное использование ВВС Германией. Выполняя шесть вылетов в день, при постоянном перемещении вдоль линии фронта немецкие пилоты могли существенно увеличивать свою статистику. Советские пилоты, выполняя по одному вылету в день и, оставаясь все время на одном и том же участке фронта, естественно, имели намного меньшие шансы встретить и сбить противника [1; 4]. 2) Следует учитывать эффект масштаба. Число сбитых являлось прямо пропорциональным числу це-

лей в воздухе. Немецкая авиация на протяжении всего периода Великой Отечественной войны была вынуждена воевать на два фронта. В результате вероятность немецкого аса встретить в небе противника и увеличить свой счет побед была намного больше, чем у советского пилота. 3) Важным фактором также было общее превосходство немцев в технике на протяжении значительной части Великой Отечественной войны. Немецкие асы с самого начала войны имели в своем распоряжении прекрасный истребитель Мессершмитт Bf 109, на котором летала большая часть асов [5; 7]. В 1941 г. появился также хороший самолет Focke-Wulf 190. При этом Мессершмитт Bf 109 оставался основным истребителем Германии в годы Второй мировой войны. Аналогичных истребителей, за исключением британского Supermarine Spitfire, у СССР и союзников просто не было. Хорошие советские истребители Як 9 и Ла 5 появились в 1942 г. и к 1943 г. были доработаны. Ла 7 и Як 3 начали использоваться только с весны 1944 г. [2; 5] Также ремонтпригодность и прочность советских самолетов была ниже из-за использования древесины в конструкции. 4) Еще одной причиной большого количества побед немецких асов стали различные методы ведения воздушной войны. Пилоты Люфтваффе имели возможность летать в так называемом режиме «свободной охоты». Это позволяло им быстрее находить противника, неожиданно атаковать его и при необходимости скрыться. В то же время советские истребители были «привязаны» к наземным войскам и главной их задачей было сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков [1]. 5) Значение имел опыт и уровень подготовки пилотов. Средний объем часов налета немецких пилотов в начале Великой Отечественной войны был существенно выше. Этому способствовал опыт ведения боев на западном фронте в компаниях 1939–1940-х гг. Также была существенная разница между немецкими и советскими пилотами по окончании летных школ. Однако к середине войны ситуация начала меняться. Люфтваффе не успевал восполнять свои потери и средний уровень подготовки летного состава падал. Кроме того была зависимость от летчиков асов, потеря которых приводила к ощутимому снижению боеспособности остальных пилотов эскадры. Советское командование сделало правильные выводы и сумело организовать обучение пилотов в куда большем количестве, что позволяло избежать зависимости от результатов конкретных личностей, и в дальнейшем улучшить качество и методику обучения летного состава. Немецким летчикам просто приходилось больше летать, а потому и получалось больше сбивать. С этих позиций становится вполне очевидным, поче-

му наибольшие успехи германской авиации приходятся на 1943–1945 гг. В этот период летная нагрузка немецких летчиков резко возросла. Это произошло потому, что с 1943 г. советская авиация по своей численности стала резко превосходить германскую. Активность советских ВВС в результате этого существенно увеличилась. Естественно, что пилотам более малочисленных Люфтваффе для противодействия советской авиации приходилось чаще подниматься в воздух [3]. 6) Большое количество побед немецких асов на восточном фронте и более скромные показатели на западном направлении объясняются спецификой боевых действий. На восточном фронте немецкие летчики воевали практически непрерывно. В зависимости от обстановки их тасовали между разными участками фронта сообразно с проводившимися оборонительными или наступательными операциями. На западном фронте немецким пилотам приходилось отражать рейды тяжелых бомбардировщиков (которых было тяжело сбить) в сопровождении истребителей, как правило, насчитывающие несколько сотен боевых машин [6]. В заключении можно сделать вывод о различных способах применения истребительной авиации в годы Великой Отечественной войны. Специфика применения Германией авиации позволила немецким асам одержать большое количество побед. Однако этот путь был вынужденным и итогом его стал триумф советской авиации в небе над Восточным фронтом.

Список литературы

1. Исаев, А. В. Десять мифов Второй мировой / А. В. Исаев [Электронный ресурс] // Милитера – Военная литература. – Режим доступа : http://militera.lib.ru/research/isaev_av2/08.html. – Дата доступа : 17.03.2025.
2. Истребители Второй Мировой войны: лучшие из лучших. Взгляд инженера [Электронный ресурс] // Военное обозрение. – Режим доступа : <https://topwar.ru/7742-istrebiteli-vtoroy-mirovoy-voyny-luchshie-iz-luchshih-vzglyad-inzhenera.html>. – Дата доступа : 17.03.2025.
3. Мухин Ю. И. Асы и пропаганда. Дутые победы Люфтваффе / Ю. И. Мухин. – Москва : «Эксмо», 2004. – 480 с.
4. Смирнов В. Асы. Загадка успеха воздушных асов / В. Смирнов [Электронный ресурс] // Большая авиационная энциклопедия. – <http://www.airwar.ru/other/article/zuva.html>. – Дата доступа : 17.03.2025.
5. Соболев, Д. А. История самолётов 1919 – 1945 / Д. А. Соболев [Электронный ресурс] // Электронная библиотека. – Режим доступа : <https://www.litmir.me/br/?b=175072p=1>. – Дата доступа : 14.09.2020.
6. Советская авиация в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. в цифрах [Электронный ресурс] // Милитера – Военная литература. – Режим доступа : <http://militera.lib.ru/h/sovaviation/index.html>. – Дата доступа : 17.03.2025.
7. Сравнение истребителей Второй мировой войны [Электронный ресурс] // Авиация Второй мировой. – Режим доступа : <https://airpages.ru/ru/fighters.shtml>. – Дата доступа : 16.09.2020.

Концевич Кирилл Петрович, студент 1 курса ФИТУ БГУИР.

Научный руководитель: Николаева Людмила Викторовна, заведующий кафедрой гуманитарных дисциплин БГУИР, кандидат исторических наук, доцент, Mikalayeva@bsuir.by