

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

Концевич К.П.

*Белорусский государственный университет информатики и радиоэлектроники
г. Минск, Республика Беларусь*

Николаева Л.В. – канд. ист. наук, доцент

Доклад посвящен рассмотрению причин большой разницы показателей сбитых самолетов летчиками-асами СССР и Германии во время Великой Отечественной войны.

Великая Отечественная война является особым периодом в истории нашей страны и занимает особое место в общественном сознании, политике и идеологии современной Беларуси. 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.

Обсуждать достоверность заявленных асами результатов можно долго. Факт остается фактом: официальное число побед в воздушном бою для пилота любой страны есть числовой показатель, пересчитываемый с неким коэффициентом в реальное число сбитых самолетов противника. Если ставить под сомнение результаты немецких асов, то такие же сомнения могут возникнуть и в отношении советских асов и асов союзников СССР. Соответственно в любом случае остается значительный разрыв между счетами немецких летчиков-истребителей, с одной стороны, и асов СССР и союзников, с другой.

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 целей 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 Мессершmitt Bf 109, на котором летала большая часть асов [5; 7]. Он был создан еще в 1937 г. и на нем были исправлены многие ранние недостатки. В 1941 г. появился также хороший самолет Focke-Wulf 190. При этом Мессершmitt 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. Советская истребительная авиация отличалась от подобных самолетов других стран тем, что почти полностью состояла из деревянных машин. Деревянная конструкция была менее прочной, долговечной, чем цельнометаллическая.

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 полета немецких пилотов в начале Великой Отечественной войны был существенно выше. Этому способствовал опыт ведения боев на западном фронте в кампаниях 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.

Например, если требуется выполнить 60 самолетовылетов в день на решение задач прикрытия своих бомбардировщиков, наземных войск, перехват бомбардировщиков противника, то можно их сделать десятком самолетов, выматывая пилотов шестью вылетами в день, а можно шестидесятью самолетами по одному вылету в день на пилота. Руководители ВВС РККА выбирали второй вариант. Командование Люфтваффе было вынуждено следовать первому.

Немецким летчикам просто приходилось больше летать, а потому и получалось больше сбивать. С этих позиций становится вполне очевидным, почему 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 вели 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 использованных источников:

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. Душные 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 самолетов 1919 – 1945 / Д. А. Соболев [Электронный ресурс] // Электронная библиотека. – Режим доступа : <https://www.litmir.me/br/?b=175072&p=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.