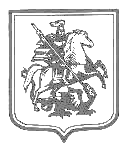


**Департамент образования города Москвы** 

**МНОГОПРОФИЛЬНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ ЛИЦЕЙ № 1501**

Научно-практическая конференция лицея № 1501

«Причины победы советской авиации над люфтваффе во время Великой Отечественной войны»

Автор:

### ***Малкова Екатерина***

### **класс: *11-2***

Научный руководитель:

Преподаватель лицея по ***немецкому языку***

### ***Синяговская М.Б.***

## г. МОСКВА

2006-2007 учебный год

# Содержание.

[Содержание. 2](#_Toc162179372)

[Введение. 3](#_Toc162179373)

[1. Советская авиация накануне войны. 3](#_Toc162179374)

[2. Первые дни войны. 4](#_Toc162179375)

[3. Горячее небо Кубани. 6](#_Toc162179376)

[Аэрокобры в бою. 10](#_Toc162179377)

[4. Таран – оружие героев. 11](#_Toc162179378)

[5. Лучшие асы Второй Мировой 12](#_Toc162179379)

[Александр Покрышкин 12](#_Toc162179380)

[Иван Кожедуб 15](#_Toc162179381)

[Вернер Мёлдерс 17](#_Toc162179382)

[Эрих Хартман 19](#_Toc162179383)

[6. Асы. Цифры и факты. 22](#_Toc162179384)

[Заключение. Авиация в наше время. 26](#_Toc162179385)

[Список литературы. 29](#_Toc162179386)

# Введение.

То, что российская авиация переживает кризис, уже давно ни для кого не новость. Как известно, это один из самых молодых и при том безопасных видов транспорта, кроме того, Воздушный флот очень важен, как вид вооружения.… Вот почему проблема авиации очень актуальна в наше время.

Авиация в России всегда была развита. Началось все с того, как после многих лет упорного труда талантливый русский ученый и капитан 1-ого ранга А.Можайский в 1882 году построил первый в мире самолет. Уже в первом десятилетия XX века российские изобретатели и конструкторы Я.Гаккель, С.Гризодубов, И.Сикорский и другие создали отечественные самолеты оригинальных конструкций. Теоретическую базу их разработок составили труды «отца русской авиации» профессора Н.Жуковского. К началу Первой мировой войны Россия уже имела 39 отрядов, в составе которых насчитывалось 263 самолета. Именно в ходе Первой мировой войны авиация из вспомогательного средства разведки и связи превратилась в самостоятельный род войск.

В период строительства Вооруженных Сил молодой Советской республики осуществлялось и развитие военной авиации. Тридцатые годы стали наиболее плодотворными для формирования ВВС, как вида Вооруженных сил. За годы предвоенных пятилеток были реконструированы старые и построены новые авиационные заводы, открыты конструкторские бюро и Центральный аэрогидродинамический институт. Это позволило обеспечить ВВС первоклассными самолетами.

Яркими страницами истории развития авиации явились замечательные подвиги советских военных летчиков. 20 апреля 1934 года А.Ляпидевский, С.Леваневский, В.Молоков, Н.Каманин, М.Слепнев, М.Водопьянов и И.Доронин за спасение челюскинцев первыми в стране были удостоены высокого звания Героя Советского Союза. Осенью 1934 года М.Громов и И.Спирин на самолете АНТ-25 за 75 часов беспосадочного полета покрыли расстояние в 12411 км. В июле 1936 года В.Чкалов, Г.Байдуков, А.Беляков на таком же самолете пролетели над Арктикой по еще неизведанному маршруту Москва – о. Удд. Ровно через год этот же экипаж вновь на АНТ-25 выполнил беспосадочный перелет Москва – Северный полюс – Ванкувер (США). В 1941 году Советскому Союзу принадлежало 62 международных рекорда по дальности, скорости и высоте полета.

Несмотря на развитие советской авиации к началу войны, Советский Союз не был абсолютно готов к войне.

# 1. Советская авиация накануне войны.

Руководство Советского Союза и лично И. В. Сталин в своих планах отводили авиации одно из первых мест. Рекордные перелеты стали предметом гордости и мерилом высших достижений. Даже такой сверхкритически настроенный автор, как немецкий генерал В. Швабедиссен в книге «Сталинские соколы. Анализ действий советской авиации в 1941—1945 гг.», признавал успехи авиапромышленности СССР. Воен­но-воздушный атташе Германии в СССР подполковник (впоследствии — генерал-лейтенант) Г. Ашенбреннер, жестко ограниченный в передвижениях, сумел собрать данные о советской авиационной мощи, предупредив о ней главный штаб люфтваффе. Но в Берлине ему не верили. Рейхсмаршал Геринг отказывался его принимать. В апреле 1941 года Ашенбреннер организовал поездку в Со­ветский Союз десяти инженеров люфтваффе. Они посетили заводы, производившие истребители и моторные заводы. Итоги были подведены в сводном отчете:



**И-153**

**Герман Геринг**



«1. Заводы практически полностью независимы от внеш­них поставщиков. 2. Работа прекрасно организована, все продумано до мелочей. 3. Оборудование современное, в хо­рошем состоянии. 4. Высокий уровень квалификации, тру­долюбие и бережливость советских рабочих».

Геринг отказался верить и этому отчету. Гитлер отреаги­ровал нервно: «Теперь стало видно, как далеко зашли эти люди! Нужно начинать немедленно!»

Толчком для модернизации советских ВВС стали испанские события. Поначалу И-153 и И-16 успешно боролись против новейших «Мессершмиттов-109», развивавшими скорость до 470 км/ч.

Уже в 1938 году немецкие конструкторы оснастили истребитель мотором почти вдвое большей мощности, увеличив скорость до 570 км/ч, и превосходство немецких машин стало очевидно.

У нас же новые истребители еще не разработаны и не испытаны. Явно наметилось отставание в моторостро­ении. Покупать лицензии на иностранные моторы не позво­ляла обстановка в мире. Кризисная ситуация сложилась, и в отношении других типов самолетов. Замедлились темпы строительства и реконструкции авиапредприятий.



**И-16**

Трагедией нашей истребительной авиации стала, трагедия Н. Поликарпова. Он предвидел, что главным для истребителя, будущей войны бу­дет превосходство в скорости и вертикальном маневре, в то время как другие стремились к хорошей горизонтальной маневренности. Созданный в КБ Поликарпова И-180, вновь мог стать лучшим в мире...

Скорость его достигала 680 км/ч. Он был вооружен двумя или тремя пушками. Это был самолет-мечта. В одном из испытательных полетов на этом истребителе разбился кумир нашей авиации Валерий Чкалов. Нашлись влиятельные люди, которые «зарезали» доводку И-180, хотя по скорости и вооружению ему не было равного в мире ис­требителя. Мечта летчиков была погребена в обломках раз­бившейся машины.

Возможно, если бы истребитель Поликарпова поступил в наши полки в на­чале войны, потери были бы неизмеримо меньше, и мы бы не докатились до Москвы, Волги и Кавказа....

И все-таки в кратчайшие сроки (ЦК партии получал ежедневные сводки о ходе испытаний), к началу войны в СССР было создано новое поколение боевых самолетов. В первой половине 1941 года авиапромышленность выпустила 1946 истребителей МиГ-3, 335 Як-1 и 322 ЛаГГ-3. МиГ-3 запускали в серию даже до проведения государственных испытаний.

# 2. Первые дни войны.

22 июня 1941 г. навсегда останется в нашей памяти днем величайшей трагедии. Тяжелейший урон понесла советская авиация. Отечественные историки оценивают потери за эти сутки на подвергшихся внезапному удару 66-й приграничных аэродромах в 800 машин, а общие потери авиатехники 1160 самолетов. Однако в условиях хаоса и неразберихи советские летчики сумели достойно встретить противника. По некоторым данным, в воздушных схватках, развернувшихся от Балтики до Черного моря, они сбили за день 244 вражеских самолета.

 Привыкнув видеть на географической карте границы послевоенной Европы, некоторые явившиеся в нашей стране в годы «перестройки» поклонники германского военного гения стали говорить о том, что, дескать, громадный Советский Союз, поддержанный США и Англией, «завалил трупами» небольшую победоносную немецкую армию. Из массового сознания как-то выпал тот факт, что нашествие 1941 года было нашествием не одной Германии, но разноплеменной и разноязыкой армады, так же, как в свое время нашествие «великой армии» Наполеона или полчищ Мамая, у которого была даже генуэзская пехота.

В распоряжении Германии оказался автотранспорт почти всей Западной Европы. 92 немецкие дивизии были оснащены трофейными французскими автомашинами. В производстве «мессершмиттов» весомым было участие австрийских, чешских, венгерских заводов.

30 июня советское командование отдает приказ разбить немецкие переправы через Березину, бросает в полеты днем без прикрытия истребителей все имеющиеся бомбардировщики. 51-я эскадра под командованием В. Мёльдерса сбила в этот день, по немецким данным, 110 наших самолетов... Сам Мёльдерс — три СБ и два Ил-2. Как один из самых страшных дней войны описан день 30 июня очевидцем — писателем К. М. Симоновым. Вот эти строки из романа «Живые и мертвые» и документального дневника: «...Откуда-то сверху, из-за редких облаков, выпрыгнул маленький, быстрый как оса «мессершмитт» и с пугающей скоростью стал догонять бомбардировщики... Бомбардировщик задымился так мгновенно, словно поднесли спичку к лежавшей в печке бумаге... «Мессершмитт» тонкой стальной полоской сверкнул на солнце, ушел вверх, развернулся и, визжа, зашел в хвост следующего бомбардировщика...» Семь ДБ-Зф (Ил-4) были сбиты. Нашим стрелкам все же удалось поджечь один «мессер»... Подобранный нашими военными спустившийся на парашюте летчик из экипажа бомбардировщика «вскочил в кузове машины на ноги и ругался страшными словами, махая руками, и слезы текли у него по лицу»...

Авантюра блицкрига провалилась. А. Галланд назвал потери первого года войны в небе Советского Союза — 3827 самолетов — «воздушным Верденом». В первый же день, 22 июня, погибли кавалеры Рыцарского креста командир 27-й эскадры В. Шеллман и командир группы 53-й эскадры Г. Бретнютц. Немцев потрясли русские тараны и самопожертвование, которое они, сторонники рациональной тактики сбережения сил и внезапных атак сверху, по своей ограниченности считали «азиатским безразличием к смерти».  
   Советский Союз и Германия понесли страшный урон, к плохо скрываемому удовлетворению своих геополитических конкурентов.  
   Встретившая первые удары вермахта кадровая Красная армия в большинстве своем погибла.

Историки, выявляя причины поражений советской авиации в начале войны, не всегда касаются вопроса о структуре наших ВВС, которая оказалась, ошибочной. На основе опыта Халхин-Гола и советско-финской войны, руководствуясь благими намерениями улучшить взаимодействие с наземными войсками, авиацию разделили на армейскую, поступившую в непосредственное распоряжение общевойсковых армий, и фронтовую, подчиненную командованию фронта.

Таким образом, военная авиация была раздроблена и распылена. Командовали ее боевыми действиями сухопут­ные генералы. Главное управление ВВС руководило лишь непосредственно подчиненной ему дальнебомбардировочной авиацией. Командующие ВВС приграничных военных округов подчинялись начальнику Главного управления ВВС только по специальным вопросам боевой подготовки, пере­учивания, укомплектования и т.д.

Знало ли наше командование о качестве подготовки лет­чиков в люфтваффе? Ведь число часов налета курсантами в учили­щах, безусловно, мизерно.

Герой Советского Союза Г. А. Баевский вспоминает, как, закончив за полгода в октябре 1940 года Серпуховскую воен­ную истребительную авиационную школу летчиков, имел к началу войны налет около 25 часов на устаревшем И-15бис без боевого применения и сложного пилотажа.

   В наших ВВС высшее командование состояло в подавляющем большинстве из тех, кто пришел в авиацию из других родов войск... Командиры полков и дивизий переставали вылетать на боевые задания, теряли представление о динамике обстановки в небе. От таких командиров много претерпели в 1941–1942 годах и Покрышкин, и его соратники — боевые летчики... Как пишет Александр Иванович: «Изучать людей надо было по проявлению в бою, а процесс продвижения кадров еще тяготел к прежним стандартам. Это потом стали комэска, умного и смелого, набравшегося опыта руководства в бою, ставить на полк. А в первые месяцы войны больше смотрели на прохождение службы».  
   Замена командиров с устаревшими представлениями о бое или способных к руководству только в мирных условиях, на выдвинувшихся в современной войне — вот, быть может, главное превосходство люфтваффе 1941–1942 годов над ВВС Красной армии.

Еще в августе 1940 года Г. Геринг, недовольный действиями своих истребителей в битве за Англию, проводит радикальную замену кадров: «Я избавляюсь от старых командиров эскадр, а вместо них будут назначены молодые!.. По моему новому приказу каждую эскадру в бой должен вести ее командир, и именно он должен быть наиболее успешным пилотом! Еще никогда прежде молодые летчики не назначались на такие посты. Некоторые из них не смогут выдержать ответственности, но другие смогут!»  
   Спустя четыре года, в августе 1944-го, Геринг подтверждает это положение, издав приказ, по которому командиры эскадр должны были участвовать в боевых вылетах не реже одного раза в три дня, командиры групп — раз в два дня, командиры эскадрилий — каждый день (если эскадрилья совершала более трех вылетов ежедневно).

# 3. Горячее небо Кубани.

    К концу марта 1943 на советско-германском фронте наступило затишье. Стороны готовились к решающей Курской битве. Особенное внимание в это время и наше, и немецкое командование обратило на самый южный фланг фронта. 17-я армия генерал-полковника Р. Руоффа, не успев вырваться на Украину через ростовскую «горловину», отошла на Таманский полуостров.  
   Плацдарм немцев не мог не беспокоить нашего Верховного Главнокомандующего. Сталин требовал разгромить сильную группировку противника, сбросить ее в море. Фюрер же сохранял надежду, что после ожидаемого успеха под Курском вновь будет наступать с Тамани на Кавказ, получит бакинскую нефть, прорвется в Персию.  
   10 марта в ставке Гитлера прошло совещание, на которое был вызван командующий группой армий «А» Э. фон Клейст — главный архитектор немецкой обороны на таманском плацдарме. Также в совещании участвовали командующий 17-й армией Р. Руофф и командующий 4-м воздушным флотом В. фон Рихтгофен, племянник самого результативного немецкого аса Первой мировой войны М. фон Рихтгофена. По итогам совещания 13 марта Гитлер отдал приказ «удерживать, во что бы то ни стало таманский плацдарм и Крым». Началось строительство подвесной дороги через Керченский пролив, которая была пущена 14 июня. На Кубани побывал министр вооружений А. Шпеер, так как было решено возводить через Керченский пролив пятикилометровый мост для автомобильного и железнодорожного транспорта.  
   Немецкое командование еще в конце января этого года наметило три оборонительные позиции — большой, средний и малый «Готенкопф» («Голова Гота»). Позднее немцы отошли на линию между малым и средним «Готенкопфом». Эта линия получила наименование «голубой». Фланги ее упирались в Черное и Азовское моря, систему обороны укрепляли плавни, лиманы и болота. Несколько недель сооружали эту линию немецкие саперы. Траншеи и окопы рыли под дулами автоматов тысячи согнанных сюда местных жителей.  
   В составе 17-й армии было пять корпусов (один из них кавалерийский румынский) общей численностью около 350 тысяч солдат и офицеров. В войсках Северо-Кавказского фронта насчитывалось более 380 тысяч человек.  
   Уступая в силах на земле, особые надежды на Кубани немцы возлагали на массированное применение авиации. В их распоряжении на Тамани, в Крыму, на юге Украины была сеть аэродромов с бетонным покрытием. У нас же основной краснодарский аэродром был более удален от полей будущих сражений. Грунтовые площадки были непригодны для взлета и посадки до середины апреля из-за весенней распутицы.  
   С точки зрения общей стратегии, развернувшиеся за таманский плацдарм сражения считались боями «местного значения». Но для авиации то была настоящая битва. 16-й гвардейский полк прилетел на Кубань прямо к ее началу.  
   Рейхсмаршал Г. Геринг, имея весной 1943 года на Восточном фронте 2620 самолетов люфтваффе, а также 335 финских, румынских и венгерских, сумел сосредоточить к апрелю в Крыму и на Тамани до 1000 самолетов 4-го воздушного флота (510 бомбардировщиков, 250 истребителей, 60 разведчиков и 170 транспортных). С аэродромов Украины эту армаду поддерживали 200 бомбардировщиков. В ударной группировке было собрано до 40 процентов люфтваффе на Восточном фронте! Советские ВВС, насчитывая в действующей армии более 5500 боевых самолетов, к началу воздушных сражений на Кубани и до середины апреля имели лишь 580 самолетов.  
   250 в 4-й воздушной армии, 200 в 5-й, 70 в ВВС Черноморского флота и 60 в Авиации дальнего действия. Таким образом, немцы, уступая вдвое в общем количестве машин, также вдвое превосходили нас в численности на главном направлении!

Кто же противостоял «сталинским соколам» кубанского неба? Лишь недавно мы смогли узнать что-то об этих широко известных на Западе немецких асах. Их внешний облик совершенно не похож на немолодого карикатурного вида немца, пытавшегося сбить наш По-2 в популярном фильме военных лет «Небесный тихоход».  
   Командир 52-й эскадры — оберст-лейтенант (подполковник) Дитрих Храбак. 28-летний (родился 10 декабря 1914 г. под Лейпцигом в семье архитектора) невысокий крепыш, «старый воздушный тигр». Над высоким лбом — редеющие светлые волосы. На лице летчика-истребителя выдаются резкая линия носа с выступающей переносицей и пронзительные голубые глаза. На мятом мундире бывалого фронтовика — Железный крест 1-го класса, полученный за бои над Францией. К черно-бело-красной ленте на шее прикреплен Рыцарский крест — награда за битву над Англией. Под командованием Храбака, возглавившего 52-ю эскадру в ноябре 1942 года, она стала самой результативной в люфтваффе. Одержавший, по немецким данным, 109 побед на Восточном фронте, Храбак поддерживал со своими пилотами товарищеские отношения. Новичков он учил: «Чтобы выжить в России и стать удачливым пилотом-истребителем, вы должны совершенствовать свое мышление. Агрессивный дух следует укрощать размышлением, рассуждением и оценкой. Летайте головой, а не мускулами... Если вы вернулись из полета с победой, но без своего ведомого, значит, вы проиграли бой».  
   Сильнейший из командиров эскадрилий 52-й эскадры — обер-лейтенант, а затем гауптман, Гюнтер Ралль. Умен, необычайно подвижен, офицер-профессионал до мозга костей. Родился 10 марта 1918 года в Бадене. Участник боев над Францией, Англией, Грецией, Критом, советской Украиной. 26 октября 1942 года Гитлер лично вручил Раллю Дубовые листья к Рыцарскому кресту за 100 побед в воздухе. По мнению многих немецких специалистов, Ралль являлся лучшим снайпером люфтваффе, он мог попасть в цель с большого расстояния под недоступным для других углом. Мог ли предполагать тогда Ралль, что спустя 52 года, в феврале 1995-го, он, генерал-лейтенант в отставке, побывает на военно-исторической конференции в Кубинке под Москвой, где начнет свое выступление словами: «Я с первых дней войны с Советским Союзом на вашем фронте, очень хорошо знаю русских летчиков-истребителей. В боях с ними я был семь раз сбит и трижды ранен». Генерал всегда испытывал глубокое уважение к мужеству и мастерству советских летчиков, как к противникам, равных которым он не встречал. 28 ноября 1941 года Ралль был сбит нашим истребителем между Ростовым и Таганрогом, при падении получил тяжелое повреждение позвоночника, после чего несколько месяцев правая сторона тела у него была парализована. Вопреки прогнозам врачей в августе 1942 года Ралль, проявив исключительные волю и психологическую устойчивость, возвращается на фронт, летает, подложив подушки под больные ноги и за спину.  
   Колоритны и другие асы 52-й эскадры. Среди них получивший Дубовые листья к Рыцарскому кресту 24-летний командир эскадрильи Герхард Баркхорн — голубоглазый красавец из Восточной Пруссии. Если верить его коллегам — редкостный джентльмен, пытавшийся сохранить рыцарские правила ведения боя. Еще один пруссак и кавалер Рыцарского креста — 22-летний сорвиголова, неоднократно сбитый и раненный на Восточном фронте Вальтер Крупински. Был известен бычьей энергией и упрямством. В одном из боев на Кубани Крупински посадил свой подбитый «мессершмитт» на минное поле и спасся чудом, при скольжении по траве взорвав несколько мин.  
   В ноябре 1942 года начал свою карьеру в 52-й эскадре Эрих Хартман, которого в Германии считают лучшим асом Второй мировой войны. На Тамань Хартман прилетел 20-летним, его звали «Буби» за слишком юную внешность. Он уже открыл свой счет сбитых самолетов... Потом месяц лечился от «лихорадки» в госпиталях Пятигорска и Ессентуков.   
   Были в эскадре и такие кавалеры Рыцарского креста, как командир эскадрильи Йоханнес Визе, названный немцами «Кубанским львом», Вильгельм Батц, Хельмут Липферт... Для одной эскадры число кавалеров исключительное, ведь среди дневных летчиков-истребителей люфтваффе за всю войну лишь 126 человек получили этот высший знак отличия гитлеровской Германии.  
   Был среди них и командир прибывшей на Кубань 51-й эскадры «Мёльдерс» 27-летний майор Карл-Готфрид Нордман. Он сбивал над Польшей ПЗЛ Р-23, над Англией — «спитфайры» и «харрикейны», одержал, по немецким данным, 78 побед (61 — на Восточном фронте). Правда, с января 1943-го Нордман перестал участвовать в боевых вылетах, Из-за нервного расстройства, полученного в результате столкновения со своим ведомым, который пропал без вести, упав за линией фронта.  
   Азартные «охотники» из лучших эскадр вели между собой соревнование по числу сбитых самолетов. Для многих из них это был в первую очередь захватывающий экстремальный вид спорта... В истребительных эскадрах собрался цвет молодежи из старинных германских земель...

На Кубани действовала и особая эскадрилья ночных истребителей под командованием оберлейтенанта Петцольда. Эта эскадрилья умело, используя радиосвязь, четко взаимодействовала с зенитчиками и прожектористами, нанося большие потери советским ночным бомбардировщикам. Сама же она потерь практически не понесла. Самолеты имели надежное прикрытие истребителями по пути следования к цели и обратно, а также над полем боя. Однако советские командиры уже научились хорошо пользоваться радиостанциями и наводили истребителей по радио. Истребители имели самую главную задачу: сбивать в первую очередь немецкие бомбардировщики, не допуская их к цели, поэтому потери немецких бомбардировщиков были значительными, особенно среди пикирующих бомбардировщиков Ю-87. Воздушные бои и сражения, проведенные на Кубани, показали возросшее мастерство летного состава и авиационных командиров. Четко была организована система оповещения и наведения истребителей на противника, широко применялось наращивание авиационных сил в ходе воздушного сражения. Широко применялись вертикальный маневр, эшелонирование по высоте боевых порядков, своевременный ввод в сражение резервов, управление групповым воздушным боем с наземных пунктов управления. Истребители часто применяли способ "свободной охоты" и блокирование аэродромов противника. Перехват бомбардировщиков осуществлялся сильными маневренными группами истребителей на дальних подступах к линии фронта.

На Кубани немцы встретились уже с более организованным противником, который за прошедший период войны многому научился и стал представлять собой все более грозную силу. Ас №1 Германии Эрих Хартман говорил об этом периоде войны: "Этот список потерь помогает разрушить легенду о том, что с русскими было гораздо легче воевать. Особенно с 1943 года об этом не могло быть и речи. Интересно, что известные немецкие асы, сражавшиеся на западном фронте, а затем переброшенные на восточный, вскоре погибали или попадали в плен. Вспомните, например, таких асов, как Аси Ган, Зигфрид Шнель, Герхард Хомут, Эрих Лейе. Причины различны: психологические, технические, материальные и даже погодные. Многое зависело от тылового снабжения и организации аэродромной службы. Восточный и западный фронты нельзя сравнивать ...".

20 апреля, в день рождения фюрера, немцы пошли на решительный штурм плацдарма. Малой земли. В небе творилось невиданное. Даже участники боев на земле смотрели вверх, завороженные ужасом воздушной битвы. Командир экипажа Пе-2 35-го гвардейского Сталинградского бомбардировочного авиаполка Герой Советского Союза Л. В. Жолудев вспоминал: «Такой плотности авиации до сих пор мы не встречали. Воздушные бои с небольшими перерывами велись почти на всех высотах. В этой карусели подчас трудно было определить, где свои, где чужие. Впервые на передний план выплыла проблема, как избежать столкновений в воздухе».  
   На скоростях в несколько сотен километров в час крутились над морем в своих одиночных кабинах истребители. Согнутые адскими перегрузками, теряли сознание, ловили в прицел свастики и звезды... В бою, как пишут летчики, исчезает представление о времени, и все решают молниеносные интуитивные вспышки из глубин сознания и подсознания. В одном мгновении для истребителя — и холод гибели, и счастье жизни.  
   Тяга мотора для летчика — тонкая нить между небом и землей. Нить, которую обрезает судьба... По глади воды, дробясь друг о друга, шли большие круги от упавших на морское дно самолетов. Набухая горькой соленой влагой, белели на волнах саваны парашютов... Редко кого из сбитых успевали подобрать наши или немецкие катера.

Господство в небе над Кубанью не раз переходило из рук в руки. И командование люфтваффе, и наше в итоге заявили об успехе. По данным советских архивов, ВВС РККА уничтожили все самолеты 4-го воздушного флота (всего было 1050). Немцы же, со своей стороны, сообщили, что уничтожили в воздушных боях свыше 1000 советских самолетов и 300 самолетов сбили зенитным огнем, то есть больше, чем их было на этом участке фронта... Вот данные из немецких архивов о потерях летчиков 52-й истребительной эскадры на Кубани с 17.04 по 17.06.1943 года. Всего потеряно 35 летчиков (убиты, ранены, пропали без вести).  
    Автор статьи «В жарком небе Кубани» Хазанов считает, что потери люфтваффе здесь составили около 400 самолетов, наши около 750.  
   Вершинин в своих воспоминаниях пишет, что из совершивших вынужденную посадку в период кубанских боев 851 самолета, 471 был восстановлен ремонтниками, 307 — разобрано на запчасти и лишь 73 сдано в металлолом.  
   И кто мог безошибочно сосчитать горящие и падающие в той «рубке» самолеты?   
   16-й гвардейский полк с 9 апреля по 20 июля 1943 года сбил 141 самолет противника. 116 Me-109, 2 ФВ-190, 11 Ю-87, 8 Ю-88, 1 Хе-111, 2 До-215 и 1 До-217.

И в отечественных, и в немецких документах признано, что лучшими в советских ВВС в ходе Кубанской битвы были полки, воевавшие на «аэрокобрах». С их появлением люфтваффе стали применять тактику массированных налетов, увеличивая высоту полета до шести-семи тысяч метров. Для борьбы с Р-39 и Р-40 были выделены 10–15 асов, задачей которых было уничтожение самолетов только этих типов.

Немецкий генерал В. Швабедиссен вынужден согласиться с тем, что в отличие от рядовых истребительных частей гвардейские полки, оснащенные союзническими самолетами, в бою были «настоящими экспертами». А нам придется признать, что «русские истребительные части были весьма неоднородны по своей боевой выучке» и «способность русских пилотов грамотно действовать в групповом бою чрезмерно зависела от командира, подготовка и храбрость которого определяли весь рисунок, характер и результат воздушного сражения».

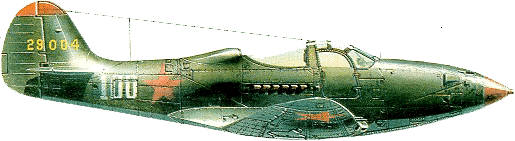
Как показали дальнейшие события войны, Германия так и не могла восполнить понесенные авиацией потери. А в России темпы производства авиационной техники и вооружений быстро росли. Это позволяло командованию Красной армии не только компенсировать боевые потери в частях, но и формировать новые авиационные соединения, создавать крупные резервы, перевооружать полки и дивизии на технику, превосходившую по ряду тактико-технических характеристик соответствующие типы немецких самолетов.

Уже в феврале 1942 года руководство авиационной промышленности Германии отмечало: *"Захваченные в качестве трофеев советские самолеты доказывают, что в последние годы имел место неожиданный технический рывок в развитии самолетостроения в СССР. Причем в отдельных областях отмечается их конкурентоспособность по сравнению с лучшими изделиями Европы и Америки".*

Существенные изменения произошли не только в техническом оснащении советских ВВС. На более высокую ступень в своем развитии поднялись оперативное искусство и тактика родов авиации, управление войсками и планирование боевых действий, организация взаимодействия. Все эти и другие факторы сыграли решающую роль в изменении соотношения сил в воздушной войне. Война покатилась на Запад - туда, откуда пришла ...

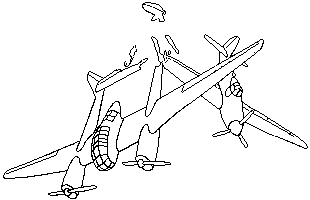
## **Аэрокобры в бою.**

«Аэрокобра» — самый «обрусевший» самолет ленд-лиза... В СССР было отправлено 4953 машины, что составило 51,6%, более половины всех построенных самолетов этого типа. Или 35%, более трети, всех поставленных нам в войну самолетов США. Объясняется это, прежде всего тем, что на Западном фронте и на Тихом океане «аэрокобра» оказалась малопригодна. До середины 1942 года «кобры» составляли основу американской истребительной авиации, да и впоследствии участвовали в боях, более удачно проявив себя как штурмовики. Но самый результативный на «аэрокобре» американский летчик сбил всего три вражеских самолета... После того как в июне 1942 года 12 «кобр» ВВС США над побережьем Франции в первом же боевом вылете потеряли половину группы, американцы, летавшие с баз Великобритании, были перевооружены на английские «спитфайры». Сами англичане еще раньше отказались от «кобр». Бои за господство в воздухе велись здесь на большой высоте, поэтому «аэрокобра» характеризовалась на Западе как «особенно разочаровавший самолет с низким «потолком», малой скороподъемностью и относительно недостаточной маневренностью». Англичане упаковывали в ящики уже побывавшие в употреблении «кобры» и отправляли их в СССР (до 1944 г. они вообще не поставляли нам новых машин). США перенацелили поток «кобр» на СССР.  
   Наши летчики спасли от краха фирму «Белл», производившую эти истребители. Настороженное качеством поступающей от союзников техники, командование советских ВВС целый год вело собственные испытания и доводку «кобр». Не подтвердились, кстати сказать, некоторые заявленные фирмой характеристики. Это поразило еще англичан, закупивших в 1940 году самолеты по данным, полученным при испытаниях специально полированного прототипа, который весил на тонну меньше! Предвоенная гонка, когда недоведенные самолеты запускали в серию, затронула и богатую Америку...  
   При испытаниях в СССР погибло трое опытных летчиков-испытателей... А затем начали выявляться и такие чреватые катастрофами изъяны, как склонность к плоскому штопору и обрыв шатунов мотора. Немалую роль в доводке «кобры» сыграл знаменитый М. М. Громов.  
   Направлялись «кобры» в полки, где был обстрелянный в боях летный состав. И произошло чудо! Истребитель подошел для условий советско-германского фронта, где сухопутные войска на громадной по протяженности линии были определяющей силой и вели главные битвы Второй мировой войны. Пикировали к земле бомбардировщики и штурмовики, их прикрывали истребители. Воздушные бои разворачивались, как правило, на малых и средних высотах до 4,5–5 километров. Здесь-то «кобра» могла показать свои лучшие качества — легкость и пилотировании, маневренность, живучесть. И, прежде всего — вооружение, под которое и создавалась молодыми и несколько авантюрными главой фирмы Ларри Беллом и конструктором Робертом Вудсом оригинальная конструкция истребителя. Мотор вопреки традициям был установлен позади кабины летчика, чтобы освободить впереди место для мощной пушки. Улучшился и обзор из кабины, что сразу отметил Александр Покрышкин. Поставленное впереди третье колесо шасси резко усилило взлетно-посадочные характеристики. Можно было садиться на грунтовые полосы, не боясь капотирования — опрокидывания через нос.



**P-39 «Аэрокобра» А.И. Покрышкина**

# 4. Таран – оружие героев.



     Эталоном ратного подвига по праву стал воздушный таран, когда лётчик, ставя на карту собственную жизнь, обрушивает во имя победы удар своей машины на самолёт врага.

Воздушный таран не был предусмотрен воинским уставом, наставлениями или инструкциями. Советские лётчики прибегали к такому крайнему средству не по приказу. Ими двигала любовь к Родине, ненависть к захватчикам, чувство долга и личной ответственности за судьбу страны. Главный маршал авиации дважды Ге рой Советского Союза Новиков говорил: "Воздушный таран - это не только молниеносный расчёт, исключительная храбрость и самообладание. Таран в небе – это готовность к самопожертвованию, последнее испытание на верность своему народу, своим идеалам. Это одна из наивысших форм проявления того самого морального фактора, присущего советскому человеку, которого не учёл и не мог учесть враг".

Во время Великой Отечественной войны советские лётчики совершили более 600 таранов. Более 2/3 из них приходится на 1941-1942 годы - самый тяжёлый период войны. В то время в части люфтваффе был даже разослан циркуляр, запрещавший приближаться к советским самолётам ближе, чем на 100 м во избежание тарана.

К сожалению, эти беспримерные подвиги, сыгравшие определенную роль, особенно в начальный период войны, изучены ещё недостаточно. Опубликованные в средствах массовой информации в 40-х – 80-х годах сведения не всегда подтверждаются архивной проверкой. Только в последнее время начались работы по сверке сведений о таранах с архивными материалами противной стороны. При этом, конечно, выявляются противоречия. В годы войны, в силу ряда причин, желаемое с той и с другой стороны выдавалось за действительное, а порой и явно фальсифицировалось. Теперь же, при исследовании документов противника удалось обнаружить не только подробности и уточнить сведения, но и открыть новые, ранее неизвестные советским историкам, страницы.

Конечно, летчики, получившие высокое звание Героя Советского Союза за воздушный таран, известны достаточно широко. Однако далеко не все, совершившие этот подвиг, были удостоены звания Героя и, поэтому, о них известно меньше.

Мне хотелось бы затронуть эту тему, рассказав о таранах, совершенных летчиками морской авиации Черноморского флота в годы Великой Отечественной войны.  Отличительной особенностью морских летчиков является то обстоятельство, что им часто приходится действовать над водной стихией. Поэтому, морской летчик, решившийся на воздушный таран, понимал, что море дает меньше шансов остаться в живых, чем суша. Даже удачный прыжок с парашютом и благополучное приводнение не гарантировали им жизнь, особенно при попадании в холодную воду. Многие летчики замерзли и утонули прежде, чем их смогли обнаружить и оказать помощь.

   Принято считать, что летчики-черноморцы совершили восемнадцать воздушных таранов. В таранах участвовали двадцать авиаторов: восемнадцать пилотов и два других члена экипажа. Их имена увековечены на памятнике в Каче, колыбели зарождения морской авиации под Севастополем.

С началом боевых действий, учитывая беззаветную храбрость советских летчиков, совершивших воздушные тараны, а также направлявших подбитые и горящие машины в скопления немецкой техники, Геринг отдал приказ: уцелевших после воздушных и наземных огненных таранов летчиков, после допроса, расстреливать.

Вообще к авиаторам было особое отношение: для летного и наземного персонала советских ВВС были созданы отдельные лагеря военнопленных, так как немцы считали, что в авиации служили наиболее преданные коммунизму люди - "сталинские соколы". В люфтваффе говорили: "Наши орлы воюют против сталинских соколов".

# 5. Лучшие асы Второй Мировой



## **Александр Покрышкин**

Родившись в 1913 году в Новониколаевске (ныне Новосибирск), в семье бедных переселенцев, Покрышкин рано познал нужду и с 14 лет уже начал работать. Мечта подняться в небо привела его в авиашколу, которая, как оказалось, выпускала только авиатехников. Закончив заведение и хорошо изучив мат-часть, Покрышкин на этом не остановился и вскоре сдал экстерном на "отлично" экзамены в аэроклубе. Затем с блеском завершил обучение в Качинском училище летчиков и получил направление в 55-й ИАП, дислоцировавшийся в районе города Бельцы поблизости от советско-румынской границы. За два месяца до начала войны этот полк был перевооружен на новейшие истребители МиГ-3.

Стремясь достигнуть максимальных высот в освоении самолета, Покрышкин все силы и знания отдавал совершенствованию своего боевого и летного мастерства. Например, вначале он плохо стрелял по "конусу" но постоянные тренировки вывели его в ряд лучших снайперов полка. Учитывая то обстоятельство, что летчики в воздухе хуже выполняли правые развороты, избегая их, он намеренно тренировался именно в резких маневрах в правую сторону. Вообще резкому маневрированию в схватках Покрышкин уделял большое внимание, и, чтобы выдерживать значительные перегрузки в полете, он усиленно занимался спортом. В перерывах между тренировками Покрышкин даже подсчитал, сколько времени уходит на изменение положения истребителя с момента воздействия летчиком на ручки управления - в бою все представлялось важным.

Свой первый самолет Покрышкин сбил 22 июня 1941 года - к сожалению, это был советский ближний бомбардировщик Су-2, приземлившийся на фюзеляж в поле. Хаос первого дня войны спас будущего аса, и он отделался только крупным нагоняем. На следующий день в разведывательном вылете он одержал победу над немецким Bf.109, но, засмотревшись на падающий самолет, тут же сам был подбит и едва дотянул до аэродрома. Командование высоко оценило донесения летчика, и его все чаще стали посылать на разведку. Несмотря на строгие указания, Покрышкин постоянно ввязывался в бой, считая зазорным возвращаться с полным боекомплектом. Однажды он прилетел назад с разбитым козырьком фонаря кабины - пуля хвостового стрелка Ju.88 попала прямо в прицел, и летчик чудом избежал гибели.

**МиГ-3 А.И.Покрышкина, 55-й ИАП, лето 1941 г.**



Пролетая над Прутом, Покрышкин атаковал понтонный мост, был сбит осколками зенитного снаряда и, парашютируя истребителем, упал прямо на лес, потеряв сознание. Очнувшись, он трое суток добирался через линию фронта до своего аэродрома, где его уже вычеркнули из списков живых. Вновь включившись в боевые действия, летая на штурмовку вражеских позиций и сопровождение бомбардировщиков, Покрышкин все чаще стал задумываться о методах воздушных схваток, занося свои мысли в дневник под названием "Тактика истребителей в бою". Осенью 1941 года он писал: «Главной причиной неудач при сопровождении СБ была малая скорость истребителей. И как следствие этого - ведение боя на горизонтальных маневрах. Вывод следовал один: сопровождение бомбардировщиков, особенно устаревших конструкций, надо выполнять только на большой скорости. Для получения ее необходимо сопровождающим звеньям и парам полет производить змейкой, выше и сзади бомбардировщиков, эшелонируясь по высоте. При этом пары и звенья истребителей, по моим взглядам, должны строить змейку навстречу друг другу, для взаимного прикрытия. Это способ сопровождения методом "ножниц"».

Однажды Покрышкин сказал: «Кто в 1941-1942 годах не воевал, тот войны по-настоящему не видел». В этом была большая правда - чего только не довелось испытать летчикам в ту тяжелую пору: отступление в условиях частой потери связи и управления, штурмовки на лишенных броневой защиты истребителях, которые сами летчики называли «пляской смерти», опасное переутомление после нескольких ежедневных боевых вылетов.   
Не раз техники с изумлением рассматривали пробоины в «миге» Покрышкина. В одном из боев пуля, ударив в правый борт кабины, задела плечевые лямки парашюта и от левого борта снова ушла направо, оцарапав подбородок и забрызгав кровью лобовое стекло. Два раза буквально у ног летчика не взрывались сброшенные на аэродром бомбы. Эти случаи, писал Александр Иванович в своих мемуарах, заставили поверить в судьбу. Поэтому он никогда не прятался от врага.

5 октября пара Покрышкина во время выполнения разведывательного полета была внезапно атакована четверкой Bf.109. Лишившись ведомого, советский летчик в одиночку сумел сбить один истребитель противника и на подбитом самолете попытался выйти из боя. Три оставшихся "Мессершмитта" бросились в погоню, один за другим расстреливая беззащитный МиГ. "Перед самой землей, - вспоминал А. Покрышкин, - мотор заглох, выравниваю самолет и иду на приземление "на живот". В поле зрения земля, железнодорожная будка, девочка гонит прутом корову. Такая мирная картина. И вдруг дробь по бронеспинке. Но подныривать под трассу уже нельзя - не позволяет земля. В самолете раздаются взрывы, и он, с перебитым управлением, идет к земле. Грохот... Удар головой о приборную доску - и я теряю сознание..."

В конце 1941 года основная боевая работа Покрышкина - разведчик, способный дать достоверную информацию командованию Южного фронта. В ноябре в условиях, когда нижняя кромка облаков опускалась до 30 метров, на бреющем полете Покрышкин в одиночку находит в районе Ростова-на-Дону основную группировку танковой армии генерала фон Клейста - более 200 машин. За этот подвиг он награжден орденом Ленина.

В августе 1942 года полк, ставший к тому времени 16-м гвардейским, после тяжелейших боев был в предгорьях Кавказа отведен в тыл для переучивания на новую технику - поставленные в СССР американские истребители Р-39 «аэрокобра». Летчики ВВС США считали эти машины тяжелыми и опасными в управлении, с трудным выводом из плоского штопора. Но советские пилоты смогли справиться с этими недостатками и, используя сильные стороны «аэрокобры» (мощное вооружение и отличную радиосвязь), сделали этот самолет одним из самых результативных во второй мировой войне.   
Здесь, в тылу среди своих, однажды летчика подстерегла опасность. Не терпевший косности, трусости, несправедливости, Покрышкин говорил, как думал, невзирая на лица. Это не раз приводило к осложнениям в его отношениях с начальством. Новый командир полка, сам редко поднимавшийся в воздух, сфабриковал дело, чтобы избавиться от непокорного подчиненного. Было отозвано представление к званию Героя Советского Союза. Покрышкина обвинили в нарушении наставлений и инструкций по действиям истребителей, исключили из партии и из штатного состава полка.   
Несмотря на опалу, летчик продолжал разработку своих тактических приемов, которые, как он писал, «пригодятся друзьям, летчикам эскадрильи и полка». После вмешательства вышестоящего начальства «дело» было прекращено. В ходе личной беседы с «провинившимся» командующий 4-й воздушной армией генерал-майор Н.Ф. Науменко предлагает ему должность заместителя командира полка. Другой бы ухватился за это предложение, а Покрышкин просит оставить его командиром эскадрильи. Многое связывало его с этим подразделением. И многое еще он намеревался проверить в боях. С этой эскадрильей, обученной им по собственной системе, в блестящей боевой форме А.И. Покрышкин в апреле 1943 года возвращается на фронт.

Началось воздушное сражение на Кубани. По плотности боев и концентрации самолетов на достаточно узком участке фронта оно не имело аналогов во второй мировой войне. Для удержания стратегического Таманского плацдарма на аэродромах юга Украины, Крыма, Тамани немецкое командование сосредоточило более 1000 самолетов. По официальным данным, Покрышкин сбил в небе Кубани 16 вражеских самолетов, но фактически это число было гораздо больше. Только 12 апреля в районе станицы Крымской он уничтожил в воздухе 4 Bf.109, а 28 апреля в одном бою сбил целых пять немецких Ju.87. Во время патрулирования советский ас никогда не летал по прямой, чтобы не терять скорость в небольшой зоне. Его истребитель передвигался волнообразно, по траектории наклонного эллипса.

Широко известен легендарный бой 29 апреля 1943 года. Тогда восьмерка ведомых Покрышкиным «аэрокобр» рассеяла и повернула назад три эшелона Ю-87 (81 самолет). К тому же их прикрывали десять Me-109. Одна пара сковала истребителей противника, шестерка остальных «соколиным ударом» сквозь мощнейший огневой заслон (стрелки 27 бомбардировщиков посылали навстречу более 400 пуль в секунду), дважды повторив математически рассчитанный маневр с переменным профилем пикирования и резким уходом вверх, расстреляла 12 «юнкерсов» (четыре из них - Покрышкин). Возвращаясь на аэродром, он сбивает пятый бомбардировщик. В очерке «Хозяин неба - Александр Покрышкин» фронтовые корреспонденты А. Малышко и А. Верхолетов писали: «Разве он стреляет? - говорят о нем друзья. - Он наваливается всем огнем, сжигает, как доменная печь». Все огневые точки на машине Покрышкина были переведены на одну гашетку.   
Вчетвером против 50, втроем против 23, в одиночку против 8 вступал в бой Покрышкин. И никогда не знал поражений. Притом в каждой схватке он брал на себя самое опасное - атаку ведущего немецких групп.

24 мая Покрышкину было присвоено звание Героя Советского Союза. К этому времени на его счету оказалось уже 25 сбитых самолетов противника. Через три месяца он был награжден второй Золотой Звездой. Сражаясь с Люфтваффе на юге Украины, Покрышкин записал на свой счет еще 18 "Юнкерсов", включая два высотных разведчика. В ноябре 1943 года, используя подвесные баки, он устроил охоту за Ju.52, действующими на воздушных коммуникациях над Черным морем. За четыре вылета в условиях переменчивой морской погоды советский летчик отправил на дно пять трехмоторных транспортников.

В мае 1944 года Покрышкина назначили командиром 9-й гвардейской авиадивизии, но, несмотря на высокую должность, он не прекратил боевых вылетов, одержав до конца года очередные семь побед. Боевая деятельность самого известного аса СССР завершилась в Берлине. Всего за годы войны он совершил 650 вылетов, провел 156 воздушных боев, сбил 59 вражеских самолетов лично и 6 - в группе.

После войны осваивал реактивную технику. Одним из первых начал летать на МиГ-9. В совершенстве овладел и другими типами реактивных истребителей. В 1948 году окончил Военную Академию им. Фрунзе, в 1968 - 1971 гг. был заместителем главнокомандующего Войсками ПВО страны. С 1972 года - Маршал Авиации. В 1972 - 1981 гг. председатель ЦК ДОСААФ СССР. С 1981 года - в Группе генеральной инспекции МО СССР. Депутат Верховного Совета СССР девяти созывов. Член Президиума Верховного Совета СССР в 1979 - 1984 гг.

Умер 13 ноября 1985 года. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

## **Иван Кожедуб**

Родился 8 июня 1920 года в селе Ображиевка ныне Шосткинского района Сумской области (Украина) в семье крестьянина. Украинец. Член КПСС с 1943 года. Окончил химико-технологический техникум и Шосткинский аэроклуб. В РККА с 1940 года. В 1941 году окончил Чугуевскую военную авиационную школу лётчиков. Служил в ней инструктором.   
С началом Великой Отечественной войны вместе с авиашколой эвакуирован в Среднюю Азию. После многочисленных рапортов с просьбой отправить на фронт, его желание было удовлетворено. В ноябре 1942 года сержант Кожедуб прибыл в Иваново в 240-й истребительный авиационный полк формирующейся 302-й истребительной авиационной дивизии. В марте 1943 года в составе дивизии вылетел на Воронежский фронт.   
Свой первый боевой вылет совершил 26 марта, но неудачно: его Ла-5 (бортовой №75) получил повреждения в бою, а при возвращении ещё и был обстрелян советской зенитной артиллерией. С большим трудом Кожедуб довёл истребитель до аэродрома и совершил посадку. Месяц летал на старых машинах, пока не получил новый Ла-5.Позже воевал на Степном фронте. Боевой счёт младший лейтенант Кожедуб открыл 6 июля на Курской дуге, сбив бомбардировщик Ju-87. На следующий день сбил второй, а 9 июля в воздушном бою сбил сразу 2 истребителя Me-109. В августе назначен командиром эскадрильи.   
Звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда" командир у эскадрильи 240-го истребительного авиационного полка (5-я воздушная армия, Степной фронт) старшему лейтенанту Ивану Кожедубу присвоено 4 февраля 1944 года за 146 боевых вылетов и 20 сбитых самолётов противника.



С мая 1944 года Иван Никитович воевал на Ла-5ФН (бортовой №14). Спустя несколько дней сбил на нём Ju-87. В течение 6 последующих дней сбил ещё 7 самолётов.   
В одном из вылетов Кожедуб вовремя заметил приближение со стороны солнца пары "охотников". Мгновенно развернувшись на 180 градусов, он бросился в атаку. Ведущий вражеской пары лобовой атаки не принял и ушел разворотом вверх - на солнце. Ведомый же, не успев повторить маневр своего командира, поздно начал делать боевой разворот и подставил борт своего Fw.190 под удар "лавочкина". Мгновенно вписав в прицел фюзеляж вражеской машины, с намалеванными черепами и костьми, Кожедуб хладнокровно расстрелял его...

**Ла-5ФН - подарок колхозника В.В.Конева**



В Июле 1944 года Кожедуб был назначен заместителем командира 176-го ГвИАП. Этот полк, первым в Советских ВВС, в Августе 1944 года перевооружили на новейшие истребители Ла-7. С сентября 1944 года, уже в Польше, на левом крыле 1-го Белорусского фронта Иван Кожедуб ведет бои способом "свободной охоты". Сначала он получил трехпушечный вариант истребителя, а затем пересел на обычный двухпушечный. Именно этот самолет с бортовым номером "27", на котором Иван Кожедуб одержал 17 последних побед, сейчас является украшением коллекции Монинского музея авиации.

**Ла-7 И.Н.Кожедуба, 176-й ГвИАП, весна 1945**



К середине 1944 года Гвардии Капитан Кожедуб довел счет боевых вылетов до 256 и сбитых самолетов противника до 48. 19 Августа 1944 года он был награжден второй медалью "Золотая Звезда".

В конце Сентября 1944 года по приказу командующего ВВС Маршала А. А. Новикова в Прибалтику для борьбы с истребителями - "охотниками" противника была направлена группа летчиков под командованием Кожедуба. Ей предстояло действовать против группы Асов под командованием Майора Хельмута Вика, за которым числилось, если верить немецкой пропаганде, 130 побед. Так сошлись друг против друга советская и немецкая школы истребителей-"охотников". В течение всего лишь нескольких дней боев наши летчики сбили 12 самолетов противника, потеряв лишь два своих. Три победы записал на свой счет Кожедуб. Потерпев столь сокрушительное поражение, немецкие "охотники" были вынуждены прекратить активные полеты на данном участке фронта.

Зимой 1945 года полк продолжал вести напряженные воздушные бои. 12 Февраля шестерка "лавочкиных" провела тяжелый бой с 30 вражескими истребителями. В этом поединке наши летчики добились новой победы - сбили 8 Fw.190, из них 3 - на счету Кожедуба. Наши потери - одна машина (пилот погиб).

19 Февраля 1945 года, в бою над Одером, Кожедуб вписывает в свою биографию важный штрих - уничтожает реактивный самолет Me.262  (WNr.900284.), однако точно установить принадлежность самолета к какому - либо подразделению на сегодня невозможно. Мало того, некоторые историки высказывают сомнения в подлинности этой победы.17 Апреля, в пятом за день вылете, над столицей Германии, он одержал свои последние победы - сбил 2 Fw.190.

К концу войны Гвардии Майор Кожедуб совершил 330 боевых вылетов, провел 120 воздушных боев и лично сбил 62 самолета противника. За высокое воинское мастерство, личное мужество и отвагу 18 Августа 1945 года ему было присвоено звание Трижды Героя Советского Союза.

У каждого летчика - аса свой, присущий только ему одному, почерк в небе. Был он и у Ивана Кожедуба - человека, в характере которого гармонично сочетались мужество, отвага и исключительное хладнокровие. Он умел точно и быстро взвесить обстановку, мгновенно найти в сложившейся ситуации единственно верный ход. Машиной он владел виртуозно, мог управлять ею даже с закрытыми глазами. Все его полеты представляли собой каскад всевозможных маневров - разворотов и змеек, горок и пикирований... Всем, кому приходилось летать с Кожедубом ведомым, нелегко было удержаться в воздухе за своим командиром. Кожедуб всегда стремился отыскать противника первым. Но при этом и "не подставиться" самому. Ведь в 120 воздушных схватках он ни разу не был сбит!

Кожедуб редко возвращался из боевого вылета без победы. Но, будучи ярко одаренным, талантливым человеком, в то же время неизменно проявлял великую скромность. Он, например, никогда не записывал на свой счет сбитый самолет противника, если сам не видел, как тот упал на землю. Даже не докладывал.

- Ведь загорелся же немец!  Все видели, - говорили летчики после возвращения на свой аэродром.

- А вдруг он до своих дотянет, - возражал в ответ Кожедуб.

Как и многие другие наши летчики, Кожедуб никогда не заносил на свой счет и самолеты, уничтоженные совместно с новичками. Вот один из примеров классической групповой победы, приведенный в его книге "Верность Отчизне": "Август 1943 года... Мы получаем приказ немедленно вылететь на отражение большой группы вражеских самолетов. Наша десятка в воздухе. Впереди вижу не менее 40 пикировщиков Ju.87 в сопровождении Bf.109. Прорвавшись сквозь истребительный заслон атакуем "юнкерсы". Захожу одному в хвост, открываю огонь и вгоняю его в землю... Вскоре "юнкерсы" улетают, но приближается новая группа - около 20 бомбардировщиков Не.111. В паре с Мухиным атакуем неприятеля.

Передаю ведомому: - Берем в клещи крайнего. С двух сторон заходим к бомбардировщику. Дистанция подходящая. Командую - Огонь!  Заработали наши пушки. Самолет врага загорелся, начал падать, оставляя за собой шлейф дыма..." (по возвращении на аэродром, этот самолет был записан на счет Василия Мухина).

И таких вот "подачек" в активе Кожедуба было не менее 5. Таким образом, реальное число уничтоженных им самолетов противника значительно больше, нежели официально значится на его личном счету.

В 62 число официально сбитых Кожедубом немецких самолетов, входят еще и 2 американских истребителя. В Апреле 1945 года заградительной очередью Кожедуб отогнал пару немецких истребителей от американского В-17, но был атакован истребителями прикрытия, открывшими огонь с большой дистанции. С переворотом через крыло Кожедуб стремительно атаковал крайнюю машину. Тот задымил и со снижением пошел в сторону наших войск (пилот этой машины вскоре выпрыгнул с парашютом и благополучно приземлился).

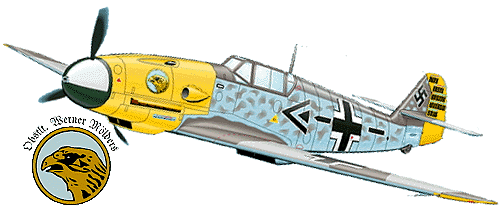
Полупетлей выполнив боевой разворот, с перевернутого положения, Кожедуб атаковал и ведущего - тот взорвался в воздухе. Несколько позже ему удалось рассмотреть белые звезды на незнакомых машинах - это были "Мустанги". Однако все обошлось и Кожедуб, благодаря командиру полка Павлу Чупикову, не пострадал. Этот бой был не единственным между советскими и американскими летчиками...

После войны остался на службе в ВВС. В 1949 году окончил Военно-Воздушную Академию. Принимал участие в Корейской войне 1950 - 1953 гг. (командовал 324-й ИАД). В 1956 году окончил Военную Академию Генштаба. С 1971 года в центральном аппарате ВВС, с 1978 - в Группе генеральной инспекции МО СССР. Маршал авиации, Депутат ВС СССР 2 - 5-го созывов. Член Президиума ЦК ДОСААФ. Награжден Орденами Ленина (трижды), Красного Знамени (семь), Александра Невского, Отечественной войны 1-й Степени, Красной Звезды (дважды), "За службу Родине в ВС СССР" 3-й Степени. Автор книг - "Служу Родине", "Праздник победы", "Верность Отчизне".

Он умер у себя на даче от сердечного приступа 8 августа 1991 года, не дожив двух недель до развала великого государства, частью славы, которого был он сам.

## **Вернер Мёлдерс**

Качественное отличие между истребительной авиацией ВВС РККА и люфтваффе особенно наглядно в сопоставлении. Покрышкина следует скорее сравнивать с полковником Вернером Мёльдерсом, чем с каким-то другим асом или командиром истребительных частей люфтваффе. Русский был ровесником Мёльдерса. Его тактические выдумки и изобретательность в создании новых приемов сильно напоминали эти же черты Мёльдерса, который также немало потрудился, чтобы освободить люфтваффе от кандалов тактического наследия Первой мировой войны.  
   Покрышкин и Мёльдерс были не просто ровесники, они родились практически в один день! Наш летчик — 6 марта 1913-го, немец — 18 марта того же года. В 1941-м им исполнилось по 28 лет, но сколь различны были их звания, занимаемые должности и известность. Оберст-лейтенант (подполковник) Мёльдерс, командир лучшей немецкой эскадры, одерживает громкие победы в небе над Белоруссией, прикрывая танки Гудериана. 20 июля Мёльдерс становится самым молодым в люфтваффе оберстом (полковником). Гитлер в своем «Вольфшанце» («Волчьем логове») вручает ему высшую награду рейха — бриллианты к Рыцарскому кресту.  
   Покрышкин же, как мы знаем, 22 июня исполняет обязанности замкомэска, да и с этой должности вскоре снят. Идеи его не проходят дальше штаба дивизии, где, мягко говоря, никакого понимания не встречают...  
      У Мёльдерса и Покрышкина немало сходного — склад ума, интуиция и исключительный дар предвидения событий, волевое начало. На первом плане для немца — выполнение боевой задачи с минимальными потерями, последовательный ввод в строй молодых пилотов, которые называли его «Vati» («папочка»).  
   Мёльдерсу также пришлось проявить недюжинное упорство в стремлении стать летчиком. Испытаний на центрифуге и допинге 20-летний Мёльдерс не выдерживал, терял сознание. Рос он без отца, погибшего в Первую мировую войну во Франции, сказалось голодное детство. Однако после года упорных занятий Вернер был признан ограниченно годным. Через год он преодолевает приступы головокружения и тошноты, затем становится лучшим на курсе в авиашколе.  
   В 1936 году Мёльдерсу присвоено звание обер-лейтенайта, командир его группы — ас Первой мировой войны майор Теодор О стеркамп (32 победы). Преемственность традиций в немецкой авиации нарушена не была...  
   В апреле 1938 года Мёльдерс добился направления в Испанию, в легион «Кондор». Воюет на стороне франкистов против республиканцев, на его самолете надпись «Luchs» — «рысь», «хитрец». В декабре возвращается в Германию самым результативным асом легиона «Кондор», имея на своем счету 14 побед (два И-15, 11 И-16 и один СБ). Награжден немецким Золотым испанским крестом с мечами и бриллиантами.  
   Командующий люфтваффе Геринг дает своему асу, 25-летнему обер-лейтенанту (а не группе старших штабных офицеров), задание — написать инструкцию по новой тактике истребителей. Затем до середины марта 1939 года Мёльдерс объезжает истребительные группы, на практике обучая созданной им тактике. Так Геринг обеспечил своим асам превосходство в небе Европы. Мёльдерс вводил в люфтваффе проверенные им в боях новшества — вертикальный маневр, принцип внезапной атаки сверху на максимальной скорости. Основой боевых порядков становилось не звено из трех самолетов, а пара или две пары.  
   В 1939–1940 годах Мёльдерс увеличивает свой счет в боях с французами и англичанами, получает награды, быстро растет в должности. Не раз был сбит, ранен, три недели проводит в плену во Франции.  
   15 июня 1941 года «мессершмидты» 51-й эскадры под командованием В. Мёльдерса из зоны Ла-Манша перелетели в Польшу, к советско-германской границе. Вечером 21 июня командир говорит своим летчикам о том, что предстоящая война будет длительной и тяжелой. Но первые недели войны приносят летчикам эскадры успехи. 30 июня советское командование отдает приказ разбить немецкие переправы через Березину, бросает в полеты днем без прикрытия истребителей все имеющиеся бомбардировщики. 51-я эскадра сбила в этот день, по немецким данным, 110 наших самолетов... Сам Мёльдерс — три СБ и два Ил-2.



7 августа оберст Мёльдерс назначен, вопреки собственному желанию остаться на фронте, генерал-инспектором (командующим) истребительной авиации. На этом посту, получив всю информацию, он понимает, что программа производства самолетов отстает от необходимого уровня, что горючего и боеприпасов недостаточно, что Гитлер и Геринг многого не желают знать. «Война с Россией намного труднее, чем здесь, в Берлине, представляют... несравнимо труднее».  
   Выезжая в инспекционные поездки, Мёльдерс вопреки запрету участвует в боевых вылетах с аэродромов в Херсонской области и Крыму. Становится автором тактического новшества — пересекает линию фронта на «шторхе» — легком штабном самолете с мощной радиостанцией на борту, управляет авиацией.  
   17 ноября 1941 года Мёльдерс был вызван в Берлин на похороны генерал-полковника Эрнста Удета, аса Первой мировой войны, друга Геринга, с 1939 года-начальника боевого снабжения люфтваффе. Руководство «третьего рейха» скрыло, что Удет застрелился в состоянии депрессии. Геринг позднее признался, что тот полностью развалил программу развития люфтваффе...  
   Мёльдерс вылетел со своим адъютантом с аэродрома Чаплинка 21 ноября. Совсем недавно, с 14 по 19 августа здесь, в Чаплинке базировался 55-й истребительный полк... Покрышкин в том ноябре, как мы знаем, вел разведку в условиях совершенно нелетной погоды. Пилот Хе-111 уговаривал Мёльдерса отложить полет, но тогда на похороны Удета ему было не успеть. Над Бреслау самолет потерпел катастрофу, Мёльдерс погиб. В Германии был объявлен национальный траур, на похоронах национального героя присутствовал Гитлер.

## **Эрих Хартман**



Эрих Хартман был выдающимся немецким летчиком. Всего, по немецким данным, одержал побед 352 (Все Восточный фронт, в том числе 7 истребителей ВВС США Р-51"Мустанг" над Румынией). Первый бой он провел на Восточном фронте в октябрь 1942 год. Награжден Рыцарским Крестом с дубовыми листьями, мечами и бриллиантами.

Мать Эриха, Элизабет Хартман, была убежденной сторонницей авиации, летала сама и была инструктором местного планерного клуба, именно она привила своему юному сыну любовь к воздушным полетам. В 14 лет Эрих уже имел лицензию планериста, став довольно опытным пилотом. По утверждению брата Альфреда, он вообще был прекрасным спортсменом и практически везде добивался хороших результатов. А среди сверстников это был прирожденный лидер, способный повести всех за собой.

Хартман составлял с самолетом одно целое. Он утверждал, что для него самолет, как автомобиль, в воздухе его голова не была занята мыслями об управлении самолетом - тело само им управляло.   
 Он имел уникальную и очень ценную для летчика особенность – сверхострое зрение. Советские тактические наставления требовали, чтобы в улетающей на боевое задание группе самолетов был хотя бы один летчик с таким зрением, поскольку, как это утверждал сам Хартман: первый увидел - наполовину победил. Японцы специально заставляли своих летчиков часами, до изнеможения тренировать глаза и некоторые достигали совершенства: могли днем увидеть на небе звезды. А Хартман острым зрением обладал от природы.   
Вот эти два качества делали из него летчика, которого следует назвать выдающимся.

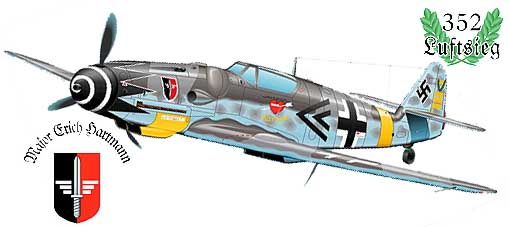


Э. Хартман прошел полноценный двухлетний курс обучения в 1940–1942 годах.

В октябре 1942 года Эрих получил назначение в 9-ю эскадрилью 52-й истребительной эскадры.

Асов истребительной авиации зачастую описывают как людей бесстрашных. Но на самом деле все это далеко от истины. Во время первого же боевого вылета он потерял своего ведущего и ударился в панику. Вдобавок самолет Хартмана был атакован русским истребителем, и Эриху едва удалось от него оторваться. В конце концов, у "Мессершмитта" закончилось горючее, и Хартман посадил его на "брюхо" на порядочном расстоянии от собственного аэродрома. Эта первая неудача научила его контролировать свой страх.

Первым сбитым самолетом Хартмана, 9 ноября 1942 года, стал Ил-2, однако он дорого заплатил за эту победу. Обломки взорвавшегося в небе советского штурмовика повредили "Мессершмитт", и Эрих вновь был вынужден сажать его на "живот". После этого случая Хартман понял, что после стрельбы нужно отваливать в сторону как можно скорее. Тогда бы он смог удержаться в воздухе и, возможно, сохранить невредимым свой самолет.



Как только Эрих стал асом, ему перестали давать боевые задачи. Он, как и многие немецкие асы, стал свободным охотником. Хартман летал практически исключительно над территорией, занятой немецкими войсками. Немецкие источники утверждают, что был приказ не посылать асов за линию фронта, да это подтверждается и биографией - из 14 вынужденных посадок, Хартман только одну произвел на территории, занятой советскими войсками, и то - нечаянно.   
 Победы Хартмана заносились в его летную книжку с указанием даты и типа сбитого самолета. Но сохранилась только первая летная книжка с перечнем побед до 150-й. Вторую книжку, с победами от 151 до 352-й, якобы украли американцы, когда он после капитуляции полез сдаваться к ним в плен. Поэтому последние 202 его победы биографы восстановили по дневнику боевых действий эскадры JG-52, в которой служил ас.   
Анализ дневника боевых действий JG-52 наводит на разные мысли. В нем отмечались номера побед, даты, тип сбитого самолета и место его сбития. Но дневник - это документ штаба, данные из которого шли не доктору Геббельсу для пропаганды, а рейхсмаршалу Герингу для учета и оценки боевых возможностей ВВС РККА. Поэтому номера побед Хартмана, даты и место побед в дневнике боевых действий отмечены, а вот с типом сбитых Хартманом самолетов - проблемы.   
Так, к примеру, Хартман рассказал о том, что в июле 1944 г. он, израсходовав всего 120 патронов, сбил подряд три штурмовика Ил-2, которые штурмовали позиции немецкой артиллерии, т.е. находились над немецкой территорией. И, наверное, эти Илы у него и были записаны в той летной книжечке, которую украли американцы, как 248, 249 и 250 сбитые самолеты.   
Но в дневнике боевых действий JG-52 напротив номеров сбитых самолетов Хартмана 244-250 в графе "Тип" сбитого самолета одиноко стоит "Як-9". Мало того, против множества номеров "побед" Хартмана в графе "Тип" самолета вообще ничего не проставлено.   
  
24 августа 1944 г. Хартман слетал утречком на охоту и, прилетев, сообщил, что у него уже не 290, а 296 побед. Покушал и снова полетел. За этим полетом следили по радиоразговорам, и Эрих не подвел - он по радио наговорил еще 5 побед. Итого стало 301. Когда он сел, на аэродроме уже были цветы, флаги, а утром следующего дня его вызвал командир JG-52 и сообщил: "Поздравляю! Фюрер наградил тебя Бриллиантами". И никто не пытался проверить рассказ о том, что он в один день и в двух боях сбил 11 самолетов. А в дневнике боевых действий за 24 августа в графе "Тип" сбитого самолета одиноко стоит "Аэрокобра".

В дневнике боевых действий JG-52 в графе "Тип" сбитого самолета на все 202 "победы" Хартмана нет ни одного бомбардировщика. В его летной книжке, из 150 внесенных туда самолетов, бомбардировщики составили: Ил-2 - 5; Пе-2 - 4; А-20 "Бостон" - 1; По-2 - 2 машины. Итого 12 бомбардировщиков из 150, что составляет 8%. Не 80%, как полагалось бы иметь настоящему рыцарю, а всего 8!   
  
Немцы всех асов Восточного фронта забирали на Запад сбивать американские и английские бомбардировщики, но Хартман дважды от этого ускользнул. Остается сделать вывод: Хартман, как огня, боялся атаковать бомбардировщики!   
  
Так может все немецкие асы-"охотники" были такими же "рыцарями", как и Хартман? Не думаю, просто настоящие рыцари долго не жили, и записать на себя столько сбитых самолетов, сколько это сделал Хартман, просто не успевали.   
К примеру, Альфред Гриславски, у которого начинающий Хартман был ведомым. Гриславски специализировался на сбивании Ил-2. Для этого ему надо было прорваться сквозь строй наших истребителей и бросаться на пулеметы бортовых стрелков Ил-2. И Гриславски это делал. Он был не раз ранен, его постоянно сбивали. В один день его сбили 4 раза, он выпрыгивал с парашютом или шел на вынужденную посадку, пехота привозила его на аэродром, он садился в новый самолет и снова летел драться. Наконец он получил тяжелое ранение и был списан со 133 победами.

**Альфред Гриславски**



Однажды Хартман летел с ведомым у себя в тылу, и на них напал одинокий Як. Хартман уклонился от удара, и они вдвоем попытались Як сбить. Но тот пошел один и другой раз в лобовую атаку на белокурого рыцаря Рейха. Хартман сначала уклонялся, а потом с ведомым попросту удрал, а когда Як, потеряв их из виду, пошел домой, они догнали его, подкрались и сбили…

Могут сказать, что все же Хартман сбил очень много наших летчиков и не важно, как именно, ведь на войне важен результат. Это так. Но давайте задумаемся над результатом побед Хартмана.   
Представим, что полк Ил-2 под прикрытием полка Ла-7 полетел штурмовать станцию разгрузки немецкой дивизии. А эскадрилья Хартмана без потерь сбила у прикрытия 10 наших истребителей или пусть даже всех. Формально это достижение, но фактически…. Полк штурмовиков на станции превратит в груды кровавого мяса полк немецкой пехоты. А то, что наши истребители понесли потери - так ведь война без потерь не бывает, а истребители и предназначены для того, чтобы своей ценой защитить бомбардировщики.   
А вот если бы Хартман пусть и ценою потерь своей эскадрильи и, не трогая ни одного нашего истребителя, сбил все Ил-2, то полк немецкой пехоты был бы жив, а полк Ла-7 стал бы никому не нужен без бомбардировщиков.   
Война не спорт, тут нужна одна Победа на всех, а не голы, очки, секунды у каждого.



     Нельзя сравнивать Покрышкина и Хартмана…. Немец избегает маневренного боя, его стиль — внезапная атака: «80 процентов моих жертв даже не подозревали о моем присутствии, пока я не открывал огонь». Сбить и немедленно скрыться — метод Хартмана. Причем сбить слабейшего: «Оцените, имеется ли у противника отбившийся или неопытный пилот. Такого пилота всегда видно в воздухе. Сбейте ЕГО. Гораздо полезнее поджечь только одного, чем ввязываться в 20-минутную карусель, ничего не добившись». И сбивает Хартман в основном истребители, из первых 150 его побед, зафиксированных в летной книжке, лишь 12 — над штурмовиками Ил-2 или бомбардировщиками. Не считает зазорным ас и просто выброситься с парашютом из исправного самолета, когда его в 1945-м «зажимают в клещи» американские «мустанги».  
      Тактика Хартмана была хороша для увеличения личного счета, но к общей победе, одной на всех и в небе, и на земле, ведет другой путь. В каждом бою первоочередная цель Покрышкина — не слабейший, а ведущий группы противника. Главное для нашего Героя — выполнить боевую задачу в общих интересах. Среди сбитых им самолетов преобладают пикировщики Ю-87 и бомбардировщики Ю-88. Н. Г. Бодрихин насчитывает у Покрышкина наибольшее в ВВС Красной армии число сбитых Ю-88, каждый из которых нес на наши войска две тонны бомб и мог отстреливаться от атакующего истребителя из четырех пулеметов...

Своей рукой поджег майор Эрих Хартман погребальный костер из последних 25 «мессершмитгов» 52-й эскадры. Хартмана ждали более десяти лет лагерей и тюрем в Советском Союзе, от Кирова до Новочеркасска... За время пребывания в плену его только один раз ударил следователь, которому он сам ответил тем же. Однако «загадочный» русский после этой стычки не расстрелял пленного, а предложил выпить «мировую». Как говорил Хартман, вернувшись в Германию: «Часто от меня ждут ненависти к русскому народу, словно мне не разрешены никакие другие чувства. Но десять лет в русских тюрьмах научили меня видеть разницу между русским народом и тайной полицией».  
   Как вспоминает Хартман, он был потрясен поведением в плену германского офицерского корпуса: «Полковники воровали, превращались в предателей, сдавали своих товарищей и становились информаторами НКВД». Лагерей смерти в Советском Союзе не было. Из 4 миллионов 377 тысяч военнопленных умерли за десять лет 450 тысяч человек. Среди них — фельдмаршал Э. фон Клейст, скончавшийся в октябре 1954 года во Владимирской тюрьме от атеросклероза на 74-м году жизни...  
   Э. Хартман вернулся в Германию далеко не инвалидом, он сохранил силы для того, чтобы командовать первой эскадрой «Рихтгофен» ракетных истребителей новых ВВС ФРГ. Лишь в 1969 году ему было присвоено звание полковника. Ас не вписывался в армию мирного времени, где главным, как говорил Хартман, часто становилась не оперативная готовность, а строевая подготовка и выглаженные брюки.

     6. Асы. Цифры и факты.

Лучшими летчиками-асами Второй Мировой войны считаются немцы, и именно те из немецких летчиков, кто воевал у нас, на Восточном фронте и сбивал наши самолеты. Причем цифры умопомрачительные. Если 15 наших лучших асов сбили за войну от 41 до 62 немецких самолета, то 15 немецких асов - от 203 до 352 советских самолета. Надо сказать, что у советских историков эти цифры всегда вызывали сомнения...   
       Советские историки уже давно писали, что "сбитые" немецкими асами наши самолеты, на самом деле являются самолетами, по которым немцы всего лишь стреляли. В момент стрельбы их фотографировали. И кадры фотокинопулемета, установленного на немецких истребителях, фиксировали факт стрельбы, а не реального уничтожения.   
 У американцев и англичан самолет противника, сбитый в групповом бою, вероятнее всего делился, потому что у их асов есть дробные результаты, скажем - 6,5 побед.   
    У нас такой самолет записывался отдельно всем участникам боя и в список личных побед не входил.   
    А у немцев он обязательно отдавался кому-то из участников боя. Немецкие истребители летали парами и, понятно, что в их менталитете уже было заложено, что сегодня я подтверждаю сбитый самолет тебе, а завтра - ты мне. То есть со свидетелями у немцев не должно было быть проблем. Единственным препятствием против приписок должна была служить лень летчика по заполнению 21 пункта анкеты. Но они не ленились.

      6 ноября 1943 года во время 17-минутного боя над озером Ладога Рудорффер объявил о подбитых им 13 советских машинах. Это был, естественно, один из самых больших успехов в истребительной авиации и одновременно один из наиболее противоречивых боев. Критики Рудорффера указывают на тот факт, что, на сегодняшний день нет документов, подтверждающих этот успех. С другой стороны, неизвестно, как Рудорфферу хватило боеприпасов и каким образом подтверждены эти успехи.   
   За этот подвиг Рудорффер, набивший мозоли от авторучки, попал в книгу рекордов Гиннеса, хотя там должен был значиться другой летчик…  
    6 июля 1943 года гвардии старший лейтенант Горовец, в одиночку напав на охраняемый строй немецких пикирующих бомбардировщиков Ju-87, сбил 9. А когда у него кончились боеприпасы, его расстреляла шестерка, прикрывавших бомбардировщики, "Мессершмитов". А 9 упавших "Юнкерсов" подтвердили наземные войска. ...



**Александр Горовец**

**Рыцарский крест с дубовыми листьями, мечами и бриллиантами**



**Эрих Рудорфер**



    Награды могут быть разными, но у них обязательно есть общая цель - они должны стимулировать подвиги. Для осуществления цели наград должен осуществляться их главный принцип - за равный подвиг. Уничтожьте этот принцип при награждении, и награда обесценится.   
      Основной боевой наградой немцев был Железный Крест разных рангов. Сначала давался Крест второй степени, затем - первой, после этого на шею вешался Рыцарский Крест. Затем к нему добавлялись Дубовые Листья, далее - Мечи и в конце - Бриллианты. И, разумеется, исходя из принципа равенства подвигов для награждения, Кресты давали за примерно равные заслуги.   
    Но что касается летчиков-истребителей, то эти равные заслуги численно сильно отличались от того на каком фронте воевал летчик. Этих фронтов было три. Первый - территория собственно Германии, окружавшие ее оккупированные страны и Англия, над которой тоже велись воздушные бои. (Западный фронт). Второй - юг Италии, Греции и Северная Африка (Южный фронт). Третий - СССР (Восточный фронт).

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Летчик** | **Фронт** | **Всего вылетов** | **Всего побед** | **Рыцарский крест** | **Дубовые листья** | **Бриллианты** |
| Гельмут Лент | Западный | 100 | 113 | 16 | 60 | 100 |
| Гордон Мак Голлоб | Западный | - | 152 | 42 победы |  |  |
| Ханс-Иоахим Ябс | Западный | - | 50 | 19 |  |  |
| Эрих Хартман | Восточный | 1425 | 352 |  | 200 | 300 |
| Герхард Баркхорн | Восточный | 1404 | 301 |  | 175 |  |
| Вальтер Новотны | Восточный | - | 258 |  | 190 |  |
| Вильгельм Батц | Восточный | 445 | 237 | 101 | 190 |  |

Это дикое и очевидное несоответствие демократы поясняют изящно - что, советские летчики были настолько хуже английских, а их самолеты настолько несовершенны, что сбитие их мало ценилось. Но эту мысль, так понятную демократам, следовало бы подтвердить фактами.

    Английские и французские летчики воевали в полтора раза больше по времени, чем советские. Кроме этого, до конца 1941 г., наши летчики не вели индивидуальных подсчетов, а самолеты, сбитые в свалке групповых боев, никому на личный счет не записывались. Поэтому, если бы английские и французские летчики были не то что лучше, а хотя бы не сильно хуже советских, то их лучшие летчики-истребители имели бы на личном счету гораздо больше побед, чем лучшие советские летчики. Но реально дело выглядит так.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Летчик** | **Страна** | **Всего вылетов** | **Всего побед** | **Самолеты** |
| Джеймс Джонсон | Великобритания | 515 | 38 | Spitfire |
| Пьер Клостерман | Франция | 432 | 33 | Spitfire Mk.IX , Tempest 'JF-E" |
| Иван Кожедуб | СССР | 330 | 62л | Ла-5, Ла-5ФН, Ла-7 |
| Александр Покрышкин | СССР | 600+ | 59л+6г | МиГ-3 , И-16, Як-1, P39D, P39Q, P39N. |
| Александр Клубов | СССР | 457 | 31л+19г | И-153 Чайка , P39N |
| Лев Шестаков | СССР | 600+ | 29л+45г | И-16, ЛаГГ-3, Як-1, Ла-5, P39, Ла-7 |

В Королевских воздушных силах Великобритании всего 3 летчика сбили по 32 самолета и более. А в советских ВВС таких 39.

Англичане и американцы нещадно бомбили Германию, немцы постоянно маневрировали авиацией, стараясь прикрыть свои города. По их данным, они иногда оставляли на Восточном фронте не более 400 истребителей. И, тем не менее, на Западном и Южном фронтах в первую половину войны они теряли треть своей авиации, а две трети - на Восточном. Это что - оттого, что наши летчики и самолеты были хуже английских?   
    Дурость подобных высказываний подтверждается еще и таким фактом. В начале войны немцам противостояли уже устаревшие бомбардировщики ТБ-3, СБ, штурмовик и разведчик Р-Зет, переделанный из цельнодеревянного пассажирского самолета, истребители И-16 и И-153 и главное - малоопытные летчики. Через год немцев уже встречали вполне современные истребители Як, Ла, ЛаГГ, МиГ. Бомбили их скоростной пикирующий бомбардировщик Пе-2 и штурмовик Ил-2.

    Интересно так же посмотреть, сколько самолетов сбивал один и тот же немецкий летчик, но на разных фронтах.   
    Вот немецкий ас Вальтер Новотны, считался в люфтваффе любимцем... Начал воевать на Восточном фронте и к февралю 1944 г. заполнил анкеты на 255 сбитых советских самолета. В феврале переведен на Западный фронт, да еще и в полк реактивных истребителей. За 8 месяцев не сбил ни одного самолета противника! А 8 ноября навсегда сбили его. Правда считается, что в этом последнем бою он "поразил" 3 американских бомбардировщика.   
    Герман Граф в люфтваффе с 1938 г., но до начала войны с СССР не сбил ни одного польского или английского самолета. Переведен на Восточный фронт в августе 1941 года и тут до конца 1942 года "сбивает" наши самолеты пачками, заполнив анкеты на 202 штуки (за 17 месяцев). С января 1943 г. - во Франции, и здесь до конца войны, за 29 месяцев, он сбивает всего лишь 10 самолетов. Почувствуйте разницу Востока и Запада: у нас сбивал более 10 самолетов в месяц, а на Западе - 10 самолетов за 29 месяцев!   
       Такое впечатление, что для асов Восточного фронта Западный фронт был чем-то вроде Бермудского треугольника. Легко сбивая самолеты в СССР, они оказывались неспособными защитить небо родной Германии, воюя с, казалось бы, более слабыми летчиками союзников.



   Все дело в том, что с целью пропаганды, на Восточном фронте немецким летчикам разрешались приписки. А чтобы их Дубовые Листья с Мечами не называли на Западе Салатом с Ложкой и Вилкой, количество "сбитых" самолетов, необходимое для награды на Востоке, все время повышалось, как по отношению к сбиваемым самолетам на Западе, так и просто по мере оценки командованием величины приписок. Коэффициент приписок можно оценить. В середине войны в боях на Кубани наша авиация в воздушных боях, от огня наземного противника и по другим причинам потеряла 750 самолетов (из них 296 истребителей). А немецкие асы в это время заполнили акты на сбитые ими на Кубани 2280 наших самолетов. Поэтому мы не ошибемся, если цифры "блестящих" побед немецких летчиков на Восточном фронте будем делить на числа от трех до шести, что и делало немецкое командование, когда их награждало.   
    А на Западе с приписками дело обстояло не просто. Представьте, что упомянутый Рудорффер объявил бы, что он за 17 минут сбил 13 английских самолетов над Берлином, а Геббельс объявил бы об этом по радио. Его бы высмеяли как немцы, так и англичане в радиопередачах на Германию.

    Для того чтобы понять истину из пропагандистских материалов, нужно не только уметь сравнивать факты, но и уметь читать в тексте то, что не написано. То есть, о чем объективный автор не смог бы не написать.   
Итак, Лент получил Бриллианты к Рыцарскому Кресту за 100 "побед", а лучший ас "всех времен и народов", воевавший на Восточном фронте Эрих Хартман - за 300 заполненных анкет. Между этими цифрами коэффициент - 3. Поэтому, чтобы оценить реальное число самолетов, сбитых Хартманом, его 352 анкеты следует разделить на 3 и на 2, то есть на 6. Получится, что реально Эрих Хартман сбил около 60 наших самолетов. Это хотя и много, но, ... попробуем найти ей другое подтверждение.   
    Э. Хартман (352 "победы"), Г. Баркхорн (301), Г. Ралль (275), Г. Граф (212), Х. Линферт (203) служили в одной авиаэскадре JG 52, в которой по штату было около 100 самолетов.   
    В битве над Прутом эта эскадра нанесла потери нашим авиационным соединениям и тогда для ее усмирения была переброшена 9 гвардейская авиадивизия Александра Покрышкина (тоже около 100 самолетов). После этих боев Х.Линнерт жаловался "что никогда раньше не сталкивался с таким сильным и требовательным противником". Был сбит второй ас этой эскадры Г.Баркхорн (301 победа).   
     Так вот что характерно. Немцы знали о полках и соединениях наших асов, но никогда не посылали своих асов "разобраться" с нашими. Более того, широко известен немецкий сигнал "Внимание! В воздухе Покрышкин", предупреждавший своих летчиков о появлении в воздухе истребителя с цифрой "100" на борту и о необходимости побыстрее убраться из этого района. Да, наших новичков немецкие асы били охотно, но вступать в бой с нашими асами не спешили. А ведь у Покрышкина в списке "всего" 59 сбитых самолета, а не 352, как у Хартмана.   
    Кстати, о сбитиях, Покрышкина сбивали всего лишь 2 раза в самом начале войны. Кожедуба в первых боях подбили. И все. А Хартмана сбивали 4 раза, причем даже брали в плен, но он, притворившись раненым, сбежал. Баркхорна - 9 раз, Г.Берра (221 победа) - 18 раз, Рудорффера из книги рекордов Гиннеса - 18 раз. Можно сказать, что немцев сбивали больше потому, что они провели больше боев. НО у Баркхорна одно сбитие приходится примерно на 123 боя, у Рудорффера - одно на 17 боев. А у Кожедуба ни одного за все его 120 боев. У Хартмана один прыжок с парашютом на 200 боев, но все равно - как его сравнить с отсутствием прыжков у Кожедуба?   
    Кроме этого, наши летчики в основном защищали свои бомбардировщики и сбивали немецкие. А все лучшие асы Германии на Восточном фронте были в основном охотниками - нападали на наши самолеты тогда, когда была надежда на успех.

     Что же касается нашей статистики, то сокращать ее уже некуда. Без нас сократили. К примеру, Покрышкин считал, что сбил 70 самолетов, но ему считают, все же только 59. Не было у нас привычки посмертно приписывать кому-либо тройку "пораженных" самолетов.   
    Но дело не в обычаях. СССР был чрезвычайно обюрокраченной страной, а у бюрократической системы есть особенности. В принципе можно, а иногда и требуется, обманывать как угодно и кого угодно, но не начальство. В газетах, на собраниях - ври сколько хочешь. Но если обманул начальство и, особенно, с целью личных благ, то должен радоваться, если тебя всего-навсего снимут с должности. Поскольку в УК СССР до последних дней была статья о приписках, а при Сталине она еще и действовала в сочетании с изменой.   
    Главный маршал авиации, Дважды Герой Советского Союза А.Новиков, чтобы помочь своему родственнику, наркому авиапромышленности СССР, генерал-полковнику, Герою Социалистического Труда А. Шахурину справиться с выполнением месячных планов постройки боевых самолетов, заставлял авиационных военпредов во время войны принимать негодные самолеты, т.е. они приписывали негодные самолеты к годным. Ни война, ни Победа этого не списали. В 1946 г. все вскрылось и оба за это сели. Не помогли ни звания, ни звезды. Дважды Герой 6 лет отсидел "от звонка до звонка". И ему еще повезло.   
    Летчик-истребитель Василий Сталин за войну из старшего лейтенанта стал генерал-лейтенантом, но сбитых самолетов у него числилось всего 3. Все могли для него сделать, всем могли угодить, кроме этого. Вы же сами понимаете, что если бы в ВВС СССР существовали приписки сбитых самолетов, то уж Василию приписали их хотя бы для того, чтобы сделать его асом (в начале войны 5, а потом 10 сбитых самолетов).

# Заключение. Авиация в наше время.

В канун годовщины рождения российских ВВС - с 13 по 15 августа - впервые сразу два ярких праздника авиации прошли в нашей стране: фестиваль пилотажных групп в Жуковском и "Летающие легенды" в Монино. В эти три дня не только российские, но и лучшие пилоты мира демонстрировали в небе свое летное мастерство. В воздух поднимались отреставрированные боевые самолеты Второй мировой войны. За штурвалом современных машин сидели летчики, участвовавшие ранее в престижных авиасалонах в Ле-Бурже, Фарнборо, Берлине, Дубае, Сингапуре. Хочется верить, что наша боевая отечественная авиация, прошедшая крещение в стольких кровопролитных войнах и увязшая в экономическом кризисе после развала СССР, наконец возрождается.

Хочется верить, но только жаль, что все "летающие легенды" - восстановленные боевые машины - прилетели в нашу страну из-за рубежа и являются собственностью чужих музеев и частных коллекций. Может быть, в следующий раз все будет иначе?

В Центральном музее авиации и космонавтики из раритетных самолетов 1940 - 1945 годов практически ни одна из машин летать не может. Только цельнометаллические Яки, как утверждают сотрудники музея, при желании можно поднять в воздух. А вот Ла-5, Ла-7, фронтовые и дальние бомбардировщики не взлетят уже никогда.

Самолетов нацистской Германии - знаменитых "мессершмитов", "юнкерсов" и "фокке-вульфов" в России нет вообще. Такова была наша послевоенная политика: трофейные самолеты Третьего рейха сначала ржавели в воинских частях, а позже были утилизованы.

Авиация в СССР всегда считалась качественной и способной, не в пример автомобилям, конкурировать с западными образцами. После войны, когда на Западе раритетные самолеты поднимались в цене, наши истребители и бомбардировщики ржавели на задворках аэродромов или гнили в болотах. Даже знаменитый АНТ-25, прославленный Валерием Чкаловым и Громовым, после трансатлантического перелета был увезен в подмосковную военную часть и использовался как мишень.

Вот так незаметно уничтожалась история.

Хватает проблем и у военной авиации современной России. Конфликты конца XX - начала XXI веков (Балканы, Афганистан, Ирак) являются яркими примерами того, как развитые страны достигают военных целей почти исключительно с помощью высокоточных ударов авиации.

А ведь когда-то СССР был действительно авиационной державой. Во многом благодаря нашим высокоскоростным Мигам вьетнамцы смогли дать отпор американским агрессорам. В конце 1980-х годов СССР ежегодно выпускал по 800 военных и 600 гражданских летательных аппаратов всех классов. Но в начале 90-х последовал резкий, почти до нуля, спад государственных заказов на современную авиатехнику. Тогда не только авиационная - вся военная промышленность очутилась в застое.

Многократно сократившись за десять лет, сектор российской военной авиации только в последнее время немного стабилизировался за счет новых госзаказов.

**«Кобра Пугачева»**



**в исполнении МиГ-35**

В ближайшее время Дели намерен объявить тендер по закупке 126 легких истребителей для своих ВВС. Стоимость покупки - $9 млрд. В конкурсе кроме нашего МиГ-35 участвуют компании Lockheed Martin (США) с F-16, Boeing с F/A-18E/F, SAAB (Швеция) с Gripen, Dassault (Франция) с Rafale, а также авиастроители объединенной Европы с истребителем Typhoon. Все конкуренты "мускулисты" и сильны. Причем не только с технической, но и с политической точки зрения.

Новый "МиГ" готов конкурировать с ними и в этом бою может рассчитывать на поддержку государства. В этой "собачьей свалке" у нашей страны есть шанс на победу. МиГ-35 на сегодняшний день - один из самых перспективных российских истребителей, к которому вполне можно применить определение "боевой самолет нового поколения".

Правда, внешне МиГ-35 от обычного войскового МиГ-29 простой обыватель вряд ли отличит. Основные новинки - внутри. Кабина машины больше не содержит аналоговых - стрелочных - приборов. Везде жидкокристаллические панели. Это прообраз кабины истребителя пятого поколения. На них отображается вся полетная и боевая информация.

МиГ-35 способен одинаково успешно вести борьбу как с воздушными, так и с наземными и морскими целями (берет 6 тонн боевой нагрузки). На истребителе установлен новейший вариант радара "Жук", изюминка которого - первая, изготовленная в России активная фазированная антенная решетка. До появления МиГ-35 такие локаторы устанавливались лишь на самых современных американских истребителях, а Западная Европа, несмотря на все усилия, их создать не смогла.



**МиГ-29**

Истребитель 5-го поколения поднимется в воздух в 2009 году. Появление этого самолета (сейчас его условное имя И-21 или ПАК ФА - перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации), по мнению экспертов, не только повысит возможности российских ВВС, но и закрепит за страной передовые позиции в военном авиастроении.

Работа над комплексом идет строго по графику. В "Сухом" серьезно продвинулись в области формирования облика будущей машины. Очень большой прогресс достигнут в плане аэродинамики: все оружие находилось внутри фюзеляжа. Авионика позволяет эффективно обнаруживать и распознавать цели. И хотя до 2009 года еще далеко, машина практически готова и даже проходит испытания.

**Eurofighter Typhoon**



**МиГ-29**

В то же время, суперсовременный истребитель Eurofighter Typhoon во многом уступает МИГ-29, как считают немецкие военные эксперты. По информации журнала Der Spiegel и газеты Die Welt, военные эксперты детально ознакомились с первыми восемью истребителями, поступившими на вооружение ВВС Германии. Вердикт специалистов неутешителен: в своем нынешнем виде Eurofighter настолько не соответствует заявленным параметрам, что "в обозримом будущем его оперативное использование исключено". Истребитель не может взлетать в тумане или при температуре ниже +5°C. Кроме того, самолет не может развить положенную скорость и набрать заявленную высоту. А прицельное устройство его пушки не позволяет точно навести ее на цель.

В отчете содержится лестное для россиян сопоставление Eurofighter с МиГ-29, который, по мнению экспертов, превосходит европейский "самолет нового поколения" по многим характеристикам. Эксперты напомнили, что интеграция оставшихся от ГДР МиГов в германские ВВС стоила бундесверу не миллиарды, а лишь чуть больше 350 млн евро. А затем российские самолеты стали продавать польской армии по символической цене в один евро, хотя их, по мнению экспертов, можно было бы использовать еще до 2008 года. Тем более что полученные истребители Eurofighter придется еще долго доводить до ума. К тому же это стоит денег. И потому Германия, считают эксперты, не обойдется выделенной на осуществление проекта суммой в 24 млрд евро. Новые самолеты будут стоить госбюджету как минимум на 3,7 млрд евро дороже.

С Гражданской авиацией в России дела обстоят куда хуже. Цены на авиационное топливо растут быстрее, чем тарифы на перевозку. Поэтому авиаперевозчики вынуждены бороться за богатых клиентов - россиянам со средним достатком авиаперелеты недоступны. Как говорит статистика, сегодня услугами гражданской авиации пользуется не более 3 (!) процентов населения. То есть самолеты стали исключительно элитным видом транспорта, и совершенно не понятно, как вновь сделать его массовым.

В достаточно сложном положении находится и система подготовки кадров - пилотов, штурманов, механиков, бортовых проводников и операторов. Именно от действий представителей этих профессий больше всего зависит безопасность полетов. Система подготовки этих специалистов сложилась и успешно функционировала во времена Советского Союза, но сегодня она работает вхолостую. Авиакомпании стараются не нанимать пилотов-выпускников, потому что они имеют средний налет не более 50-70 часов, а иногда выпускаются из образовательного учреждения и вовсе без налета. Работодатели ищут летчиков по всей стране - хороших профессионалов найти трудно. В то же время огромная армия дипломированных специалистов, в том числе с опытом работы, не может трудоустроиться из-за недостаточной квалификации.

Третья проблема современной авиации - сами самолеты. С одной стороны, государство не хочет губить авиаотрасль, в том числе и потому, что от нее зависит обороноспособность. С другой стороны, российские компании не хотят покупать отечественные самолеты из-за их низкой экономической эффективности. Да, отечественные самолеты зачастую более надежны, чем "Боинги", и стоят намного дешевле. Но если сравнить их стоимость с учетом ремонта и обслуживания за весь период эксплуатации, то получается, что дорогие американские лайнеры обходятся авиакомпаниям дешевле.

Наиболее масштабной гражданской программой компании в настоящий момент является семейство региональных пассажирских самолетов RRJ. Семейство Российских региональных самолетов разрабатывается компанией «Гражданские самолеты Сухого» (дочерним предприятием ОАО Компании «Сухой») совместно с компанией Boeing, которая оказывает консультационную поддержку по вопросам дизайна, разработки, маркетинга и продаж, производства и сертификации самолета. Также в проекте принимают участие Snecma Moteurs и НПО «Сатурн», чей двигатель SM146 был выбран для установки на самолетах семейства RRJ, и российский авиапроизводитель – Авиационная компания «Ильюшин».



**Сухой Superjet 100**

Семейство состоит из шести версий самолетов с оптимизированной пассажировместимостью (60, 75 и 95 мест) и дальностью полетов (базовая и увеличенная дальность перелетов). Все версии имеют единую форму крыла и единый двигатель и максимально унифицированы по элементам планера и составу оборудования, что снижает стоимость не только разработки и производства, но также эксплуатации, ремонта, обучения экипажа и технического персонала.

Перспективный объем продаж самолетов семейства RRJ оценивается более чем в 12 млрд. долларов. Общий прогнозируемый спрос на самолеты семейства RRJ составит около 800 машин в течение 20 лет. Планируется, что цена на самолеты RRJ будет на 10-15% ниже зарубежных аналогов.

Самолеты будут строиться на заводах НАПО и КнААПО.

А пока будущее нашей авиации содержится в проектах, европейский авиастроительный консорциум Airbus Industries приостановил работы по грузовой версии самолета-гиганта А-380. Это решение обосновано финансовыми сложностями и отсутствием краткосрочной перспективы для грузовой модели А-380F. В этих условиях необходимо сконцентрировать усилия на пассажирской версии авиалайнера А-380, поставка которого заказчикам задерживается уже на два года.   
Решение временно отказаться от строительства грузового А-380 стало одной из мер по выводу Airbus из кризиса. Ранее руководство консорциума объявило о планах сокращения на своих предприятиях 10 тыс. рабочих мест, в том числе 3,7 тыс. — в Германии.



**Airbus А-380**

Вопрос, вернет ли себе наша страна право именоваться мировой авиационной державой, сегодня актуален, как никогда. Все решится в ближайшие несколько лет. Хочется все же надеяться, что авиационная мощь России, наконец, возродится, причем раз и навсегда.

# Список литературы.

«Военная авиация России» составитель С.Н. Ионин

«Авиация СССР накануне войны» Н.В. Якубович

ЖЗЛ Покрышкин А.В. Тимофеев

ЖЗЛ Чкалов Г.Ф. Байдуков

«Валерий Чкалов» В.В. Чкалова

«Познать себя в бою» А.И. Покрышкин

«Небо Войны» А.И. Покрышкин

«Крылья истребителя» А.И. Покрышкин

«Жизнь, отданная небу» М.К. Покрышкина  
«В паре с «сотым»» Г. Г. Голубев

«Сломанные крылья люфтваффе» Г. А. Литвин

«Верность Отчизне» И.Н. Кожедуб

Die groβen Luftschlachten des Zweiten Welt Kriegs

http://www.wio.ru/

http://www.airwar.ru/

http://aeroram.narod.ru/

http://www.airforce.ru/

http://ilpilot.narod.ru/

http://www.allaces.ru/

http://www.airpages.ru/

http://www.sukhoi.org/

http://www.eurofighter.com/

http://sukhoi.superjet100.com/

http://www.jg52.de/

http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/