

В.Ф. Лазукин, доктор педагогических наук, профессор

Военно-воздушные силы в годы Великой Отечественной войны и на современном этапе развития

В статье представлен вклад Военно-воздушных сил в успех основных стратегических операций и в целом в победу в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов, а также даны основные этапы борьбы Военно-воздушных сил за стратегическое господство в воздухе. Изложено становление и развитие Военно-воздушных сил Российской Федерации в период с 1992 года по настоящее время.

Великая Отечественная война началась с вероломного нападения фашистской Германии на Советский Союз. Имея богатый боевой опыт и разработанные на практике новые формы и способы завоевания стратегического господства в воздухе, немецкие войска до нападения на СССР создали мощную авиационную группировку люфтваффе и их союзников в приграничных районах, которая насчитывала около 4300 самолетов.

К началу войны на территории приграничных военных округов СССР было сосредоточено 7133 боевых самолета, большая часть из которых по своим тактико-техническим характеристикам уступала самолетам люфтваффе. Однако по количеству наших самолетов было в 2,2 раза больше чем фашистских, что обусловило проведение однодневной воздушной операции с целью максимального уничтожения советской авиации и системы управления ею в начальный период войны. В ходе операции воздушным налетам подверглись 66 аэродромов, на которых в первый день войны было уничтожено 800 самолетов, а всего 1136 самолетов [1].

Несмотря на сложную боевую обстановку, советские летчики действовали смело и решительно. Только в течение 22 июня 1941 г. советские летчики уничтожили более 200 самолетов противника, кроме того, в первый день войны было совершено 16 воздушных таранов (Д.В. Кокарев, И.И. Иванов, А.И. Мокляк, Л.Г. Бутелин, С.М. Гудимов, В.С. Лобода, А.С. Данилов, Е.М. Панфилов, П.С. Рябцев и др.). Совет-

ские летчики показывали пример массового героизма и высокой летно-тактической подготовки, нанося большие потери врагу [2].

Со второго дня войны к выполнению боевых задач в тылу противника (Кёнигсберг, Данциг, Люблин, Варшава, Краков и др.) приступила дальняя бомбардировочная авиация.

В результате действия советских ВВС в Белорусской операции авиационная группировка противника была существенно ослаблена. Всего только за период с 22 июня по 10 июля 1941 г. советские ВВС уничтожили на аэродромах и в воздухе более 1000 самолетов врага.

В первые дни войны советские летчики открыли счет «огненным таранам» военной техники и живой силы противника.

26 июня 1941 г. командиры эскадрилий 207-го авиаполка 42-й бомбардировочной дивизии дальнего действия капитаны А.С. Маслов и Н.Ф. Гастелло (вместе с экипажами) направили свои горящие бомбардировщики ДБ-3Ф на вражеские позиции. На следующий день «огненный таран» (первый по своей результативности) совершил экипаж во главе с заместителем командира эскадрильи 128-го скоростного авиаполка старшим лейтенантом И.З. Пресайзенем [2].

Первый в ходе Великой Отечественной войны удар с воздуха по Берлину был нанесен 8 августа 1941 г. авиационной группой самолетов ДБ-3 авиации Краснознаменного Балтийского флота под командованием Е.Н. Преображенского.

В ходе Московской оборонительной операции ВВС фронтов внесли существенный вклад в срыв замыслов противника прорваться к Москве. За 67 суток ими произведено свыше 51 тысячи самолетовылетов, из них 86% – в интересах обороняющихся фронтов и 14% – на прикрытие столицы от ударов с воздуха. Были проведены две воздушные операции (с 11 по 18 октября и с 5 по 8 ноября) по разгрому авиационных группировок противника, в результате которых было завоевано оперативное господство в воздухе [2]. 5-6 декабря 1941 г. фронты перешли в контрнаступление, началась Московская наступательная операция.

Значительное увеличение самолетного парка ВВС действующей армии (декабрь 1941 года – 2495 самолетов, май 1942 года – 3164 самолетов), поступление на вооружение боевых машин новых конструкций: ЛаГГ-3, Як-1, Як-7б, Як-9, Пе-2, Ил-2 и др. – позволило приступить к созданию вместо ВВС фронтов и армий – воздушных армий, крупных авиационных оперативных объединений, обеспечивающих массирование авиации фронта на главных направлениях действий войск, централизацию управления и эффективность ударов авиации [1].

Состав каждой воздушной армии определялся возможностями страны в производстве авиационной техники и подготовке летно-технических кадров, а также значением операций, в которых она участвовала. По вопросам организации и ведения боевых действий авиации во фронтовых операциях командующие воздушными армиями непосредственно подчинялись командующим войсками фронтов, а в специальном отношении (боевая подготовка, комплектование, боевое, материальное и аэродромное обеспечение и т.п.) – командующему ВВС Красной Армии. При проведении воздушных операций командующий ВВС и его штаб планировали боевые действия, ставили задачи и организовывали взаимодействие между воздушными армиями.

Начиная с мая 1942 года авиация противника усилила свои удары по советским войскам и объектам тыла. Так, в июне 1942 года на советско-германском фронте было 83949 самолетовылетов ВВС противника, что в 12 раз больше, чем в декабре 1941 года [2].

В целях снижения активности действий люфтваффе советские ВВС с 30 мая по 9 июня силами вновь сформированных воздушных армий выполнили 18191 боевой вылет, сбили и уничтожили 645 вражеских самолетов (из них на аэродромах – 331) [3].

Однако сложная обстановка сохранялась на Сталинградском направлении, на котором противник сосредоточил соединения 4-го воздушного флота в составе 1430 самолетов, что обеспечило ему 4-6 кратное превосходство в силах и удержание господства в воздухе на период до ноября 1942 года.

Для ослабления группировки противника и завоевания господства в воздухе за период оборонительной операции под Сталинградом было уничтожено и повреждено на аэродромах и в воздухе 2639 самолетов противника [2].

В контрнаступлении под Сталинградом от ВВС привлекались: 17-я, 2-я, 16-я и 8-я воздушные армии, усиленные 7 отдельными авиационными дивизиями и 2 смешанными авиационными корпусами.

Командование вермахта было вынуждено признать в январе 1943 года свое полное поражение не только на земле, но и в воздухе. В течение контрнаступательной операции было уничтожено 1164 самолета противника, из них 571 самолет был уничтожен на аэродромах [1].

В ходе зимней кампании 1942/1943 года советские ВВС добились значительных успехов в борьбе за стратегическое господство в воздухе. Позитивные изменения произошли в составе ВВС Красной Армии. К апрелю 1943 года в составе фронтов действующей армии имелось 13 воздушных армий. Кроме того, было сформировано 19 авиационных корпусов (4 – истребительных, 9 смешанных, 3 – штурмовых и 3 бомбардировочных), которые в общей сложно-

сти имели более 2600 боевых самолетов [2]. Поэтому ВВС Красной армии имели все необходимые условия для решения задачи нанесения решительного поражения авиации противника и овладения стратегическим господством в воздухе, что являлось одной из основных предпосылок достижения коренного перелома в Великой Отечественной войне.

К лету 1943 года центр тяжести борьбы за стратегическое господство в воздухе переместился на участок советско-германского фронта под Курском, где противник готовился к проведению крупной наступательной операции под кодовым названием «Цитадель». На курском участке противник сосредоточил до 70% своих ВВС (17 авиационных эскадр численностью до 1850 самолетов), действовавших на советско-германском фронте.

С целью ослабления воздушной группировки противника в мае и июне 1943 года были проведены две крупные воздушные операции. В итоге этих операций фашистская авиация понесла серьезные потери (было уничтожено 755 самолетов), что заставило перебазировать ее авиационные части на более удаленные аэродромы от линии фронта и тем самым затруднило действия авиации противника во время битвы на Курской дуге.

К 23 июля закончился оборонительный период великой битвы, за время которого советские ВВС совершили более 28 тысяч самолетовылетов, провели около 1000 воздушных боев, в которых сбили более 1400 самолетов. Все это создало выгодную обстановку для контрнаступления советских войск [2].

Добившись заметного успеха в ходе летне-весенней кампании 1943 года, советские летчики стремились закрепить за собой превосходство в воздухе.

Борьба за стратегическое господство в воздухе велась и в ходе битвы за Днепр (август-декабрь 1943 года). К началу битвы советские ВВС имели значительное преимущество в авиации (2850 самолетов) над противником (2000 самолетов [4]). К концу 1943 года авиация противника уже не могла оказать значи-

тельного влияния на ход боевых действий на советско-германском фронте. Этому способствовал и значительно обновленный самолетный парк советских ВВС, получивших в 1943 году около 35 тысяч новых боевых машин. К концу этого года выпуск боевых самолетов составлял почти 3 тысячи в месяц. Была разработана конструкция истребителя Ла-7, вооруженного тремя 20-мм пушками. В массовых размерах развернулось производство нового самолета Як-9, имеющего более мощный мотор, большую горизонтальную скорость и значительно возросшую дальность полета (до 1800 километров). Закончено конструирование и выпущены опытные образцы истребителя Як-3, который являлся самым маневренным истребителем Второй мировой войны, имел скорость 650 км/ч и был вооружен двумя 20-мм пушками. Советские фронтовые бомбардировщики Пе-2 и Ту-2 подверглись глубокой модернизации. На штурмовиках Ил-2 стали устанавливать новые авиационные пушки калибра 23 мм и 37 мм. Успешной борьбе с новыми немецкими танками, имевшими усиленную броню, способствовало создание новой авиационной противотанковой бомбы ПТАБ-2,5-1,5 кумулятивного действия, впервые примененной в битве на Курской дуге. Кроме того, было закончено конструирование штурмовика Ил-10, обладающего более мощным двигателем и большей горизонтальной скоростью по сравнению с Ил-2.

Зимой-весной 1944 года войска четырех Украинских фронтов при активной поддержке авиации полностью освободили Правобережную Украину. В течение первых трех месяцев 1944 года советские ВВС произвели более 70 тысяч самолетовылетов и уничтожили 1467 самолетов противника [1].

За счет привлечения крупных сил фронтовой авиации и авиации дальнего действия советские летчики внесли большой вклад в дело разгрома противника на центральном участке советско-германского фронта. Потери люфтваффе за три летних месяца 1944 года составили 11 074 самолета [1].

В ходе всех операций второй половины 1944 года наша авиация имела господство в воздухе, что являлось важным фактором успешных действий войск на советско-германском фронте.

К началу Берлинской операции (16 апреля – 8 мая 1945 г.) немецкое военное командование еще располагало значительными сухопутными и воздушными силами. Войска (группы армий «Висла» и «Центр») насчитывали 1 миллион человек, 10 400 орудий и минометов, 1500 танков и штурмовых орудий и 3300 боевых самолетов. Общая численность нашей авиации в Берлинской операции составляла 7500 боевых самолетов, что в 2,2 раза превосходило воздушные силы Германии. Средняя плотность авиации на 1 километр фронта была высокой – до 30 самолетов. На направлениях главных ударов она составляла 100-170 самолетов. В целом в ходе Берлинской операции воздушные армии трех фронтов и 18-я воздушная армия произвели более 91 тысячи боевых самолетовылетов (более 50% из них выполнено ночью и в сложных метеорологических условиях), проведя 1317 воздушных боев, сбив 1132 самолета противника и 100 уничтожив на аэродромах [2].

По завершении операции в качестве трофеев было взято большое количество вооружения и военной техники вермахта, включая до 4500 самолетов, в том числе и весь воздушный флот «Рейх», призванный защищать воздушное пространство Берлина и его района.

За годы Великой Отечественной войны советские ВВС совершили около 3125 тысяч боевых самолетовылетов и уничтожили 57 тысяч самолетов противника, из которых 44 тысячи в воздушных боях и 13 тысяч на аэродромах [2].

В период войны советские летчики применили свыше 500 воздушных и около 500 огненных таранов. На борьбу за господство в воздухе всеми видами и родами авиации было произведено 1,5 миллиона самолетовылетов (до 40 % общего количества вылетов) [1].

Советские ВВС оказали огромное влияние на ход и исход Великой Отечественной войны и великую победу над фашистской Германией.

Учитывая опыт Великой Отечественной войны, на рубеже двух тысячелетий (1992-2015 гг.) происходило становление и развитие ВВС Российской Федерации.

Процесс распада Советского Союза и последовавшие за ним события заметно ослабили ВВС. Значительная часть авиационной группировки осталась на территории бывших союзных республик: на Украине – 1751 самолет (до 200 самолетов дальней авиации); в Казахстане – 582 самолета (из них 115 самолетов из состава дальней авиации); в Белоруссии – 352 самолета; в Туркменистане – 273 самолета; в Узбекистане и Кыргызстане – около 200 боевых самолетов и т.д. Всего за пределами Российской Федерации оказалось около 35 % группировок ВВС СССР (более 3400 самолетов, в том числе – 2500 боевых), имевшей самые боеготовые авиационные соединения, оснащенные наиболее современной авиационной техникой [1].

Также на территории союзных республик осталась наиболее подготовленная для базирования военной авиации аэродромная сеть, которая в сравнении с СССР сократилась в Российской Федерации практически вдвое (в первую очередь – на западном стратегическом направлении).

В этот период боевой состав ВВС был представлен, в основном, самолетами четвертого поколения (Ту-22М3, Су-24М/МР, Су-25, Су-27, МиГ-29 и МиГ-31). По состоянию на 1 января 1993 г. самолетный парк ВВС Российской Федерации составлял 6561 самолет, в том числе 2957 боевых [1].

Россия приступила к реорганизации и развитию ВВС как неотъемлемой части собственных Вооруженных Сил. Приоритетами этой реорганизации и развития являлись: недопущение существенного снижения уровня боевой способности формирований ВВС; сокращение личного состава за счет пересмотра и оптимизации организационной

структуры частей, соединений и учреждений; снятие с вооружения устаревших образцов техники. В первую очередь предусматривалось осуществить перевооружение фронтовой авиации на новую авиационную технику путем модернизации истребителей МиГ-29М, МиГ-31М, Су-27М и Су-30, штурмовиков Су-25ТМ (Су-39) и организации их серийного производства. С середины 1990-х годов возобновился единичный выпуск бомбардировщиков Ту-160. Шли работы и над проектированием боевых самолетов пятого поколения.

С учетом того, что основные силы российских ВВС преимущественно были сосредоточены на западном и восточном стратегическом направлениях, на повестке дня встал острый вопрос создания мобильных сил общего назначения Вооруженных Сил Российской Федерации, имея в виду формирование на первом этапе сил немедленного реагирования, включающих соединения и части ВВС постоянной готовности. Отличительной чертой таких сил является их способность в кратчайший срок осуществить маневр в любой регион России и с ходу приступить к выполнению боевых задач по его защите в случае начала агрессии со стороны вероятного противника. Опыт боевых действий в Афганистане наглядно показал необходимость наличия в составе ВВС мобильных сил, предназначенных для решения специфических задач в локальных войнах и вооруженных конфликтах.

В свете реализации принципа маневренного базирования авиации были проведены учения «Восход-93», цель которых состояла в отработке межтеатрального маневра выделенных сил дальней, фронтовой и военно-транспортной авиации с европейской территории Российской Федерации на Дальний Восток и немедленного их боевого применения – практического выполнения поставленных задач на приамурских авиаполигонах.

В ходе учений фронтовые бомбардировщики Су-24М, осуществляя дальний перелет, произвели три дозаправки в воздухе на маршруте протяженностью 8 тысяч километров. От

четырех самолетов-танкеров Ил-78 одновременно дозаправлялись 8 бомбардировщиков Су-24М. Через 12 часов беспосадочного полета они уже бомбили с предельно малых высот цели на военном полигоне. Стратегические бомбардировщики Ту-95МС и Ту-160 совершили этот дальний полет без дозаправки и тоже выполнили боевые задачи с ходу, но с применением ракет. Истребители Су-27 осуществили две дозаправки на промежуточных аэродромах. Для управления участвовавшими в учении группами самолетов были задействованы два воздушных командных пункта, авиационный комплекс дальнего радиолокационного обнаружения и управления А-50, а также космические средства [1].

К началу XXI столетия организационно-штатная структура ВВС не претерпела кардинальных изменений, за исключением наращивания сил ВВС на Северном Кавказе. На декабрь 2000 года авиационный парк составлял 5087 самолетов и вертолетов (35 типов и 85 модификаций). Увеличился парк стратегических бомбардировщиков. С аэродрома Узин (Республика Украина) были перебазированы 8 ракетоносцев Ту-160, 3 – Ту-95МС и 581 крылатая ракета воздушного базирования [1].

На протяжении 2000-2008 годов структура ВВС особых изменений не претерпела, за исключением передачи в 2003 году армейской авиации в подчинение ВВС. В состав ВВС вошло около 90 частей армейской авиации, в том числе 26 летных частей.

В 2003 году группа стратегических бомбардировщиков Ту-160 и Ту-95МС совершила сверхдальний перелет и учебные пуски крылатых ракет в акватории Индийского океана. В августе 2007 года Дальняя авиация возобновила на постоянной основе полеты в удаленных от воздушных границ Российской Федерации регионах планеты. Следует отметить, что патрулирование осуществляется как с базовых, так и с оперативных аэродромов. Систематически отработывалась дозаправка в воздухе, ставились мировые рекорды по продолжительности полетов.

В 2006 году ВВС провели около 800 различных мероприятий оперативной и боевой подготовки. Более 50% учений, проводимых в ВВС, прошли с боевыми стрельбами и пусками ракет. В том же году личный состав ВВС принял участие в подготовке и проведении командно-штабного учения «Байкал», совместных комплексных оперативно-тактических учений «Рубеж» и «Юг-2006».

В 2008 году начался переход ВВС на новую организационно-штатную структуру. Вместо существующей структуры, состоящей из авиаполков, авиадивизий и воздушных армий, были сформированы командования ВВС и ПВО, подчиненные командующим войсками вновь образованных военных округов: Западный (штаб – г. Санкт-Петербург), Южный (штаб – г. Ростов-на-Дону), Центральный (штаб – г. Екатеринбург) и Восточный (штаб – г. Хабаровск). При этом за главным командованием ВВС закреплялись задачи планирования и организации боевой подготовки, перспективное развитие ВВС, а также подготовки руководящего состава органов управления. При таком подходе предполагалось распределение ответственности за подготовку и применение сил и средств военной авиации с целью исключения дублирования функций как в мирное время, так и на период боевых действий.

В период 2009-2010 годов был осуществлен переход к двухуровневой системе управления ВВС. В результате общее количество объединений ВВС сокращено с 8 до 6. Основу боевого состава авиации ВВС представляли авиационные базы, а основной тактической единицей в авиации являлась авиационная эскадрилья. В зависимости от решаемых задач, количества штатных тактических подразделений в составе (авиационных, вертолетных эскадрилий), количества закрепленных аэродромов (постоянного базирования, оперативных, рассредоточения и маневра) авиационные базы подразделялись на базы 1-го и 2-го разрядов.

С участием Вооруженных Сил государств Содружества был проведен ряд стратегиче-

ских учений, в том числе «Боевое сотрудничество-2011», в рамках Союзного государства Россия – Республика Беларусь «Щит Союза», на каждом из которых было задействовано более 50 самолетов. Основу воздушной группировки составляли новые и модифицированные самолеты и вертолеты: Су-34, Су-24М, Ту-22М3, МиГ-31, Су-27М, МиГ-29, Ка-52, Ми-28Н, Ми-24, Ми-8 и др.

В последние годы при активном участии Президента РФ В.В. Путина и под руководством Министра обороны РФ С.К. Шойгу в ВВС большое внимание уделяется боевой подготовке, проведению военных учений различного масштаба и уровня, а также происходит плановое обновление самолетного парка. На смену самолетам четвертого поколения приходят их новые модификации, имеющие более широкие боевые возможности и летно-технические характеристики. В ВВС до 2020 года будет поставлено 92 фронтовых бомбардировщика Су-34. В целом планируется довести их общую численность в ВВС до 140 [1]. На базе данного типа бомбардировщика в ближайшее время будут сформированы пять авиационных групп по 24-28-30 самолетов Су-34. Начато перевооружение ряда авиационных частей на многоцелевые истребители Су-35 и Су-30СМ. На базе сверхзвукового всепогодного истребителя-перехватчика дальнего радиуса действия МиГ-31 завершаются работы по модернизации до уровня МиГ-31БМ.

В 2016 году планируется поставка на вооружение ВВС авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА) – многоцелевого истребителя Т-50, относящегося к самолетам пятого поколения.

В Военно-транспортной авиации в настоящее время восстановлено производство Ан-124-100-150 «Руслан». На базе авиастроительного завода в Ульяновске производится тяжелый военно-транспортный самолет Ил-76МД-90А, являющийся модернизированной версией надежного самолета Ил-76МД.

В войска поступает модифицированный военно-транспортный самолет Ми-8. Так,

Ми-8АМТШ, в отличие от предыдущих вариантов Ми-8, имеет на вооружении ПТУР «Атака» или «Штурм». Управляемые ракеты класса «воздух-воздух» «Игла».

Начинается поставка в состав армейской авиации серийных многоцелевых вертолетов средней дальности Ми-38, которые совершают полеты на скорости до 285 км/ч на расстояние до 1300 километров, могут перевозить 36 военнослужащих или груз массой 5 тонн.

В качестве ударных типов вертолетов серийно налажено производство Ми-28 различных модификаций, Ка-52 «Аллигатор», Ми-28Н «Ночной охотник». Российский боевой вертолет Ка-52 «Аллигатор» (продолжение модели Ка-50 «Черная акула») предназначен для борьбы с бронированными целя-

ми и огневой поддержки сухопутных войск, а также для разведки целей и их распределения между боевыми вертолетами.

В рамках Государственной программы вооружения на период 2011-2020 годов для Вооруженных Сил РФ будет закуплено до 1500 новых самолетов и вертолетов [1]. Современные ВВС как важнейшая составная часть Вооруженных Сил РФ достойно прошли испытания Великой Отечественной войной и многочисленными вооруженными конфликтами второй половины XX – начала XXI столетий и убедительно доказали, что безопасность нашего государства в воздушно-космической сфере напрямую зависит от их состояния и степени готовности отразить любую агрессию.

Список использованных источников

1. Лашков А.Ю., Голотюк В.Л. 100 лет Военно-воздушным силам России (1912-2012 годы). – М.: Русские витязи, 2012. – 792 с.
2. Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. – М.: Воениздат, 1968. – 438 с.
3. Хасанов Д.Б. Война в воздухе. Горькие уроки. – М.: Яуза, Эксмо, 2006. – 185 с.
4. Советское военное искусство в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Т. 1. – М.: Воениздат, 1962. – 519 с.