

Г.П. Шибанов, доктор технических наук,  
профессор

## **Вклад Военно-воздушных сил СССР в дело победы над гитлеровской Германией**

*В статье показано, что несмотря на колоссальные потери самолетного парка западными военными округами за первый месяц войны уже к осени 1941 года боеспособность авиационных частей была практически восстановлена. Этого удалось достичь за счет мощных мобилизационных возможностей социалистической экономики.*

В преддверии 70-й годовщины Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. хотелось бы отразить как положительные, так и негативные факты применения в этой войне отечественной авиации.

Негативные факты могут быть отнесены лишь к ближайшим годам до начала войны и к первым месяцам после ее развязывания гитлеровской Германией.

К сожалению, до начала войны было репрессировано более 70% главных и ведущих конструкторов авиационной промышленности, ведущих ученых и руководителей авиационной отрасли, крупных авиационных начальников и командиров (В.Л. Александров, Р.Л. Бартини, В.П. Глушко, Г.Г. Горшков, П.И. Гроховский, А.Н. Туполев, С.М. Егер, С.П. Королев, В.М. Мясищев, Н.Н. Поликарпов, А.Д. Локтионов, Я.В. Смушкевич, Я.И. Алкснис, П.В. Рычагов, А.И. Филлин и др.). При наличии в строевых частях ВВС 7224 летчиков-истребителей лишь 932 считались подготовленными для ведения боевых действий на самолетах новых типов (МиГ-1, МиГ-3, ЛаГГ-3, Як-1).

Подавляющее большинство аэродромов базирования фронтовой авиации Западных военных округов начиная с Одесского и кончая Северо-Западным отстояло от границы на расстоянии, не превышающем 15-25 км.

Самолеты новых типов во многие авиационные части стали поступать лишь накануне войны. Больше всего было выпущено самолетов типа МиГ-1 и МиГ-3. В первом полугодии 1941 года их было изготовлено 1289 и 111 в 1940 году, т.е. всего 1400. Но в Западных во-

енных округах к моменту начала войны их было 998. К 22 июня 1941 г. из 490 изготовленных и облетанных бомбардировщиков Пе-2 в Западных военных округах было лишь 184 машины. На Западе СССР базировалось также 118 самолетов Як-1 и 18 одноместных штурмовиков Ил-2. Некоторые из упомянутых новых самолетов поступили с заводов в разобранном виде и их до начала боевых действий еще не успели собрать. Из-за нехватки подготовленных летчиков около 30% новых самолетов еще не были облетаны и подготовлены к выполнению боевых вылетов.

В целом на границах СССР с Германией и ее сателлитами было сосредоточено 4275 самолетов. Примерно столько же самолетов с учетом старых машин типа И-16, И-153, СБ, И-15БИС было в распоряжении командования ВВС Западных военных округов СССР.

В первые же часы войны фашистская авиация нанесла мощный удар по всем ближайшим от границы аэродромам. В результате этого советские ВВС в первый день войны потеряли 1136 самолетов, из них более 800 – на аэродромах. С 22 июня по 31 июля 1941 г. суммарные потери Западных военных округов СССР составили катастрофическую сумму – 2243 самолета. Причем в воздушных боях было потеряно только 470 самолетов. Подавляющая же часть самолетов была уничтожена на аэродромах. Например, в результате потерь на аэродромах в первые месяцы войны в составе ВВС Южного фронта уцелело не более 450 исправных самолетов, а в Северо-Западном их оказалось всего 108.

Несмотря на колоссальные потери авиации за первые три месяца войны к осени положение на фронте стало выравниваться за счет мощных мобилизационных возможностей социалистической экономики СССР и передислокации в зоны боевых действий авиации из внутренних и Дальневосточного военных округов, где было сосредоточено более 6200 боевых самолетов (53,4% истребителей, 41,4% бомбардировщиков и штурмовиков, 3,2% разведчиков и 2,0% самолетов военно-транспортной авиации). За эти месяцы все авиационные и моторные заводы из европейской части СССР были передислоцированы на Урал, в Западную Сибирь, Куйбышев, Казань, Ташкент и, практически, сразу же они начали выпускать новые самолеты, которые бесперебойно шли на фронт как по железной дороге, так и перелетом.

Летный и инженерно-технический состав авиационных частей получил бесценный боевой опыт.

Ускоренному выпуску новой авиационной техники в сложнейших условиях первого года войны способствовало то, что в предвоенные годы авиационной промышленностью был накоплен серьезный научно-технический и технологический задел по аэродинамическому совершенствованию самолетов, позволившему существенно снизить их лобовое сопротивление.

Указанные заделы позволили строить самолеты монопланной схемы, использовать на них убирающиеся шасси, обтекаемые капоты двигателей, закрытые кабины. Важное значение для улучшения летно-тактических характеристик и эксплуатационных качеств самолетов имело внедрение воздушных винтов с изменяемым в полете шагом, нагнетателей для наддува и поддержания мощности двигателей на высоте, бортовых радиотехнических и навигационных средств, автопилотов.

Достижения в области технологии позволили в кратчайшие сроки наладить серийное производство новых высокоскоростных и маневренных самолетов. Исключительную роль в этом принадлежит не только ОКБ и опыт-

ным заводам, которыми руководили С.В. Ильюшин, П.О. Сухой, В.М. Петляков, А.С. Яковлев, С.А. Лавочкин; В.П. Горбунов и М.И. Гудков; А.И. Микоян и М.И. Гуревич, А.А. Микулин, В.Я. Климов, А.Д. Швецов и др., но и специалистам, находившимся в заключении и работавшим в специальном КБ НКВД № 29 под руководством А.Н. Туполева (Р.Л. Бартини, С.М. Егер, С.П. Королев, В.М. Мясищев, Н.Н. Поликарпов и др.), а также специалистам, трудившимся в других «шарашках» НКВД. Не в меньшей мере ускоренному освоению серийного производства новой авиационной техники способствовало и то, что руководство страны приняло все возможные меры по ускоренному вводу в строй авиационных заводов, строительство которых в соответствии с планом 3-й пятилетки началось еще до войны. Это сыграло решающую роль не только в восполнении значительных потерь советской авиации в начале Великой Отечественной войны, но и позволило увеличить ее мощь уже к началу 1942 года.

Советская авиационная промышленность, несмотря на массовое перебазирование заводов в начальный период войны в тыловые районы страны, обеспечила резкое увеличение производства авиационной техники. В годы войны было выпущено 125655 самолетов, из них более 108 тысяч боевых. В военных действиях в начале войны принимали участие самолеты И-16, И-153, И-15 БИС, СБ, ТБ, Су-2, По-2, МиГ-1, МиГ-3, Як-1, одноместные штурмовики Ил-2, а затем двухместные штурмовики Ил-2 и Ил-10, истребители Як-7, Як-9, Як-3, ЛАГГ-3, Ла-5, Ла-7, бомбардировщики Ил-4, Пе-2, Ер-2, Пе-8, Ту-2 и другие самолеты.

Быстрому восполнению потерь летного и инженерно-технического состава ВВС способствовало то, что накануне Великой Отечественной войны подготовка авиационных кадров осуществлялась в трех академиях авиационного профиля: Ленинградской военно-воздушной академии, Военно-воздушной инженерной академии им. проф. Н.Е. Жуковского, Военно-воздушной академии ко-

мандного и штурманского состава, в 78 летних и 18 технических школах и училищах.

С учетом негативного опыта первых месяцев войны совершенствовалась организационная структура ВВС. Уже 29 июня 1941 г. решением Ставки Главного Командования был создан Военный Совет ВВС и учреждена должность командующего ВВС – заместителя наркома обороны. В марте 1942 года соединения дальней авиации были объединены в Авиацию дальнего действия с непосредственным подчинением Ставке Верховного Командования (ВГК), что позволило по единому замыслу оперативно планировать и наносить массированные удары по наиболее важным стратегическим целям, расположенным в глубоком тылу противника. С мая 1942 года во фронтовой авиации стали создаваться авиационные оперативные объединения – воздушные армии, которых к концу года было сформировано уже 17. Осенью 1942 года началось формирование отдельных авиационных корпусов и дивизий резерва ВГК, что позволило быстро сосредоточивать крупные силы авиации на важнейших направлениях и на стыках фронтов. Высокие боевые качества советских ВВС особенно ярко проявились в битвах под Москвой, Сталинградом, Курском, в воздушных сражениях на Кубани, в операциях на Правобережной Украине, в Белоруссии, Яско-Кишеневской, Висло-Одерской и Берлинской операциях. Если в операциях 1941 года участвовало 200-400 самолетов, то в 1943-1945 годах – до нескольких тысяч, а в Берлинской операции 1945 года – до 7500 самолетов.

За годы Великой Отечественной войны фронтовая и дальняя авиация совершили

около 3125 тысяч боевых самолетовылетов и нанесли противнику большой невосполнимый урон в живой силе и боевой технике. Из 77 тысяч самолетов, потерянных противником на советско-германском фронте, советской авиацией было уничтожено 57 тысяч, из них 44 тысячи в воздушных боях и 13 тысяч – на аэродромах. 7313 самолетов противника было сбито средствами противовоздушной обороны. ВВС оказали большую помощь партизанам. Авиацией дальнего действия и ГВФ было выполнено 110 тысяч самолетовылетов, перевезено свыше 83 тысяч партизан, доставлено им 17 тысяч тонн вооружения, боеприпасов, продовольствия и других грузов.

За успешное выполнение боевых заданий командования, проявленные мужество и отвагу свыше 200 тысяч воинов-авиаторов награждены орденами и медалями. 2420 авиаторов получили звание Героя Советского Союза, 65 летчиков удостоены этого звания дважды, а А.И. Покрышкин и И.Н. Кожедуб – трижды.

Советские военные летчики за годы войны совершили более 600 воздушных таранов, при этом 34 летчика дважды таранили вражеские самолеты, А.С. Хлобыстов – трижды, а Б.И. Ковзан – четырежды. Свыше 500 летчиков повторили бессмертный подвиг Н.Ф. Гастелло. Орденами СССР были награждены 897 авиасоединений и частей, 708 получили почетные наименования и 228 удостоены звания гвардейских.

Советская авиация в годы Великой Отечественной войны покрыла себя неувядаемой славой, которой могут и должны гордиться не только граждане России, но и всех стран, входивших тогда в состав СССР.

#### Список использованных источников

1. Авиация: Энциклопедия // Большая советская энциклопедия, ЦАГИ им. проф. Н.Е. Жуковского. – М., 1994. – 736 с.
2. Медведь А.Н. Лето 1941 года глазами советского авиационного командования // Авиапанорама. – 2009. – № 4, 5. – С. 45-47; 2010. – № 4. – С. 42-43.