

УДК 94

Д.А. МАЙБОРОДА
(zenitdzuha@yandex.ru)

Волгоградский государственный социально-педагогический университет

СОВЕТСКАЯ И ГЕРМАНСКАЯ АВИАЦИЯ В КУРСКОЙ БИТВЕ*

Рассматривается современный этап исследований российских историков с начала 1990-х по сегодняшний день о советской и германской авиации. Охарактеризованы основные исследования российских современных историков о советской и германской авиации, а также рассматриваются ключевые проблемы, которые существовали во время Курской битвы в советской и немецкой авиации.

Ключевые слова: *Курская битва, Великая Отечественная война, авиация, военно-воздушная армия, операция «Цитадель», Миусская наступательная операция.*

Авиация в Великой Отечественной войне сыграла одну из самых важных ролей в разгроме немецко-фашистских войск. Многие данные о составе авиации и ее деятельности целые десятилетия были засекречены. Единственными источниками об авиации и ее деятельности были воспоминания и книги, которые писали участники боевых действий и командующие войсками. К сожалению, не все воспоминания и книги были напечатаны, т. к. не прошли цензуру. В начале XXI в. постепенно засекреченные архивные документы стали опубликовать в открытом доступе и появлялись новые научные статьи, труды об авиации. В этом году наша страна отметила 75-е победы Советской армии над фашизмом, поэтому сегодня актуально каждому историку внести свой вклад в изучение роли советской армии в победе над Германией и особенно авиации.

Борьба в воздухе началась еще до начала Курской битвы. Основными задачами авиации на подготовительном этапе Курской битвы были: воздушная разведка и нанесение бомбовых ударов по местам нахождения аэродромов, эшелонов с техникой и горючим, патрулирование воздушного пространства вокруг Курского выступа, отражение налетов немецкой авиации по аэродромам советских ВВС и железнодорожным узлам.

Трудности в военно-воздушных силах были как у СССР, так у Германии. Каждая сторона стремилась решить поставленные перед ними задачи, в первую очередь с помощью авиации. От того насколько авиация проявит себя в противостоянии с противником зависел исход битвы в Курской битве в пользу той или иной стороны. В начале Великой Отечественной войны преимущество в авиации было на стороне Германии, а уже в Курской битве ВВС СССР превосходили противника. Немецкая авиация, несмотря на меньшинство в небе, была все еще очень сильным противником и очень мастеровитым, т. к. известно, что существует знаменитая фраза нашего полководца времен Екатерины II А.В. Суворова: «Воюй не числом, а умением», которая показывает важную роль при боевых действиях мастерства, а не численного превосходства. В первый же день Курской битвы советские ВВС потеряли в несколько раз больше самолетов, чем Люфтваффе. Ошибки, которые были допущены советскими летчиками, командование РККА учло, и в дальнейшем советские ВВС воевали намного эффективнее и гораздо с меньшими потерями, чем в начальный период Курской битвы.

Большую роль в Курской битве сыграли советские ВВС, которые благодаря господству в воздухе смогли нарушить наступательные планы Германии и обеспечить должную поддержку советским войскам в достижении ими поставленных целей.

Одним из самых сложных вопросов в историографии является: проблема датировки перехода в начале господства в воздухе от Германии операции к советской авиации. С момента изучения данного вопроса начались противоречия одних исследований другим. Выделим пять основных дат:

1) Изданный в 1976 г. 7-й том официальной советской «Истории второй мировой войны 1939–1945 гг.» утверждал, что к исходу уже второго дня Курской битвы, 6 июля 1943 г., советские войска захватили господство в воздухе [4, с. 151].

* Работа выполнена под руководством Гаврилюка И.Л., кандидата исторических наук, доцента кафедры отечественной истории и историко-краеведческого образования ФГБОУ ВО «ВГСПУ».

2) И.В. Тимохович в своем исследовании «Оперативное искусство советских ВВС в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1976» указывает, что оперативное господство советская авиация в Курской битве завоевала 9 июля [10]. В другом труде «Советская авиация в битве под Курском / И.В. Тимохович. М.: Военное изд-во м-ва обороны Союза ССР, 1959». Он же отмечает, что господство в воздухе было установлено 11 июля [11, с. 49].

3) В конце XX в. в исследованиях, посвященных Курской битве, указывалось, что немецкая авиация не смогла установить господство в воздухе, что предопределило общую неудачу операции «Цитадель». В подтверждение этой позиции можно привести в качестве примера первый многотомный российский труд по истории Великой Отечественной войны «Великая Отечественная война. 1941–1945: Военно-исторические очерки. Кн 2. Перелом», который вышел в 1998 году [1, с. 271].

4) В.Г. Горбач считает, что на всем протяжении Курской битвы советские войска не смогли захватить господство в воздухе, однако с данным тезисом нельзя согласиться, и подобную оценку можно считать верной только для первого этапа сражения. В своей книге: «Над огненной дугой: Советская авиация в Курской битве. М.: Яуза: ЭКСМО, 2007» В.Г. Горбач отмечает: «Если рассматривать четыре операции, сопутствующие Курской битве, – две оборонительные на северном и южном фасах и две наступательные, необходимо признать, что операция «Полководец Румянцев» является, пожалуй, единственной, которая началась при несомненном превосходстве ВВС Красной Армии» [2, с. 448].

В итоге сложно однозначно говорить о позиции Горбача, который считает, что советские войска не смогли захватить господство в воздухе на всем протяжении Курской битвы.

5) В XXI в. появились новые исследования, анализируя их можно отметить, что они в основном не отмечают конкретной даты, а соотносят переход инициативы в воздухе к советской стороне с 12–17 июля. В целом анализ большинства научных работ, соотношение количества боевых вылетов, участвующих самолетов и потерь, позволяет сделать вывод, что Красная Армия получила господство в воздухе во второй половине июля 1943 года. Так, тезис о том, что Красная Армия получила господство в воздухе во второй половине июля 1943 г. можно увидеть, например, в работах В.А. Шамрая «История боевых действий 2-й воздушной армии на Курской дуге в апреле-августе 1943 г.: дис. ... канд. ист. наук. Воронеж, 2017» [13] и в его монографии «Авиация в Курской битве: боевые действия на Воронежском и Степном фронтах в июле 1943 года / В.А. Шамрай. Воронеж, 2007» [12, с. 325]. Также необходимо упомянуть в качестве примера монографию В.А. Шамрая «Крылья перелома: 2-я воздушная армия в сражениях на Воронежском фронте в 1942–1943 гг. / В.А. Шамрай, А.Р. Полянин. Воронеж, 2007» [14, с. 122].

Каковы же были основные причины того, что СССР удалось переломить ход воздушного сражения со второй половины месяца в свою пользу? Немецкие военачальники, объясняя причины своих неудач, традиционно указывали на погодно-климатические факторы. Например, фельдмаршал Э. Манштейн пояснял провал немецкой авиации, ссылаясь на плохие местные погодные условия и переброску части авиационных соединений на другие участки фронта [7, с. 520]. Среди российских историков подобной точки зрения придерживаются Д. Хазанов, который считает, что передислокация с Белгородского направления значительных сил Люфтваффе привела к тому, что советская авиация на этом участке стала доминировать. При этом мнение участников боев кардинально отличается, к примеру доклад офицера Генштаба указывает в качестве основных фактором успеха использования 17-й воздушной армии и авиации дальнего действия. Однако, подобное мнение противоречит имеющимся данным, т. к. именно 17 июля 1943 г. авиация дальнего действия и 17-я воздушная армия перестали участвовать в операции, не имели решающего значения резервы ставки и фронтов, т. к. количество боевых вылетов и сбитых самолетов, данных подразделений, незначительно в общем количестве. В целом можно сказать, что господство в воздухе было получено в первую очередь благодаря верным решениям советского командования, которое в результате проведенных операций смогло ухудшить оперативную ситуацию для немецкой авиации, к примеру, благодаря полученным данным о базировании немецкой авиации советские войска, 6 мая 1943 г. города нанесли массированный удар по немецким аэродромам, результатом которого стала потеря Германией 215 самолетов, после чего налеты продолжались

еще два дня, и общие потери Германии составили 501 самолет. Также Вермахт вынужден передислоцировать часть своих самолетов на другие аэродромы, что также сказалось невыгодно на действиях немецких войск в ходе предстоящего сражения. Важной заслугой Генштаба стало распыление немецких сил – Вермахт в условиях нехватки техники, вынужден был постоянно перебрасывать войска с одного участка фронта на другой (в том числе и за пределы линии боев на Курской дуге), зачастую делая это по частям, особое значение в связи с этим имела Миусская наступательная операция, в ходе которой СССР хотя и не добился успеха, но сковал значительные силы Вермахта, в том числе и авиацию. Важное значение имело превосходство советской авиационной промышленности: СССР доминировал по общему количеству выпускаемых самолетов, что позволило сохранить господство в воздухе даже, несмотря на значительно большие, абсолютные потери, которые примерно соотносятся как 1 к 3, 5, но в процентном соотношении, по мнению Д.Б. Хазанова и А.Н. Медведя, немецкие потери превосходят советские более чем в два раза [8]. Следует также отметить возросшее качество выпускаемой СССР продукции, сочетавшееся с более эффективным руководством авиационной промышленности, которое при необходимости было готово идти на чрезвычайные меры, для достижения результата. Вместе с тем в немецкой авиационной промышленности, наоборот, наблюдается затяжной кризис, и как итог, немецкие самолеты не оправдывают возлагаемых на них надежд. Особо хотелось бы отметить мнение английских авторов, по мнению которых, слабость и недостаточное количество истребительной авиации привело к тому, что другие виды самолетов оказались без должной поддержки, что ограничивало действия ВВС Германии и предопределило недостаточную воздушную поддержку операции «Цитадель» без которой шансов на успех у Вермахта не было. Свое мнение на этот счет выдвигал лучший английский ас – полковник Д. Джонсон, а также эта точка зрения была закреплена английским историком Робинсом Кроссом в книге «Операция Цитадель» [6]. С этим мнением не согласен С.Г. Мороз, отмечающий, что немецкие истребительная авиация чувствовала себя весьма «вольготна» в небе над Курской дугой, а итоговый успех сражения обеспечили именно наземные войска СССР, однако этому мнению противоречат данные немецкого командования, которое отмечало, что авиация Германии не смогла выполнить своих задач по уничтожению обороны противника [8, с. 16]. Представляется, что точка зрения английских ученых более верна, анализ боевых действий Второй мировой войны позволяет сделать вывод, что без поддержки в воздухе сухопутные войска не могут добиваться поставленных целей, поэтому если бы немецкая авиация действительно была бы успешна в ходе Курской битвы, результат сражения был бы совершенно иной. Таким образом, согласимся с мнением С.А. Красовского, который считает, что «Советские Военно-воздушные силы успешно и наиболее полно решили сложный комплекс задач, начиная от завоевания и удержания господства в воздухе и кончая участием в преследовании разгромленных войск врага и борьбой с его оперативными резервами. С этой точки зрения Курская битва явилась важнейшим этапом в развитии форм и методов оперативно-тактического применения советской авиации» [5, с. 69].

Значительное внимание в западной историографии уделяется немецкому противотанковому самолету «Хеншель» Hs 129В, отмечаются уникальные характеристики этой машины, а также высокая эффективность в противодействии советским танкам, например 8 июля 1943 г. впервые в истории танковая бригада была уничтожена авиацией при отсутствии сухопутной поддержки. Не умаляя достоинств данного самолета, отметим, что на первом этапе Второй мировой войны развитие противотанковых самолетов значительно отставало от других видов авиации, соответственно, значение Хеншеля именно в том, что Вермахт получил качественную противотанковую авиацию, однако общее количество данных самолетов как в Курской битве, так и в целом во Второй мировой войне не могло оказать серьезного влияния на общий театр боевых действий, не смотря на локальные успехи самолетов.

В советской и российской историографии особое значение в конечном успехе советской авиации придается героизму советских летчиков, не останавливаясь на хорошо исследованной теме подвигов советских солдат, приведем и иную точку зрения, которая позволит сделать вывод, что фактор героизма в конечной победе СССР значительно преувеличен. В работе В.Г. Горбача приведены документы из Центрального архива Министерства Обороны, например, директива командующего Военно-

Воздушными Силами Красной Армии А.А. Новикова, обвинившего советских летчиков в том, что они стремятся «выполнить полёт, а не решить поставленную задачу». Схожего мнения придерживался и командующий 16-й Воздушной Армией генерал С.И. Руденко, который в начале сражения писал: «Так прикрывать свои войска – преступление и невыполнение моего приказа – также преступление. За все дни боёв сбито мизерное количество бомбардировщиков, а истребителей по докладу лётчиков “набили” столько, сколько их и не было у противника, тогда как бомбардировщики (прим. немецкие) ходят даже без прикрытия сотнями», в монографии мы находим и другие подобные характеристики действий советских пилотов [2, с. 238]. Анализируя исторические источники сделаем вывод, что Советская армия имея превосходство в силах, не имела достаточного опыта, естественно учитывая, что СССР вступил в войну на два года позже, а значительная часть старых кадров либо подверглась репрессиям, либо была уничтожена в первые годы войны. Вместе с тем заметим, что до конца войны советские летчики уступали в опыте врагу, что подтверждается потерями.

В целом проблема подсчета количества потерь самолетов в ходе Курской битвы является достаточно сложной, т. к. данные сильно разнятся, из-за занижения своих потерь и преувеличения вражеских каждой из противоборствующих сторон. При этом существовала разница в определении сбитых самолетов – методика советской и немецкой стороны сильно различалась. Общие потери советских войск за период Курской битвы составляли, по советским данным, около 2000 самолетов, немецкие потери, за указанный период 3700 немецких самолетов, эта цифра не может быть верной, т. к. количество немецких самолетов, участвовавших в Курской битве, значительно меньше, согласно российским исследованиям, около 1700 боевых единиц.

Анализ количества боевых вылетов, потерь и других данных позволяет сделать вывод, что господство в воздухе Советский Союз завоевал во второй половине июля 1943 г., при этом назвать точную дату не представляется возможным. Ключевое значение в итоговой воздушной победе имели два фактора: превосходство Советской авиационной промышленности и решения Генерального Штаба. Численное преимущество по количеству самолетов и полетов, которое было на стороне советских ВВС, не давало преимущество над Люфтваффе в подготовительный период и в начале Курской битвы. Основными факторами, оказавшими влияние на временное превосходство в воздухе немецких летчиков, были: недостаточная подготовка кадров для новых авиационных соединений, нехватка боевого опыта у молодых летчиков, самоуверенность наших летчиков и расчет на численное превосходство, не высокий уровень образования, общей и технической культуры летчиков и мн. др.

Многие проблемы Штабу ВВС РККА удавалось обнаружить и вовремя решить еще на этапе подготовки к Курской битве: в мае – июне. Все проблемы руководство Генерального Штаба ВВС РККА выявляло и находило пути их решения в первую очередь с помощью инспекционных проверок авиационных частей, а также с помощью совершенствования системы руководства ВВС. В ходе авиационных проверок были обнаружены многие проблемы и намечены пути их решения. Однако часть проблем, которые не удавалось оперативно решить, инструкторы и руководство ВВС пытались с помощью альтернативных вариантов исправить проблемную ситуацию.

У ВВС Красной Армии и у Люфтваффе были и общие проблемы в авиации, и основная из них – это нехватка горючего. Именно этот факт повлиял отрицательно на выполнение поставленных перед авиацией боевых задач. Советским и немецким летчикам было очень сложно долететь, порой даже до собственных аэродромов, что усложняло посадку самолета обеим сторонам.

Впечатляющее и драматичное столкновение воздушных истребителей в небе, в ходе которого были опробованы новые модели самолетов, разработаны новые тактические приемы авиационного боя и применены новые технологии в авиации. При этом погоня за количественными показателями, естественно, сказывалась на качестве продукции. Это еще и неквалифицированная рабочая сила, некачественный материал, некачественная сборка, нарушение технологий. Следует заключить, что боевые задачи, которые ставило командование, выполнялись в сложных боевых условиях только благодаря смекалке и героизму советских летчиков. Безусловно, победа в Курской битве для Красной армии досталась дорогой ценой. Однако именно она положила начало широкому наступлению на всех фронтах.

Литература

1. Великая Отечественная война. 1941–1945: Военно-исторические очерки. Кн. 2. Перелом. М.: Наука, 1998.
2. Горбач В.Г. Над огненной дугой: Советская авиация в Курской битве. М.: Яуза: Эксмо, 2007.
3. Замулин В.Н. Забытое сражение Огненной Дуги. М.: Яуза, Эксмо, 2009.
4. История Второй мировой войны 1939–1945 гг. Т. 7. М.: Воениздат, 1976.
5. Красовский С.А. Жизнь в авиации. М.: Воениздат, 1960.
6. Кросс Р. Операция «Цитадель» / пер. с англ. А. Марченко. Смоленск: Русич, 2006.
7. Манштейн Э. Утерянные победы. М.: АСТ; СПб.: Terra fantastica, 1999.
8. Медведь А.Н., Хазанов Д.Б., Маслов М.А. Истребитель МиГ-3. М.: РУСАВИА, 2003.
9. Мороз С.Г. Победитель // Авиация и время. 2006. № 5. С. 4–37.
10. Тимохович И.В. Оперативное искусство советских ВВС в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1976.
11. Тимохович И.В. Советская авиация в битве под Курском. М.: Воениздат, 1959.
12. Шамрай В.А. Авиация в Курской битве: боевые действия на Воронежском и Степном фронтах в июле 1943 года. Воронеж: Центр-Чернозем, 2007.
13. Шамрай В.А. История боевых действий 2-й воздушной армии на Курской дуге в апреле–августе 1943 г.: дис. ... канд. ист. наук. Воронеж, 2017.
14. Шамрай В.А., Полянин А.Р. Крылья перелома: 2-я воздушная армия в сражениях на Воронежском фронте в 1942–1943 гг. Воронеж: Воронеж. ВВАИУ, 2007.

DENIS MAYBORODA

Volgograd State Socio-Pedagogical University

SOVIET AND GERMAN AIRCRAFT IN THE BATTLE OF KURSK

The article deals with the current stage of the research from the early 1990s till the present day of the Soviet and German aviation by the Russian historians. The article describes the main research of the Russian modern historians of the Soviet and German aviation, there are examined the key issues existed during the Battle of Kursk in the Soviet and German aviation.

Key words: the battle of Kursk, the Great Patriotic war, aviation, air force, Operation "Citadel", Mius offensive operation.