

Крылья победы

И почему вы в конечном итоге проиграли?

Эверт Готфрид (лейтенант, пехота Вермахта): Потому что блоха укусит слона может, а убить — нет.

«Крылья Родины создавались тяжелым трудом, напряжением умственных и физических сил всего народа. И подобно тому, как сегодня космический корабль воплощает в себе наивысшие результаты науки и промышленности, так в годы довоенных пятилеток создание воздушного флота было вершиной отечественной индустрии, торжеством советской научно-технической мысли». Выдержка из книги советского авиаконструктора А.С. Яковлева «Цель жизни: Записки авиаконструктора».

Предвоенная теория воздушного боя основывалась на требовании достижения решительной победы в воздушном бою. Каждый бой требовалось заканчивать победой — уничтожением самолета противника. Это представлялось главным способом завоевания господства в воздухе. Сбивая самолеты противника, удавалось наносить ему максимальный урон, сводя численность его авиапарка к минимуму. Данная теория была описана в трудах множества предвоенных тактиков, как в СССР, так и в Германии. Нельзя утверждать уверенно, но, судя по всему, именно в соответствии с этой теорией немцы выстраивали тактику применения своих истребителей. Предвоенные взгляды требовали максимального сосредоточения именно на победе в воздушном бою. Ориентация на уничтожение максимального числа самолетов противника отчетливо видна по тем критериям, которые брались за основные, при оценке эффективности боевых действий — личный счет сбитых самолетов противника. Германия напала на СССР, имея существенное качественное превосходство в авиации. В первую очередь это касается летчиков, имевших богатый боевой опыт войны в Европе. За плечами немецких летчиков и командиров полномасштабные кампании с массированным применением авиации: Франция, Польша, Скандинавия, Балканы. В активе советских летчиков всего лишь ограниченные по размаху и масштабам локальные конфликты — советско-финская война и..., пожалуй, все. Остальные довоенные конфликты слишком малы по размаху и массовости применения войск, чтобы их можно было сравнить с войной в Европе в 1939-1941 годах. СССР подошел к началу войны в стадии перевооружения и перехода на новую технику. Только что начавшие поступать образцы еще не успели освоить в совершенстве. Роль перевооружения у нас традиционно недооценивается. Считается, что если самолет покинул ворота завода, он уже идет в зачет общему числу самолетов в ВВС. Хотя ему еще надо прибыть в часть, его должен освоить летный и наземный экипаж, а командиры должны вникнуть в детали боевых качеств новой техники. На все это у считанных советских пилотов было несколько месяцев. ВВС РККА были распределены по обширной территории от

границы до Москвы и не смогли слаженно и концентрировано отразить удары в первые дни войны. Первые сражения принесли советскому командованию тяжелое разочарование. Выяснилось, что уничтожать самолеты противника в воздухе на имеющейся военной технике крайне сложно. Высокий опыт и мастерство немецких летчиков, плюс совершенство техники оставляли мало шансов. Вместе с тем, стало очевидным, что судьба войны решается на земле, сухопутными войсками. Все это подталкивало вписать действия ВВС в единый, глобальный замысел действий вооружённых сил в целом. Авиация не могла быть вещью в себе, действовать в отрыве от ситуации на переднем крае. Нужно было работать именно в интересах сухопутных войск, которые решали судьбу войны. В связи с этим, резко повышалась роль штурмовой авиации, а Ил-2, по сути, становился главной ударной силой ВВС. Теперь все действия авиации были нацелены на помощь своей пехоте. Характер начавшейся войны быстро принял формы борьбы именно над линией фронта и в ближнем тылу сторон. Истребители также были переориентированы на решение двух главных задач. Первое — защита своих ударных самолетов. Второе — защита порядков своих наземных войск от ответных ударов авиации противника. В этих условиях ценность и значение понятия «личная победа» и «сбитие» резко стали падать. Критерием эффективности истребителей стал процент потерь защищаемых штурмовиков от истребителей противника. Собишь ты при этом немецкий истребитель или просто стрельбой по курсу заставишь его уклониться от атаки и уйти в сторону, неважно. Главное — не дать немцам прицельно стрелять по своим Ил-2. Голодников Николай Герасимович (летчик-истребитель): «У нас правило такое было, что «лучше никого не сбить, и ни одного своего «бомбера» не потерять, чем сбить троих и потерять один бомбардировщик». С ударными самолетами противника схожая ситуация — главное не дать сбросить бомбы по своим пехотинцам. Для этого не обязательно именно сбить бомбардировщик — можно заставить его избавиться от бомб до подлета к целям. Из Приказа НКО № 0489 от 17 июня 1942 г. о действиях истребителей по уничтожению бомбардировщиков противника:

«Истребители противника, прикрывающие своих бомбардировщиков, естественно стремятся сковать наших истребителей, не допустить их к бомбардировщикам, а наши истребители идут на эту уловку врага, ввязываются в воздушную дуэль с вражескими истребителями и тем самым дают возможность бомбардировщикам противника безнаказанно сбрасывать бомбы на наши войска или на другие объекты нападения. Ни летчики, ни командиры полков, ни командиры дивизий, ни командующие ВВС фронтов и воздушных армий не понимают этого и не понимают, что основная и главная задача наших истребителей заключается в том, чтобы в первую очередь уничтожить вражеских бомбардировщиков, не дать им возможности сбросить свой бомбовый груз на наши войска, на наши охраняемые объекты». Эти изменения в характере боевой работы советской авиации стали причиной послевоенных обвинений со стороны проигравших

немцев. Описывая типowego советского летчика-истребителя, немцы писали об отсутствии инициативы, азарта, желания побеждать. Вальтер Швабедиссен (генерал люфтваффе): «Нельзя забывать и о том, что русский менталитет, воспитание, специфические черты характера и образование не способствовали развитию у советского летчика индивидуальных борцовских качеств, крайне необходимых в воздушном бою. Примитивное, а часто и тупое следование концепции группового боя делали его безынициативным в индивидуальном поединке и, как следствие, менее агрессивным и настойчивым, чем его немецкие оппоненты». Судя по всему, немцы так и не поняли, что такое поведение советских летчиков вполне осознанное. Они не стремились сбивать, они стремились не давать сбить своих. Поэтому отогнав немецких перехватчиков от опекаемых Ил-2 на некоторое расстояние, они выходили из боя и возвращались. Ил-2 нельзя было надолго оставлять в одиночестве, ведь их могли атаковать другие группы истребителей противника с других направлений. А за каждый потерянный Ил-2 по прилету жестко спросят. За то, что бросил без прикрытия штурмовиков над линией фронта, можно было легко пойти в штрафбат. А за несбитый мессер — нет. Основная часть боевых вылетов советских истребителей пришлось именно на сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков. Ил-2 — самый известный и массовый боевой самолет времен Второй мировой войны. Советские заводы выпустили почти 40 тысяч машин этой модели. Немецкие солдаты для Ил-2 придумали особые прозвища — они называли его «бетонным танком» и «чумой». Штурмовик внес решающий вклад в победу над фашизмом и позволил СССР сохранить свои территории, став сверхдержавой. В 1930 годах советские ВВС приняли участие в боевых действиях над Испанией. Полученный опыт показал, что сильная противовоздушная оборона создает серьезные проблемы для истребителей и приводит к большим потерям. Поэтому Ильюшин написал докладную для Сталина, где указал на недостаток брони имеющейся авиации и разрабатываемых штурмовиков, предложив заняться созданием нового усиленного самолета, проект которого им уже подготовлен. Предложение было утверждено Совнаркомом практически сразу. Штурмовику дали название БШ-2, присвоив заводское обозначение ЦКБ-55. С этого момента началась история создания самого массового самолета Второй мировой войны. Предполагалось, что образец первой машины будет подготовлен к концу 1938 года. Вместо этого, в январе 1939 продемонстрировали лишь макет будущего штурмовика. Сроки были сорваны по причине несоответствия параметров двигателя АМ-34ФРН заявленным требованиям. Готовый вариант самолета появился к октябрю. Он работал на силовой установке АМ-35 и не успел пройти летные испытания, из-за чего при полете было выявлено немало недостатков. Самым серьезным стал хронический перегрев двигателя. Решить проблему позднее получилось путем установки переработанной системы охлаждения. Государственные испытания стартовали в марте 1940 года. Они закончились не лучшим образом — несоответствие техническому заданию по нескольким параметрам было

очевидным. Тем не менее, комиссия дала проекту положительную оценку и предложила заменить двигатель АМ-35 на АМ-38, предназначенный для полетов на малых высотах, исправить мелкие недоработки и значительно усилить установленное вооружение. Второй вариант штурмовика Ил-2 под обозначением ЦКБ-57 взлетел в октябре. В нем были учтены все замечания комиссии, а самолет стал одноместным. Точные причины решения убрать место стрелка не сообщались. Предполагается, что это было связано с необходимостью облегчить самолет, увеличить запас топлива и улучшить летно-технические показатели. В декабре штурмовик стал официально называться Ил-2. К январю 1941 года все работы были завершены, после чего началась подготовка к запуску самолета в серийное производство. Летчики просили пересмотреть компоновку самолета и добавить еще одно место. Несмотря на негативное отношение к такому решению, Ильюшин под давлением Наркомата и ВВС разработал двухместную версию. Позднее было выпущено еще несколько модификаций этого самолета. По вооружению Ил-2 превосходил всю схожую авиацию. Имея аналогичную бомбовую нагрузку, советский штурмовик отличался продвинутым огнестрельным оружием, которое позволяло противостоять любой угрозе. Сочетание такого вооружения с усиленно бронированным корпусом давало летчикам серьезное преимущество. На борту присутствовало две пушки. Изначально устанавливались 20-мм ШВАК. Позднее их стали заменять на 23-мм ВЯ. Также были попытки применить пушки калибров 37 мм и 45 мм, обладающими повышенной убойной силой, позволяющей уничтожать танки противника, но они закончились безуспешно. На крыльях самолета устанавливали два пулемета ШКАС. Для более мощных атак применялись авиационные реактивные снаряды. Ил-2 мог нести до восьми единиц вооружения моделей РС-82 и РС-132. Также на борту можно было перевозить до 600 кг авиационных бомб в контейнерах ПТАБ. Их сброс производился из специального отсека, расположенного с нижней части корпуса. Попробуем разобраться, чем же так хорош был "бетонный самолет", как его иногда называли немцы. В первую очередь, широкой известностью он обязан двум причинам: Во-первых, массовости - всего было произведено почти 36 тысяч единиц, что делает Ил-2 самым массовым боевым самолетом в истории. Во-вторых, назначением. Во многом, слава Ил-2 распространилась потому, что о нем знали все. Сухопутным войскам нет особого дела, когда где-то там, в небе воюют истребители или пролетает бомбардировщик на такой высоте, что его едва видно. Штурмовик же - вот он, совсем низко над головой, да еще и непосредственно в бою помогает. До лета 1943 года Ил-2 были эффективны лишь против пехоты и легкой техники. Против танков использовались бомбы, но точность их метания была крайне невысока. К примеру, летчик и автор книги "Боевые маршруты" Федор Петрович Польшин вспоминает, что в начале войны за 780 самолетовылетов Ил-2 удалось уничтожить лишь 30 танков и 60 автомобилей противника. А вот летом 1943 на вооружение были приняты противотанковые кумулятивные авиабомбы. Они комплектовались в специальные контейнеры по 48 штук и

накрывали площадь 30x100 метров. Иногда такими бомбами удавалось уничтожить по 6-8 танков за один заход. В целом, Ил-2 не был чем-то выдающимся и экстраординарным. Это был хороший самолет в своем классе, недорогой и массовый. Именно этой массовости он и обязан, во многом, своей известностью и популярностью в культуре.

Битва за Москву.

Чудовищная нехватка техники толкала руководство на разные нетрадиционные способы решения боевых задач. Штурмовику приходилось нередко выполнять задачи истребительной авиации. Он не мог соперничать с немецкими истребителями, так как серьезно уступал им в скорости, но оказался фатальным оружием против гитлеровских самолетов-разведчиков, бомбардировщиков и транспортников. Несмотря на очень большие потери штурмовиков Ил-2, во время сражения за Москву появляются первые пилоты-асы, управляющие только «летающими танками». Нельсон Степанян, подполковник, родом из Армении, потопил 13 немецких судов, сбил 27 самолетов, уничтожил 5 мостов и привел в негодность почти 700 военных машин противника. Широко известна в годы войны была дочь крестьянина Анна Тимофеева-Егорова. Она совершила 243 боевых вылета. В 1944 году ее Ил-2 подбили в скоротечном воздушном бою, а саму Анну выбросило из кабины. Летчица выжила по чистой случайности, ведь ее парашют раскрылся только частично.

Сталинградская битва.

Существенную помощь с воздуха сухопутным войскам Ил-2 оказал во время тяжелых боев за Сталинград. Решающую роль штурмовики оказали в тот момент, когда была окружена значительная немецкая группировка — части 6 армии с генералом Паулюсом во главе. Советская авиация не позволила немецким транспортным самолетам доставить помощь окруженным, что обеспечило скорую победу в крупном сражении. Но, пожалуй, пиком военной славы Ильюшинских самолетов стало самое крупное танковое сражение всех времен — Курская битва.

Свою войну Ил-2 закончил в Берлине. До капитуляции Германии штурмовик применялся для уничтожения живой силы и техники противника, так как умел на бреющем полете довольно точно сбрасывать большой боезапас. Советский самолет очень пригодился войскам, когда немцы остановили и надолго задержали пехоту на хорошо укрепленных Зееловских высотах. После войны многие самолеты оставались на боевой службе, но, в основном, продолжили дежурство в таких странах, как Польша, Монголия, Югославия. Следующие боевые действия увидела модификация самолета Ил-2МЗ — Ил-10. Новые илы внесли большой вклад в первые успехи северокорейских войск во время разгара военного конфликта в Корее. Позже советские конструкторы, наученные горьким опытом большой войны, направили все свои силы на создание менее уязвимого самолета. В ходе долгих разработок

было принято решение сконструировать самолет, легко объединяющий в себе задачи и штурмовика, и истребителя. Так, в начале 70-х годов двадцатого века, появился реактивный самолет СУ-25, который оказался настолько удачным, что и по сей день несет службу в составах частей некоторых стран.

Великая Отечественная война для русского народа стала самой кровопролитной и жестокой за всю историю. Поэтому чудовищные потери во всех родах и видах войск — это данность, которую приходится принимать как должное. Но Ил-2 не случайно прошел через всю войну и был основным оружием авиации СССР. Несмотря на огромные потери машин, штурмовики смогли отвоевать небо, внесли ощутимый вклад в разгром фашистских войск. А опыт, приобретенный за время войны позволил советским конструкторам стать лидерами в области самолетостроения наравне с Соединенными Штатами Америки.