

УДК: 358.4 (430) «1933/1941»

**НЕМЕЦКИЕ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫЕ СИЛЫ
В ПРЕДВЕРИИ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ:
УПРАВЛЕНИЕ, СТРУКТУРА И ХАРАКТЕРИСТИКА ОСНОВНЫХ ВИДОВ
БОЕВЫХ САМОЛЕТОВ**

А.И. ТОМАШЕВ*(Представлено: канд. ист. наук, доц. А.И. КОРСАК)*

Рассматривается проблематика организации немецких военно-воздушных сил накануне вторжения в СССР. Дается анализ основных тенденций и направлений развития немецкой авиации в предвоенный период. Проанализирована структура и особенности Люфтваффе, а также даны характеристики основных видов боевых самолетов немецких ВВС.

Согласно условиям Версальского мирного договора Германии запрещалось иметь многие виды современного вооружения, в том числе и боевую авиацию. В то же время, договор фактически не ограничивал развитие гражданской авиации в стране. Впоследствии именно под эгидой гражданского самолетостроения немецкие фирмы-изготовители самолетов оттачивали и совершенствовали свое мастерство. Но подлинное возрождение немецкой военной авиации состоялось только в 1933 году. В 1932 году НСДАП победила на общегерманских выборах, а в 1933 году ее лидер Адольф Гитлер становится рейхсканцлером [1, с. 14]. Сразу после этого Германия берет курс на милитаризацию и наращивание военной мощи. Активно начинают разрабатываться новые виды авиационного вооружения, появляется единое авиационное командование – Люфтваффе. Рейхсминистром авиации был назначен ближайший соратник Гитлера Г. Геринг, он и начал создавать немецкие ВВС [2, с. 6].

Главной и отличительной особенностью немецких ВВС была их независимость от армии и флота. Фактически Люфтваффе представляли собой отдельный род войск в составе Вермахта. Минимальной тактической единицей в немецкой авиации была эскадрилья, состоящая из 3 – 4 звеньев (Staffel) (12 – 16 самолетов), которые состояли из 3-х самолетов [1, с. 48].

В истребительной авиации имелись звенья по 4 самолета, которые затем делились на пары. Три эскадрильи объединялись в группу (Gruppe), к которой придавалось командное звено. Основной тактической единицей Люфтваффе была эскадра (Geschwader), состоящая из командного звена и 3-4 авиагрупп (от 110 до 150 самолетов). Высшим оперативным соединением был воздушный флот (Luftflotte). Подобная организация и независимое командование позволяли концентрировать значительные силы авиации на нужных участках фронта, успешно осуществлять взаимодействие как с авиационными, так и с наземными частями, а главное проводить свои независимые операции. Данная структура была разработана в 1939 году и просуществовала вплоть до окончания войны.

Основным истребителем Люфтваффе, начиная с 1937 года, являлся самолет «Мессершмитт» Bf 109. Самолет представлял собой цельнометаллический моноплан с убирающимся шасси и низко-расположенным крылом. На момент нападения на СССР, самолет прошел череду модификаций и встретил новую войну в модификациях E и F. Модификация E «Эмиль» была разработана в 1939 года и являлась первой массовой модификацией для Bf 109. Истребитель был оснащен двигателем Daimler-Benz DB 601, мощностью в 1 000 л.с., с системой непосредственного впрыска топлива, что позволяло ему не глохнуть при отрицательных перегрузках. Вооружение состояло из двух синхронных 7,92 мм пулеметов MG-17 и двух 20 мм пушек MG FF, установленных в консолях крыла. В варианте истребителя-бомбардировщика под самолет могло подвешиваться до 250 кг бомб (4×50 или 1×250). Максимальная скорость «Эмиля» составляла 573 км/ч, а практический потолок 10500 м. Как истребитель, на средних и высоких скоростях «Эмиль» был послушен и устойчив. В бою был предельно устойчив, ввести его в разворот при высоких перегрузках можно было лишь одним выпуском предкрылков. Самолет был привычен для пилотов, прошедших на нем польскую, французскую кампании, а так же суровую школу жизни над Ла-Маншем [5, с. 60].

Проанализировав большой опыт боевого применения истребителя Bf.109 немецкие авиаконструкторы сумели качественно повысить уровень своего самолета, создав модификацию Bf 109F. Был серьезно переработан внешний вид самолета, с целью максимально улучшить его аэродинамику и скорость. Был установлен новый двигатель Daimler Benz DB 601N мощностью 1270 л.с., что позволило увеличить максимальную скорость до 610 км/ч. Bf.109F летал у земли на 70 км/ч быстрее, чем Bf 109E, причем примерно половина прироста скорости получена за счет более мощного двигателя DB 601N, а другая – за счет лучшей аэродинамики. Серьезным изменениям подверглось и вооружение, из консолей крыла были убраны 20-мм пушки, вместо них была установлена одна 20-мм пушка MG-151/20, стреляющая через вал

винта [5, с. 85]. Данная схема вооружения называется трехточечная, переход на нее был крайне негативно воспринят в частях люфтваффе, пилоты считали ослабление вооружения шагом назад.

В 1936 году был принят курс на развитие Люфтваффе как силы тактической поддержки, а не стратегических. В итоге были свернуты программы по разработке тяжелых бомбардировщиков и в серию пошли средние и легкие машины. Самым массовым бомбардировщиком Люфтваффе, к моменту нападения на СССР, являлся двухмоторный Ju 88, пришедший на смену He 111. Машина представляла собой двухмоторный пикирующий бомбардировщик с максимальной скоростью 450 км/ч и бомбовой нагрузкой в 2400 кг. Всего во всех 4-х воздушных флотах насчитывалось 945 Ju 88, еще 120 самолетов числилось в разведывательной авиации [4, с. 47]. Так же на восток было переброшено около 250 бомбардировщиков He 111 [3, с. 86].

Важную роль во вторжении в СССР должны были сыграть пикировщики Ju 87. За время боев в Европе «Восемьдесят седьмые» стали символами немецкого «Блицкрига». Основная задача Ju 87 заключалась в непосредственной поддержке с воздуха наступающих войск, самолеты подавляли узлы обороны, уничтожали мосты противника. Характерной особенностью этого бомбардировщика было наличие сирены, работающей при пикировании. Вопреки различным легендам, сирены имела сугубо практическое значение, она позволяла пилоту контролировать скорость пикирования не отрывая при этом взгляда от цели. Помимо этого, Ju 87 оснащался автоматом вывода из пикирования, как только бомбы были сброшены, автоматика убирала воздушные тормоза, переводила двигатель на максимальные обороты и выводила самолет из пикирования. Несмотря на свою эффективность, Ju 87 обладал весьма посредственными характеристиками, низкая скорость (380 км/ч), плохая маневренность и слабое оборонительное вооружение делало его крайне уязвимым перед истребителями противника. Таким образом, Ju 87 не мог успешно применяться без истребительного прикрытия [6, с. 59].

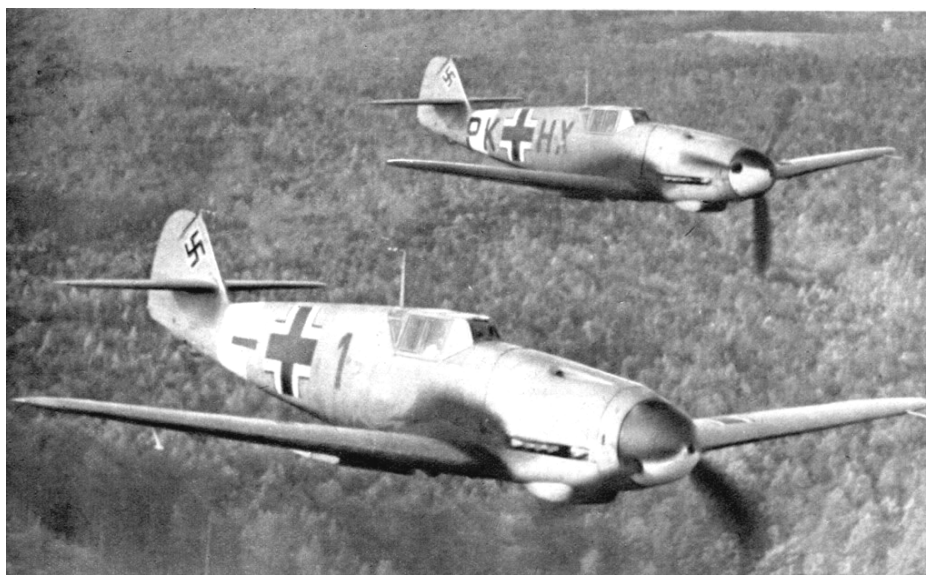


Рис. 1. Пара истребителей Bf 109F [5]

В целом бомбардировочная авиация Люфтваффе не имела ярко выраженного технического превосходства над бомбардировочной авиацией СССР, однако лучшая организация, отлаженное взаимодействие с истребителями и наземными частями делали немецкие бомбардировщики крайне эффективным оружием на поле боя.

Для вторжения в СССР требовались не только самолеты, но и места их базирования. В октябре 1940 года была подготовлена «Восточная строительная программа» («Ostbauprogramm»), с этого момента и до конца года строительные бригады люфтваффе и материалы направлялись на оккупированные территории Польши [1, с. 224]. Началась активная работа по строительству и подготовке аэродромов. В марте 1941 года на аэродромы начали прибывать зенитные части, а в апреле началась подготовка к приему летных частей. За два месяца были организованы административные подразделения и части тылового обеспечения, распределено снабжение, организованы станции технического обслуживания самолетов и склады.

Приготовления в апреле и мае 1941 года осуществлялись в огромных масштабах, учитывая численность авиации, которую предполагалось задействовать в кампании. Все работы выполнялись без лишнего шума, с соблюдением всех мер безопасности. Для того чтобы достичь внезапности и скрыть

реальное положение дел, в начале июня поддерживался интенсивный обмен ложными радиосообщениями, чтобы создать впечатление, что те или иные части все еще действуют против Британских островов. Вся переброска сил на Восток была осуществлена примерно за три недели.

Таким образом, успешные боевые операции в Польше, Скандинавии, Франции и Средиземноморье, позволили немецкому командованию накопить необходимый опыт ведения современных войн. Было отлажено взаимодействие между различными частями и наземными войсками. Гибкая централизованная структура позволяла концентрировать значительные силы авиации и осуществлять успешное взаимодействие между ними. На вооружении Люфтваффе состояли новейшие образцы авиационного вооружения, постоянно модернизирувавшиеся в течение всей войны. К 1941 году, Люфтваффе представлял собой идеально сбалансированный, смазанный и настроенный механизм. У западных границ СССР были сосредоточены силы четырех воздушных флотов, в воздух были готовы подняться порядка 2350 самолетов (из 4300). Нужен был только сигнал.

ЛИТЕРАТУРА

1. Боевые операции Люфтваффе: взлет и падение гитлеровской авиации. – М. : Яуза-пресс, 2008. – 608 с.
2. Дегтев, Д. Всевидящее око фюрера. Дальняя разведка люфтваффе на восточном фронте / Д. Дегтев, Д. Зубов. – М. : Центрполиграф, 2013. – 123 с.
3. Котельников, В.Г. «Хейнкель» He 111. Бомбардировщик блицкрига / В.Г. Котельников. – М. : ВЭРО Пресс, Яуза, Эксмо, 2011. – 128 с.
4. Медведь, А.Н. «Юнкерс» Ju 88. От пикирующего бомбардировщика и ночного истребителя до самолета-«самоубийцы» / А.Н. Медведь. – М. : Коллекция, Яуза, Эксмо, 2010. – 112 с.
5. Медведь, А.Н. Истребитель «Мессершмитт Bf 109». Германский «король воздуха» / А.Н. Медведь, Д.Б. Хазанов. – М. : Коллекция, Яуза, Эксмо, 2008. – 224 с.
6. Медведь, А.Н. «Юнкерс» Ju 87. Пикирующий бомбардировщик / А.Н. Медведь, Д.Б. Хазанов. – М. : Коллекция, Яуза, Эксмо, 2007. – 160 с.

УДК: 358.4 (47+57) «1933/1941»

СОВЕТСКАЯ БОМБАРДИРОВОЧНАЯ И ШТУРМОВАЯ АВИАЦИЯ НАКАНУНЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

А.И. ТОМАШЕВ

(Представлено: канд. ист. наук, доц. А.И. КОРСАК)

Рассматривается проблематика развития советской бомбардировочной и штурмовой авиации в предвоенный период. Проведен анализ концепции «скоростного бомбардировщика», дана краткая характеристика основных видов советских бомбардировщиков и штурмовиков периода начала Великой Отечественной войны, выделены их слабые и сильные стороны, конструктивные особенности.

Начало 1940-х годов бомбардировочная авиация СССР встречала в обстановке лихорадочного перевооружения строевых частей на новые образцы военной техники. Советскую бомбардировочную и штурмовую авиацию, образца 1941 года, можно охарактеризовать весьма неоднозначно. С одной стороны, в строевые части непрерывным потоком шли новейшие образцы вооружений (зачастую весьма недоработанные и сырые), а с другой, в строю все еще оставалось огромное количество устаревшей техники. Стараясь удержать первенство в гонке вооружений СССР непрерывно разрабатывал и внедрял в серию все новые и новые типы самолетов. Все это, в конечно счете, привело к тому, что на момент начала Великой Отечественной войны на вооружении советской бомбардировочной авиации состояло более десяти различных типов самолетов, не считая их различные модификации. Так же как и истребительная, бомбардировочная авиация находилась в стадии активного перевооружения на самолеты так называемого «Нового типа». Среди множества важных для самолета «Нового типа» характеристик высшее военное командование выбрало только одну – скорость. По представлению военных теоретиков, современный бомбардировщик должен свободно, за счет превосходства в скорости, уходить от преследования истребителей противника. В идеале, согласно данной концепции, перехватить подобный самолет становится фактически невозможно т.к. авиация ПВО попросту не успеет среагировать.

Основным фронтовым бомбардировщиком ВВС РККА все еще оставался Туpoleвский СБ, разработанный в 1934 году. За семь предвоенных лет машина неоднократно модернизировалась и улучшалась. В последних модификациях на самолет был установлен новый двигатель М-103, мощностью 960 л.с., что позволило довести максимальную скорость до 450 км/ч. Бомбовая нагрузка СБ составляла 600 кг бомб