

7. Иванов, С.Н. Военные училища Наркомата Обороны СССР в Сибирском Военном Округе в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 [Электронный ресурс] / С.Н. Иванов; Рос. акад. наук, Сиб. отд., Ин-т истории. – Новосибирск, 2010. – Режим доступа: <http://cheloveknauka.com/voennye-uchilisha-narkomata-oborony-sssr-v-sibirskom-voennom-okruge-v-gody-velikoy-otechestvennoy-voyny#ixzz3UHKdJY1T>. – Дата доступа: 13.03.2015.
8. ЦАМО РФ. – Ф. 60171. Оп. 35257. Д. 16.

*Ивицкий А.М.*

### **К ПРОБЛЕМЕ ДОСТОВЕРНОСТИ ЗАЯВЛЕННЫХ ПОБЕД НЕМЕЦКИХ ЛЕТЧИКОВ-ИСТРЕБИТЕЛЕЙ В ГОДЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**

После того, как в руки историков попали данные об успехах немецких летчиков-истребителей, на постсоветском пространстве не прекращается дискуссия об их объективности. Сомнения скептиков можно понять, если учесть, что наиболее успешный советский пилот – И.Н. Кожедуб имеет на счету 62 сбитых самолета противника, наиболее результативный летчик ВВС США Р.И. Бонг – 40 побед, а англичанин Д.Э. Джонсон – 34 подтвержденные победы лично и 7 в группе. В то же время наиболее удачливому немецкому «эксперту» Э. Хартману приписывается победа над 352 самолетами противника [8, с. 325; 9, с. 383–384, 438; 10, с. 184]. Столь значительная разница дает некоторым исследователям повод считать достижения «экспертов» люфтваффе не более чем пропагандистской фикцией.

На первый взгляд, система фиксации сбитых самолетов, введенная в ВВС третьего рейха, была достаточно точной. Так, немецким летчикам воздушная победа засчитывалась на основании доклада пилота, пленки фотокинопулемета и показаний свидетелей в воздухе и на земле [8, с. 10]. Однако следует признать, что эта система все же допускала ошибки и не могла гарантированно защитить от злоупотреблений.

Например, фотокинопулемет фиксировал в большинстве случаев не уничтожение самолета противника, а лишь попадания в него [8, с. 10]. Однако, по словам летчика-истребителя, а впоследствии летчика-испытателя и Героя Советского Союза С.А. Микояна «... даже при попаданиях пуль и снарядов в самолет он не всегда бывал сбит. Известно, что не раз машины советских летчиков получали в бою пробоины от очередей противника, но благополучно возвращались домой, а самолеты затем ремонтировались. А у немцев они, очевидно, числились сбитыми» [5, с. 116].

Не всегда было возможно получить подтверждение и от наземных частей – свидетелей воздушного боя. Во-первых, немецкие «эксперты», предпочитавшие «свободную охоту», часто искали своих жертв за линией фронта, над контролируемыми противником районами. Во-вторых, назем-

ные наблюдатели не всегда обладали необходимыми знаниями и навыками, позволявшими определить в суматохе воздушного боя какой из противоборствующих сторон принадлежали сбитые самолеты, не говоря уже о том, кто именно был автором победы. В-третьих, особенно сложно было найти наземных свидетелей на последнем этапе войны, во время постоянного отступления немецких войск [5, с. 116].

Что касается слов самого пилота и свидетельства других участников воздушного боя, то на них также нельзя полностью полагаться. В большинстве своем летчик, обстрелявший самолет противника, не мог быть полностью уверен в успехе, ведь, наблюдая за падением противника, можно было легко самому оказаться сбитым [1, с. 83]. Например, именно так и случилось с известным немецким «экспертом» Гюнтером Раллем (275 сбитых) [8, с. 143–144].

Не имея возможности наблюдать момент падения на землю обстрелянного самолета, летчик-истребитель зачастую делал вывод об успехе, исходя либо из нанесенных повреждений, либо из последующих действий, предпринятых противником. По словам испанского летчика-истребителя Леопольдо Моркиляса Рубио: «Только в случае загорания или срыва самолета противника в течение атаки можно было определить ее победный исход» [4, с. 433]. Однако даже эти признаки не являлись гарантией успеха, так как, по его же словам, срыв самолета в штопор мог быть не результатом повреждений, а преднамеренно совершенным маневром, чтобы сбить с толку противника [4, с. 433]. Что касается возгорания, то и тут была опасность принять за пожар черный выхлоп работающего на полной мощности мотора вражеского самолета [2, с. 123; 3, с. 36; 8, с. 106].

Таким образом, немецкая система подсчета побед была далеко не совершенна. Поэтому даже на счету у немецких летчиков-истребителей, стремившихся объективно оценивать свои успехи, есть лишние победы. Однако следует признать, что в люфтваффе не все летчики фиксировали свои победы объективно. Так, известен пример командира эскадрильи 4/JG-27 обер-лейтенанта Фогеля и его ведомых, которые в 1942 г., действуя на североафриканском театре военных действий, менее чем за месяц заявили о сбитии 65 самолетов противника. По словам исследователя Г. Корнюхина: «Действовали они просто: вылетали четверкой, расстреливали боезапас в песок, а после посадки докладывали о «сбитых» вражеских самолетах» [8, с. 11]. Вероятно, одной из причин приписок было существовавшее в люфтваффе правило, в соответствии с которым положение летчика в подразделении и повышение его по службе в первую очередь зависело от количества сбитых самолетов на его счету. Так, например, вне зависимости от звания, боевой порядок в люфтваффе всегда возглавлял наиболее удачливый в бою летчик [8, с. 315, 324; 10, с. 72]. Это правило во многом стало причиной того, что в люфтваффе невыполнение боевого задания, а пополнение своего личного счета стало главной целью летчиков-

истребителей, а война превратилась в некое подобие спортивного состязания. Например, исследователи Р.Ф. Толивер и Т.Дж. Констебль так описывают ситуацию в JG 52, вероятно типичную для других истребительных эскадр немецких ВВС: «Стремление быть лучшим являлось движущей силой всех удачливых летчиков. Соперничество было острым, но дружеским, своего рода спортом. По ночам пилоты собирались послушать новости и увидеть, как изменились цифры на доске с наивысшим счетом» [10, с. 145]. В результате, вполне достоверными выглядят утверждения советских ветеранов (в том числе и известного советского аса А.И. Покрышкина) о том, что немецкие летчики-истребители часто оставляли на произвол судьбы прикрываемые ими самолеты, лишь только появлялась малейшая возможность пополнить свой список побед [6, с. 261].

Таким образом, можно с уверенностью утверждать, что на счетах всех немецких асов значительно больше самолетов, чем было ими сбито на самом деле. Так, например, американский исследователь М. Спик предполагает: «Заявки немецких летчиков по поводу одержанных побед часто вдвое или втрое превышали истинные потери противника» [8, с. 313]. Во столько же раз считает завышенными успехи немецких «экспертов» Восточного фронта и Г. Корнюхин [8, с. 13]. В своей работе А. Смирнов на основании анализа нескольких десятков воздушных боев предположил, что в среднем немецкие пилоты, воевавшие на советско-германском фронте, завышали свои победы в 2,7 раза или меньше [7, с. 57, 59].

Следует признать, что немецкие летчики являлись чрезвычайно опасными противниками и вполне могли иметь на своих счетах больше сбитых самолетов, чем советские асы или лучшие летчики-истребители западных союзников [5, с. 116–117; 8, с. 14]. Так, например, немецкие летчики совершали значительно больше боевых вылетов, чем советские, английские или американские пилоты, поэтому, по мнению С.А. Микояна, «... и число сбитых немцами самолетов должно быть больше...» [5, с. 116; 9, с. 14].

В то же время следует признать и правоту американского исследователя М. Спика, который считает, что более длинные списки побед немецких асов, чем у летчиков союзников отражают «...скорее разницу в представившихся возможностях, чем превосходство в летном мастерстве» [9, с. 14]. Так, немецкие «эксперты» много летали на «свободную охоту» (особенно на советско-германском фронте), а значит, не были ограничены ни в скоростном режиме, ни в высоте, ни в маневре, они сами выбирали, как и когда атаковать врага [3, с. 8]. При этом они старались не рисковать и зачастую в качестве целей выбирали наиболее слабых противников: поврежденные самолеты, вышедшие из боя, или самолеты, оторвавшиеся от основной группы, а также неопытных пилотов врага [8, с. 14]. Например, Э. Хартман советовал молодым летчикам следующее: «Если вы видите вражеский самолет, вы совсем не обязаны тут же бросаться на него и атаковать. Подождите и используйте все свои выгоды. Оцените, какой строй и

какую тактику они используют. Оцените, имеется ли у противника отбившийся или неопытный пилот. Такого пилота всегда видно в воздухе. Сбейте ЕГО. Гораздо полезнее поджечь только одного, чем ввязываться в 20-минутную карусель, ничего не добившись» [10, с. 167]. Жертвами немецких «охотников» часто становились бомбардировщики и штурмовики, следующие без истребительного сопровождения, а также взлетающие самолеты или заходившие на посадку на аэродром [8, с. 14]. В качестве основного приема они использовали внезапную скоростную атаку сверху-сзади. Огонь открывали с короткой дистанции, а затем уходили крутой горкой вверх, используя для этого скорость, разогнанную при пикировании. Эта тактика, в большинстве случаев, позволяла избежать ответной атаки противника, если сбить его сходу не удавалось [5, с. 117].

Эффективность подобных действий (в смысле уничтожения максимального количества самолетов противника с минимальными потерями со своей стороны) бесспорна, а вот ее способность приблизить победу над врагом вызывает куда большие сомнения. Ведь задачи, решаемые истребительной авиацией, не ограничивались только уничтожением вражеских самолетов. Например, не менее важными были задачи по предотвращению воздушных атак противника на собственные наземные войска, а также обеспечение работы своих бомбардировщиков и штурмовиков по наземным силам противника, то есть те, которые решать излюбленным немецкими «экспертами» методом «свободной охоты», по нашему мнению, было достаточно сложно. В результате, наиболее опытная часть немецких летчиков главным образом была сосредоточена на выполнении одной единственной задачи – уничтожение самолетов противника, важность которой для достижения победы над врагом существенным образом нивелировалась успехами авиационной промышленности стран антигитлеровской коалиции.

Таким образом, можно с уверенностью утверждать, что из-за несовершенства системы подсчета, принятой в люфтваффе, количество реально сбитых самолетов врага было ниже, чем записано на официальных счетах немецких асов. Однако, благодаря значительно большему количеству боевых вылетов, а также широкому применению «свободной охоты», «эксперты» люфтваффе действительно могли сбить больше самолетов, чем лучшие пилоты Великобритании, США и СССР. Однако это утверждение ни в коем случае не означает, что немецкие асы были лучшими в мире и превосходили лучших летчиков антигитлеровской коалиции по уровню летного мастерства.

1. Баевский, Г.А. «Сталинские соколы» против асов Люфтваффе / Г.А. Баевский. – М. : Яуза ; Эксмо, 2009. – 288 с.
2. Дементеев, Б.С. Охотник за истребителями. На «Аэрокобре» против асов Люфтваффе / Б.С. Дементеев. – М. : Яуза ; Эксмо, 2012. – 224 с.

3. Липферт, Г. Дневник гауптмана люфтваффе. 52-я истребительная эскадра на Восточном фронте. 1942–1945 / Г. Липферт; Пер. М.В. Зефирова. – М. : ЗАО Центрполиграф, 2006. – 238 с.
4. Мероньо Пельисер, Ф. «No pasaran! Они не пройдут!» Воспоминания испанского летчика-истребителя / Ф. Мероньо Пельисер. – М. : Яуза ; Эксмо, 2008. – 448 с.
5. Микоян, С.А. Мы – дети войны. Воспоминания военного летчика-испытателя / С.А. Микоян. – М. : Яуза ; Эксмо, 2006. – 576 с.
6. Покрышкин, А.И. Познать себя в бою. «Сталинские соколы» против асов люфтваффе. 1941–1945 гг. / А.И. Покрышкин. – М. : ЗАО Центрполиграф, 2006. – 446 с.
7. Смирнов, А. Боевая работа советской и немецкой авиации в Великой Отечественной войне / А. Смирнов. – М. : АСТ : АСТ МОСКВА; Транзиткнига, 2006. – 574 с.
8. Спик, М. Асы люфтваффе / М. Спик ; пер. с англ. В.В. Найденова. – Смоленск : Русич, 2003. – 432 с.
9. Спик, М. Асы союзников / М. Спик ; пер. с англ. А.А. Жеребилова. – Смоленск : Русич, 2003. – 464 с.
10. Толивер, Р.Ф. Лучший ас Второй мировой войны / Р.Ф. Толивер, Т.Дж. Констебль; Пер. с англ. А.Г. Больных. – М. : ООО Издательство АСТ, 2002. – 429 с.

*Величко Н.В.*

## **ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ, СТРУКТУРА И ЗАДАЧИ СОЮЗНОГО КОНТРОЛЬНОГО МЕХАНИЗМА В ПОСЛЕВОЕННОЙ ГЕРМАНИИ И УЧАСТИЕ В НЕМ ФРАНЦИИ**

5 июня 1945 г. была опубликована Берлинская декларация о поражении Германии. Согласно ей, правительства США, Великобритании, СССР и Франции брали на себя верховную власть на территории бывшего «Третьего рейха». Исходя из решений, принятых в феврале 1945 г. на Крымской конференции, в Европейской консультативной комиссии (ЕКК) и на первых заседаниях Союзного Контрольного совета (СКС) в Германии, представители СССР, США и Великобритании рассмотрели на Потсдамской конференции (17 июля – 2 августа 1945 г.) мероприятия по демилитаризации, денацификации, демократизации и декартелизации Германии, а также ряд других важнейших вопросов, связанных с определением дальнейшей судьбы немецкого народа [2, с. 130–136; 7]. В работе Потсдамской конференции Франция еще не была представлена, однако союзники включили ее в СКС по Германии [1, с. 153–154].

После завершения работы Потсдамской конференции ее резолюции были представлены Ш. де Голлю и его правительству с предложением Франции присоединиться к решениям государств антигитлеровской коалиции. Французское правительство 7 августа 1945 г. дало на них (с рядом оговорок) свое принципиальное согласие. Но уже 28 июля 1946 г. премьер-министр Франции Ж. Бидо заявил о том, что Франция якобы не присоединилась к решениям, принятым в Потсдаме, а лишь согласилась с положениями об основных целях оккупации. По замечанию российского историка