

РАССЕКРЕЧЕННАЯ ВОЙНА



Трагедия Великой Отечественной

АНДРЕЙ
СМИРНОВ

ПОЧЕМУ
«СТАЛИНСКИЕ СОКОЛЫ»
ВОЕВАЛИ ХУЖЕ
ЛЮФТВАФФЕ?

«ВСЁ БЫЛО НЕ ТАК!»

Москва
«ЯУЗА-ПРЕСС»
2013

УДК 355/359
ББК 68
С 50

Оформление серии художника *П. Волкова*

Смирнов А. А.

С 50 Почему «сталинские соколы» воевали хуже Люфтваффе? «Всё было не так!» / Андрей Смирнов. — М. : Яуза-пресс, 2013. — 544 с. — (Рассекреченная война. Трагедия Великой Отечественной).

ISBN 978-5-9955-0600-3

«ВСЁ БЫЛО НЕ ТАК» — эта пометка А.И. Покрышкина на полях официального издания «Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне» стала приговором коммунистической пропаганды, которая почти полвека твердила о «превосходстве» красной авиации, «сбросившей гитлеровских стервятников с неба» и завоевавшей полное господство в воздухе.

Эта книга, основанная не на агитках, а на достоверных источниках — боевой документации, подлинных материалах учета потерь, неподцензурных воспоминаниях фронтовиков, — не оставляет от сталинских мифов камня на камне. Проанализировав боевую работу советской и немецкой авиации (истребителей, пикировщиков, штурмовиков, бомбардировщиков), сравнив оперативное искусство и тактику, уровень квалификации командования и личного состава, а также ТТХ боевых самолетов СССР и Третьего Рейха, автор приходит к неутешительным, шокирующим выводам и отвечает на самые горькие вопросы: почему наша авиация действовала гораздо менее эффективно, чем немецкая? по чьей вине «сталинские соколы» зачастую выглядели чуть ли не «мальчишками для битвы»? почему, имея подавляющее численное превосходство над Люфтваффе, советские ВВС добились куда меньших успехов и понесли несравненно большие потери?

**УДК 355/359
ББК 68**

ISBN 978-5-9955-0600-3

© Смирнов А.А., 2013
© ООО «Яуза-пресс», 2013

ПРЕДИСЛОВИЕ

Пожалуй, не будет преувеличением утверждать, что до 1988—1989 гг. изучение истории Великой Отечественной войны в нашей стране преследовало не столько научные, сколько пропагандистские цели. Военные историки, по существу, должны были заниматься антинаукой: вместо того, чтобы, выявляя, критикуя и анализируя исторические источники, устанавливать истину, им приходилось комментировать, иллюстрировать и пропагандировать истину, установленную за них, априори, — истину, спущенную из коридоров власти и призванную эту власть укреплять. От советского военного историка требовался, по существу, лишь подбор фактов, «зримо показывающих» «преимущества советского общественного и экономического строя», «превосходство военной организации социалистического государства над военной машиной фашистской Германии», «руководящую роль Коммунистической партии в организации отпора врагу», «несокрушимое морально-политическое единство советского народа», «массовый героизм советских людей», «высокое боевое мастерство советских воинов» — и т.д. и т.п. Если же таких фактов не хватало или не было совсем, то их попросту придумывали — занимаясь, таким образом, той самой фальсификацией истории, в которой в СССР не уставали обвинять «буржуазных исследователей». Приведем лишь один пример. «Пехота мало маневрирует, не применяет методов обхода и окружения, действует в большинстве случаев в лоб» — так оценивались действия войск 11-й гвардейской армии в Орловской операции (июль 1943 г.) в составленном вскоре после этих событий докладе представителя Генштаба при Западном фронте полковника А.И. Харитонова¹. А вот что можно прочесть о тех же действиях в мемуарах бывшего командующего 11-й гвардейской И.Х. Баграмяна (являющихся, как и большинство мемуаров советских военачальников Великой Отечественной, не столько собственно воспоминаниями, сколько попыткой исторического

исследования): «Командиры полков избегают брать сильно укрепленные высоты и населенные пункты лобовыми атаками, стараются обходить их с флангов, нападать с тыла»²...

Реальные же, но неудобные для пропаганды «славного прошлого советских Вооруженных сил» факты либо отрицались, либо замалчивались, либо на худой конец тщательно ретушировались и представлялись полубезобидными «временными неудачами», «определенными трудностями» и «отдельными недостатками»... Столь же «научной» была и критика нелестных для советской стороны оценок, содержащихся в источниках и литературе противоположной стороны, например в мемуарах немецких военачальников. Эти оценки — если они вообще не замалчивались — попросту, без какой-либо аргументации, объявлялись «клеветой» и «измышлениями»...

Соответственно, принижались успехи и замалчивались сильные стороны врага — сплошь и рядом изображавшегося чисто по-пропагандистски, в карикатурном виде. Ярким выражением этого преобладания пропаганды над наукой, эмоций над трезвым анализом были пропагандистски-пренебрежительные термины и обороты, характеризовавшие немецкую армию и проникшие не только в научно-популярные, но и в научные (по форме) советские издания: «гитлеровские вояки», «фашистские стервятники», «воздушные пираты», «вражеские орды» и т.п. Противник, по существу, не изучался советскими военными историками вообще!

Можно указать и на несколько действительно научных, лишенных пропагандистской заданности доперестроечных отечественных работ по истории Великой Отечественной войны — работ, которые предназначались для военного читателя (Советской Армии все-таки требовалось извлекать опыт из своих неудач). Но эти работы носили закрытый характер. Открытые же более или менее объективные исследования по этой тематике стали появляться лишь с 1988 г. Однако примерно с 1995-го официальная отечественная военно-историческая наука все в большей и большей степени возвращается к советским традициям изучения истории Великой Отечественной — к традициям подмены исследования пропагандой. После выхода в 1998 г. весьма информативных и добротных в научном отношении четырехтомных очерков «Великая Отечественная война. 1941—1945» научный уровень работ, выходящих под эгидой российского Министерства обороны, вновь стал, как правило, откровенно убогим, а порой и нулевым. Как на характерный пример можно указать на комментарий «Военно-исторического журнала» (официального издания Генерального штаба Вооруженных сил России) к одной из своих документаль-

ных публикаций 2001 г. Опубликовав описание боевых действий мотострелкового полка, составленное в июле 1941 г. его командиром и рисующее действия полка геройскими и эффективными, редакция объявляет, что эти записки «начисто опровергают и расхожее ныне в обществе мнение, согласно которому летом 1941 г. войска Красной Армии якобы поголовно были охвачены паникой и, не оказывая противнику упорного сопротивления, беспорядочно отступали»³. Не говоря уже о том, что достоверность опубликованного источника требует проверки — ведь командир полка заинтересован в том, чтобы представить действия своей части в лучшем свете! Напомним, что стрелковых и мотострелковых полков в Красной Армии летом 1941 г. было несколько сотен, и делать столь глобальный вывод на основании сведений о боевой работе лишь одного из них, мягко говоря, некорректно. Впрочем, что говорить о научной корректности, если комментаторы не замечают даже того, что описываемый в их публикации полк в состав Красной Армии вообще не входил (он принадлежал к войскам НКВД)! Что говорить о научной корректности, если публикатор документа не знает даже того, что общепринятое в те годы сокращение «к/р» означало не «криминальный» (!), а «контрреволюционный», — а редакция этой его ошибки не замечает и не исправляет! В том же периодическом издании снова и снова приводят фантастическую цифру в 57 000 уничтоженных советскими ВВС немецких самолетов⁴ — хотя из опубликованных в СССР еще в 1957 г. данных службы генерал-квартирмейстера люфтваффе видно, что такой величины могло достичь лишь общее количество уничтоженных и поврежденных (в том числе и совсем незначительно) немецких самолетов — и не на советско-германском, а на всех фронтах Второй мировой войны⁵... В общем, стремление к более или менее объективному изучению истории Великой Отечественной в России сейчас является уделом почти исключительно независимых исследователей, среди которых, однако, также встречаются и дилетанты в науке.

Все вышесказанное относится и к такому аспекту, как боевые действия авиации на советско-германском фронте. Имеющиеся несколько общих работ⁶, во-первых, затрагивают боевую работу лишь советских ВВС, а во-вторых, страдают всеми пороками советской военно-исторической науки (точнее, военно-исторической пропаганды) — бедностью приводимого фактического материала, бездоказательностью важнейших выводов, пропагандистским суесловием, наконец, просто лживостью. Характерна пометка, сделанная трижды Героем Советского Союза А.И. Pokрышкиным на полях книги «Советские Военно-воздушные силы

в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» напротив того места, где поются дифирамбы тактике советской истребительной авиации в апрельских боях 1943-го над кубанской станицей Крымская, где говорится о «ярко выраженном наступательном характере» этих боев, о том, что «удачно было организовано взаимодействие между родами авиации», об успешном применении крупных групп истребителей, «которые отгоняли патрулирующих вражеских истребителей или связывали их боем» и т.д. «Все было не так», — кратко написал участвовавший в этих схватках Александр Иванович⁷... Подлинно научного подробного исследования по истории боевого применения авиации на советско-германском фронте — свободного от идеологической заданности, основанного на достоверных источниках как советского, так и немецкого происхождения — у нас по-прежнему нет.

Естественно, создание такого труда — работа не для одного исследователя, и займет оно годы. Но, так или иначе, по-прежнему сохраняет свою актуальность идея, предложенная нами еще в 2005 г., в первом издании данной книги, — сделать хотя бы набросок, эскиз такого исследования. Ведь за последние 20 лет (примерно с 1992 г.) благодаря усилиям независимых российских, белорусских и украинских исследователей — из которых здесь должны быть названы прежде всего В.И. Алексеенко, Н.Н. Баженов, В.Г. Горбач, М.В. Зефиоров, Д.М. Дёгтев, К.Ю. Косминков, В.Р. Котельников, С.П. Кульбака, А.Н. Медведь, М.Э. Морозов, В.А. Обухович, В.И. Перов, О.В. Растренин, В. Раткин, А.И. Русецкий, Ю.В. Рыбин, М.С. Солонин, Д.Б. Хазанов и А.И. Харук — создан уже немалый задел материалов для написания научной истории боевого применения советских и немецких ВВС в Великой Отечественной войне. Исследуя частные вопросы истории советской и немецкой авиации и борьбы в воздухе в годы Второй мировой войны, эти авторы привлекли множество новых источников, среди которых не только ранее не изучавшиеся документы советских ВВС из фондов Центрального архива Министерства обороны России и Центрального военно-морского архива, но и документы люфтваффе, а также воспоминания пилотов люфтваффе и написанные уже в постперестроечные времена воспоминания советских летчиков-фронтовиков — воспоминания, уже не «приглаженные» советской цензурой и потому являющиеся источником просто бесценным! (Вообще, заслуги постперестроечных собирателей и публикаторов подобных воспоминаний — С. Анисимова, Н.Г. Бодрихина, В. Вахламова, А. Дикова, А.В. Драбкина, Г. Койфмана, О. Корытова, И. Крамника, В. Раткина, А. Серых,

А. Сухорукова, А. Юрченко, А. Яковлева и других — перед отечественной исторической наукой без преувеличения неопределимы: не забудем, что ветеранов-фронтовиков с каждым годом становится все меньше). Белорусские историки впервые опубликовали на русском языке известное исследование бывшего генерала люфтваффе В. Швабедиссена⁸ — представляющее собой, по существу, свод немецких источников по истории боевой работы советских ВВС на советско-германском фронте.

Огромную работу по сведению воедино фактического материала по истории люфтваффе, содержащегося в западной историко-авиационной литературе, проделал в последнее десятилетие М.В. Зефиров.

В общем, за последние два десятилетия в научный оборот введено множество новых фактов, рисующих нам историю боевых действий советских ВВС и люфтваффе в Великой Отечественной войне в совершенно ином, нежели в доперестроечные времена, свете. Фактов этих накопилось уже столько, что появилась возможность (а равно необходимость) перейти к их обобщению и анализу — и на этой основе заново или впервые исследовать целый ряд аспектов вышеназванной проблемы.

Предлагаемая работа и представляет собой попытку такого обобщения и анализа. Это отнюдь не история боевых действий авиации в Великой Отечественной войне. Целью автора является лишь:

- 1) подвести — хотя бы в первом приближении — итоги боевой работы советских и немецких ВВС на советско-германском фронте;
- 2) выявить причины, обусловившие ту или иную степень эффективности действий этих ВВС.

При этом автор счел возможным ограничить объект исследования тремя основными видами военной авиации Второй мировой войны — истребительной, штурмовой и бомбардировочной, — оставив за рамками работы деятельность авиации разведывательной, минно-торпедной, корректировочной и транспортной.

Первое издание этой книги⁹ вышло в свет в ноябре 2005 г. (в выходных данных указан 2006 г.) — как раз накануне второго (после 1992 г.) вала публикаций источников и независимых исследований, освещающих боевые действия в воздухе на советско-германском фронте. Готовя рукопись второго издания — вышедшего в октябре 2010 г. в издательстве «Яуза»¹⁰, — автор постарался в максимальной степени использовать эти источники и фактический материал этих исследований и учесть новые выводы

исследователей. Это позволило не только обогатить книгу фактическим материалом, но и уточнить или сделать более доказательными целый ряд выводов и оценок.

Подобная же работа проделана автором и при подготовке данного, третьего, издания, оказывающегося, таким образом, в очередной раз исправленным и дополненным.

Как и раньше, автор считает необходимым оговорить свой принципиальный отказ от общепринятого сейчас в историко-авиационной литературе использования вместо полных наименований авиационных подразделений, частей, соединений и объединений аббревиатур. Конечно, это ведет к увеличению объема текста — но, по твердому убеждению автора, то, что допустимо в специальных военных и технических изданиях, не всегда выглядит уместным в тексте исторического исследования. Поэтому вместо, например, 32 ГИАП у нас всегда будет значиться 32-й гвардейский истребительный авиаполк, вместо III/KG27 — III группа 27-й бомбардировочной эскадры, вместо 9./StG3 — 9-й отряд 3-й пикировочной эскадры — и т.д. Обозначения немецких самолетов будут приводиться не русифицированные (Me-109, Ю-88 и т.п.), а оригинальные немецкие (Vf109, Ju88 и т.п.). Мы считаем себя также вправе вернуться к первоначальному, соответствующему правилам русского словообразования, написанию прилагательного, образуемого от существительного «большевик» — «большевицкий».

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Русский архив. Великая Отечественная. Т. 15 (4–4). М., 1997. С. 366.

² Баграмян И.Х. Так шли мы к победе. М., 1988. С. 396.

³ Выстояли в пекле первых боев // Военно-исторический журнал. 2001. № 5. С. 22.

⁴ Корнуков А.М. Военно-Воздушные Силы Отечества: этапы большого пути // Военно-исторический журнал. 2001. № 8. С. 10.

⁵ См.: Мировая война. 1939–1945 гг. М.; СПб., 2000. С. 719–722.

⁶ Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М., 1968; Тимохович И.В. Оперативное искусство советских ВВС в Великой Отечественной войне. М., 1976; Кожевников М.Н. Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне. 1941–1945. М., 1985.

⁷ Цит. по: Тимофеев А.В. Покрышкин. М., 2003. С. 276–277.

⁸ Швабедиссен В. Сталинские соколы. Анализ действий советской авиации в 1941–1945 гг. Минск, 2001.

⁹ *Смирнов А.* Боевая работа советской и немецкой авиации в Великой Отечественной войне. М., 2006.

¹⁰ *Смирнов А.* «Соколы», умытые кровью. Почему советские ВВС воевали хуже Люфтваффе? М., 2010. В этом издании были также устранены следы малограмотной правки рукописи первого издания редакторами издательства «АСТ» — правки, которая была осуществлена без ведома автора и которая не только сделала местами корявым стиль изложения, не только нарушила во многих случаях правила оформления ссылок на источники и литературу, но и исказила смысл целого ряда фраз (особенно в первой части книги).

ЧАСТЬ I

Истребительная авиация

ГЛАВА I

Итоги боевой работы истребителей на советско-германском фронте

1. ПО КАКИМ КРИТЕРИЯМ ОЦЕНИВАТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ?

Конечной целью истребительной авиации является обезопасить свои наземные войска и другие рода своей авиации от воздействия воздушного противника. В последнее десятилетие в нашей стране как исследователями, так и летчиками-фронтовиками все чаще проводится та мысль, что только фактом достижения или недостижения этой конечной цели и определяется *эффективность действий* истребительной авиации. При этом читателя подводят к другой мысли — о недостаточной эффективности действий немецких истребителей и достаточной эффективности действий истребителей советских. Ведь немецкие летчики-истребители, указывают сторонники этой точки зрения, стремились прежде всего к тому, чтобы сбить побольше самолетов противника — неважно, каких! — и понести при этом как можно меньше потерь самим. Поэтому они пренебрегали непосредственным сопровождением своих бомбардировщиков и штурмовиков (ведь «привязанному» к этим последним, лишенному свободы маневра истребителю очень трудно «подловить» вражеский самолет, зато шансы быть сбитым самому очень велики) и позволяли тем самым советским «ястребкам» срывать бомбовые и бомбоштурмовые удары по советским войскам. А группы советских бомбардировщиков и штурмовиков, продолжают разбираемые нами сейчас авторы, немцы атаковывали только в момент выхода тех из атаки (когда красноезвездный самолет переставал быть прикрыт с хвоста самолетом,

идушим за ним), а то и вообще не атаковывали — если считали, что условия для этого невыгодны, что риск при прорыве сквозь истребительное прикрытие и/или сквозь сосредоточенный огонь воздушных стрелков слишком велик, т.е. сам удар по своим наземным войскам немцы сорвать не пытались. Советские же летчики-истребители гнались не за количеством сбитых, а за тем, чтобы не дать противнику нанести удар по советским войскам и не дать ему помешать действиям советских ударных самолетов¹.

Но, во-первых, подобные высказывания искажают действительность. Достаточно обратиться к сделанным в последние годы (и опубликованным А.В. Драбкиным) запискам бесед с советскими летчиками-фронтами, чтобы убедиться в том, что приурочивание истребителями люфтваффе своих атак на советские ударные самолеты (штурмовики Ил-2 и бомбардировщики Пе-2) к моменту выхода тех из атаки отнюдь не было «стандартной» (по выражению М. Солонина²) ситуацией. Если воевавший в 31-м истребительном авиаполку Л.З. Маслов замечает, что атаковать Ил-2 на подходе к цели немцы «не любили», то ветеран 12-го истребительного авиаполка ВВС ВМФ В.А. Тихомиров свидетельствует, что «атаковали они как придется — и меньшим числом, и большим, и на подходе, и на отходе, и смело, и настойчиво». То же следует и из воспоминаний сражавшегося в 21-м истребительном авиаполку ВВС ВМФ Н.П. Цыганкова и воевавших в 814-м (ставшим затем 106-м гвардейским) истребительном К.Г. Звонарева и Н.Е. Беспалова. А постоянно сопровождавший Ил-2 ветеран 867-го (затем — 107-й гвардейский) истребительного И.И. Кожемяко вообще утверждает, что «немцы чаще атаковали «иллов» на подходе к цели» (хотя «могли и на отходе, на преследовании») и никогда не воздерживались от атак («хотя бы один раз, но обязательно попытаются»). Из воспоминаний К.Г. Звонарева явствует, что еще летом 1944 г. немецкие истребители могли атаковать и в момент нахождения Ил-2 над целью (обычно они не делали этого из-за чрезмерно большого риска попасть под снаряды своих же зениток); это подтверждает и целый ряд эпизодов, описанных В.Г. Горбачом в его монографии о действиях советских ВВС в Курской битве. Из этой же работы — и даже из тех немногочисленных описаний боев «пешек» с истребителями, которые приведены в последней монографии А.Н. Медведя и Д.Б. Хазанова о самолете Пе-2, — видно, что еще на подлете к цели не раз атаковывались и советские бомбардировщики³...

Да и советские истребители правило «лучше не сбить ни один «мессершмитт», но и не потерять ни один из сопровождаемых Ил-2 или бомбардировщиков, чем сбить три «мессера», но поте-

рять хотя бы один сопровождаемый ударный самолет», стали жестко соблюдать только с конца 1943 г. До этого обычной была ситуация, описанная в директиве командующего ВВС Красной Армии А.А. Новикова от 7 июля 1943 г.: при встречах с немецкими истребителями советские «легко ввязываются с ними в бой, отрываясь от прикрываемых групп и часто теряют их»; это не раз происходило и в начавшейся 5 июля Курской битве⁴... До конца 1943-го пилоты краснозвездных «ястребков» отнюдь не были настойчивы и в попытках срывать удары немецких бомбовозов. «Все сообщения командиров немецких бомбардировочных подразделений, — писал анализировавший в конце 50-х действия советских ВВС генерал люфтваффе В. Швабедиссен, — свидетельствуют, что в 1941 г. советские истребители не представляли угрозы соединениям немецких бомбардировщиков и часто избегали боя с последними» (а также и с пикирующими бомбардировщиками «Юнкерс» Ju87); не проявляли они и «необходимого упорства в атаке»⁵. «Фактами на Калининском, Западном, Сталинградском, Юго-Восточном и других фронтах, — значилось и в приказе наркома обороны СССР № 0685 от 9 сентября 1942 г., — установлено, что наша истребительная авиация, как правило, действует очень плохо и свои боевые задачи очень часто не выполняет. Истребители наши не только не вступают в бой с истребителями противника, но избегают атаковать бомбардировщиков»⁶. Еще в июле 1943-го, во время оборонительного сражения на Курской дуге, пехота, по словам командующего 16-й воздушной армией Центрального фронта С. И. Руденко, «в один голос заявляла, что истребители ее не защищают, не дерутся с бомбардировщиками, а скрываются в тыл»⁷. Согласно советским же документам, так было и на наступательном этапе Курской битвы — в Орловской и Белгородско-Харьковской операциях. «Ястребки» 1-й воздушной армии Западного фронта, прикрывавшие в середине июля 5-й танковый корпус, «в очень редких случаях вступали в бой с бомбардировщиками противника, вообще вели борьбу вяло, не проявляя упорства», а часть истребителей 2-й воздушной армии Воронежского фронта еще и в начале августа 1943 г. стремилась так «прикрывать» свои войска, чтобы по возможности не встретиться с немецкими бомбовозами, а, «появляясь на поле боя в период нахождения там авиации противника, в большинстве случаев от боя уклонялась»⁸.

Во-вторых, немецкая истребительная авиация просто не могла позволить себе действовать по принципу, который ее российские критики считают единственно оправданным с военной точки зрения — «умри, а прикрытие обеспечить, без всякого «следующего

раза»⁹. Действия ее по этому принципу очень скоро закончились бы полным ее уничтожением. Ведь ее численность на советско-германском фронте — сначала из-за весьма ограниченного выпуска Германией истребителей, а затем из-за необходимости противостоять мощной авиации США и Англии — была очень ограниченной (на 1 января 1943 г. на советско-германском фронте насчитывалось около 12 300 советских самолетов, но только 395 немецких дневных истребителей, на 1 января 1944 г. — соответственно 13 400 и 473¹⁰). В тех условиях постоянной нехватки сил, в которые ее поставило военно-политическое руководство Германии, немецкая истребительная авиация после 1943 г. (когда от $\frac{2}{3}$ до $\frac{3}{4}$ ее сил стало поглощать противодействие англо-американскому воздушному наступлению на Рейх, а советские ВВС не только резко выросли количественно, но и перешли к более эффективной тактике) в принципе не могла нейтрализовать советские и обеспечить действия своих ударных самолетов. И максимум возможного для нее при том минимуме сил, которые у нее имелись, она могла сделать, только отказываясь от принятия боя в невыгодных условиях. В 1944—1945 гг. советские ударные самолеты летали уже большими группами и сохраняли компактный строй — что уменьшало число направлений, с которых самолет могут атаковать истребители, и позволяло концентрировать на атакующем оборонительный огонь сразу нескольких машин. А истребители сопровождения стали действовать двумя группами — одна из которых связывала боем атакующего противника, а другая держалась рядом с прикрываемыми в качестве второй линии обороны. Поэтому немецкие истребители атаковывали группы штурмовиков и бомбардировщиков, только если имелась возможность сделать это внезапно. Прорываясь «в середину кружившейся толпы» самолетов, подчеркивал, описывая зимние бои 1945-го в Венгрии и Словакии, Г. Липферт из II группы 52-й истребительной эскадры люфтваффе, «я получил бы множество попаданий» и «должен был бы повернуть домой, так и не сбив ни одного вражеского самолета», а внезапными атаками на замыкающие группу машины «почти в каждом вылете одерживал победу, сам не получая попаданий»¹¹. И, между прочим, применяя такую тактику в ходе немецкого контрудара у озера Балатон в январе 1945 г., части 52-й и других истребительных эскадр довели долю жертв истребителей в общей величине боевых безвозвратных потерь штурмовиков 17-й воздушной армии 3-го Украинского фронта примерно до 50% — хотя в среднем в советской штурмовой авиации она составляла тогда лишь 26%. Иными словами, боевая