

	Проект	«Реальная война»
	Цикл передач	«Вопросы историкам»
<i>Творческая группа</i> <i>СпецИстория</i>	Материал	Стенограмма СЕДЬМОГО выпуска
		часть вторая

<u>Морозов</u> <u>Мирослав Эдуардович</u>	кандидат исторических наук, главный научный сотрудник НИИ Военной истории ВАГШ ВС РФ	далее Морозов
<u>Сдвижков</u> <u>Олег</u>	Ведущий	далее Ведущий

Интернет-телевидение ЕСС.TV представляет цикл передач «Вопросы историкам» в рамках проекта «Реальная война». Выпуск седьмой. Часть вторая.

Ведущий: Здравствуйте, уважаемые зрители! В рамках проекта «Реальная война» мы продолжаем цикл передач «Вопросы историкам». Сегодня в студии я, Олег Сдвижков, а у нас в гостях уже не в первый раз главный научный сотрудник НИИ Военной истории Военной Академии Генерального штаба, кандидат исторических наук, полковник Мирослав Эдуардович Морозов. Здравствуйте!

Морозов: Добрый день.

Ведущий: Сегодня тема нашей беседы «Война в воздухе». В литературе часто звучит такой тезис, что руководство Люфтваффе, в отличие от руководства ВВС Красной Армии, обладало много большим военным

опытом и, так сказать, военным талантом. Что бы вы могли сказать по этому поводу?

Морозов: Ну, я хотел бы сказать по этому поводу, что, с учётом того, что ни ВВС Красной Армии, ни Люфтваффе в годы Великой Отечественной войны практически не осуществляли самостоятельных операций, то вообще говорить о каком-то уровне руководства, вычленив его, роль отдельных тех или иных авиационных командиров – очень сложно. У нас официально принято считать, что за годы Великой Отечественной войны ВВС Красной Армии провели 10 самостоятельных операций. Причём, все эти операции – от нескольких дней до недели занимают. А чем же всё остальное время занимались ВВС Красной Армии? Они занимались повседневной боевой деятельностью в виде обеспечения деятельности сухопутных войск. А тут что, собственно говоря, могли делать авиационные начальники? Они могли фактически осуществлять только лишь контроль над действиями подчинённых, чтобы подчинённые использовали новейшие методы, способы, которые внедрялись в практику ведения Вооружённых сил. Боевые документы, поскольку у нас боевые уставы все рода авиации в годы войны поменяли, допустим, если был Устав бомбардировочной авиации до войны – 38-го года, то потом новый уже в 43-м году, там уже совсем по-другому выдвигались требования – как должен применяться бомбардировщик на поле боя. Как они себя должны вести при отражении атаки истребителей и прочее всё. То есть, расставлять на нужные ключевые должности перспективных, проявивших себя командиров. Вот за что фактически отвечал командир. Качество командиров в данном случае определялось тем, насколько успешно новейшие методы и формы военных действий внедрялись в практику соответствующей авиационной части, соединения, воздушной армии, за что лично командующий отвечал. Мне хотелось бы тут немножко расширенно ответить, именно по формам и методам. Поскольку, у нас

зачастую, ну вот допустим, по истребительной авиации понятно – переход от трёхсамолётного звена к паре, к звену из двух пар – он как бы у всех на слуху, а вот что там соответственно штурмовики, бомбардировщики делали – толком никто ничего не знает. А на самом деле там ещё более глобальные изменения происходили. Если, допустим, в 41-м году авиационная часть, каждая общевойсковая армия имела свою собственную смешанную авиационную дивизию из нескольких полков самолётов. Командир дивизии фактически являлся командующим военно-воздушными силами такой-то общевойсковой армии. Вот он находится в штабе командующего армии. Вот немцы по этой по обороне этой армии наносят удар. Командующий армией ставит задачу: начальник авиации, давай, вот на этом участке прорываются танки противника, нанеси какой-то удар. И вот начиналось ... Пока, значит, выяснят, где эти танки, сколько этих танков, определяют наряд силы, свяжутся с аэродромом, на котором находятся самолёты, поставят задачу, личный состав эту задачу уяснит, техники подготовят самолёты к вылету, подвезут бомбы ... Засекаем секундомер – 6-8 часов. За эти 6-8 часов либо оборона на этом участке уже прорвана, либо танки отбиты и на каком-то другом участке уже наступают или перегруппировываются для соответствующего наступления. Поэтому оперативность была низкой и эффективность поддержки сухопутных войск оставляла желать много лучшего. Но далеко за опытом успешного применения авиации ходить было не нужно – перенимали у противника всё самое лучшее. Чем, допустим, немцы занимались? Немцы имели передовых авиационных наводчиков, которые имели сигнальные ракеты. Вот, допустим, прорываются немцы на таком-то участке фронта. Штаб авиационного соединения, который обеспечивает действия вот этой танковой дивизии, с интервалом в 15 минут, например, по эскадрилье пикирующих бомбардировщиков присылает к линии фронта. И дальше они становятся в круг чуть-чуть за линией фронта и ожидают сигнала

наведения от этого авиационного наводчика. Он ракетами укажет им цель, ну, допустим, артиллерийскую батарею какую-то или ещё что-нибудь. Они всё, значит: «сигнал принял» и пикируют, наносят удар. От бомб избавились – улетают. Пока они, значит, улетают, там с интервалом в 15 минут прилетают следующие эскадрильи, которые авиационный наводчик, получив просьбу от командира пехотной части, которую он поддерживает, уже ракетами на какую-то другую или на эту же цель, если она не подавлена, то же самое направит. Следующим этапом уже было введение прямой радиосвязи между этим наводчиком, находящимся на земле, и вот этими самолётами, кружащими над полем боя. Ну, и мы то же самое – эти все способы заимствовали. Переломным в этом плане был 43-й год. Уже весной и летом 44-го года мы точно по такой же схеме точно так же руководили действиями своих штурмовиков. Если, допустим, мы прорываем тактическую зону обороны противника, там главную роль играла артиллерия. Потому что она была более многочисленна, ну и проще, так сказать, в применении и использовании, то уже после того, как мы в тактическую зону обороны противника проникли, уже за дальностью наших батарей происходит бой, в глубине обороны противника или вышли на оперативный простор и наткнулись на какой-то узел сопротивления – здесь наступающие войска может поддержать фактически только авиация. Потому что артиллерия она традиционно где-то во втором эшелоне. Не было у нас такой вот самоходной артиллерии, которая появилась только после Великой Отечественной войны, где на танковых шасси гаубицы всевозможные были, самоходные пушки. То есть, у нас была самоходная артиллерия в годы Великой Отечественной войны, но это была артиллерия прямой наводки. То есть, штурмовые орудия, грубо говоря, которые доты могли на поле боя уничтожать, ещё какие-то цели. Но так, чтобы вести навесной огонь на глубину 10-15 километров, это могла только обычная колёсная буксированная артиллерия, которая от наступающих войск

отставала. И тут её роль играла авиация. Точно так же, как она, допустим, в 41-м году у немцев, когда они уходили глубоко в прорыв, тоже пикирующие бомбардировщики этот прорыв поддерживали. Ну, и по этому же самому рецепту в 44-45-м году старались всё осуществлять. Вот в этом плане был значительный прогресс. И то, что мы этими всеми формами и методами овладели, мы вписали их в боевые уставы, мы смогли обучить своих лётчиков использованию этих форм и методов, мы могли создать соответствующую структуру авиационных наводчиков, авиационных представителей при штабах сухопутных войск – в этом, наверное, и проявилось качество нашего командования. Которое смогло всё это дожать, довести до ума и превратить в схему, которая бы работала и решала задачи.

Ведущий: Вы не могли бы сказать, вот Смирнов в книге «Сталинские соколы в крови» (А. Смирнов «Соколы», умытые кровью») пишет об исключительно низком общем уровне образования советских авиационных начальников. Что-то непонятное: специально подбирали в авиационные начальники людей с низким уровнем образования?

Морозов: Ну, образование, как говорится, не вещь в себе. Но так получилось, поскольку у нас революция соответствующая в 17-м году произошла, а война уже в 41-м, у нас не успело пройти между тем и этим событием несколько поколений людей. И у нас те люди, которые были действительно на маршальских, на генеральских должностях, они должны были себя проявить ещё в Первую мировую войну или в гражданскую войну. Выдвинуться, естественно, по социальному происхождению из тех слоёв, которые считались пролетарскими, то есть рабочие или крестьяне. Какое у них до 17-го года могло быть образование? Понятно. Естественно, да, я могу это подтвердить, что в послужных картах многих наших генералов смотришь: военное образование – там какая-нибудь Академия имени Фрунзе Генерального штаба, но что до этого? Какое общее

образование? Там может быть и 3 класса церковно-приходской школы. Ну а как уже человек вот этот вот разрыв между церковно-приходской школой и Академией Фрунзе компенсировал? Ну, видимо, самообразованием. Наверное, да, кому-то это не удавалось. Но большинству удавалось. И всё-таки, то, что мы победили в Великой Отечественной войне является определяющим фактором, чтобы судить о той или иной степени военного искусства. Ведь сколько пришлось перебрать тех же и командующих фронтами, и командующих воздушными армиями, прежде чем утвердились те люди, которых мы уже относим к победителям.

Ведущий: Ну да, я думаю, если бы среднее образование в России, обязательное среднее образование ввели не в тридцатые годы, а где-нибудь в 1900-м году, ситуация была бы иной. Но, к сожалению, этого не произошло.

Морозов: Да. Не их вина, а их беда то, что у нас так всё было. И здесь вот мы выходим к моему, не знаю, если это будет уместно сказать, любимому выражению Иосифа Виссарионовича, которое он в 31-м году на съезде Профсоюзов сказал: что мы отстали от промышленно-передовых стран Западной Европы на 100 лет, но мы должны пробежать это расстояние в 10 лет. Либо мы его пробежим, либо нас сомнут. И, то есть, признавалось, что мы очень сильно им уступали. Давайте скажем об этом честно: да, уступали. И сразу, как говорится, станет легче на душе и понятнее, почему не так просто и зачастую большой кровью мы побеждали в войне. Но победили-то мы, всё-таки не завалив противника трупами, а победили-то мы в результате успешно проведённых наступательных операций.

Ведущий: То есть, сначала мы фактически за 10 лет провели индустриализацию, культурную революцию ...

Морозов: Строительство военно-промышленного комплекса, которое практически ...

Ведущий: Создание ВПК ...

Морозов: Да. Которое практически отсутствовало по целому ряду направлений в Российской империи, да? Подготовили вот эти вот кадры ... Но к чему пришла Россия через неполных 4 года Первой мировой войны? Всё – армии нечем было стрелять, не было снарядов. Горлицкий прорыв – 2 снаряда в сутки на орудие. Когда не смогли отразить немцев с австрияками. У нас в Великую Отечественную войну как бы тяжело не было, но у нас были орудия, были снаряды, у нас были самолёты. Немцы считали, что они уже к началу июля 8 тысяч самолётов сбили, а они всё не кончались, не кончались и не кончались. И было кого сажать в эти самолёты.

Ведущий: Здесь сразу встаёт вопрос о качестве подготовки пилотов. Ну, об этом тоже много пишут, насколько качественной была подготовка пилотов, они имели налёт тренировочный по 200 часов ... И в Красной Армии лётчиков сажали за штурвал, отправляли в бой после трёх, десяти, двадцати часов ...

Морозов: Сказать, что в Красной Армии сажали после двадцати, это значит не сказать ничего. Почему? Потому, что в разное время было по-разному. Если у немцев, по-моему, вот я смотрел цифры, к началу Великой Отечественной войны, к моменту проведения операции «Барбаросса», считалось нормой – до того, как попадал в боевую часть, он где-то там 430 часов налёта имел. В Красной Армии было поменьше. Но самые минимальные цифры – они имели место в конце 41-го, начале 42-го года. Там, действительно, были лётчики и с двадцатью часами налёта, и с восемью часами налёта, но на боевых самолётах. То есть, не на учебных самолётах начального этапа обучения, а потом промежуточных УТ-1, УТ-4 и прочее, а вот именно на боевом самолёте, на том, котором ему предстоит летать в части, вот на этом боевом самолёте он мог 8 часов всего налетать, да. Фактически освоив взлёт–посадку. Естественно, по прибытию в часть очень многие из этих пилотов становились лёгкой добычей для

противника, чего греха таить. Имело место быть такое. Но на этом же не остановились. У нас же после этого был и ... после 42-го и 43-й, и 44-й, и 45-й. И там цифры налёта стали возрастать. И отменили железный вот этот курс подготовки, стали уже дифференцированно, то есть, смотрят: вот одному легко даётся эта вся практика – чего его держать в этой лётной школе, если он освоил хорошо и взлёт, и посадку, и значит, воздушный бой? Выпускали его и с сорока, и с шестьюдесятью часами налёта – парень рвётся на фронт. Но на фронте его тоже не сразу, между прочим, в бой бросали. Потому что в воздушных армиях были учебные полки, он сначала в этом учебном полку или в запасном авиационном полку какое-то время полетает. Попал в часть, его тоже не сразу зачастую в бой бросали. Понятно, что там обстановка решающей была: если полк не вылезает из боёв, конечно, никто отдельно там беречь его не будет. Но если не было это активным участком фронта, то его далеко не сразу допускали до боевых вылетов. Он вместе со своим командиром эскадрильи полетает в районе аэродрома, потренируется в воздушном бою – и только через месяц, через два, через три начинает совершать боевые вылеты. То есть, была поэтапная система. А в училищах некоторых, благодаря такой дифференцированной системе, – бывали случаи, что да, придумано такое было понятие «курсант Великой Отечественной войны». То есть, он там мог полвойны – не выходит, не может сдать на удовлетворительную оценку. Но может, кстати говоря, и неудачно он отбор прошёл в военное училище. Может он, действительно, может, от фронта не откашивает – действительно, не может сдать эти выпускные экзамены. Его отправляют назад. Его не ведут туда пушечным мясом, не отправляют на фронт. Его оставляют доучиваться. Вот он доучивается и тогда пытается сдать все необходимые зачёты. Поэтому налёт мог быть очень разный.

Ведущий: То есть, мы тут, в данном случае не должны посыпать голову пеплом и говорить, что «у нас людей неподготовленных бросали в бой»? То есть, ситуация менялась.

Морозов: Ситуация менялась.

Ведущий: В начале войны это одно ...

Морозов: То есть, такие факты были, что их бросали в бой неподготовленными, но с середины войны старались всячески этого избегать. А у немцев в свою очередь наоборот регресс был. Потому что потери подготовленных лётчиков происходили, и те, кто приходил им на смену, они имели уже гораздо меньший налёт. И вот за счёт этого ко второй половине 44-го, к 45-му году у нас уже уровень подготовки с немцами нивелировался. Наши стали больше летать, немцы – меньше летать.

Ведущий: Скажите, пожалуйста, а как менялись самолёты в течение войны, типы самолётов, их качество – с нашей стороны, с немецкой стороны? Что происходило?

Морозов: Далекое не всем странам, участвовавшим во Второй Мировой войне, да даже бы сказал большинству из стран, участвовавших во Второй Мировой войне, не удалось революционно изменить качество своих самолётов и в ходе ведения военных действий менять один тип самолёта на другой. Люфтваффе, истребительная авиация от начала до конца войны прошло на разных модификациях Мессершмитта-109, он у них был основным истребителем. У нас Як-1 существовал к началу войны, потом из него получился Як-7, параллельно линии развития Як-9. Потом, значит, ещё облегчили, переделали, поставили другой двигатель – Як-3. То есть, тоже это были, можно сказать, самолёты одного семейства, которые последовательно развивались. Принципиально новых? Понятно, что у немцев появилась реактивная авиация. Хотя она в основном действовала против союзников, против нас – в 45-м году, когда уже размеры Германии

сократились до такого, что от Восточного до Западного фронта можно было долететь на одной заправке самолёта. Тогда они волей-неволей оказались, в том числе, и в нашем радиусе действия. Ну а так, конечно, хотелось, чтобы у нас самолёты были в годы Великой Отечественной войны лучше. Потому что ни наши истребители к началу Великой Отечественной войны – даже новых типов – в полной степени не могли соперничать с истребителями Люфтваффе по своим техническим характеристикам. Мы их начали из одной модификации, меняя двигатели, облегчая, меняя набор вооружения получать следующую модификацию. Но получалось так, что она, да, эта следующая модификация становилась лучше, она могла успешнее сражаться с тем немецким истребителем, против которого она планировалась, – но за этот период немцы уже делали свою новую модификацию истребителей. И вот этот разрыв, к сожалению, оставался. Устранить этот разрыв опять же смогли только лишь к середине 44-го года в истребительной авиации. И ещё что бы я хотел сказать: тут очень сильно, конечно, карты портили сами технологические возможности промышленности. Ведь ни для кого не секрет, что наиболее подготовленные кадры ушли на фронт. Хотя у многих и была бронь, но всё равно основной рабочей силой на заводах и предприятиях были подростки, женщины. И качество производства самого, да и технология производства, и станочный парк – после войны подсчитали историки, что количество станкочасов на производство одного самолёта у немцев примерно в 4 раза было больше, чем у нас. Больше у них было гораздо алюминия, нам приходилось алюминий деревом заменять. Самолёт получался тяжелее, худшие имел характеристики такие вот важные для манёвренного боя на вертикали, как возможности по набору высоты, возможности по пикированию. Ну, целый комплекс. По ударным самолётам, честно говоря, мы тоже уступали. И по весу боевой нагрузки, и по самим возможностям точно наносить бомбовые удары. Потому что штурмовик ИЛ-2 не имел

бомбардировочного прицела. Лишь в 44-м году там появился временной механизм штурмана, который позволял, когда цель под крылом скрылась, включался как бы секундомер, в автоматическом режиме происходило сбрасывание бомб. Попастъ можно, но только для этого нужно было выдержать определённую скорость и высоту сбрасывания цели. А так – бомбардировочного прицела нет, как с горизонтального полёта попасть? Если бомбы падают куда-то там под самолёт. Ну, пикирующий бомбардировщик Пе-2 – далеко не сразу на нём начали пикировать из-за тех проблем с подготовкой личного состава, о котором мы с вами говорили. Нам пришлось проходить войну на тех самолётах, которые были к 41-му году, ну, допустим, в ходе войны появился фронтовой бомбардировщик Ту-2, но не смогла промышленность полностью Пе-2 на Ту-2 заменить. Всё равно их было несколько дивизий, а остальная вся часть на Пе-2, который был уже к 41-му году – со всеми его достоинствами и недостатками. Но всё равно, в общем и целом, задачи-то решали все, которые ставились сухопутным командованием, обеспечивали проведение успешных наступательных операций. Берлин взяли.

Ведущий: Не могли бы вы сказать вот о чём. Сейчас пишут, что, понятно, 41-й год, армия не успела подготовиться, неожиданное нападение – как бы тут можно много найти объяснений, почему были такие потери у советских ВВС. Но многие авторы пишут и приводят цифры совершенно вот, так скажем, не фантастических потерь, а фантастического соотношения потерь в течение всей войны – 42-й, 43-й год, 44-й мы теряем в разы больше самолётов. Вот, может ли здесь существовать что-то особенное в методике учёта потерь? Ну как люди понимают потери в Военно-воздушных силах? Ну, самолёт сбили, значит, самолёт потерян. Или самолёт вернулся на свой аэродром – значит, всё нормально. Существует ли здесь что-то, чего мы не знаем?

Морозов: Сама методика потерь, значит, она была несопоставима в ВВС Красной Армии и в Люфтваффе. Я кратко, тезисно, потому, что о нём можно было бы говорить часами, а кратко, тезисно бы наметил. Что имеется в виду? У нас критерии, наверное, всем очевидные на слуху. То есть, самолёт сбит – это в воздушном бою, там в него попали чем-то, он упал. Вот самолёт сбит. Подбит, получил какие-то повреждения, не смог дотянуть до аэродрома, где-то сел. Может, разбился при посадке, может, не разбился. Значит, подбит, но ремонтпригоден. Вот. Соответственно, фигурировало в оперативных донесениях: столько-то сбитых, столько-то подбитых, по причинам – сбиты зенитной артиллерией там, погибло в воздушном бою и не вернулись с выполнения боевого задания, разбились при посадке ... Ну в общем, все вот эти очевидные вещи. Начинаем смотреть немцев. Вот по большинству эскадр – истребительных, бомбардировочных – в 50-е, 60-е, 70-е, 80-е вышли книги. Очень многие из них имеют приложения, где именно с претензией на немецкую аккуратность даётся заводской номер там самолёта такого-то, тактический номер его такой-то, такой-то. Вот, значит, судьба этого самолёта. И дальше что мы видим в графе «Потери». Потеряно 60%, потеряно 70%, потеряно 100%. Из-за чего, где и как? Ну, допустим, написано «отвалился мотор». Потом начинаешь смотреть по Журналу боевых действий этого соединения, выясняется, что отвалился у него мотор при посадке не просто так, а потому что он был изрешечен просто – очередями истребителей. Но пишут: «техническая неисправность». А это на самом деле боевая потеря. Опять же, 60-70-80% что под этим понимать? 70% – это что? Крыло или два крыла уцелело? Сколько не обращались по обмену вот наш институт, он с немецкими историками общается: «Есть какое-то наставление? Есть какая-то методичка, при помощи которой, глядя на этот упавший на землю самолёт, немецкий инженер, техник, кому это было положено, определял,

что вот, этот самолёт потерян на столько-то процентов?» Чёткого ответа услышать не удалось. Непонятно.

Ведущий: То есть, получается вот как ...

Морозов: Кто определил, что он потерян на 70, а не на 80%? На основании чего? Непонятно. И вообще, дальнейшая судьба этого самолёта? Продолжал ли он существовать, как самолёт, или был списан на запасные части? Что под этим понимается? Можно ли считать его полностью потеряннм, этот самолёт? Или он подбит, но ремонтпригоден? Переводя на наш язык. Никто этого не знает, и сказать не может. Следующий момент. Что журналы боевых действий, соединений, отчёты о каких-то операциях, ну, честно говоря, они не блещут и у нас, и у немцев. Потому, что когда отчёт об операции пишется, как правило, с момента операции проходит несколько месяцев, уже всем как бы немножко не до того, и там можно чуть-чуть занизить цифры, сколькими ты располагал к началу операции самолётов, можно завысить. Как правило, занижали. Потери – то же самое, занижали. Это у нас, это и у немцев можно увидеть. Но, в то же время, у нас можно посмотреть ведомости боевого численного состава на первое число каждого месяца и отчётность по потерям. И вот это, то, что велось, так сказать, органами технического контроля, там будут отличаться цифры от отчёта – в большую сторону, как правило. Там будет проходить всё. Но эти документы – они есть. А у немцев этих документов в нормальном виде нету. У них этим занимался генерал-квартирмейстер Люфтваффе, который ежемесячно по каждой авиационной эскадре и непосредственно по каждому самолёту вёл учёт, кто сбит, кто чего. Вот июнь 41-го года они дали списки, а уже в июле пошло к этому дополнение, в августе было дополнение опять же к июню. И по мере того, как шли дальше по Великой Отечественной войне, этот вот разрыв между основным донесением и дополнительным – он всё у немцев больше возрастал, возрастал, возрастал. В конце 43-го года они давали дополнение

за период Сталинградской битвы. Получается, что для того, чтобы они могли отчитаться, сколько они, допустим, потеряли в 45-м году, нужно было бы продолжить существование Люфтваффе до 46-го, 47-го года. Чтобы они успели всю свою канцелярию, бухгалтерию закончить. Поэтому, кто на самом деле, сколько и чего потерял – ну вот, по каким-то отдельным там боям, направлениям, эскадрам можно иногда найти цифры. Но в целом для той статистики, чтобы вот положить с одной стороны наши цифры: в Великую Отечественную мы потеряли 88 тысяч самолётов, из них 43 тысячи боевые потери, 45 тысяч потери эксплуатационные – в ходе подготовки там личного состава и прочее. И рядом положить немецкую цифру – я, честно говоря, сомневаюсь, что мы это когда-то увидим. Вряд ли.

Ведущий: Получается, что вот многие пишут, приводя эти ужасные цифры: ах, вот «Сталинские соколы», которые не умели воевать, а на самом деле ...

Морозов: На самом деле все эти цифры, точно так же, как цифры там воздушных побед асов они, ну я не знаю, может быть, могут в качестве каких-то ориентиров для восприятия использоваться. А может быть, и не могут. Потому что, как эти цифры получены, далеко не всегда понятно. Особенно по Люфтваффе. У нас вот командиры несли ответственность за неправильный доклад. Причём, если ты скрываешь свои потери, ты тоже несёшь ответственность. И поэтому были вынуждены докладывать. У немцев такой ответственности суровой за неправильные доклады не было. И возникал очень большой соблазн занижить свои потери. И они этим пользовались. Я целый ряд примеров мог привести тактического уровня, вот скажем: ну там нашёл у немцев неучтённый самолёт, ну и о чём это говорит? Мало ли кто не ошибается? Но это систематически происходило.

Ведущий: То есть, есть факты, что действительно немцы занимались ...

Морозов: Есть. Есть факты потерь немецких самолётов, пленения немецких лётчиков, которые не проходят по их эскадрам. То есть, ловят лётчика: фамилия, имя, отчество там, грубо говоря. Он: я такой-то, такой-то, служил в такой-то эскадре. Потом смотришь немецкий материал: да, был в такой-то эскадре такой-то лётчик, но – вот он не такого-то числа, а такого-то числа сбит. Наши его в один день поймали, а он у них числится совсем в другой день, там, допустим, в качестве потери. Или вообще даже не числится.

Ведущий: То есть, немецкая аккуратность здесь, в общем-то, не является аргументом? Происходит всё ...

Морозов: Не является аргументом. А ещё, если у них учёт потерь самолётов с лётчиками более-менее в порядке, то вот учёт потерь самолётов без лётчиков, учёт, например, самолётов, потерянных на аэродромах, в гораздо меньшем порядке. Если самолёт гибнет без лётчика, то он мог и не учитываться. Если на аэродроме повреждался бомбардировкой, я очень часто видел, ну вплоть до смешного доходило, что вот мемуары немецкого лётчика, который там прятался во время налётов советской авиации на аэродром под своим Мессершмиттом. И он говорит: «Я вылез оттуда, и весь фюзеляж был иссечён осколками». И здесь же, здесь же, рядом, из Журнала боевых действий эскадры: «Потерь в этот день не было». Что хотите, то и делайте.

Ведущий: Много пишут об асах советских, немецких асах. Вот последние годы – эти страшные совершенно цифры, когда там немецкие асы сбивали по 300-350 самолётов, а советские асы – 50-60 самолётов. И как-то меркнет героический ореол ... и как же нам с этим быть?

Морозов: Ну, вот как раз, поскольку люди, не являясь специалистами, больше всего клюют на такие яркие показатели, то в значительной степени вот эти все иконы асов и созданы специально для того, чтобы забить таким образом голову простому обывателю. Почему я так уверенно об этом

говоря? Да потому, что ни у одного из асов – ни у советского, ни у немецкого невозможно подтвердить вот этот заявленный боевой счёт. Каким бы он 300 раз гениальным не был. Его не то, что невозможно подтвердить потому, что он не подтвердится. А просто невозможно собрать документальную базу, чтобы его можно было проверить. Потому что в подавляющем большинстве это были групповые воздушные бои. И всегда заявка группы истребителей, куда входил этот ас, она во всех случаях фактически превышает количество потерянных самолётов противостоящей стороной. И кому эти самолёты распределять из группы, которая заявила, что она насбивала самолёты противника, – непонятно. То есть, искусственно ещё как-то можно подобрать, но зачастую – нет. Потом, если говорить о Хартмане, у которого 352 победы. У меня один знакомый тоже решил проверить его боевой счёт. К чему пришли? Значит, август 44-го года, 52-я истребительная эскадра, в которой воевал Хартман, сражается на румынском фронте. Вот в несколько дней он заявляет о 8 сбитых в воздушных боях самолётах. В оперативных сводках противостоящей нашей воздушной армии, по-моему, 3-го Украинского фронта, вообще нет потерь в воздушных боях. Но в то же время за Хартманом якобы стоят какие-то снимки и даже есть там ссылки на современный немецкий архив роликов кино-фото-пулемётов, что он якобы кого-то сбил. Хотелось бы увидеть, что на этих роликах запечатлено! Потому что по нашим оперсводкам – этого нет. Нету потерь. Оперсводки тоже могут быть, конечно, неточными, но не до такой степени, что 8 самолётов заявлено – и ноль. Вот. А в том, что асы, да и вообще в принципе лётчики всегда завышали потери, нанесённые ими противоборствующей стороне, сомневаться не приходится. И классических примеров тому море. Вот, допустим, мне ближе тема морской авиации. Могу доложить: 25-26 мая на севере 44-го года на севере идёт конвой. Наша авиация по нему нанесла 7 воздушных ударов. Немецкая авиация пыталась этот конвой прикрыть.

Немцы доложили о 72-х сбитых самолётах. Наши потеряли 15 самолётов фактически, из которых две трети считалось сбитыми зенитной артиллерией. Вот кто из немецких асов, а их там среди этих 72-х воздушных побед тоже там себе немало ребята нарисовали, кому из них засчитывать сбитые самолёты, а кому говорить «извини, парень, ни фига ты не сбил»? Причём в этих 72-х победах, ещё на тот момент немцы, засчитав эти 72 победы, уже, я считаю, допустили большое лукавство. Лётчики доложили, что из 72-х этих побед примерно 50 приходится на самолёты Бостон, А-20, которые у нас в минно-торпедной авиации поставлялись по Ленд-лизу. И в то же время немецкая разведка точно знала, что у нас всего один единственный полк, который по штату имеет 30 самолётов, летает на этих Бостонах. То есть, они – получается на 20 штук больше, чем было в ВВС Северного флота. И, несмотря на это, победы засчитывались. Вот вам ещё одна иллюстрация немецкой «аккуратности». На самом деле, на самом деле есть другие вещи, гораздо более объективно свидетельствующие. О чём бы я, например, задумался. Не о том, что Хартман имел 352, а Кожедуб там 62 победы. Я бы задумался о том, как получилось, что у Хартмана 1525 боевых вылетов, и он остался жив к концу Второй Мировой войны, а у Кожедуба всего 330 боевых вылетов. Как так получилось? И вот здесь вот, именно вот в этом мы и узнаем, в чём там, допустим, была сила или слабость советской и немецкой авиации. То, что немцы, имея меньшее количество самолётов, компенсировали численную слабость своей авиации тем, что они нещадно эксплуатировали своих лётчиков. Они до 6, до 8 боевых вылетов могли совершать в течение одного дня. Да, действительно, это имело место быть. А почему наши так не летали? А у наших были большие, численно превосходившие немцев, ВВС Красной Армии, но они совершали 1-2 вылета, потому что нечем зачастую было заправить самолёты. Или, допустим, другая ситуация: осень или весна, один аэродром раскис, с него самолёты взлетать не могут,

другой полк дивизии, который на хорошем аэродроме, вот он летает. А тот ждёт, когда аэродром высохнет. Ещё там кучу всяких объяснений можем найти этому. Что немцы свою эскадру пополняли непосредственно на фронте – им приходил Мессершмитт, он садился на него и летел. Хартман. А наш полк, потеряв материальную часть, отводился в тыл, там два месяца находился в тылу. Это не его вина, а его беда, может быть, Кожедуба. Он, может быть, и готов был 1500 раз слетать. Но не было у него такой возможности. Да и, в общем-то, и необходимости такой острой не было в этом. Сделал 330 вылетов. А пропорционально получается примерно у одного и у другого: одна победа на 4 вылета. Это если говорить о вот этих вот счетах, которые непонятно откуда взялись. Вот поэтому я считаю, что слишком много внимания уделяется этому, а любой спрос рождает предложения. Хотите героев? Вот давайте создадим из какого-то там товарища сделаем аса. Вот повезло ему 1500 раз слетать и не погибнуть – вот он ас. Ну, в каком-то смысле, наверно, – раз он жив остался. Но сколько он сбил самолётов противника – это вопрос, на который никто никогда не даст чёткого вразумительного ответа. Эта цифра абстрактная, чисто пропагандистская. Так надо это и всегда иметь в виду.

Ведущий: Не могли бы вы сказать ... Ну вот Вторая Мировая война закончилась уже много лет назад, но споры идут до сих пор, не утихают, прошли уже десятки лет ... Как изменилась роль авиации с тех пор? Что происходит сейчас? Какую роль играет авиация в современном мире? Военная авиация?

Морозов: На мой взгляд, роль авиации – мы с вами рассматривали Первую Мировую, потом Вторую Мировую и современность – вот этот низкий старт, высокий разбег и высокий полёт, то есть, вот эта прямая снизу вверх имеет тенденцию в этом же направлении и двигаться. То есть, если какие-то рода сил – был период их расцвета, потом заката, то авиация нет. Она как на подъёме находилась с момента своего зарождения, так продолжает

находиться и сейчас. С чем это связано? На мой взгляд, это связано с тем, что те войны, которые сейчас ведут (я не беру войну с терроризмом, всё-таки это не классическая война, не классическое определение), они, эти войны конца двадцатого, начала двадцать первого века и тенденция, которая сохраняется в вооружённых силах, они ведутся ограниченными наёмными армиями. Они ведутся без привлечения больших мобилизационных ресурсов, которые имеет государство. По этому поводу даже уже иронизируют в произведениях художественных, в различных фильмах, что Америка не объявляла никому войны, со времён Пёрл-Харбора, войны не объявлялись, они просто тихо ведутся и желательно, чтобы народ, население об этом не знали. А для того, чтобы народ, население о них не знали, что нужно? Маленькая армия, состоящая из профессионалов, никаких призывов, да? Но как может эта маленькая армия, состоящая из профессионалов, решать такие, довольно-таки сложные большие задачи как там, например, разгром вооружённых сил такой немаленькой страны, как Ирак, например, в перспективе, я не знаю, Иран и прочее? Как, через что это можно обеспечить? Да только через применение новейших видов вооружений, через применение высокоточного оружия. А авиация является самым лучшим носителем для всех этих систем. Если корабли – они только в морской среде могут что-то сделать, сухопутные войска – на суше, и то они должны входить в контакт непосредственный с противником, всегда есть риск получить сдачи, пусть даже на 50 убитых солдат противника потерять одного своего. То с авиацией это может происходить ещё более безнаказанно. Для той стороны, которая наносит авиационные удары. Ну, естественно, залогом для этого должен быть технический прогресс, который стоит за плечами этой стороны. А здесь, конечно, развитые промышленные державы они имеют большую фору перед странами, допустим, третьего мира. Поэтому они заинтересованы в том, чтобы осуществлять там свои вооружённые

акции против стран третьего мира именно с опорой на это новейшее вооружение, авиацию они используют как нигде лучше.

Ведущий: То есть, мы в начале двадцать первого века приходим к идеям начала двадцатого. И авиация становится совершенно самостоятельной силой? И может решать ...

Морозов: Да, да. Значит, это проявила война в Югославии. Как я уже говорил, в 1999 году, когда без проведения наземной акции блоку НАТО удалось своими бомбардировками Югославии добиться необходимого для себя решения Косовской проблемы. Авиация сыграла главную роль в победе подконтрольных американцам сил в 2003-м году в Ираке. И сейчас введено даже, появилось такое понятие «Сетецентрическая война», что является калькой с английского «Network-centric warfare». То есть, введение военных действий сетью, в центре которой есть какой-то командный пункт. Грубо говоря, разведывательный ударный комплекс. Солдат сухопутных войск – он уже не солдат в полном понимании. Это передовой авиационный наводчик. За спиной у него находится штаб, который принимает решения на применение оружия. Имеется в виду высокоточного мощного оружия дальнобойного. И авиация, которая решает за нанесение этого удара. Или там пусковые установки каких-нибудь оперативно-технических ракет. Если этих ракет не жалко. Но авиация в этом плане лучше, потому что она может простыми железными бомбами забомбить, в крайнем случае. Объект, который не располагает ПВО, первая волна самолётов уничтожит, допустим, уничтожит радиолокационные станции противорадиолокационными ракетами, следующая волна уже сможет не дорогими бомбами, например, с лазерными наведениями, а простыми нанести удар. Или неуправляемыми ракетами авиационными обстрелять какую-то цель – достаточно тоже будет эффективно. То есть, перспектива большая есть, эта перспектива понятна всем военным специалистам. Они продолжают авиацию

развивать, появилось понятие воздушно-космических операций нанесения ударов. Ну и, исходя из этого, значит, Российская Федерация тоже пытается в части касаемой эти вещи отслеживать, брать на вооружение всё самое лучшее. Ну, будем надеяться, что этот этап пройдет только в историческом плане, без каких-либо боевых опытов, боевых путей.

Ведущий: Вспомнилось почему-то: старый китайский лозунг «Рыть глубокие тоннели, готовиться к войне».

Морозов: Да, это именно авиация научила их этому лозунгу.

Ведущий: Мирослав Эдуардович, спасибо большое за эту интересную беседу. И я надеюсь, мы ещё увидим вас в нашей студии.

Морозов: Да, спасибо за предоставленную возможность – с большим удовольствием пообщался на столь интересную тему. Спасибо.

Ведущий: Дорогие друзья! Пишите нам, и мы постараемся ответить на ваши вопросы. Всего вам доброго.