

## СОСТОЯНИЕ ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ НЕМЕЦКО-ФАШИСТКОЙ ГРУППИРОВКИ ПРОТИВОВОЗДУШНОЙ ОБОРОНЫ БЕРЛИНА (1944–1945 ГГ).

Семенов А. С.

*Учреждение образования «Гродненский государственный университет  
имени Янки Купалы»*

*г. Гродно, Республика Беларусь*

**Аннотация.** В статье рассматривается порядок подготовки германской истребительной авиации к проведению Берлинской операции. Анализируются трудности, возникшие перед командованием военно-воздушных сил Германии.

**Ключевые слова:** истребительная авиация, командование люфтваффе, Германия, Берлинская операция.

**Annotation.** The article discusses the procedure for preparing German fighter aircraft for the Berlin operation. The difficulties encountered by the command of the German Air Force are analyzed.

**Keywords:** fighter aviation, Luftwaffe command, Germany, Berlin operation.

В условиях возросших боевых возможностей советских ВВС, их большой роли в достижении задач, решаемых сухопутными силами Советского Союза, гитлеровское руководство всесторонне готовило люфтваффе к обороне столицы Германии. Перед немецко-фашистскими военно-воздушными силами стояли задачи по завоеванию господства в воздухе, нанесению максимального урона сухопутным силам и нарушению работы советских коммуникаций. Германия по-прежнему располагала крупными вооруженными силами, в том числе ВВС, оснащенными самыми современными образцами вооружения.

Опыт боев в 1944 г. показал немецкому командованию всю тяжесть дезорганизации, к которой привело применение всей мощи советской авиации для борьбы с центрами обеспечения и транспортными артериями. В целях минимизации разрушительных последствий и решения проблем в дальнейшем, военно-политическим руководством страны предпринимались решительные шаги по систематическому формированию на базах общевойсковых подразделений резерва истребительной авиатехники [1].

На рубеже 1944–1945 гг. в Германии осуществлялись реорганизационные мероприятия в люфтваффе. В ходе реализации государственной программы расширения истребительной авиации, немецкий военно-промышленный комплекс был переориентирован на выпуск преимущественно одномоторных самолетов и в достаточно сжатые сроки укомплектовал ими части и соединение люфтваффе [2].

К 1945 г. в тактических действиях люфтваффе происходит смена системы боевого применения. В условиях серьезного ограничения материальных и технических возможностей военно-промышленного комплекса рейха, руководством страны основные усилия были направлены на сбережении боевого потенциала ВВС и минимизации негативных последствий в ходе их использования. Так, военно-воздушные подразделения вели ограниченное прикрытие сухопутных подразделений и в значительной мере сократили число боевых вылетов для перехвата средств воздушного нападения американцев и англичан даже на тыловых территориях [3].

Следует отметить, что производству самолетов военно-политическое руководство страны по-прежнему уделяло много внимания. Несмотря на ограниченные ресурсы только в период зимы 1944 – весны 1945 г. боевой потенциал истребительной авиации фашистов вырос с 2 до 4 тыс. самолетов (фактически в 2 раза) [4].

Командованием люфтваффе была разработана и принята специальный комплекс мероприятий по развитию истребительной программы. На первом этапе (декабрь 1944 г.) упор делался на создание новых групп ночной истребительной авиации, для комплектования которых использовались легкие одномоторные самолеты огневой поддержки. Мобилизация всех имевшихся в распоряжении средств, а также оптимизация производства позволило уже к началу 1945 г. сформировать 4 группы ночных истребителей общей численностью порядка 350 машин. При этом, отметим, что испытывая колоссальную потребность в истребителях, командование военно-воздушных сил было вынуждено пойти на серьезное ограничение проведения ночных боевых заданий, а высвободившимися самолетами были восполнены потери истребительных соединений [5].

Затем (в январе 1945 г.) руководством люфтваффе было принято решение оптимизации организационно-штатной структуры соединений путем перевода их на новый четырехэскадрильный состав. Увеличение боевого состава военно-воздушных подразделений на эскадрилью позволило удвоить их численность. В свою очередь, на третьем этапе (февраль 1945 г.) было сформировано шесть новых соединений истребителей. Наконец, на четвертом этапе февраль-март 1945 г. на вооружение люфтваффе стали поступать истребители с реактивным двигателем (Me-163, Me-262, Арадо-234) [5].

Следует отметить, что мероприятия по увеличению истребительной авиации в Германии осуществлялись одновременно с реорганизацией (перестройкой) существовавших летных частей и соединений. В период с января и по март 1945 г. были приняты решительные меры интенсификации работы ремонтно-восстановительных подразделений люфтваффе, что позволило отремонтировать, укомплектовать и вернуть в строй 20 истребительных частей [6].

В начале 1945 г. определенные трудности испытывали подразделения ночной истребительной авиации. Невзирая на то, что указанный род по-прежнему оставались наиболее эффективной частью люфтваффе, тем не ме-

нее, в их деятельности начали демонстрировать признаки регресса. Трудности, возникшие перед гитлеровцами, объясняются рядом факторов:

- во-первых, серьезно активизировалась авиация американцев и англичан (интенсивность их боевых вылетов увеличилась в несколько раз);
- во-вторых, освобождение значительной территории Западной Европы фактически лишила возможности рейхом осуществлять раннее предупреждение налетов и тем самым эффективно вести противовоздушную борьбу;
- в-третьих, часть подразделений ночных истребителей стали привлекаться для осуществления не свойственных для себя функций штурмовых действий;
- в-четвертых, сильное ограничение ресурсной базы негативно стало сказываться на уровне боевой подготовки летного состава;
- в-пятых, неся ощутимые потери и ущерб аэродромной инфраструктуры от ударов американской и английской авиагрупп, вынудили фашистов ограничить работы световых приборов аэродромов необходимых для ведения боевой работы в ночное время. Кроме того, значительно упал уровень подготовки технического персонала аэродромных служб и соответственно технического обслуживания. (В условиях возраставшего дефицита людских ресурсов для сухопутных соединений и промышленности ощущалась серьезная проблема с получением квалифицированных кадров). Однако общий состав ночной истребительной авиации продолжал увеличиваться. Так, если в октябре 1944 г. в рейхе насчитывалось 800 ночных истребителей, то в январе 1945 г. их уже было 1 200 единиц [7].

Стоит отметить, что все обозначенные выше проблемы значительно снижали боевой потенциал ночных истребительных соединений, однако их количественный рост (максимальная численность была достигнута к весне 1945 г.) во многом компенсировал существовавшие трудности. Ночные истребительные подразделения сохраняли свою боеспособность и по-прежнему несли огромную опасность для советских и «союзных» бомбардировщиков действовавших в тыловых районах рейха.

Таким образом, в развитии немецко-фашистской авиации к 1945 г. наблюдалась некоторая динамика. С одной стороны, фиксировался количественный прирост истребительной авиации (дневной и ночной) остававшейся грозной силой в борьбе с советскими и «союзными» средствами воздушного нападения. С принятием на вооружение самолетов реактивными двигателями новый импульс в развитии получила штурмовая, бомбардировочная и разведывательная авиация. Однако, с другой стороны, все сложнее становилась ситуация с материально-техническим обеспечением летных соединений негативно сказывавшаяся как на количестве вылетов и качестве обслуживания техники, так и на процессе подготовки летного состава. Стремительное продвижение советских и «союзных» войск и освобождение европейского континента негативно сказывалась на аэродромной инфраструктуре все чаще становившейся целью для нанесения ударов. Отступая, гитлеровцам постоянно приходилось оборудовать новые взлетно-посадочные полосы не всегда

надлежащим образом. В целом в военно-воздушных силах гитлеровской Германии складывалась противоречивая ситуация, характеризовавшаяся наличием огромного боевого потенциала, однако имевшего весьма ограниченные возможности по его применению [1].

### Литература

1. Schwabedissen, W. Russian Air Force in the Eyes of German Commanders. – Ayer Co Pub, 1968. – 234 p.

2. Knopp, G. Die letzte Schlacht: Hitlers Ende / G. Knopp. – Hamburg : Hoffmann und Campe, 2005. – 255 p.

3. Brutting, G. Das waren die deutschen Kampflieger-Asse 1939–1945 / G. Brutting. Stuttgart, 1974. – 325 p.

4. Шунков, В. Н. Самолеты Германии Второй мировой войны / В. Н. Шунков. – Минск : Харвест, 2015. – 352 с.

5. Aders, G. History of the German Night Fighter Force 1917–1945 / G. Aders. – London : Crecy Books, 1992. – 256 p.

6. Хаупт, В. Сражение за Берлин: штурм цитадели Гитлера, 1945 / В. Хаупт. – М. : Центрполиграф, 2008. – 219 с.

7. Ерофеев, Т. Противовоздушная оборона Берлина в период Второй мировой войны // Военно-исторический журнал. – 1961. – № 3. – С. 48–64.