

65 лет Победы

В. Н. КРАСНОВ

«В НЕБЕ ВОЙНЫ»: СОВЕТСКО-ГЕРМАНСКОЕ ПРОТИВОСТОЯНИЕ В ВОЗДУХЕ ГЛАЗАМИ ПРОТИВНИКОВ (1941–1945)

О Второй мировой войне написаны тысячи книг, среди них есть и сборники фотодокументов. Но во всем этом море военной литературы нет ни одного фотоальбома, целиком посвященного действиям авиации на Восточном фронте. Этот пробел восполняет альбом «В небе войны» издательства «Русавиа»¹. При подготовке книги ее авторы решили показать действия ВВС по обеим сторонам линии фронта, взглянуть на войну в воздухе глазами советских и немецких участников событий. Во многом это стало возможным благодаря находке в одном из российских архивов коллекции фотографий 1941–1944 гг. берлинского агентства *Presse-Illustration*. Поставленная задача обусловила необычность полиграфического оформления альбома. Две фотолетописи событий воздушной войны, российская и германская, начинаясь с противоположных сторон книги, сходятся в одной географической и временной точке – Берлин, май 1945 г.

Работа над книгой продолжалась несколько лет. Перед авторами стояла задача отразить все основные этапы многолетней войны в воздухе, показать тяжелый и опасный труд авиаторов и, в то же время, по возможности избежать использования многократно тиражированных фотографий. Поиск новых материалов велся и в России, и в Германии. Были использованы фонды Российского государственного архива кинофотодокументов, Центрального архива электронных и аудиовизуальных документов г. Москвы, Российского государственного военного архива, Российского государственного архива социально-политической истории, Центрального государственного архива кинофотодокументов г. Санкт-Петербурга, Центрального военно-морского музея, Центрального дома авиации и космонавтики, Центрального фотоархива Германии (Кобленц), Немецкого музея (Мюнхен), личных архивов.

В альбоме содержится около 900 фотографий, из которых примерно треть сделана немецкими фотокорреспондентами. Среди них – снимки разрушенных бомбардировками городов и захваченных самолетов, пилота Василия Сталина, советских женщин-летчиц, «воздушных мостов» люфтваффе по снабжению окруженных под Москвой и Сталинградом немецких войск, хроника перелета министра иностранных дел СССР В. М. Молотова в Англию и США в 1942 г.

Авторами книги являются руководитель проблемной группы истории авиации ИИЕТ РАН Д. А. Соболев, петербургский коллекционер и историк авиации Г. Ф. Петров и шведский историк Г. Соллингер. Ее презентация состоялась на Международном авиакосмическом салоне в г. Жуковском в августе 2009 г. и вызвала большой интерес у посетителей выставки.

¹ Петров Г. Ф., Соболев Д. А., Соллингер Г. К. В небе войны. Фотохроника 1941–1945 гг. М., 2009.



В начале Великой Отечественной войны основную часть советских истребителей составляли самолеты Н. Н. Поликарпова – И-16 и И-153. На фотографии – звено И-16 из 4-го гвардейского истребительного авиаполка на аэродроме Новая Ладога под Ленинградом осенью 1941 г.



Биплан И-153 уступал И-16 в скорости, но зато был очень маневренным. Этот самолет, которой летчики называли «Чайка», запечатлен в 1941 г. на одном из аэродромов Северного фронта. Вот-вот будет сигнал из ракетницы – команда на вылет



В первые дни войны против немцев несколько раз применяли самолет-звено – четырехмоторный бомбардировщик ТБ-3 с двумя истребителями И-16 под крылом. Истребители несли по две бомбы. В нужный момент пилоты истребителей отсоединялись от бомбардировщика и с пикирующего полета сбрасывали бомбы на цель. Так летом 1941 г. был уничтожен стратегически важный мост на Южном фронте



Но значительно большую роль сыграли штурмовики Ил-2. Этот бронированный самолет с мощным вооружением успешно применялся против танков и пехоты противника до последних дней войны. Зимой вместо колес самолет устанавливали на лыжи



На замену И-16 и И-153 выпускали более современные истребители «Як», «МиГ», «ЛаГГ». Но в 1941 г. их было еще мало и летчики только осваивали эти машины. На фотографии – МиГ-3 после вынужденной посадки на капустное поле



Первое время немецкие истребители господствовали в небе, поэтому чтобы снизить потери полеты бомбардировочной авиации части выполнялись ночью. На снимке – экипаж бомбардировщика СБ перед ночным вылетом



Легкомоторный учебный биплан У-2 в годы войны применялся для самых различных целей. Санитарный вариант С-2 использовался для вывоза раненых с поля боя



К концу 1942 – началу 1943 г. на вооружении советской авиации были уже вполне современные самолеты, не уступающие немецким. Одной из таких машин был истребитель Ла-5, за годы войны их построили около 10 тысяч



Самым массовым из советских истребителей был Як-9, выпущенный в количестве почти 17 тыс. экземпляров. Группа этих самолетов из 6-го гвардейского истребительного полка ВВС Черноморского флота сфотографирована над Крымом во время воздушного парада в честь освобождения Севастополя (1944)



Основу бомбардировочной авиации к концу войны составляли бомбардировщики Пе-2. По скорости они почти не уступали истребителям. Снимок сделан в небе Германии в 1945 г.



Лучшим немецким бомбардировщиком был Юнкерс Ju-88. В полете – Ju-88 из эскадры KG 3 «Блиц»



Поиском целей для авиаударов занимались экипажи разведчиков Фокке-Вульф FW-189, прозванных в советских войсках «рама». «Прилетела “рама” – жди беды», – говорили солдаты



Бомбардировщик Хейнкель He-111 был создан в 1930-е гг. на основе скоростного пассажирского самолета фирмы «Хейнкель». He-111 активно применялись в первые годы Великой Отечественной войны, участвовали в налетах на Москву



Разведчик BV-141 фирмы «Блом и Фосс» не получил большого распространения. Этот самолет интересен своей необычной конструкцией: место второго мотора занимала кабина экипажа. Такая «несимметричная» компоновка является уникальным случаем в истории самолетостроения



Самым большим транспортным самолетом времен войны был шестимоторный Me-323 «Гигант». На Восточном фронте немцы применяли его с 1944 г.



Основным немецким истребителем являлся Мессершмитт Bf-109. С 1943 г. на фронте появился новый самолет Фокке-Вульф Fw-190. Фотография сделана во время проверки работы двигателя на аэродроме