**Статистические данные о потерях во Второй мировой войне.**

Подготовил и проанализировал А.М.Тимофеев на основе данных МО СССР.

**Погибло:**

англичан – 320 000 чел., поляков – 6 028 000 чел.,

американцев – 325 000 чел., немцев – 9 700 000 чел. – в войне

чехов и словаков – 364 000 чел., против СССР, а всего 13 600 000 чел.

итальянцев – 400 000 чел., мирного советского населения – 20

французов – 520 000 чел., млн. чел., плюс военные потери –

югославов – 1 600 000 чел., около 7 млн. человек.

Объективный анализ потерь неопровержимо доказывает, что именно СССР разгромил фашистскую Германию, потери же союзников свидетельствуют не об их военном мастерстве, а о том, что сражались они на второстепенных фронтах, и то, как известно, с 1944 года, когда исход был уже предрешен Красной Армией. При этом, несмотря на катастрофы первых лет, СССР сумел выровнять положение и по военным потерям, и только человеконенавистническая политика гитлеровцев, когда уничтожение людей было поставлено на поток, дала в результате страшные, неимоверно огромные цифры общих потерь Советского Союза во Второй мировой войне.

В годы Великой Отечественной войны более 11 000 воинов стали Героями Советского Союза, среди них по этническому составу:

8160 – русских, 90 – армян, 18 –марийцев, 10 – удмуртов,

2069 – украинцев, 69 – узбеков, 18 – туркмен, 9 – эстонцев,

309 – белорусов, 61 – мордвин, 15 – литовцев, 9 – карелов,

161 – татарин, 44 – чуваша, 14 – таджиков, 8 – калмыков,

108 – евреев, 43 – азербайджанца, 13 – латышей, 7 – кабардинцев,

96 – казахов, 39 – башкир, 12 – киргизов, 6 – адыгейцев,

90 – грузин, 32 – осетина, 10 – коми, 6 – бурят,

3 – абхазцев,

3 – якута и другие.

**Несколько рассказов о войне, записанных со слов майора запаса, штурмана Тимофеева Александра Михайловича, 17 Воздушная Армия** (70-е годы ХХв.)

Пожалуй, к одним из самых запомнившихся эпизодов войны я бы отнес тот час, когда для меня она еще не началась, как не началась еще для многих моих товарищей по воинскому эшелону, отвозившему нас на войну. Это было где-то в сентябре 1942 года; спутники мои, в основном, были молоды, как и я, может, поэтому в вагонах царило чуть ли не приподнятое настроение – помните, как у Толстого: «И страшно, и весело» - но мы, мечтая «как следует» врезать фашистам, не могли предполагать, что судьба, как позже точно выразится один из самых знаменитых поэтов и писателей Великой Отечественной Константин Симонов, «уже поделила нас на живых и мертвых»…

И вот, не так уж близко от линии фронта, эшелон остановился где-то в пути, люди попрыгали с вагонов по нужде, те, кто постеснительней, отбежали подальше, те, кому все равно, остались рядом, и вдруг - авианалет! Взрывы, пулеметы, месиво - все моментально! И я, 21-летний парень, впервые в жизни увидел перерезанные пополам, но еще живые, еще говорящие обрубки тел, еще хрипящие: «Помоги!», и дрыгающуюся отдельно от туловища ногу, кишки, море крови - то, что только что было людьми, превратилось в кровавые куски, в безвозвратные потери войны, хотя до войны-то еще не доехали, и никому и ничего не врезали...

И это - тоже война, ее отвратительный, бесчеловечный лик...

После прибытия в пункт назначения потекли, как сейчас говорится, «ратные будни», но тот первый фашистский налет навсегда остался в памяти…

Кажется, летом 1943 года на самолете связи По-2 после обмена картами мы возвращались в полк. По-2 – это такой легкий двухместный самолетик конструкции Поликарпова 1929 года. Это биплан со скоростью 120 км/час, сделанный из фанеры и ткани, однако достоинством которого была способность планировать даже при выключенном двигателе и приземляться в неприспособленных местах, на любой полянке. Но все же он представлял из себя легкую добычу, особенно днем.

Мы шли вдоль реки Оскол. Да, там есть город Старый Оскол, и мы летели днем. Я постоянно наблюдал за небом, и вот, когда оглянулся в очередной раз, увидел вдали сзади какой-то самолет. Хлопнул впереди сидящего летчика по плечу – он оглянулся и тоже заметил самолет. Садиться надо! А впереди берег крутой, но у нас-то скорость маленькая. Лезем вверх. А мимо уже огненные трассы летят. Это фашист уже по нам шпарит! Одолели, наконец, берег, а «Мессер» на второй заход пошел. Мы садимся, и тут он сверху как даст! Оказалось, что еще в воздухе он нам один цилиндр пробил. Кроме того, перебиты были подкосы, которые крылья держали. Но мы уже на земле. Не успел наш самолет остановиться, а летчик уже из кабины вываливается на крыло, да так, что неким местом вмятину сделал. Я в другую сторону вывалился. А на нас были новенькие темно-синие комбинезоны. Так что «Мессершмитт» новый заход по нам сделал – на фоне светло-зеленой травы мы как на ладони. Снаряды у «Мессера» небольшие, но если попадет, то ведь не просто пробьет, а еще и взорвется. И вот лежишь на земле-матушке около самолета, всем телом в нее вжимаешься, а сверху приближающийся рев двигателя фашиста. Как стреляет – слышно, как снаряды рядом рвутся – слышно, а скорость у «Мессера» - порядка 620 км… Но ничего, обошлось. Улетел. Подошли мы к самолету: масло хлещет, бензин хлещет, а не загорелся! Удачно. Опустил крылышки наш По-2… Потом добрались на попутных в полк, доложили. Поехали туда техники. Что-то около месяца они восстанавливали самолет. Ничего, потом пригнали в полк и летали еще…

Видел ли я немецких летчиков?

…В 43 году при штурмовке нашего переднего края был сбит «Ю-88». Пехота тут же бросилась к самолету. Летчик и штурман сразу подняли руки, а выскочивший стрелок-радист выхватил пистолет и давай стрелять по подбегающим солдатам. Это был настоящий немец: белобрысый, голубоглазый, отстреливался до последнего, и, наверное, убил кого-нибудь. Схватившие его солдаты вывернули ему ногу в обратную сторону. Я видел все. Этого немца отправили потом в госпиталь, а штурмана и летчика привезли к нам в полк для отправки в штаб армии. Сопровождавший их сержант, опытный вояка, привел пленных в наш КП. А сколько нам тогда было? Летуны по 22-24 года. Немцев так близко мы видели в первый раз. Посадили их рядом, сняли с них шлемы, и сравниваем. Наши кожаные куда лучше их тряпичных. Посмотрел на это все сержант и говорит: «Ну, это вы зря, ребята. Вы немцев не знаете – это такой народ… Встать!» Взял он телефонный провод, пленным руки назад, одного, второго связал. Летчик был лет тридцати – высокий, красивый, с волнистыми черными волосами, голубоглазый. Штурман – пониже ростом, без особых примет. На другой день, когда стали рассаживать их по самолетам, чтобы доставить в штаб армии (в задних кабинах По-2), встал вопрос развязать им руки. Все тот же сержант возмутился: «Да вы что? Это такой народ, я знаю фрицев. Сбегут ведь!» Связал он им и ноги, и прикрутил веревки к чему-то там в кабине. Последнее, что я видел, это бьющиеся на ветру черные волосы немецкого летчика – он без шлема был…

После допроса в штабе армии какой-то майор вывел на улицу и застрелил из пистолета того летчика. Мне показалось, что проявление такого «героизма» в штабе армии за 150 км от передовой не с лучшей стороны характеризует этого майора, просто отрицательно. Хотя, кто знает, может, у него были основания, может, его близких замучили фашисты, и он всех их ненавидел, вот и расстрелял безоружного.

Что еще я могу рассказать? Я не совершал великих подвигов, воевал как все, и никогда не отказывался от заданий. Кстати, боевых вылетов совершил, по крайней мере, на два ордена, но так их и не получил, потому что не сложились у меня отношения с командиром, который и писал представления к наградам, а в моем случае этого не сделал. Бывало и такое на войне, и нередко, но я скажу, что досада у меня до сих пор…

Я с юности мечтал о небе, уже в 9-м классе закончил харьковский аэроклуб, куда ходил на полеты пешком через весь город, вставая в 3 утра, а потом возвращаясь в школу. Но в школе об этом никто не знал, я никому не рассказывал, что после окончания аэроклуба получил звание «пилот запаса», но очень гордился, когда инструктор сказал мне: «Ты, Шурка, здорово летаешь! У нас сейчас нет летчиков, поэтому перегони самолет на другую точку».

В 39-м меня взяли в армию, я поступил в Мелитопольское летное училище, мечтая стать «военлетом» - военным летчиком, но набор в летчики был закончен, и мне пришлось поступить на штурманское отделение в надежде на переход потом, однако этого не случилось, я с отличием окончил училище и к началу войны уже имел кубик в петлице (мл. лейтенант).

Вот эпизод, который я запомнил на всю жизнь.

Поскольку меня как одного из лучших выпускников оставили в училище инструктором аж до средины 1942 года, и отпустили на войну только после шестого рапорта, мне не пришлось так и столько отступать, как многим моим ровесникам с первых дней войны. Но все же два раза нам, эскадрилье, где я служил, пришлось драпать. В октябре 42-го я был на фронте, а где-то в январе 1943 это произошло. Наши войска отбили у немцев станицу Тацынскую, а те решили вернуть ее себе. Наши самолеты эскадрильи связи По-2 стояли на окраине этого небольшого городка. Когда немцы начали наступать, нам ничего не сообщили, и мы поняли это, когда снаряды начали рваться на летном поле. Впереди были одни немцы, а наши самолеты находились у них на пути. Техники, оружейники и все прочие «слуги самолетов» навалили в грузовик двигатели, пропеллеры, и сами попрыгали в кузов. А на самих самолетах должны были улететь по три человека – летчик, и в задней кабине штурман и техник. Из кабины я видел немецкие танки, которые, плюя в нас огнем, тоже заметили наш самолет, и поползли в нашем направлении. На белом снегу поля, то тут, то там появлялись черные воронки, визжали осколки, стоял грохот… Наш самолет пошел на взлет, прыгал, прыгал на лыжах, да так и не взлетел. Летчик разворачивает его, снова мы мчимся между воронками, и снова не можем взлететь. После очередной неудачной попытки летчик обернулся к нам и заорал на техника: «Вылазь! Вылазь! К такой-то матери!» Тот раскрыл рот, потом вывалился из кабины, и под осколками, между взрывами побежал к отъезжавшей машине, догнал ее, и был принят в кузов. А мой самолет снова прыгает по полю, я уже не вижу, где можно разбегаться на ровном месте. Летчик с силой и злостью дергает ручку на себя, я с замиранием жду, когда настанет мой черед вылезать, но По-2 вдруг оторвался от земли и как пьяный, не набирая высоты, заскользил над нею. Мы улетели. При этом «драпе» наша эскадрилья не потеряла ни одного человека. Потом мы узнали, что у нашего самолета не тянул один из пяти цилиндров.

…А во второе мое отступление нас предупредили заранее, и эскадрилья так же без потерь вернулась на прежнюю точку базирования.

Около 12 боевых вылетов я сделал на корректировку. Это на передовую и немного за – чтобы корректировать наши налеты. Летали на самолете Ил-2, который совсем не приспособлен для подобных дел. У летчика сзади броня, и он ничего не видит, а я прижимаюсь лицом к стеклу и тоже плохо вижу, что где расположено. На виражах же рискованно летать, так как кроме земли ничего не видать. Если корректировщика сопровождают истребители, то, увидев «мессеров» или «фокке-вульфов», они частенько – ручку на себя, и вверх, а ты – как хочешь. Потом они смогут это объяснить тем, что набирали высоту для атаки, а затем потеряли корректировщика из виду. Самолет в небе вообще легко потерять. Но меня истребители любили, я пел, смеялся, шутил, и они говорили: «Мы тебя, Сашок, прикроем!»

Немцы же имели прекрасный, маневренный, скоростной самолет – разведчик – «раму», двухфюзеляжный «Фокке-вульф -189». У этого самолета был стеклянный пол, позволявший все хорошо видеть. Обычно «рамы» летали над передовой, где зениток или нет, или мизер. Да и то эти зенитки, обладавшие большой точностью, умная голова придумала применять против танков. А эти зенитки скороговоркой стреляли: ту-ту-ту-ту… Ту-ту- ту-ту… Ту-ту-ту-ту-ту… И пехота придумала шутку: зенитки бьют по самолетам, как всегда, скороговоркой: «Кому-кому-кому-кому..? Кому-кому-кому?» А немцы отвечают: «Вам! Вам! Вам!» - бомбами.

Но все равно немцы нас побаивались, и всегда устраивали переполох, когда нас замечали. Так и осталась у меня в памяти фраза, не раз звучавшая в эфире и в моих наушниках: «Ахтунг, ахтунг! Руссише корректировише флюгцойг!» - «Внимание, внимание! Русский корректировочный самолет!».

12.06.1979. Шел фильм «Великая Отечественная» - «Война в воздухе». Тогда зашел разговор о «джентльменстве» на войне. А.М.Тимофеев:

- По-джентльменски воевали французы у себя на родине. В чем это выражалось? Прилетят они на немецкий аэродром и покачивают крыльями: «Взлетайте, мол, сразимся!» А немцы этого не делали. Француз летит низко, вот они и начинают бить по нему из зениток и разных зенитных автоматов, и частенько сбивали этих джентльменов. Практично. Но и у нас такие неумные встречались. Прилетят к немцам на аэродром и вызывают их, а те откроют огонь из зенитных батарей прикрытия, и – готов «герой». «Практиш». Из-за этого было много ненужных потерь.

И немцы тоже прилетали на наши аэродромы, к истребителям. Раз прилетят, второй, третий. Все вызывают на бой. И какой-нибудь Иван примет вызов, полетит, тут его на взлете и собьют. А бывало: взлетит один наш, а на него пара «мессершмиттов» навалится, или из-за облаков еще пара. И все… То есть заранее спланированная операция под видом «джентльменского» сражения.

Но что я никогда не забуду – это рейд наших танков по немецким тылам. У них был аэродром около станицы Тацинской, и вот наши танки прорвались туда, и пошли по хвостам фашистских самолетов. Пропахали они этот аэродром великолепно! Я был там, видел их работу. Потому что, когда они все места освободили, все немецкие самолеты, подвергшиеся танковой атаке, остались на аэродроме. Картина, я скажу, потрясающая. Правда, конец у этого танкового рейда был невеселым. Эти танки в прорыв пошли, и было их побольше танковой дивизии. Они много наделали переполоху немцам, но потом остались без горючего. Им, правда, мы сбрасывали его на парашютах с Ли-2, но ведь парашюты ветром сносит – какие нашли, какие нет. Так что в живых остались некоторые, а многие – нет.

**О самолетах Великой Отечественной.**

**…**Самолет «Аэрокобра» американского производства, на котором летал трижды Герой Советского Союза Александр Иванович Покрышкин (59 побед официальных, а на самом деле много больше, может, около 100!) не лучше нашего Яка, но тоже хороший. У него сильное вооружение – 37мм пушка, 4 обычных пулемета, и 2 крупнокалиберных. Однако своих побед Покрышкин добивался прежде всего личным мастерством и им самим придуманными приемами. Покрышкин очень много внес в теорию и практику воздушного боя, и не раз одерживал победы над самыми известными асами Германии.

А вот Ил-2 – это уникум, это – гениальность, это – великолепная машина! В 1944 году наш полк воевал в Венгрии, в районе озера Балатон. Туда же перебросили блестящую немецкую эскадру «Рихтгофен». Это были лучшие асы фашистской Германии. Самолет Ил-2 защищен отлично: снизу броня, спереди пушки, пулеметы и броня, да еще стекло фонаря толстенное, сзади броня и стрелок с пулеметом. Но эти асы отыскали слабые места и стали бить нас в них. Летчики «Рихтгофен» великолепно владели самолетом: они взмывали высоко вверх, а затем с переворотом через крыло пикировали на нас и били точно по незащищенной части кабины. За неделю боев наш полк потерял больше трети своего состава. Многих фашисты посшибали прямо над озером. Не только из нашего полка, конечно. Сбивали они и Илы, и бомбардировщиков, и истребителей. Потери наши на Балатоне были огромные: летишь над озером, а на мелководье из воды торчат хвосты самолетов. Много…

И все равно в конечном итоге наше превосходство в воздухе было подавляющим! Благодаря самолетам, летному мастерству и героизму наших летчиков. Немецкие асы набирали основное количество своих побед в начале войны, в основном, за счет грамотной организации в период наших неразберих, и разности в летных качествах техники – я уже рассказывал, как наш По-2 (120 км/ч против 620 км/ч) стал легкой добычей «Мессера», но к средине войны, а особенно к ее окончанию, именно мы, на своих самолетах, диктовали немцам свои условия.