

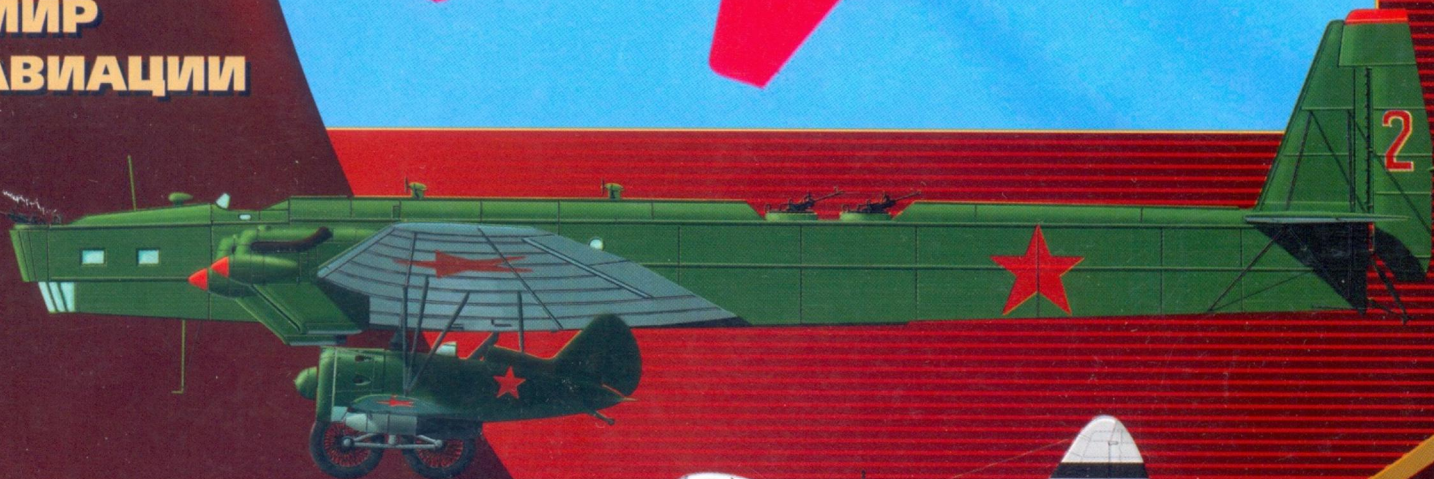
Мир ТЕХНИКИ

для детей

5. 2011



МИР
АВИАЦИИ



МОРСКАЯ
СЕРИЯ



И-16 тип 24 авиации Северного флота, на котором летал самый результативный советский ас начального периода Великой Отечественной войны Борис Сафонов, ставший первым из летчиков, удостоенных в годы войны звания дважды героя Советского Союза (до своей гибели в мае 1942 года он одержал 30 воздушных побед)



И-16 тип 24 из состава 67-го истребительного авиаполка, Юго-Западный фронт, август 1941 года

Пикирующий бомбардировщик И-16 тип 24 СПБ



И-16 тип 29 из состава 71-го истребительного полка авиации Балтийского флота. Ленинградский фронт, 1942 год

И-16 тип 29 из состава 156-го авиаполка, зима 1942 года



Рисунки А.Шенца

К 70-летию со дня начала Великой Отечественной войны

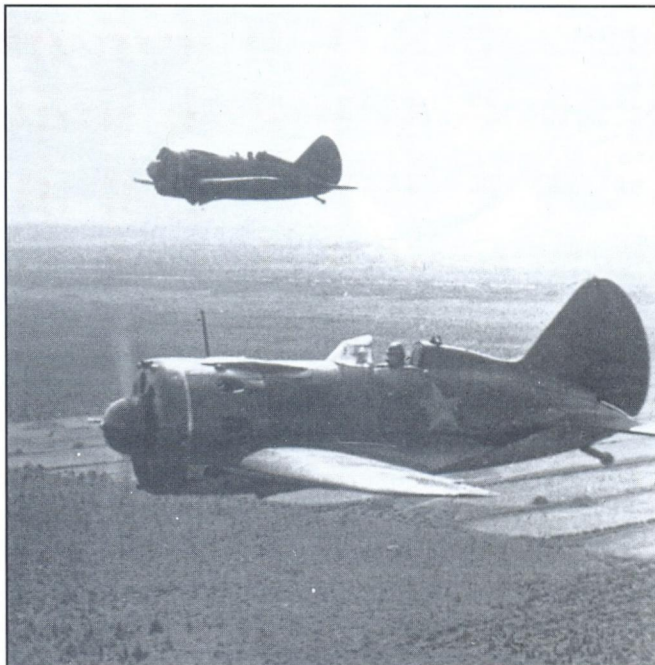
Легендарный «Ишачок»

(Окончание. Начало в № 3,4/2011 г.)

И-16 В БОЯХ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Как говорилось в предыдущем номере журнала, по состоянию на 22 июня 1941 года в западных военных округах на вооружении нашей истребительной авиации имелось не более трёхсот новейших истребителей типа МиГ-3, ЛаГГ-3 и Як-1. А вот истребителей И-16, сосредоточенных вдоль линии границы, насчитывалось более 1600. Не менее 340 «ишачков» находилось в авиации флота. С учетом того, что новые Яки, МиГи и ЛаГГи ещё только осваивались строевыми лётчиками, основную тяжесть боёв приняли на себя именно истребители И-16.

Внезапный и точный удар немцев, уничтоживших к концу дня 22 июня более 1200 наших самолётов (из них – более 800 на земле), казалось бы, должен был сломить любую возможность сопротивления и полностью уничтожить советскую авиацию. Од-



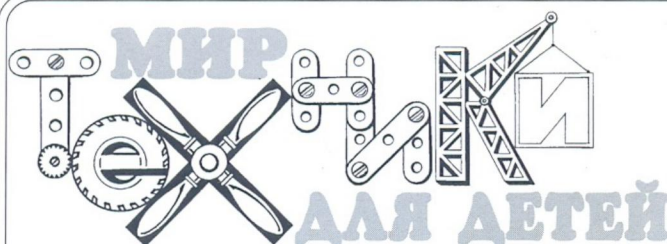
нако даже в первый день войны многие лётчики на устаревших машинах дали достойный отпор врагу.

Уже в 3 часа 30 минут утра истребители И-16 из состава 33-го авиаполка сбили над Брестом первый немецкий самолет. Спустя примерно час на землю упали еще пять вражеских машин, атакующих аэродром этого полка. В Прибалтийском военном округе при подобных обстоятельствах И-16 из состава 21-го авиаполка уничтожили 9 немцев, столько же побед было у лётчиков 15-го полка, 7 сбитых – у 10-го. В Одесском военном округе 55-й авиаполк, базирующийся в Бельцах, к концу дня имел 10 побед, а 67-й полк еще больше – 15.

Вообще, первый день войны оказался для немецких ВВС просто ужасным – в этот день они потеряли в воздухе 300 самолетов!



Подъем по тревоге полка И-16



МАЙ 2011 года

Познавательный журнал для детей среднего и старшего школьного возраста

Выходит при информационной поддержке журналов "Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра" и "Техника и вооружение вчера, сегодня, завтра"

Зарегистрирован в Комитете по печати РФ

Свидетельство № 019101 от 15 июля 1999 г.

Гигиенический сертификат № 77.99.60.953.Д.012615.10.09

Издатель и главный редактор: **Виктор Бакурский**

Редколлегия: Михаил Муратов, Михаил Никольский, Андрей Журнов,

Александр Левин, Вячеслав Шпаковский, Андрей Фирсов, Арон Шенс.

Почтовый адрес редакции: 109144, Москва, А/Я-10.

Тел./факс: (495) 654-09-81. E-mail: mtdd@mail.ru

Отпечатано в ООО "Периодика", Москва, Денисовский пер., д.30

Подписано в печать 20.04.2011 г. Тираж 3800 экз.



У своего И-16 советский ас начала войны Борис Сафонов, ставший в годы войны первым дважды Героем Советского Союза

Такого удара люфтваффе не испытывали за всю свою историю.

Конечно, господство в воздухе тогда, в целом, было за немцами. Но не все советские лётчики оказались в положении растерявшихся. После первых ударов противника сохранила боевую мощь 43-я истребительная авиадивизия под командованием Героя Советского Союза Г. Н. Захарова, базировавшаяся в районе Орши. Она состояла из четырех полков, из которых три были вооружены И-16 последних моделей, а один летал на И-153. Вопреки приказам «не поддаваться на провокации», Захаров принял соответствующие меры для увеличения боеспособности: еще до 22 июня все отпускники

были отозваны и вернулись в части, увольнения в субботу и воскресенье отменены, было увеличено число дежурных звеньев и эскадрилий. Утром 22 июня все четыре полка получили боевую задачу и вылетели на встречу немцам, рассредоточившись на полевых аэродромах. В первый день пилоты дивизии одержали несколько побед. Два Юнкерса Ju-88 ближе к вечеру над Минском сбил лично командир дивизии Захаров. Через день, 24 июня, И-16 одного из полков 43-й дивизии сбили в течение дня двадцать одну вражескую машину! Такое количество самолётов, по признанию самого Захарова, не удавалось сбить за один день в последующие годы войны даже составом всей истребительной дивизии. Вот вам и устаревшие «ишачки».

Надо сказать, что с самолётом И-16 связаны многие славные страницы истории нашей авиации периода Великой Отечественной войны. К примеру, на И-16 в августе 1941 года совершил первый ночной таран Виктор Талалихин. Первые советские лётчики, получившие во время войны звания Героев Советского Союза (П. Харитонов, М. Жуков и С. Здоровцев), тоже летали на И-16. На этом истребителе начал бить немцев лучший советский лётчик-ас начального периода войны дважды Герой Советского Союза Борис Сафонов. Первый истребительный авиаполк, получивший в декабре 1941 года звание гвардейского, тоже сражался на «ишачках».

А ещё в первые же дни войны И-16 проявили себя в роли необычных скоростных пикирующих бомбардировщиков, стартующих из-под крыла самолёта-носителя. История эта такова...

Когда в составе ВВС Красной Армии появились дальние тяжелые многомоторные



Виктор Талалихин (второй слева) рассказывает о своем таране немецкого бомбардировщика в небе Москвы

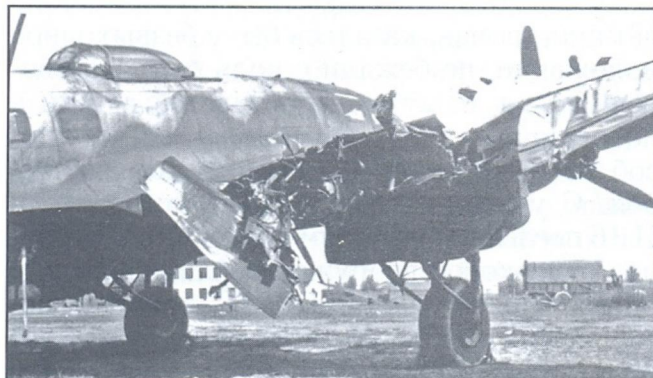
бомбардировщики, военные озаботились мыслью о том, что эти самолёты, несмотря на всю мощь их оборонительного вооружения, могли оказаться лёгкой добычей для скоростных и маневренных истребителей противника. Понятно, что для прикрытия своих бомбардировщиков во время их дальних рейдов потребовались специальные дальние истребители сопровождения. Правда, создать истребитель, который одновременно был бы и дальним, и скоростным, и маневренным, способным отбить все атаки врага, не удалось.

И вот, ещё в 1930 году лётчик и конструктор Владимир Вахмистров предложил создать «летающий авианосец». По его идее в общем порядке бомбардировщиков должны были следовать самолёты, которые вместо бомб несли бы на себе легкие маневренные истребители. При появлении истребителей противника наши истребители должны были отцепиться от носителя, уничтожить врага и вновь «подцепиться» к «авиаматке».

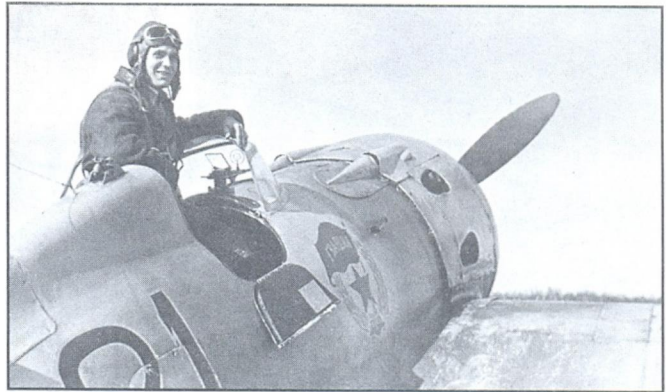
Первые опыты, проведенные в декабре 1931 года, дали положительные результаты. Тогда на крыле двухмоторного бомбардировщика ТБ-1 были размещены два истребителя. После появления тяжелого четырехмоторного бомбардировщика ТБ-3 появи-



Сбитый в первые дни войны немецкий истребитель Мессершмитт Bf 109E



Немецкому бомбардировщику «Хейнкель 111» после тарана И-16 удалось дотянуть до своего аэродрома



На борту И-16 знак гвардии. Именно полки с И-16 стали первыми гвардейскими авиаполками



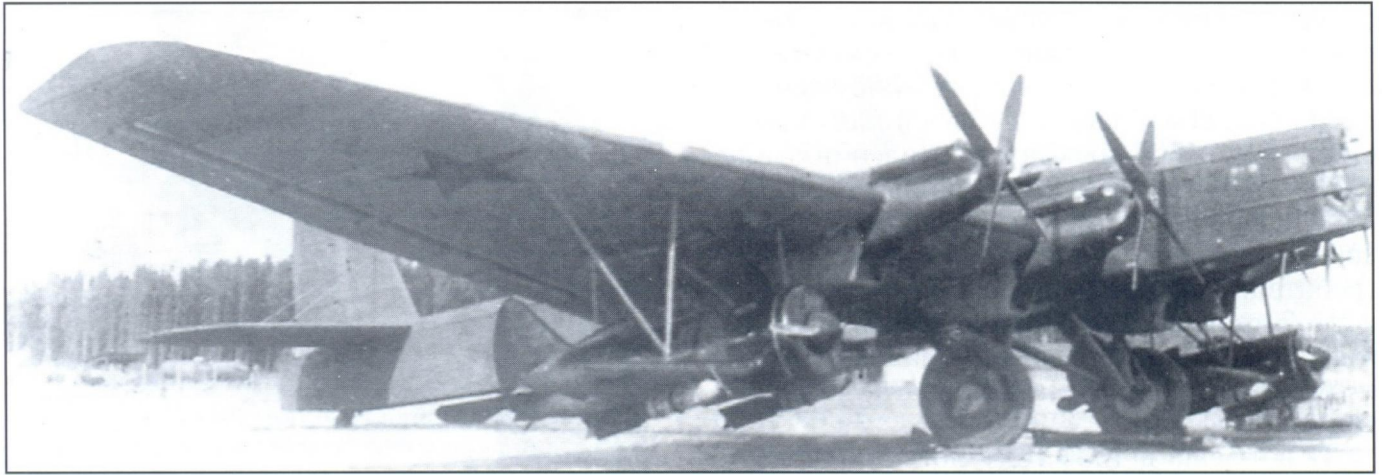
Вооруженный пушками И-16 тип 17 аса авиации Балтийского флота Михаила Васильева, одержавшего 22 победы

лась возможность нести на крыле и на фюзеляже уже три истребителя. Правда, установка истребителей сверху на бомбардировщик было делом очень сложным.

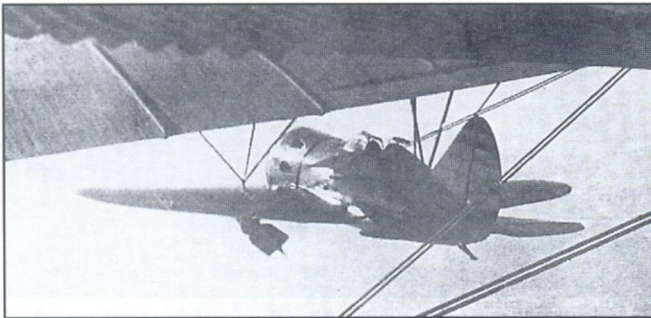
Но когда Поликарповым был создан истребитель-моноплан И-16, появилась возможность подвешивать этот самолёт под крыло ТБ-3, словно обычную бомбу. Это оказалось очень удачным решением, ведь И-16, будучи самолётом достаточно компактным, висел под крылом, не задевая за землю. Причём сам процесс подвески оказался очень простым: И-16 подкатывали под крыло ТБ-3, защелкивали замки-захваты, после чего лётчик истребителя просто убирал шасси.

И тут на военных буквально нашло озарение: а зачем, собственно, тяжелым тихоходным бомбардировщикам прорываться к цели сквозь заслоны вражеских истребителей? Ведь истребители, что висят под их крылом, можно загрузить бомбами. И пусть именно они атакуют цель! Задача бомбардировщика лишь донести их до линии фронта.

Вдумайтесь, ребята, в эту идею. Ведь она на десятилетия опередила своё время. Это сегодня нам привычны стратегические ракетноносцы, которые пускают крылатые ракеты, не входя в зону противовоздушной обороны противника. А ведь бомбардировщик



Истребители И-16 с 250-кг бомбами, подвешенные под бомбардировщиком ТБ-3



Отцепка И-16 в воздухе

ТБ-3 с истребителями И-16, вооруженными бомбами, по сути, был точно таким же ударным комплексом! Не случайно он получил обозначение СПБ (составной пикирующий бомбардировщик).

Самое интересное во всей этой истории то, что составной бомбардировщик Вахмистрова был не просто красивой идеей. Подобные самолёты (по крайней мере два боевых комплекса) реально использовались в боях! Они бомбили румынский порт Констанца, разрушили стратегически важный мост через Дунай, в результате чего резко замедлилось наступление германских войск. И во всех случаях самолёты возвращались домой без единой пробоины.

Командование Красной Армии по достоинству оценило боевой потенциал СПБ. К сожалению, наша авиапромышленность, начавшая эвакуацию на Восток, в это время уже не могла наладить выпуск столь цен-

ных боевых машин.

Впоследствии к возобновлению производства СПБ на основе ТБ-3 и И-16 уже не возвращались. А всё дело в том, что главной ударной силой нашей бомбардировочной авиации стали пикирующие бомбардировщики Пе-2, скорость полёта которых была даже выше, чем у И-16. К тому же «ишачки» тогда требовались на фронте именно как истребители. И они не подвели...

Нападение на СССР оказалось весьма «болезненным» для немецких ВВС. За первые две недели боёв с 22 июня по 5 июля 1941 года Германия потеряла 807 самолетов всех типов, а за период с 6 по 19 июля — ещё 477. Спустя всего месяц после начала войны командир знаменитой истребительной группы Ягдгешвадер-54 «Зелёное сердце» Ханс Траутлофт подписал приказ, вызванный высокими потерями в подразделении (за месяц боев погибли или пропали без вести 37 опытейших лётчиков). В нем, в частности, говорилось: «Нельзя приветствовать увлечение некоторых наших товарищей маневренными боями с «крысами». Рыцарские поединки не для Востока, мы должны просто побеждать».

В чём же дело? Оказалось, что советские лётчики, попав, казалось бы, в безвыходное положение, не бежали с поля боя, а разворачивались навстречу противнику и шли в лобовую атаку. Это был единственный способ не быть сбитым в первую же секунду боя. С учетом того, что наши истребители И-16 последних серий имели достаточно мощное стрелковое вооружение (два сверхскорострельных пулемёта ШКАС, а также один 12,7-мм крупнокалиберный пулемет или две 20-мм пушки), часто подкреплённое 4 – 6 реактивными снарядами РС-82, их лобовую атаку немцы выдержать не могли.

Вот почему Траутлофт настоятельно рекомендовал сбивать И-16, если так можно выразиться, исподтишка: увидел противника, зайди со стороны солнца, нанеси молниеносный стремительный удар с задней полусферы и тут же уходи вверх, оттуда спокойно наблюдай за тем, как падает горящий самолет противника. А если атака не увенчалась успехом, выбирай удачный момент для её повторения.

Летчик той же авиагруппы Хуберт Мюттерих, поддерживая идею своего командира, произнес по этому поводу фразу, ставшую впоследствии крылатой: «Не загоняйте «крысу» в угол, ведь в этом случае ей останется только одно – вцепиться вам в глотку!»

И это были не просто слова. История знает немало примеров того, как наши лётчики выходили победителями из схваток с противником, имеющим не только качественное, но и количественное превосходство.

Так, конструктор И-16 Николай Николаевич Поликарпов, встречаясь с лётчиками-фронтовиками, делал записи в своём блокноте. Вот некоторые выдержки из него:

- «Два И-16 против девятнадцати «мессершмиттов». Один немец сбит, один подбит, остальные ушли. Фашисты не выдерживают пусков по ним РС».

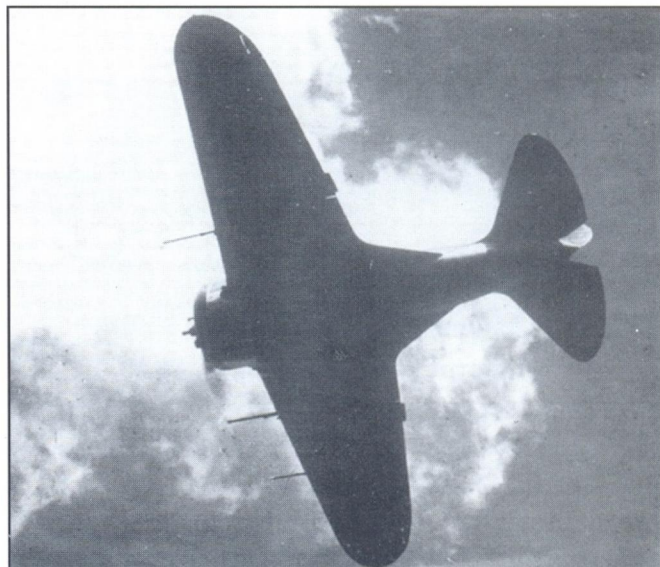
- «Один И-16 и три Vf 109. Немцы не могли его взять, избегая лобовых атак».

- «Пять И-16 против восьми Vf 109. Воздушная карусель 25 минут. Четыре немца сбиты, наши вернулись без пробоин».

В тот момент никто и подумать не мог, что И-16 будет способен биться с новейшими «мессерами» образца 1941 года. Да что там 41-го... И-16 ещё и в 1942 году продолжал достойно отражать атаки врага, вооружённого куда более совершенными машинами!

Известный советский лётчик А.В.Ворожейкин, воевавший на И-16 ещё над Халхин-Голом, в сентябре 1942 года был направлен в истребительный авиаполк, все еще оснащенный «ишачками». Вот его воспоминания о боях с «мессершмиттами»: «Первый боевой вылет состоялся на сопровождение штурмовиков Ил-2. Во время взлёта на моём самолёте не убралось шасси, однако я решил не возвращаться и продолжить полет.

...Черные рваные хлопья зенитных разрывов внезапно заметались между самолетами. Фронт заговорил сам. Штурмовики, словно ожидавшие этого «сигнала», разом перешли в пикирование. Я начал пристально вглядываться в небесную синеву, густую



В воздухе И-16, вооруженный 20-мм пушками



И-16 в период битвы под Москвой зимой 1941-1942 годов

и неприятную. В ней таится опасность. Озираясь вокруг, тревожно кручу головой. Главное теперь — ничего не упустить в воздухе. На землю смотреть незачем: там работают «илы», а наше дело обеспечить их безопасность в небе.

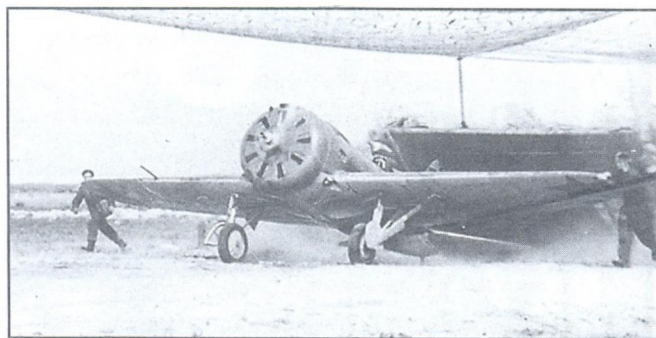
Высоко в стороне увидел две плывущие тени. Очень быстро они приобрели очертания самолетов. Это «мессершмитты». Деловая сосредоточенность овладела мною. Халхин-Гол и финская война не пропали даром. В первом бою я весь горел задором и, как ребенок, не сознавая опасности, готов был держать в руках знамя и кричать «Ура». Сейчас я весь насторожен и понимаю, что к чему. Немедленно помахиванием крыльев сообщаю об опасности своему ведущему — Дмитрию Купину.

А пара «худых», как мы называли истребители Vf 109, кружится над нами. Почему же немцы, используя высоту и скорость, не атакуют?

Через одну — две минуты блеснули еще четыре самолета. Прикрываясь лучами солнца и стараясь держаться незаметно, они



Пристрелка пулеметов на И-16



На аэродромах, постоянно обстреливаемых вражеской артиллерией, И-16 базировались в крытых капонирах

тоже чего-то выжидают. И тут первая пара «мессеров» стремительно, точно ястребы с высоты, бросилась на нас. Мой ведущий круто развернулся на атакующих. А четверка со стороны солнца? Она тоже резко перешла в пикирование, нацелившись на «илы».

Теперь мне стал понятен замысел врага: пара отвлекает нас на себя, а четверка тем временем нападает на штурмовиков. Разгадал ли эту хитрость мой командир? Нужно сейчас же сорвать атаку четверки противника! Но как? Медлить с защитой штурмовиков нельзя. Оставить своего ведущего? Ну что ж, этого требует бой. И я резко крута-

нул свою машину на «мессершмиттов», атакующих штурмовиков. Но, оказывается, летевшие сзади наши истребители уже опередили меня. Значит, тоже заметили врага. А где мой ведущий? Его нет. Неужели сбили?

Мысли, опережая одна другую, завихрились в голове. Чувство непоправимой вины опалило меня. Однако сожалеть и раскаиваться поздно: идет бой. Немедленно беру в прицел одного фашиста и пускаю в него все четыре реактивных снаряда.

Впереди вспыхнуло еще не меньше десятка черных бутонов — это били РСами и другие летчики. Ни один разрыв не накрыл, к сожалению, цель, но страху мы на немцев нагнали. «Мессеры» сразу же ушли ввысь.

Пока немцы занимали исходное положение для новой атаки, возникла короткая пауза. Смотрю и не верю своим глазам: Дмитрий Купин рядом. Очевидно, я его проглядел.

Смотрю вниз: «Илы», образовав «круг», спокойно делают свое дело. Защищая их от «мессеров», мы тоже встали в «круг». О нападении на вражеские истребители, имевшие скорость километров на сто больше наших, нечего было и думать. Мы могли только обороняться.

Кажется, всё на стороне противника: и скорость, и высота, и инициатива. На И-16 ни догнать немцев, ни уйти от них. Единственное наше преимущество — вираж. Но при малой скорости он хорош только для самозащиты. И плохо будет нам, если немцы сумеют разорвать наш круг. Наша сила против «мессершмиттов» — в единстве группы!

А «Илы» бомбами, снарядами и пулями старательно обрабатывают немецкую оборо-



Пилот «ишачка» показывает механику пробоины после воздушного боя с немецкими самолетами

И-16, вооруженные ракетами, стартуют с Моздокского аэродрома на штурмовку немецких мотоколонн в период битвы за Кавказ. Лето 1942 г.



ну. «Мессеры» не проявляют особой активности. Они лишь несколько раз попытались разорвать наше кольцо. Видимо, фашистские летчики понимают, что пока идет штурмовка, мы их к «илам» не допустим. Вот и выжидают удобного случая.

В принципе, более удачной обороны, чем «круг», для И-16 вряд ли можно и придумать. Наш боевой порядок походил на быстро вращающуюся дисковую пилу: куда ни сунься — не возьмешь. Наши самолеты, следуя один за другим, струями разбрызгивали пулеметный огонь, а то и пускали реактивные снаряды. «Мессеры», как хищные щуки, носились вокруг на больших скоростях, но при подходе к нам, всякий раз натываясь на «острые зубы пилы», отскакивали.

Но как же мы выберемся отсюда? Нельзя же до бесконечности висеть над территорией противника! Что будет, когда мы потянемся домой и наше кольцо разорвется?

Штурмовики закончили свою работу и взяли курс домой. Купин резким движением развернулся за ними. Боевой порядок наших истребителей тоже разорвался. Мой самолет, с торчащими в потоке стойками шасси, приотстал и оказался замыкающим. «Мессершмитты» только этого и ждали. Две пары с разных направлений ринулись на меня. Защищаясь, я круто метнул самолет навстречу нападающим, загоразиваясь от их пуль и снарядов широким лбом своей машины.

Встречные атаки не так опасны. Вражеские очереди прошли мимо. Но теперь я остался один и стал легкой добычей для «мессершмиттов». Скорее к своим! Делаю резкий разворот. Стоп! Поздно.

Меня атакует третья пара немцев. Да и первые две пары снова занимают позицию для нового нападения.

На какие-то секунды я оказался зажа-

тым и слева, и справа. Опять инстинкт диктовал отвернуться в свободную сторону, но я понимал, что этим только дальше оторвусь от своих и поставлю себя в еще худшие условия.

В общем, попал, как кур в ошип. Одиночный самолет, да ещё с неубранными шасси — заманчивая мишень. Вот почему «мессеры», опережая друг друга, кинулись на меня. И помощи пока я не мог ждать: наши сейчас не имеют права оставить прикрываемые штурмовики.

В воздушных боях бывают такие моменты, когда бьют, а находящиеся рядом товарищи не могут помочь. Значит, надо выкручиваться самому.

Увертываясь от вражеского огня, швыряя самолет из стороны в сторону, я пошёл за своими. Пули и снаряды струились вокруг. Но иного выхода не было. Спасение только в маневре. И я летел, не ожидая помощи. К моему удивлению, наши истребители вдруг разом развернулись мне навстречу. «Мессершмитты» тут же, словно ждали этого момента, бросились на «илов». Я сразу понял всю глубину нашей оплошности. Купин, выручая меня, оставил штурмовиков. Зачем он это сделал? Лучше уж пострадать одному, чем рисковать «илами», которые мы обязаны беречь больше собственной жизни.

К счастью, все произошло как нельзя лучше. Пятерка И-16, прихватив меня, опять развернулась, и «мессеры», не успев атаковать штурмовиков, сами оказались перед нашими носами. Немцы отпрянули. Одного мы даже подбили, и он куда-то скрылся.

На маршруте «Мессершмитты» ещё долго клевали нас сзади, но ничего сделать не смогли. Небольшими отворотами, применяя своеобразные воздушные ножницы, знакомые еще по Халхин-Голу, мы отбили все их



На этом И-16 за кабиной пилота нанесены пять звездочек — по числу воздушных побед



Ремонт И-16 на авиационном заводе

атаки. Оказывается, при умении можно удачно вести оборонительные воздушные бои и на наших стареньких И-16 против таких современных «метеоров», как Vf 109».

С успехом бить врага на устаревшем самолёте приходилось и другим лётчикам. Мало того, некоторые из них даже пытались устроить охоту за особо ненавистными немецкими асами, промышлявшими «свободной охотой». Вот что рассказывал по этому поводу В.Ф. Голубев: «12 марта 1942 года мы всем полком должны были нанести штурмовой удар по железнодорожной станции Мга, куда подошли для разгрузки три эшелона с немецкими войсками.

Ударную группу составляли две шестерки 1-й и 2-й эскадрилий. Группу прикрытия в составе шести самолетов 3-й эскадрильи должен был вести я. Но я, не докладывая командиру полка, назначил за себя ведущим другого лётчика. Сам же с Владимиром Дмитриевым занял место замыкающей пары.

Перед вылетом я велел своему ведомому сохранить на обратный путь половину боезапаса и подчеркнул, что при штурмовке буду

в основном выполнять ложные атаки и постараюсь сохранить боезапас полностью. Массированный удар по такому важному объекту, как станция Мга, противник нам не простит, и германские «охотники» обязательно нападут на нас у линии фронта или будут подстергать возле аэродрома.

И вот восемнадцать И-16, сделав обходной маневр, на предельно малой высоте зашли на объект с юга, чего противник не ожидал. Реактивными снарядами и пушечно-пулеметным огнем мы обрушились на врага с разных направлений. Загорелись вагоны и платформы с войсками и боевой техникой, которыми были буквально забиты все железнодорожные пути.

Истребителей противника над объектом, к счастью, не оказалось, и мы, преодолевая плотный зенитный огонь, сделали повторную атаку всем составом.

Пожары и взрывы, как потом донесла разведка, продолжались на станции несколько часов.

Ведущий ударной группы правильно поступил, что не повел группу на аэродром кратчайшим путем, а, следуя по тылам противника, вышел к Малукоинским болотам и там пересек линию фронта. Интересно, что на обратном маршруте мы получили сообщение от нашего пункта наблюдения о том, что над линией фронта нас ожидает большая группа «мессеров». Но мы их обхитрили и на глаза им не попались. Однако я был почти убежден, что противник, не сумев перехватить нас над линией фронта, обязательно пошлет «охотников» в район аэродрома, чтобы атаковать отставшие или поврежденные самолеты.

Что ж, посмотрим, кто кого перехитрит — сказал я себе и стал тащиться позади всей группы на высоте двухсот метров, имитируя подбитого. Километров за пятнадцать до аэродрома я увидел разрывы наших зенитных снарядов на малой высоте. Значит, где-то над лесом шастают «мессершмитты».

Прибавляю скорость, осматриваюсь. Ага, вот они! Над макушками леса, как я и предполагал, за нами идёт пара Vf 109F. Владимир Дмитриев тоже заметил врага и покачал крыльями. Я ответил таким же сигналом. Передачи по радио в таких случаях были мною запрещены.

Наша основная группа уже начала посадку, а мне до аэродрома оставалось ещё километров пять. Противник продолжал держаться на предельно малой высоте и дистанцию не сокращал. Видимо, немцы реши-

ли одновременной атакой своей пары сбить нас наиболее эффективно — прямо над нашим аэродромом. Ну что же, такого момента я как раз и ждал.

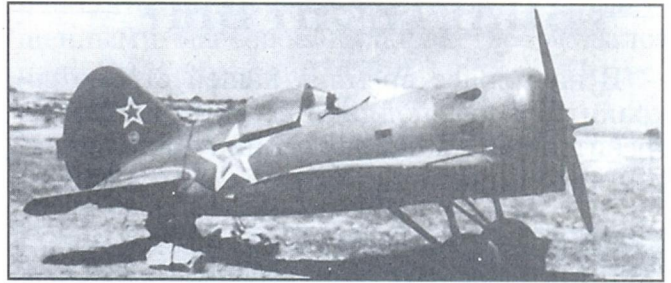
Увеличиваю скорость и набираю высоту.

Вижу: задымили моторы «мессеров», переведенные на форсированный режим для быстрого сближения и атаки.

И тут я, достигнув центра аэродрома, неожиданно для немцев, делаю резкий, с предельной перегрузкой, левый боевой разворот и выхожу им на встречный курс.

Оба «мессера», задрвав желтые носы, пошли на меня, видимо считая, что я без боезапаса и делаю ложную атаку. Темные трассы от их пушек и пулеметов точно тянутся к моему самолёту. А в моём прицеле «растёт» ведущий «охотник». Дистанция до него примерно пятьсот метров, полторы секунды осталось на все, пусть даже на жизнь. Пальцы правой руки машинально жмут общую гашетку пулеметов, и три огненные трассы (у Голубева был И-16 тип 29, вооруженный двумя 7,62-мм и одним 12,7-мм пулеметами) молнией пронзают тонкое тело «мессершмитта», мелькнувшее ниже меня метрах в пяти.

Не думая о результате, делаю второй боевой разворот, пытаюсь зайти немцам в



Учебно-тренировочные истребители (УТИ-4) на базе И-16 использовались в авиационных школах до конца войны

хвост, и выше себя впереди вижу уходящего вверх лишь одного «мессера». О том, куда делся второй, даже не думаю. Машинально подбираю ручку управления, навскидку беру упреждение и выпускаю вдогонку все четыре РС. Четыре черные шапки разрывов возникают за хвостом врага, но «мессер» продолжает круто уходить в высоту. Догнать его невозможно.

Но вот он переворачивается на спину, делает мёртвую петлю и, стреляя, несется вниз. Что это? Решил один продолжить бой? Нет, на меня он не обращает никакого внимания, выходит из пикирования и зачем-то начинает делать вторую петлю. Сейчас дорога каждая секунда. Даю по радио команду Дмитриеву атаковать его снизу, а сам резко бросаю самолет в высоту и, когда немец оказывается в верхней точке своей третьей петли, стреляю в него чуть ли не с пятидесяти метров. Но самолет не падает, вновь уходит вниз и опять лезет вверх. Что за странные маневры?

И вдруг я всё понял... у противника безвыходное положение: осколками разорвавшихся за его хвостом реактивных снарядов на «Мессере» заклинило рули высоты. Вот он и продолжает крутить петли.

На выходе из четвертой петли «Мессер» зацепился за макушки елок и уже без плоскостей пополз по снегу. Вижу, как летчик выскакивает из кабины и, то и дело падая, бежит в сторону леса, прямо к стоянке моей эскадрильи. Теперь фриц далеко не уйдет. Сообщаю об этом по радио на командный пункт полка, даю команду ведомому производить посадку и сам сажусь поближе к своей стоянке. Бой происходил на глазах всего гарнизона, и громкое «ура» прокатилось по аэродрому, когда первый «мессер» взорвался. То же было и при падении второго.

Через четверть часа механики принесли фашистского летчика. Отбежав в горячке от самолета, он скончался от ран, полученных то ли в воздухе, то ли при ударе о землю.



Плакат времен войны с символом Советской авиации — истребителем И-16

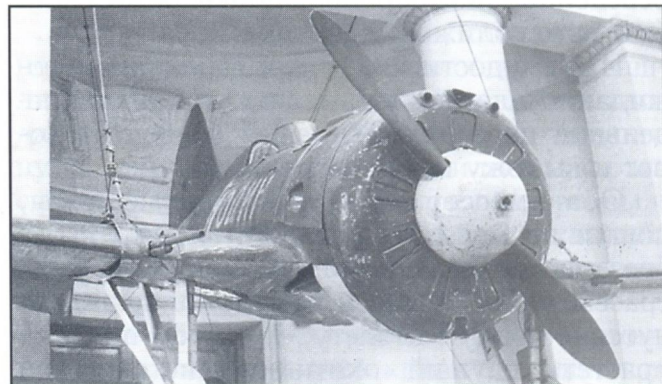
ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ?

В настоящее время в нашей стране сохранились два подлинных экземпляра истребителя И-16: один экспонируется в музее Валерия Павловича Чкалова в Чкаловске,

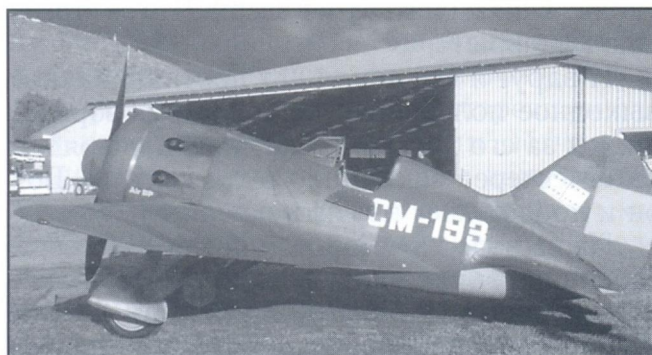
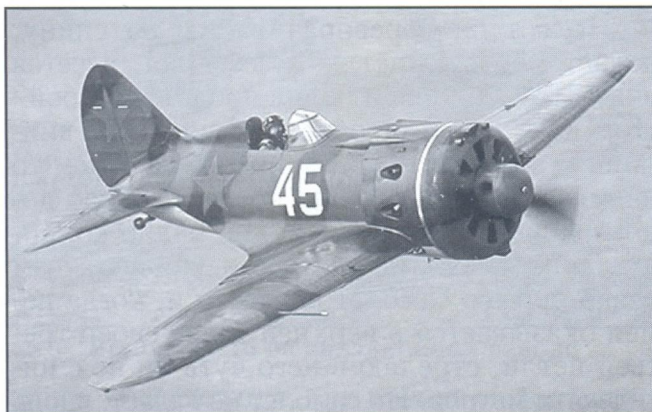


И-16 в музее В.П. Чкалова

другой – в Центральном Военно-морском музее в Санкт-Петербурге. А ещё силами энтузиастов были воссозданы несколько летающих копий этого знаменитого самолёта.



И-16 в музее Военно-морского флота



Вновь изготовленные истребители И-16 сейчас являются участниками авиационных шоу

Этот воздушный бой стал как бы переломным, он заставил многих поверить в свои силы, а враг почувствовал превосходство советских летчиков. Победа была хорошим вкладом в боевой счет полка, которым мы должны были оправдать гвардейское звание.

Осматривая сгоревший самолет ведущего, мы не могли определить, кто на нем летал, а вот на фюзеляже ведомого насчитали 26 значков — свидетельство о его воздушных победах».

Надо сказать, что в 1942 году достаточно много истребителей И-16 находилось в частях противовоздушной обороны (ПВО). Тыловые объекты и крупные города тогда охраняли более трехсот самолетов этого типа, однако вскоре их число пошло на убыль, так как в систему противовоздушной обороны во все большем количестве стали поступать более скоростные и высотные истребители МиГ-3 и Супермарин «Спитфайр» британского производства. «Ишачки» из ПВО передавались на фронт, где их теперь использовали в качестве лёгких штурмовиков и ночных охотников за прожекторными установками.

Но с каждым днём количество «старичков» в действующих частях неуклонно сокращалось. Виною тому были даже не боевые потери, а естественное старение «истребителя-ветерана». Новые И-16 в это время уже не производились, а потому изношенные машины попросту приходили в негодность даже в небоевой обстановке. Когда закончилась война, лишь небольшое количество И-16 имелось в строевых частях, дислоцированных на Дальнем Востоке.

Боевая карьера И-16 завершилась. И завершилась вовсе не бесславно, как это не раз случалось в мире авиации с самолётами, которые блистали в мирное время, но которые так и не смогли проявить себя в реальных боях. И-16 ушёл со сцены, покрыв себя неувядаемой славой и оставив заметный след в истории мировой авиации.

Редакция благодарит за помощь в подготовке статьи Владимира Иванова, Михаила Маслова и Олега Потоцкого

Завершая серию статей, посвящённых истребителю И-16, хочется обратить внимание читателей на тот факт, что этот самолет можно назвать самым лёгким истребителем Второй мировой войны. Ведь даже самые мощные пушечные варианты И-16 весили чуть менее двух тонн. И это в то время, когда почти все остальные самолёты аналогичного класса «тянули» на три тонны и больше. Конечно, были в других странах и более лёгкие истребители. И во Франции, и в США, и в Италии имелись подобные самолёты, но все они или являлись опытными машинами, или были выпущены в столь малом количестве, что практически не оставили заметного следа в истории мировой авиации.

Если же брать самолёты, созданные в разгар Второй мировой войны, то общепри-

нано, что самым лёгким истребителем, запущенным в массовое производство, оказался наш Як-3 (в серии с 1943 года). Но всё равно он весил чуть более 2,5 тонн. В общем, что бы ни говорили, а И-16 даже по такому параметру, как взлетная масса, оказался своеобразным рекордсменом.

Когда речь заходит о самом лёгком истребителе, сам собой напрашивается вопрос: а какой же тогда был самым тяжёлым? Понятно, что в данном случае имеется в виду нормальный одноместный одномоторный самолёт.

Каждый, кто в той или иной мере интересуется историей авиации, наверное, слышал, что таким самолётом являлся американский истребитель P-47 «Тандерболт», который в годы Второй мировой войны состоял на вооружении военно-воздушных сил США.

ИСТРЕБИТЕЛЬ «ТАНДЕРБОЛТ»



Истребитель P-47N "Тандерболт"

Прямо скажем, это был довольно странный самолет – тяжёлый и неповоротливый. Его взлетная масса превышала шесть тонн, а на последних модификациях была доведена до внушительных девяти! Многие задавали себе вопрос: на что способен этот, с позволения сказать, истребитель, если он даже весил больше, чем двухмоторный фронтовой бомбардировщик!

Но вот что удивительно: именно P-47 оказался в годы войны самым массовым американским истребителем. Тогда было построено около шестнадцати тысяч «тандерболтов», что по сей день в США считается своеобразным рекордом. Но зачем такой сверхтяжёлый истребитель был так нужен амери-

канцам?

Попробуем ответить на этот вопрос. К тому же рассказ об истребителе P-47 будет весьма кстати ещё и по той причине, что 6 мая исполнилось 70 лет со дня его первого полёта.

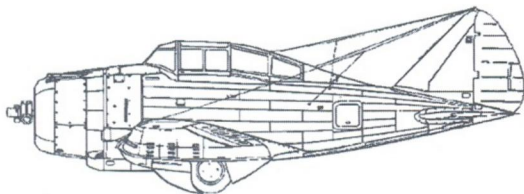
В конце 30-х годов многие конструкторы пытались создать суперистребитель – скоростной, хорошо вооруженный и в то же время очень маневренный самолет. Но безуспешно. Скоростные самолеты, оснащенные сверхмощными двигателями, получались слишком тяжелыми и, следовательно, мало маневренными. Высокоманевренные же машины (как правило, более легкие) обладали малой дальностью полета и слабым воору-



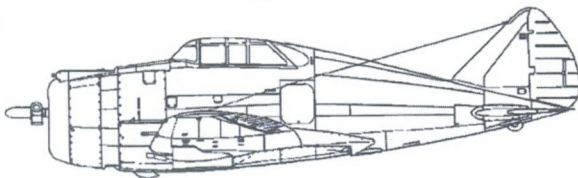
Р-35 — первый истребитель конструкции Александра Картвели

Развитие линии истребителей А. Картвели

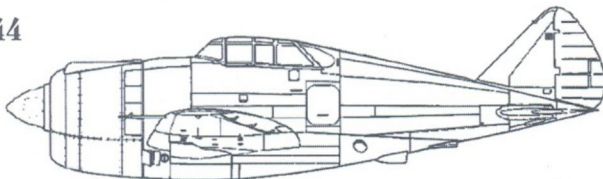
Р-35



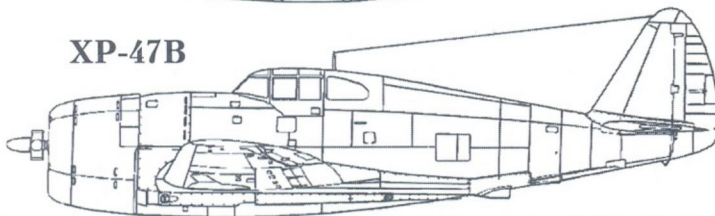
Р-43



Р-44



XP-47B



жением.

Постепенно военные пришли к выводу, что наиболее важное качество самолета-истребителя — это большая скорость полета. Вот на достижение максимальной скорости и были направлены все усилия авиаконструкторов.

Надо сказать, что в начальный период Второй мировой войны истребитель, летавший со скоростью свыше 600 км/ч, считался выдающимся самолетом. К примеру, знаменитый британский «Спитфайр» тогда развивал максимальную скорость 580 км/ч, а Мессершмитт Vf 109E — 560 км/ч. Но когда в августе 1939 года один американский авиаконструктор предложил военным проект истребителя со скоростью свыше 650 км/ч,

удивились даже выдавшие виды военные специалисты. Тем не менее они согласились с его доводами и выдали заказ на проектирование этого весьма необычного летательного аппарата.

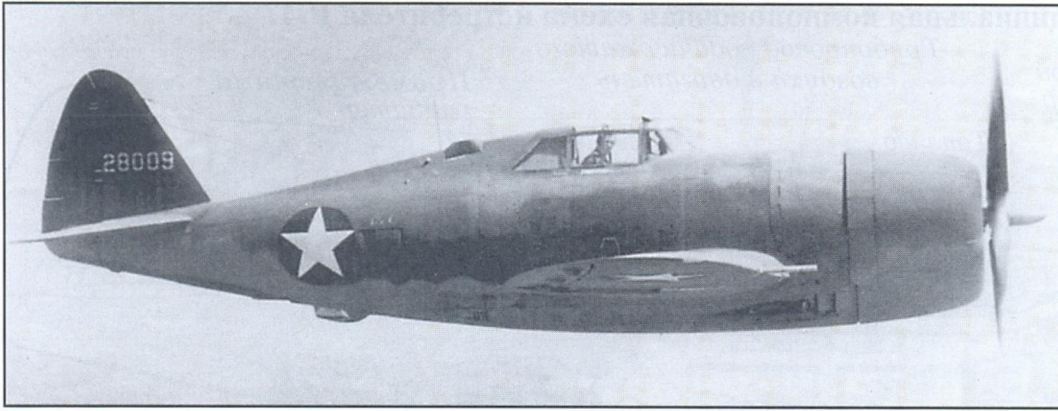
Этим конструктором был грузин по национальности, выходец из России Александр Картвелишвили, более известный во всем мире под чуть упрощенной фамилией Картвели. Он долгое время работал совместно с выдающимся пилотом и авиаконструктором Александром Прокофьевым-Северским, также нашим соотечественником, эмигрировавшим в Америку после Октябрьской революции и создавшим там самолётостроительную фирму «Северский».

У Картвели к тому времени имелся определенный опыт создания скоростных самолетов. Еще в 1935 году на фирме Северского был построен скоростной истребитель Р-35, на котором даже были выиграны американские национальные воздушные гонки на приз фирмы «Бендикс». Как и наш И-16, этот истребитель развивал немислимую по тем временам скорость 450 км/ч.

Правда, маленькая фирма Северского не смогла выполнить заказ американских ВВС на поставку большого количества самолетов, и военные, отказавшись от Р-35, отдали предпочтение фирме «Кертисс» и её Р-36, превратившемуся впоследствии в знаменитый Р-40 (смотри «Мир техники для детей» № 3,4/2010).

В июне 1939 года Александр Северский отошел от руководства фирмой, которая получила наименование «Рипаблик». Ее президентом стал также русский инженер Альфред Марчев, а пост вице-президента и главного конструктора сохранил Александр Картвели. И опыт, полученный им ранее, был с успехом использован в конструкции нового истребителя, который действительно удивил мир.

Когда 6 мая 1941 года шеф-пилот фирмы «Рипаблик» Лоури Брэдхэм впервые поднял в воздух самолет, получивший в дальнейшем обозначение Р-47 и собственное имя «Тандерболт» (удар грома), его летные характеристики превзошли все ожидания. Опытная машина развивала в горизонтальном полете 657 км/ч, что значительно превосходило скорости полета всех других истребителей того периода. И это было только начало. Спустя три года даже серийные Р-47 могли летать со скоростями 750 - 760 км/ч. Мало того, именно Р-47 стал первым поршневым самолетом в мире, перешагнувшим восьмисоткилометровый рубеж скорости!



Первый опытный
P-47

Но как же фирме «Рипаблик» удалось достичь столь высоких результатов?

Создавая этот самолет и поставив во главу угла достижение максимальной скорости и высоты полета, Картвели пошел как будто бы самым простым путем. Основное внимание он уделил улучшению аэродинамики, а также повышению мощности и высотности силовой установки. На самолет был установлен самый мощный из имеющихся в Америке двигатель «Пратт-Уитни» R-2800, способный развивать на максимальном режиме 2000 л.с.

Как известно, самолёт тянет не двигатель, а приводимый им во вращение воздушный винт. Так вот, для того чтобы не растративать впустую гигантскую мощность двигателя, его оснастили не менее гигантским четырехлопастным пропеллером. Такой воздушный винт, раскручиваемый самым мощным в мире мотором, тянул многотонный самолет, как пушинку.

Правда, мощный прожорливый двигатель требовал наличия на борту самолета огромного количества бензина, а воздушный винт большого диаметра заставил конструктора поломать голову над стойками шасси. Чтобы винт не цеплялся за землю на разбеге, стойки нужно было сделать необычайно высокими.

Кроме высокой скорости американские военные требовали от перспективного истребителя и большой высоты полета. А все потому, что в США перед самой войной в производство был запущен новейший четырехмоторный дальний высотный бомбардировщик B-17 «Летающая крепость». Понятно, что эскортировать подобные самолеты должны были не менее высотные истребители.

Желая достичь максимальной скорости полета на большой высоте, инженерам всех американских фирм пришлось решить одну довольно сложную инженерную задачу.

Как известно, мощность поршневого дви-

гателя с увеличением высоты уменьшается. Другими словами, на большой высоте он задыхается точно так же, как и человек, поднимающийся высоко в горы. И тому, и другому не хватает кислорода. Для поддержания мощности двигателя на высоте надо подавать в его цилиндры побольше сжатого воздуха.

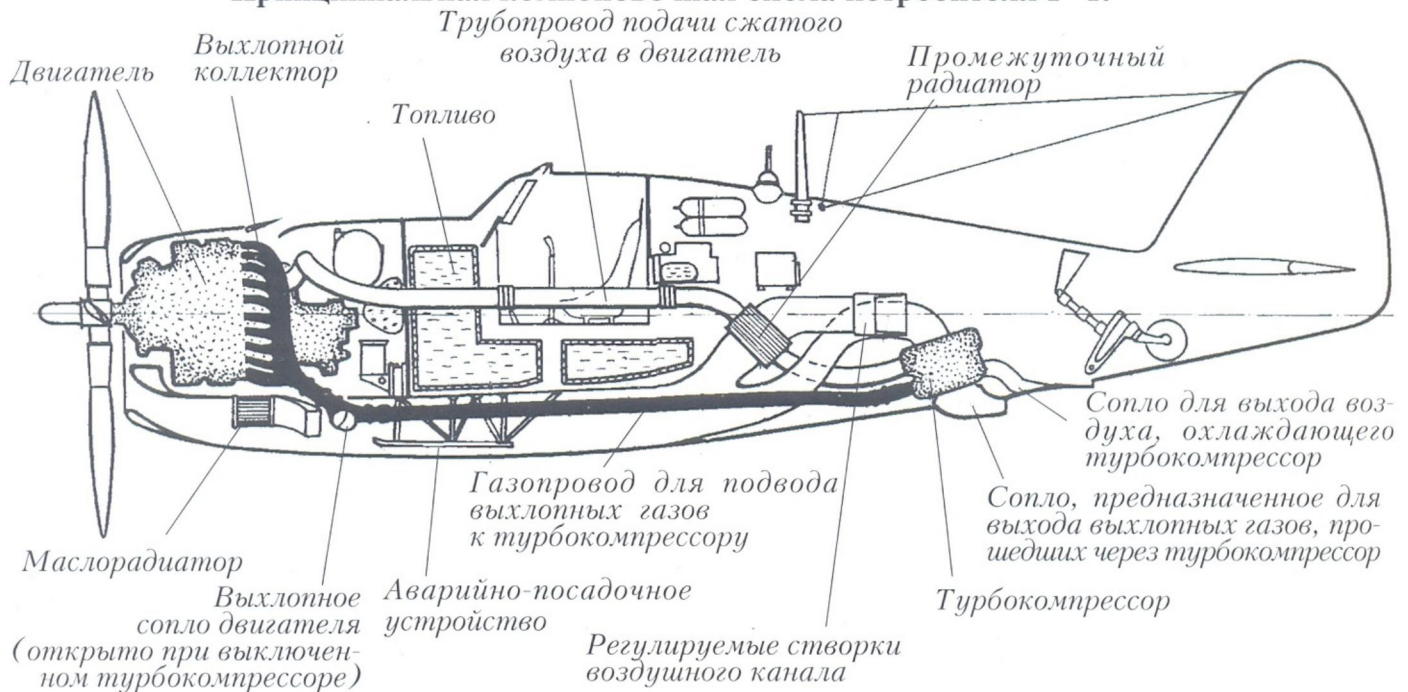
Для этой цели на самолетах обычно применяли специальные нагнетатели воздуха, которые приводились во вращение или механическим приводом от двигателя, или выхлопными газами, «дующими» на турбинку. Последние агрегаты с приводом от выхлопных газов назывались турбокомпрессорами. Именно благодаря турбокомпрессорам двигатели «летающих крепостей» хорошо работали на больших высотах. Казалось бы, это было очень простое и эффективное решение. Но вот беда: то, что годилось для двигателей бомбардировщиков, не совсем подходило для истребителей. Во время воздушного боя с вражескими перехватчиками пилоты истребителей заставляли моторы своих самолетов «трудиться» в самом напряженном режиме. В результате раскаленные выхлопные газы, попадавшие в турбокомпрессор, очень быстро прожигали его турбину. Частые отказы турбокомпрессоров сводили на нет все преимущества оснащенных ими истребителей. Инженеры и конструкторы во всех странах мира ломали голову над тем, как обезопасить лопатки турбины от воздействия раскаленных выхлопных газов.

Картвели же нашел довольно необычное



Американский бомбардировщик B-17
"Летающая крепость"

Принципиальная компоновочная схема истребителя Р-47



решение, удивившее многих специалистов. Он установил турбокомпрессор не на двигателе, как обычно, а в хвостовой части фюзеляжа, протянув воздуховоды и выхлопную трубу через весь фюзеляж. Несмотря на то, что это привело к увеличению массы конструкции самолета, в турбокомпрессор попадали уже не столь раскаленные выхлопные газы. Поэтому весь агрегат работал весьма надежно.

А ещё все конструкторы самолётов раньше упорно пытались приладить турбокомпрессор прямо на двигатель. Из-за этого увеличивались габариты силовой установки и, соответственно, площадь поперечного сечения фюзеляжа.

У истребителя Картвели такого недостатка не было. Он вообще отличался удивительно «чистыми» внешними формами — ну вылитая капля. Кстати, фонарь пилотской кабины, имевший заостренную форму носовой части и переходящий сзади в длинный тонкий обтекатель-гаргрот, специалисты считали одним из самых совершенных среди всех истребителей мира.

Новшеством явилась также полная герметизация самолета, всех его отсеков, ниш и лючков, что исключало перетекание воздуха во внутренних полостях и, соответственно, повышало максимальную скорость.

Как известно, значительную долю в общее сопротивление самолета вносит крыло. Поэтому Картвели выбрал для истребителя Р-47 крыло сравнительно небольшой площади. Конечно, крыло Р-47 было гораздо боль-

ше, чем у других истребителей, но для такого большого и тяжелого самолета оно казалось непропорционально малым. И если у многих истребителей периода Второй мировой войны каждый квадратный метр крыла поднимал в воздух примерно 150-200 кг конструкции, то у самолета Р-47 ранних серий нагрузка на крыло достигала 213 кг/м², а у машин последних модификаций увеличилась даже до 300 кг/м²!

Для того чтобы разместить в относительно небольшом крыле убирающиеся в полете основные стойки шасси (имеющие, как мы знаем, немалые размеры), конструктору пришлось установить на них дополнительные тяги, сокращающие длину стоек в процессе уборки. После того как в каждой консоли установили еще и по четыре крупнокалиберных пулемета, места для размещения здесь топлива просто не осталось. Все бензобаки пришлось размещать в «пузатом» фюзеляже. Зато отсутствие топлива в крыле положительно сказалось на живучести самолета в боевых условиях.

Жизнь показала, что во время воздушного боя и при обстреле зенитками больше всего попаданий приходится в крыло, а пожар крыльевых топливных баков неминуемо приводит к потере самолета (бензин, как известно, не та жидкость, которой тушат огонь). «Тандерболту» же дырки в крыле были не опасны. Главное — лишь бы крыло не отвалилось.

Надо сказать, что благодаря столь малому крылу и «зализанному» фюзеляжу ко-



Один из первых серийных Р-47 во дворе завода

эффицент лобового сопротивления на режиме максимальной скорости у этого, казалось бы, весьма неуклюжего самолета оказался куда меньше, чем у основных истребителей противника – Мессершмитта Bf 109 и Фокке-Вульфа FW 190. Вскоре немецкие летчики прочувствовали на собственной шкуре, что такое хорошая аэродинамика нового американского истребителя.

Мы уже не раз говорили о том, что немецкие истребители очень здорово разгонялись на пикировании. И если пилоты «мессершмиттов» и «фокке-вульффов» оказывались в трудной ситуации, они просто выходили из боя крутым пикированием. Ни британские «Спитфайры», ни наши «Яки» не могли за ними угнаться. Так происходило до тех пор, пока на фронте не появились «Тандерболты».

«Тады», как иногда их называли пилоты, на пикировании достигали таких скоростей, что впору было говорить о приближении к звуковому барьеру.

Однако имея хорошие высотно-скоростные характеристики, истребитель Р-47 оказался недостаточно маневренным. А если говорить точнее, то вообще не маневренным. Да и что можно ожидать от самолета, взлетный вес которого превышал 6 тонн, а у самолетов последних модификаций вообще доходил до 9 тонн, что было близко к массе самолетов-бомбардировщиков и почти вдвое-втрое превышало массу основных истребителей периода Второй мировой войны.

Кроме того, такие тяжелые агрегаты, как двигатель, турбокомпрессор, пулеметы и боезапас к ним, были размещены далеко от центра тяжести, что также отрицательно сказывалось на маневренности самолета. Когда на «Тандерболте» впервые выполнил полет известный советский летчик-ис-

пытатель Марк Галлай, он сказал: «Хороший самолет, удобный, но это не истребитель...»

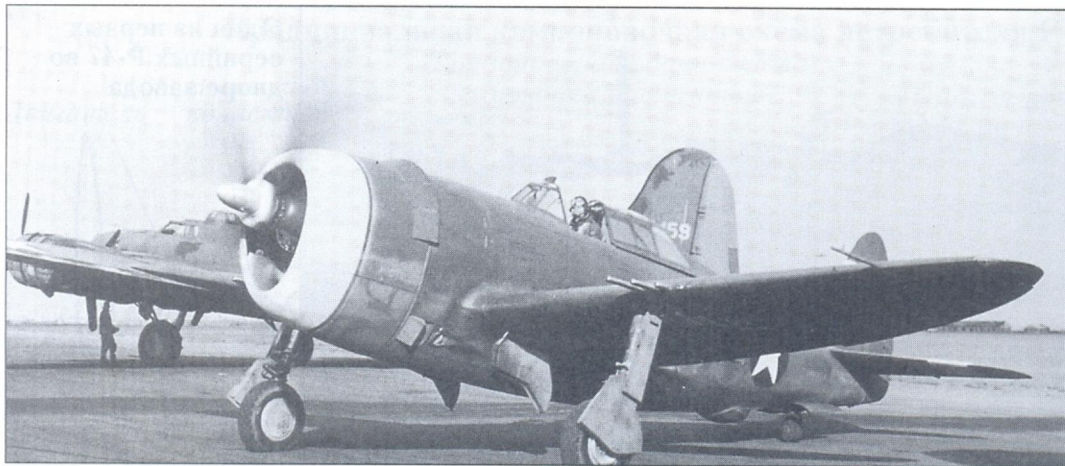
Получив в годы войны от американцев около двухсот «Тандерболтов», командование наших военно-воздушных сил вообще долгое время не могло придумать, что делать с такими истребителями. Воздушная война на советско-германском фронте шла на малых высотах. То, что Р-47 считался неповоротливым «бегемотом» – это еще полдела. Он на малых высотах еще и летал гораздо медленнее, чем советские и германские самолеты. В общем, толку от него не было никакого. В конце концов догадались использовать Р-47 в качестве... разведчиков и бомбардировщиков. Худо – бедно, а тонну бомб «Тандерболт» поднимал в воздух запросто.

А еще Р-47 был крайне некрасив. Конечно, к оружию такое понятие, как красота, применить весьма трудно. И тем не менее почти все основные истребители мира, будь то английский «Спитфайр» или наш Як-3, американский «Мустанг» или немецкий Bf 109, благодаря своим тонким фюзеляжам, выглядели довольно-таки изящно. Пузатый же «Тад» производил на всех, кто его видел впервые, жуткое впечатление. К самолету сразу же прилепилось прозвище «жбан». Многие летчики чуть ли не плакали от отчаяния, когда их пересаживали на «Тады».

Впрочем, жизнь часто преподносит неожиданные сюрпризы. Именно это произошло и с «Тандерболтом». Никто не ожидал, что неказистый летающий монстр станет, в конце концов, самым массовым истребителем США, а пилоты, воевавшие на нем, поставят этому самолету памятник.

А произошло вот что...

Когда Америка вступила в войну против



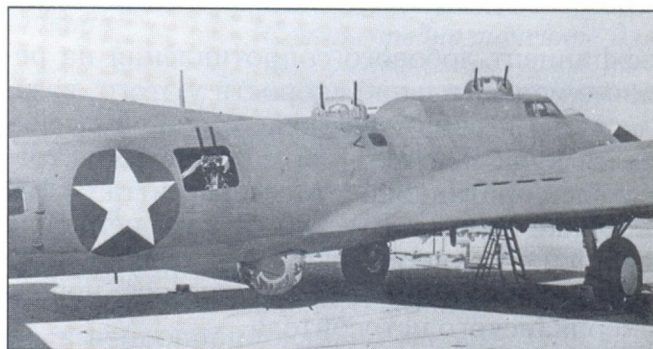
**P-47 "Тандерболт" –
защитник "Летающих
крепостей"**

фашистской Германии, brave янки решили попросту разбомбить все военные заводы немцев, благо дальних тяжелых бомбардировщиков понастроили немерено. Причем совершали свои рейды «летающие крепости» на большой высоте, где, как считали американцы, немецкие истребители будут им не страшны. Турбокомпрессоров у немцев нет, а значит, забраться на большую высоту их истребители просто не смогут. Ну а уж если и заберутся, то их встретят огнем воздушные стрелки десятков, а то и сотен «крепостей». Как-никак, а на каждом американском бомбардировщике имелось по десятку крупнокалиберных пулеметов.

К большому изумлению для себя, американцы вдруг обнаружили, что германские истребители легко настигают «крепости» и сбивают их чуть ли не десятками. Оказалось, что немцы догадались осуществлять кислородную подпитку двигателей, подавая на большой высоте в моторы закись азота из специального бака.

Первое, что сделали американцы в ответ на появление вражеских высотных перехватчиков, – вооружили часть «летающих крепостей» усиленным стрелково-пушечным вооружением. Это были так называемые тяжелые эскортные истребители YВ-40. Они не несли бомб, а были «под завязку» забиты патронами к пулеметам и снарядами к скорострельным пушкам. Однако ничего хорошего из этой затеи не вышло.

После удара по цели обычные бомбардировщики, освободившиеся от тяжелых бомб, уходили на свою территорию на максимальной скорости. А вот YВ-40 угнаться за ними не могли. Они как были перегружены пушками и пулеметами, так с ними и оставались. На обратном пути от цели эти якобы «истребители» сами становились легкой добычей немецких перехватчиков.



Даже огромное число пулеметов на YВ-40 не спасало "крепости" от тяжелых потерь

Спасти положение мог только специальный высотный скоростной истребитель, способный сопровождать бомбардировщики на их пути к цели и обратно. Именно таким истребителем сопровождения и оказался «Тандерболт». А все дело в том, что благодаря сверхмощному двигателю P-47 мог не только быстро летать, но и нести под крылом и фюзеляжем дополнительные топливные баки, в которые заливалось дополнительно более тонны бензина. Это позволяло «Тадам» с территории Англии долетать до Берлина и обратно. При встрече с вражескими самолетами подвесные баки попросту сбрасывались, и истребитель вступал в бой.

«А разве мог неповоротливый «Тандерболт» противостоять в воздушном бою куда более легким истребителям противника?» – наверное, спросишь ты.

На большой высоте, в разряженном воздухе, маневренность любого самолета резко снижается. Немецкие «мессершмитты» и «фокке-вульфы» становились в этих условиях такими же неповоротливыми «утюгами», как и P-47. Да только вот у «Тадов» при этом оставался главный козырь – огромная скорость плюс восемь скорострельных пулеметов, буквально перепиливающих вражеские истребители, словно циркулярная

Истребитель И-16 и его противники в небе войны

И-16 тип 29
из состава 4-го гвардейского
истребительного авиаполка
авиации Балтийского флота,
осень 1941 года



Истребитель Мессершмитт Bf 109E. Самолет представлен в окраске ВВС Румынии – союзника Германии в войне против СССР



Мессершмитт Bf 109F – основной истребитель люфтваффе в 1941 году



Мессершмитт Bf 109G. Такие самолеты начали появляться на фронте с 1942 года



Фокке-Вульф Fw 190A – основной истребитель люфтваффе с 1943 года



А. Жирнов 95



И-16 представлен для наглядного сравнения с Р-47.

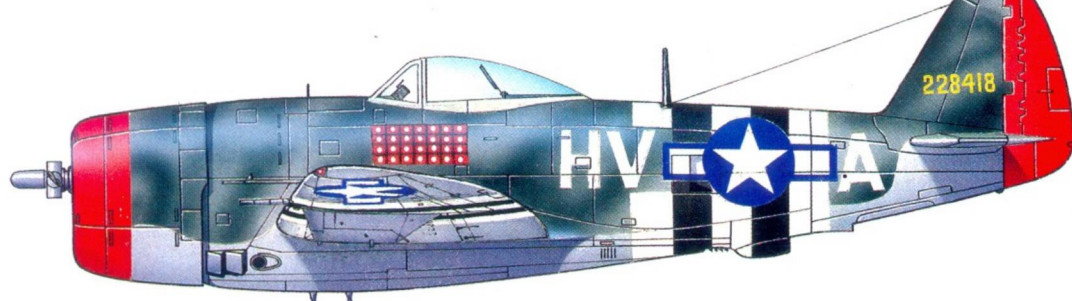
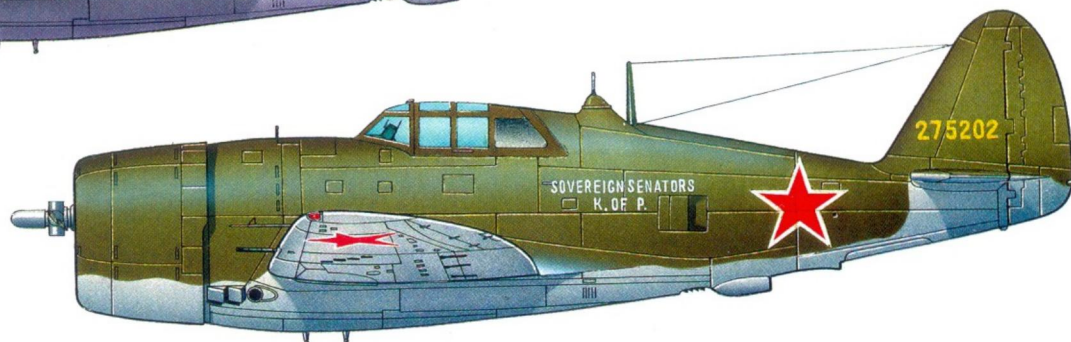


ИСТРЕБИТЕЛЬ Р-47 «ТАНДЕРБОЛТ»



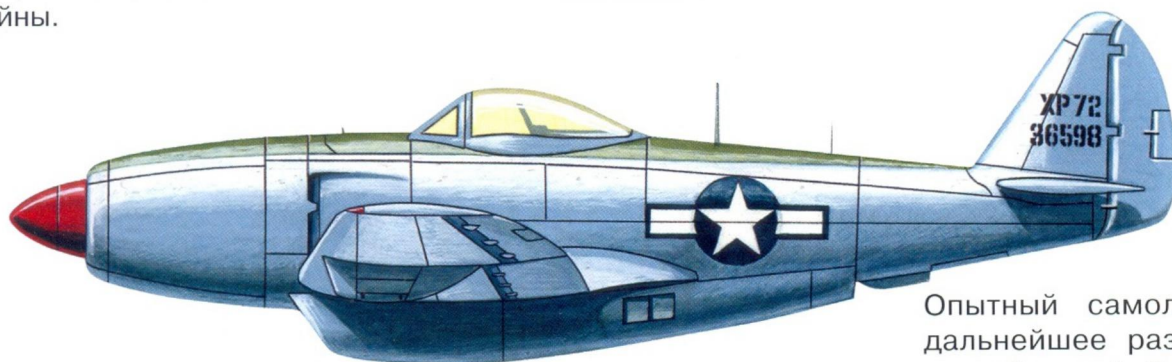
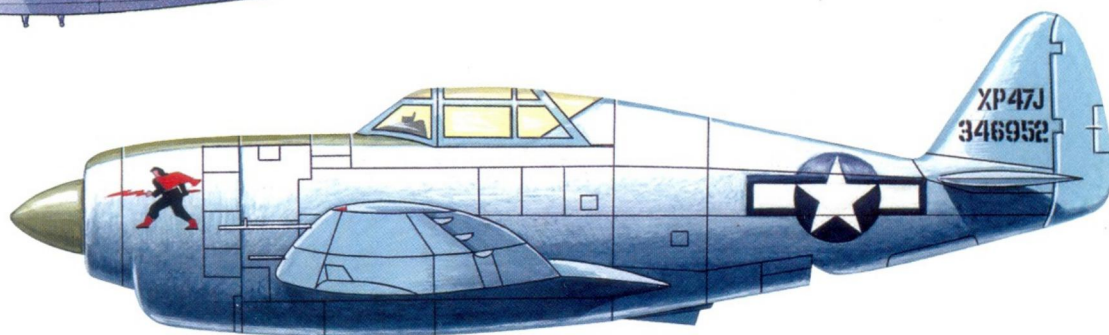
Истребитель Р-47 «Тандерболт» известного американского летчика-аса Уолкера Мэхьюрина.

Один из истребителей Р-47, поставленных в нашу страну по ленд-лизу.



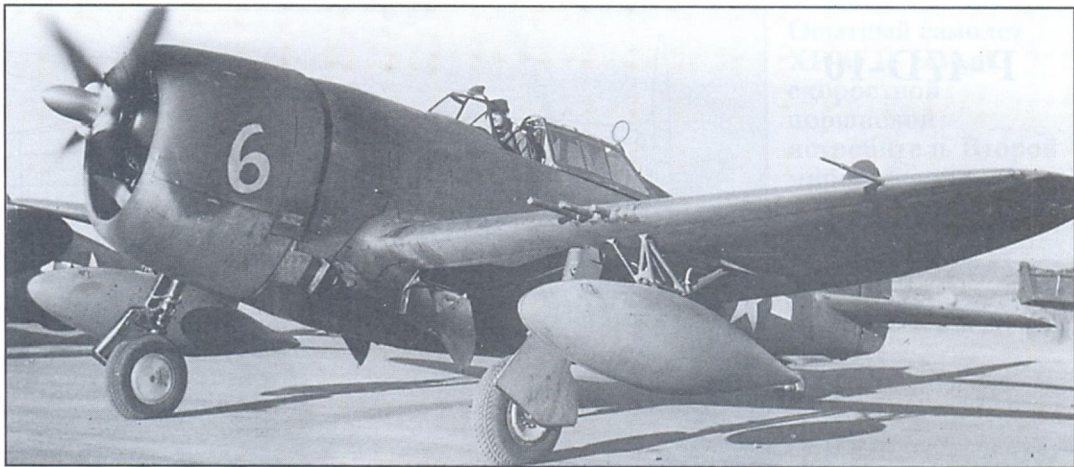
Истребитель Р-47, на котором летал знаменитый ас Френсис Габрески, сбивший на «Тандерболте» 28 вражеских самолетов.

Опытный истребитель XP-47J – самый скоростной поршневого самолет периода Второй мировой войны.



Опытный самолет XP-72 – дальнейшее развитие линии истребителей «Тандерболт».

Для сопровождения
"Летающих
крепостей"
истребители Р-47
оснащали
подвесными баками



пила. Летчики не зря дали этим самолетам еще одно неофициальное прозвище – «циркулярка».

Неудивительно, что после первых успешных боевых вылетов Р-47 был запущен в массовое производство. Фирме Рипаблик пришлось даже полностью прекратить выпуск всех других типов самолетов и перейти исключительно на производство «Тандерболтов».

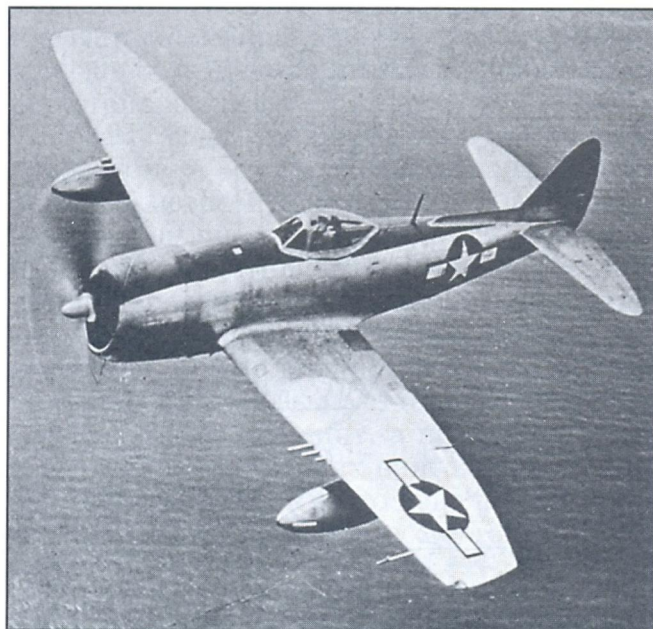
В ходе своего развития Р-47 претерпел серьезные изменения. От серии к серии на истребителе устанавливались все более мощные двигатели. Для улучшения обзора назад был введен каплевидный фонарь кабины пилота. Усиливалось вооружение за счет подвески бомб и ракет. По требованию военных на варианте «N» было применено новое крыло большей площади с встроенными топливными баками. В результате Р-47N превратился в какой-то летающий танкер. Заправленный «под завязку», он весил 9 тонн. И половина этого веса приходилась на топли-



"Тандерболт" атакует немецкий двухмоторный истребитель Мессершмитт Вф 110. На большой высоте немецкие истребители напоминали "снулых рыб", а "Тад" чувствовал себя прекрасно!



Фокке-Вульф Fw 190 падает с отрубленным крылом – попался в прицел "циркулярки"



Дальний истребитель Р-47N специально спроектированный для полетов над бескрайними просторами Тихого океана

во. Зато пролететь Р-47N мог почти 4000 км.

Не случайно эти самолеты использовались исключительно на тихоокеанском театре военных действий, где главной опасностью для летчиков сухопутных самолетов были не столько японские истребители, сколь бескрайние морские просторы. С островов Сайпан и Иводзима Р-47N долетали до самой Японии, находясь в воздухе по 9 – 11 часов.

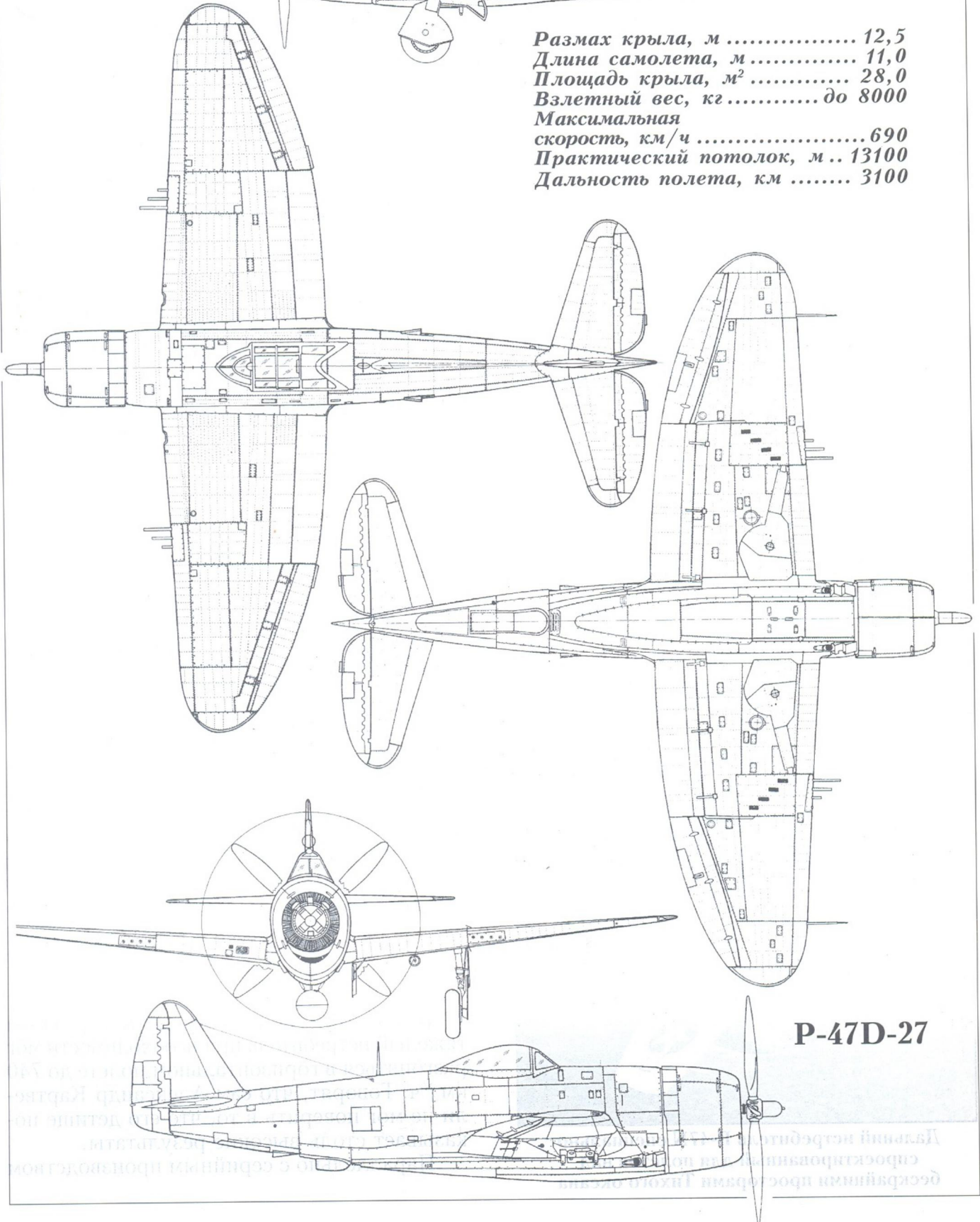
И вот что удивительно: этот огромный тяжелый истребитель при необходимости мог разогнаться в горизонтальном полете до 740 км/ч. Говорят, что сам Александр Картвели не мог поверить в то, что его детище показывает столь высокие результаты.

Параллельно с серийным производством

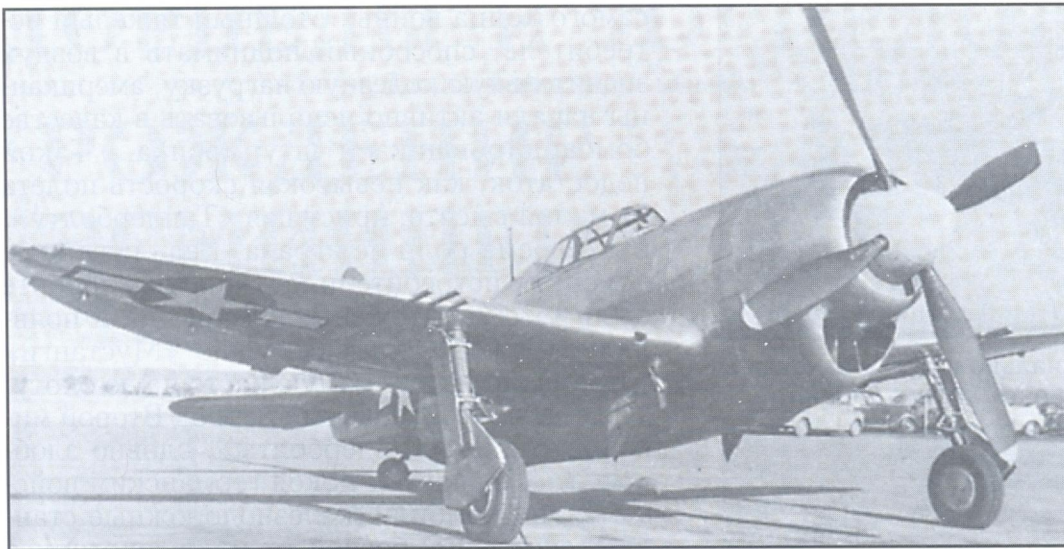
P-47D-10



Размах крыла, м 12,5
 Длина самолета, м 11,0
 Площадь крыла, м² 28,0
 Взлетный вес, кг до 8000
 Максимальная
 скорость, км/ч 690
 Практический потолок, м.. 13100
 Дальность полета, км 3100



P-47D-27



Опытный самолет XP-47J - самый скоростной поршневого истребитель Второй мировой войны

истребителя, фирма Рипаблик продолжала искать пути дальнейшего его совершенствования, в результате чего было построено несколько экспериментальных образцов.

Особенно удачным оказался опытный самолет XP-47J. Это был специально облегченный истребитель (со взлетной массой всего 5630 кг), вооруженный шестью пулеметами и оснащенный новейшим двигателем воздушного охлаждения мощностью 2800 л.с. Первый полет этого самолета состоялся в ноябре 1943 года, а в июле 1944 года на нем была достигнута сначала скорость 793 км/ч на высоте 10 км, а затем в августе – 813 км/ч. Впоследствии (если верить заявлениям ВВС США) в ходе летных испытаний истребитель XP-47J показал скорость 816 км/ч.

Таким образом, опытный P-47 по своим высотно-скоростным характеристикам превзошел все известные на тот момент поршневые самолеты мира. Правда, достигнутая на нем скорость полета никогда официально не регистрировалась.

В 1944 году группой конструкторов под руководством Картвели был создан еще один опытный истребитель – XP-72. Фактически это был обычный «Тандерболт», оснащенный двигателем мощностью уже в 3650 л.с., что привело к существенному изменению формы носовой части самолета. Были построены два экземпляра истребителя, причем на одном из них был установлен обычный четырехлопастный винт, а на другом – два соосных трехлопастных винта. Максимальная скорость полета этого довольно тяжелого самолета (взлетная масса 7 тонн) достигала 788 км/ч.

Несмотря на столь высокие результаты, новые самолеты не пошли в серийное производство. Вторая мировая война подходила к концу, и руководство фирмы «Рипаблик»



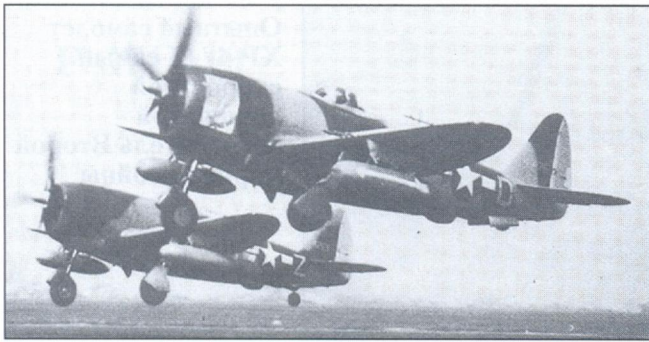
Опытный самолет XP-72

решило не сбивать темп выпуска боевых машин, а проводить их постепенную модификацию. Это не требовало остановки конвейера с целью замены оснастки на время подготовки к выпуску новой модели самолета.

Но работы по созданию экспериментальных самолетов не пропали даром. С конца 1944 года двигатель от опытного XP-47J довели «до ума» и начали ставить на серийные истребители, получившие обозначение P-47M. В результате максимальная скорость этого самолета на высоте 9 км достигла 760 км/ч – выдающееся достижение для поршневого самолета с «лобастым» двигателем воздушного охлаждения. И вскоре таким самолетам нашлась достойная работа.

Истребители P-47M с успехом использовались для борьбы с немецкими крылатыми ракетами V-1, которыми фашисты обстреливали Лондон. Мало того, «Тады» гонялись даже за новейшими немецкими реактивными истребителями Мессершмитт Me-262, которые с 1944 года все больше и больше начали досаждают «летающим крепостям».

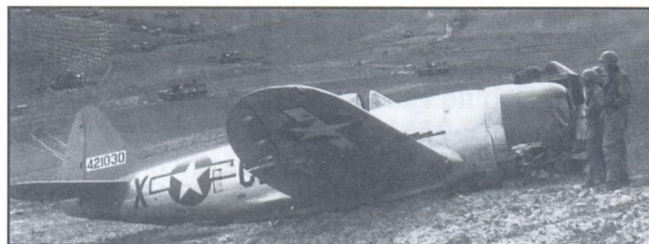
Многие американские летчики, летавшие на «тандерболтах», стали асами. К примеру, Фрэнсис Габрески сбил 28 немецких самолетов, Губерт Земке – 20. Известная в годы войны на Западном фронте 56-я истре-



На взлете P-47M, специально предназначенные для борьбы с реактивной техникой врага



Один из самых известных снимков штурмующего "Тандерболта" на фоне взорвавшегося грузовика с боеприпасами



Наглядное свидетельство эффективности внутренней посадочной лыжи: после посадки на живот "Тандерболт" остался практически целым

бительная авиагруппа уничтожила 1006 германских самолетов, потеряв при этом всего 128 «тандерболтов». Другими словами: соотношение побед было 8:1 в пользу «тадов».

И все же в конце 1944 года «Тандерболт» начал сдавать свои позиции новому дальнему скоростному истребителю P-51 «Мустанг». Нет, максимальная скорость полета «Мустанга» была не выше, чем у «Тандерболта». Но он мог летать столь же быстро, как «Тандерболт», уже не только на больших высотах, но и у земли. А еще у «Мустанга» была больше дальность полета. Именно благодаря этому качеству он и стал главным охранником «летающих крепостей».

А что же «Тандерболты»? Неужели они ушли в небытие?

Вовсе нет. Их выпуск продолжался до

самого конца войны. Мощный тяжелый истребитель, способный поднимать в воздух значительную полезную нагрузку, американцы начали активно использовать в качестве бомбардировщика и штурмовика. Такой недостаток, как невысокая скорость полета на малой высоте, присущая «Тандерболту», в это время роли не играла. Ведь почти все немецкие истребители на Западном фронте были уже уничтожены. А если они и появлялись в небе, то вездесущие «Мустанги» устраивали на них самую настоящую охоту.

Весь заключительный период Второй мировой войны «Тандерболты», словно злобные осы, не давали покоя германским войскам. Они бомбили железнодорожные станции, скопления боевой техники, охотились за поездами и автоколоннами. В ходе англо-американского наступления «Тады» практически полностью парализовали передвижение немецких войск по дорогам. Германская армия не могла получать ни подкреплений, ни снарядов, ни топлива. Это была классическая операция по изоляции района боевых действий.

Именно в этих боях проявилась еще одна особенность «Тандерболта» — его потрясающая боевая живучесть. Сделанный «русскими» американцами, этот самолет оказался не только очень тяжелым, но и очень прочным. К тому же летчика и бензобаки спереди от обстрела прикрывал огромный двигатель, спокойно выдерживавший попадания не только пуль, но и снарядов малокалиберной зенитной артиллерии. Сзади — турбокомпрессор и промежуточный радиатор. С боков — воздухопроводы, подводящие воздух от турбокомпрессора к двигателю.

Выход из строя турбокомпрессора в результате боевых повреждений на полет самолета никакого влияния не оказывал. Ведь на малой высоте от турбокомпрессора все равно не было никакого толку.

Но самое удивительное заключалось в том, что Картвели умудрился снизу под фюзеляжем самолета пристроить стальную лыжу. Внешне ее наличие ничем не выдавалось. Ведь лыжа была прикрыта обшивкой канала подвода воздуха к турбокомпрессору. Зато при вынужденной посадке подбитого самолета на «живот» эта лыжа обеспечивала безопасное его приземление с минимальными повреждениями конструкции. Во всяком случае, летчик, как правило, оставался живым.

Вот почему все пилоты, воевавшие на «Тандерболтах», так любили свои неказистые с виду самолеты

ТОРПЕДЫ И ТОРПЕДОНОСЦЫ

(Продолжение. Начало в №5-7,9/2010 г., 2-3/2011 г.)

Часть 8

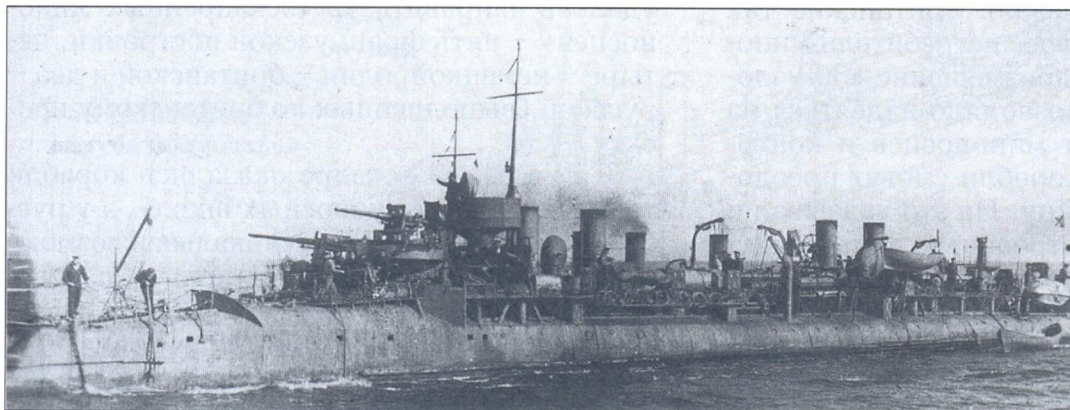
РОЖДЕНИЕ ЭСМИНЦЕВ



21 сентября 1916 года на крайнем севере Российской империи в Кольском заливе произошло не совсем обычное событие – в море с инспекционной проверкой под флагом командующего флотом вышел эсминец «Властный». Спустя всего лишь пятьдесят лет здесь будет базироваться Северный Флот (или, как расшифровывали его сокращенное название СФ в Советском Союзе, «Сильный Флот»). А пока небольшой эсминец французской постройки представлял собой самый сильный русский корабль на Крайнем Севере. Внимание, которое уделял последний командующий царским флотом Игорь Григорович небольшому кораблю, объясняется возрастающей важностью полярного маршрута для связи с союзниками – Вели-

кобританией и Францией. Во время Первой мировой войны русская армия в одиночку вела борьбу на Восточном фронте с тремя империями – Германской, Австро-Венгерской и Турецкой – и остро нуждалась в оружии, технике и боеприпасах. Путь через Баренцево море был кратчайшим и наиболее надежным для получения военной помощи. Но транспорты союзников, идущие к нам в Архангельск, все чаще становились жертвами немецких подводных лодок.

К началу войны на Севере русский флот не имел практически ни одного боевого корабля. Поэтому было решено срочно перебросить туда немногие оставшиеся на Дальнем Востоке корабли. Наиболее подходящим для этого оказались ветераны Русско-японс-



Эсминец «Властный» в Порт-Артуре в период Русско-японской войны

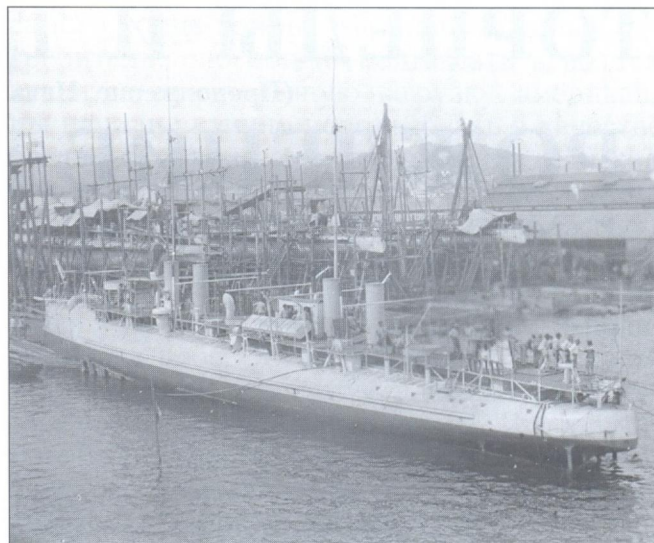
кой войны эсминцы «Властный» и «Грозовой». Через три океана в течение полугода эсминцы добирались до Архангельска. И практически сразу пошли в бой. Уже через три дня после инспекции главкома «Властный» столкнулся сразу с двумя немецкими подводными лодками, идущими в надводном положении под парусами! Здесь, на краю мира, немцы так сэкономили топливо. Чисто формально немцы имели преимущество в артиллерии – против двух 75-мм пушек «Властного» у них было четыре 105-мм и 88-мм орудия. Первым выстрелом с немецкой подводной лодки на «Властном» был сбит прожектор. Но «Властный» не думал уступать, и после короткого боя, получив несколько попаданий, немецкие подводные лодки предпочли погрузиться под воду и ретироваться. Еще спустя месяц удача сопутствовала напарнику «Властного» – «Грозовому». После короткого артиллерийского боя ему удалось потопить большую немецкую подводную лодку U56, что стало самым крупным успехом первого поколения русских эсминцев... Но как вообще корабли подобного класса появились в России?

ПЕРВЫЕ «ЭСМИНЦЫ»

В предыдущем номере журнала было рассказано о том, как в конце XIX века военные моряки в России задумались о создании совершенно нового типа боевого корабля – минного крейсера, названного позже эскадренным миноносцем. Название «эскадренные миноносцы» (сокращенно – «эсминцы»), которое еще неофициально появилось в документах русского флота, отражало главную особенность новых кораблей – они должны были сопровождать русские эскадры во время перехода с Балтики на Дальний Восток.

Несмотря на то, что в России в 1885 году был создан свой минный крейсер «Лейтенант Ильин», современники его попросту недооценили. В те годы огромный интерес у русских моряков вызвали британские так называемые «30-узловые истребители миноносцев». Большое водоизмещение «30-узловых истребителей» позволяло надеяться на то, что в отличие от миноносцев и контрминоносцев, новые корабли смогут преодолеть океанскую войну. На это указывал и опыт переброски построенных для Японии «истребителей» из Великобритании на Тихий океан.

Наиболее простым решением для скорейшего усиления российского флота представ-



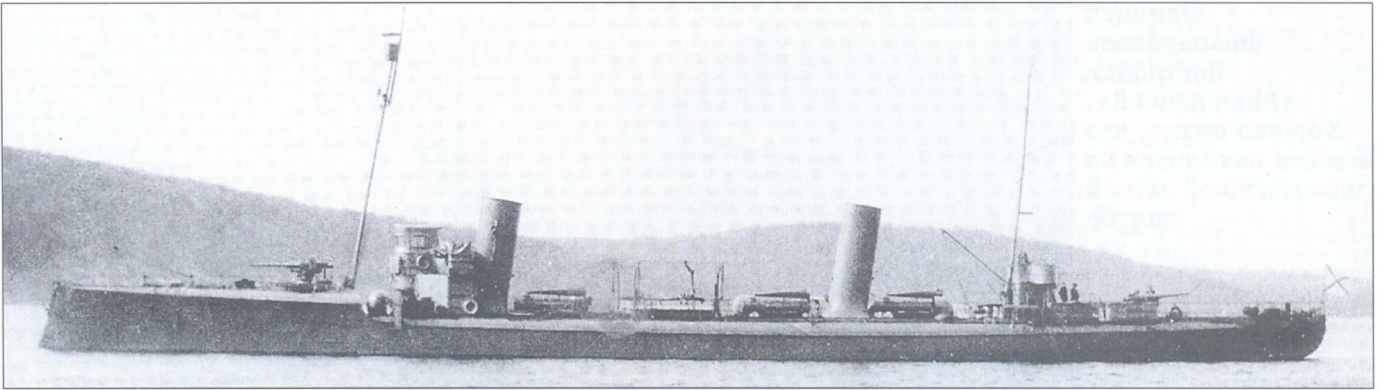
Спуск на воду миноносца для русского флота во Франции

лялся заказ в Англии точно таких же «30-узловых» кораблей. Но британские корабли были завалены заказами как для своего флота, так и для флота Японии. Пришлось, как и 20 лет назад в случае с миноносками, купить у своего старого подрядчика, фирмы «Ярроу», всего лишь чертежи новейшего «30-узлового истребителя» – точно такого, что строился для японцев. Неприятность заключалась в том, что отечественные судостроительные заводы всегда испытывали проблемы как со сроками постройки миноносцев, так и с их качеством – в первую очередь с надежностью машин. А время не ждало. Поэтому кроме заказа 10 «эсминцев» типа «Буйный», выданного Невскому заводу, русское морское министерство стало подыскивать подходящие корабли в других странах.

Кроме Великобритании удачные миноносцы строились во Франции и в Германии. Вот почему именно у этих стран были срочно заказаны 9 эсминцев. Еще один удалось все-таки закупить в Англии. После пяти лет напряженной работы в Порт-Артур (главную морскую базу России на Дальнем Востоке) удалось направить 12 «эскадренных миноносцев» – пять французской постройки, четыре – немецкой, один – британской и два – русской (выполненных по британскому проекту).

Так в одной эскадре оказались корабли трех ведущих «миноносных школ», а у русских моряков появилась уникальная возможность сравнить все их достоинства и недостатки.

Чисто по «паспорту» все три типа «эсминцев» были схожи: они имели водоизме-



Русский миноносец немецкой постройки «Капитан Юровский»



Возвышенный полубак — отличительная черта миноносцев немецкой постройки

щение в 320 – 350 тонн, развивали скорость до 28 узлов, несли по шесть небольших пушек, а также два или три торпедных аппарата. Зато проблему мореходности судостроители решали по-разному.

Германские миноносцы имели острые носовые обводы. Сверху корабль напоминал каплю с заостренным «носиком». Такие обводы корпуса позволяли немецким миноносцам развивать высокие скорости. Правда, при волнении острый нос врезался в волну, и корабль буквально зарывался в бурунах. Причем с ростом размеров миноносцев проблема усугублялась. Поэтому на своих эсминцах немцы отказались от традиционной для кораблей подобного типа «карапасной» палубы и нарастили носовую часть, образовав так называемый «полубак». Высокий полубак корабля меньше заливался водой, но это не решало полностью проблему — нос корабля все равно плохо «всходил» на волну, он вспарывал ее, как подводная лодка.

Очень оригинально проблему мореходности решили французы. Обводы корабля в носовой части были более «полными», чем у немецких миноносцев. Поэтому корабль легче

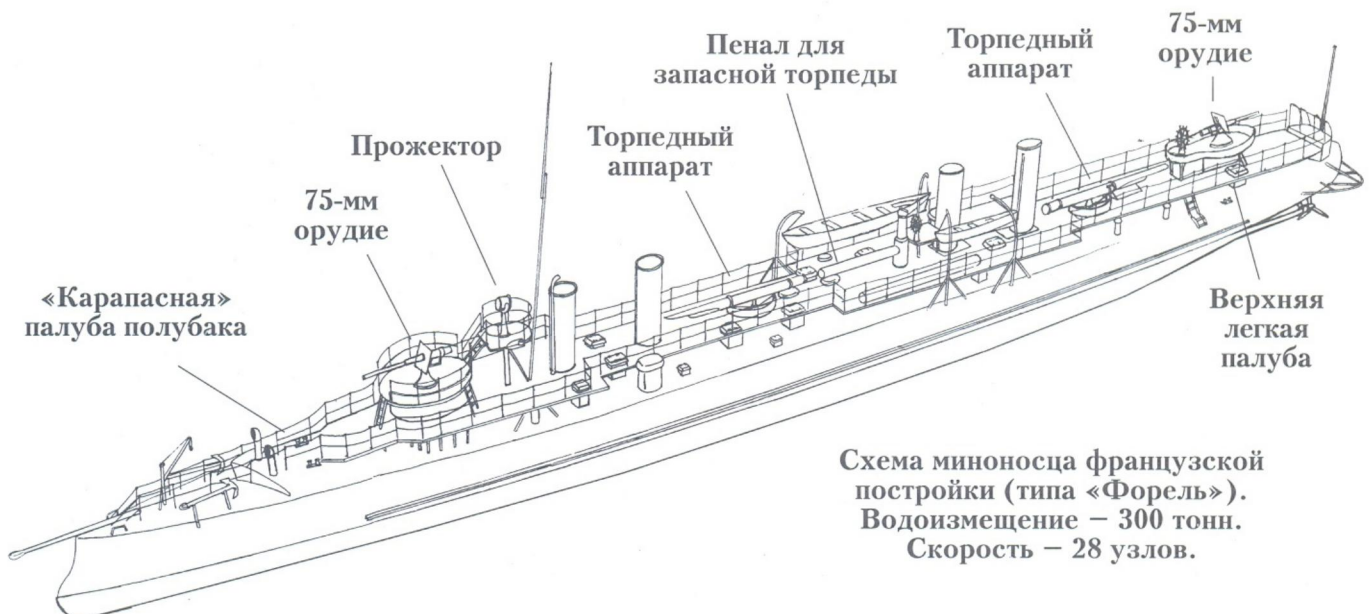
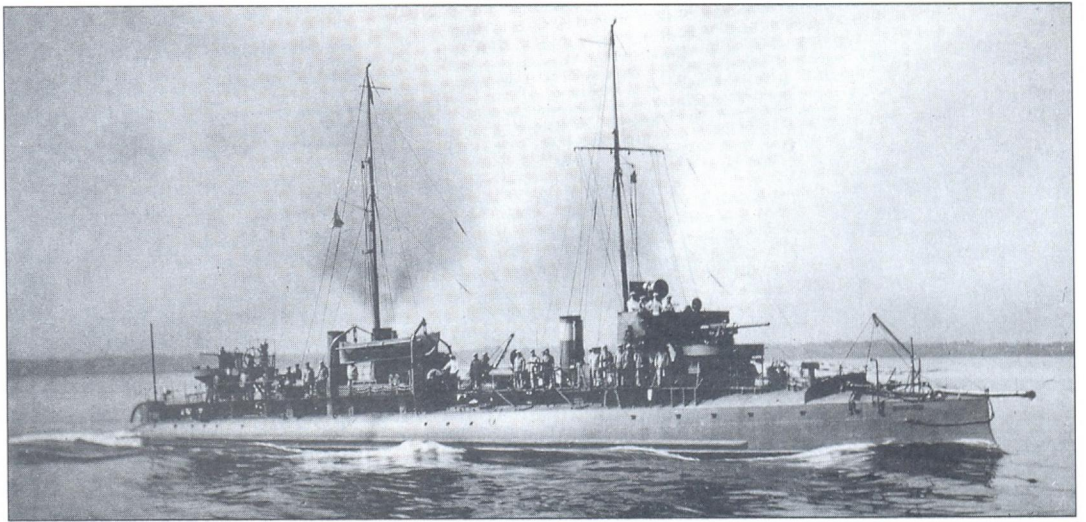


Схема миноносца французской постройки (типа «Форель»).
Водоизмещение — 300 тонн.
Скорость — 28 узлов.

**Эсминец
французской
постройки
«Молодецкий».**

Хорошо видно, что экипаж находится на возвышенной легкой палубе

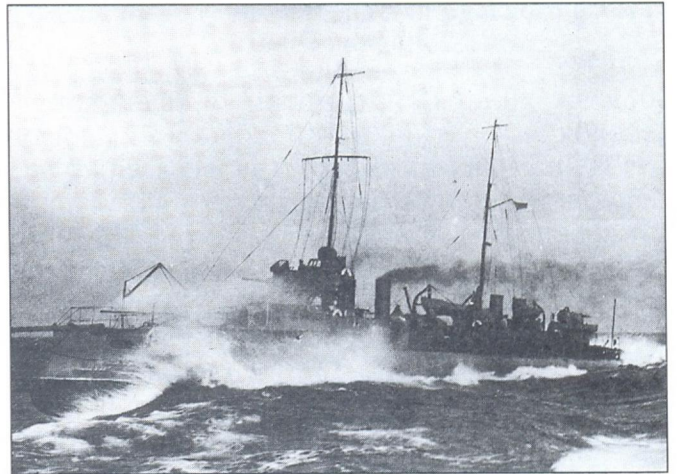


«всходил» на волну и меньше зарывался в воду. Вся палубу корабля сделали покатою – так, чтобы вода с нее легко сливалась. Но работать на такой палубе, тем более в шторм, было невозможно. Поэтому французы поверх основной палубы установили легкую решетчатую палубу, легко пропускающую воду. На этой же палубе находилось вооружение корабля и все механизмы, с которыми работал экипаж. Сравнительные испытания показали преимущество французских кораблей для работы экипажа при волнении. Но...

Европейцы очень часто забывают, что Россия – страна, в которой есть зима. Зима со снегом и суровыми морозами. Легкая навесная палуба зимой быстро покрывалась толстым слоем льда и снега, нарушая остойчивость корабля и грозя его опрокинуть. Находиться при этом в море было просто опасно.

Миноносцы типа «Буйный», которые строились по британскому проекту на Невском заводе, по обводам корпуса представляли собой промежуточный вариант между французскими и немецкими миноносцами. Сами англичане предпочитали решать проблему мореходности простым увеличением высоты борта корабля.

Когда в 1904 году началась Русско-японская война, на помощь находящейся на Дальнем Востоке 1-й Тихоокеанской эскадре было решено перебросить боевые корабли с Балтийского моря, из которых сформировали 2-ю Тихоокеанскую эскадру. В ее состав включили большинство из находящихся под рукой кораблей, включая все мореходные миноносцы: несколько больших миноносцев типа «Циклон», три контр-миноносца типа «Сокол» и девять только что построенных на Невском заводе «эсминцев» типа «Буй-



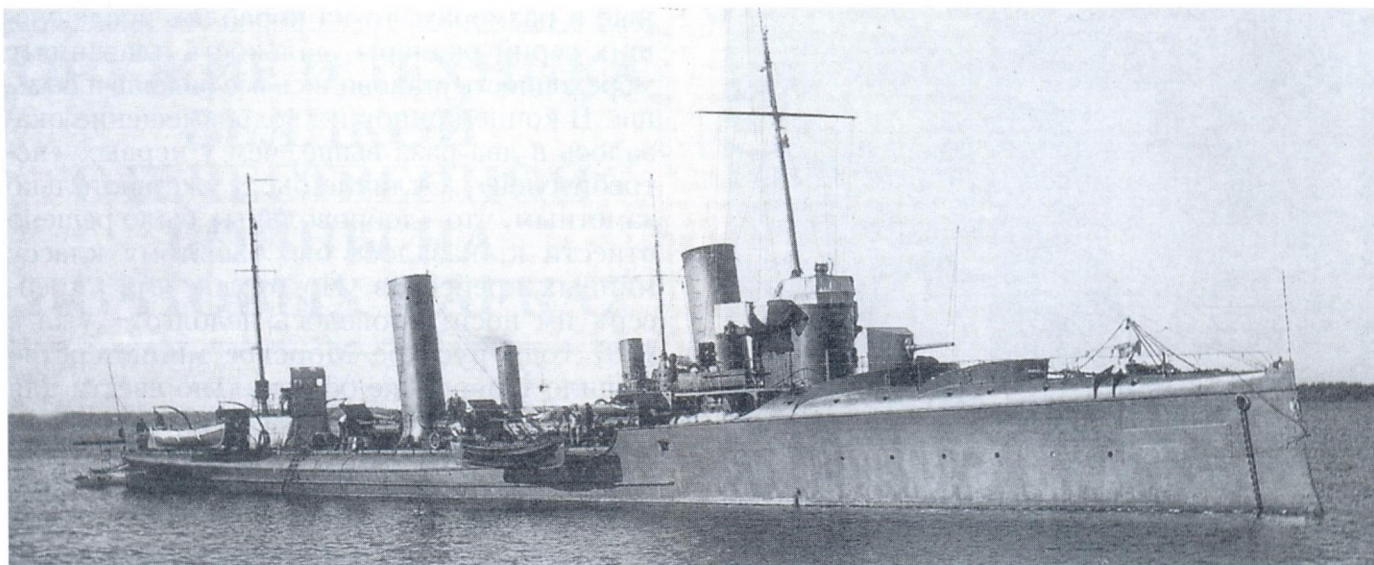
**Миноносец на полном ходу при волнении.
Нос корабля всходит на волну**

ный».

Дальний переход через полмира и три океана стал тяжелым испытанием для миноносцев. Первыми «сошли с дистанции» миноносцы типа «Циклон» – их пришлось оставить в Средиземном море. Далее, из-за постоянных поломок механизмов, в Красном море пришлось бросить и все три «Сокола». И только девятка эсминцев дошла до Цусимского пролива, чтобы принять первый и последний бой. Только три из них уцелели в бою, а до Владивостока дошли два.

ВНОВЬ МИННЫЕ КРЕЙСЕРА? НЕТ, ЭСМИНЦЫ!

Бои в начале Русско-японской войны позволили оценить достоинства и недостатки первых русских «эсминцев». Так оказалось, что хотя «по паспорту» русские 27-узловые миноносцы должны были уступать по скорости японским «30-узловым истребителям», реально в бою разница в скорости не ощущалась, так как и те, и другие редко развивали больше 25 узлов. Более того, японцы с



Эскадренный миноносец «Доброволец» до перевооружения артиллерии

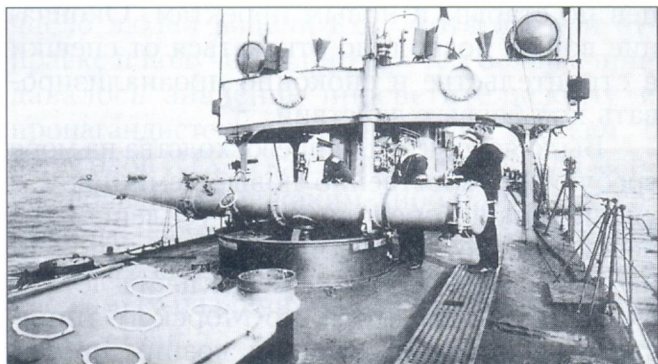
удивлением неоднократно отмечали, что русские миноносцы на деле имеют большую скорость! Так наглядно была показана порочность британской системы гонки за рекордными скоростями во время испытаний. Но с чем вышел просчет у русского Морского министерства, так это с артиллерийским вооружением миноносцев.

Главным оружием миноносцев вполне естественно считались торпеды. Но в Русско-японской войне гораздо чаще им приходилось использовать артиллерию. Опять же, чисто формально, количество пушек на русских и японских миноносцах было одинаковым – до шести. Но японские «истребители» несли по два 75-мм орудия и четыре 57-мм, а русские – по одному 76-мм орудию и по пять 47-мм. В результате японцы могли выпускать в минуту в два раза больше взрывчатки и поражающего металла!

Значит, срочно потребовались корабли, по крайней мере, не уступающие «японцам» в артиллерийском вооружении. Их строительству помогли добровольные жертвования населения России. Поэтому новые корабли чаще всего называют эсминцами типа «Доброволец».

Главным внешним отличием новых кораблей стало усиленное вооружение – они получили по две 76-мм пушки и четыре или шесть 57-мм орудий. Торпедное вооружение осталось без изменений: по два – три торпедных аппарата. За скоростью решили не гнаться, а ограничиться 25 узлами. Интересно отметить тот факт, что почти одновременно с этим и англичане, разочаровавшиеся в своих «30-узловых истребителях», заказали серию кораблей с улучшенной мореходностью, ограничив скорость также 25 узлами.

Собранные народные деньги позволили построить для русского флота 20 кораблей по единым требованиям. Но так как заказывались они сериями по четыре единицы, в их конструкцию постоянно вносили изменения. Если первые корабли напоминали «эсминцы» немецкой постройки, чуть увеличен-



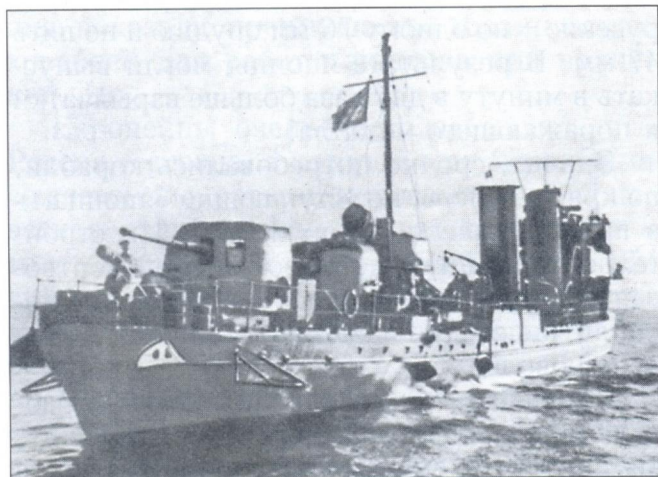
Торпедный аппарат на палубе «Добровольца»



Монтаж 102-мм орудия на «Добровольце» – перед Первой мировой войной вооружение эсминцев усилили, заменив 76-мм орудия на пару более мощных пушек

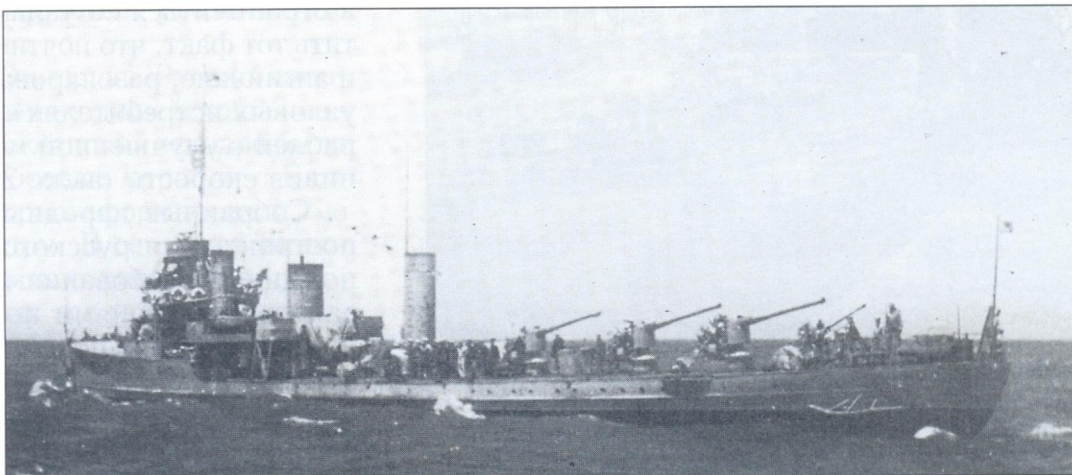


Отряд эсминцев типа «Доброволец» в походе



Сторожевой корабль «Конструктор» (бывший эсминец «Сибирский стрелок») во время Великой Отечественной войны

Канонерская лодка «Красный Дагестан» (бывший эсминец «Украина») во время Великой Отечественной войны защищал перевозки нефти на Каспии от налетов немецкой авиации



ные в размерах, то на кораблях последующих серий размеры, дальность плавания и мореходность становились все больше и больше. В конце концов их водоизмещение оказалось в два раза выше, чем у первых «истребителей». Отличие было уже настолько заметным, что «добровольцы» было решено отнести к, казалось бы, забытому классу минных крейсеров. Но гордое имя «крейсер» им носить довелось недолго – уже в 1907 году русское Морское министерство решило теперь уже официально ввести для мореходных миноносцев название «эскадренные», и «добровольцы» стали первыми настоящими эсминцами и по документам, и по своим характеристикам.

Корабли оказались в целом удачными – некоторые из них прослужили в нашем флоте до 50 лет! Они участвовали в трех войнах: Первой и Второй мировых, а также в Гражданской войне в России. Единственным их недостатком специалисты называли только невысокую скорость – 25 узлов...

Хотя русский флот во время Русско-японской войны потерпел тяжелое поражение и потерял много кораблей, к окончанию войны на стапелях строилось около 60 эсминцев по старым и новым проектам. Окончание войны позволило отказаться от спешки в строительстве и спокойно проанализировать ход боевых действий.

Было ясно, что для превосходства на море требуются качественно новые эсминцы – с увеличенной мореходностью, усиленной огневой мощностью, с новыми, более дальнобойными торпедами. После нескольких лет совместной работы русского Морского министерства и судостроителей возник проект корабля, ставший этапным в развитии эскадренных миноносцев и оказавшийся одним из самых успешных в истории отечественного флота. Но о нем расскажем в следующий раз.

ОРУЖИЕ И ТЕХНИКА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ НА ПОЧТОВЫХ МАРКАХ

Среди разнообразных областей коллекционирования особое место занимает филателия, то есть коллекционирование и изучение знаков почтовой оплаты. К таковым знакам относятся не только почтовые марки, но и этикетки, ярлыки, почтовые штемпели, штампы, а также конверты, почтовые карточки, несущие знаки почтовой оплаты. Сегодняшний наш разговор – о почтовых марках.

Почтовые марки – как средство и знак предварительной оплаты почтовых отправлений – используются уже 170 лет. Содержание и значение рисунка, помещаемого на марку, менялось со временем. Чем шире использовались почтовые марки, чем большее число людей видели их – хотя бы при отправке и получении писем – тем больше придавалось значение просветительскому и пропагандистскому их значению. Скажем, с 80-х годов XIX века привычными стали марки, посвященные каким-либо памятным событиям. Неудивительно, что в филателистических коллекциях можно найти отражение самых различных аспектов истории человечества.

В годы военных испытаний почтовая марка как массовая художественная миниатюра становилась средством поддержания патриотического духа, рассказа о происходящем на фронте и в стране. В год 70-летия начала Великой Отечественной войны естественно обратиться к теме вооружения и военной техники на отечественных почтовых марках начального периода войны. Противостояние вооружения и военной техники воюющих сторон, умение бойцов использовать современное вооружение имело важнейшее значение. Состояние и боевое применение военной техники не могло не найти отражение и на почтовых марках.

Начнем, впрочем, с марок предвоенных выпусков. А точнее – с последней предвоенной серии марок, посвященных Рабоче-Крестьянской Красной Армии (РККА) и Рабо-

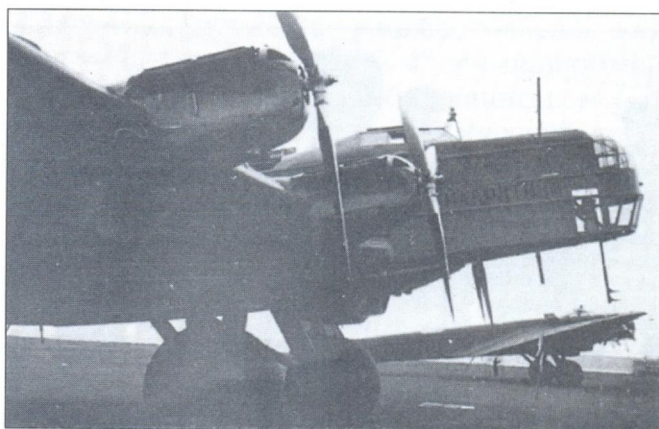


Серия, выпущенная к 23-й годовщине Красной Армии и Красного Флота

че-Крестьянскому Красному Флоту (РККФ). Эта серия была выпущена в феврале 1941 года к очередному Дню Красной Армии и Красного Флота.

На марках серии изображены бойцы различных родов войск, показано и их вооружение. В частности, на марке рисунка главного художника Гознака И. Дубасова изображен летчик (по-видимому, штурман) на фоне тяжелого четырехмоторного бомбардировщика. Тяжелые бомбардировщики считались тогда главной ударной силой ВВС Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

Марка «Артиллеристы» той же серии



Самолеты типа АНТ-6

изображает боевую работу расчета 76-мм полевой пушки образца 1902/30 г. Это – знаменитая русская «трехдюймовка», модернизированная в 1930 году. Хотя к 1941 году старая добрая «трехдюймовка» была уже устаревшей (и по начальной скорости снаряда, и по дальности стрельбы, и по величине горизонтального угла наводки, и по возможности буксировки за трактором или автомобилем), художник Ф. Козлов вовсе не погрешил против истины. Такие орудия еще в большом количестве имелись в Красной Армии и широко использовались для боевой учебы артиллеристов. А ведь эта серия марок как раз и была посвящена боевой учебе.



«Трехдюймовка» с длинным стволом обр. 1930 г.

Интересна еще одна марка. Тот же художник Ф. Козлов изобразил на ней идущих в парадном строю бойцов с пистолетами-пулеметами Дегтярева образца 1940 г. (ППД-40) в руках. Надо сказать, что первый пистолет-пулемет Дегтярева (он был рассчитан под пистолетный патрон калибра 7,62 мм) был принят на вооружение еще в 1935 г., но тогда его считали «вспомогательным» образцом оружия, поэтому выпускался он в небольшом количестве. Главным оружием пехоты была винтовка.

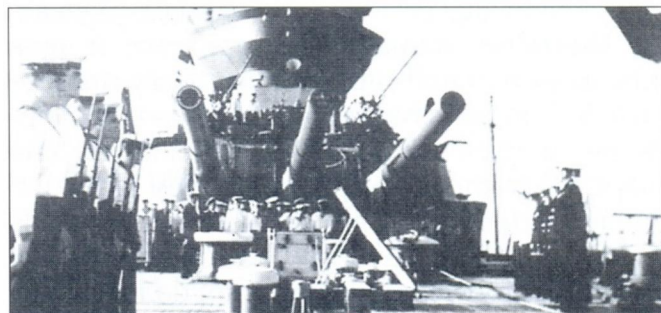
Только опыт советско-финляндской войны 1939 - 1940 годов заставил начать массовое производство пистолетов-пулеметов, или



Юный партизан с пистолетом-пулеметом Дегтярева ППД-40

«автоматов», как их тогда предпочитали называть в войсках. И в феврале 1940 года на вооружение был принят новый вариант пистолета-пулемета Дегтярева ППД-40 с барабанным магазином емкостью на 71 патрон. Так что из всех образцов вооружения, показанных на марках этой серии, ППД-40 был на тот момент, пожалуй, самым современным. Хотя в том же 1941 году на смену ППД пришел другой образец (пистолет-пулемет Шпагина – знаменитый ППШ), в начале войны Красная Армия использовала оба образца. Но на марках ППШ появится позже.

Ещё одна миниатюра Ф. Козлова запечатлела матроса на посту на фоне орудий главного калибра линейного корабля – линкоры с мощным артиллерийским вооружением накануне войны все еще считались главной ударной силой флота.



На борту линкора «Парижская Коммуна»

В годы войны подавляющая часть почтовой корреспонденции – а это в основном были письма из действующей армии в тыл и из тыла в действующую армию – освободилась от оплаты («франкирования»). Однако оставалось немало других видов почтовых отправок, для которых по-прежнему использовались знаки почтовой оплаты. Поэтому на протяжении войны почтовые марки продолжали печататься. Это были и отдельные марки, и целые серии. На первой почтовой марке военного выпуска, которая появилась в августе 1941 года, был воспроизведен плакат художника В. Корецкого «Будь героем!» В декабре 1941 года вышла марка, посвященная народному ополчению. Выпускались и марки, посвященные историческим деятелям и деятелям культуры. Но вернемся к интересующей нас теме военной техники.

В 1942 - 1943 годах была выпущена серия марок, отразившая боевую деятельность советских войск на фронте и работу тыла для нужд фронта. Взглянем на некоторые из них.



Серия марок 1942-1943 гг.

Хорошо известно, что немецко-фашистские войска делали большую ставку на массированное применение танков на направлениях главного удара. Поэтому одной из главных задач советских войск стало «Выбить у противника танки!» К решению этой задачи привлекали практически все рода войск. На марке, выпущенной 30 ноября 1942 года, например, показана бомбардировка вражеских танков советской авиацией. Краснозвездный самолет показан художником П. Староносковым достаточно условно (можно предположить, что имелся в виду штурмовик Ил-2). Не слишком «конкретен» и германский танк, хотя в его облике можно заподозрить чешский легкий танк LT vz.38, поставлявшийся в вермахт и широко использовавшийся немцами в первом периоде войны. На марке помещена надпись «Смерть немецким оккупантам» — этот яркий и емкий лозунг, появившийся в речи И.В. Сталина 7 ноября 1941 года, стал основным вплоть до последних месяцев войны. Следы почтового штемпеля («гашение») показывают, что письмо или почтовая карточка с этой маркой пересылалась по почте.

Все же главную роль в борьбе с танками на протяжении всей войны играла противотанковая артиллерия. «Противотанкисты» — расчеты противотанковых пушек — вели огонь по вражеским танкам прямой наводкой, для

этого им часто приходилось занимать открытые огневые позиции под огнем противника и подпускать танки на дальность эффективного выстрела. А это требовало не только хорошей подготовки, но и немалого мужества и выдержки. Боевая работа расчета противотанковой пушки как раз и запечатлена на марке, выпущенной 30 ноября 1942-го. Здесь мы видим 45-мм противотанковую пушку образца 1937 г. — знаменитую «сорокопятку».



Расчет «сорокопятки» в бою

Эта противотанковая пушка калибра 45 мм поступила на вооружение РККА еще в 1932 году. А в 1937 году был принят ее модернизированный вариант, в котором был изменен лафет и усовершенствован затвор. Новый лафет с подресоренным ходом и резиновыми шинами колес позволял буксировать орудие с большими скоростями за автомобилем. Пушка могла вести огонь как бронебойными, так и осколочными снарядами. Благодаря этому «сорокопятки» к 1941 году составляли основу батальонной и противотанковой артиллерии Красной Армии. Правда, к началу войны уже была разработана и более мощная 57-мм противотанковая пушка (ЗИС-2), но она, как оказалось, еще требовала доработки. Поэтому после начала войны производство «сорокопятки» всячески наращивали, и вполне справедливо — вплоть до появления у врага тяжелых танков «Тигр» и «Пантера» 45-мм пушки могли успешно бороться с большинством германских танков. Кстати, вражеский танк, показанный на этой марке, довольно любопытен. Он (при известной условности изображения) очень похож на трехбашенный Nb.Fz. Танк этот на самом деле был опытным, построен в количестве всего 5 штук, к тому же на советско-германском фронте не появлялся. Однако вплоть до 1942 года Nb.Fz включался в наши справочники по военной технике вермахта и в наставления по

противотанковой обороне. Оттуда, видимо, и позаимствовал его профиль художник А. Шапиро – автор эскиза марки.

27 февраля 1942 года была выпущена марка «Разведчики Красной Армии, смело действуйте в тылу у немцев» (художник – Г. Захаров). На марке, заметим, изображен расчет станкового пулемета «Максим» в зимних маскировочных халатах. Пулемет поставлен на лыжную установку (такие штатно состояли на вооружении в РККА), на его щит надет маскировочный чехол. Действия пулеметчиков прикрывает боец-автоматчик. Хотя станковый пулемет – оружие для разведчиков тяжеловатое (все-таки, «Максим» образца 1910/30 г. даже без лыжной установки весил 66 кг), но он не без успеха использовался, скажем, лыжными подразделениями в ходе разведывательных рейдов в тыл противника.



Расчеты пулеметов «Максим» во время битвы под Москвой

Художнику И. Дубасову принадлежат весьма реалистичные изображения на марках, выпущенных 3 мая 1943 года – уже в середине войны, но всё ещё посвященных событиям ее начального периода. На одной из них запечатлен знаменитый эпизод сражения под Москвой – подвиг 28 героев-панфиловцев. 16 ноября 1941 г. у разъезда Дубосеково группа бойцов-истребителей танков 2-го батальона 1075-го полка 316-й стрелковой дивизии генерала Панфилова остановила атаку 30 танков. И какие бы «версии» событий того дня не появлялись в печати в последние годы, никто не поставил под сомнение ни сам факт боя солдат панфиловской дивизии с вражескими танками, ни его итог – подбитые танки и сорванную атаку врага. Бойцы, занявшие наскоро подготовленные окопы, применяли в бою с танками бутылки с зажигательной смесью, тяжелые ручные противотанковые гранаты РПГ-40 и



новое для тех дней и пока немногочисленное оружие – противотанковые ружья калибра 14,5 мм. «Бронебойщика» с однозарядным 14,5-мм противотанковым ружьем Дегтярева обр.1941 г. (ПТРД) мы видим на переднем плане. В войска ПТРД стали поступать только в ноябре 1941 года, так что специальность «бронебойщика» в РККА была еще более новой, чем специальность «автоматчика».

Отметим еще две марки, выпущенные также 3 мая 1943 года. На одной из них запечатлен советский снайпер в зимнем маскировочном халате. В руках у него магазин-



Расчет ПТРД в зимнем камуфляже

ная снайперская винтовка образца 1891/30 г. Эта винтовка калибра 7,62 мм входила в славное семейство русской «трехлинейки». Снайперская винтовка, принятая на вооружение в 1931 году, отличалась от обычной массовой винтовки не только установкой оптического прицела и отогнутой книзу рукояткой затвора (чтобы не цеплять прицел при перезарядке), но и тщательностью изготовления. Это обеспечивало и большую точность стрельбы. Кстати, о прицеле – винтовка на рисунке снабжена оптическим прицелом модели ПЕ. К ведению «снайперской войны», надо сказать, Красная Армия готовилась довольно тщательно, и советские снайперы уже в начальный период войны нанесли врагу немалый урон.



Снайпер Даша Мотина

На другой марке мы видим бойцов-минометчиков, ведущих огонь из 120-мм полкового миномета – вероятно, это миномет образца 1938 или 1941 года. Накануне войны в РККА началось увеличение доли минометов в артиллерийском вооружении. Армия принимала новые образцы ротных, батальонных, полковых минометов. С началом войны роль минометов быстро росла. Большая крутизна траектории полета мины позволяла им вести огонь из укрытий, доставать противника за скатами высот, в расщелинах, на городских улицах. Простота устройства и сравнительная дешевизна производства позволяли выпускать минометы и мины к ним в больших количествах. Легкость (в сравнении с артиллерийскими орудиями) позволяла минометам следовать за пехотой на различной местности. Это искупало такие недостатки минометов, как низкая меткость стрельбы и большое рассеивание попаданий. Полковые минометы могли вести огонь осколочно-фугасными, фугасными, зажигательными, дымовыми, осветительными минами. Стоит отметить, что советские 120-мм полковые минометы числятся среди наибо-

лее удачных артиллерийских систем Второй мировой войны. Характерный пример: в 1943 году германский вермахт принял на вооружение свой 120-мм миномет, являвшийся копией советского полкового миномета образца 1938 г.



37-мм зенитное орудие Красной Армии

Работе артиллеристов посвящена и другая марка той же серии, выпущенная 20 февраля 1943 года. На ней показаны зенитчики, ведущие огонь по вражескому самолету во время ночного налета (художник В. Бехтерев). Зенитное орудие изображено стилизованно, но похоже на 37-мм автоматическую пушку образца 1939 г. Характерен запечатленный на марке девиз: «За полный разгром немецких захватчиков». Еще только закончилась Сталинградская битва, но сомнений в неизбежном «полном разгроме» врага у наших бойцов уже не оставалось.

В конце декабря 1942 года в рамках той же серии выпущена марка, известная под названием «Бойцы-связисты» (рисунок И. Дубасова), хотя это могут быть и артиллеристы, корректирующие огонь батареи полевому телефону. Важная роль радиосвязи, конечно, признавалась, но при недостатке в войсках радиостанций в начальный период войны основной упор приходилось делать на телефонную (кабельную) связь. И рядом с бойцом мы видим военно-полевой телефонный аппарат типа УНА-Ф (унифицированный аппарат с фоническим вызовом) и катушку с полевым кабелем. Трудно даже подсчитать, сколько прошагали, пробежали и проползли под огнем врага связисты, таща за собой такие вот катушки, разматывая кабель и обеспечивая войскам связь.

**Материал подготовил Семен Федосеев
Марки из коллекции
его отца – Л.Б. Федосеева**

ИГРОВАЯ СТРАНИЧКА

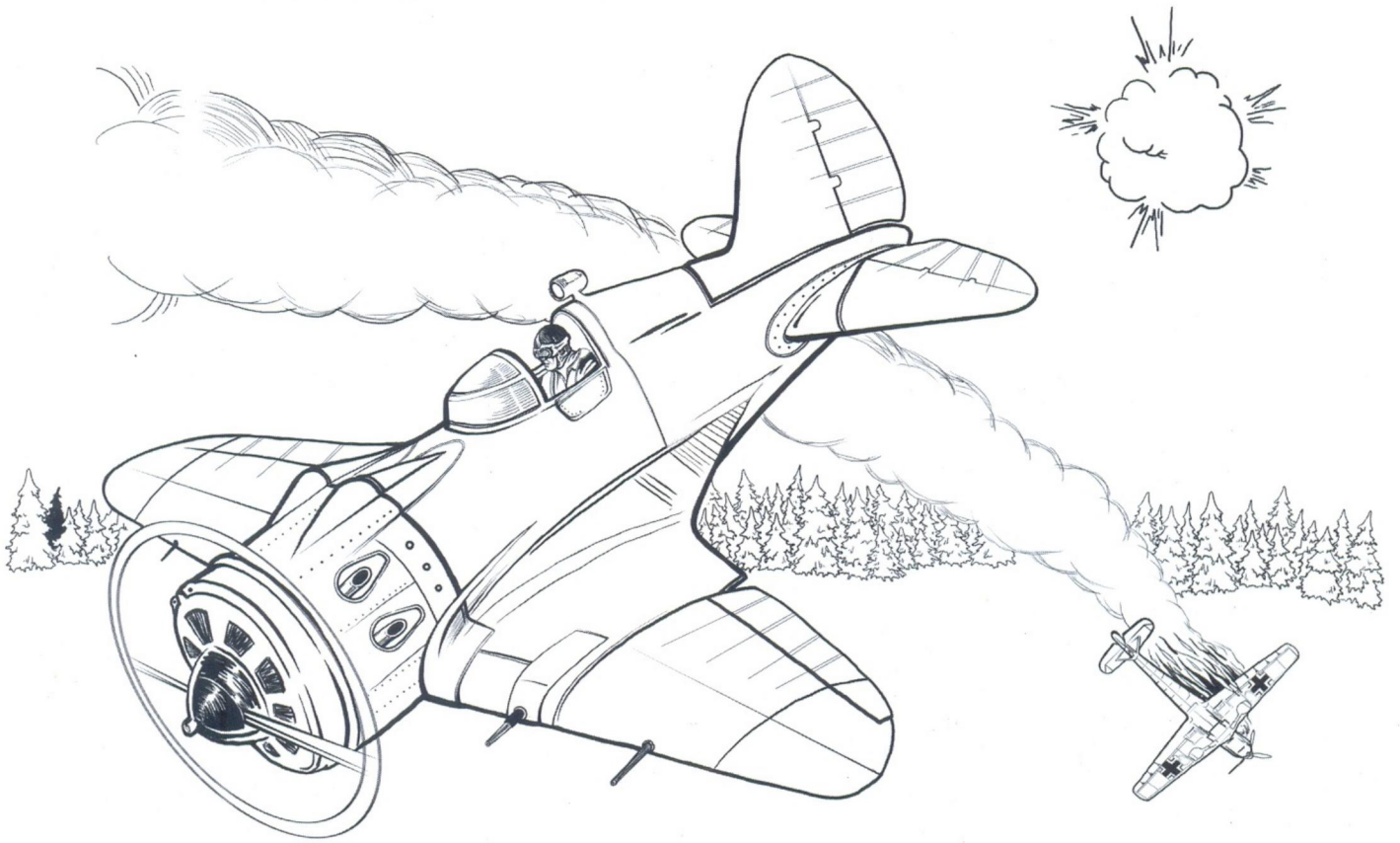
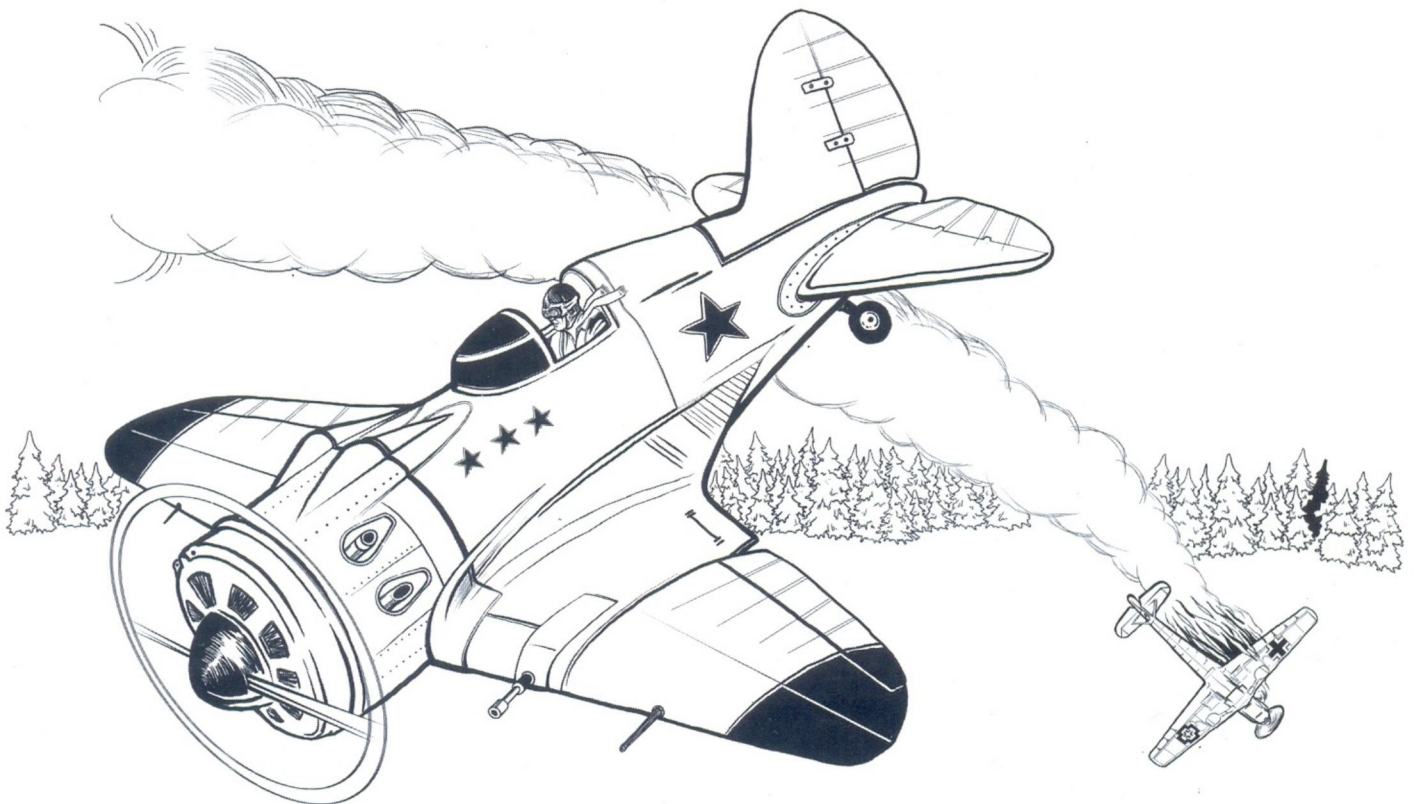
**НАЙДИ 20 ОТЛИЧИЙ**

Рисунок Николая Николаева

Некоторые образцы оружия и военной техники, изображенные на почтовых марках



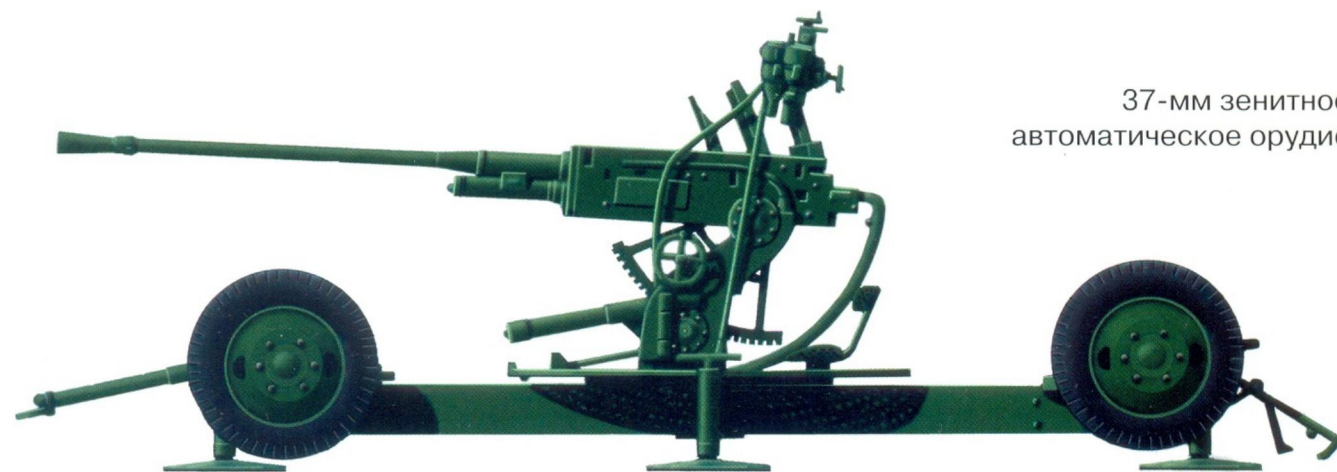
Пистолеты-пулеметы ППД и ППШ



14,5-мм противотанковое
ружьё Дегтярева (ПТРД), СССР

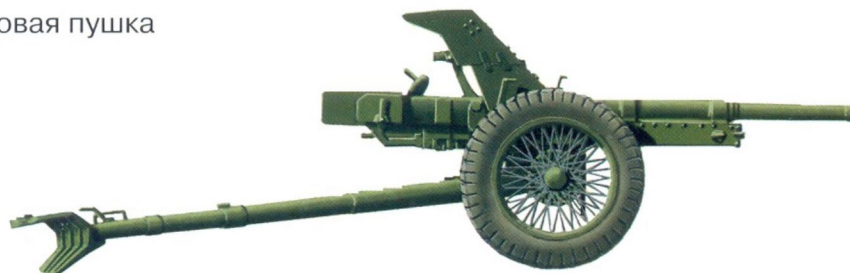


120-мм миномет



37-мм зенитное
автоматическое орудие

45-мм противотанковая пушка



Рисунки А.Шепса

Внимание читателей!

31 мая заканчивается подписная кампания на второе полугодие 2011 года



**Пилотажным группам
«Стрижи» и «Русские Витязи» –
20 лет**