

Мир ТЕХНИКИ

ДЛЯ ДЕТЕЙ

6. 2011



**МИР
АВИАЦИИ**



Вертолет Ми-8



Ми-8Т авиации Северного флота



Ми-8Т авиации Египта



Ми-8ТВ



Ми-8МТВ



Ми-17 авиации Ирака

На первой странице обложки Ми-8МТВ из состава сил ООН

Рисунки Сергея Ершова

ГЕРОЙ НАШЕГО ВРЕМЕНИ

К 50-летию со дня первого полета вертолета Ми-8



Если попросить человека, мало-мальски интересующегося авиацией, перечислить самые известные вертолеты мира, то наверняка он упомянул бы о вертолете Ми-8, созданном в прославленном конструкторском бюро Михаила Леонтьевича Миля. Те, кто знаком с авиационной техникой чуть поближе, вообще поставили бы Ми-8 на первое место. Почему? Да потому, что Ми-8 является самым массовым и самым распространенным вертолетом в мире и эксплуатируется почти в 50 странах. Если на глобусе или на карте мира закрасить все те страны, в которых работают вертолеты этого типа, то получится, что они охватывают более половины всей земной поверхности.

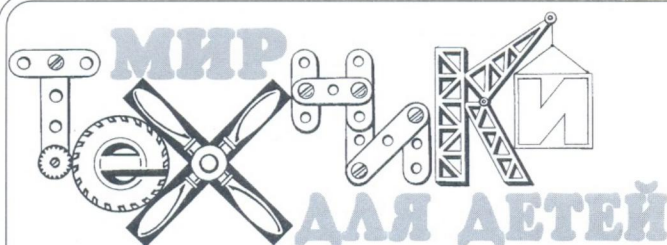
Понятно, что столь широкое распространение в мире мог получить не просто хороший надежный вертолет, а вертолет, который, что называется, пришелся ко двору. И действительно, по своим летно-техническим характеристикам, таким как скорость, дальность, грузоподъемность, Ми-8 остается самым востребованным тружеником неба.

В других развитых странах мира, таких как США, Франция, Великобритания, авиаконструкторы тоже сделали немало хороших вертолетов. Некоторые из них, как напри-

мер французские вертолеты «Пума» или «Кугар», и по характеристикам, и даже внешне очень похожи на наш Ми-8. Они тоже эксплуатируются в разных странах. Вот только построено французских вертолетов было порядка двух тысяч, в то время как Ми-8 – 12000! Причем только в зарубежные страны было продано около 4000 экземпляров. Но самое главное – производство Ми-8 продолжается и по сей день на Казанском вертолетном заводе и на авиационном заводе в Улан-Удэ.

Как-то на рубеже XX и XXI веков самый известный авиационный журнал «Флайт», выходящий в Великобритании, решил опубликовать данные о самых распространенных вертолетах мира. В то время никто не сомневался в том, что таким вертолетом окажется американский «Ирокез» (он же «Хью»), созданный фирмой «Белл».

«Ирокез» был довольно легкой, а потому относительно дешевой машиной. Его в те годы покупали очень многие государства, в том числе и довольно бедные страны так называемого «третьего мира». Уже тогда он был «растиражирован» в количестве более 10000 экземпляров. Американцы с гордостью писали о том, что в 2000 году во всем



ИЮНЬ 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**

Редакция: Михаил Муратов, Михаил Никольский, Андрей Журнов, Александр Левин, Вячеслав Шпаковский, Андрей Фирсов, Арош 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 20.05.2011 г. Тираж 3800 экз.



**Американский вертолет «Ирокез» во время
Вьетнамской войны**

мире летало 3190 таких вертолетов. Каково же было их удивление, когда вдруг выяснилось, что парк русских куда более мощных и тяжелых Ми-8 во всем мире составляет 3220 штук! Это был своеобразный рекорд.

Столь широкое распространение Ми-8 по всему миру лишний раз свидетельствует о выдающихся летно-технических характеристиках нашего вертолета.

А поднялся в небо первый опытный экземпляр «Восьмерки» ровно 50 лет тому назад – 24 июня 1961 года.

В то время основным средним вертолетом в нашей стране был Ми-4, способный принимать на борт до 12 десантников с вооружением. Это была вполне удачная машина с большим погрузочным люком в хвостовой части фюзеляжа, что позволяло перевозить по воздуху даже довольно крупные грузы. Вот только грузоподъемность до полутора тонн не вполне удовлетворяла ни военных, ни гражданских заказчиков. Дело в том, что на Ми-4 стоял поршневой двигатель АШ-82В мощностью 1700 л.с. Этот вертолетный (оттого в его названии появилась дополнительная буква В) двигатель являлся развитием того самого звездообразного авиадвигателя воздушного охлаждения АШ-82, что в годы войны устанавливался на советские истребители Ла-5 и Ла-7, бомбардировщики Ту-2 и Пе-8. Когда появился вертолет Ми-4, АШ-82 был уже хорошо освоенным и считался достаточно надежным авиадвигателем. К сожалению, большей мощности выжать из него было уже невозможно, а потому никакие ухищрения авиаинженеров не могли улучшить летно-технические характеристики Ми-4.

Был у Ми-4 и еще один недостаток. До-

вольно большой звездообразный двигатель занимал всю его носовую часть, что ухудшало обзор пилотам вниз, а также мешало разместить в носовой части фюзеляжа пулеметную установку, что было необходимо для армейских вертолетов. Из-за этого на военных Ми-4 пришлось пулеметную установку размещать под фюзеляжем. Стрелок лежал в ней, как в ванне.

В это время за рубежом начали появляться новые вертолеты с необычайно мощными газотурбинными двигателями.

Газотурбинный двигатель – это самый обычный реактивный двигатель. Вот только вал, на котором вращаются турбина и компрессор, связан с редуктором. А уж редуктор мог вращать или воздушный винт (тогда получался турбовинтовой самолет), или несущий винт вертолета. Первоначально газотурбинные двигатели (их еще называют турбовальными) были применены нашими конструкторами на тяжелых вертолетах. Именно благодаря двум огромным 5500-сильным турбовальным двигателям ТВ-2, в 1957 году поднялся в воздух Ми-6 – самый тяжелый на тот момент времени вертолет в мире, способный поднимать 12 тонн груза! И вот, после того как наши авиаинженеры завершили создание тяжелого вертолета, они смогли приступить к работам над «реактивным» преемником Ми-4.



Вертолет Ми-4



Вертолет Ми-6

К тому времени в Америке набирал популярность легкий транспортный вертолет «Модель 204», созданный фирмой «Белл», и полетевший в 1956 году. По своей конструкции это была довольно простая летательная машина, не имеющая даже привычного колесного шасси. Вместо колес на «Модели 204» имелись примитивные полозья. «Изюминкой» этого вертолета было то, что небольшой двигатель располагался не в фюзеляже, а над ним. Благодаря этому двигатель не засасывал грязь и камни на режиме взлета и посадки, а также был малоуязвим в бою, так как прикрывался от обстрела с земли широким фюзеляжем.

Американские военные быстро оценили новый вертолет и приняли его на вооружение под обозначением HU-1, дав ему еще и собственное имя «Ирокез». Впрочем, и сами летчики, и солдаты вооруженных сил в разных странах чаще называли эти машины просто «Хью», что было созвучно буквам в его обозначении (HU). Кстати, кличка «Хью» популярна во всем мире и сегодня, хотя обозначение вертолета давно поменялось с HU-1 на UH-1.

Первоначально «Ирокез» оснащался двигателем, мощность которого из-за ненадежной трансмиссии была ограничена всего лишь семью сотнями лошадиных сил. Из-за этого его летные характеристики были не очень высоки. Но у вертолета был большой модернизационный потенциал. В 1960 году полетел усовершенствованный вариант «Ирокеза» (Модель 205). Мощность его двигателя возросла до 1100 л.с., а чуть позже и до 1400 л.с. Под более мощный двигатель приспособили новый несущий винт большего диаметра, удлиннили фюзеляж, и вертолет стал способен перевозить до 14 солдат и поднимать до 1800 кг груза, обогнав по этому показателю наш Ми-4.

В то время в нашей стране тоже появился относительно небольшой 1900-сильный газотурбинный двигатель АИ-24В, под который инженеры ОКБ Миля как раз и начали проектировать свой вертолет, получивший условное обозначение В-8. Как и на «Ирокезе», у В-8 двигатель тоже установили на «спине». При этом решили сохранить хорошо себя зарекомендовавший на Ми-4 задний грузовой люк. Это было огромным преимуществом перед американским «Ирокезом», ведь ни пушку, ни автомобиль в «Ирокез» при всем желании закатить было невозможно.

Для ускорения работ по вертолету четы-



Первый опытный вертолет В-8 с одним двигателем и четырехлопастным винтом



Отработка погрузки армейского автомобиля в вертолет В-8

рехлопастный несущий винт, трансмиссию и хвостовую балку взяли от уже отработанного и достаточно надежного Ми-4. В результате В-8 без особых проблем поднялся в воздух.

Начавшиеся испытания показали, что новый вертолет имеет огромный резерв по совершенствованию. Главное — его конструкция вполне позволяет установить на него не один, а целых два двигателя.

Как раз в это время был создан мощный и в то же время довольно легкий вертолетный газотурбинный двигатель ТВ2-117. Два таких двигателя, установленные на В-8, развивали суммарную мощность уже в 3000 л.с. Конечно, для такой сверхмощной силовой установки потребовался новый пятилопастный несущий винт и усиленная хвостовая балка. Но с этими вопросами инженеры успешно справились. Через год двухдвигательная машина поднялась в воздух.

Результаты, показанные вертолетом на летных испытаниях, превзошли все ожидания. Он спокойно поднимал груз массой до 4 тонн и развивал скорость до 250 км/ч. Вскоре под обозначением Ми-8 вертолет был



Первая серийная модель военно-транспортного вертолета Ми-8Т

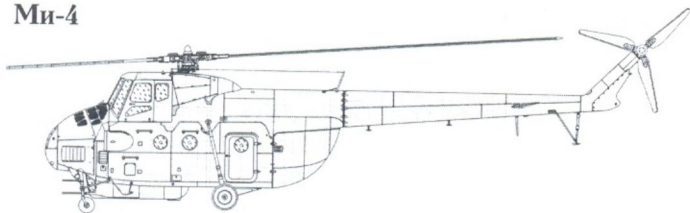
запущен в серийное производство. А в 1964 году Ми-8 установил мировой рекорд дальности полета, пролетев без посадки 2465 км. Этот результат более чем на 500 км превзошел рекорд американского вертолета Пясецкий Н-21, державшийся до этого целых 8 лет. На следующий год Ми-8 впервые был продемонстрирован на международном авиасалоне в Ле-Бурже (естественно, в гражданском варианте), где просто поразил зарубежных специалистов. Понятно, что после этого интерес к Ми-8 возрос во всем мире.

Познакомившись с нашим Ми-8, который спокойно брал на борт до 28 пассажиров, конструкторы фирмы «Белл» также осна-

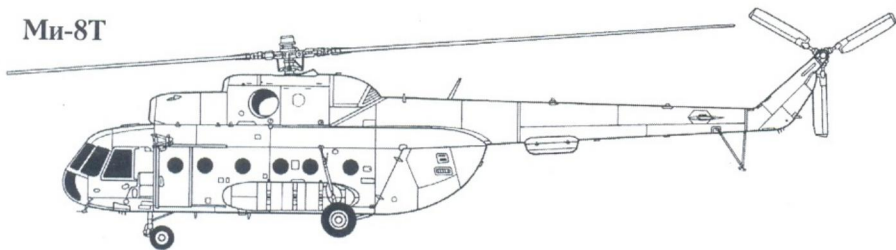
тили свой «Ирокез» двумя двигателями (Модель 212) и еще больше удлиннили фюзеляж. Теперь его пассажироместимость возросла до 18 человек. Правда, суммарная мощность силовой установки не превышала 2250 л.с., так как доставшийся от предшественника двухлопастный несущий винт все равно не мог работать столь же эффективно, как огромный пятилопастный винт нашей «Восьмерки». В конце концов лишь к середине 80-х годов конструкторы фирмы «Белл» сумели оснастить свои вертолеты (Модель 414) четырехлопастным винтом и довести суммарную мощность силовой установки до 3200 л.с. Теперь вертолет мог поднимать в воздух уже до двух тонн груза.

Но с нашей «Восьмеркой» американский вертолет соревноваться все равно не мог. Это легко понять, взглянув хотя бы на несущие винты обоих вертолетов. У всех вариантов «Хью», даже у последней четырехлопаст-

Ми-4

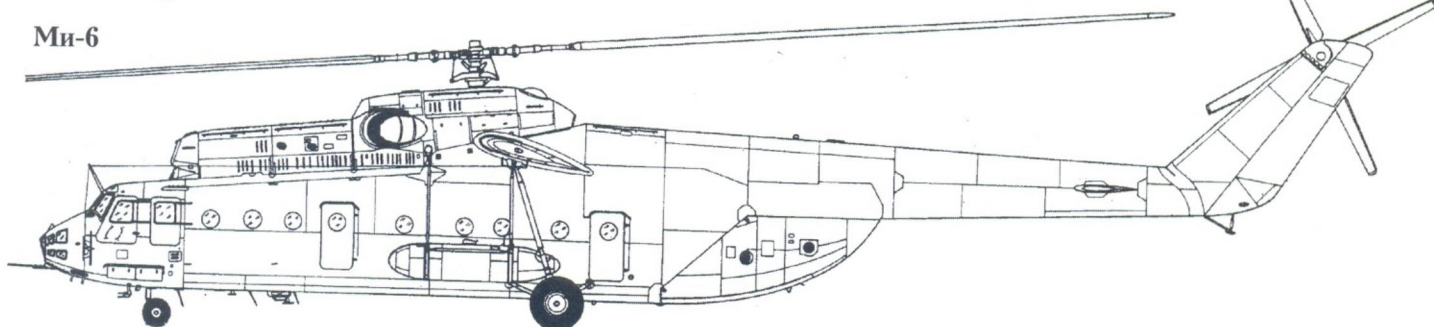


Ми-8Т

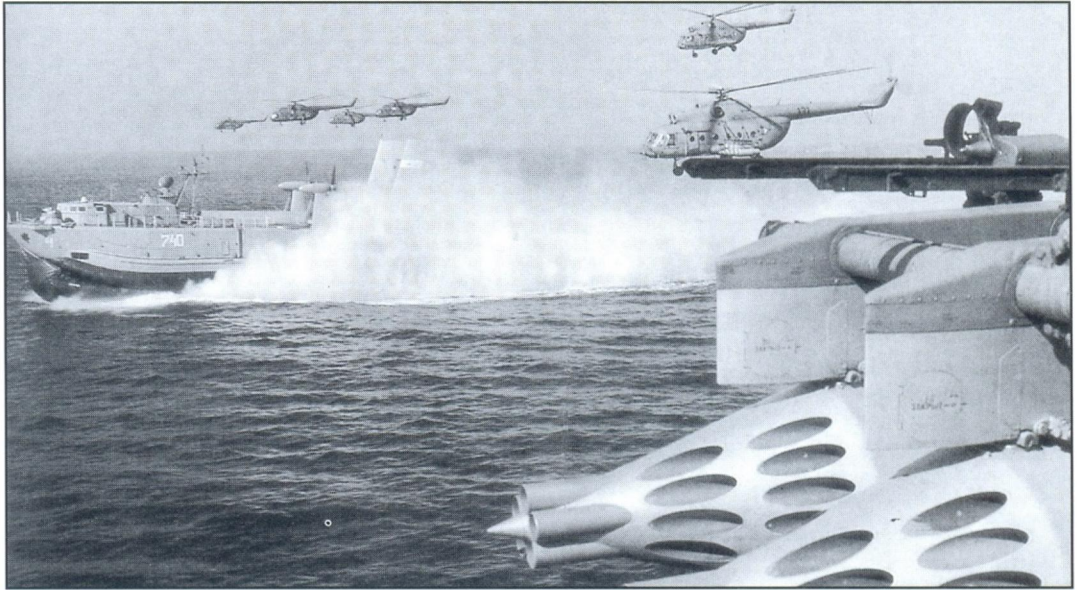


Схемы отечественных вертолетов 1960-х годов

Ми-6



Учения по высадке морского десанта: вертолеты Ми-8 и корабль на воздушной подушке направляются к берегу. На переднем плане хорошо видно вооружение вертолета – блоки неуправляемых ракет

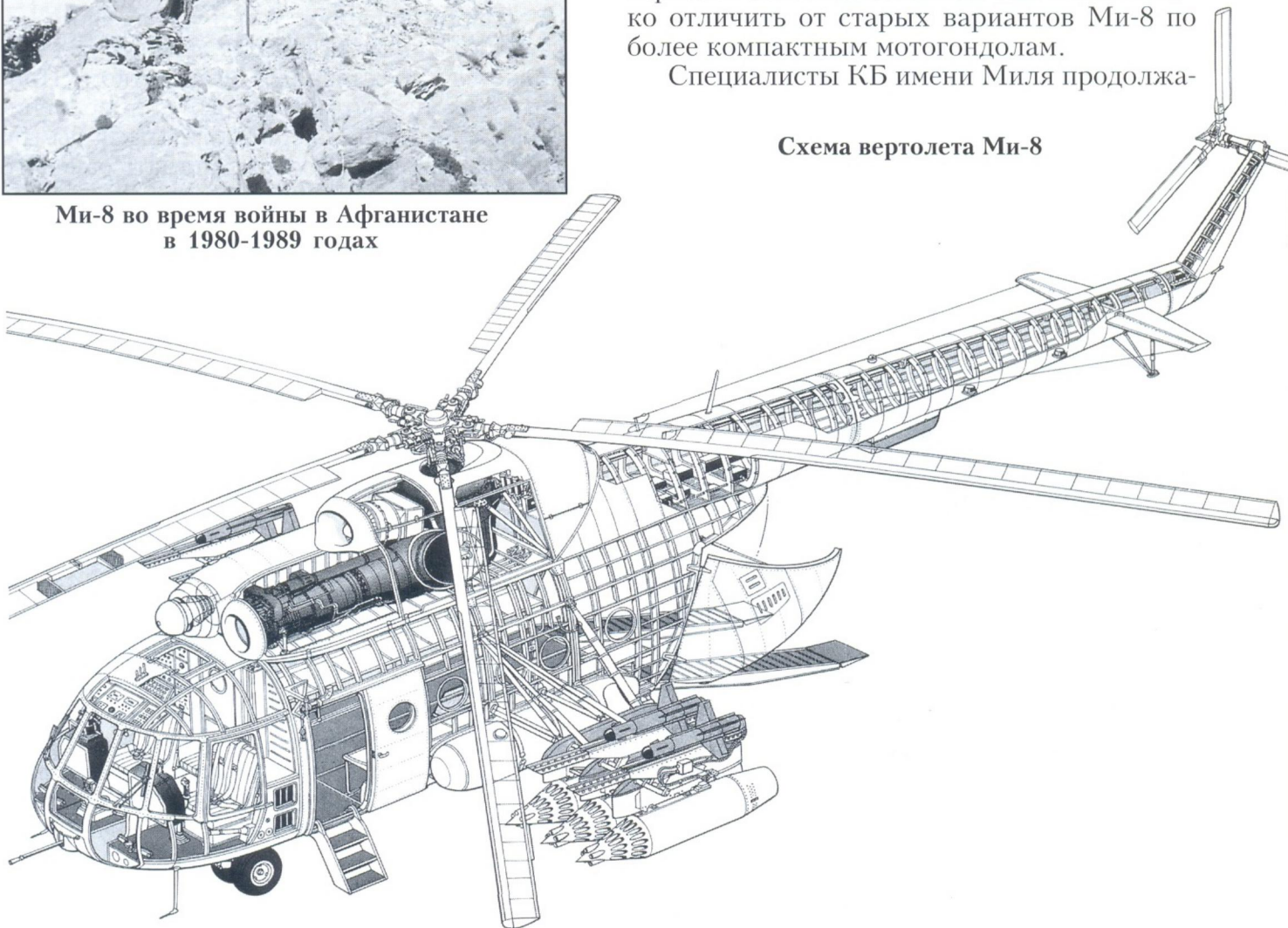


Ми-8 во время войны в Афганистане в 1980-1989 годах

ной «Модели 414», диаметр винта составлял 14 метров, в то время как у Ми-8 – 21. К тому же Ми-8 тоже продолжал совершенствоваться. Когда американцы сделали свою «Модель 414», у нас уже появился улучшенный Ми-8, оснащенный новыми двигателями суммарной мощностью уже в 4000 л.с. В серию он пошел под обозначением Ми-8МТ (а потом – Ми-8МТВ). За рубежом этот вертолет более известен как Ми-17. Его легко отличить от старых вариантов Ми-8 по более компактным мотогондолам.

Специалисты КБ имени Миля продолжа-

Схема вертолета Ми-8



Вертолет Ми-171Ш с
дополнительным
противопыльным фильтром



ют совершенствовать Ми-8 и по сей день, ведь модернизационный потенциал нашего вертолета оказался практически неисчерпаем. И популярность Ми-8 во всем мире является главным доказательством высочайшего качества отечественной авиационной техники.

Естественно, наши конструкторы внимательно следили и за развитием зарубежного вертолетостроения. К примеру, у того же «Ирокеза» имелось одно существенное преимущество: высадка с него десанта занимала буквально несколько секунд. Солдаты просто выпрыгивали на землю в два огромных проема, что имелись по правой и левой сторонам фюзеляжа, даже не дожидаясь посадки вертолета на землю. Никаких проблем не возникало и по принятию на борт

«Ирокеза» раненых на носилках. А вот на Ми-8 вход и выход осуществлялся через одну лишь узкую дверь, расположенную на левом борту. Задние грузовые створки можно было открыть вручную лишь после приземления вертолета. Конечно, для гражданского или транспортного вертолета это не играет особого значения. А вот для боевого десантного вертолета такое положение дел уже является существенным недостатком. Прикиньте сами, сколько потребуется времени, чтобы через одну дверь выпрыгнули бы три десятка человек? А как поднимать раненого по высокой стремянке?

Вот почему был разработан специальный десантный вариант Ми-8МТВ-5 с большой дверью по левому боку и еще одной – по

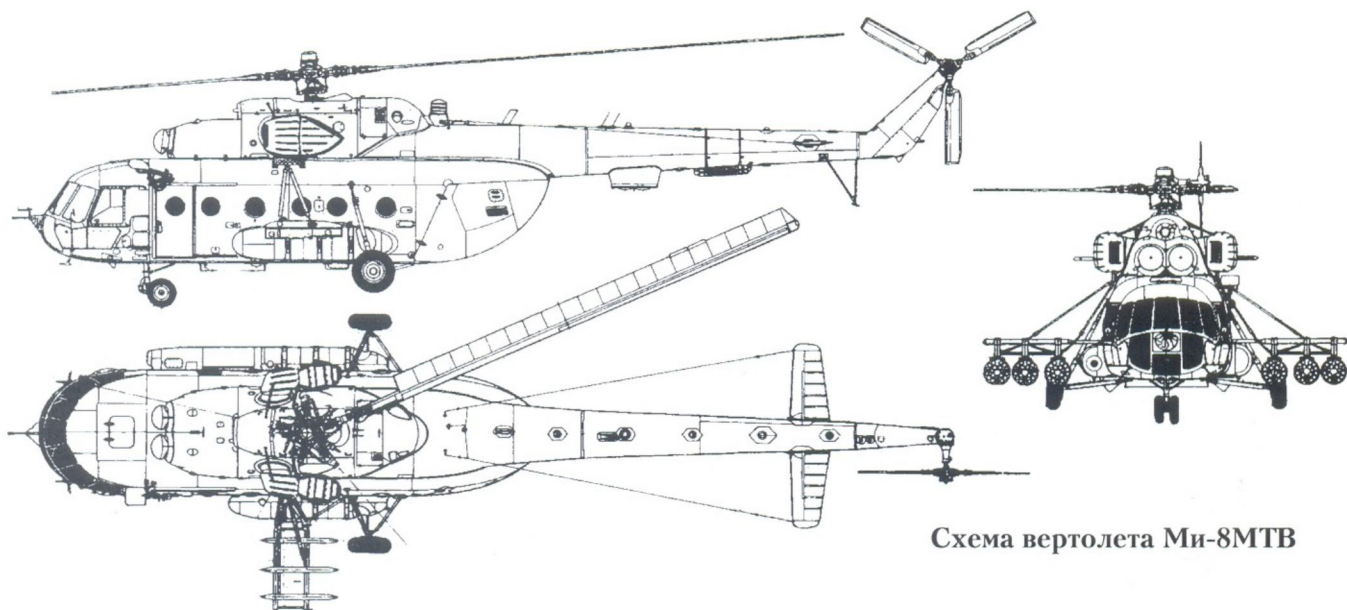


Схема вертолета Ми-8МТВ



Десантники российской армии на учениях покидают Ми-8МТВ-5 через заднюю рампу и боковые двери

правому. Но и это еще не все. Две задние распашные створки грузового люка были заменены на одну плоскую створку-рампу, которая может опускаться с помощью специального гидропривода. Теперь и наши воины получили возможность быстро покидать вертолет и легко забирать раненых с поля боя через удобный задний люк. Внешне от предыдущих моделей Ми-8МТВ-5 отличается и так называемый «дельфиний нос» – обтекатель, под которым расположено дополнительное радиоэлектронное оборудование.

Подобный нос и опускаемая рампа имеются и у многих транспортных вертолетов Ми-8АМТ (на экспорт они идут под обозначением Ми-171), а также у специальных штурмовых военно-транспортных вертолетов Ми-8АМТШ (Ми-171Ш). Кстати, вертолеты типа Ми-171Ш способны поражать противника еще и управляемыми ракетами. Это позволяет им уничтожать на поле боя вражеские танки и тем самым усиливать огневую мощь десанта. Интересно отметить тот факт, что зарубежные специалисты, впервые увидевшие Ми-171Ш на авиационной выставке в Фарнборо, тут же окрестили его «Терминатором». Согласитесь, что такое прозвище может сделать честь любому образцу военной техники.

О том, где и как работает Ми-8, можно говорить бесконечно долго. Он нашел самое широкое распространение и в гражданской, и в военной авиации. Используются «восьмерки» даже в качестве палубных вертолетов. Они, к примеру, применяются на российских ледоколах. А еще на основе Ми-8 был создан специальный противолодочный, патрульный и спасательный вертолет Ми-14,



Ми-171Ш венесуэльской армии. На пилонах по бокам фюзеляжа видны контейнеры с 23-мм пушками (ближе к фюзеляжу) и пусковые установки для 80-мм неуправляемых ракет



Высокая надежность и легкость в обслуживании – один из козырей Ми-8. Польские пилоты обслуживают свой вертолет в Афганистане



Ми-8 в Арктике. На 50-градусном морозе за винтом вертолета образуется инверсионный след причудливой формы



Вертолет-амфибия Ми-14 на плаву

способный садиться на воду.

Силовая установка и трансмиссия, отработанные за первые десять лет эксплуатации Ми-8 фактически до совершенства, позволили создать и самый известный в мире боевой вертолет Ми-24, о котором мы подробно рассказали в сентябрьском номере журнала за 2009 год.

Возможно, некоторые наши читатели, хорошо знакомые с историей авиации и современным положением дел в области вертолетостроения, упрекнул нас в том, что в дан-

ной статье мы сравнивали средний транспортный вертолет Ми-8 с куда более легким вертолетом «Хью», а не с другими американскими вертолетами, более близкими к Ми-8 по характеристикам (к примеру, УН-60).

Да, это так. Максимальная взлетная масса Ми-8 почти в три раза больше, чем у вертолетов фирмы «Белл» (13 тонн против 4 – 5 тонн). Однако стоит заметить, что все прочие вертолеты, которые можно было бы сравнивать с Ми-8 по массе и габаритам, выпускались и разошлись по миру в количествах, несоизмеримо меньших. Если бы все они были столь же хороши, как «Восьмерка», то неужели страны, особенно зависящие от США, не покупали бы именно их? Но ведь этого не произошло. И самыми востребованными вертолетами в мире оказались именно Ми-8 и машины фирмы «Белл». Причем произошло это во многом благодаря тому, что Ми-8 и «Хью», как говорят спортсмены, играли в разных весовых категориях. Просто «Хью» оказался лучшим легким вертолетом, а Ми-8 – лучшим средним. Они не создавали друг другу конкуренции и заслуженно смогли занять свои ниши в военной и гражданской авиации многих стран мира, где и сейчас летают буквально бок о бок,



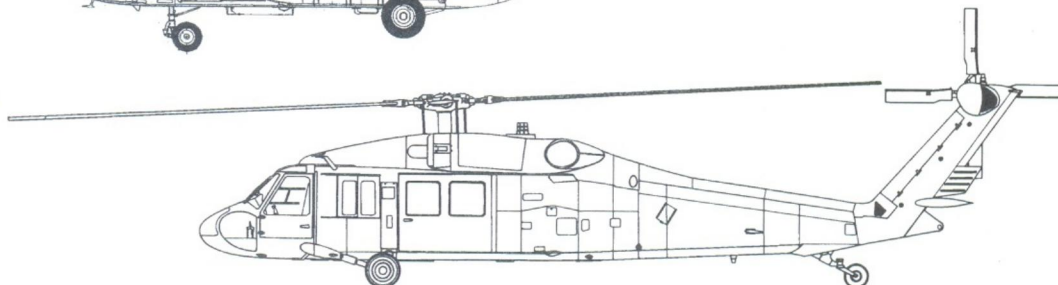
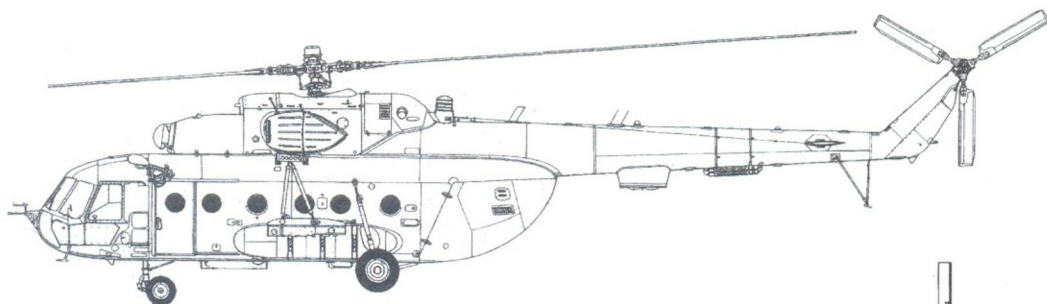
Современный американский вертолет УН-60 «Блэк Хок»

Ми-8МТВ

Скорость – 250 км/ч
Перевозимый груз – 4000 кг
Пассажиров – до 28
Дальность полета – 900 км.

УН-60А

Скорость – 290 км/ч
Перевозимый груз – 3700 кг
Пассажиров – до 11
Дальность полета – 600 км.



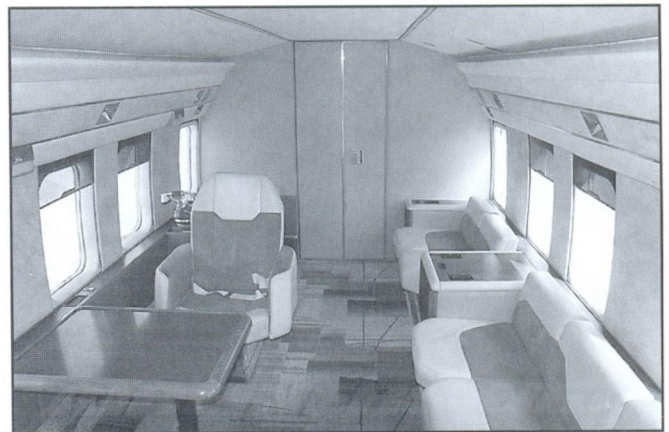


Пассажирский вариант вертолета Ми-8 легко отличить по квадратным иллюминаторам

выполняя разные задачи.

А еще, говоря о вертолетах Ми-8 и «Хью», хочется вспомнить одно известное изречение из области философии о том, что критерием истины является практика. Так вот, оказывается, не все образцы летающей техники с успехом смогли выдержать на практике испытание боем. Эти же два вертолета выдержали их блестяще. «Ирокезы» прошли всю Вьетнамскую войну. Ми-8 – войну в Афганистане.

Тысячи наших солдат обязаны своей жизнью легендарным «вертушкам» и их бесстрашным пилотам. К примеру, условия боевых действий в горном Афганистане заставляли наши экипажи совершать такие маневры, выполнение которых конструкторам



Оборудование салона пассажирского Ми-8



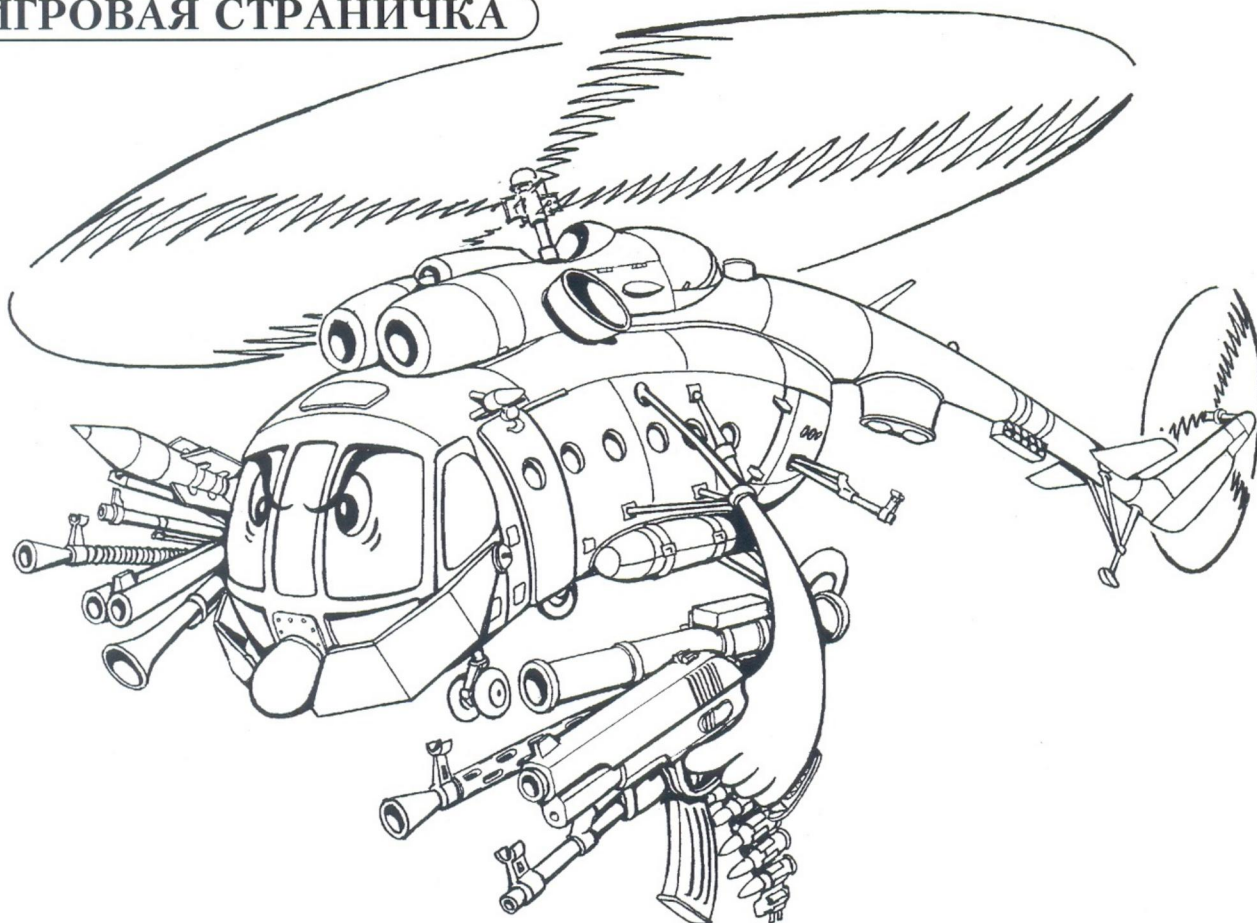
На параде в честь Дня Победы 9 мая 2011 года Военно-воздушные силы России были представлены именно вертолетами Ми-8



«Ирокез» и Ми-8 в Ираке

вертолетов не могло присниться даже в кошмарных снах. «Восьмерки» порой выходили на нерасчетные режимы полета, но, тем не менее, выдерживали это «издевательство» над техникой. И не случайно сегодня международные силы ООН, несущие службу и в Африке, и в других горячих точках планеты, всем прочим транспортно-десантным вертолетам предпочитают машины, созданные в конструкторском бюро имени М.Л.Миля.

ИГРОВАЯ СТРАНИЧКА



НАЙДИ 20 ОТЛИЧИЙ

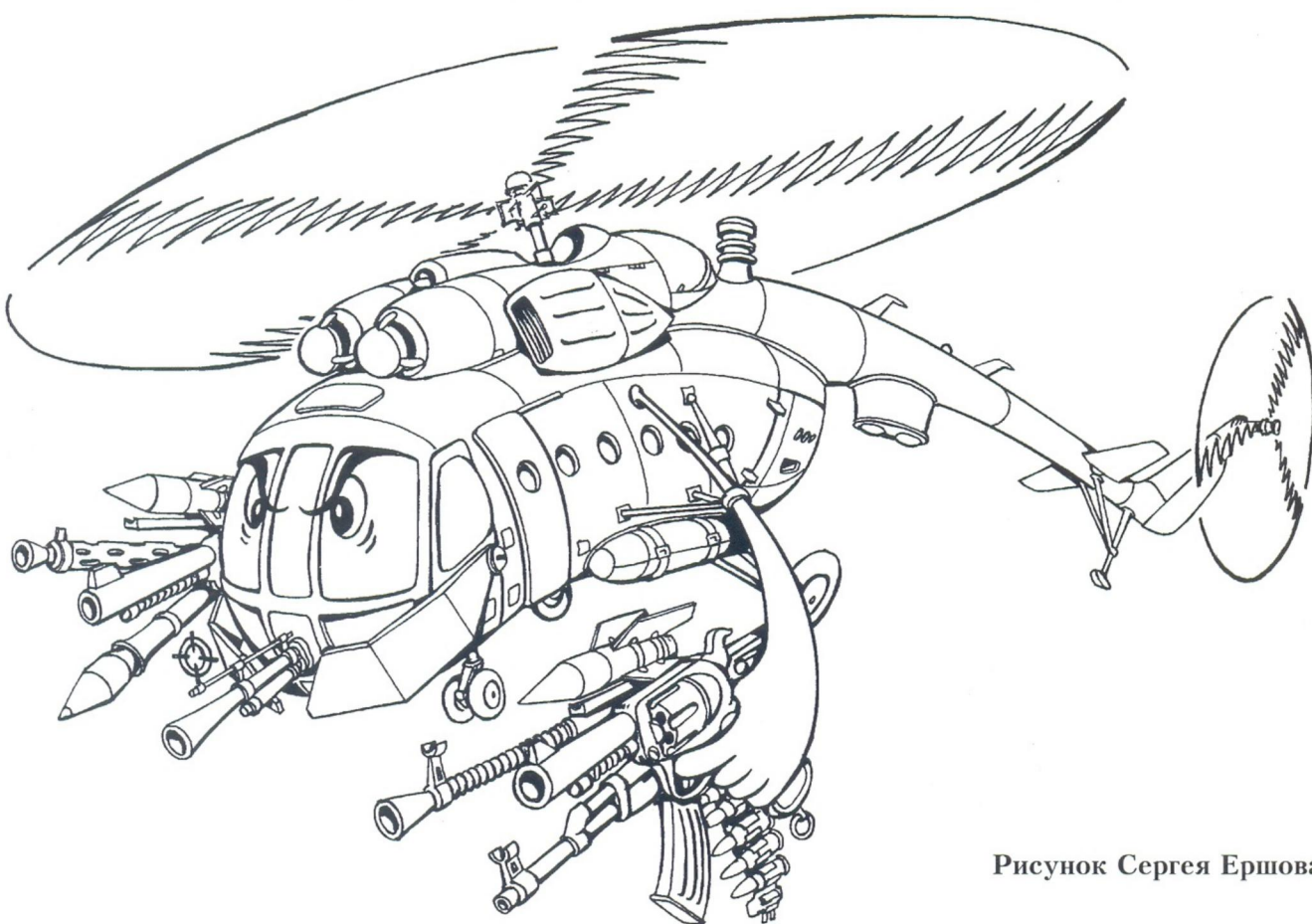


Рисунок Сергея Ершова

К 70-летию со дня начала Великой Отечественной войны

ЛУЧШИЕ АСЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Виктор БАКУРСКИЙ



Советский истребитель Як-3 на захваченном немецком аэродроме под Берлином

НЕВЕСЕЛАЯ АРИФМЕТИКА

Как правило, на страницах нашего журнала мы рассказываем о различных образцах военной и гражданской техники, уделяя основное внимание истории их создания, особенностям эксплуатации и боевому применению (когда речь заходит о технике военной). Сегодня мы немножко отойдем от привычной темы и уделим чуть больше внимания людям – тем, кто этой техникой управляет. А поговорим мы о лучших летчиках-асах периода Второй мировой войны. Причем мне хотелось бы адресовать эту статью не только нашим юным читателям, но и их родителям, учителям, руководителям кружков технического творчества. Всем, кто связан с воспитательной работой.

Почему?

Да потому, что в последнее время и с голубых экранов телевизоров, и со страниц открытой общедоступной печати все чаще стала литься информация, буквально сбивающая с толку слушателей и читателей, осо-

бенно тех, кто еще только начинает жить, кому так интересно все происходящее вокруг. И нельзя сказать, что эта информация заведомо ложная. Но вот что интересно: в своем «голом» виде, без разумного объяснения, эта информация несет чудовищный и по своей сути просто разрушительный характер.

Как такое может быть?

Приведу наглядный пример.

Уже не одно поколение мальчишек в нашей стране выросло с твердым убеждением в том, что наши прославленные летчики Иван Кожедуб и Александр Покрышкин являются лучшими асами минувшей войны. И с этим никто никогда и не спорил. Ни у нас, ни за рубежом.

Но однажды я купил в магазине детскую книгу «Авиация и воздухоплавание» из энциклопедической серии «Я познаю мир» одного весьма известного издательства. Книга, выпущенная тиражом в тридцать тысяч экземпляров, оказалась действительно весьма «познавательной»...

Вот, к примеру, в разделе «Невеселая арифметика» приводятся довольно красноречивые цифры, касающиеся воздушных боев в период Великой Отечественной войны. Цитирую дословно: «Трижды Герои Советского Союза летчики-истребители А.И. Покрышкин и И.Н. Кожедуб сбили соответственно 59 и 62 вражеских самолета. А вот немецкий ас Э. Хартман сбил за годы войны 352 самолета! И он был не одинок. Кроме него в люфтваффе были такие мастера воздушных боев, как Г. Баркхорн (301 сбитый самолет), Г. Ралль (275), О. Киттель (267)... Всего 104 пилота германских ВВС имели на своем счету более сотни сбитых самолетов каждый, а десять лучших уничтожили в общей сложности 2588 самолетов противника!»

Кстати, в минувшем году в одной из областей нашей страны в продажу поступили школьные тетрадки, на обложках которых красовались те же самые сведения о результативности летчиков-асов времен Второй мировой войны.

НЕЗНАНИЕ – СИЛА. СТРАШНАЯ И РАЗРУШИТЕЛЬНАЯ

Понятно, что любому увидевшему вышеприведенные цифры в голову тут же придет мысль о том, что вовсе не наши, а немецкие пилоты являлись лучшими асами мира, а нашим «Иванам» было до них ох как далеко. Следующая мысль, естественно, будет о том, что нам про наших героев-летчиков до этого говорили неправду и учителя, и учебники.

Но разве такое возможно? И как вообще отнестись к подобным цифрам?

Наверное, их нужно проверить.

Как?

Очень просто: для этого есть «Интернет».

Включаем компьютер и набираем в поисковой системе фразу «Лучший ас Второй



Эрих Хартман – лучший ас Германии



Лучшие советские асы – трижды Герои Советского Союза Александр Покрышкин и Иван Кожедуб



Лучший американский ас Ричард Бонг, сбивший 40 японских самолетов, у своего истребителя P-38 «Лайтнинг»

мировой войны».

На экране монитора тут же высвечивается портрет белокурого Эриха Хартмана, увешанного железными крестами, а вся страничка пестрит фразами типа: «Лучшими летчиками-асами Второй мировой войны считаются немецкие летчики, особенно те, кто воювал на Восточном фронте...»

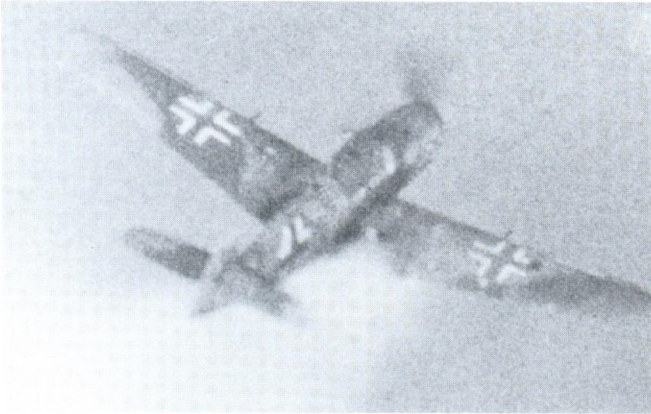
Вот те на! Мало того, что немцы оказались лучшими асами в мире, так и посбивали они больше всего не каких-то там англичан, американцев или французов с поляками, а именно наших ребят.

Так неужели истинную правду выложили в познавательной книжке и на обложках тетрадей несущие детям знания дяди и тети? Вот только что они хотели этим сказать? Что у нас были такие нерадивые пилоты?

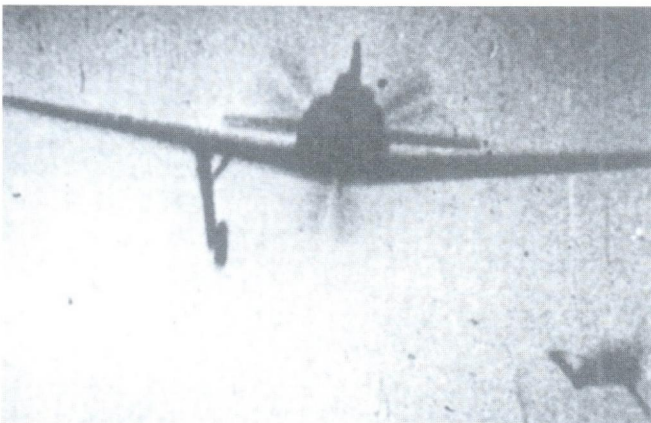
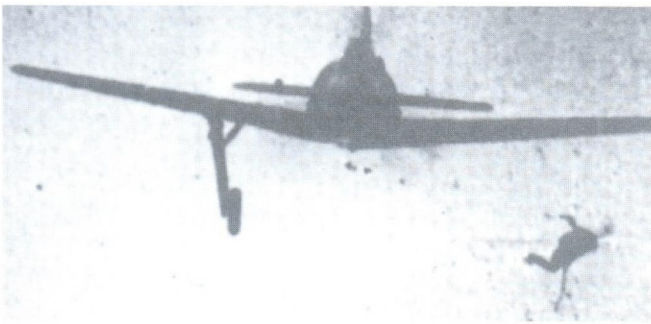
Но ведь это не так! И цифрам этим есть объяснение.

Сегодня, мы с вами попробуем разобраться с этими цифрами и постараемся выяснить, кто же на самом деле был лучшим асом той далекой войны.

Типичные кадры кинопулеметов:



Германский истребитель Мессершмитт Bf 109 в прицеле американского «Мустанга». «Мессер» явно поражен — из пробитой системы охлаждения выбивает водяной пар. Но упадет ли самолет, или дотянет до своего аэродрома, можно только гадать...



А эти кадры кинопулемета уже не вызывают никакого сомнения (пилот выбрасывается с парашютом из подбитого Fw 190) — это очевидная победа

ОТКУДА ВЗЯЛИСЬ ТАКИЕ ЦИФРЫ?

А действительно, откуда взялась, к примеру, такая цифра, как 352 победы Хартмана в воздушных боях? Кто может ее подтвердить?

Оказывается, никто. Мало того, всей авиационной общественности давным-давно известно, что эту цифру историки взяли из

писем Эриха Хартмана к невесте. Так что первым делом возникает вопрос: а не приукрасил ли молодой человек свои боевые заслуги? Известны также высказывания некоторых немецких летчиков о том, что на заключительном этапе войны воздушные победы Хартману попросту приписали в пропагандистских целях, так как терпящему крах гитлеровскому режиму наряду с мифическим чудо-оружием нужен был и супергерой.

Изучение архивных документов периода Второй мировой войны убедительно доказало, что абсолютно все рода войск грешили приписками. Вместо двух подбитых танков артиллеристы докладывали о десяти, летчики, сбив самолет противника, докладывали о трех. Дело доходило до нелепостей: командование имело сведения, что войска на данный момент уничтожили столько танков и самолетов противника, что у врага уже не должно было остаться ни одной боевой машины ни на фронте, ни в тылу. А их, тем не менее, полным-полно!

Не случайно в нашей армии вскоре после начала войны был введен принцип строжайшего учета сбитых самолетов противника. На все истребители ставили кинопулеметы, которые фиксировали поражение самолета противника. Но и этого было мало. Самолет считали сбитым лишь после того, как наземные войска обнаруживали его обломки и тем самым подтверждали воздушную победу.

— А если подбитый вражеский самолет уходил за линию фронта и падал уже на своей территории? — спросишь ты.

Тогда никакого подтверждения от пехоты, естественно, не было, и воздушная победа не засчитывалась. Подобные случаи имели место в летной карьере многих советских летчиков, в том числе и у Александра По-



Товарищи поздравляют Героя Советского Союза старшего лейтенанта Кузнецова с очередной победой



Александр Покрышкин (за рулем) инспектирует сбитый немецкий самолет («Фокке-Вульф-189») для подтверждения победы своих подчиненных

крышкина.

У немцев же, как, впрочем, и у американцев, подтверждения наземных войск не требовалось. Летчик мог прилететь и доложить: «Я сбил самолет». Главное, чтобы кинопулемет зафиксировал хотя бы попадание пуль и снарядов в цель. Иногда это позволяло набрать массу «очков». В истории авиации известны случаи того, как несколько истребителей по очереди заходили на один единственный подбитый вражеский самолет и открывали по нему огонь. Кинопулемет каждого истребителя при этом исправно записывал поражение воздушной цели. Поврежденный же самолет возвращался на свой аэродром и через день вновь отправлялся в

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ?

Однажды на заседании парламента премьер-министра Великобритании Уинстона Черчилля спросили о том, почему английские летчики заявляют о гораздо большем числе сбитых немецких самолетов, чем это выходит на самом деле. На это Черчилль ответил: «Пилоты летают высоко, а потому не могут знать, сколько самолетов падает на землю».

В то время шла так называемая «Битва за Англию». Немцы тогда бомбили лишь крупнейшие английские промышленные и портовые города, в воздухе над которыми разворачивались ожесточенные схватки. Так как в то время никаких грандиозных сражений на суше не было, а сбитые самолеты обычно падали на относительно небольшой территории и в прибрежной зоне, напичканной британскими кораблями, то англичанам удалось достаточно точно подсчитать все воздушные потери с обеих сторон. Это позволило сравнить заявки пилотов на воздушные победы с действительным количеством сби-

полет.

Отсюда следует сделать первый вывод: нашим летчикам засчитывались реально сбитые самолеты. Немцам – воздушные победы, порой даже не приводящие к уничтожению вражеского самолета. И зачастую победы эти были мифическими.

ПОЧЕМУ У НАШИХ АСОВ НЕ БЫЛО ПО 300 И БОЛЕЕ ВОЗДУШНЫХ ПОБЕД?

Все то, о чем мы с вами говорили чуть выше, к самому мастерству асов никоим образом не относится. Давайте рассмотрим такой вопрос: а могли ли немецкие летчики вообще сбить заявленное количество самолетов? И если могли, то почему?



Сбор обломков сбитых немецких самолетов

тых самолетов. При этом оказалось, что англичане завысили число побед в полтора раза, а немцы – более чем в три! Так, гитлеровские асы заявили об уничтожении 3050 британских самолетов, в то время как англичане реально потеряли только 910.

С тех пор даже многие зарубежные историки авиации мысленно делят официальные победы германских асов на три.



Ми-8



Вертолету Ми-8 – 50 лет







UH-1 «Ирокез»



Как ни странно, иметь свыше 300 воздушных побед и Хартман, и Бакхорн, в принципе, могли. И я бы сказал, что многие немецкие пилоты обречены были стать асами.

Почему?

Да потому, что они являлись самыми настоящими заложниками гитлеровского командования, бросившего их на войну. И воевали, как правило, с первого и до последнего дня.

Летчиков-асов Англии, США и Советского Союза командование берегло и ценило. Руководство перечисленных военно-воздушных сил считало так: раз летчик сбил 40 – 50 самолетов противника, значит, это очень опытный пилот, который может научить летному мастерству десятков талантливых молодых ребят. И пусть каждый из них собьет хотя бы по десятку самолетов противника. Тогда в сумме уничтоженных самолетов получится гораздо больше, чем если бы их сбивал оставшийся на фронте профессионал.

И вот вам два характерных примера: нашему лучшему летчику-истребителю Александру Покрышкину уже в 1944 году командование ВВС вообще запретило участвовать в воздушных боях, поручив ему командование авиационной дивизией. И это оказалось правильным. К концу войны многие летчики из его соединения имели на своем боевом счете более 50 подтвержденных воздушных побед. Так, Николай Гулаев сбил 57 немецких самолетов. Григорий Речкалов – 56. Полсотни вражеских самолетов записал на свой счет Дмитрий Глинка.

При встрече в воздухе с такими асами у немецких пилотов просто не оставалось шансов на спасение.

Аналогично поступило и командование американских ВВС, отозвав с фронта своего лучшего аса Ричарда Бонга (40 воздушных побед).

Надо сказать, что многие советские пи-

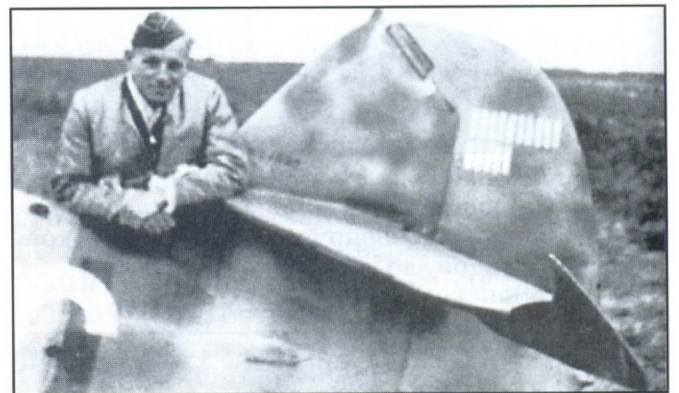
Этот же самолет, принужденный к посадке на нашем аэродроме советскими летчиками. Правда, за его штурвалом сидел другой немецкий пилот. Сам Хартман в это время лечил нервы в Германии после того, как был сбит на другом самолете таранным ударом советского истребителя



Покрышкин (в шлемофоне) получает от своих товарищей поздравления по поводу присвоения ему звания трижды Героя Советского Союза

лоты не могли стать асами лишь по той причине, что перед ними зачастую просто не было противника.

Каждый летчик был прикреплен к своей части, а значит, и к определенному участку фронта. А ведь массовые воздушные бои начинались лишь во время ширококомасштабного наступления. Так, например, когда в апреле 1943 года шли ожесточенные воздушные бои в небе над Кубанью, над остальной



В боях на Кубани начиналась карьера Хартмана. На киле его «мессершмитта» отметки о 15 победах

территорией линии фронта наступило некоторое затишье. Летом 1943 года все бои переместились на Курскую дугу, и тише стало на других участках фронта. Вот и получалось, что опытный летчик-истребитель, скажем, северного фронта, пропускал несколько крупных воздушных сражений, в которых он мог бы набрать значительное количество «очков».

У немцев же все было иначе. Опытных летчиков постоянно перебрасывали с одного участка фронта на другой. Они каждый раз оказывались в самой горячей точке, в самой гуще событий. Буквально каждый день им приходилось участвовать в ожесточенных воздушных боях. Вот и получалось, что воевали они до самой смерти. А спасти от гибели их могли только плен или окончание войны. Лишь немногие из них остались в жи-



Из этого перевернувшегося на посадке «Мессершмитта», поврежденного в бою, только что был извлечен Вальтер Новотны, ставший впоследствии асом № 1 в Германии. А ведь его летная карьера (как, впрочем, и сама жизнь) вполне могла завершиться на этом эпизоде



Германский ас Герхард Баркхорн празднует свою 250-ю воздушную победу. Подобные снимки, широко афишируемые геббельсовской пропагандой, должны были укрепить в германском народе веру в победу

вых. Хартману и Баркхорну просто повезло. Они стали знаменитыми лишь потому, что чудом выжили. К примеру, четвертый по результативности ас Германии Отто Киттель, имя которого упоминалось в книге «Авиация и воздухоплавание», погиб во время воздушного боя с советскими истребителями в феврале 1945 года. Чуть раньше встретил свою смерть самый знаменитый ас Германии Вальтер Новотны. А ведь этот молодой пилот уже в 1944 году первым из летчиков люфтваффе довел свой боевой счет до 250 воздушных побед. Гитлеровское же командование, наградив пилота всеми высшими орденами Третьего рейха, поручило ему возглавить соединение первых (еще «сырых» и недоведенных до совершенства) реактивных истребителей Me-262 и бросило знаме-



Групповой снимок немецкой 5-й эскадрильи 54-й истребительной эскадры «Зеленое сердце» перед началом войны с Советским Союзом. До конца войны не доживет никто...

нитого аса на самый опасный участок воздушной войны – отражать налеты на Германию американских тяжелых бомбардировщиков. Участь пилота была предрешена.

Реактивная техника прервала и летную деятельность Герхарда Баркхорна – аса № 2 в составе люфтваффе. Получив тяжелые ранения, он больше не летал, но зато дожид до окончания войны.

Кстати, Эриха Хартмана Гитлер также хотел посадить на реактивный истребитель, но смысленный парень выкрутился из этой опасной ситуации. Полетав немного на реактивной машине, Хартман сумел доказать начальству, что толку от него будет больше, если его вновь посадят на старый надежный Vf 109. Ведь этот истребитель он хорошо освоил и именно на нем сумеет принести Германии гораздо больше пользы. Такое решение позволило Хартману спасти свою жизнь от неминуемой гибели и стать, в конце концов, лучшим асом Германии. Впрочем, не следует забывать, что асом его сделал гитлеровский режим, заставивший сражаться до самого последнего дня войны на самых горячих участках фронта.

Важнейшим доказательством того, что наши летчики ни в коей мере не уступали в мастерстве ведения воздушных боев немецким асам, красноречиво говорят некоторые цифры, о которых за рубежом не очень-то любят вспоминать, а некоторые наши авторы, берущиеся писать об авиации, просто не знают.

К примеру, историкам авиации известно, что наиболее результативной истребительной эскадрой люфтваффе, воевавшей на Восточном фронте, была элитная 54-я авиагруппа «Зеленое сердце», в которой накануне войны были собраны лучшие асы Германии. Так вот, из 112 летчиков 54-й эскадры, вторгшихся 22 июня 1941 года в воздушное про-



Осень 1942 г. Даже на устаревших истребителях И-16 советские летчики продолжали сражаться с немцами

Лето 1941 года. Командир 54-й истребительной эскадры «Зеленое сердце» майор Траутлофт красуется на фоне эмблемы своего элитного подразделения. Через месяц он отдаст приказ, запрещающий летчикам эскадры вступать в «рыцарские» поединки с русскими истребителями



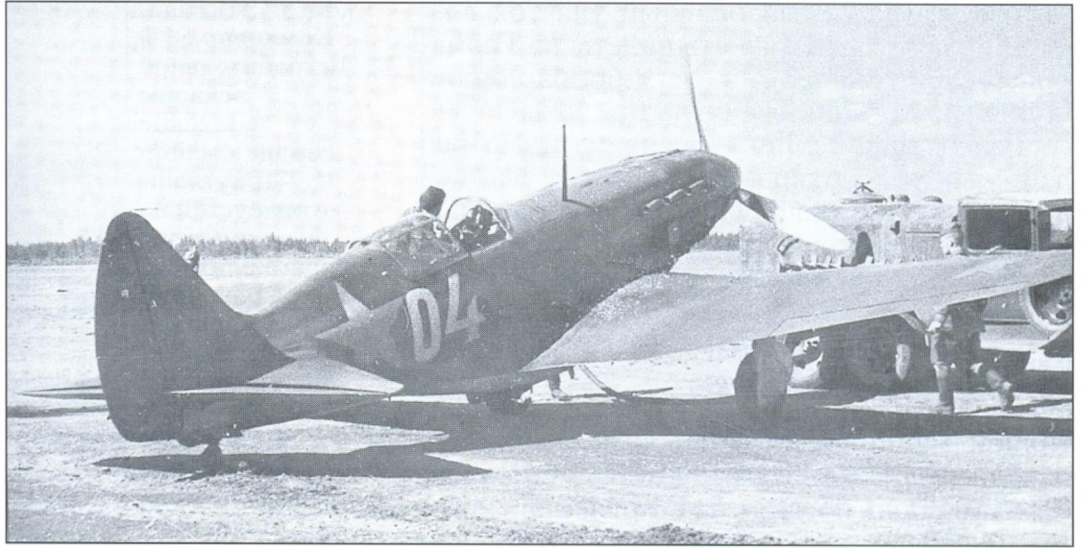
По мере роста потерь эмблема «Зеленое сердце» вообще исчезла с бортов самолетов 54-й эскадры

странство нашей Родины, до окончания войны дожили только четверо! В общей сложности 2135 истребителей из состава «зеленых сердец», остались лежать в виде металлолома на огромном пространстве от Ладоги до Черного моря. А ведь именно 54-я эскадра выделялась среди других истребительных эскадр люфтваффе тем, что за годы войны



Пленные немецкие пилоты из JG 54, сбитые 30 декабря 1942 г.

МиГ-3 – самый массовый из новейших истребителей начала войны. На нем начал войну и Александр Покрышкин



имела самый низкий уровень потерь в воздушных боях.

Интересно отметить еще один малоизвестный факт, на который мало кто обращает внимание, но который очень хорошо характеризует как наших, так и немецких летчиков: уже в конце марта 1943 года, когда господство в воздухе все еще принадлежало немцам, яркие «зеленые сердца», гордо сиявшие на бортах «мессершмиттов» и «фокке-вульфов» 54-й эскадры, немцы покрасили матовой серо-зеленой краской, дабы не вводить в искушение советских пилотов, считавших делом чести сбить какого-нибудь хваленного аса из состава ненавистной эскадры.

КАКОЙ САМОЛЕТ ЛУЧШЕ?

Каждому, кто в той или иной степени интересовался историей авиации, наверное, приходилось слышать или читать высказывания «специалистов» о том, что германские асы имели больше побед по той причине, что летали на более совершенных самолетах.

Никто не спорит с тем, что летчик, летающий на лучшем самолете, будет обладать определенным преимуществом в бою. Во всяком случае, пилот более скоростного само-



Александр Покрышкин после боевого вылета у своего МиГ-3

лета всегда сможет догнать противника, а при необходимости выйти из боя...

Но вот что интересно: весь мировой опыт ведения воздушных войн говорит о том, что в воздушном бою всегда побеждает не тот самолет, который лучше, а тот, в котором сидит лучший летчик.

Естественно, все это относится к самолетам примерно одного поколения. Понятно, что никому и в голову не придет срав-

Немецкий двухмоторный истребитель Мессершмитт Вф 110 – опасный противник в начале войны





Истребитель ЛаГГ-3
начала Великой
Отечественной
войны. Самолет в
белом зимнем
камуфляже

нить «Ньюпор» времен Первой мировой войны и современный МиГ-29.

Вот и в нашем случае мы должны сравнивать самолеты-истребители, серийно выпускавшиеся в годы Второй мировой войны. И вот что интересно...

Хотя по целому ряду технических показателей германские «мессершмитты» (особенно в начале войны) превосходили наши МиГи, Яки и ЛаГГи, оказалось, что в реальных условиях тотальной войны, что велась на Восточном фронте, их техническое превосходство оказывалось не столь очевидным.

Свои основные победы германские асы в начале войны на Восточном фронте набрали благодаря опыту, накопленному во время предыдущих военных кампаний в небе над Польшей, Францией, Англией. В то же время основная масса советских летчиков (за небольшим исключением тех, кто успел повоевать в Испании и на Халкин-Голе) вообще не имела никакого боевого опыта.

А ведь хорошо подготовленный пилот, знающий достоинства как своего самолета, так и самолета противника, всегда мог навязать

врагу свою тактику воздушного боя.

Не хочу быть голословным и расскажу об одном из эпизодов битвы под Москвой зимой 1941 – 1942 годов.

Однажды во время группового воздушного боя молодой летчик лейтенант Георгий Урвачев, воевавший на самом скоростном по тем временам истребителе МиГ-3, заметил, как немецкий тяжелый двухмоторный истребитель Мессершмитт Вф 110 потихоньку вышел из боя и на малой высоте начал удирать на свою территорию. Имея полное превосходство в скорости, наш летчик бросился вдогонку. Казалось, что сбить фашиста не составит большого труда.

Но дальше произошло непредвиденное.

Немец, заметив преследователя, резко развернулся и пошел ему навстречу. Замысел фашиста был ясен – он решил сбить русского в лобовой атаке. Как ни крути, но в носу Вф 110 стояли две скорострельные пушки и четыре пулемета – шесть огневых точек против трех пулеметов МиГ-3.

Урвачеву пришлось отвернуть. После этого наш летчик попытался зайти немцу в

Немецкий
истребитель **Фокке-**
Вульф Fw 190 из
состава 54-й
истребительной
эскадры





Советский ас Евгений Савицкий был известен не только как первоклассный воздушный боец, но и как командир, успешно ведущий в бой молодых летчиков



Молодые пилоты 3-го истребительного корпуса Савицкого обсуждают проведенный бой

хвост, дабы атаковать его по всем правилам воздушного боя. Но не тут-то было. Пилот «Мессершмитта» завалил свою машину в крутой вираж и начал нарезать круги над самой землей. Георгий последовал за ним. Он был уверен, что на своем более легком истребителе быстро догонит тяжелую немецкую машину. Но ввязавшись в маневренный воздушный бой на виражах, молодой советский летчик потерял скорость. А немец оказался опытным пилотом. Он прибрал обороты одного двигателя и дал максимальный газ другому. Многотонная тяжелая машина, находясь буквально на грани срыва в штопор, стала крутить виражи быстрее,

чем куда более легкий МиГ-3. Это казалось невероятным, но «Сто десятый» стал догонять МиГ-3. В результате наш истребитель из охотника сам превратился в жертву. Урвачев не мог даже выйти из боя. Чтобы набрать скорость и оторваться от противника, ему нужно было разогнаться на пикировании. Но сделать это было невозможно, так как бой шел у самой земли. Еще пара виражей – и именно «Мессершмитт» оказался бы в хвосте у МИГа.

Спас положение неожиданно появившийся Як-1 из соседнего авиаполка. Он возвращался из боя на свой аэродром с полностью израсходованным боезапасом и на последних каплях горючего. Но немец этого не знал. Увидев приближающийся истребитель, летчик «Мессершмитта» прекратил преследование МиГа и поспешил скрыться.

Нечто похожее, только наоборот, произошло с лейтенантом Николаем Филатовым, который до 1944 года летал на истребителе ЛаГГ-3. Этот самолет к тому времени, мягко говоря, являлся не самым лучшим из отечественных истребителей. Да и Филатов не входил в когорту известных асов. Он был обычным рядовым летчиком. Но в апреле 1944 года ему пришлось выдержать тяжелейшую воздушную схватку с четырьмя новейшими германскими истребителями Фокке-Вульф Fw 190, имевшими по своим техническим характеристикам полное превосходство над нашим ЛаГГ-3.

И ведь выкрутился парень. А все потому, что он сумел провести бой на пределе возможностей своего истребителя, которым к тому времени овладел в совершенстве. Немцы так и не смогли с ним ничего поделать. Расстреляв весь боезапас и израсходовав топливо, они вышли из боя.

Да за такой бой Николаю смело можно было бы присудить воздушную победу.

Разве не так?

Впрочем, для нас сейчас важно другое. Вышеперечисленные примеры объясняют, почему в самом начале войны многие наши летчики даже на новейших самолетах при всем своем героизме не могли на равных сражаться с немцами. Ведь накануне войны они только-только начали осваивать новейшие истребители типа Як-1, МиГ-3 и ЛаГГ-3. Не имея необходимого тактического опыта, твердых навыков в управлении самолетом, не умея как следует стрелять, они все равно шли в бой. А потому понесли большие потери. Ни их мужество, ни героизм помочь не могли. Нужно было просто набраться опыта. А для этого требовалось время. Вот толь-



В начале войны Ил-2 выпускались исключительно в одноместном варианте без оборонительного вооружения

ко времени на это в 1941 году не было.

Но те из летчиков, кто выжил в жесточайших воздушных схватках начального периода войны, стали впоследствии знаменитыми асами. Они не только били фашистов сами, но и научили воевать молодых пилотов. Сейчас часто можно услышать высказывания о том, что в годы войны в истребительные полки из летных училищ приходила слабо подготовленная молодежь, которая становилась легкой добычей немецких асов. Но при этом такие авторы почему-то забывают упомянуть о том, что уже в истребительных полках старшие товарищи продолжали обучать молодых пилотов, не жалея ни сил, ни времени. Они старались сделать из них опытных воздушных бойцов. Вот характерный пример: только с середины осени 1943 года по конец зимы 1944 во 2-м гвардейском авиационном полку для тренировки молодых пилотов было выполнено около 600 вылетов!

Финал войны был вполне предсказуем. Авиация Красной Армии буквально задавила люфтваффе.

Для немцев же в конце войны ситуация оказалась хуже некуда. В истребительные эскадры, на вооружении которых имелись самые современные истребители, направлялись необстрелянные, наспех подготовленные мальчишки, которых тут же посылали на смерть. Попадали в истребительные эскадры и «безлошадные» пилоты из разгромленных бомбардировочных авиагрупп. Последние имели огромный опыт воздушной навигации, умели летать ночью, метко бросать бомбы. Но они не могли на равных с нашими летчиками-истребителями вести маневренные воздушные бои. Те немногие опытные «охотники», что еще оставались в строю, уже никоим образом не могли изменить ситуацию. Спасти немцев не могла никакая, пусть даже самая совершенная техника.



Во второй половине войны все Ил-2 уже оснащались крупнокалиберным пулеметом

НАПАДАТЬ ИЛИ ЗАЩИЩАТЬ?

Теперь давайте поговорим о том, кого и как сбивали наши и немецкие асы.

Оказывается, советские и германские пилоты были поставлены в совершенно разные условия. Немецкие асы, и Хартман в том числе, очень часто занимались так называемой «свободной охотой». Их главной задачей было уничтожение самолетов противника. Они могли летать тогда, когда считали нужным, и туда, куда считали нужным. Если они видели одиночный самолет, то бросались на него, словно волки на беззащитную овцу. А если сталкивались с сильным противником, тут же удирали с поля боя. Нет, это была не трусость, а точный расчет.



Пилоты французской эскадрильи «Нормандия», воевавшие в составе Красной Армии

Зачем нарываться на неприятности, если через полчаса можно вновь найти и преспокойно «завалить» очередную беззащитную «овечку». Именно так немецкие асы зарабатывали себе награды.

Интересно отметить тот факт, что уже после войны Хартман сам признался в том, что не раз поспешно уходил на свою территорию после того, как ему по радиации сообщали о том, что в воздухе появлялась группа Александра Покрышкина. Меряться силами с прославленным советским асом и нарываться на неприятности ему явно не хотелось.

А что же происходило у нас? Для командования Красной Армии главной целью было нанесение мощных бомбовых ударов по противнику и прикрытие с воздуха сухопутных войск. Бомбовые удары по немцам наносили штурмовики и бомбардировщики — самолеты относительно тихоходные и представлявшие для немецких истребителей лакомый кусочек. Особенно любили немцы охотиться за бронированными штурмовиками Ил-2 ранних модификаций.

Дело в том, что этот самолет не имел никакого оборонительного вооружения. Немецкие истребители подходили к нему сзади и в упор расстреливали из пушек, словно мишень в тире (в своих мемуарах Эрих Хартман писал, что в годы войны он набивал значительное количество подобных самолетов, неспособных ответить огнем оборонительных пулеметных установок). Так вот, советским истребителям постоянно приходилось сопровождать бомбардировщики и штурмовики в их полете к цели и обратно. А это означало, что им в подобной ситуации выпадало вести не наступательный, а оборонительный воздушный бой. Естественно, что все преимущества в таком бою были на стороне противника.

Прикрывая сухопутные войска от налетов немецкой авиации, наши летчики также

были поставлены в очень непростые условия. Пехота постоянно хотела видеть красноточечные истребители над своей головой. Вот и вынуждены были наши летчики «гудеть» над линией фронта, летая туда-сюда на малой скорости и на небольшой высоте. А в это время немецкие «охотники» с большой высоты лишь выбирали себе очередную «жертву» и, развив огромную скорость на пикировании, молниеносно сбивали наши самолеты, пилоты которых, даже увидев нападавшего, попросту не успевали развернуться или набрать скорость.

По сравнению с немцами, нашим летчикам-истребителям разрешалось летать на свободную охоту не так часто. Поэтому и результаты были скромнее.

К сожалению, свободная охота для нашей истребительной авиации была непозволительной роскошью...

О том, что свободная охота позволяла набрать значительное число «баллов», свидетельствует такой пример. В годы Великой Отечественной войны в рядах авиации Красной Армии сражались французские пилоты из полка «Нормандия-Неман». Наше командование берегло «союзников» и старалось не посылать их на прикрытие войск или в смертельно опасные рейды по сопровождению штурмовиков и бомбардировщиков. Французы получили возможность заняться свободной охотой.

И результаты говорят сами за себя. Так, всего за десять дней октября 1944 года французские летчики сбивли 119 вражеских самолетов. Их собственные потери — двое раненых пилотов.

НА КОГО ОХОТИМСЯ?

В советской авиации не только в начале войны, но и на заключительном ее этапе было очень много бомбардировщиков и штурмовиков. Такие самолеты требовались для окон-

чательного разгрома врага во все большем и большем количестве. А вот люфтваффе для отражения налетов вражеских бомбардировщиков, наоборот, требовалось все больше и больше истребителей. И наступил такой момент, что немецкая авиационная промышленность оказалась просто не в состоянии выпускать одновременно и бомбовозы, и истребители. Поэтому уже в конце 1944 года выпуск бомбардировщиков в Германии полностью прекратился, а из цехов авиационных заводов начали выходить одни лишь истребители.

Что это значит?

А это значит, что советские асы, в отличие от немцев, уже практически не встречали в воздухе большие тихоходные цели наподобие бомбардировщика Хейнкель He-111 или пикировщика Юнкерс Ju-87. Драться им приходилось исключительно со скоростными истребителями Мессершмитт Bf 109 и новейшими истребителями-бомбардировщиками Фокке-Вульф Fw 190. А ведь каждому ясно, что сбить в воздушном бою истребитель куда сложнее, чем неповоротливый бомбовоз.

Мало того, в конце войны небо над Германией буквально кишело «спитфайрами» и «темпестами», «тандерболтами» и «мустангами», «илами» и «пешками», «яками» и «лавочкиными». И если каждый вылет германского летчика (если ему вообще удавалось взлететь) завершался воздушным боем и начислением баллов (которые тогда уже никто толком и не считал), то пилотам авиации союзников воздушную цель еще нужно было поискать. Вышеупомянутый Николай Филатов вспоминал, что после того, как в конце 1944 года он пересел с ЛаГГ-3 на более совершенный истребитель Ла-5, его личный счет воздушных побед практически не вырос. В небе уже не так часто встречались немецкие самолеты. Так что боевые вылеты их истребительного авиаполка в основном выполнялись в целях разведки и штурмовки наземных войск противника.

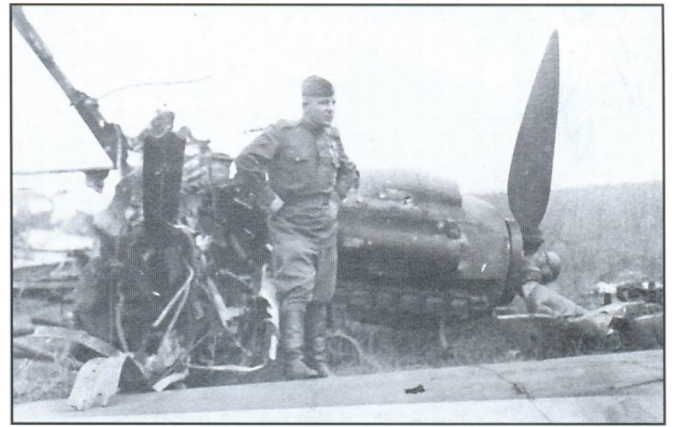
ДЛЯ ЧЕГО НУЖЕН ИСТРЕБИТЕЛЬ?

На первый взгляд этот вопрос кажется очень простым. Любой человек, даже не знакомый с авиацией, ответит без запинки: истребитель нужен для того, чтобы сбивать вражеские самолеты.

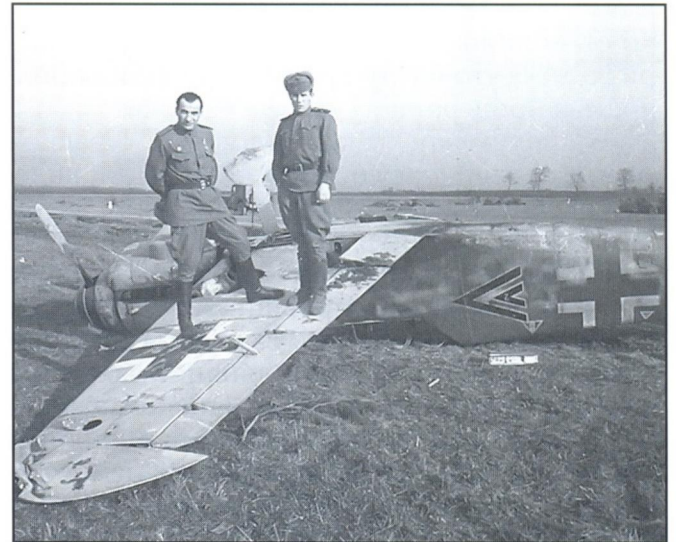
А если подумать? Так ли все просто?

Как известно, истребительная авиация — часть военно-воздушных сил.

Военно-воздушные силы — составляющая часть армии.



Советские летчики осматривают сбитые германские самолеты



Задача любой армии — разгромить противника.

Понятно, что все силы и средства армии должны быть соединены воедино и направлены на разгром врага.

Руководит армией ее командование. И от того, как командование сумеет организовать управление армией, зависит результат боевых действий.

Что сделали немцы?

Командование вермахта поручило своей истребительной авиации завоевать господство в воздухе. Другими словами — германская истребительная авиация должна была тупо сбивать все вражеские самолеты, замеченные в воздухе. Героем считался тот, кто сбьет больше самолетов противника.

Надо сказать, что такой подход очень импонировал германским летчикам. Они с удовольствием включились в это «соревнование», считая себя настоящими охотниками.

И все бы хорошо, да вот только поставленную задачу германские летчики так и не выполнили. Да, самолетов наших они посбивали немало. А что толку? С каждым месяцем красных самолетов в возду-



Иван Кожедуб у своего самолета Ла-5

хе становилось все больше. Одно это говорит о том, что воздушную войну немцы полностью проиграли.

В свою очередь командование Красной Армии задачи истребительной авиации видело совершенно в другом. Советские летчики-истребители прежде всего должны были прикрывать сухопутные войска от ударов германских бомбардировщиков. А еще они должны были защищать самолеты штурмовой и бомбардировочной авиации во время их налетов на позиции германской армии. Другими словами, истребительная авиация действовала не сама по себе, как у немцев, а исключительно в интересах сухопутных войск.

Это была тяжелая неблагодарная работа, в ходе которой летчики обычно получали не славу, а смерть.

В ходе прикрытия сухопутных войск от наших летчиков-истребителей требовалось как можно дольше «висеть» в воздухе над самой линией фронта, демонстрируя пехоте, что небо над ее головой надежно защищено от вражеских бомбардировщиков. При этом пилотам приходилось экономить топливо и барражировать в воздухе на малых скоростях и высотах.

Как уже не раз отмечалось выше, летая на малых скоростях, наши летчики невольно вынуждены были играть роль обороняющейся стороны. Немецкие же истребители, не связанные скоростными и высотными ограничениями, словно коршуны набрасывались на наши воздушные дозоры. Вражеские пилоты, имея преимущество в высоте и скорости, выбирали удобный момент для атаки и переходили в пикирование. Набрив на снижение огромную скорость, они молниеносно сбивали наши «ястребки», пилоты которых, даже заметив атакующего противника, уже ничего не могли поделать. Десятки гитлеровских летчиков стали асами за время подобной охоты.

Сопровождая не особо скоростные бомбардировщики и штурмовики, наши летчики опять-таки были вынуждены снижать скорость полета до скорости своих подопечных, что затрудняло им отражать стремительные атаки вражеских перехватчиков.

Неудивительно, что потери советских истребителей были огромны. Впрочем, это вовсе не означает, что наши самолеты были хуже, а летчики слабее немецких. В данном случае исход боя определяли не качество техники, не мастерство пилота, а тактическая необходимость, жесткий приказ командования.

Ты спросишь: «И что же это за такая глупая тактика боя, что за идиотские приказы, из-за которых напрасно гибнут и самолеты, и пилоты?»

На самом деле, тактика эта не глупая. Ведь главная ударная сила любой армии — ее сухопутные войска. Бомбовый удар по танкам и пехоте, по складам с вооружением и топливом, по мостам и переправам может сильно ослабить боевые возможности сухопутных войск. Один удачный воздушный удар может в корне изменить ход наступательной или оборонительной операции.

Если в воздушном бою при защите наземных объектов будет потерян десяток ис-



Истребители Як-9 прикрывают бомбардировщики во время налета на немецкие войска в Крыму весной 1944 г.

У своего самолета Григорий Речкалов (второй слева) — один из ведущих наших асов, одержавший 56 побед в 122 воздушных боях



требителей, но при этом ни одна вражеская бомба не попадет, к примеру, в склад с боеприпасами, то это значит, что боевая задача летчиками-истребителями выполнена. Пусть даже ценой их жизни. В противном случае целая дивизия, оставшись без снарядов, может быть смята наступающими силами противника. Враг может прорвать фронт.

То же самое можно сказать и о полетах на сопровождение ударных самолетов. Если штурмовики расстреляли, к примеру, танковую колонну, рассеяли наступающую вражескую пехоту, а бомбардировщики уничтожили склад боеприпасов, то это значит, что они внесли существенный вклад в победу. И если при этом летчики-истребители обеспечили им возможность прорваться к цели сквозь воздушные заслоны врага, пусть даже потеряв своих боевых товарищей, значит, они тоже победили.

И это действительно настоящая воздушная победа. Она считается победой даже в том случае, если в воздушных боях не удалось сбить ни один вражеский истребитель. Главное — чтобы была выполнена задача, поставленная командованием. Задача, которая приведет к окончательной победе.

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ?

1200 советских летчиков достигли боевого счета 10 побед и выше, что во время войны давало право на получение Золотой звезды Героя Советского Союза. 900 летчиков-истребителей получили это

ЗАНИМАТЕЛЬНАЯ АРИФМЕТИКА

А теперь давайте немного займемся арифметикой. Судите сами: Иван Кожедуб за все время войны всего лишь 330 раз поднимался в небо и провел 120 воздушных боев, в то время как Хартман сделал 1425 вылетов и участвовал в 825 воздушных боях. Да наш Кожедуб при всем желании не смог бы даже увидеть в небе столько немецких самолетов, сколько попались Хартману в прицел!

А если бы Хартман и Кожедуб встретились в воздушном бою? Что тогда?

А вы, ребята, подсчитайте сами...

Даже соотношение проведенных воздушных боев и количество побед в них говорит о том, что Кожедуб сбивал вражеские самолеты чаще, чем Хартман. Но и это еще не все...

Кожедуб реально уничтожил 62 немецких самолета, которые упали на землю и сгорели. При этом наш летчик сам ни разу не был сбит.

Хартман сбил и повредил 352 самолета (если, конечно, верить этой цифре), но и его самого не раз сбивали. Так как летной книжки Хартмана не сохранилось, то в разных источниках приводятся разные цифры (от 8 до 12).

Все это означает, что в среднем на одном истребителе Хартман сбивал порядка трех

высокое звание. Всего асами стали свыше 3000 советских летчиков, которые одержали 5 и более побед. Это не считая иностранных пилотов, воевавших в составе авиации Красной Армии.

десятков самолетов противника. Можно сказать, Эриху просто повезло, что он остался жив. Ведь каждое попадание пуль и снарядов в его самолет могло стать для него последним мгновением жизни.

Кстати, уже одно соотношение порядка 1:60 и 1:30 позволяет говорить о явном преимуществе Ивана Кожедуба над Эрихом Хартманом.

И еще один важный момент...

Хартман, как и прочие германские «охотники», обычно старался атаковать слабого противника, легко набирая победные баллы. Кожедуб же шел в бой, не выбирая легкую добычу. Он завоевывал свои победы в тяжелейших воздушных боях, а его единственной целью было не зарабатывание очков, а уничтожение ненавистных оккупантов. Не изменилось его отношение к своему воинскому долгу и после того, как, став известным асом, он получил возможность летать на «свободную охоту». Впрочем, охота охоте рознь...

Многие, наверное, слышали об удивительном воздушном бое, проведенном Иваном Кожедубом со своим ведомым Дмитрием Титаренко 12 февраля 1945 года. В тот день два советских летчика атаковали группу, состоящую из 40 истребителей-бомбардировщиков Fw 190, пытающуюся нанести мощный бомбовый удар по наступающим советским войскам! При этом наши воздушные бойцы не просто сбили замыкающую пару, как это обычно делали немцы, а ворвались в самую гущу вражеской колонны, вынудив врага поспешно сбросить бомбы и вступить в воздушный бой. Сухопутные войска были спасены. А ведь любому ясно, что наши летчики шли на верную смерть. И это

в самом конце войны, когда каждому так хотелось дожить до Победы...

Вы можете представить себе в подобной ситуации германского аса?

С МЫСЛЬЮ О СМЕРТИ...

Кто бы что ни говорил, но бесстрашных летчиков (как, впрочем, танкистов, пехотинцев или моряков), не боящихся смерти, не бывает. На войне хватает и трусов, и предателей. Но в массе своей наши летчики даже в самые тяжелые моменты воздушного боя придерживались неписанного правила: «сам погибай, а товарища выручай». Порой, уже не имея боезапаса, они продолжали вести бой, прикрывая своих товарищей, шли на таран, желая нанести врагу максимальный урон. А все потому, что они защищали свою землю, свой дом, своих родных и близких. Они защищали свою Родину.

Фашисты, напавшие на нашу страну в 1941 году, тешили себя мыслью о мировом господстве. В то время немецкие летчики и подумать не могли о том, что им придется пожертвовать своей жизнью ради кого-то или ради чего-то. Лишь в своих патриотических речах они были готовы отдать жизнь за фюрера. Каждый из них, как любой другой захватчик, мечтал после успешного завершения войны получить хорошую награду. А чтобы получить лакомый кусок, до конца войны нужно было дожить. При таком положении дел на первый план выходили не героизм и самопожертвование ради достижения великой цели, а холодный расчет.

Не стоит забывать и о том, что мальчишки советской страны, многие из которых впоследствии стали военными летчиками, воспитывались несколько иначе, нежели их

Конец войны. Молодые немецкие пилоты получают боевую задачу.

В их глазах — обреченность. Лучший немецкий ас Эрих Хартман говорил про них: «Эти юноши приходят к нам, и их практически немедленно сбивают. Они приходят и уходят, подобно волнам прибоя. Это преступление... Я думаю, здесь виновата наша пропаганда»



сверстники в Германии. Они брали пример с таких бескорыстных защитников своего народа, как былинный богатырь Илья Муромец, князь Александр Невский. Тогда в памяти народа еще свежи были боевые подвиги легендарных героев Отечественной войны 1812 года, героев Гражданской войны. Да и вообще советские школьники воспитывались в основном на книгах, героями которых были истинные патриоты Родины.

Их сверстники из Германии тоже знали, что такое дружба, счастье, любовь, что такое патриотизм и родная земля. Но не стоит забывать и о том, что в Германии, с ее многовековой историей рыцарства, последнее понятие было особенно близко всем мальчишкам. Рыцарские законы, рыцарская честь, рыцарская слава, бесстрашие ставились во главу угла. Не случайно даже главной наградой рейха был рыцарский крест.

Понятно, что любой мальчишка в душе мечтал стать прославленным рыцарем.

Однако не стоит забывать, что вся история средневековья свидетельствует о том, что главной задачей рыцаря было служение своему господину. Не Родине, не народу, а королю, герцогу, барону. Даже воспетые в легендах независимые странствующие рыцари были, по своей сути, самыми обычными наемниками, зарабатывающими деньги умением убивать. А все эти воспетые летописцами крестовые походы? Разбой чистой воды. Не случайно слова рыцарь, нажива и богатство неотделимы друг от друга. Всем также хорошо известно, что рыцари редко гибли на поле брани. В безвыходном положении они, как правило, сдавались в плен другим рыцарям. Последующий выкуп из плена был для них вполне заурядным делом. Обычная коммерция.

И стоит ли удивляться тому, что рыцарский дух, в том числе и в своих негативных проявлениях, самым непосредственным образом сказывался на моральных качествах будущих воинов вермахта.

Гитлеровское руководство прекрасно знало об этом, потому как само считало себя современным рыцарством. При всем желании оно не могло заставить своих пилотов воевать так, как воевали советские летчики-истребители – не жалея ни сил, ни самой жизни. Нам это может показаться странным, но оказывается, даже в уставе германской истребительной авиации было записано, что летчик сам определяет свои действия в воздушном бою и никто не может запретить ему выйти из боя, если он посчитает это необходимым.

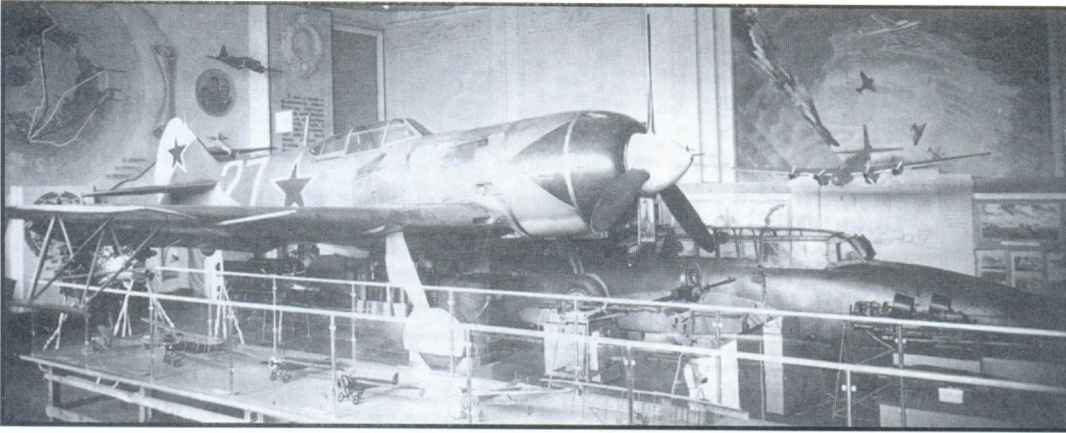


По лицам этих пилотов видно, что перед нами воины-победители. На снимке запечатлены самые результативные летчики-истребители 1-й гвардейской истребительной авиадивизии Балтийского флота: старший лейтенант Селютин (19 побед), капитан Костылев (41 победа), капитан Татаренко (29 побед), подполковник Голубев (39 побед) и майор Батурич (10 побед)

Вот почему немецкие асы никогда не прикрывали свои войска над полем боя, вот почему они не защищали своих бомбардировщиков так самоотверженно, как это делали наши истребители. Как правило, немецкие истребители лишь расчищали своим бомбовозам дорогу, стараясь сковывать действия наших перехватчиков. История прошедшей мировой войны изобилует фактами того, как германские асы, посланные на сопровождение бомбардировщиков, бросали своих подопечных в случае, когда воздушная обстановка складывалась не в их пользу. Расчетливость охотника и самопожертвование оказались для них понятиями несовместимыми.

В результате именно воздушная охота стала тем единственным приемлемым решением, которое устраивало всех. Руководство люфтваффе с гордостью рапортовало о своих успехах в борьбе с вражеской авиацией, геббельсовская пропаганда с упоением рассказывала германскому народу о боевых заслугах непобедимых асов, а те, отрабатывая данный им шанс остаться в живых, изо всех сил набирали баллы и с вожделием ждали новых почестей (в том числе заветных рыцарских крестов с мечами, дубовыми листьями, с бриллиантами).

Возможно, в головах немецких летчиков что-то изменилось лишь тогда, когда война пришла на территорию самой Германии, когда англо-американская бомбардировочная авиация начала буквально стирать с лица



Истребитель Ла-7
Ивана Кожедуба в
музее

земли целые города. Женщины и дети десятками тысяч гибли под бомбами союзников. Ужас парализовал мирное население. Только теперь, охваченные страхом за жизнь своих детей, жен, матерей, немецкие летчики из сил противовоздушной обороны самоотверженно начали бросаться в смертельные воздушные схватки с превосходящим по численности противником, а порой даже шли на таран «летающих крепостей». Но было уже слишком поздно. К тому времени в Германии почти не осталось ни опытных пилотов, ни достаточного количества самолетов. Отдельные летчики-асы и наспех обученные мальчишки даже своими отчаянными действиями уже не могли спасти положения.

Пилотам, которые в это время воевали на Восточном фронте, можно сказать, еще повезло. Практически лишены топлива, они уже почти не поднимались в воздух, а потому хотя бы дожили до окончания войны и остались живы. Что касается упоминавшейся в начале статьи знаменитой истребительной эскадры «Зеленое сердце», то ее последние асы поступили вполне по-рыцарски: на оставшихся самолетах они полетели сдаваться в плен к понимающим их «друзьям-рыцарям» – англичанам и американцам.

С тех пор прошло уже почти семь десятилетий. Но до сих пор люди спорят о мастерстве германских, американских, британских и советских летчиков, считают и анализируют их победы.

Думаю что вы, ребята, прочитав все вышесказанное, наверное, сами сможете ответить на вопрос, были ли немецкие пилоты лучшими в мире? Действительно ли они наголову превосходили в своем мастерстве наших летчиков?

ГРУСТНОЕ ПРИМЕЧАНИЕ

Когда данная статья уже была написана и подготовлена к печати, я увидел в книжном магазине новое издание той самой книги по авиации из серии «Я познаю мир», с которой как раз и начал свой рассказ. В надежде на то, что второе издание будет отличаться от первого не только новой обложкой, но и даст сколько-нибудь вразумительное объяснение столь фантастической результативности германских асов, я открыл книгу на интересующей меня странице. К сожалению, все осталось без изменения: 62 самолета, сбитых Кожедубом, выглядели смешными цифрами на фоне 352 воздушных побед Хартмана. Такая вот невеселая арифметика...



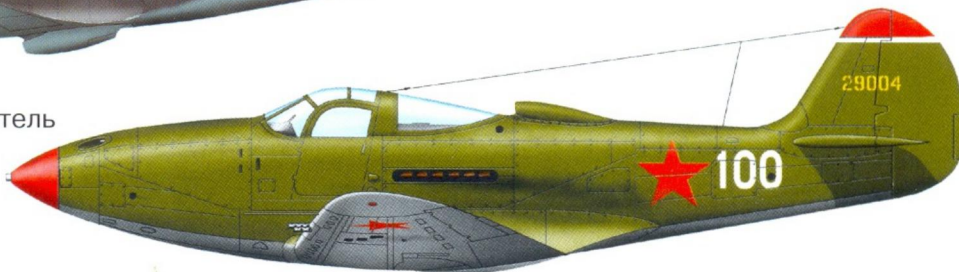
Закономерный финал: обломки немецких самолетов, брошенных при бегстве фашистов из Крыма. Обратите внимание на Vf 109 с цифрой 2 на борту – это очередной самолет Хартмана, ставший трофеем Красной Армии

САМОЛЕТЫ ЛУЧШИХ ЛЕТЧИКОВ-АСОВ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ



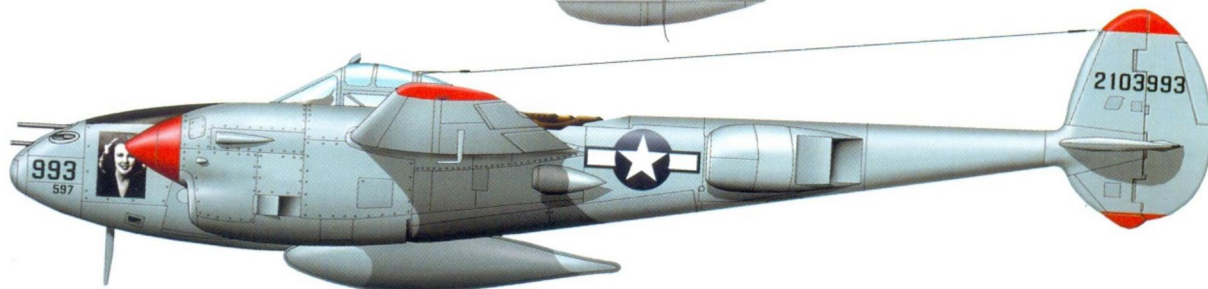
Истребитель Ла-7 – последний самолет Ивана Кожедуба – лучшего Советского аса (62 победы).

Знаменитая «Сотка» – истребитель Р-39 «Аэрокобра» Александра Покрышкина (59 воздушных побед).



Истребитель Fw 109 G-6 – один из самолетов Эриха Хартмана (352 воздушные победы).

Истребитель Fw 190 D-9 – один из самолетов Герхарда Баркхорна (301 воздушная победа).



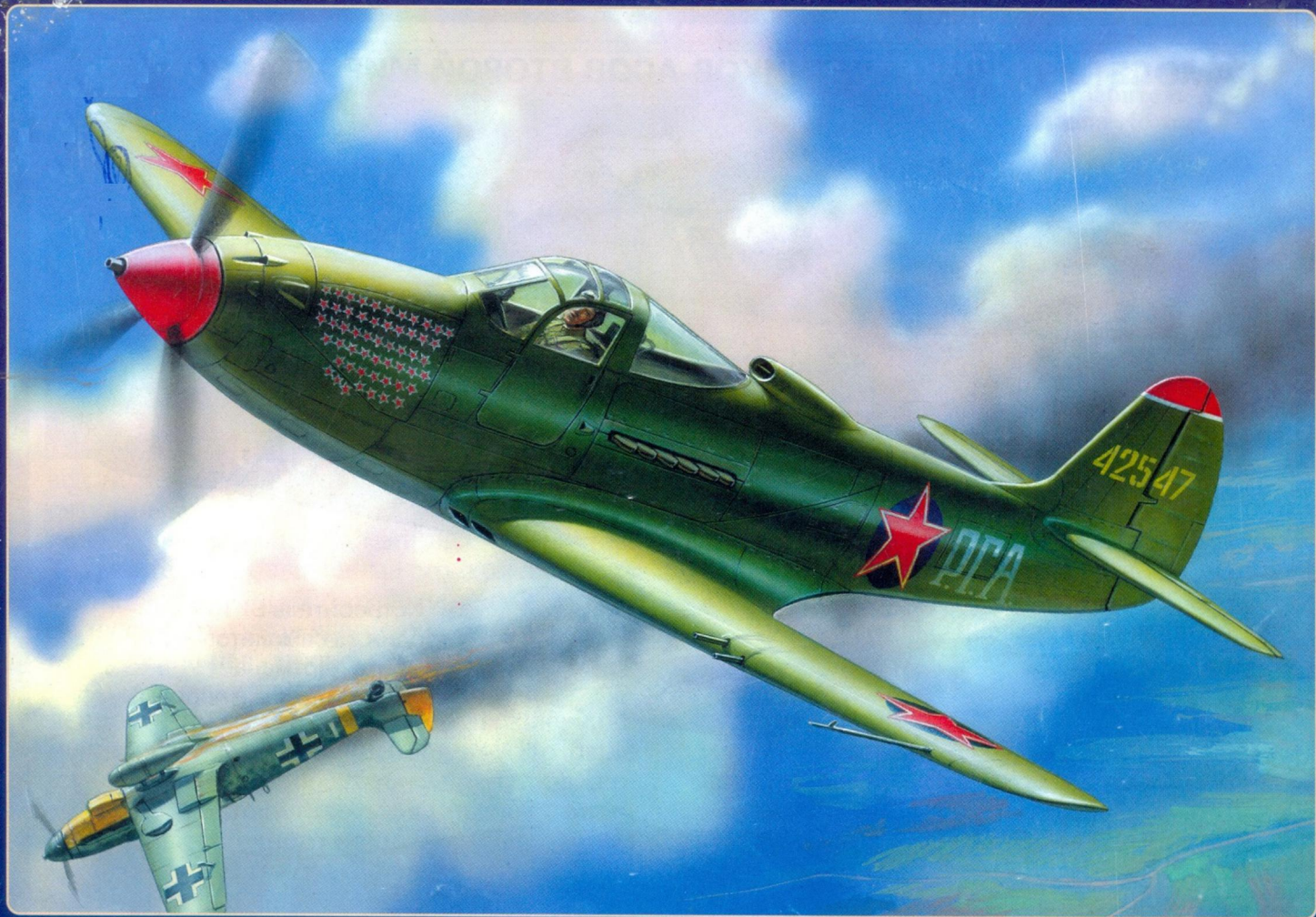
Истребитель P-38 «Лайтнинг» лучшего американского аса Ричарда Бонга (40 воздушных побед).



Истребитель «Спитфайр» Mk.IX лучшего английского аса Джона Джонсона (38 воздушных побед).



Истребитель «Темпест» V лучшего французского аса Пьера Клостермана (33 воздушных победы).



Истребитель Р-39 «Аэрокобра» дважды героя Советского Союза Григорий Речкалова (56 воздушных побед)

Истребитель Ла-5ФН дважды героя Советского Союза Виталия Попкова (41 воздушная победа)

