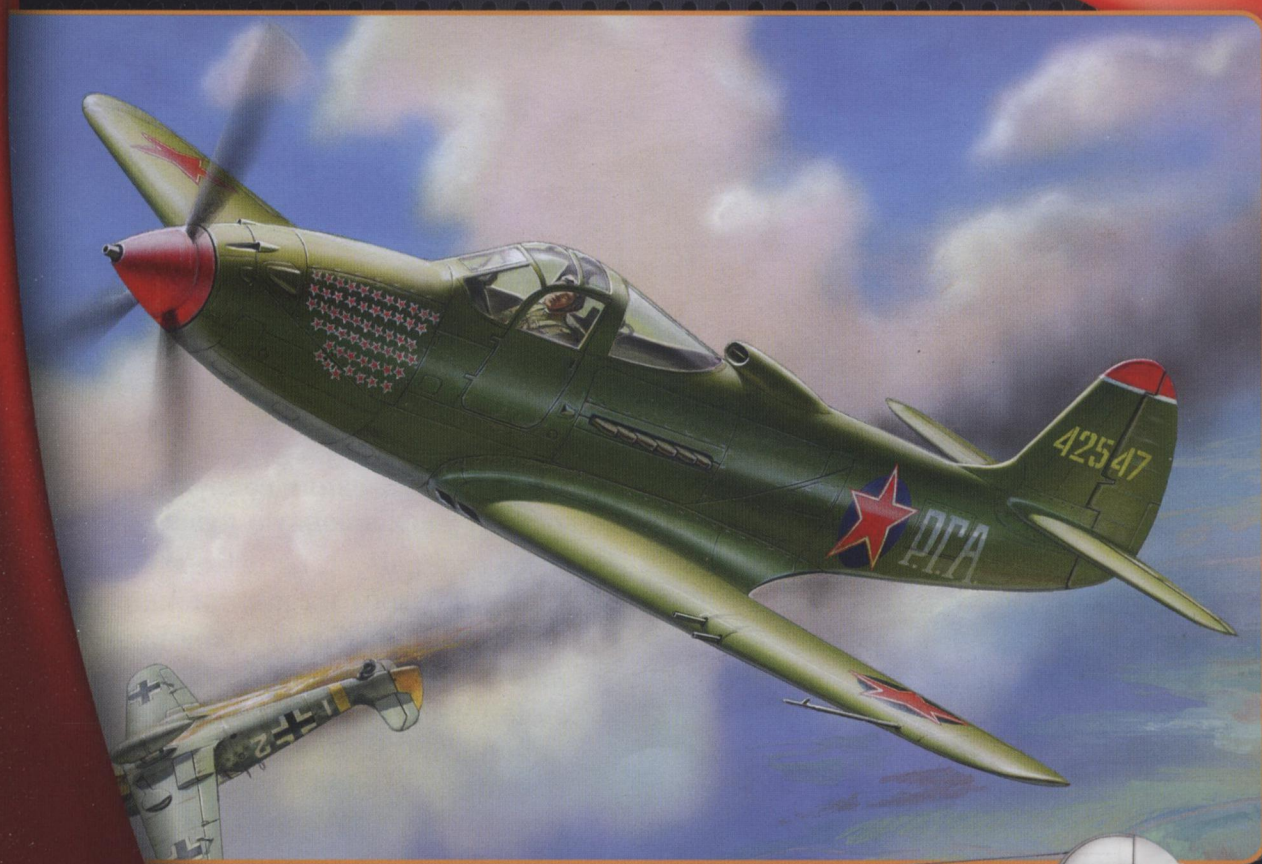


Мир ТЕХНИКИ

для детей

4. 2018

ИСТРЕБИТЕЛЬ "АЭРОКОБРА"



ВОЗДУШНОЕ СРАЖЕНИЕ
НАД ГОЛУБОЙ ЛИНИЕЙ

12+

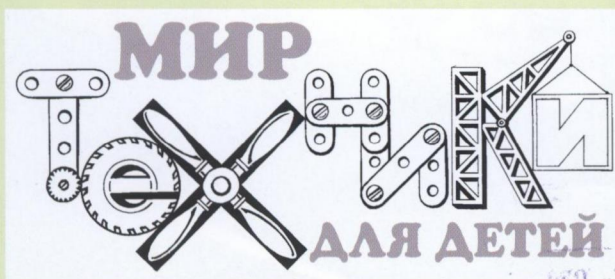
Битва над Голубой линией



Механики изучают в полевых условиях вооружение истребителя «Аэрокобра» — авиационную пушку калибра 37 мм.

Апрель этого года интересен двумя знаменательными датами, которые в какой-то мере связаны друг с другом, и обойти которые своим вниманием мы никак не можем. Первая дата касается 75-летия начала грандиозного воздушного сражения, развернувшегося в небе Кубани в апреле 1943 года. Это сражение, которое часто называют битвой над Голубой линией, продолжалось целых два месяца

и стало одним из крупнейших воздушных сражений Второй мировой войны. А одним из героев этого сражения оказался самолет-истребитель «Аэрокобра», поступивший незадолго до этого на вооружение Военно-воздушных сил Красной Армии. Кстати, в апреле этого года «Аэрокобра» тоже отмечает юбилей — ведь ровно 80 лет тому назад этот самолет впервые поднялся в воздух.



АПРЕЛЬ 2018 года

Познавательный журнал для детей среднего и старшего школьного возраста

Выходит при информационной поддержке журналов «Авиация и космонавтика» и «Техника и вооружение»
Зарегистрирован в Комитете по печати РФ
Свидетельство № 019101 от 15 июля 1999 г.
Гигиенический сертификат ЕАЭС №RU Д-РУ.АБ84.В.08515
Издатель и главный редактор: Виктор Бакурский, член-корреспондент Академии наук авиации и воздухоплавания.
Редколлегия: Михаил Муратов, Михаил Никольский, Андрей Жирнов, Александр Левин, Вячеслав Шпаковский, Андрей Фирсов, Арон Шенс.
Почтовый адрес: 109144, Москва, Люблинская, 124-222.
Тел./факс: (495) 654-09-81. E-mail: mtdd@mail.ru
Отпечатано в ООО «Аква Арт Принт», 111123, г. Москва, ул. 1-я Владимирская, д.10Б, стр.12
Подписано в печать 20.03.2018 г. Тираж 4000 экз.

Как известно, в феврале 1943 года Красной Армией была полностью уничтожена крупнейшая группировка германских войск, окруженная под Сталинградом. Это был сокрушительный удар, нанесенный по фашистам. Красная Армия перешла в наступление и погнала врагов на Запад. К лету 1943 года наши войска уже дошли до Курска, освободив этот город от захватчиков. В этом районе линия фронта выгнулась дугой, что дало последовавшему здесь летом 1943 году сражению название: «Битва на курской дуге».

О Курской битве и грандиозном танковом сражении под Прохоровкой слышали, наверное, все. Об этом рассказывается в школьных учебниках истории, об этих событиях снято немало фильмов. Мы еще коснемся этой темы и расскажем о боевой технике, которая принимала участие в Курской битве. Но сегодня наш рассказ о не менее грандиозном сражении: только не наземном, а воздушном, которое произошло в небе над Кубанью весной 1943 года.

Итак, когда германские войска под ударами Красной Армии покатались на запад, Гитлер решил создать на пока еще захваченном Таманском полуострове и на Кубани неприступный оборонительный район. Он провел на карте синим карандашом линию от Азовского до Черного моря и приказал создать здесь рубеж обороны, который вскоре получил неофициальное название «Голубая линия». На этом рубеже фашисты хотели надолго закрепиться, измотать наши войска, штурмующие эти укрепления, а затем, собрав силы, вновь начать полномасштабное наступление.

В свою очередь, главной целью Красной Армии было уничтожение этой германской группировки.

Но почему мы говорим о битве над Голубой линией, а не о битве за Голубую линию?

А потому, что главная линия обороны немцев находилась... в воздухе.

Все дело в том, что наступать нашей армии в этом районе приходилось по открытой местности. И немцы, зная об этом, стянули к «Голубой линии» большое количество своих самолетов-бомбардировщиков. Именно воздушными ударами пикирующих бомбардировщиков Юнкерс Ju 87 и



Воздушный бой в небе Кубани



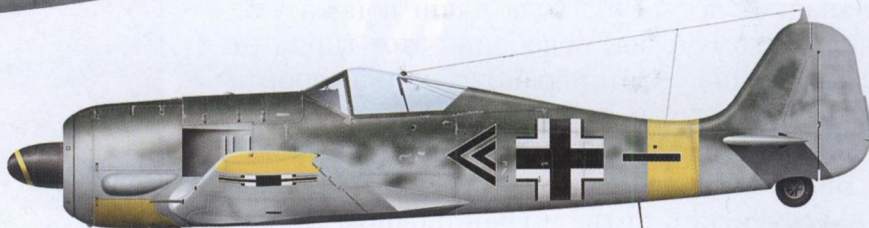
Карта советско-германского фронта весной 1943 г. с обозначенной синим цветом «Голубой линией» на Кубани

ОСНОВНЫЕ ТИПЫ ГЕРМАНСКИХ САМОЛЕТОВ, УЧАСТВОВАВШИХ В ВОЗДУШНЫХ БОЯХ НА КУБАНИ



Истребитель
Мессершмитт Bf 109

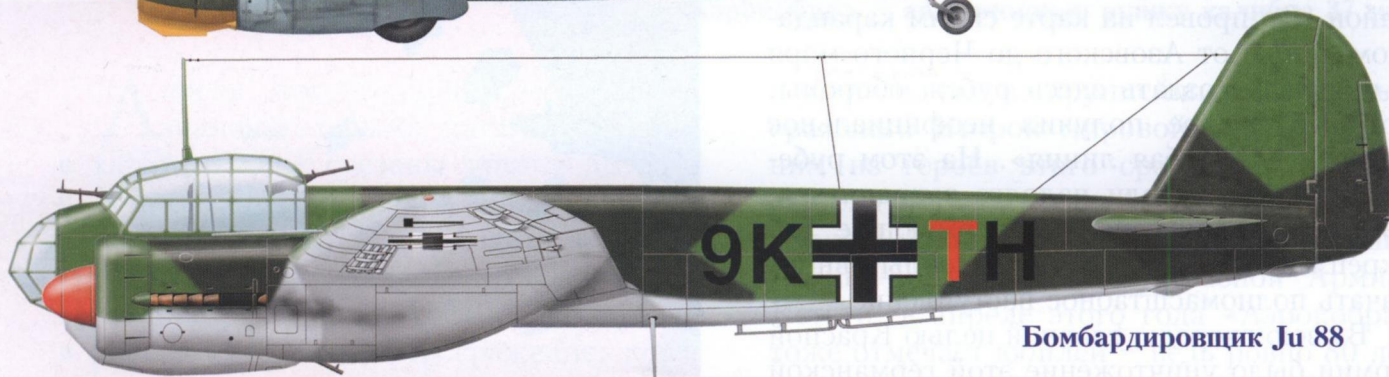
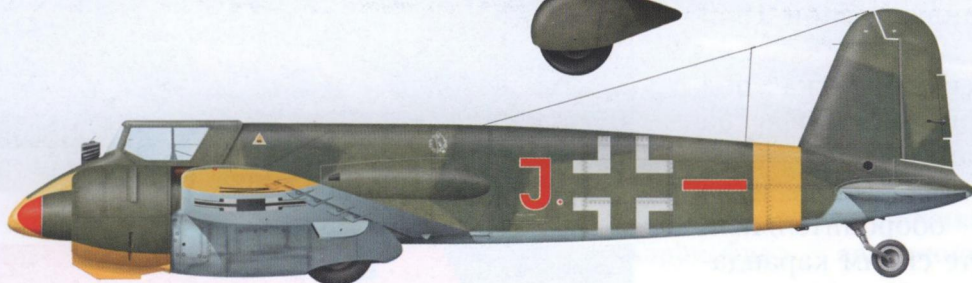
Истребитель Фокке-Вульф
FW 190



Пикирующий
бомбардировщик
Юнкерс Ju 87.
Некоторые из них
были вооружены
37-мм пушками



Противотанковый
штурмовик Хеншель
Hs 129



Бомбардировщик Ju 88



Немецкий аэродром под Анапой. На переднем плане стоит истребитель Мессершмитт Bf 109, за ним справа – Фокке-Вульф FW 190, на дальнем плане видны штурмовики-бипланы Хеншель Hs 123

Немецкий истребитель Мессершмитт Bf 109 прикрывает бомбардировщики Хейнкель He 111



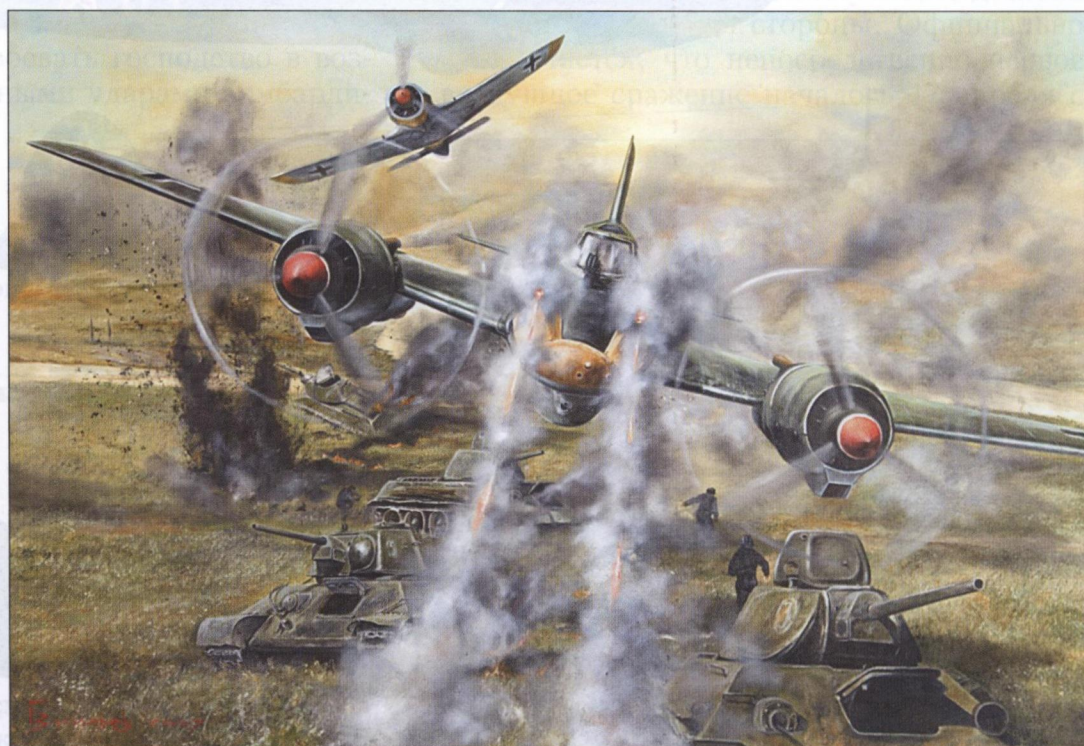
штурмовиков Хеншель Hs 129 они предполагали уничтожить наши войска, не имевшие возможности спрятаться от воздушных охотников. И получалось так, что сколь мощные силы не бросило бы наше командование в бой, все они были бы уничтожены с воздуха, не успев даже приблизиться к оборонительным рубежам гитлеровцев.

Снабжение своих войск боеприпасами и военной техникой немцы планировали осуществлять из захваченного тогда еще Крыма по воздушному мосту, используя транспортные самолеты Юнкерс Ju 52. Они были уверены, что их тихоходным воздуш-

ным грузовикам ничего не грозит, так как ни один русский истребитель попросту не сможет перехватить их над морем далеко от своей территории.

Надо сказать, что немцы собрали здесь действительно немалые силы. К середине апреля 1943 года они сосредоточили на аэродромах Кубани, Крыма и юга Украины (отсюда бомбардировщики Юнкерс Ju 88 и Хейнкель He 111 спокойно достигали намеченных рубежей) около тысячи самолетов! Всего в этом районе у них было 580 бомбардировщиков, 250 истребителей и 220 разведчиков. Причем для защиты сво-

Так немцы представляли себе предстоящие бои на Голубой линии: бомбардировщики и штурмовики под прикрытием истребителей должны были легко расправиться с наступающими танками Красной Армии

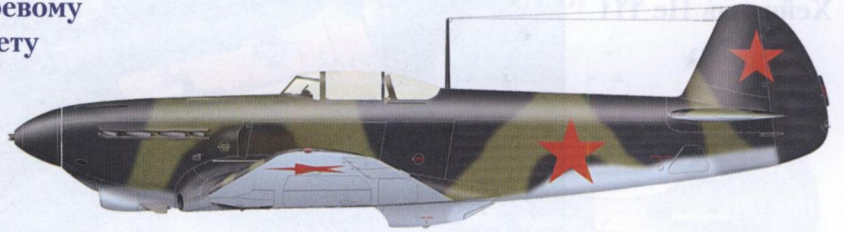




«За нашу
Кубань!» —
подготовка
бомбарди-
ровщика
к боевому
вылету

ОСНОВНЫЕ ТИПЫ НАШИХ САМОЛЕТОВ, СРАЖАВШИХСЯ В НЕБЕ НАД КУБАНЬЮ

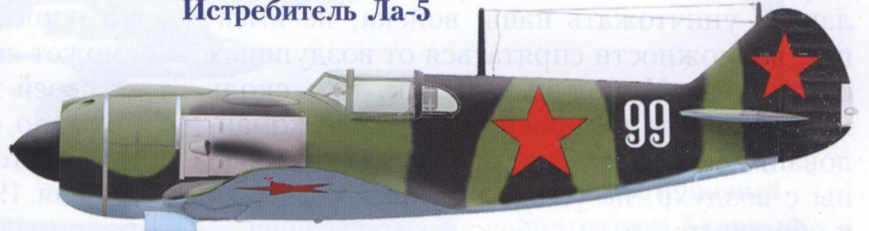
Истребитель Як-1Б



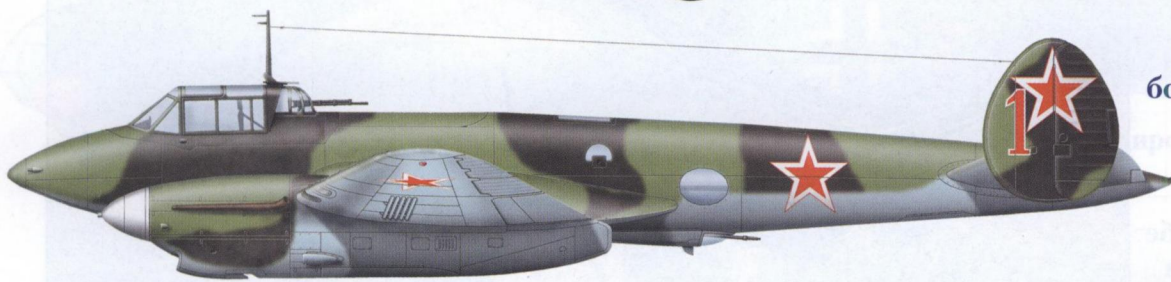
Истребитель ЛаГГ-3



Истребитель Ла-5

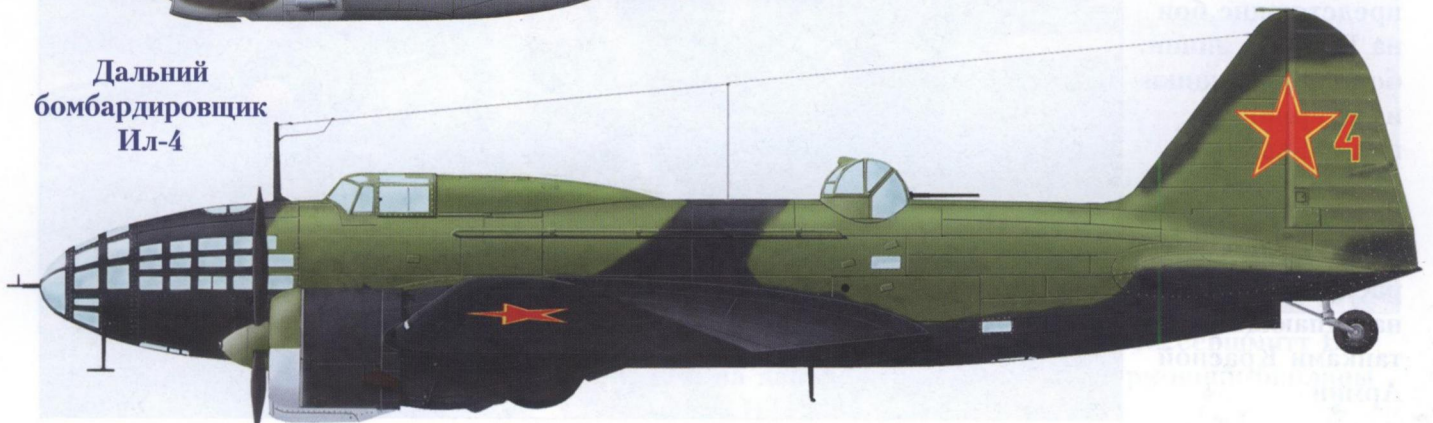


Штурмовик Ил-2



Пикирующий
бомбардировщик
Пе-2

Дальний
бомбардировщик
Ил-4





Бомбардировщики Ил-4 над Кубанью

их бомбардировщиков от советских истребителей на Кубань были переброшены три элитные истребительные эскадры Германии: «Удет», «Мельдерс» и «Зеленое сердце», вооруженные новейшими моделями истребителей Мессершмитт Bf 109 и Фокке-Вульф Fw-190.

Немцы были уверены в том, что их прославленные летчики-асы быстро перебьют все имеющиеся в этом районе русские самолеты и расчистят небо для бомбовозов, после чего пилоты бомбардировочной авиации будут действовать против сухопутных войск практически безнаказанно, как на полигоне.

Что в подобной ситуации оставалось делать командованию Красной Армии? Выход был только один: прежде всего, нужно было разгромить германскую авиационную группировку и завоевать господство в воздухе, а затем мощными ударами бомбарди-

ровочной авиации помочь сухопутным войскам прорвать немецкую оборону.

Это было важнейшее решение для нашей страны. Ведь до этого момента немцы, можно сказать, владели небом. И вот пришла пора сбросить их оттуда. В район «Голубой линии» наше командование стало стягивать лучшие авиационные части, доводя численность авиации до тысячи машин, среди которых было 370 истребителей, 170 штурмовиков и 360 бомбардировщиков. Понятно, что сосредоточение двух тысяч боевых самолетов на довольно ограниченном пространстве непременно должно было перерасти в грандиозное воздушное сражение.

Уже с начала апреля 1943 года в этом районе начались ожесточенные воздушные бои, в которых принимали участие десятки самолетов с каждой стороны. Официально же считается, что непосредственно первое воздушное сражение началось 17 апреля с

Командир истребительного корпуса генерал Савицкий поздравляет пилотов, заставивших вражеский истребитель сесть на нашем аэродроме. Интересно, что данный самолет принадлежал знаменитому впоследствии германскому асу Эриху Хартману. Но в этот раз на нем летел другой летчик





Штурмовики Ил-2 над Голубой линией



После боя над Таманью истребитель Як-1 вернулся с боевыми повреждениями. Механик помогает пилоту вынуть осколок вражеского снаряда из ноги



Подготовка к боевому вылету истребителя «Аэрокобра» летчика-аса Дмитрия Глинки, сбившего над Голубой линией 13 вражеских самолетов. А всего к концу войны на его счету будет 50 воздушных побед

попытки немцев разбомбить наших десантников, захвативших плацдарм Мысхако под Новороссийском. На выполнение этой миссии тогда были направлены 450 бомбардировщиков и 200 истребителей прикры-

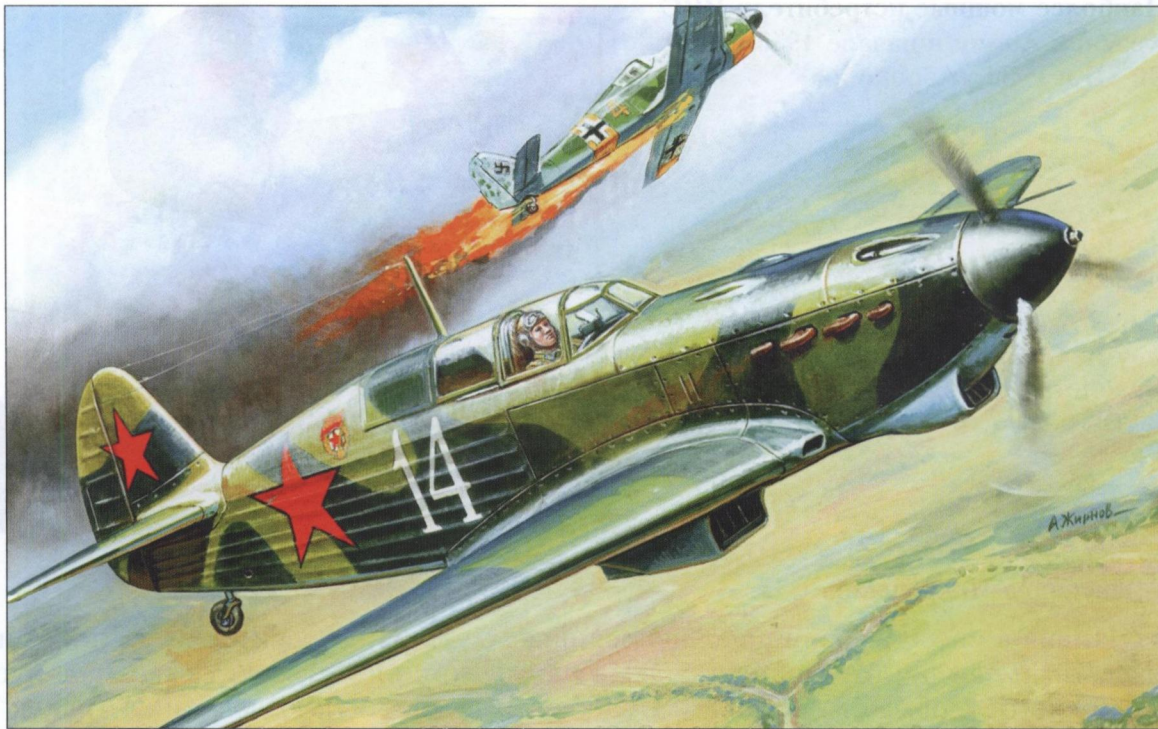
тия. С нашей стороны для противодействия немцам были брошены почти все наличные силы истребительной авиации. Об интенсивности тех боев может свидетельствовать тот факт, что лишь за первые 3 часа воздушного наступления немецкая авиация совершила более 1500 самолето-вылетов. Никогда до этого в бой не вступали такие массы истребителей и бомбардировщиков. Недаром эти бои называют воздушным сражением.

Затем, с 28 апреля, развернулось еще одно воздушное сражение уже в новом месте – в небе над станицей Крымской, которую штурмовали наши сухопутные войска. Летчики тогда тоже совершали по несколько боевых вылетов за день. В небе дрались до сотни самолетов сразу. А в конце мая произошло еще одно, уже третье сражение в районе станиц Киевская и Молдаванская.

К удивлению немцев, они так и не достигли желаемого результата. И хотя многие асы люфтваффе в ходе воздушных боев набрали баллы (именно на Кубани началась карьера лучшего германского летчика-аса Эриха Хартмана), толку от всего этого не было никакого. Потери германской бомбардировочной авиации как в воздушных боях, так и в ходе ударов советских самолетов по германским аэродромам были ужасными. Люфтваффе не смогли выполнить поставленную боевую задачу, а их основные силы в этом районе были разгромлены. Не оправдались ставки ни на самых лучших летчиков-асов, ни на новейшие самолеты. Истребительная авиация люфтваффе в ходе ожесточенных воздушных боев была обескровлена, потеряв до половины своего состава. Последние воздушные бои над «Голубой линией» завершились в начале июня. Немцы были вынуждены отвести отсюда свои потрепанные в боях авиационные части. Естественно, после этого «Голубая линия», оставшаяся без авиационного прикрытия, была прорвана. На Кубанской земле не осталось ни одного немца, кроме пленных. А воздушная битва над Голубой линией, в которой советские летчики одержали стратегическую победу, вошла в историю мировой авиации. По своей значимости это сражение сравнимо и с битвой за Москву, и со Сталинградской битвой.

Так что же произошло в небе над Кубанью весной 1943 года? Почему немцы не

**Истребитель
Як-7Б в
воздушном
бою над
Кубанью**



«Аэрокобра» советского летчика-аса Ивана Бабака в период битвы на Кубани (всего летчик сбил 35 немецких самолетов, из них 2 над «Голубой линией»)

смогли, как прежде, захватить и удержать господство в воздухе?

Во-первых, немцы никогда еще не сталкивались со столь большим числом наших самолетов. Причем пилоты этих самолетов в массе своей уже не страдали так называемой «мессершмиттобоязнью», что наблюдалась среди летчиков в 1941 и 1942 годах. Они уже не оборонялись, а нападали.

Во-вторых, немецкие асы встретились в небе над «Голубой линией» не только с необученными юнцами, как это было повсеместно еще совсем недавно, но и с хорошо подготовленными воздушными бойцами, имевшими определенный опыт. Наши летчики отошли от старой тактики ведения воздушного боя. Они уже не дрались на виражах, а активно применяли новые приемы, нападая на немцев сверху. Набирая большую скорость на пикировании, наши

истребители молниеносной атакой сбивали ведущего группы германских бомбардировщиков. Видя гибель своего командира, другие экипажи неприцельно сбрасывали бомбы и обращались в бегство. Здесь, на Кубани, вошел в практику боевой порядок «Этажерка», когда несколько групп наших истребителей шли на разных высотах, так что верхняя группа всегда имела возможность прийти на помощь нижней, атакуя немцев, связанных воздушным боем, на большой скорости.

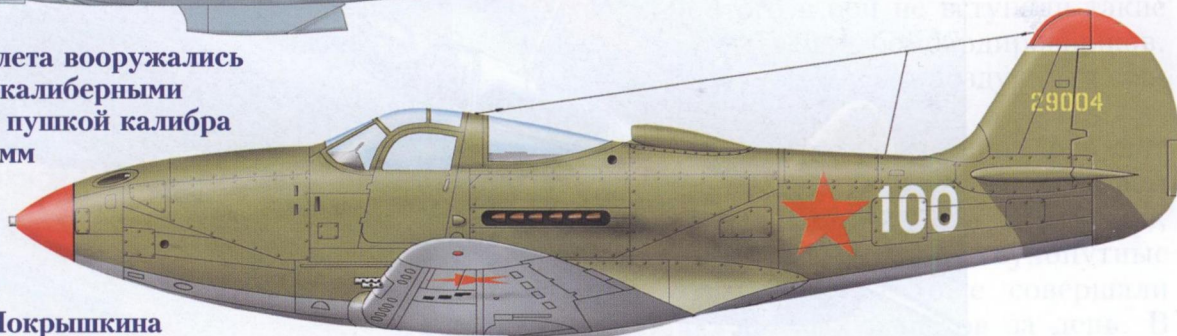


Начало 1943 года. Советские летчики осваивают истребитель «Аэрокобра». На снимке запечатлены два будущих героя воздушного сражения над Кубанью: Андрей Труд (он собьет здесь 12 немецких самолетов) и Вадим Фадеев (20)

**Наиболее мощные истребители ВВС
Красной Армии в начале 1943 года:
Як-7Б и P-39 «Аэрокобра»**



**Оба эти самолета вооружались
двумя крупнокалиберными
пулеметами и пушкой калибра
20 мм или 37 мм**



**«Аэрокобра»
Александра Покрышкина**

Именно в небе Кубани прославился наш известный летчик, будущий трижды Герой Советского Союза Александр Иванович Покрышкин. Здесь он уничтожил 16 вражеских самолетов. Так, 12 апреля над станцией Крымской Покрышкин в одном бою сбил 4 истребителя Мессершмитт Vf 109, позднее в этот же день он сбил еще 3 самолета, доведя число сбитых машин за день до 7 (в истории советской авиации был лишь один подобный случай). Еще через несколько дней Покрышкин сбил 3 пикирующих бомбардировщика Юнкерс Ju-87, а 28 апреля в составе группы из 8 истребителей разогнал три девятки пикирующих бомбардировщиков, лично уничтожив 5 из них!

Заслуги Покрышкина в сражении на Кубани были высоко оценены командованием, и уже 24 апреля он получил свое первое звание Героя Советского Союза.

Еще одним неприятным для немцев моментом стало то, что они явно недооценили военную технику противника. Направляясь в «командировку» на Кубань, фашистские асы были уверены, что летают на лучших в

мире истребителях, которые имеют неоспоримое превосходство над русскими «Яками», «ЛаГГами» и И-16 как по скорости, так и по мощи вооружения. Однако в небе Кубани уже не было устаревших тихоходных «ишачков» и «чаек». Не было здесь и тяжелых «МиГов», не имевших пушек. «Мессершмиттам» все чаще приходилось сражаться с более современными самолетами, производство которых в это время развернулось сразу на нескольких авиационных заводах. Это были истребители Як-1Б и Як-7, а также новейший Ла-5. На малых высотах, где как раз и шли воздушные бои, эти самолеты не уступали немецким ни по скорости, ни по маневренности.

Правда, асы люфтваффе были уверены, что имеют в руках один серьезный козырь... Их более тяжелые «мессершмитты» и «фокке-вульфы» развивали на пикировании очень большую скорость. Отразить их стремительный удар было очень сложно. К тому же, в самый опасный момент немецкие летчики легко выходили из боя пикированием. Ни один советский истребитель попросту не мог догнать их на снижении.

Но здесь, в небе Кубани, немцы столкнулись с совершенно новым самолетом — истребителем «Аэрокобра» американского производства, от которого не было спасения, потому как на пикировании он настигал и «мессершмитты», и «фокке-вульфы». Но главное — «аэрокобры» наводили жуткий страх на летчиков германской бомбардировочной авиации. Ведь если все прочие наши истребители вооружались одной-двумя пушками калибра 20 мм и парой пу-



**Советский летчик позирует у сбитого над
Кубанью пикировщика Юнкерс Ju 87**

На этой картине запечатлена атака Александра Покрышкина немецкого транспортного самолета Юнкерс Ju 52. Обратите внимание на то, что «аэрокобры» оснащены подвесными топливными баками



леметов, то на «Аэрокобре» стояла 37-мм пушка и шесть пулеметов, два из которых были крупнокалиберными. Залп «Аэрокобры» буквально разваливал германские самолеты в воздухе. А еще, благодаря подвесным топливным бакам, наши летчики улетали на «аэрокобрах» далеко в море и перехватывали там германские транспортные самолеты, пытавшиеся перебрасывать военные грузы обороняющимся немецким войскам по воздуху из Крыма. Немцы совершали подобные рейсы без истребительного прикрытия, потому как были уверены, что у нас нет дальних перехватчиков. И жестоко просчитались. Кстати, именно на «Аэрокобре» воевал на Кубани наш прославленный ас А.И. Покрышкин. И весь его дальнейший боевой путь в небе войны был связан именно с этим самолетом.

Конечно, сами по себе «аэрокобры» никоим образом не повлияли на исход сражения. Их тогда было еще очень мало. Так что основную тяжесть воздушных боев вынесли на своих плечах летчики истребителей Як-1, Як-7, ЛаГГ-3 и Ла-5. К тому же, по ряду летно-технических характеристик тяжелые неповоротливые «аэрокобры» уступали нашим более легким маневренным истребителям, а по опыту боевых действий на Западном фронте немцы знали, что «аэрокобры» — вообще никуда не годные само-

леты, от которых англичане отказались, а потому передали их русским. К удивлению немцев, летчики «аэрокобр» внесли существенный вклад в разгром германской авиации над «Голубой линией». А все дело в том, что к тому времени эти самолеты были уже существенно доработаны нашими инженерами и конструкторами, а наши летчики разработали новые тактические приемы и придумали, как на этих самолетах нужно воевать. Но обо всем по порядку...



Уборка хлеба на освобожденной от немцев земле Кубани под прикрытием зенитных пулеметов

Истребитель «Аэрокобра»



Чтобы вам была понятна история создания этого весьма необычного для своего времени самолета, нужно перенестись в далекий 1935 год. Именно тогда известная американская авиационная фирма «Консолидейтед» переехала из расположенного на севере США города Буффало в южный Сан-Диего. Однако часть сотрудников фирмы, в том числе вице-президент Лоренс Белл и главный инженер Роберт Вуд, не пожелав оставлять привычное место жительства, организовали свою фирму, получившую название «Белл».

Новая фирма сохранила хорошие связи с «Консолидейтед» и по договору производила для ее самолетов крылья, отдель-

ные узлы и детали. Однако положение мелкого субподрядчика вскоре перестало устраивать Лоренса Белла, и он рискнул приступить к разработке собственного самолета.

Роберт Вуд прекрасно понимал, что ему вряд ли удастся создать самолет, способный конкурировать с теми, что выпускали ведущие авиастроительные фирмы США – «Боинг», «Дуглас», «Локхид», «Кертисс». Ведь у этих фирм имелся солидный опыт. Гражданские авиакомпании и военно-воздушные силы традиционно закупали самолеты именно у них. И чем же тогда могла заинтересовать заказчиков никому не известная фирма «Белл»?



И тогда Вуд решил построить такой самолет, который просто поразил бы воображение военных.

Первым самолетом, самостоятельно спроектированным и построенным фирмой «Белл» в 1937 г., стал двухмоторный истребитель «Аэрокуда» (воздушная барракуда). Появление этого самолета произвело впечатление на выдавших виды специалистов. Ведь его внешний вид был довольно необычен.

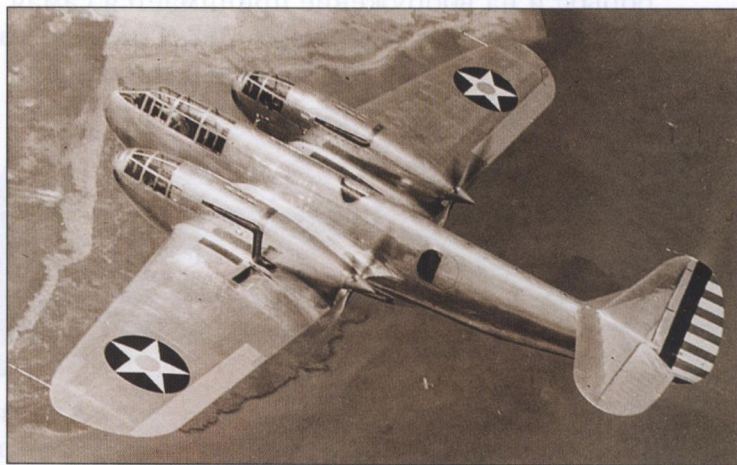
Главной особенностью «Аэрокуды» было то, что два ее двигателя, расположенные на крыле, приводили во вращение не тянущие, а толкающие воздушные винты. Это значительно снижало лобовое сопро-

тивление самолета, ведь мощному воздушному потоку, закрученному винтами, не нужно было обдувать крыло и мотогондолы. Кстати, винты находились довольно далеко от двигателей. Поэтому они приводились во вращение посредством специальных валов длиной свыше полутора метров. А еще на «Барракуде» стояло мощнейшее по тем временам вооружение, состоящее из двух 37-мм пушек и четырех пулеметов.

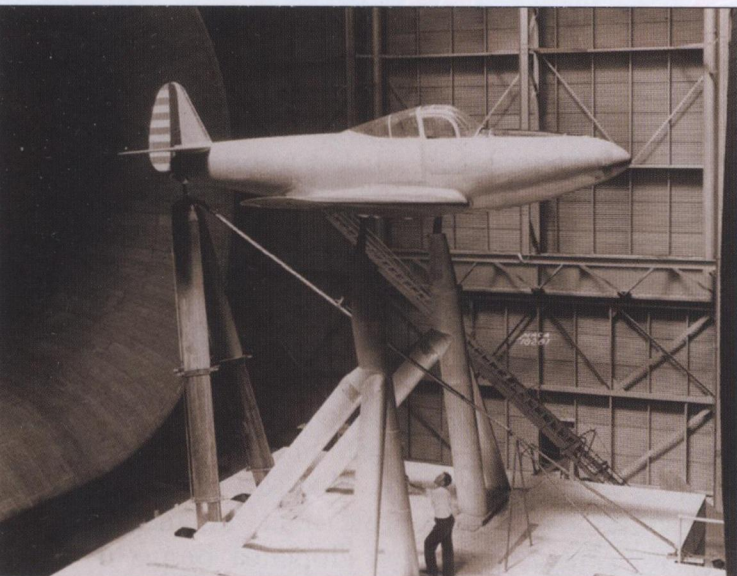
Конечно, военные не могли принять на вооружение столь необычный самолет. Уж слишком много в нем было использовано всевозможных новшеств. Но зато весь мир заговорил о новой фирме и ее талантливых конструкторах. Для Лоренса Белла и Роберта Вуда это очень много значило. К тому же опыт проектирования «Аэрокуды» очень пригодился при создании следующего истребителя, работы по которому были начаты в 1937 г.

В то время внимание всех авиационных специалистов было приковано к событиям в Испании, где в воздушных боях впервые столкнулись новые по тому времени типы самолетов. Ожесточенные схватки истребителей над Мадридом убедительно показали, что хозяином в небе стал скоростной одномоторный истребитель-моноплан. Именно здесь впервые проявил себя новейший немецкий истребитель Мессершмитт Вф 109.

Понятно, что работы по созданию аналогичных машин в это время начались практически во всех странах. В Англии фирмой «Супермарин» был создан отличный истребитель «Спитфайр», во Франции — Моран МС-406 и Девуатин D-520, в Советском Союзе начали проектировать сразу несколько типов истребителей, в ре-



Опытный самолет «Аэрокуда» фирмы «Белл»



Продувка полноразмерного макета истребителя Р-39 в аэродинамической трубе

зультате чего на вооружение были приняты истребители Як-1, МиГ-3 и ЛаГГ-3. Не стояли в стороне и Военно-воздушные силы США. В 1937 г. они тоже объявили конкурс на создание нового истребителя. Он должен был оснащаться двигателем мощностью 1100 л.с. и обладать скоростью полета не менее 570 км/ч – по тем временам очень высокое значение.

Американские военные не сомневались, что победителем конкурса окажется фирма «Кертисс», традиционно поставлявшая американской армии самолеты-истребители. Под требования военных конструкторы «Кертисс» создали истребитель Р-40, выпуск которого мог начаться хоть завтра.

В принципе, этот конкурс был просто формальностью. Нужно было всего лишь показать общественности, что в свободном американском обществе идет конкурентная борьба и на вооружение принимается самая лучшая военная техника.

Но на этот раз на конкурсе произошло



Первый опытный истребитель XP-39

замешательство, которое вызвала фирма «Белл», представившая проект довольно необычного самолета. Он настолько поразил военных специалистов, что они признали его весьма перспективным и рекомендовали к постройке.

Нет, не подумайте, что вместо «кертиссовского» Р-40 американская авиапромышленность бросилась строить истребители фирмы «Белл». Как и было запланировано, в крупносерийное производство пошел именно Р-40, известный впоследствии под названием «Томагавк» и «Киттихок». Но и творению Вуда дали путевку в жизнь, присвоив индекс Р-39.

6 апреля 1939 г. летчик-испытатель Джимми Тэйлор поднял в воздух первый опытный, пока еще невооруженный, самолет XP-39, на котором была достигнута потрясающая для того времени скорость 628 км/ч – куда большая чем та, что была определена в техническом задании. Кстати, опытный Р-40 показал максимальную скорость всего 550 км/ч.

После успешных полетов Тэйлора для продолжения летных испытаний были построены 13 предсерийных самолетов YP-39, вооруженных одной пушкой калибра 37 мм и четырьмя пулеметами, установленными в носовой части фюзеляжа (два были калибра 12,7 мм и два – 7,62 мм). Конечно, по сравнению с первым опытным невооруженным самолетом, их максимальная скорость упала. Но все равно она достигала внушительных 600 км/ч.

Вскоре фирма приступила к серийному производству самолетов, получивших обозначение Р-39С. Правда, военные все еще опасались, что столь необычный самолет вызовет трудности в эксплуатации. Поэтому они решили приобрести всего лишь 80 таких машин. Тем не менее появление нового, пусть даже мелкосерийного, истребителя привлекло серьезное внимание всех авиационных специалистов. Вокруг него начались жаркие споры. В печати публиковались как блестящие, так и резко отрицательные отзывы.

Внешне самолет Р-39 почти не отличался от других одномоторных истребителей, однако под обшивкой самолета было много необычного. Непривычным, прежде всего,



Доработанный самолет XP-39B в процессе испытаний

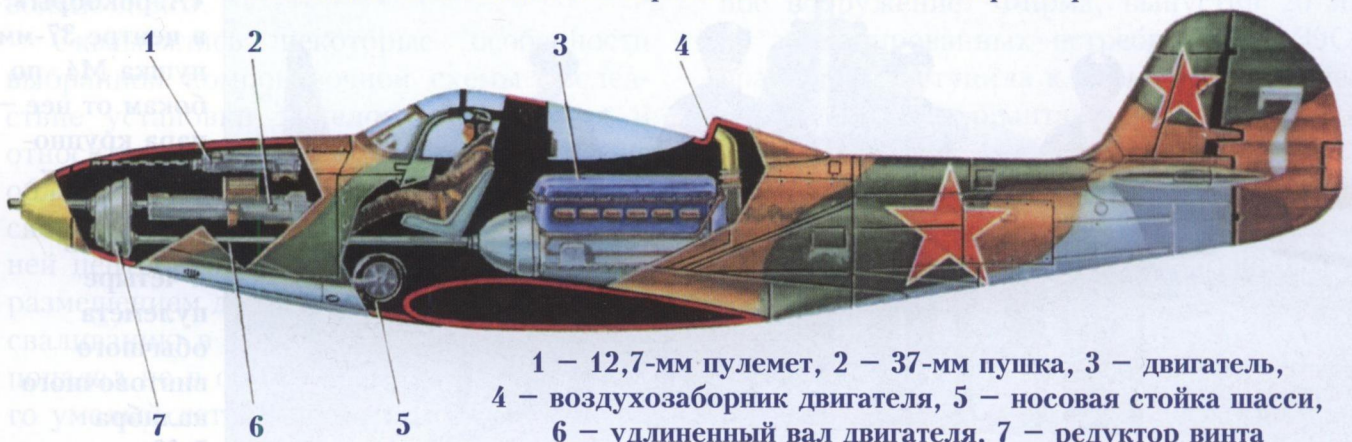
было расположение двигателя. Он стоял не в носовой части фюзеляжа, а за кабиной летчика, недалеко от центра тяжести. Винт же приводился во вращение посредством вала длиной около трех метров, который проходил под сиденьем пилота. Вот где пригодился опыт создания «Аэрокуды». Освободившееся таким образом пространство в носовой части фюзеляжа было использовано для размещения мощного вооружения. Необычным было и применение двух боковых дверей автомобильного типа для доступа в кабину летчика, и шасси с носовым колесом.

Что же привело конструкторов самолета к такому решению? Оказывается, еще на этапе проектирования новой машины они пришли к выводу, что основной характерной особенностью нового истребителя должна стать его огневая мощь. Конструкторы фирмы «Белл» были уверены, что у такого мощного государства, как Соеди-

ненные Штаты, не может быть соперников. Ни у одной соседней страны нет хороших истребителей. Так что крутить виражи незачем (о том, что Америке придется воевать в Европе, они даже и не думали). И конструкторы стали делать не истребитель для противодействия такому же противнику, а узкоспециализированный самолет, более подходящий для обороны побережья страны. Такой истребитель мог бы догнать и уничтожить скоростной бомбардировщик противника. Он также мог действовать против вражеских катеров, подкрадывающихся к берегам Америки, уничтожая их пушечным огнем. А раз так, то к чему высокая маневренность? Уж лучше поставить на самолет мощную пушку.

Еще на этапе предварительных исследований инженеры фирмы пришли к выводу, что простое увеличение числа пулеметов на самолете не обеспечит выполнения поставленных задач. Важнее было увеличить их

Особенности компоновки истребителя Белл P-39 «Аэрокобра»



1 — 12,7-мм пулемет, 2 — 37-мм пушка, 3 — двигатель, 4 — воздухозаборник двигателя, 5 — носовая стойка шасси, 6 — удлиненный вал двигателя, 7 — редуктор винта

калибр. В это время немцы и французы уже начали ставить на свои истребители размещенную в развале цилиндров V-образного двигателя 20-мм пушку, ствол которой проходил сквозь втулку воздушного винта. Такие же пушечные установки в годы войны стояли и на советских истребителях Як-1, Як-3, Як-7 и Як-9, а также на ЛаГГ-3.

В США и Англии моторы, позволяющие совместить их с пушкой, отсутствовали, и одномоторные истребители вооружались только пулеметами. Следовательно, для того чтобы разместить в носовой части фюзеляжа истребителя мощное 37-мм автоматическое орудие, имеющее гораздо большее разрушающее действие, чем 20-мм пушки самолетов вероятного противника, требовалось куда-то убрать двигатель. Именно это обстоятельство и натолкнуло на мысль разместить на самолете Р-39 двигатель за кабиной летчика.

Наряду с огневой мощью следовало осуществить и такой важный принцип, как обеспечение эксплуатации самолета даже со слабо подготовленных взлетно-посадочных полос. Из статистических данных было известно, что 75% потерь самолетов в результате аварий происходит при взлете и посадке, производимых на недостаточно подготовленных аэродромах, а также при плохой погоде или ночью. Учитывая эти данные, фирма «Белл» спроектирова-

ла для самолета трехстоечное шасси с носовым колесом, что позволило летчикам совершать рулежку по земле на гораздо больших скоростях, взлетать и садиться даже на раскисший грунт, не боясь капотирования (опрокидывания самолета через нос), что было присуще практически всем истребителям 30-х и начала 40-х годов.

Такая схема трехстоечного шасси не могла быть реализована ни на одном другом истребителе мира, так как наличие двигателя в носовой части фюзеляжа затрудняло уборку носовой стойки. Размещение же двигателя за кабиной летчика значительно облегчило решение поставленной задачи.

В связи с тем, что Р-39 являлся первым в мире одномоторным истребителем, снабженным трехстоечным шасси, в целях его предварительной отработки была изготовлена опытная тележка, масса которой, а также расположение колес полностью соответствовали размещению шасси на самолете. Этот подвижный испытательный стенд опробовали на устойчивость и проходимость по различным грунтам и на различных рельефах местности при скорости, близкой к посадочной скорости самолета (около 120 км/ч).

Необычная компоновка самолета Р-39 позволила также решить еще одну непростую задачу — обеспечить хороший обзор, необходимый летчику для успешного веде-



Механики демонстрируют вооружение «Аэрокобры»: в центре 37-мм пушка М4, по бокам от нее — пара крупнокалиберных 12,7-мм пулеметов и четыре пулемета обычного винтовочного калибра 7,62 мм



Истребители армии США, принятые на вооружение в начале 1940-х годов: на переднем плане Рипаблик Р-43 «Лансер», за ним Кертисс Р-40 «Томагавк», Белл Р-39 «Аэрокобра» и двухмоторный Локхид Р-38 «Лайтнинг». Обратите внимание на то, каким «зализанным» кажется Р-39 на фоне конкурентов

ния воздушного боя. Отсутствие двигателя в носовой части самолета позволило выдвинуть кабину летчика вперед и одновременно улучшить аэродинамику носовой части фюзеляжа, придав ей более заостренный вид по сравнению с тем же самым Р-40.

Новый истребитель отличался и очень хорошей аэродинамикой. Водяной и масляный радиаторы были установлены не в выступающих обтекателях, а внутри крыла. Охлаждающий же воздух поступал к ним через отверстия, расположенные в носке крыла. В результате внешние формы самолета получились очень плавными.

Летные испытания опытных самолетов Р-39 в различных вариантах проходили довольно долго.

Сказывались некоторые особенности выбранной компоновочной схемы. Вследствие установки тяжелого вооружения и относительно слабого двигателя самолет не обладал достаточными высотой полета и скороподъемностью, а из-за предельно задней центровки, обусловленной необычным размещением двигателя, имел склонность к сваливанию в штопор. К тому же самолет попадал не в обычный штопор, из которого умелый летчик легко мог вывести его в горизонтальный полет, а в так называемый

плоский, при котором рули становились абсолютно неэффективны. Вывести Р-39 из плоского штопора у летчика не было никакой возможности. Оставалось полагаться лишь на парашют. В общем, летать на Р-39 было не просто. Летчики с интересом присматривались к новому истребителю, но относились к нему как к «гадкому утенку».

Но бушевавшая в Европе Вторая мировая война потребовала огромного количества боевых машин, и начавшийся выпуск истребителей Р-39 был резко увеличен. Согласно требованиям армии, на самолет стали устанавливать протектированные крыльевые топливные баки, дополнительные подвесные баки, броню и более мощное вооружение. Фирма, выпустив 20 из 80 запланированных истребителей Р-39С, сразу же приступила к производству более совершенного варианта, получившего обозначение Р-39D.

В отличие от истребителя Р-39С на нем вместо четырех фюзеляжных пулеметов были сохранены только два крупнокалиберных пулемета «Кольт-Браунинг» с боекомплект по 270 патронов, но зато в консолях крыла были установлены четыре пулемета калибра 7,62 мм с боезапасом по 1000 патронов. Кроме того, истребитель



«Аэрокобра» в составе военно-воздушных сил Великобритании

P-39 выпускался с пушкой калибра 20 мм. И хотя ее мощь была меньше, чем у 37-мм пушки, зато боекомплект возрос с 30 до 60 снарядов. Эта модификация оказалась настолько удачной, что армейская авиация

США заключила с фирмой «Белл» контракт на изготовление почти тысячи таких машин.

Уже в самом начале Второй мировой войны желание приобрести 200 истребите-

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что конструкция фюзеляжа «Аэрокобры» напоминала не столько самолет, сколько автомобиль?

Все цельнометаллические самолеты со времен Второй мировой войны и по сей день, будь то истребители, бомбардировщики или пассажирские лайнеры, имеют схожую конструкцию фюзеляжей – это, как правило, алюминиевая оболочка (обшивка), подкрепленная силовыми элементами – шпангоутами и стрингерами. В целом фюзеляж самолета по конструкции напоминает корпус корабля.

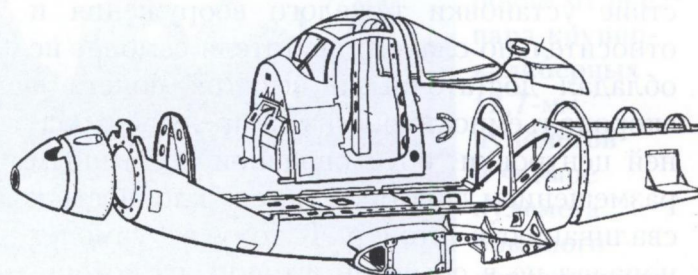
Но подобные фюзеляжи очень «не любят», когда в них делают вырезы. Это сильно ослабляет их конструкцию.

К примеру, в конструкции самолетов-истребителей периода Второй мировой войны имелся только один большой вырез – под кабину пилота. Мотор крепился к фюзеляжу спереди. Хвостовое колесо (дутик) часто вообще не убиралось, так что никаких ниш в фюзеляже под его уборку тоже не делали.

А вот на фюзеляже «Аэрокобры» по-

лучались сплошные вырезы – и под нишу передней стойки шасси, и под кабину пилота. Также нужно было сделать вырезы для доступа к двигателю и в отсек вооружения. Вот почему фюзеляж «Аэрокобры» пришлось делать иначе.

Его основу образовывали две мощные параллельные балки, что делало фюзеляж похожим на раму автомобиля, на которую, по-автомобильному же, крепились двигатель, кабина летчика, капоты моторного отсека и отсека вооружения. Даже двери в кабине пилота были сделаны, как в автомобиле, с опускающимися боковыми стеклами. И только хвостовая часть фюзеляжа выполнялась по привычной авиационной технологии.



**Технологическое членение фюзеляжа
«Аэрокобры»**

лей Р-39 выразила Франция. Однако из-за быстрого поражения в войне эти самолеты ей не понадобились.

В апреле 1940 года от правительства Великобритании также поступил заказ на поставку для английских ВВС почти семи сотен самолетов Р-39.

В связи с тем, что в английских ВВС все самолеты обозначались не индексами, а имели собственные названия, истребитель Р-39 получил наименование «Аэрокобра».

В отличие от американских Р-39 на английских «аэрокобрах» устанавливали английское оборудование и крыльевые пулеметы калибра 7,7 мм.

В Великобританию первые «аэрокобры» начали поступать в июле 1941 г. Надо сказать, что новый самолет разочаровал английских пилотов. Несмотря на мощное вооружение, он оказался плохим истребителем из-за малого потолка, низкой скороподъемности и плохой маневренности.

Таким образом, истребители Р-39 в Англии оказались не у дел, и уже в декабре 1941 г. они были сняты с вооружения. Часть самолетов направили на Ближний Восток и в Юго-Восточную Азию, другую — предложили Советскому Союзу в качестве военной помощи по так называемому ленд-лизу.

И вот тут-то «Аэрокобра» проявила себя совершенно с другой стороны. К удивлению и англичан, и американцев, этот «гадкий утенок» на Восточном фронте буквально преобразился, превратившись в самую настоящую «воздушную кобру» — страшную и опасную для пилотов люфтваффе, одним своим появлением в воздухе, вызывавшую у них панический ужас.

Так что же такое произошло с «Аэрокоброй» в нашей стране?

«КОЗА-ЕГОЗА»

Командование Советских ВВС в это время уже имело представление о тех трудностях, с которыми столкнулись наши летчики и техники, эксплуатирующие иностранные истребители «Харрикейн» и «Томагавк», поступавшие к нам по ленд-лизу из Англии и США. Поэтому было принято решение в действующие части «аэрокобры» сразу не направлять.



Подготовка вооружения на британской «Аэрокобре». Обратите внимание на ствол 20-мм пушки, выступающий из кока винта

Для сборки и облета новых машин была сформирована специальная группа, которой пришлось проводить тщательное исследование летно-технических характеристик истребителей Р-39 и заниматься устранением различных дефектов.

В ходе испытаний подтвердились претензии англичан к американскому самолету. Летные характеристики машин оказались гораздо ниже тех, что были заявлены фирмой «Белл».

Так, максимальная скорость, которую самолет развивал в горизонтальном полете на высоте 4 км, оказалась вовсе не 600, а 585 км/ч, что было на 50 – 60 км/ч меньше, чем у новейших немецких истребителей Мессершмитт Вф 109F и Фокке-Вульф Fw 190А.

Впрочем, среди наших пилотов и такая скорость считалась очень неплохим результатом. Ведь отечественные истребители Як-1 и ЛаГГ-3 летали еще на 20–30 км/ч медленнее, а основной истребитель начального периода войны И-16 вообще не дотягивал и до 500 км/ч. Чуть быстрее 500 км/ч летал и английский «Харрикейн», поставлявшийся в нашу страну из Великобритании.

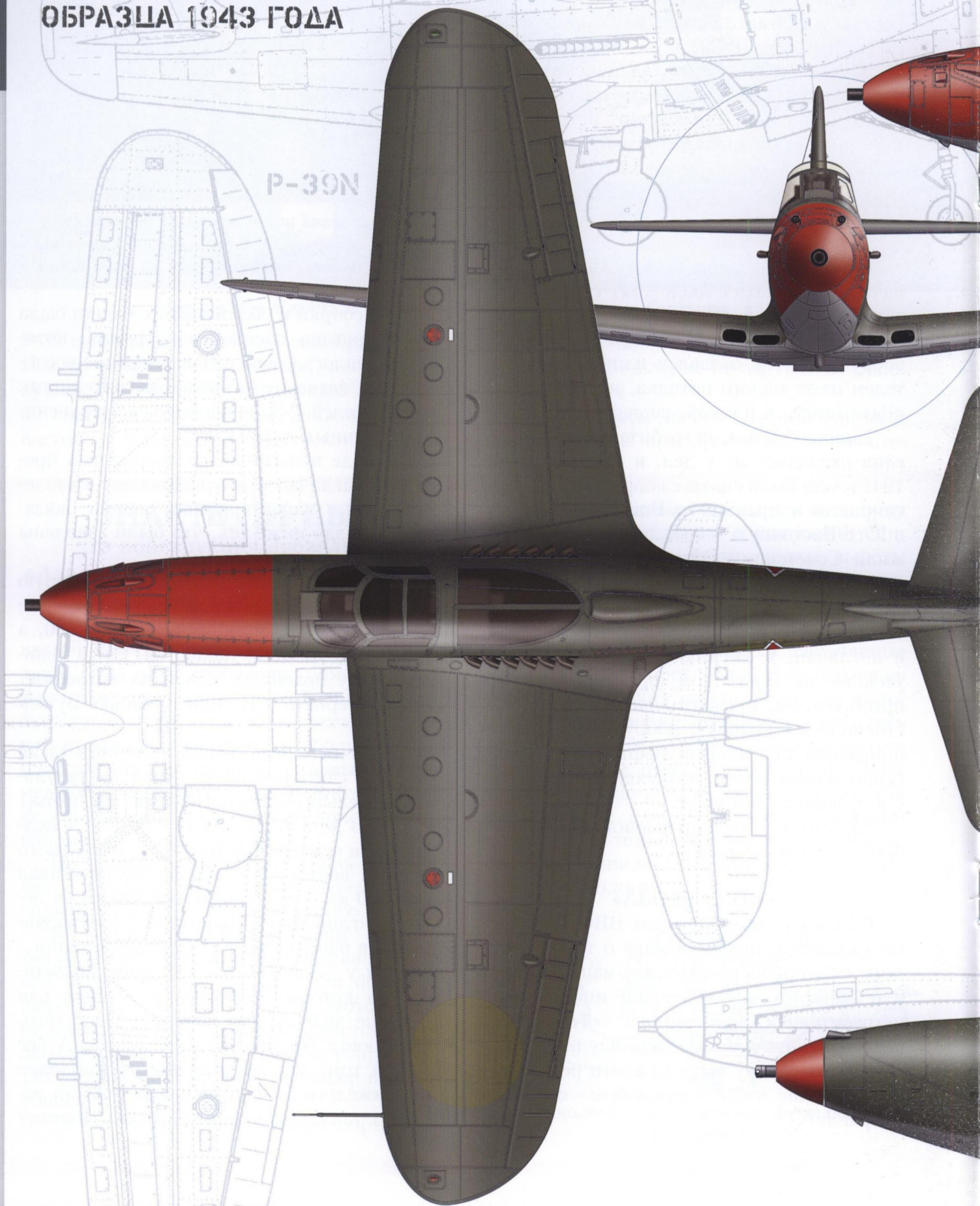
Был у «Аэрокобры» еще один недостаток, за который британские летчики как раз и не любили этот самолет. Мало того, они просто боялись на нем летать. А все дело в том, что из-за заднего расположения тяжелого двигателя центр тяжести самолета также был смещен назад. Поэтому

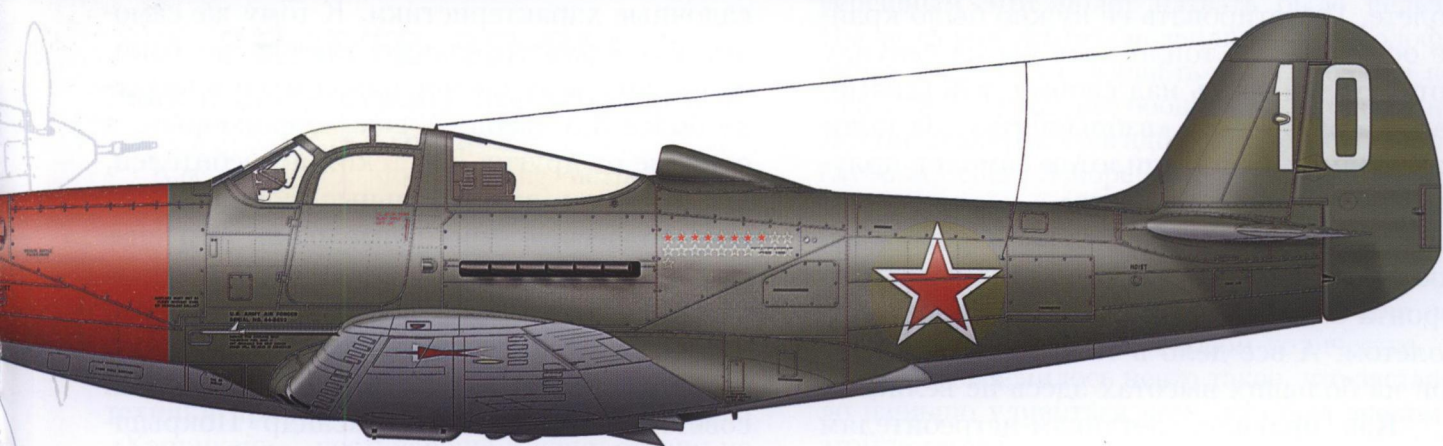
“ВОЗДУШНАЯ КОБРА”

ИСТРЕБИТЕЛЬ “АЭРОКОБРА”
МОДИФИКАЦИИ P-39D
ОБРАЗЦА 1943 ГОДА

P-39D

P-39N





На «Аэрообре», представленной на рисунке, в 1943 году летал майор П.С. Кутахов — будущий Главнокомандующий Военно-Воздушными Силами нашей страны

ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ «АЭРОКОБРА» И «КИНГКОБРА»

		P-39Q	P-63A
Длина самолета	м	9,2	9,96
Размах крыла	м	10,37	11,7
Площадь крыла	м ²	19,8	23,1
Максимальная взлетная масса	кг	3780	4770
Двигатель	л.с.	1200	1500
Максимальная скорость	км/ч	600	656
Потолок	м	10700	13000
Максимальная дальность полета с подвесными топливными баками	км	1700	3500
Вооружение: пушка калибра 37 мм и два пулемета калибра 12,7 мм (еще два дополнительных пулемета калибра 12,7 мм можно подвесить под крылом)			

ИСТРЕБИТЕЛЬ P-63A «КИНГКОБРА», 1944 г.



Рисунок Андрея Юргенсона

«Кобра» не отличалась устойчивостью в полете. Пилотировать ее нужно было крайне осторожно. Стоило хотя бы на секунду потерять контроль над своими действиями, как «Кобра» могла «взбрыкнуть». За такое поведение у наших пилотов самолет получил прозвище «Коза-егоза».

Но, как ни странно, даже тяжелая непослушная «Аэрокобра» для Восточного фронта оказалась весьма эффективным самолетом. А все дело в том, что воздушные бои на больших высотах здесь не велись.

Как правило, летчикам-истребителям приходилось прикрывать штурмовики Ил-2 и пикирующие бомбардировщики Пе-2. А эти самолеты, как известно, наносили удары с относительно небольших высот.

С небольших высот по позициям наших войск действовали и ненавистные «лаптежники» – германские пикирующие бомбардировщики Юнкерс Ju 87. Именно они до середины войны были главной целью для наших перехватчиков. Для прикрытия своих бомбардировщиков немцы выделяли большие группы истребителей. Но на малых высотах фашисты не могли использовать скоростных преимуществ своих «мессершмиттов» и «фокке-вульфов», сопровождавших «юнкерсы». Так что советские летчики с успехом били противника и на тяжелых «Аэрокобрах».

А еще «Аэрокобры», обладавшие мощным вооружением, сами привлекались для ударов по наземным и морским целям.

Как показал опыт эксплуатации, у «Аэ-

рокобры» оказались неплохие взлетно-посадочные характеристики. К тому же самолет имел вместительные топливные баки, благодаря чему он мог находиться в воздухе более 3,5 часов. А еще «аэрокобры», в отличие от других советских истребителей, могли нести вместительные дополнительные подвесные топливные баки, что значительно увеличивало дальность и продолжительность полета. Как уже упоминалось выше, на самолете с подвесными баками в ходе битвы над Кубанью летал известный советский летчик-ас Александр Покрышкин. Он не раз со своими товарищами вылетал на свободную охоту и сбивал немецкие транспортные самолеты в таких удаленных районах, в которых встретить наши истребители немцы попросту не ожидали, а потому и не обеспечивали свои транспортные «юнкерсы» истребительным прикрытием.

Но главное, что очень понравилось нашим летчикам – так это мощное вооружение. На «кобрах», поступавших к нам из Великобритании, стояла 20-мм английская пушка и шесть пулеметов (два крупнокалиберных и четыре пулемета обычного винтовочного калибра).

На «Аэрокобрах», которые чуть позже начали поступать к нам непосредственно из США, стояла уже не 20-мм, а 37-мм пушка! Конечно, скорострельность ее была не столь высокой, зато одного попадания 650-граммового снаряда вполне хватало для уничтожения любого самолета противника.



Одна из первых «Аэрокобр», поступивших в нашу страну из Англии

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, как в нашу страну попала первая «Кобра»?

Как известно, поступление истребителей «Аэрокобра» в нашу страну началось в начале 1942 года. Но мало кто знает об одном удивительном факте...

После начала Великой Отечественной войны на аэродроме под Кинешмой была организована авиабаза, на которой наши летчики и техники принимали от англичан истребители «Харрикейн», поступавшие в нашу страну по ленд-лизу. Здесь же находились британские специалисты. «Харрикейны» в Кинешму доставлялись из северных портов в ящиках в разобранном виде. Здесь при участии англичан наши техники их собирали, а пилоты перегоняли на фронт.

И вот, в самом конце 1941 года, разобрав очередной ящик, собравшиеся увидели необычный летательный аппарат. Никакой технической документации на него не было.

Английские инженеры, почесав затылки, предположили, что это и есть та самая «Аэрокобра», о которой они много что слышали, но которую сами ни разу не видели. А так как с подобным самолетом они не были знакомы, то и собирать его отказались.

Но надо же что-то делать! Война идет полным ходом. Враг стоит у стен Москвы, а тут боевой самолет покоится в ящике.

В общем, наши техники засучили рукава, вытащили из ящика отдельные части и собрали из них истребитель. Потом завели и прогрели двигатель. Все вроде бы работало. Правда, в ящике не оказалось ни пушки, ни пулеметов. Но оружие, в принципе, можно было поставить и свое, отечественное. Ставили же советские пушки и пулеметы на английские «харрикейны».

Осталось лишь облетать собранную машину. Но вот тут-то возникла загвоздка. Ведь у «Аэрокобры», как мы знаем, было шасси с носовым колесом. Взлет на таком самолете сильно отличается от взлета самолета с хвостовым «дутиком». Никто из наших пилотов не решался полететь на заморской диковинке.

Об удивительной «посылке» сообщили командованию. Вскоре на аэродром прибыл летчик-испытатель капитан Владимир Голофастов, которому было поручено принять самолет.

С огромным интересом советские и британские летчики и техники следили за первым полетом незнакомого самолета. Конечно,

успешным этот полет назвать было нельзя. После взлета двигатель заклинило, и Голофастову пришлось совершать вынужденную посадку. К счастью, все обошлось благополучно. Летчик мастерски посадил самолет на брюхо в глубокий снег. Вскоре об этом эпизоде все забыли. На аэродроме вновь приступили к сборке и облету «Харрикейнов».

Шок наступил позднее, после того, как в феврале-марте 1942 года «кобры» начали поступать в Кинешму в массовом количестве.

И тут выяснилось нечто такое, что заставило изрядно удивиться всех, кто был знаком с этой историей.

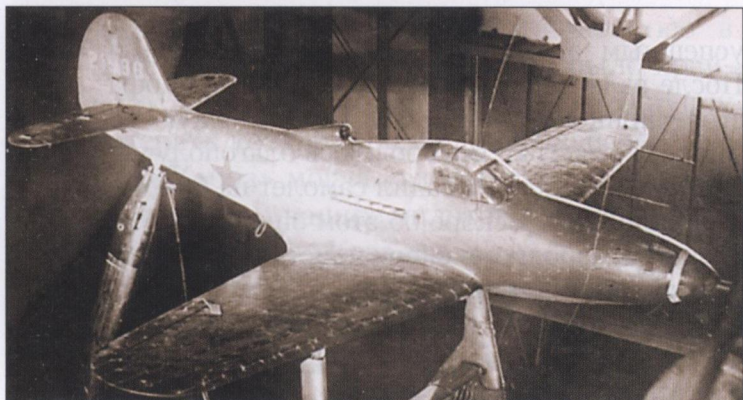
Оказывается, кроме полностью боеготовых самолетов, союзники должны были направлять нам и запасные части. Англичане же в качестве запасных частей отправляли нам разукomплектованные битые и списанные самолеты. Естественно, ремкомплекты отправляли без всякой документации и вооружения. Просто засовывали в ящик всякий хлам.

В принципе, это вполне нормальное явление. Такой метод ремонта применяется и сегодня. Его в шутку называют каннибализацией. Но вот что случилось в данном случае...

Ящик с ремкомплектом, обогнав поставки боевых самолетов, первым пришел в Кинешму. Наши техники, даже не имея никаких документов, собрали из него вполне работоспособный самолет, а Голофастов еще и умудрился поднять его в воздух.

Самое поразительное заключается в том, что «Аэрокобра», как мы уже знаем, из-за расположения двигателя в задней части фюзеляжа была очень неустойчива в полете. На малых скоростях она порывалась задрать нос и сорваться в штопор. Вот почему ее нос всегда должен был быть загружен.

Американские конструкторы знали об этом и предусмотрели ряд интересных мер. Так, например, гильзы от пушечных снарядов и пулеметных патронов во время стрельбы не выбрасывались из самолета, а собирались в специальных лотках. Так даже несколько килограммов латуни оставались в носовой части самолета, препятствуя изменению центровки. Извлекались стреляные гильзы из самолета уже на земле. Но на той «Аэрокобре», что Голофастов поднял в воздух, не то что патронов не было, на ней вообще не было ни пушки, ни пулеметов. Взлет такого самолета (с предельно задней центровкой) грозил смертельной опасностью. И то, что советский летчик не разбился на таком самолете, говорит о его высочайшем мастерстве и профессионализме.



Продувка «Аэрокобры» в аэродинамической трубе ЦАГИ

Кстати, огневую мощь истребителей можно оценить по такой характеристике, как вес минутного залпа. Так вот, если истребитель Як-1 за минуту непрерывного огня выбрасывал 105 кг свинца, то «Аэрокобра» — 204 кг. Даже новейший истребитель Ла-5, появившийся в 1942 году и вооруженный двумя 20-мм пушками, давал минутный залп в 136 кг.

Необходимо отметить, что американские конструкторы, инженеры и рабочие с глубоким пониманием отнеслись к предложениям Советских ВВС по улучшению конструкции самолета. Специалисты фирмы «Белл» приезжали в Советский Союз, бывали в воинских частях, на месте изучали причины и обстоятельства аварий. Наши инженеры и пилоты, в свою очередь, были



Испытания «Аэрокобры» на штопор. В хвостовой части на специальной балке закреплен противоштопорный парашют

командированы в США, где помогали фирме «Белл» проводить работы по совершенствованию истребителя P-39. К доработке «Аэрокобры» был подключен и крупнейший центр советской авиационной науки — Центральный аэрогидродинамический институт имени Н.Е. Жуковского (ЦАГИ).

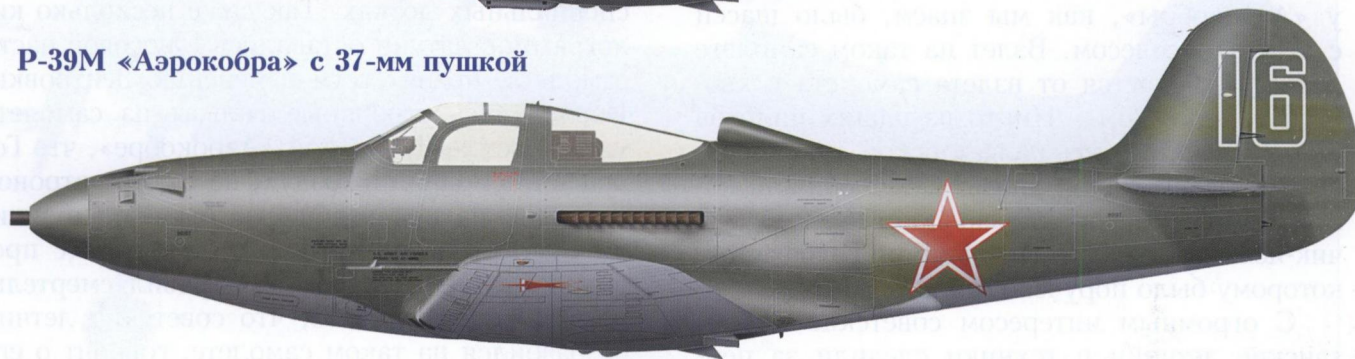
Как оказалось, у истребителя P-39 во время резкого маневрирования возникала деформация обшивки на хвостовой части фюзеляжа и оперении. Случались даже поломки лонжеронов стабилизатора, что приводило к авариям и катастрофам.

На основании проведенных в ЦАГИ исследований, были разработаны мероприятия по усилению конструкции поставляемых самолетов. Позднее, также совместно с ЦАГИ, были проведены работы по изу-

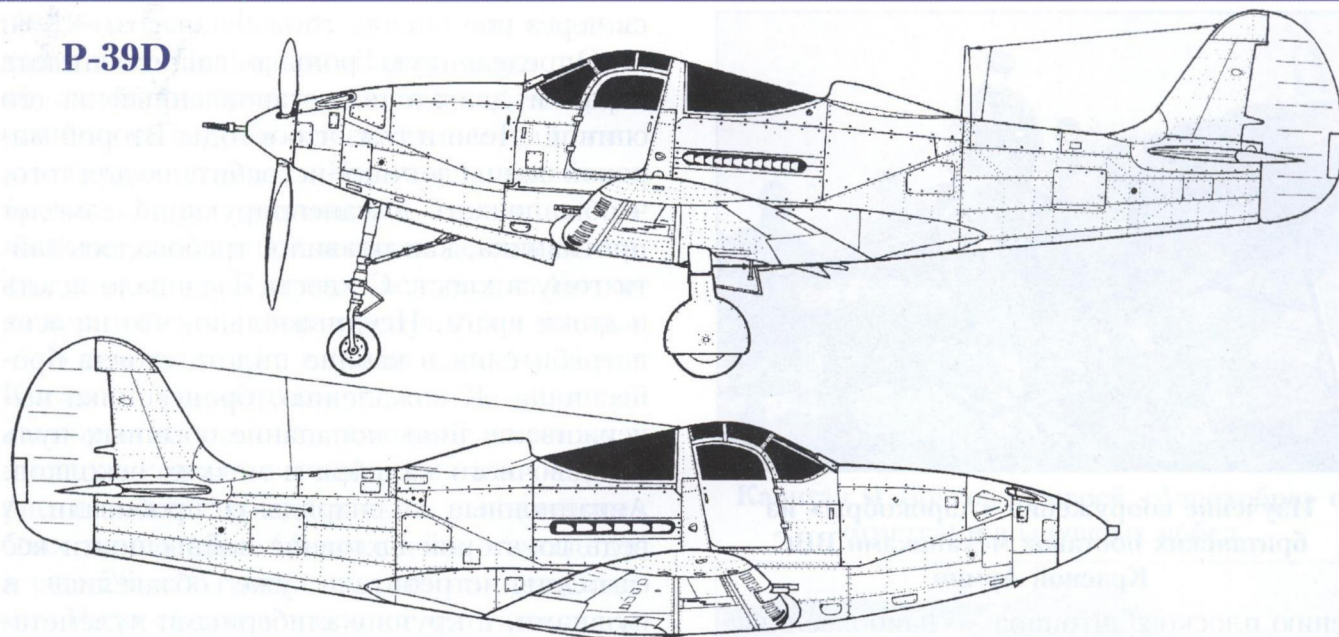
P-39D «Аэрокобра» с 20-мм пушкой



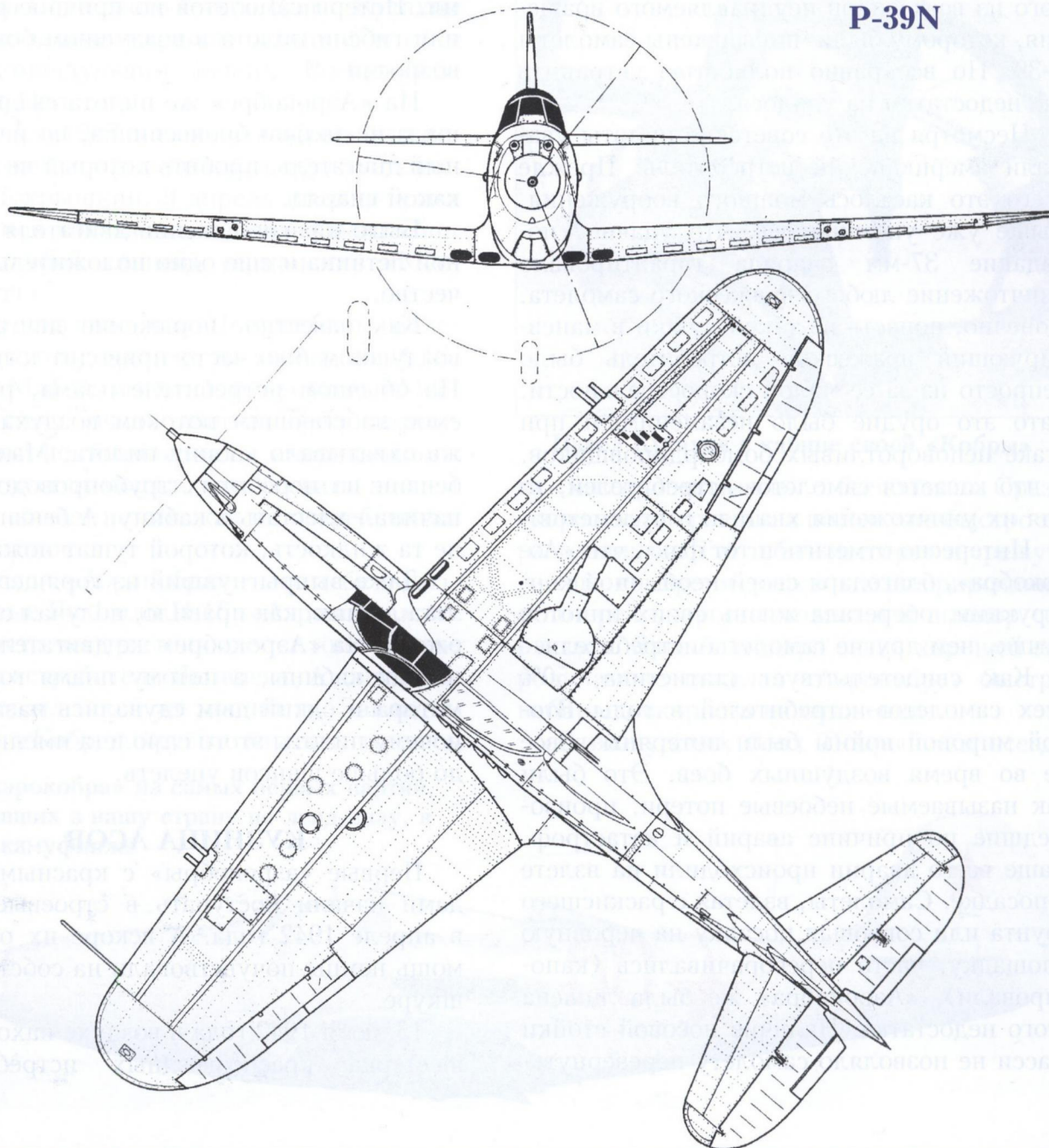
P-39M «Аэрокобра» с 37-мм пушкой



P-39D



P-39N





Изучение вооружения «Аэрокобры» из британских поставок механиками ВВС Красной Армии

чению плоского штопора — наиболее опасного из всех видов неуправляемого вращения, которому были подвержены самолеты Р-39. Но все равно полностью устранить все недостатки не удалось.

Несмотря на это советские пилоты уважали американский истребитель. Прежде всего это касалось мощного вооружения. Выше уже упоминалось, что удачное попадание 37-мм снаряда гарантировало уничтожение любого вражеского самолета. Конечно, попасть из такой пушки в маневрирующий вражеский истребитель было не просто из-за ее малой скорострельности. Зато это орудие было незаменимым при атаке неповоротливых бомбардировщиков. А что касается самолетов-истребителей, то для их уничтожения хватало и пулеметов.

Интересно отметить и тот факт, что «Аэрокобра», благодаря своей необычной конструкции, оберегала жизнь своих пилотов лучше, чем другие самолеты-истребители.

Как свидетельствует статистика, 50% всех самолетов-истребителей в годы Второй мировой войны были потеряны вовсе не во время воздушных боев. Это были так называемые небоевые потери, произошедшие по причине аварий и катастроф. Чаще всего аварии происходили на взлете и посадке. Самолеты, взлетая с раскисшего грунта или совершая посадку на неровную площадку, часто переворачивались (капотировали). «Аэрокобра» же была лишена этого недостатка. Наличие носовой стойки шасси не позволяло самолету перевернуть-

ся через нос.

Определенную роль в защите пилота играл и двигатель, установленный за его спиной. Дело в том, что в годы Второй мировой войны летчику-истребителю для того, чтобы попасть в маневрирующий самолет противника, как правило, требовалось зайти тому в хвост. С хвоста следовало ждать и атаки врага. Неудивительно, что на всех истребителях в кабине пилота стояла бронеспинка. К сожалению, бронеспинка выдерживала лишь попадание обычных пуль винтовочного калибра и мелких осколков. Авиационные же снаряды ее пробивали. А ведь во второй половине войны почти все самолеты-истребители уже обзавелись и пушками, и крупнокалиберными пулеметами. Потери самолетов по причине ранения или гибели пилота в воздушном бою резко возросли.

На «Аэрокобре» же пилота сзади защищала не только бронеспинка, но и массивный двигатель, пробить который не мог никакой снаряд.

Было в расположении двигателя за спиной летчика и еще одно положительное качество.

Как известно, поражение двигателя в воздушном бою часто приводит к пожару. На обычном истребителе пламя, раздуваемое набегающим потоком воздуха, сразу же охватывало кабину пилота. Мало того, бензин из перебитых трубопроводов тоже начинал хлестать в кабину. А бензин — это не та жидкость, которой тушат пожар.

Даже выпрыгнувший из горящего самолета летчик, как правило, получал сильные ожоги. На «Аэрокобре» же двигатель стоял позади кабины, а потому пламя горящего мотора и едкий дым сдувались назад. Вот почему пилоты этого самолета имели гораздо больше шансов уцелеть.

КУЗНИЦА АСОВ

Первые «аэрокобры» с красными звездами начали поступать в строевые части в апреле 1942 года. А вскоре их огневую мощь немцы почувствовали на собственной шкуре.

15 июля 1942 года в воздухе находилась шестерка краснозвездных истребителей

из 19-го гвардейского авиаполка, ведомая капитаном Бочковым. Вдруг наши летчики заметили группу немецких бомбардировщиков, сопровождаемую шестнадцатью «мессершмиттами». Несмотря на явное превосходство противника, отважные пилоты вступили в бой и сбили девять немецких самолетов. При этом вся группа Бочкова вернулась на свой аэродром без потерь.

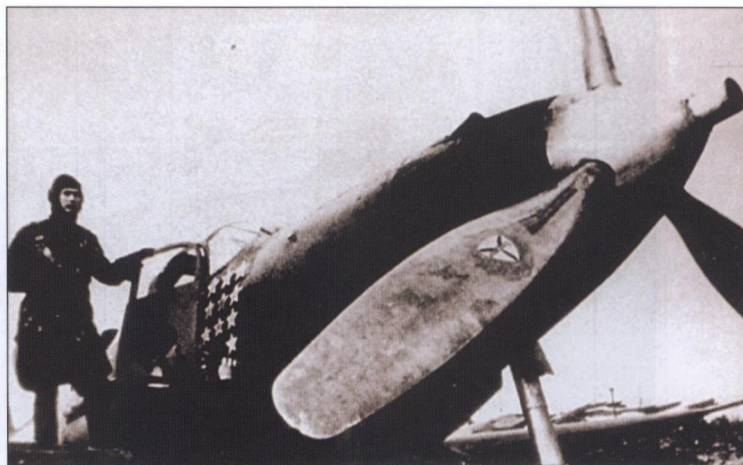
В том же полку служил капитан Павел Кутахов. Он первым освоил необычный «заморский» самолет, который поначалу у многих летчиков вызывал сильное недоверие и даже страх. Кутахов в воздушных боях лично сбил 14 вражеских самолетов, а еще 28 – в группе со своими товарищами. Надо сказать, что впоследствии дважды Герой Советского Союза Павел Кутахов получил звание маршала авиации и стал главнокомандующим наших Военно-Воздушных Сил.

В начале 1943 г. на «аэрокобры» был перевооружен полк, в котором служил Александр Покрышкин. 9 апреля полк вступил в бой, и в тот же день Покрышкин сбил над «Голубой линией» германский «Мессершмитт».

Надо сказать, что Покрышкин, полетавший к тому времени не только на И-16, Як-1 и МиГ-3, но и на трофейном «Мессершмитте», очень внимательно изучил все скрытые возможности американского истребителя и понял, что воевать на нем следует совсем не так, как на истребителях других типов.

Тяжелая «Аэрокобра» – это тебе не маневренные Як-1 или И-16. «Аэрокобра» весила почти четыре тонны – на тонну больше, чем истребитель Яковлева. А двигатель на ней стоял такой же мощности. Закладывать на «Кобре» крутые виражи, гоняясь

Р-39 «Аэрокобра» из самых первых партий, поступивших в нашу страну по ленд-лизу, в зимнем камуфляже



Капитан И. Бочков на своей «Аэрокобре» с отметками воздушных побед



Павел Кутахов в кабине своей «Кобры»

за «мессершмиттами», – бесполезно. Сразу скорость потеряешь, а потом уже быстро не разгонишься. Тут тебя «мессера» и срежут. А еще во время резкого маневрирования с потерей скорости можно и в штопор сорваться. Зато благодаря очень хорошей аэродинамике тяжелая «Аэрокобра» быстро набирала скорость на снижении.

В воздушных боях Покрышкин всегда





Слева: «Аэрокобра» с красными звездами в полете над территорией США во время перелета с завода на Аляску

Внизу: американский пилот передает самолет, запечатленный на предыдущей фотографии, советскому летчику

старался использовать сильные стороны «Аэрокобры» и никогда не заставлял ее делать то, что она «не любила». Советский ас учил и своих однополчан грамотно применять американский истребитель. Главное – первым обнаружить противника и занять положение выше него. Теперь остается на снижении набрать скорость и поразить врага с минимальной дистанции из всего бортового оружия.

Когда действуя подобным образом Покрышкин атаковал вражеские бомбардировщики, немецкие летчики-истребители из воздушного эскорта уже ничего не могли поделать. «Кобра» на огромной скорости проскакивала мимо них и наносила смер-



тельный удар по бомбовозам.

Выполнив несколько боевых вылетов, Покрышкин попросил техников объединить гашетку пушки с гашеткой пулеметов. В результате на врага сразу же обрушивался шквал огня из всех семи стволов.

Ты спросишь: «А почему это не было сделано с самого начала?»

Да потому, что раньше считалось, что пилот во время воздушного боя сначала должен пристреляться по противнику из пулеметов. А когда увидит, что трассы накрывают цель, то уже тогда должен открыть огонь из пушки.

Покрышкин же, будучи воздушным снайпером, подходил к противнику так близко и бил так метко, что пристрелочные очереди ему были просто не нужны. Одним коротким, но мощным залпом из всего бортового оружия он сразу же сбивал вражеский самолет. А нажимать всего лишь на одну кнопку ему было гораздо удобнее.

Во многом стать укротителем «Кобры» нашему знаменитому асу помог опыт, полученный в самом начале войны, когда Покрышкин летал на истребителе МиГ-3 – самолете скоростном, но тяжелом и недостаточно маневренном. Воевать на нем, соблюдая классические правила маневренного воздушного боя, было так же сложно,



Подготовка «Аэрокобры» к боевому вылету

Боевые товарищи поздравляют Александра Покрышкина с присвоением ему звания трижды Героя Советского Союза



как и на «Аэрокобре».

Ничуть не преуменьшая заслуг других летчиков, воевавших на самолетах Р-39, необходимо сказать, что «Аэрокобре» повезло в том смысле, что она досталась Александру Ивановичу Покрышкину — не просто выдающемуся летчику, но и командиру с незаурядными способностями. Он не только творчески подошел к возможностям самолета, но и разработал тактику боевого применения этих истребителей против немецких самолетов.

В частности, зимой 1945 года, когда все аэродромы из-за ненастной погоды не могли принимать самолеты, даже «аэрокобры» не могли работать с раскисших грунтовых взлетно-посадочных полос. И тогда Покрышкин догадался использовать в качестве аэродромов обычные шоссе-ные дороги, хотя считалось, что это невозможно. На пробеге истребитель запросто мог свалиться с узкой бетонки в придорожный кювет. К удивлению многих, «кобры» с их необычным шасси, спокойно отреагировали



Летчики-асы, воевавшие на «кобрах»:
Александр Клубов (31 победа лично и 19 в группе), Григорий Речкалов (56 побед), Андрей Труд (25 побед) и Борис Глинка (30 побед)



**Для 53
победных
звездочек на
«Аэрокобре»
Николая
Гулаева не
хватило даже
места**

на подобное «издевательство», а их пилоты продолжали летать в непогоду.

Сам же А.И. Покрышкин, летая на «аэрокобрах» с весны 1943 г., уничтожил в воздушных боях 48 самолетов противника, доведя общий счет своих побед до 59. Он стал первым в нашей стране трижды Героем Советского Союза.

Вместе с Покрышкиным на «аэрокобрах» воевали и такие прославленные асы, как Г. Речкалов, Г. Голубев, К. Сухов, братья Глинка и другие.

На «Аэрокобре» Григория Речкалова к концу войны было нарисовано 56 звездочек, показывающих число воздушных побед; 53 самолета противника сбил Георгий Голубев, 50 — Дмитрий Глинка. Немного уступал Покрышкину по количеству сбитых самолетов Николай Гулаев, также летавший на истребителе Р-39. На его личном счету к концу войны было 57 сбитых самолетов противника.

Высокое мастерство советских летчиков, воевавших на «аэрокобрах», подтверждается также и тем, что ни один из пилотов союзников, летавших даже на более совершенных самолетах-истребителях, таких как «Мустанг» или «Спитфайр», не мог достичь подобных результатов. Так,

например, самые результативные американские асы Бонг и Макгвайр сбили соответственно 40 и 38 самолетов, англичанин Джонсон — 38, француз Клостерман — 33 самолета противника.

О подвигах советских воздушных бойцов были наслышаны и за рубежом. Американские газеты в 1944 году пестрели заголовками: «Пятнадцать советских асов, воюющих на «Аэрокобрах», сбили пятьсот немецких самолетов!», «Истребители «Аэрокобра» — лучшие в мире».

Впрочем, это было не более чем рекламным ходом фирмы «Белл». На самом деле «Аэрокобра» не была лучшим в мире истребителем. Просто она оказалась в нужном месте и в нужное время. А еще «Кобра» прославилась потому, что этими самолетами вооружались лучшие полки, летчики которых имели большой боевой опыт.

Конечно, и создатели самолета не сидели без дела. Они разрабатывали новые модификации самолета, которые отличались двигателями, воздушными винтами, радиооборудованием и объемом топливных баков.

А самой лучшей моделью «Аэрокобры» считался вариант Р-39Q.

В отличие от всех других моделей, на



Самая массовая модель «Аэрокобры» – P-39Q, сохранившаяся в музее

последних сериях этого истребителя вместо трехлопастного воздушного винта стоял четырехлопастный, а вместо четырех крыльевых пулеметов обычного калибра устанавливались два крупнокалиберных.

Самолеты P-39Q выпускались различными сериями. Были в их числе и специальные облегченные истребители, на которых крыльевые пулеметы не устанавливались. Оказалось, что огня 37-мм пушки и двух фюзеляжных крупнокалиберных пулеметов и так вполне хватало для уничтожения вражеских самолетов.

На базе P-39Q был создан и двухместный учебно-тренировочный самолет TP-39. Вторая кабина устанавливалась на месте отсека вооружения.

К концу Второй мировой войны самолеты P-39 стали основными истребителями, поставляемыми в нашу страну из США по ленд-лизу.

Надо сказать, что за годы войны «Белл», из доселе мало кому известной фирмочки превратилась в одну из ведущих авиационных компаний мира. Кроме выпуска истребителей на ее заводах по контракту строились отдельные элементы «летающих крепостей» — четырехмоторных бомбардировщиков B-17, а с 1943 г. на приобретенном фирмой авиазаводе в городе Мариетта был налажен серийный выпуск сверхтяжелых бомбардировщиков B-29. Конструкторы фирмы проводили также большие работы и по созданию вертолетов и реактивных



P-39Q с четырехлопастным винтом

самолетов. Но все же самым известным самолетом, созданным фирмой и открывшим ей дорогу в большую авиацию, был истребитель P-39 «Аэрокобра». В процессе серийного производства, продолжавшегося до июля 1944 г., было построено 9584 таких самолета, из которых около 5 тысяч были направлены в Советский Союз.

– Но почему «Аэрокобру» прекратили выпускать в самый разгар войны? – спросишь, наверное, ты.

А все дело в том, что в это время фирма «Белл» начала выпуск нового, куда более совершенного истребителя, разработанного исключительно под требования ВВС Красной Армии и получившего название «Кингкобра» (королевская кобра). Для своего времени это был действительно выдающийся самолет. Авиационные специалисты признали его лучшим истребителем Красной Армии.



В одном строю летят P-39 «Аэрокобра» (на заднем плане) и P-63 «Кингкобра». Обратите внимание на отсутствие у «Кингкобры» выступающего ствола пушки и большой воздухозаборник за кабиной пилота. Это характерные особенности самолетов ранних серий

«КОРОЛЕВСКАЯ КОБРА»

Несмотря на все положительные качества, у истребителя «Аэрокобра» имелись неустранимые недостатки. Во-первых, это был довольно большой и тяжелый самолет, максимальный взлетный вес которого приближался к четырем тоннам (что почти на тонну превышало вес других советских истребителей). А вот двигатель на нем стоял той же мощности, что и на более легких крылатых машинах (примерно 1200 л.с.). И-за этого «Аэрокобра» имела недостаточную высотность и скороподъемность.

Большую скорость «Аэрокобра» набирала только на пикировании. А вот в горизонтальном полете, даже на максимальном режиме работы двигателя, она не могла достичь и 600 км/ч. А ведь это было почти на 50 км/ч меньше, чем у немецких истребителей.

Недостаточно прочной оказалась конструкция самолета. Даже на «усиленных» машинах последних серий в полете с большими перегрузками деформировалась хвостовая часть фюзеляжа, а самолеты ранних модификаций порой просто разваливались в воздухе.

Но самой главной неприятностью, как уже говорилось выше, было то, что из-за смещенного назад центра тяжести, обусловленного задним расположением двигателя, «Кобра» оказалась недостаточно устойчива в полете и при ошибке в пилотировании норовила сорваться в штопор. Мало того, самолет при этом становился совершенно неуправляемым, ибо попадал в так называемый «плоский» штопор, вывести из кото-

рого его уже не мог ни один пилот.

Конечно, «Аэрокобру» лечили от ее врожденных болезней как в строевых частях, так и на фирме «Белл». В США были направлены советские инженеры и летчики-испытатели, которые помогали американским конструкторам доводить машину, как говорится, до ума. Но ничего не получалось. Из этого самолета уже ничего невозможно было выжать.

К примеру, для увеличения скорости и скороподъемности нужно было поставить на самолет более мощный, а значит, и более тяжелый двигатель. Вот только в кабинальный отсек «Аэрокобры» новый двигатель просто не лез.

А еще для увеличения скорости полета надо было снизить аэродинамическое сопротивление самолета. Для этого требовалось, в первую очередь, уменьшить площадь крыла.

В то же время, для увеличения высотности и улучшения маневренности, площадь крыла, наоборот, нужно было увеличить.

Так что же делать? Уменьшать или увеличивать крыло?

Выход из этого тупика был найден следующий: конструкторы решили установить на самолет новое крыло большей площади, но с более тонким профилем. Оказалось, что крыло с таким профилем, получившим впоследствии название ламинарного, имело пониженное сопротивление как раз на больших скоростях полета.

Для улучшения устойчивости и противостояния коварному плоскому штопору

нужно было удлинить хвост и сделать более крупными киль с рулем направления и стабилизатор с рулями высоты. А чтобы центр тяжести самолета при этом не сдвинулся назад, следовало передвинуть кабину вперед.

Когда конструкторы подсчитали, на сколько килограммов увеличится вес конструкции, то поняли, что старое шасси просто не выдержит дополнительной нагрузки. Пришлось срочно проектировать новые стойки.

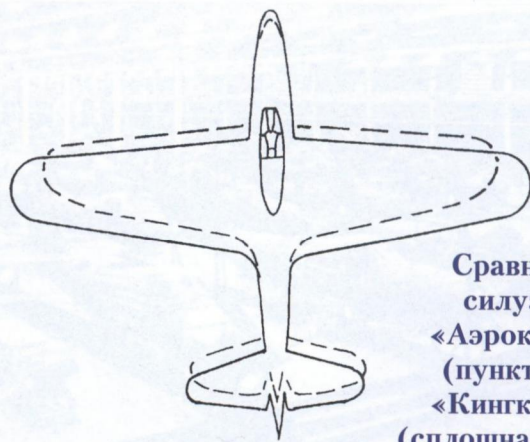
В общем, когда конструкторы фирмы «Белл» попытались воплотить в металле все предложенные идеи, то получился совершенно иной самолет. Он настолько сильно отличался от исходного Р-39, что даже получил новое обозначение Р-63 и название «Кингкобра» (королевская кобра).

Конечно, глядя на эти два самолета, многие люди, далекие от авиации, подумают, что «Кингкобра» является всего лишь очередной модификацией «Аэрокобры». На самом деле это не так. Хотя внешне «Кингкобра» и очень похожа на «Аэрокобру», — это совершенно другой самолет. От «Аэрокобры» ей достались разве что дверцы кабины пилота.

«Кингкобра» получилась гораздо крупнее, а все элементы ее конструкции были сделаны иначе.

В целом, конструкция Р-63 была выполнена очень тщательно, и в ней использовались очень качественные алюминиевые сплавы, обеспечивающие самолету хорошую прочность.

Однажды автору данной статьи удалось побывать на северных островах Курильской гряды. Здесь, на старых аэродромах, еще оставалось немало обломков как япон-



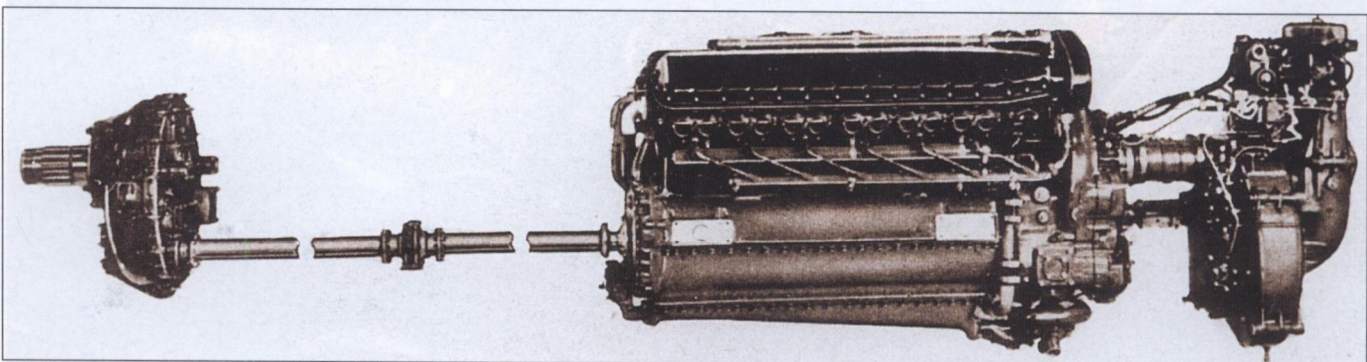
Сравнение
силуэтов
«Аэрокобры»
(пунктир) и
«Кингкобры»
(сплошная линия)

ских самолетов, так и истребителей Р-63, базировавшихся тут в первые послевоенные годы.

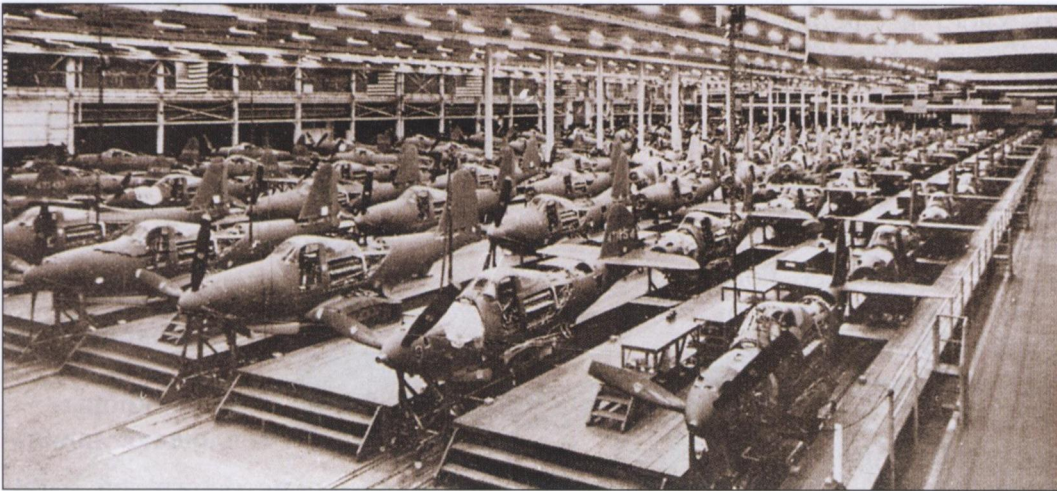
Так вот что интересно: если японские самолеты буквально превратились в труху, а их отдельные алюминиевые узлы просто рассыпались от прикосновения рук, то «кингкобры» оставляли впечатление совершенно новых самолетов. С них даже не облезла защитная зеленая краска. Лишь красные звезды за десятилетия, проведенные под открытым небом, выцвели до белого цвета.

Надо сказать, что самолет получился хорош во всех отношениях. Во всяком случае, летала «Кингкобра» гораздо лучше «Аэрокобры». Ее максимальная скорость с 1500-сильным двигателем доходила до 660 км/ч, а на последних модификациях вообще превышала 700 км/ч! И хотя у «Кингкобры» еще сохранилась склонность к попаданию в плоский штопор, наши специалисты по праву назвали Р-63 лучшим истребителем ВВС Красной Армии.

Неудивительно, что этот самолет в конце 1943 года сразу же был запущен в серийное производство, а летом 1944 года «Кингкобра»



Двигатель «Аллисон», стоявший на «Кингкобре». За двигателем расположен дополнительный нагнетатель, подающий в цилиндры сжатый воздух (на «Аэрокобре» его не было). Благодаря нагнетателю мощность двигателя возросла до 1500 л.с.



Первоначально «аэрокобры» и «кингкобры» собирались в одном цеху. Самолеты легко различить — у «аэрокобр» винты трехлопастные, а у «кингкобр» — четырехлопастные

уже полностью сменила на конвейере свою предшественницу «Аэрокобру».

Американцы, зная, что «Кингкобры» будут поставляться исключительно в Россию, наносили на самолеты красные звезды прямо на своих заводах. Правда, часто они делали это на свой вкус — помещали красную звезду в белый круг.

Ты спросишь: «А почему же такой хороший самолет, обладавший высокой скоростью полета и мощным вооружением, не приняли на вооружение сами американцы?»

Дело в том, что основу истребительной авиации ВВС США составляли дальние истребители «Лайтнинг», «Мустанг» и «Тандерболт». Именно дальность полета требовалась американским истребителям для сопровождения соединений «летающих крепостей», летящих бомбить промышленные объекты в глубине территории Германии.

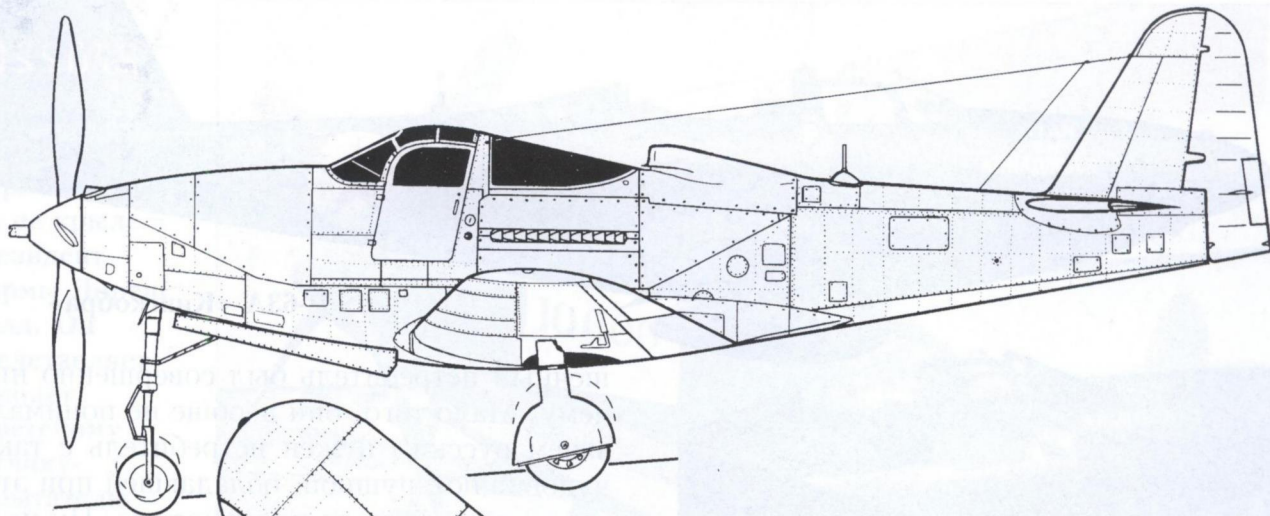
Для боевых действий над просторами Тихого океана опять же требовалась большая дальность полета. «Кингкобра» же, сделанная по заказу советского командования исключительно для боев на Советско-германском фронте, этим требованиям не соответствовала.

Как известно, основным противником для американских истребителей считались германские истребители-перехватчики, пытавшиеся атаковать американские бомбардировщики — «летающие крепости».

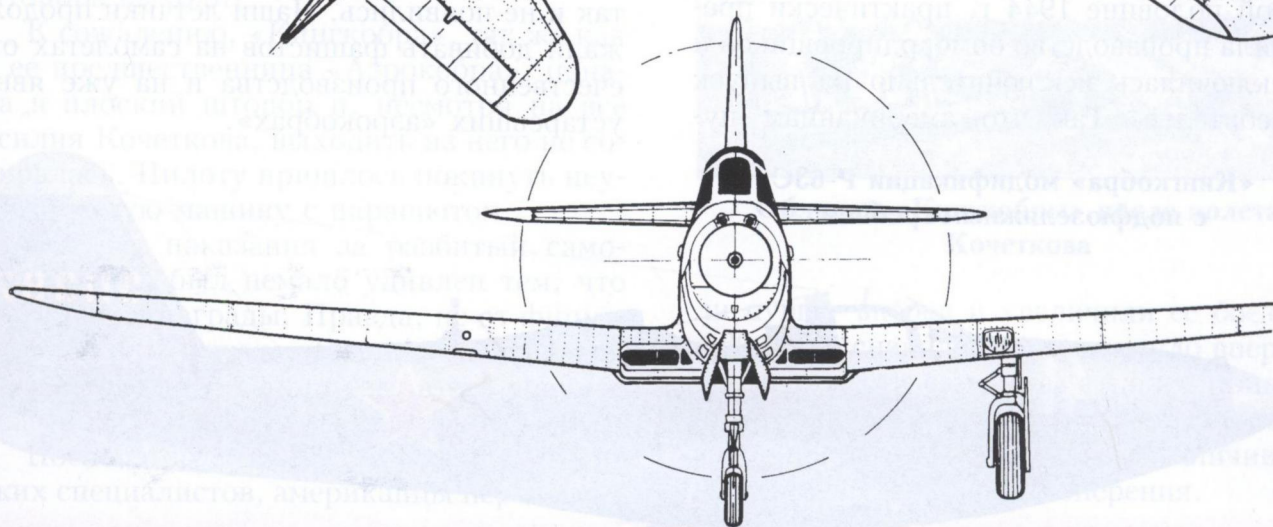
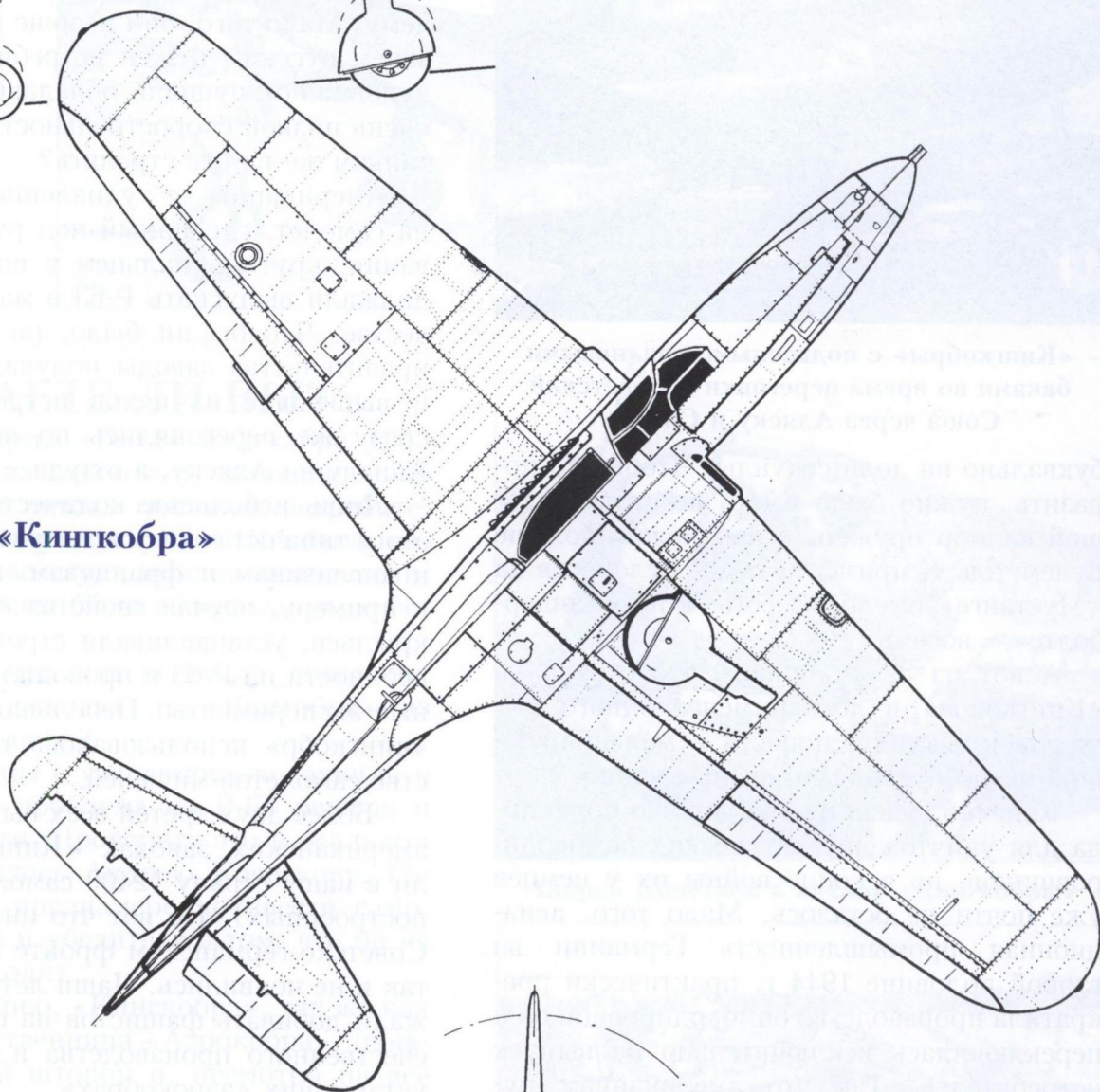
Для борьбы с небольшими скоростными немецкими истребителями пушечное вооружение не требовалось. Огня скорострельных крупнокалиберных пулеметов вполне хватало для того, чтобы буквально перепилить «мессершмитт». Главное — нужно было всего лишь попасть в маневрирующую цель, ведь враг «замирал» в сетке прицела

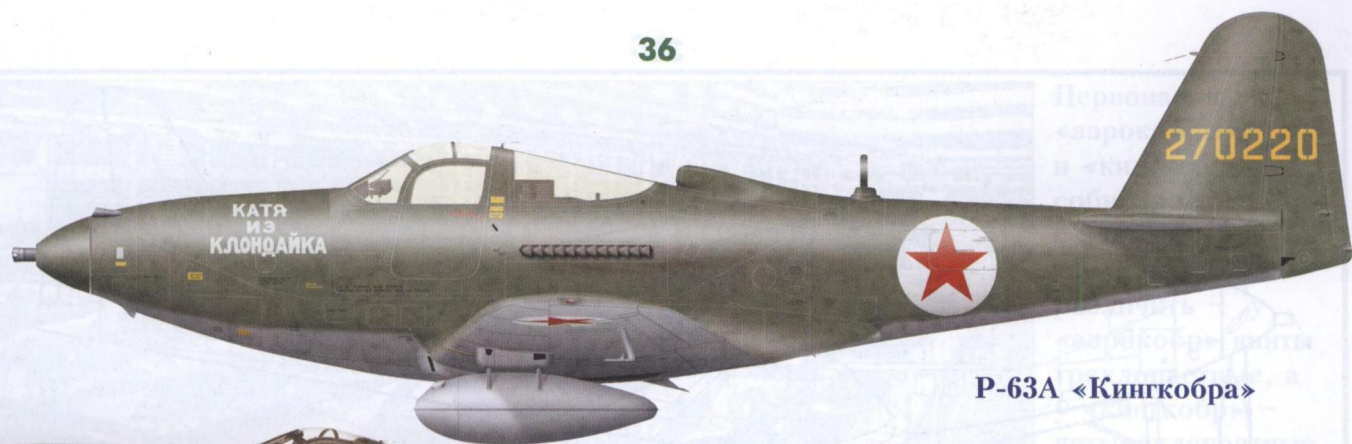


«Кингкобры» на заводском аэродроме фирмы «Белл» перед отправкой в Советский Союз



P-63A «Кингкобра»





Р-63А «Кингкобра»



«Кингкобры» с подвесными топливными баками во время перегонки в Советский Союз через Аляску и Сибирь

буквально на доли секунды. Чтобы его поразить, нужно было иметь не столь большой калибр оружия, а как можно больше пулеметов. К примеру, таких пулеметов на «Мустанге» имелось шесть, а на «Тандерболте» – восемь.

А вот из 37-мм пушки, что стояла на «Кингкобре» и делала менее одного выстрела в секунду, попасть в маневрирующий истребитель было очень сложно.

Конечно, такая пушка хорошо подходила для уничтожения вражеских бомбардировщиков, но в конце войны их у немцев уже почти не осталось. Мало того, авиационная промышленность Германии во второй половине 1944 г. практически прекратила производство бомбардировщиков и переключилась исключительно на выпуск истребителей. Так что американцам пу-

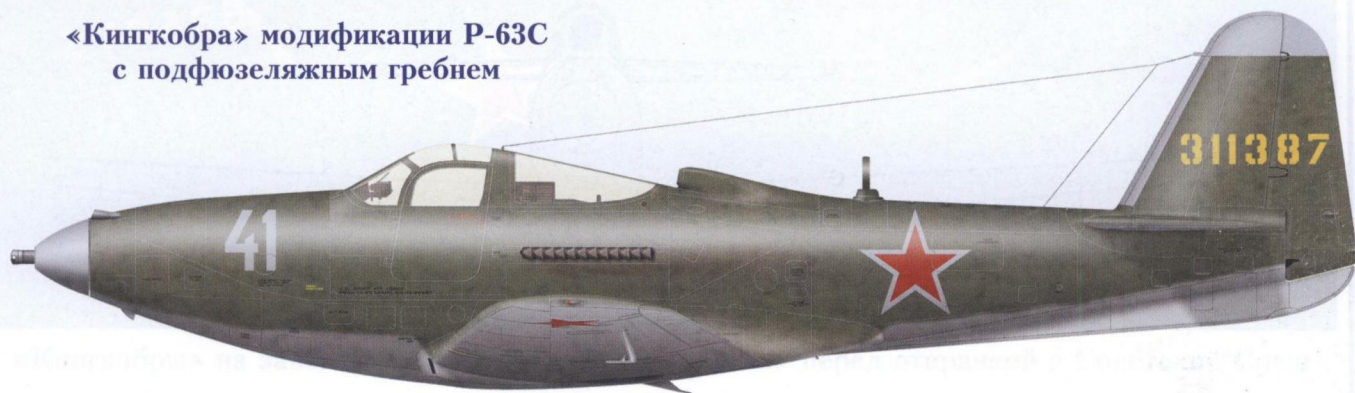
шечный истребитель был совершенно ни к чему. Мало того, они вообще не понимали, зачем русским нужен истребитель с такой чудовищной пушкой, обладавшей при этом очень низкой скорострельностью. Ну не по танкам же из нее стрелять?

Американцы с удивлением смотрели на самолет, сделанный под русские требования, крутили пальцем у виска, но продолжали выпускать Р-63 в массовом количестве. Что бы ни было, но деньги-то от правительства заводы получали исправно, и вышедшие из цехов истребители Р-63 сразу же перегонялись по воздуху через Канаду на Аляску, а оттуда – в Сибирь.

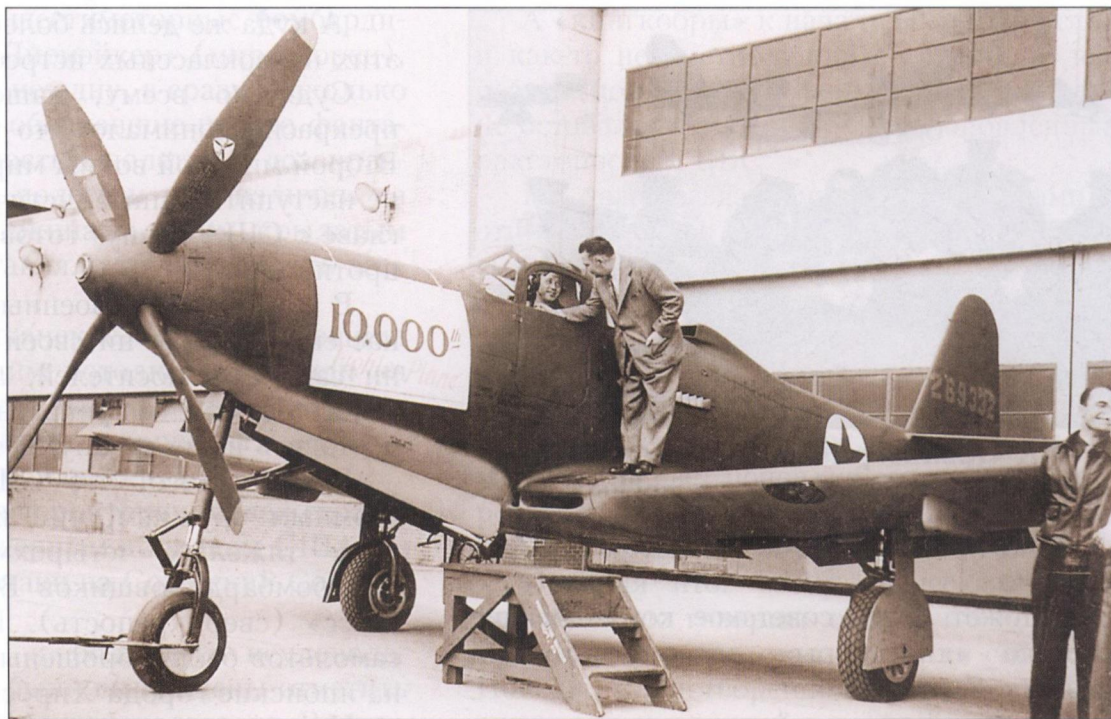
Лишь небольшое количество самолетов этого типа осталось у хозяев или же попало к англичанам и французам. Американцы, к примеру, изучая свойства стреловидных крыльев, устанавливали стреловидные поверхности на Р-63 и проводили на них летные эксперименты. Небольшое количество «кингкобр» использовалось также в качестве самолетов-мишеней.

Более двух третей всех выпущенных на американских заводах «Кингкобр» попали в нашу страну (2400 самолетов из 3300 построенных). Но вот что интересно... На Советско-германском фронте эти самолеты так и не появились. Наши летчики продолжали добывать фашистов на самолетах отечественного производства и на уже явно устаревших «аэрокобрах».

«Кингкобра» модификации Р-63С с подфюзеляжным гребнем



Эта «Кингкобра» – 10 000-й самолет, построенный фирмой «Белл». На ее крыле – президент фирмы Лоренс Белл. Он представляет самолет советскому летчику-испытателю А. Кочеткову



ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ?

Когда фирма «Белл» в декабре 1943 года доложила советскому командованию о готовности начать поставки истребителей P-63 в нашу страну, в США были направлены советские летчики-испытатели, которые должны были облетать новую боевую машину.

Главное, что интересовало советских пилотов, – выходит ли «Кингкобра» из плоского штопора?

Американцы с уверенностью заявили о том, что эта проблема на P-63 решена и бояться нечего. Проверить это в реальном полете пришлось Андрею Кочеткову. Он должен был преднамеренно ввести самолет в штопор и убедиться в том, что он из штопора выходит.

К сожалению, «Кингкобра», так же как и ее предшественница «Аэрокобра», попала в плоский штопор и, несмотря на все усилия Кочеткова, выходить из него не собиралась. Пилоту пришлось покинуть управляемую машину с парашютом.

Ожидая наказания за разбитый самолет, летчик был немало удивлен тем, что удостоился награды. Правда, не от фирмы «Белл», а от фирмы «Ирвинг», выпускающей парашюты. Как-никак, а его удачное спасение – блестящая реклама продукции.

После этого, по рекомендациям советских специалистов, американцы передвину-



Андрей Кочетков в кабине «Кингкобры»



Обломки «Кингкобры» после полета Кочеткова

ли пушку вперед и увеличили ее боезапас с 30 до 58 снарядов, что сдвинуло вперед и центр тяжести самолета, а также приделали снизу хвостовой части дополнительный аэродинамический гребень, увеличивший площадь вертикального оперения.



Р-63А «Кингкобры» на военном аэродроме под Ашхабадом после войны

На первый взгляд, это было очень странно.

Может быть, советское командование берегло «кингкобры» для предстоящей войны с Японией?

Но и в боевых действиях против самураев Р-63 участвовали лишь эпизодически.

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, что такое протектированные топливные баки?

Нет ничего более страшного для летчика, чем пожар в воздухе.

Даже если в полете остановится двигатель, у пилота есть возможность сделать несколько попыток для его повторного запуска. В крайнем случае он может найти подходящую для посадки площадку и спланировать на нее.

Огонь же не дает пилоту времени на раздумывание. Пламя, раздуваемое мощным потоком воздуха, пережигает тяги управления, превращает в труху алюминиевую обшивку, коробит силовые элементы.

Горящий двигатель еще можно погасить, остановив его и включив встроенную в моторный отсек систему пожаротушения. Но что делать, если горят бензобаки? Для самолета — это большая проблема. Ведь топливо, как правило, размещается в консолях крыла. А крыло, из-за его большой площади, — очень уязвимый элемент. В воздушном бою, да и при обстреле зенитками, именно в крыло попадает большая часть пуль, снарядов и осколков. И тут же из пробитых бензобаков начинает хлестать топливо. Если у каждого крыльевого

А куда же делись более чем две тысячи этих первоклассных истребителей?

Судя по всему, наше правительство прекрасно понимало, что после окончания Второй мировой войны на земле так и не наступит. Капиталистические страны во главе с США начнут готовиться к агрессии против СССР.

В первые послевоенные годы, когда у нас еще не было ни своей атомной бомбы, ни самолетов-носителей, американцы, казалось бы, имели прекрасную возможность поставить нашу страну на колени.

Помимо того, что США располагали атомным оружием, они имели огромный парк тяжелых четырехмоторных дальних бомбардировщиков В-29 «Суперфор-тресс» (сверхкрепость). Именно с таких самолетов были сброшены атомные бомбы на японские города Хиросима и Нагасаки.

Но и это еще не все. На вооружение американских ВВС в это время начали посту-

бака располагать систему пожаротушения, то самолет станет таким тяжелым, что и в воздух-то не поднимется.

Но даже если топливо не вспыхнуло, оно все равно продолжает вытекать из продырявленных баков. Что же делать?

Самым простым решением оказалось покрыть бензобаки толстым слоем специальной резины — протектором (вот почему такие баки получили название протектированные). Когда пуля пробивает в баке отверстие, вытекающий бензин попадает на резину, та набухает и перекрывает отверстие.

Вроде бы все просто. Но в жизни часто получалось так, что пули или осколки образовывали в металлическом баке отверстие с рваными краями. Закрученные лепестки металла не позволяли резине затянуть пробоину.

И тогда вместо металлических баков стали использовать фибровые — они выполнялись из нескольких слоев картона, пропитанного специальной бензиностойкой смолой. Такие баки были не менее прочными, чем металлические, но при простреле не образовывали никаких заусенцев.

Именно фибровые бензобаки как раз и стояли на истребителях «Кингкобра».

пять гигантские шестимоторные бомбардировщики В-36 «Писмэйкер» (миротворец), способные нести не одну, а сразу несколько атомных бомб и обладавшие просто фантастической дальностью полета. С дозаправкой топливом в полете и при наличии на борту сменного экипажа, этим крылатым гигантам не составляло труда облететь весь земной шар.

А еще американские бомбардировщики обладали большим потолком и летали на таких высотах, где были практически недосыгаемы для обычных поршневых истребителей Яковлева и Лавочкина.

Казалось, вся территория нашей страны оказалась под ядерным колпаком США.

Но ядерной атаки на Советский Союз не получилось.

Американцы, к большому неудовольствию для себя, были вынуждены отметить тот факт, что в случае налета на Россию их стратегические бомбардировщики будут уничтожены истребителями «Кингкобра» американского же производства.

На воздушное прикрытие «мустангов» или «тандерболтов» рассчитывать не приходилось. Долететь до Москвы или важнейших объектов в Сибири эти истребители не могли. А уж с неповоротливыми бомбовозами, не имеющими истребительного эскорта, «кингкобры» расправились бы, как с котятками.

Выходит, янки зря смеялись над «глупыми» русскими, заказывавшими в конце войны, казалось бы, никому не нужные тяжелые пушечные истребители. Высотные скоростные «кингкобры», вооруженные мощными 37-мм орудиями, оказались исключительно удачным оружием для уничтожения «летающих суперкрепостей».

Вот теперь как раз и настал «звездный час» тех самых самолетов, что командование наших ВВС берегло как зеницу ока и сохранило в целостности и сохранности, не бросив в мясорубку жесточайших воздушных боев советско-германского фронта.

Конечно, гонка вооружений на этом не остановилась. У американцев появились более скоростные реактивные бомбардировщики. Но и в нашей стране были созданы замечательные реактивные истребители МиГ-15, так же как и «кингкобры», вооруженные 37-мм пушкой. Именно они показали американцам во время войны в Корее, кто имеет превосходство в воздухе.

А «кингкобры» к началу 50-х годов тихо и как-то незаметно ушли со сцены. В век реактивной авиации этим самолетам уже не оставалось места в составе обновленных ракетноносных ВВС.

Но даже раздавленные бульдозерами и отправленные в переплавку, «кингкобры» сыграли еще одну важную роль в истории нашей авиации. Из их очень качественно металла, разрезанного на куски, а затем переплавленного, были откатаны новые дюралево-алюминиевые листы обшивки, отштампованы новые стрингеры, нервюры и шпангоуты, из которых на свет появились сотни новейших реактивных истребителей и бомбардировщиков с красными звездами на крыльях.

Подводя итог всему вышесказанному, можно смело говорить о том, что истребитель «Аэрокобра» стал одним из символов Победы, олицетворением мощи наших Военно-воздушных сил в годы Великой Отечественной войны. Не признанный и не оцененный на своей исторической родине, этот истребитель был, что называется, «доведен до ума» советскими авиационными специалистами. Мало того, военные летчики не просто освоили эту сложную в пилотировании крылатую машину, но и выработали для нее новую тактику боевого применения. Используя самые сильные стороны «Аэрокобры», они с успехом громили ненавистного врага в небе войны, добившись выдающихся результатов.

В то же время следует отметить тот факт, что «Аэрокобра» вошла в историю не потому, что оказалась лучше других советских истребителей. Наши Як-3 и Ла-7 имели неоспоримые преимущества перед всеми самолетами, воевавшими на Советско-германском фронте. Другое дело, что командование ВВС Красной Армии сумело найти для истребителя Р-39 ту область применения, в которой раскрывались лучшие качества этого необычного самолета.

Таким образом, вся описанная выше история лишняя раз заставляет нас с гордостью вспоминать тех людей, которые, взявшись за выполнение необычайно сложной задачи, сумели не просто решить все технические проблемы, но и внесли неоценимый вклад в разгром гитлеровских люфтваффе и приблизили долгожданную Победу.

Материал подготовили Виктор Бакурский и Андрей Фирсов. Использованы рисунки и схемы А. Жирнова, Г. Васильева, В. Бакурского, С. Ершова, А. Шепса, А. Юргенсона и из сети интернет



Р-63 «Кингкобра»

Рисунок Владимира Воронина