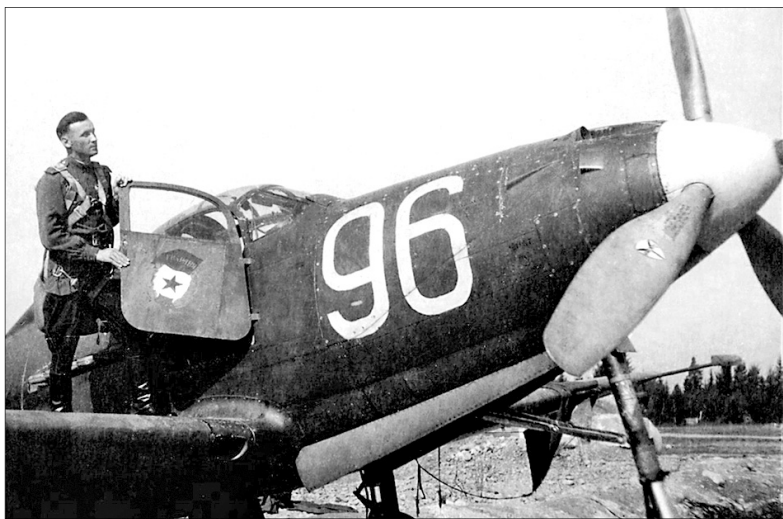


У этого самолета очень непростая судьба: он не пригодился на родине, не снискал любви среди союзников, но неожиданно стал «палочкой-выручалочкой» для советских Военно-воздушных сил. С точки зрения асов гитлеровских Люфтваффе, это была скорее волшебная палочка в русском исполнении. Такая «дубинушка народной войны»: взмахнешь разочек – и все желания у агрессора пропадают



Любимая «Белла», или Американка в России



Первый блин...

До того момента как взяться за создание «Аэрокобры», американская фирма «Белл Эркрафт Корпорэйшн» самолетов не делала вообще. Остапу Бендеру в Васюках и то было проще – он все-таки играл в шахматы второй раз в жизни. А тут фирменно-вичку было предложено исполнить агрегат, который будет «обеспечивать получение господства в воздухе и прикрытие наземных войсковых операций».

К тому времени Вторая мировая война становилась более чем вероятной, а общий ход событий недвусмысленно свидетельствовал о том, что господство в воздухе будет обеспечиваться не столько воздушными боями, сколько уничтожением ВВС противника на аэродромах. Да и прикрытие наземных операций подразумевало создание скорее штурмовика, чем истребителя.

Решая эти весьма нетривиальные для тридцатых годов задачи, конструктор Роберт Вудс пошел на явную техническую авантюру: расположил двигатель Allison на 1150 лошадиных сил за кабиной пилота, освободив в передней части самолета место для давно рассмотренной им 37-миллиметровой пушки и пары крупнокалиберных пулеметов. В то время такую артиллерию не зазорно было ставить на танки, значит, агрегат должен был получиться, что называется, ломовой.

Он таким и оказался. Правда, по всем параметрам – обзор из кабины, мощность вооружения, специфика пилотирования, защита пилота – это был скорее легкий штурмовик. Тем более что боекомплект главного орудия в 30 выстрелов длительного

воздушного боя не подразумевал. Дальность полета с дополнительными баками составляла 1500 километров, скорость самолетов первых серий – почти 600 километров в час, потолок – 9,5 километра. При всем том ему хватало для взлета и посадки полосы в 350 метров – схема с передней стойкой шасси оказалась очень удачной.

Однако некоторые «фишки» этой весьма спорной конструкции оборачивались недостатками: так как центр тяжести приходился почти точно на середину самолета, он обладал великолепной маневренностью, но при резком наборе высоты имел склонность к сваливанию на хвост и уходу в плоский штопор. Из-за специфической формы фюзеляжа его невозможно было посадить «на брюхо», а покидание самолета с парашютом превращалось в лотерею – иногда пилота «догонял» высоко расположенный стабилизатор с летальными для человека последствиями.

Избалованные англичане

Когда все «детские болезни» P-39 были по максимуму вылечены, а неисправимым недостаткам придан вид невероятных достоинств, новому самолету стали искать место применения. И тут оказалось, что в США его «пристроить» фактически невозможно. Американцы воевали преимущественно на морском ТВД, где даже 1500 километров дальности полета не особенно котировались. В качестве палубного штурмовика «Аэрокобра» тоже не годилась – посадочной полосой в 350 метров не обладали даже самые крупные авианосцы держа-

вы. Оставалось предложить его союзникам. И первые 170 «Аэрокобр» едва не отправились во Францию, которая успела капитулировать до того, как ей досталось такое счастье.

Американцы осуществили операцию «Редирект» (перенаправление), и конвой с самолетами прибыл в Великобританию, которая как раз в 1940 году вышла на пик воздушной битвы с нацистами. Вроде бы за такой подарок нужно в ноги кланяться, но асы королевских ВВС, избалованные практически идеальной аэродинамикой и мощностью «Спитфайров», отнеслись к подарку относительно прохладно. В то время они работали преимущественно в режиме ПВО и скороподъемность для них значила даже больше, чем дистанционная скорость и маневренность. И тут, конечно, «Спитфайр» с его классическим расположением двигателя был гораздо надежнее – летчику не требовалось каждую секунду думать о том, как бы не уйти в штопор. В итоге P-39 все-таки повоевали над Ла-Маншем, и повоевали неплохо, но вторую партию англичане заказывать не стали.

Укрощение строптивой

У США остался один союзник, который остро нуждался в самолетах любых типов, – СССР. Уже в 1942 году наша страна получила 192 машины и почти миллион снарядов к ее пушке. После первых полетов мнения наших пилотов разделились. Одних подкупали мощность двигателя, скорость, маневренность, комфорт в кабине, обзор из нее в полете, на рулении и разбеге. И, конечно же, кожаная куртка, которая шла в комплекте с самолетом. Вторых настораживал и скудный боезапас пушки, и капризность в маневрировании.

С последним, впрочем, удалось вскоре разобраться, дело в том, что все опытные летчики советских ВВС перед войной прошли школу истребителя И-16, специфика пилотирования которого была очень схожа с «аэрокобровской». Припомнив это обстоятельство, Амет-Хан Султан, тот самый пилот, памятник которому стоит в начале проспекта Авиаторов в Ярославле, довольно быстро разработал наставления по пилотированию

«Аэрокобры». После чего в войсках ее стали именовать исключительно «Беллочкой».

Кубанская этажерка

Над линией фронта, разделявшей советские и фашистские войска, «Bell P-39» оказалась практически идеальной машиной.

– К 1942 – 1943 годам практика использования авиации в боях СССР и Германии существенно изменилась, – поясняет заведующий отделом военной истории Ярославского музея-заповедника Михаил Кербинов. – У истребительной авиации остались две основные задачи. Первая – прикрытие своих войск на оперативно-тактической глубине фронта от бомбардировок противника и недопущение его воздушной разведки. Вторая – защита своих бомбардировщиков, транспортов и штурмовиков от атак немецких истребителей. Количество побед в воздушных боях – вне контекста решения этих задач – не было основным показателем эффективности действий советской истребительной авиации. В этом смысле понятен эффект от применения американских самолетов: их динамические качества в сочетании с массой залпа бортового оружия делали P-39 мощным фактором борьбы с бомбардировочной авиацией противника. Тут весьма замысловатая математика: попасть в бомбардировщик проще, чем в истребитель, а вот сбить – гораздо сложнее. Бомбардировщик, как правило, машина двухмоторная (если не брать «Юнкерс-87»), гораздо более живучая, чем одномоторный истребитель или штурмовик. Даже десяток пулевых пробоин иногда не нанесут большого урона его живуче-

сти. Но попадание 37-миллиметрового снаряда гарантированно выводило из строя любую машину Люфтваффе. А если учесть, что у «Bell P-39» имелись еще и два крупнокалиберных пулемета, то практически любое попадание очереди из бортового оружия этого самолета в любой другой самолет противника выводило его из строя.

Это не означает, что против немецких истребителей советские летчики на «Аэрокобрах» не воевали – от прикрытия своих бомбардировщиков и штурмовиков их никто не освобождал. Но с американским самолетом работала другая тактика. Разработал ее трижды Герой Советского Союза Александр Покрышкин. Эта тактика широко известна под названием «Кубанская этажерка» и была основана именно на хорошем обзоре из «Аэрокобры», ее «потолке» и динамических характеристиках. Раннее обнаружение истребителей противника и атака их с максимальной высоты приводили к тому, что пилоты бомбардировщиков иногда даже не догадывались, что за три-четыре минуты перед их прохождением определенного рубежа несколько немецких пилотов увидели звено «Аэрокобр». Последний раз в жизни...

Именно поэтому Покрышкин все время отказывался перевооружать свой полк на новые модели советских истребителей, хотя те не уступали, а по некоторым параметрам и превосходили P-39. Но чтобы воевать на них, пришлось бы менять тактику ведения боя, а в полку Покрышкина ею очень дорожили. Так и долетели до Победы на своих «Беллочках».

Анатолий КОНОНЕЦ
Фото из соцсетей

ЗНАЙ НАШИХ!

Единственный вопрос, который возникает у любого, кто изучал боевой путь «американки в России», таков: как самолет, который изначально конструировался в качестве штурмовика, стал одним из лучших фронтовых истребителей? Ответ, наверное, не столько в качествах агрегата, сколько в подходе к нему. Русским людям не привыкать подковырять «аглицких блох». К примеру, из фанерного учебного ПО-2 сделать грозный ночной бомбардировщик, дальний истребитель ПЕ-2 превратить в бомбардировщик пикирующий. Что же до штурмовика, то к моменту появления в советских ВВС «Аэрокобры» здесь уже воевал Ил-2. И лучше штурмовика в то время в мире не было. Пришлось пытливого русскому уму найти ленд-лизовским агрегатам новое, весьма успешное применение.