

Игорь Александрович Лудинин

доцент

соискатель кафедры

В 2010 г. продолжил работу над темой научного исследования. Участвовал в работе трех конференций, в том числе двух международных. Опубликовал 4 научных работы, в том числе одну в зарубежном журнале.

И.А.Лудинин

## НАЧАЛО БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ АЭРОКОБР, ПОСТАВЛЕННЫХ СОВЕТСКОМУ СОЮЗУ В РАМКАХ ЛЕНД-ЛИЗА<sup>145</sup>

В январе 2011 г. исполнится 69 лет с момента доставки первой партии истребителей аэрокобра (Р-39) в СССР в рамках оказания помощи для борьбы против гитлеровской Германии. Когда человечество отмечало 65-летие окончания второй мировой войны, историки всего мира вновь, как и в предыдущие юбилейные годы, интенсивно публиковали свои материалы о войне в целом, и о поставках по ленд-лизу в частности.

Американский военно-технический журнал "Osprey Aircraft of the Aces" №36 опубликовал в 2010 г. большую статью под заголовком «Советские кобры». <sup>146</sup> Она является примером довольно редкого для американских средств массовой информации и исторических публикаций объективного рассмотрения роли Советского Союза и его армии во второй мировой войне. Не забывая показать существенную роль поставок самолетов по ленд-лизу в достижении советского превосходства в воздухе, авторы статьи, однако, очень часто выражают восхищение героизмом советских летчиков и их вкладом в Победу.

Статья начинается с воспоминаний легендарного немецкого аса Вальтера Новотны о первом боевом столкновении с русской группой штурмовиков, сопровождаемой истребителями аэрокобра. Хотя Новотны на Фоккевульфе-190 и вернулся из этого боя живым и даже сбил две Аэрокобры, его самолет был изрешечен пулями, и из воспоминаний летчика видно, что ему удалось вернуться назад только из-за его высокого мастерства. Новотны отдавал должное мужеству и упорству «Иванов» и описал этот бой как самый тяжелый для него с самого начала войны.

<sup>145</sup> Выполнен при поддержке федеральной целевой программы «Научные и научно-педагогические кадры инновационной России 2009 – 2013 гг.» по проблеме «История и философия науки и техники» (Госконтракт №П 320).

<sup>146</sup> Osprey Aircraft of the Aces" №36 С 49 – 54

Боевые операции Р-39 на театре военных действий в Тихом океане<sup>147</sup> не были столь же успешными как в Советском Союзе, где пилотам удавалось сбивать на них даже самолеты с гораздо лучшими техническими характеристиками, такие как упомянутый Фоккевульф-190.

«Кобры», как их называли русские, начали свое триумфальное участие в Великой Отечественной войне на второстепенных фронтах, на далеком севере и юге. Только позже, ближе к концу войны, они стали использоваться на главных фронтах, в центре и завоевали такую популярность среди летчиков, что некоторые знаменитые советские асы отказывались пересаживаться на более современные и совершенные отечественные самолеты.

После того как Люфтваффе практически уничтожили советскую авиацию за первые недели войны, Уинстон Черчилль предложил коммунистическому правительству прислать истребители, чтобы избежать быстрого поражения советской армии. Первые самолеты начали прибывать в Мурманск в конце июля 1941 г. Следом за Томагавками и пользованными харрикэнами в конце декабря 1941 г. британцы отправили первую партию аэрокобр в Мурманск, за ними в 1942 г. по северному маршруту последовали еще 212 аэрокобр, 54 из которых было потеряно в пути. Первые 20 аэрокобр были приписаны 22-му Запасному авиационному полку, который был расположен с октября 1941 г. в городе Иваново, чтобы обеспечить подготовку пилотов к полетам на лэнд-лизовских самолетах, и один был отправлен в НИИ ВВС для экспериментальной оценки.

Это подразделение было первым авиаполком, полностью укомплектованным самолетами лэнд-лиза. Каждая эскадрилья состояла из разных типов самолетов. Позже его объединили с 14-м ЗАПом в 6-ю ЗАБ (бригаду). В ноябре 1942 г. 25-й ЗАП, базирующийся на Кавказе, был укомплектован истребителями Р-39 D/K, поставленными по Персидскому коридору.

Американские авторы отмечают первоначальные трудности в использовании аэрокобр. Документации не хватало, она была только на английском языке, пилоты и механики действовали путем «проб и ошибок»<sup>148</sup>. Были большие недостатки в ремонте и техническом обслуживании. Однако с 1943 г. аэрокобры уже были в достаточном количестве, и целые подразделения комплектовались только ими. Появилось больше опыта в их использовании. Также уже существовали подробные инструкции на русском языке.

Первые боевые вылеты на аэрокобрах начал 19-й Гвардейский истребительный авиационный полк, получивший это почетное звание

<sup>147</sup> *Tony Holmes* "P-39 in the South Pacific" Osprey Publishing. 2001 London.

<sup>148</sup> *Alan Thatcher* "Osprey Aircraft of the Aces" №36 P. 37 – 38

7 марта 1942 г. После непродолжительного вывода в тыл и перегруппировки полк получил первые аэрокобры. Пробный полет на аэрокобре I 19 апреля совершил капитан Павел Кутахов, командир первой эскадрильи подразделения.

Первоначальные впечатления русских летчиков об аэрокобрах были положительные. Несмотря на непривычные трехколесные шасси, летчики быстро заметили лучшую управляемость, отличную видимость и большой обзор. Аэрокобра имела также преимущества передвижения по заснеженным летным полям. Скорость была выше, чем на предыдущих самолетах подразделения. Маневренность при вертикальных полетах и набор высоты значительно превосходили многие немецкие самолеты. Кабина была просторная и удобная, более теплая, чем на отечественных истребителях, что было существенно при полетах в субарктических условиях.

Одно из свойств Аэрокобры, больше всего понравившееся русским пилотам, было двухстороннее радио (к сожалению, устаревшие советские истребители совсем не имели радиосвязи). Советские ВВС сразу же стали использовать разнообразную тактику, что сказывалось на эффективности боевых действий.

Однако существовали и проблемы. Советским летчикам понравились 20 мм пушки, но они нашли британские пулеметы калибра 7,7 мм слишком легкими – «хороши только для того, чтобы царапать немецкую краску»<sup>149</sup>, жаловались они. Позже эти пулеметы стали совсем убирать или заменять их на более мощное отечественное оружие. Другой важной проблемой был отказ работы двигателей из-за плохого качества советского авиационного спирта, скопления масла в двигателе после полета и его замерзание на холоде. Позже эти проблемы были решены производителями в последующих модификациях.

15 мая 1942 г. 19-й Гвардейский авиационный полк, имея в своем составе 16 аэрокобр I, вернулся на фронт близ Шонгуя (Карелия) и в тот же вечер вылетел на свое первое боевое задание. Четыре аэрокобры встретились с 23 немецкими самолетами около озера Тулп-явр. Капитан Кутахов и лейтенант Бочков сбили по немецкому истребителю, открыв счет победам аэрокобр в Советском Союзе. На следующий день Бочков сбивает еще один самолет противника. Но практически сразу же произошла и первая потеря, когда старший лейтенант Иван Гайденко с трудом посадил аэрокобру в лесу. Самолет был практически разорван на части, хотя пилот уцелел, защищенный крепкой конструкцией истребителя.

Первая большая победа кобр произошла 15 июня, когда 6 истребителей перехватили 6 Юнкеров-88, сопровождаемых 16 истребителями и направляющихся на Мурманск. Девять немецких самолетов были сбиты без потерь с советской стороны, а Иван Бочков записал на свой счет один истребитель и один Юнкерс-88. Бочкову

---

<sup>149</sup> Alan Thatcher "Osprey Aircraft of the Aces" №36 P. 52

больше не удавалось сбивать самолеты до 10 декабря, когда он повел 6 кобр против эскадрильи из 18 Юнкерсов и 12 сопровождающих истребителей.

Часто цель советской тактики состояла в сосредоточении усилий на ведущем бомбардировщике в группе, поэтому Бочков проигнорировал истребители и повел лобовую атаку на Юнкерсы. Два бомбардировщика, в том числе и ведущий, были сразу же сбиты, строй и порядок у немцев были нарушены и при второй атаке они потеряли еще три самолета и обратились в бегство. Бочков в этом бою сбил один самолет, советская сторона обошлась без потерь. К февралю 1943 г., когда ему присвоили звание Героя Советского Союза, Бочков уже совершил 308 боевых вылетов и одержал 7 личных и 32 групповые победы.

4 апреля, во время своего 350-го боевого вылета, Бочков и его ведомый напали на 6 немецких истребителей. Самолет ведомого скоро был сильно поврежден, и Бочков продолжал сражаться, чтобы его товарищ мог выйти из боя. Лейтенант сбил еще один самолет, но затем был сбит сам и погиб.

В случае с другим асом, летающим на Аэрокобре, американские авторы цитируют А. В. Суворова. По их словам, старший лейтенант Ефим Кривошеев показывал чудеса храбрости, на его счету было 5 личных и 15 групповых побед к тому времени, когда он совершил таран на аэрокобре. 9 сентября 1942 г. в бою Кривошеев сбил еще один самолет противника, но расстрелял весь боекомплект. В этот момент он заметил, что немецкий истребитель начал атаку на его командира капитана Кутахова и, используя девиз ВВС «сам погибай, а товарища выручай»<sup>150</sup>, он направил свой самолет на немецкий истребитель, взял его на таран, при этом сам погиб. Кривошеев посмертно получил звание Героя Советского Союза 22 февраля 1943 г.

Кутахов закончил войну полковником, командуя 19-м Гвардейским истребительным авиационным полком, он совершил 367 боевых вылетов, сражался в 79 воздушных сражениях и одержал 13 личных и 28 групповых побед.

Другие аэрокобры на северных фронтах использовались в 20-м Гвардейском истребительном авиационном полку в Карелии и в 102-м и 103-м полках Ленинградских войск ПВО. Может быть, на этих фронтах столь драматичные события были не так часты, но аэрокобры и здесь отлично показали себя пригодными к суровым погодным условиям, ведь иногда погода может представлять большую опасность, чем истребители противника.

---

<sup>150</sup> *Jim Laurier* "Osprey Aircraft of the Aces" №36 P. 55