

Оглавление

Вместо предисловия	4
Истребители бывают разные	8
Летающая «фанера» Второй мировой	15
6-й ИАК ПВО на страже московского неба летом и осенью 1941	35
Истребители иностранного производства в ПВО Москвы (1941–1942).....	59
Советские Спитфайры	68
Знаменитая Аэрокобра – мифы и реальность.....	79
Штрихи к портрету	99
Советская истребительная авиация в 1942–1943 годах.....	117
Год 1944.....	136
За шаг до Победы – новое оружие, новые угрозы.....	141
Бухгалтерия войны. Премии летчикам и техникам.....	153
Еще немного фактов вместо заключения	159

Вместо предисловия

Эта книга о самолетах и людях – примерно в равных долях. Автор постарался максимально избегать личных оценок событий, достоинств и недостатков техники, решений командования и пр., сосредоточившись на документальных источниках, к коим, разумеется, разного рода мемуары не относятся. Мемуары – это всегда чья-то личная интерпретация фактов, а не сами факты. В мемуарах сводятся счеты со старыми обидчиками и конкурентами, которых представляют злобными и завистливыми интриганам, добивающимися успеха исключительно за счет расположения начальства и личных связей, в мемуарах проигранные сражения становятся «почти победами», ну и все в этом духе. Наконец, мемуары переписываются периодически и корректируются под текущее направление «вектора политики» – внешней и внутренней.

Рапорты, доклады, отчеты, приказы и наставления тоже не всегда беспристрастны и объективны, но у них есть одно существенное преимущество – они писались не на публику в большинстве случаев и не через пару десятков лет после описываемых событий.

В тексте читатель встретит ссылки на документы ЦАМО, РГАСПИ, РГАЭ, ГА РФ – все они доступны в оцифрованном виде и могут быть изучены желающими самостоятельно прямо из дома, без посещения читальных залов архивов. Особо недоверчивые имеют возможность по приведенным реквизитам (шифрам) заказать себе копию – это стоит пока совсем недорого, на сайте каждого архива имеется подробное описание порядка обращения с указанием сроков исполнения и стоимости услуг.

Также были использованы при написании отдельных глав юбилейные (выпускаемые в подарочном варианте для сотрудников КБ и ветеранов труда) издания знаменитых в свое время «фирм» – конструкторских бюро и опытных заводов, благодаря усилиям которых мир узнал короткие звучные аббревиатуры, ставшие уже не просто буквенным шифром, а именами собственными – МиГ, Як, Ла.

Весьма показателен в этом смысле подход рекламщиков МАПО МиГ, которые не просто стали изображать в рекламных буклетах (90-е годы прошлого века) название КБ с большой, а не маленькой буквой «и» посередине, но и обыграли это как смысловое решение, акцентировали, так сказать: *«Но сегодня МИГ – это не только начальные буквы фамилий. МИГ – в этом коротком стремительном слове заключается сегодня существо девиза ОКБ»*. Отец автора, всю свою жизнь проработавший в этом славном КБ, такое написание всячески поддерживал и одобрял. Успехи и достижения отечественных авиастроителей были неоспоримы и признавались во всем мире, было чем гордиться.

Увы, но в 90-е годы книжный рынок заполнили наскоро слепленные и красиво раскрашенные издания формата А4, которые, четко уловив спрос и господствующие в обществе настроения, клепали десятками некоторые скороспелые «историки», просто переписывая западные книги и статьи в русском корявом подстрочном переводе без указаний оригиналов – со всеми ляпами, ошибками и очевидной тенденциозностью изложения. Надо понимать: западные авторы не имели доступа к огромным массивам документов ЦАМО, рассекречивание которых прошло массово только в 2007 году, ориентировались на откровенно завиральные мемуары немецких асов и политизированные сказки некоторых «борцов с тоталитаризмом», сбежавших на Запад.

Утрата доверия граждан к советскому варианту толкования истории привела к автоматическому восприятию аль-

тернативных точек зрения как абсолютных и неоспоримых истин на уровне «всем известно» и «давно доказано».

Благодаря такой «популярной литературе» многие уверовали, что советские самолеты были жалкими поделками из фанеры, которые немцы сбивали пачками, если они сами не успевали развалиться прямо в воздухе. Как же тогда наша страна победила в войне с такой авиапромышленностью? А и тут ответ готов: конечно же, за счет ленд-лиза и уникальных, исключительных, превосходных во всех смыслах самолетов из США и Великобритании. Без них все, каюк, Гитлер бы до Урала дошел.

Если вы, уважаемые читатели, думаете, что автор сгущает краски и утрирует, то сильно ошибаетесь. Модерируя контент канала «Молодость в сапогах», он подобный бред в комментариях встречал очень часто.

Так что давайте просто посмотрим по документам, как все было НА САМОМ ДЕЛЕ. А кто и что по этому поводу написал – это пусть на совести писателей остается.

Автор выражает искреннюю благодарность читателям ранее опубликованных материалов за ценные замечания и важные дополнения, которые помогли исправить некоторые неточности, а также своей матери Светлане Александровне за помощь и поддержку в части восстановления некоторых исторических деталей развития советского Авиапрома. Увы, но ведущий конструктор, ведущий специалист по автоматике двигателя МАПО МИГ Мишутин Владимир Михайлович (отец автора) покинул этот мир еще в 2018 году и никак в написании книги поучаствовать не смог. Зато он успел передать автору глубокое уважение к личности А.И. Микояна, которого в коллективе за глаза немного фамильярно, но на самом деле очень уважительно называли «папашкой», и научил гордиться достижениями Родины, а не искать, куда бы еще плюнуть и где бы подретушировать в трагических тонах.

Советские авиаконструкторы были детьми своей эпохи – со всеми плюсами и минусами. Plusов все-таки было гораздо больше – энтузиазм, высочайшая работоспособность, преданность своей стране, давшей возможность раскрыть талант, получить опыт и знания, сделать детскую мечту реальностью. Можно по-разному оценивать их поведение в повседневной жизни, личные качества и т.п., но оценка их де-тищ может быть только одна – это оружие, которым Красная Армия сокрушила врага.

А теперь обсудим детали.

Истребители бывают разные

Банальная, в сущности, фраза, вынесенная в название главы, как показывает практика, требует все же дальнейших пояснений.

Начнем с того, что истребители в описываемый период имелись в составе Фронтовой авиации, авиации ВМФ и авиации ПВО – при этом задачи у них были заметно разные, а значит, и требования к ЛТХ¹ тоже разные. Самолет может быть совершенно непригодным для действий с полевых аэродромов на данном ТВД, но вполне успешен в качестве истребителя ПВО, действующего с хорошо оборудованного постоянного аэродрома со всеми необходимыми службами.

Фронтовая истребительная авиация Красной Армии выполняла в годы Великой Отечественной следующие задачи: сопровождение своих штурмовиков и бомбардировщиков, прикрытие наземных войск и коммуникаций в ближнем тылу от ударов с воздуха, разведка, штурмовые удары по позициям противника.

Пресловутые «звездочки на фюзеляже» были далеко не главным и не единственным показателем. Если бы истребители отвлекались на воздушные бои, бросая штурмовики и бомбардировщики на произвол судьбы, не выполнялись бы важнейшие задачи, от успеха которых зависели результаты операций наземных войск фронтового, а то и вовсе стратегического масштаба. Поэтому сопровождение штурмовой авиации для многих истребительных полков становилось вообще основным видом боевой работы, вражеские истребители зачастую отгонялись маневром, даже без открытия огня – и боевая задача при этом считалась выполненной,

¹ Летно-тактические характеристики.

летчик за определенное количество таких боевых вылетов получал поощрение, премиальные выплаты².



Истребитель И-16 тип 29 с подвеской РС-82. Реактивные снаряды могли применяться против идущих в плотном строю вражеских самолетов, но в маневренном воздушном бою становились обузой, сильно ухудшающей маневренность и снижающей скорость.

Иногда неделями летчики-истребители летали главным образом на разведку – скоростные характеристики их самолетов давали больше шансов для успешного выполнения задания в условиях сильного противодействия вражеской ПВО, хотя высокая скорость одновременно мешала рассмотреть тщательно мелкие детали на местности. Данные разведки летчик в большинстве случаев докладывал лично, после возвращения на аэродром (в т.ч. только после возвращения разведчика становились доступными результаты аэрофото съемки), а не по радио, чтобы не выдать себя, не отвлекаться и не терять контроля за обстановкой. Тут для него было главным вернуться – ни о каких воздушных боях и увеличении личного счета сбитых речи даже не шло.

При нанесении ударов по наземным войскам использовались подвешенные под крыльями истребителей реактивные

² Подробней см. в главе «Бухгалтерия войны».