

Памятная дата

В Военной энциклопедии в статье, посвященной маршалу авиации Александру Ивановичу Покрышкину, есть такие лаконичные строки: “В воздушных боях над Прутом, Яссами, в период Львовско-Сандомирской операции его искусство воздушного бойца, командира-организатора проявилось с новой силой. За доблесть и мужество, проявленные при выполнении боевых заданий, Покрышкин первым в стране был удостоен третьей медали “Золотая Звезда”.

Произошло это памятное событие 55 лет назад — 19 августа 1944 года. В то время шли ожесточенные



летчики на бреющем пронеслись над ошарашенными фашистами. Враги бежали, падали, спешили в укрытия. Возле посадочного знака громоздились обломки только что сбитого самолета.

Летчики предприняли вторую атаку. Теперь трассы пулеметного огня потянулись к стоянкам самолетов, к бензовозам, к складу боеприпасов, к позициям зенитных орудий. Заходившие на посадку вражеские самолеты поспешно ушли в сторону. Охотники сбили еще один самолет. На аэродроме — растерянность и суматоха. Два советских истребителя стали полными хозяевами положения.

Пора было уходить. Оправившись от первых атак и видя, что

ТРЕТЬЯ ЗОЛОТАЯ ЗВЕЗДА АЛЕКСАНДРА ПОКРЫШКИНА

бои за освобождение западных областей Украины. Дважды Герой Советского Союза полковник А.И.Покрышкин часто летал на свободную охоту вместе со своим ведомым Г.Голубевым. Вдвоем они сбили несколько вражеских самолетов-разведчиков, транспортных самолетов. Именно в свободной охоте А.И.Покрышкин уничтожил “юбилейный”, пятидесятый по счету, фашистский самолет. Это был “Аист” — машина, предназначенная для перевозки фашистских штабных офицеров.

Об одном из характерных боевых вылетов, проведенных А.И.Покрышкиным в ходе Львовско-Сандомирской операции, рассказано в многотомнике “Великая Отечественная война 1941 — 1945 годов в фотографиях и кинодокументах”.

...В начале августа 1944 года А.И.Покрышкин вместе со своим ведомым поднялся в воздух. Утром разведчики донесли, что на одном из вражеских аэродромов скопилось около сотни самолетов.

Видимо, гитлеровцы готовились к проведению крупной воздушной операции. Покрышкин решил днем сорвать их подготовку к вылетам, а на ночь намечался налет на аэродром наших тяжелых бомбардировщиков. Александр Иванович понимал, что такая крупная авиабаза, как эта, сильно охраняется зенитной артиллерией. На успех летчик рассчитывал только в случае, если их подход к аэродрому будет не замечен противником.

После набора большой высоты охотники пошли в расположение противника. День клонился к вечеру. Преодолев линию фронта, Покрышкин взял курс на солнце, обходя вражескую авиабазу стороной. Высота и хорошая скорость позволили летчикам быстро выполнить маневр и оказаться со стороны солнца. Это гарантировало им незаметный подход к цели. Когда вдали показалось большое пятно аэродрома и стали заметны искрящиеся в солнечных лучах фонари немецких машин, охотники приглушили моторы.

Бесшумный подход был элементом плана опытных летчиков. Переведя самолеты почти в отвесное пике, они понеслись вниз. Каждый определил себе цель. На аэродроме шла обычная жизнь. Возле посадочного знака рулил только что приземлившийся “хейнкель”. Несколько самолетов ходили по кругу в ожидании посадки. Стоянки были заполнены машинами различных марок.

В эту спокойную тыловую жизнь внезапно ворвались звуки стрельбы. Это советские летчики обрушили огонь на врага. Ведомый А.И.Покрышкина в первую очередь занялся самолетами, которые планировали на посадку. Александр Иванович направил огонь на цистерны с горючим. Вызвав пожар, можно было нанести врагу большой ущерб. Одна пулеметная очередь следует за другой, и внизу вспыхивает пламя. Выйдя из пике,

истребителей только два, гитлеровцы начали приходить в себя. В воздухе появились султаны разрывов зенитных снарядов. К стоянкам “мессершмиттов” бежали пилоты. Один пытался взлететь. А.И.Покрышкин пригвоздил его к земле на разбеге.

Хватит! Крутыми разворотами охотники изменили курс и, прижимаясь к земле, на бреющем ушли в сторону солнца. Закат слепил глаза зенитчикам. Их снаряды рвались в стороне...

Всего же в годы Великой Отечественной войны Александр Иванович Покрышкин совершил свыше 600 боевых вылетов, провел 156 воздушных боев. На его счету 59 сбитых самолетов противника.

В дни юбилея — 55-летия со дня награждения А.И.Покрышкина третьей Золотой Звездой Героя в организациях РОСТО — преемнице ДОСААФ пройдут различные мероприятия, посвященные жизни и подвигам прославленного маршала. Они станут еще одним свидетельством безграничной любви россиян к непревзойденному мастеру воздушного боя, ярким свидетельством того, что традиции, которые взлелеял Александр Иванович на посту председателя ЦК ДОСААФ СССР, в надежных руках.

Григорий МИХАЙЛОВ

На снимке: А.И.Покрышкин во время Парада Победы в 1945 году.



«ЯКИ»:

ВЫСОТА, СКОРОСТЬ, МАНЁВР, ОГОНЬ

В своей книге «Познать себя в бою» прославленный ас трижды Герой Советского Союза Александр Иванович Покрышкин писал: «В начале 1942 г. в полк были переданы десять Як-1. Надо отметить, что пилоты быстро освоили Як-1.

Самолет по сравнению с «МиГом» был прост в управлении во всех видах полета, легок в пилотировании и имел на вооружении пушку и два ШКАСа. Вооружение не очень мощное, но все-таки сильнее, чем на «МиГе».

А далее А.И.Покрышкин рассказывает о случае, когда он, пилотируя Як, оказался один против двух Me-109F. Вот как действовал опытейший ас в этих условиях: «Решаю использовать запаздывание реакции летчиков врага при переходе на энергичный внезапный маневр (из-за склонности Me-109 к раннему сваливанию в штопор) и превосходство «Яка» над «мессершмиттом» при выходе из пикирования на вертикаль с большой перегрузкой.

Отбив очередное нападение, я на полной скорости перешел на снижение. Вражеская пара быстро сблизилась, пристроилась в мой хвост... Переворачиваю самолет и перевожу его в крутое пикирование. «Мессершмитты» несколько отстали, но потом догнали меня. Наступил самый ответственный момент в осуществлении замысла. Надо допустить их как можно ближе, но не прозевать открытия огня.

Пора делать обманный маневр. Энергично с большой перегрузкой выхватываю самолет из крутого пикирования на вертикаль. Чуть даю крен для крутой спирали. Вверху горки пришел в себя от перегрузки и на пределе вертикальной скорости переложил самолет в горизонтальный полет. Прямо перед носом моего «Яка» в полсотне метров вышел к горке ведущий вражеской пары. Делаю небольшой доворот, прицеливаюсь и даю очередь по мотору и кабине. Она была точной. Сбитый «мессершмитт» штопором валится на землю. Его ведомый проносится в стороне. Делаю доворот за ним. Но враг не принял бой».

Приведенный пример как нельзя лучше показывает, какой грозой для врага оказывался истребитель Як-1 в умелых руках.

Этот самолет был создан накануне Великой Отечественной войны в конструкторском бюро, которым руководил талантливый авиаконструктор Александр Сергеевич Яковлев. В годы войны в серийном производстве на 14 авиазаводах выпускались различные модификации истребителей Як-1, Як-7, Як-9 и Як-3, а также самолеты Як-6 и Ут-2. Всего в период войны было построено свыше 40 тыс. Яков. Это около 40 процентов от общего числа самолетов, произведенных в СССР в военную пору.

Наряду с соратниками А.С.Яковлева непосредственными участниками создания истребителей Як были мотористы и вооруженцы. ОКБ, возглавляемое В.Я.Климовым, создав семейство двигателей М-105, ВК-107 и ВК-108, постоянно и плодотворно работало над повышением их мощности и надежности. Истребители Як и другие наши боевые самолеты во время Великой Отечественной войны были вооружены лучшими в мире пушками и пулеметами, превосходящими вооружение противника и союзников по всем показателям. Это было достигнуто трудом наших выдающихся конструкторов оружия: Шпитального, Владимирова, Комарицкого, Березина, Нудельмана и Суранова, Волкова и Ярцева.

Сам Александр Сергеевич Яковлев, его товарищи по ОКБ постоянно вели работу по совершенствованию летнотехнических качеств созданных самолетов.

Самым массовым истребителем войны был Як-9. Он имел ряд важных модификаций, вызванных требованиями фронта и используемых для подавления авиации противника в районе расположения наших ударных частей и прочного их прикрытия, участия в штурмовых действиях путем бомбежки вражеских частей, стоящих против наших войск, преследования противника в результате штурмовых действий, сопровождения бомбарди-

ровщиков. По оценке НИИ ВВС, Як-9 был в ту пору лучшим из всех известных наших и зарубежных истребителей.

Однако триумфом творческой деятельности А.С.Яковлева стала запущенный на завершающем этапе войны в производство Як-3, который впитал в себя лучшие качества Як-1 и Як-9. В работе по созданию Як-3 большую помощь ОКБ Яковлева оказывали ЦАГИ, ЛИИ и ВВС, особенно в части обобщения опыта боевого применения истребителей, рекомендаций по улучшению аэродинамики и высокой надежности. Основными отличиями Як-3 от Як-1 были максимально возможное снижение полетного веса, улучшение аэродинамики и применение более мощного двигателя. Сравнительно с Як-1 максимальная скорость увеличилась у земли с 531 до 570 км/ч и на высоте 4100 м с 592 до 650 км/ч, а время набора высоты 5 тысяч м сократилось с 5,4 до 4,5 минуты. Вооружение усилили за счет установки второго пулемета УБС. На Як-3 с двигателем ВК-108 в 1944 г. была достигнута предельная скорость для поршневых истребителей — 745 км/ч. Як-3 оставил яркий след в истории мирового самолетостроения.

Вот как отзывались, например, в 1944 г. о Як-3 французские летчики полка «Нормандия — Неман», сражавшиеся с фашистами на стороне Советской Армии: «На Як-3 мы бьем врага как хотим. На Як-3 вдвоем можно драться против четверых, а четвером против шестнадцати. Летая на таких машинах, чувствуешь себя в воздухе полным хозяином».

Высокого мнения о Як-3 были и наши враги. Так, генерал-лейтенант Вальтер Швабедиссен в своей книге «Русские ВВС глазами командования «Люфтваффе» писал: «С Як-3 самолеты Me-109G-6 и FW-109A-4 сравниться не могли. Этот самолет имел большую скорость, маневренность и лучшие характеристики скороподъемности.

С появлением на фронте Як-3 советская истребительная авиация достигла фатального для немецкой авиации превосходства, позволившего советской авиации завоевать полное господство в воздухе».

Тысячи советских летчиков, воевавших на Яках, дрались на фронтах мужественно, с большим мастерством, проявляя образцы героизма и отваги, и заслужили бессмертную славу. Многие части и соединения, на вооружении которых находились Яки, в числе первых получили высокие звания гвардейских.

Формула выдающегося мастера воздушного боя трижды Героя Советского Союза А.И.Покрышкина гласила: «Высота — скорость — маневр — огонь». «Кто находился выше противника, — говорил Александр Иванович, — тот хозяин в воздухе. Высота — это скорость, а скорость — это высота... Скоростной маневр по вертикали обеспечивает внезапность удара... Наиболее выгодный вертикальный маневр — это соколиный удар — внезапный, точный». И самолеты марки «Як» наилучшим образом соответствовали этой победной формуле.

Алексей ГЛИНСКИЙ

На снимке: Як-3, 1944 год.