

УДК 94(4) “1941-1945”

ДОСТОИНСТВА И НЕДОСТАТКИ СОВЕТСКОГО ИСТРЕБИТЕЛЯ ЯК-1 В СРАВНЕНИИ С МИГ-3, ЛАГГ-3 И «МЕССЕРШМИТТОМ» Bf 109F-2 В НАЧАЛЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Ивицкий Андрей Михайлович,
кандидат исторических наук, доцент,
доцент кафедры социально-гуманитарных наук
Витебская ордена «Знак Почета»
государственная академия ветеринарной медицины,
г. Витебск, Республика Беларусь

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Военно-воздушные силы, истребители, Як-1, Bf 109F-2, ЛаГГ-3, МиГ-3.

Реферат. Из трех истребителей нового типа, поставленных на вооружение советских Военно-воздушных сил перед началом Великой Отечественной войны, Як-1 считается лучшим. Для того времени он обладал хорошими летно-тактическими характеристиками, но любовь и уважение пилотов Як снискал, прежде всего, за простоту в управлении и легкость в освоении.

На сегодняшний день из трех истребителей нового типа: Як-1, МиГ-3, ЛаГГ-3, принятых на вооружение советских Военно-воздушных сил (далее – ВВС) накануне Великой Отечественной войны, лучшим считается Як-1. При этом, в отличие от МиГ-3 и ЛаГГ-3, Як не имел каких-либо выделяющих его тактических или конструктивных особенностей (например, по высотности или используемым материалам) и также, как и другие советские истребители нового типа, не смог стать достойным противником для немецкого «Мессершмитта» Bf 109F-2 в 1941 г., однако летчики его любили и готовы были прощать все его недостатки [7, с. 41; 8, с. 418–419; 10, с. 46; 12, с. 35, 39; 15, с. 137].

Как и ЛаГГ-3, Як-1 изначально разрабатывался под двигатель М-106, однако, из-за задержек с его доводкой, на истребитель пришлось установить менее мощный мотор: вначале М-105П, а затем – М-105ПА. Замена двигателя отрицательным образом сказалась на его характеристиках, однако, благодаря высокой весовой культуре проектирования, по показателям энерговооруженности Як-1 с двигателем М-105ПА превзошел ЛаГГ-3 во всем диапазоне высот, сильно уступал МиГ-3 на больших высотах, зато на высоте до 2000 м, на которой, по свидетельству Героя Советского Союза С. Д. Горелова, в основном шли воздушные бои в 1941 г., имел серьезное преимущество перед истребителем

А. И. Микояна и М. И. Гуревича [2, с. 354, 390, 411; 5, с. 30; 10, с. 47; 12, с. 35; 16, с. 205]. Кроме того, в сравнении с МиГом и ЛаГГом Як-1 имел лучшую скороподъемность. Так, например, высоту 5000 м он набирал всего за 5,7 минуты, в то время как МиГ-3 – за 7,1 минуту, а ЛаГГ-3 – за 8,6 минуты [6, с. 110].

Во многом из-за замены двигателя Як-1 не обладал какими-либо выдающимися скоростными показателями. По состоянию на лето 1941 г. его максимальная скорость на высоте 4850 м составляла 569 км/ч, что было больше, чем у ЛаГГ-3 – 535 км/ч на высоте 5000 м, но меньше, чем у МиГ-3 – 615 км/ч на высоте 7800 м. Правда, из трех советских истребителей нового типа, у земли Як был самым быстрым, и, кроме того, в отличие от ЛаГГа и МиГа, он очень легко набирал скорость, для чего, по словам летчика Н. Г. Голодникова, не нужно было пикировать, достаточно было просто дать «полный газ». Эта особенность истребителя конструкции А. С. Яковлева давала неоспоримые преимущества в воздушном бою, так как позволяла не бояться потерять скорость во время выполнения маневров [2, с. 270, 271, 387; 6, с. 110].

Сравнительно неплохим было и вооружение Як-1. По массе секундного залпа истребитель А. С. Яковлева хоть и уступал четырехточечному ЛаГГу, зато имел существенное преимущество перед трехточечным МиГом [2, с. 410–411; 6, с. 110]. Особенно положительно советскими летчиками было воспринято наличие в составе вооружения Як-1, помимо двух 7,62-мм пулеметов ШКАС, 20-мм пушки ШВАК, позволявшей ему успешно бороться с немецкими бомбардировщиками [4, с. 169, 184]. Также, в отличие от того же МиГ-3, Як обладал хорошей горизонтальной маневренностью и, что особенно важно, по всей видимости, он не боялся свалиться в штопор при выполнении крутых виражей, как ЛаГГ-3 [2, с. 386, 411; 6, с. 167, 168]. Однако главным преимуществом истребителя конструкции А. С. Яковлева, завоевавшим ему заслуженную любовь и уважение советских летчиков, была легкость и простота в управлении, выгодно отличавшая его от непростого в пилотировании ЛаГГ-3 и тем более от МиГ-3, известного своей строгостью [2, с. 270, 386–387, 390, 411; 12, с. 39].

На этом фоне, наверное, единственным серьезным недостатком Як-1 были посредственные пикирующие качества. Так, по свидетельству летчика И. И. Кожемяко «...Як-1 частенько пикировать не любил» – «...если угол пикирования был небольшой, то Як-1 надо было в пике удерживать ручкой, а то он все время стремился из пике выйти самостоятельно» [3, с. 93, 98]. Кроме того, легкая конструкция не позволяла Яку также быстро разгоняться на пикировании, как тяжелому МиГу, да и скорость его пикирования, из-за опасности разрушения, была ограничена лишь 630 км/ч [2, с. 388; 7, с. 41].

Таким образом, А. С. Яковлеву удалось создать легкий, простой в управлении и маневренный истребитель и, что особенно важно, обладавший высокой боеспособностью на малых и средних высотах, то есть именно там, где в годы

Великой Отечественной войны главным образом и велись воздушные бои на советско-германском фронте [12, с. 35, 39, 40]. Поэтому не вызывают удивления многочисленные положительные отзывы о Як-1 воевавших на нем советских летчиков. Так, например, Э.-У. Чалбаш в своих воспоминаниях о Як-1 писал следующее: «Что и говорить, самолет был в то время грозой для врага. Прекрасно маневрировал, сильное оружие, скорость, радио. Что еще нужно для воздушного боя?» [17, с. 128].

Однако, к сожалению, приходится признавать, что сравнение с немецким Bf 109F-2 – вероятно, наиболее распространенной субмодификацией «Мессершмитта» на советско-германском фронте в 1941 г. – будет уже не в пользу истребителя конструкции А. С. Яковлева. Дело в том, что в отличие от цельнометаллических Bf 109, из-за дефицита алюминиевых сплавов в конструкциях всех советских истребителей нового типа широко использовались дерево, фанера и полотно. С одной стороны, это вынужденное решение значительно упрощало и удешевляло их производство, но с другой стороны – существенно увеличивало массу самолетов [2, с. 272, 367, 368, 390; 6, с. 82, 165; 12, с. 32, 33]. Поэтому даже Як-1 – самый легкий из советских истребителей нового типа – был тяжелее немецкого Bf 109F-2, что вкупе с более мощным мотором обеспечивало последнему преимущество в энерговооруженности. Так, удельная нагрузка на мощность у Як-1 образца 1941 г. (взлетный вес 2950 кг) составляла 2,81 кг/л.с. против 2,38 кг/л.с. у «Мессершмитта» [10, с. 47; 12, с. 35; 14, с. 135].

Как результат, немецкий истребитель обладал лучшей скороподъемностью, что, вместе с наличием у него предкрылков, увеличивавших подъемную силу крыла на больших углах атаки, позволяло пилотам люфтваффе быстрее занимать выгодную позицию выше противника [4, с. 123; 12, с. 88–89; 14, с. 136]. Этот недостаток Яка в бою можно было компенсировать за счет преимущества в скорости, однако и в этом случае сравнение будет не в пользу советского истребителя. Так, летом 1941 г. максимальная скорость Як-1 составляла 569 км/ч на высоте около 4850 м, в то время как Bf 109F-2 на высоте 5950 м мог разогнаться до 597 км/ч [6, с. 110]. В дополнение к этому, «Мессершмитт» отлично пикировал, а более прочная цельнометаллическая конструкция Bf 109 позволяла ему без опаски набирать на этом режиме полета скорость, недоступную для любого серийного советского истребителя того времени [7, с. 41; 18, с. 380]. Поэтому, как указывалось в отчете 62-й истребительной авиабригады ВВС Черноморского флота за первый год войны, советским летчикам вести бои с Bf 109 было «...в вертикальной плоскости чрезвычайно тяжело...», и приводили они лишь «к излишним потерям» [8, с. 418–419]. А так как истребитель конструкции А. С. Яковлева в бою на виражах имел небольшое преимущество перед «Мессершмиттом», то пилоты Як-1 стремились перевести бой в более выгодную для них горизонтальную плоскость [4, с. 123; 8, с. 419]. Однако, тем самым они были вынуждены действовать

пассивно, в оборонительной манере, так как, как справедливо указывалось в книге «Тактика истребительной авиации» (1943 г.), «...становящийся в вираж теряет инициативу в бою, отдавая ее тому, кто ведет бой на вертикальном маневре» [18, с. 378, 380].

Таким образом, если немецкие летчики не принимали бой на виражах, то заняв выгодную позицию выше своего противника, они могли, разогнавшись на пикировании, наносить удары по советским истребителям, а затем вновь уходить вверх. В этой ситуации советским летчикам приходилось или становиться в оборонительный круг или пассивно отражать атаки противника, разворачиваясь в его сторону и встречая «в лоб». Учитывая, что Як-1 имел серьезное преимущество в массе секундного залпа – 0,94 кг у Bf 109F-2 против 1,73 кг у истребителя конструкции А. С. Яковлева – вероятно, в такой ситуации, это была единственно верная тактика действий [6, с. 110; 8, с. 419; 9, с. 112; 15, с. 128; 18, с. 70, 383].

Кроме того, к проблемам Як-1 в 1941 г. следует добавить невысокую живучесть, в первую очередь из-за ненадежного протектора и отсутствия системы заполнения баков нейтральным газом, плохой обзор назад из-за развитого гаргрота, а также многочисленные производственные и конструктивные дефекты [2, с. 391, 413; 4, с. 104; 12, с. 39; 19, с. 70]. Так, например, по причине недоведенной системы охлаждения, даже при работе двигателя истребителя на номинальной мощности, наблюдался перегрев воды и масла, из-за чего советским летчикам приходилось вести бой на пониженных оборотах мотора [2, с. 391; 4, с. 38; 10, с. 48; 14, с. 137; 16, с. 46]. Кроме того, по причине забрызгивания маслом фонаря кабины, а также из-за сложности его открытия на скорости свыше 400 км/ч (по прибору) и отсутствия механизма аварийного сброса его подвижной средней части, пилотам приходилось держать фонарь открытым, что отрицательным образом сказывалось на скорости истребителя [4, с. 97; 14, с. 137–138; 19, с. 23].

Также следует отдельно отметить тот факт, что около 1000 первых серийных Як-1 не были радиофицированы, и лишь с весны следующего 1942 г. установка средств связи на истребителях этого типа стала более-менее распространенной [2, с. 392; 16, с. 21]. В довершение всего придется признать, что и качество имевшейся радиосвязи было неважным, из-за чего некоторые летчики даже снимали бесполезные, по их мнению, радиостанции, чтобы облегчить истребитель [4, с. 99; 19, с. 30]. В то же время, все Bf 109F-2 оснащались надежными приемопередающими радиостанциями, благодаря которым летчики люфтваффе могли в бою координировать свои действия, предупреждать друг друга об опасности или обнаружении самолетов противника, при необходимости вызывать подкрепления, а кроме того, получать команды и целеуказания от находившихся на земле передовых авиационных наводчиков [2, с. 377–378; 8, с. 66, 216]. Эти изъяны

отрицательным образом сказывались на боевых возможностях Як-1 и снижали его шансы на победу в бою с Bf 109F-2. Однако, несмотря на это, большинство летчиков его любили и прощали все его многочисленные недостатки, считая Як-1 лучшим советским истребителем того времени [4, с. 124; 19, с. 32]. В подтверждение можно привести воспоминания ветерана Н. Г. Голодникова, по словам которого «...в начале войны «як» был мечтой любого летчика» [2, с. 272].

Вероятно, причина столь благожелательного отношения к Яку кроется в том, что перед началом Великой Отечественной войны одной из важнейших задач, стоявших перед советскими ВВС, было освоение летным составом только что поступившей на вооружение авиационной техники в максимально сжатые сроки. Так, приказом Народного комиссара обороны СССР № 0020 от 11 марта 1941 г. для «...переучивания на новые типы самолетов...» было выделено всего «...8–10 часов налета для каждого летчика» [4, с. 106]. Однако, несмотря на затраченные усилия, полностью решить эту задачу к моменту вторжения нацистской Германии все же не успели [11, с. 23]. Мало того, судя по всему, с началом боевых действий, сроки, отпущенные на освоение новой авиационной техники, еще больше сократились. Например, Герой Советского Союза Ф. Ф. Архипенко так описывал свое переучивание на ЛаГГ-3: «Обучали нас чересчур ускоренно – наспех рассказали, какая скорость на какой высоте, немного о приборах в кабине, показали ручку управления и где сектор газа» [1, с. 58]. Другой Герой Советского Союза А. Ф. Семенов, руководивший в 1941 г. эскадрилей, завершившей освоение истребителей конструкции А. И. Микояна и М. И. Гуревича всего за 8–10 дней, в своих мемуарах по этому поводу напишет следующее: «Такие сроки переучивания по мерке мирного времени могут показаться фантастическими. Но война не ждет» [13, с. 5, 19].

Следует признать, что, по всей видимости, подобные темпы освоения новой техники были чрезмерными даже для пилотов, имевших большой налет на истребителях старых типов – И-16, И-153 или И-15бис, не говоря уже о молодых летчиках, недавно закончивших авиационную школу или училище. Поэтому, можно предположить, что в тот момент наиболее ценным достоинством самолета была простота в освоении, а не его высокие боевые качества. И в этих тяжелых условиях простой в управлении и нетребовательный к квалификации пилотов Як-1 выгодно отличался от других истребителей нового типа, поставленных на вооружение советских ВВС накануне Великой Отечественной войны. Так, еще во время его войсковых испытаний выяснилось, что летчиков, имевших хорошую оценку по технике пилотирования на И-16 – наиболее массовом советском истребителе предвоенного времени, можно было сразу выпускать на самолете конструкции А. С. Яковлева. Последующая его эксплуатация подтвердила, что Як-1 был доступен для летчиков средней и даже ниже средней квалификации военного времени, и, что особенно важно – прощал даже грубые ошибки в технике

пилотирования [2, с. 366; 4, с. 184; 12, с. 39; 16, с. 40, 43]. Поэтому нельзя не согласиться с мнением уже не раз упомянутого ветерана Н. Г. Голодникова, утверждавшего, что Як давал малоопытному или недостаточно обученному летчику «...значительно больше шансов на выживание. Да и опытный летчик на «яке» чувствовал себя значительно уверенней...» [2, с. 270–271].

Таким образом, можно предположить, что даже, несмотря на сжатые сроки, выделенные на переучивание, советские летчики успевали освоить Як-1 на вполне приемлемом уровне, что позволяло использовать в бою его немалые достоинства, а значит – увеличивало шансы на победу. К тому же, благодаря хорошей горизонтальной маневренности и приемистости, истребитель конструкции А. С. Яковлева, в отличие от того же МиГ-3, мог вести бой как с использованием новых, только внедряемых в войска тактических приемов, раскрывавших потенциал истребителя в вертикальной плоскости, так и на виражах – то есть в привычной для советских летчиков манере истребителей старого типа [2, с. 270]. Эта универсальность истребителя упрощала переход летного состава от старой тактики к новой и позволяла пилотам использовать навыки, полученные ранее при полетах на И-16, И-153 или И-15бис.

Таким образом, несмотря на то, что Як-1 по большинству летно-тактических характеристик уступал немецкому Vf 109F-2, из трех советских истребителей нового типа, в 1941 г., он давал летчикам наибольшие шансы на выживание, а значит – и победу в воздушном бою.

Уже в следующем 1942 г. конструкция Як-1 подверглась многочисленным улучшениям: недостаточно эффективные пулеметы ШКАС были заменены крупнокалиберным пулеметом УБС, улучшен обзор задней полусферы, а с 20 августа 1942 г. на все истребители данного типа стали устанавливать радиоприемник, а на каждый пятый – еще и передатчик (позднее передатчик уже ставили на каждый четвертый истребитель, а с 189 серии приемопередающими радиостанциями оснащались все выпускавшиеся Як-1). Но, вероятно, наилучшим образом на боевых возможностях истребителя отразилась установка нового форсированного двигателя М-105ПФ, благодаря которому Як-1 практически сравнялся по скорости с Vf 109F, хотя все еще несколько уступал ему в скороподъемности и вертикальном маневре [4, с. 84, 168; 12, с. 89; 16, с. 66, 67]. Однако, в том же году на советско-германском фронте появилась новая модификация «Мессершмитта» – Vf 109G, превосходившая Як по основным летно-техническим характеристикам [2, с. 402]. В ответ конструкторский коллектив под руководством А. С. Яковлева провел глубокую модернизацию Як-1, выпустив в 1944 г. на его базе Як-3, превосходивший немецкие Vf 109G и Fw-190 и по праву считающийся одним из лучших фронтовых истребителей того времени для завоевания превосходства в воздухе [2, с. 398; 12, с. 109; 18, с. 290; 19, с. 111–112].

Таким образом, несмотря на многочисленные недостатки, производственные

и конструктивные дефекты, следует признать, что в 1941 г. Як-1 обладал хорошими летно-тактическими характеристиками, и, что особенно важно, из трех истребителей нового типа, принятых на вооружение советских ВВС перед Великой Отечественной войной, наилучшим образом подходил для ведения боя на малых и средних высотах. Причем, даже уступая Vf 109F-2, благодаря простоте в управлении и легкости в освоении, он, в сравнении с ЛаГГ-3 и МиГ-3, обеспечивал в бою куда большие шансы на выживание, чем и заслужил любовь и уважение летного состава. К тому же в 1942 г. конструкторскому коллективу под руководством А. С. Яковлева удалось улучшить его боевые и летные качества, что позволило советским летчикам более уверенно вступать в бой с истребителями противника, а уже в 1944 г. на смену Як-1 пришел разработанный на его базе Як-3, ставший одним из лучших фронтовых истребителей того времени для завоевания превосходства в воздухе.

Список используемых источников:

1. Архипенко, Ф. Ф. Я начал войну на «Чайке». Записки летчика-истребителя / Ф. Ф. Архипенко. – Москва : Яуза : Эксмо, 2007. – 320 с.
2. Драбкин, А. Я дрался на истребителе. Принявшие первый удар. 1941–1942 / А. Драбкин – Москва : Яуза : Эксмо, 2006. – 512 с.
3. Драбкин, А. Я дрался с асами люфтваффе. На смену павшим. 1943–1945 / А. Драбкин. – Москва : Яуза : Эксмо, 2006. – 512 с.
4. Кузнецов, С. Д. Як-1. Наш лучший истребитель 1941 года / С. Д. Кузнецов. – Москва : Коллекция : Яуза : ЭКСМО, 2010. – 192 с.
5. Лобанов, А. В. Вторая мировая: война моров / А. В. Лобанов. – Военно-исторический журнал. – 2009. – № 3. – С. 26–30.
6. Медведь, А. Н. Истребитель «Мессершмитт Vf 109». Германский «король воздуха» / А. Н. Медведь, Д. Б. Хазанов. – Москва : Коллекция : Яуза : ЭКСМО, 2008. – 224 с.
7. Моргунов, М. Время героев / М. Моргунов // Вокруг света. – 2001. – Ноябрь. – С. 38–45.
8. Морозов, М. Воздушная битва за Севастополь. 1941–1942 / М. Морозов. – Москва : Яуза : Эксмо, 2007. – 432 с.
9. Мюллер, Й. Асы немецкой авиации / Й. Мюллер ; [пер. с нем. А. Г. Больных]. – Москва : Вече, 2021. – 448 с.
10. Павлов, А. Самый опасный враг / А. Павлов // Авиамастер. – 2002. – № 7. – С. 45–48.
11. Первые дни войны в документах / составители: В. Р. Журавлев, А. С. Ануфриев, Н. М. Емельянов // Военно-исторический журнал. – 1989. – № 7. – С. 22–34.
12. Самолетостроение в СССР 1917–1945 гг. : в 2 кн. / под ред. Г. С. Бюшгенса. – Москва : Центральный аэрогидродинамический институт им. проф. Н. Е. Жуковского, 1994. – Кн. 2. – 472 с.

13. Семенов, А. Ф. На взлете / А. Ф. Семенов. – Москва : Воениздат, 1969. – 216 с.
14. Смирнов, А. Боевая работа советской и немецкой авиации в Великой Отечественной войне / А. Смирнов. – Москва : АСТ: АСТ МОСКВА: Транзиткнига, 2006. – 574 с.
15. Спик, М. Асы люфтваффе / М. Спик ; пер. с англ. А. В. Найденова ; авт. вступительной статьи и приложений 5 и 6. Г. Корнюхин. – Смоленск : Русич, 2003. – 432 с.
16. Степанец, А. Т. Истребители «Як» периода Великой Отечественной войны. Справочник / А. Т. Степанец. – Москва : Машиностроение, 1992. – 224 с.
17. Чалбаш, Э.-У. Сковать боем! : Советские асы против Люфтваффе / Э.-У. Чалбаш. – Москва : Яуза : Эксмо, 2010. – 384 с.
18. Швабедиссен, В. Сталинские соколы: Анализ действий советской авиации в 1941–1945 гг. / В. Швабедиссен. – Минск : Харвест, 2004. – 528 с.
19. Якубович, Н. В. Истребители Яковлева / Н. В. Якубович – Москва : Яуза : Эксмо, 2008. – 448 с.

УДК 32:94"1939/1945"

ПОЗИЦИОННАЯ БОРЬБА ГОСУДАРСТВЕННЫХ ИДЕОЛОГИЙ НАКАНУНЕ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Квашук Виктория Николаевна,
заместитель директора по учебной работе,
Гимназия № 7 г. Витебска имени П.Е. Кондратенко,
г. Витебск, Республика Беларусь

Ключевые слова: политика умиротворения, договор о ненападении, система коллективной безопасности, международные соглашения, борьба идеологий.

Реферат. В статье рассматриваются вопросы идеологического противостояния государств в системе международных отношений накануне Великой Отечественной войны.

Идеологические противоречия, экономические союзы и военно-политические блоки сформировались накануне Второй мировой войны. Версальский договор, дискриминационный по отношению к Германии, способствовал росту реваншистских настроений и национал-социалистического движения. «Ось Берлин-Рим-Токио» была захватническим союзом, преследовавшим цели мирового