

РОЖДЕННЫХ ПОЛЗАТЬ НАУЧИЛИ ЛЕТАТЬ

Так проходила погрузка танков «Матильда» в ливерпульских доках в октябре 1941 года. Вскоре они должны отправиться в советские порты.



Борис ОРЕХОВ

■ Как наши левши доводили до ума импортную боевую технику.

Сразу после нападения Гитлера на Советский Союз США и Англия заявили, что окажут нашей стране любую возможную помощь. В Америке под это дело был принят специальный закон о ленд-лизе.

КРУТОЙ МАРШРУТ

Поставки шли по трем направлениям: морскими конвоями из Англии в Архангельск и Мурманск, из Ирана через Кавказ и Каспий, а также из Аляски в Сибирь (Алсиб) - по нему из Штатов перегоняли самолеты. Третий последнего воздушного коридора пролегал над безлюдной тундрой, и у летчиков в случае аварии шансов уцелеть почти не было. «Тут могут летать только сумасшедшие русские», - говорили американские пилоты. В общей сложности советские летчики перегнали с Аляски больше восьми тысяч машин. Погибли на трассе 114 человек.

Надо заметить, что в поставках авиатехники сразу обозначилась тенденция: союзники стремились передать нам образцы далеко не первой свежести. В августе 1941 года в ВВС РККА появился английский «Харрикейн», который наши остроусловы тут же окрестили «Харитоном». Самолет легендарный, вынесший на себе всю тяжесть битвы за Британию, но к середине 1941 года он устарел и проигрывал по всем статьям немецким истребителям. В Союзе они послужили еще около года.

С ПОМОЩЬЮ ГУБНОЙ ПОМАДЫ

На первых порах вся документация приходила с самолетами только на английском языке. А их символы на шкале приборов переправляли на наши с помощью губной помады.

Не надо думать, что со-

ветские военные были рады всему, что им пытались толкнуть союзники. Пример - Р-47 «Тандерболт», самолет с российской родословной, между прочим. В 1915 году инженеры Александр Северский и Александр Картвели были командированы в США для обучения авиаделу, а после революции решили не возвращаться. «Тандерболт» стал вершиной их совместного творчества и самым массовым истребителем ВВС США. Но в СССР его оценили иначе. «Это не истребитель, - поставил диагноз легендарный летчик-испытатель Марк Галай, облетав его. - Устойчивый, с комфортабельной просторной кабиной, он замечательно подходит для простого полета по маршруту без резких маневров. Для истребителя этого недостаточно». И от закупки отказались, ограничившись парой сотен машин для ПВО. На уцелевших Р-47 после войны еще лет пятнадцать развозили почту по отдаленным уголкам СССР.

КОБРА С ПРОПЕЛЛЕРОМ

Зато Р-39 «Аэрокобра» благодаря смекалке наших инженеров и мастерству советских летчиков стала настоящей королевой неба. Союзники «Кобру» не жаловали (мол, тихходная и неуклюжая), хотя сделали ее на американской фирме «Белл» по заказу британцев. Специалисты «Белл» схватились за голову: «Что делать? Ведь машина запущена на конвейер». И предложили свое детище русским. Едва первые «Кобры» появились в СССР, по войскам пошла гулять частушка: «Америка России подарила самолет, между ног пропеллер крутит и мотор наобором». Компонировка «Кобры» - весьма оригинальная. Мотор - позади кабины. Коленвал, соединяющий движок с пропеллером, проходил через кабину точно между ног у летчика. Во время энергич-

ных маневров в воздухе такая особенность конструкции порой доставляла пилотам чувствительные неудобства.

Посмотрели, облетали. Так: пушка 37 мм - что надо, один снаряд разорвет фашистский «мессер» на куски. Радиостанция - просто мечта. Обзор из кабины великолепный. С остальными недочетами как-нибудь разберемся. По просьбе наших инженеров американцы укрепили хвост, чтобы тот не отрывался при пикировании. От срыва в штопор, чем грешил самолет, спасались, не доливая баки под завязку. Скорость увеличили чисто по-нашенски, наплевав на ограничения в заводских инструкциях. Правда, ресурс двигателей от русского экстрима сократился вдвое, но жизнь пилота важнее. В общем, рожденную ползать научили летать. Р-39 стала грозной птицей и... гордостью американского авиапрома. Заокеанские газеты взвлекли трубили: «Пятнадцать русских асов во главе с Александром Покрышкиным сбили на нашей «Аэрокобре» 535 фашистских самолетов!» Ага, интересно, правда, как бы сложилась судьба самолета, не попади он в СССР.

К середине войны примерно каждый пятый самолет в наших ВВС был ленд-

лизовским - истребители, бомбардировщики. Летунам понравился А-20 «Бостон», особенно в морской авиации, ведь он единственный мог нести сразу две торпеды. Хотя стратегические В-17, которыми они утешили Германию, американцы нам так и не дали, как мы ни просили.

ЦИФРЫ

Что СССР получил от союзников

- 18,7 тысячи самолетов
- 12,2 тысячи танков
- 7185 САУ и бронетранспортеров
- 2588 морских судов разных классов
- 13,5 тысячи орудий
- 1,9 тысячи паровозов
- 11 тысяч вагонов
- 2230 тысяч тонн бензина
- 318 тысяч тонн взрывчатых веществ
- 328 тысяч тонн алюминия
- 44,6 тысячи станков
- 35,8 тысячи радиостанций
- 15,5 миллиона пар армейских ботинок
- 5 миллионов тонн продовольствия
- 100 тысяч километров телефонных проводов

СОКРОВИЩА «ЭДИНБУРГА»

Для зампотехов полков и дивизий ленд-лизовская техника была вечной головной болью. За сохранность ее строго спрашивали, вплоть до трибунала. Ведь за нее платили в том числе и золотом, которое, правда, не всегда до адресата доходило вовремя.

Английский крейсер «Эдинбург» принял на борт 5,5 тонны русского золота в слитках и в ночь на 28 апреля 1942 года тихо отчалил из мурманского порта и взял курс на Британию. Шел один, без эскорта. В Лондоне были уверены: нашпигованный сверхчуткой акустикой, дальнотзорными локаторами и мощным вооружением новейший скоростной корабль отобьется от любого противника. В крайнем случае убежит.

Не тут-то было. Нарвался на волчью стаю немецких подлодок, пошел ко дну. В октябре 1981 года советско-британская подводная экспедиция подняла почти все золото с «Эдинбурга». Третью, согласно контракту, досталась Британии, две трети - СССР. Но до сих пор на дне Баренцева моря лежит пять слитков общим весом 60 килограммов.

Брата-близнеца «Эдинбурга» - крейсер «Белфаст» - можно увидеть в Лондоне возле Тауэрского моста. Корабль, в годы войны не раз сопровождавший морские конвои до Мурманска, превращен в музей. На ходу. В реставрации крейсера участвовали и российские фирмы на безвозмездной основе. За общую память, обогреленную кровью, мы денег не берем.

НА ДНЕ МОРСКОМ

ПО БЕЗДОРОЖЬЮ

ТАНКИ С ПОДАРКАМИ

■ Самым массовым за морским танком в Красной армии стал американский «Шерман». Союз получил 4063 штуки - почти половину всех изготовленных.

Многие машины приходили с подарками. В укромных уголках наши танкисты находили теплые вещи, сигареты, шоколад, орехи с записками от американских рабочих: «Америка - Россия - дружба! Желаем победы!»

Пожалуй, главное достоинство «Шермана» - вязкая броня. При попадании снаряда она не давала осколков внутри. Еще один плюс - боеукладка снарядов не взрывалась, даже если танк загорался. У Т-34 от взрыва с корнем вырывало башню.

Были и минусы. Высокий «Шерман» на открытом пространстве представлял собой заметную цель. Узкие гусеницы снижали проходимость по осенне-весеннему бездорожью. Даже по хорошим дорогам после 200 километров марша от катков начинали отслаиваться резиновые бандажи. И все же в Берлин победной весной 1945 года первыми вошли именно «Шерманы» 1-го механизированного корпуса, ведь в его составе были только ленд-лизовские машины.

Помимо танков к нам шли полноприводные внедорожники «Виллис» и знаменитые грузовики «Студебекер» - мечта любого фронтового шофера. Массовое насыщение «Студебекерами» повысило подвижность танковых армий, когда по дорогам, вслед за Т-34, прорвавшими оборону противника, на «студерах» неслась пехота. На шасси «Студебекеров», которых мы получили больше 200 тысяч, переселились и реактивные «Катюши». К концу войны «студеры» стали основными грузовиками Красной армии.