

...Развязка была трагической. Перечеркнув дымной полосой августовское небо 1945-го, «Аэрокобра» стремительно приближалась к кромке леса. Американский истребитель, скрывшись за верхушками деревьев, исчез навсегда — канул в бездну камчатской тайги. Поиски не дали результатов...

...Отгремела Вторая мировая. Ромашками заросли окопы. Мало кто 62 года спустя продолжает поиски как того, так и других американских и английских самолетов, навечно оставшихся в нашей земле. Казалось бы, был бы порастает прошлое. И все же...

Клуб автотостарины, действующий под эгидой Елизовского подросткового центра «Россия», существует уже 10 лет. За эти годы его воспитанниками совершенно множество крупных историко-краеведческих, поисковых экспедиций в разные районы Камчатки. Результатом одной из них стали останки боевых самолетов военных лет, обнаруженные в Елизовском районе. Об одном из них «Вести» писали в №№ 6,8 от 2 и 9 февраля («Самолет ленд-лиза «Аэрокобра»). Нынешняя статья, тематически продолжая предыдущую, рассказывает о еще одном истребителе времен Второй мировой — «Кингкобре», участвовавшем в Курильской десантной операции.



САМОЛЕТЫ ЛЕНД-ЛИЗА

«Аэрокобра» и ее наследница «Кингкобра»

«Когда на Курилах велись боевые действия, — рассказывает руководитель ПЦ «Россия» Александр Беликов, — «аэрокобры» курсировали по маршруту Шумшу — Кунашир — Камчатка. Этот эшелон и проходил как раз над нашим районом. В то время вся наша область являлась своеобразной «прифронтовой зоной». Сейчас об этом мало кто задумывается, а война-то совсем рядом была: каких-нибудь 250 — 300 километров. Так что и самолеты эти — то самое «эхо войны». Подбили его или горючее кончилось — не долетел, упал»...

Весной 1980 года на склоне вулкана Горелый из ледника вытаяли обломки самолета. Первыми их обнаружили работавшие летом в том районе геологи. О находке сообщили в УВД Камчатского облисполкома, и вскоре к месту трагедии вылетела группа экспертов. Как определили специалисты, обломки машины принадлежали истребителю Р-63 «Кингкобра». При тщательном осмотре местности были найдены обгоревшие капитанские погоны, полуистлевшая обложка партбилета, самодельная расческа... На сохранившейся части фюзеляжа виднелись цифры 07, на хвосте — 416. Все это и стало ключом к раскрытию тайны, которую 35 лет хранил вулкан. Полгода ушло, чтобы разыскать по бумагам все «кингкобры», которые были направлены на Дальний Восток, разобраться по номерам на самолетах, куда какой из них был приписан. Таким образом удалось установить, за кем был закреплен истребитель 07, 416. Пилотом оказался Деркачев Иван Владимирович, родившийся в г. Анапа Краснодарского края. В 1936 г. И.В. Деркачев поступил в Сталинградское военно-авиационное училище. А после его окончания отбыл в распоряжение командующего вторым Дальневосточным фронтом.

«В годы войны, — вспоминал генерал авиации в отставке Я.Н. Ефременко, — мы на Камчатке



А. Беликов со своими воспитанниками.

летали на стареньких И-15, И-16. Боевых действий на Дальнем Востоке еще не было, а для отработки пилотажа те машины были вполне нормальными. И вот перед самым началом войны с Японией к нам в полк пришли американские «аэрокобры». Их надо было срочно освоить. Дело непростое. У машины было много по тем временам автоматики, особое вооружение, непривычное управление. Прекрасно помню, как через три дня мы на руках качали капитана Деркачева. Он первым в полку и теорию и летную практику сдал на «отлично».

По плану, разработанному командованием во главе с генералом А.Р. Гнечко, 17 августа в 23 часа началась Курильская десантная операция. В 2 часа ночи 18 августа 1945 г. вылетели первые самолеты смешанной авиадивизии прикрывать передовой отряд высадки на

остров Шумшу. Среди них был и истребитель капитана Деркачева...

«Первый раз, — вспоминал Герой Советского Союза, полковник авиации в отставке В.С. Котлов, — на прикрытие десантирующихся наших войск мы вылетели 18 августа ночью. Сбросили бомбы — на «кингкобрах» было по две подвесные авиабомбы — на укрепления японцев на острове Шумшу и успешно возвратились. В бои не вступали. Иван Деркачев летал с нами. Вернулся в хорошем настроении. Сразу же стали готовиться ко второму полету. Был наш профессиональный праздник — День Воздушного флота СССР. Поэтому командование полка решило во второй полет направить наиболее опытных пилотов. Группу из восьми истребителей повел командир полка майор Снесарь. Полетели: штурман полка капитан Бурасов, командиры трех первых эскадрилий и

их заместители. Когда мы подлетели к Шумшу — это было около трех часов дня, — сразу же поняли, что передовой отряд высадки нашего десанта успешно закрепился на берегу и ведет ожесточенный бой. Мы легли на боевой курс, успешно сбросили бомбы на цели. Самолетов противника не было. Это нашу задачу облегчило — им просто не дали взлететь. Но зато сильно была японская зенитная артиллерия. По радио поступила команда разворачиваться и лететь на аэродром. Японцы стреляли по нас так плотно, что самолеты бросало из стороны в сторону от разрывов. Наш строй рассыпался, и мы по одному пробивались сквозь облачность. Была команда по радио собраться в районе озера Курильского — это уже юг Камчатки. Собрались все. Ни от кого не поступало сообщений о повреждении самолета или ранении. Ну а Иван

мог и не сказать, что подбит. Твердый у него был характер. Чтобы не расстроить наш боевой дух, он мог промолчать. А может быть, был ранен или рация вышла из строя. А мог надеяться, что дотянет до аэродрома. Понадеялся на свой опыт...»

Из воспоминаний бывшего летчика бомбардировочной авиации ленинградца В.Н. Григорьева: «Ивана Владимировича Деркачева я знал хорошо. Наш 903-й бомбардировочный полк базировался недалеко от 888-го истребительного полка — оба они входили в 128-ю смешанную авиадивизию. За день до начала войны с Японией в нашу дивизию поступили американские «кингкобры» и бомбардировщики А-20-К («Бостон»). Командование объявило: «Кто быстрее освоит новую технику, тому и доверено будет выполнять боевые задачи». И вот мы, взяв боезапас, летим в сторону Шумшу. Я был ведущим штурманом-бомбардиром группы самолетов. Перед Шумшу нас нагнали истребители сопровождения. В пришившейся паре, справа от нас, ведущим был капитан Деркачев. Он приветствовал нас покачиванием самолета. Увидев его улыбающееся лицо, я успокоился, зная, что такие напарники не подведут. После уничтожения японского склада боеприпасов и большого скопления автомашин мы стали через разворот уходить от цели. Сильно кидало от разрывов зенитных снарядов. Когда летели над Камчаткой, справа увидел, как пара истребителей пошла вниз, под облака. Через несколько дней узнал и сильно переживал, что с задания не вернулся

Иван Деркачев. Может, одним из тех двух истребителей управлял он?»

Погибший при выполнении боевого задания 18 августа 1945 г. летчик-истребитель капитан И.В. Деркачев до конца выполнил свой долг. Специально созданная экспертная комиссия установила на месте причины гибели самолета «Кингкобра» бортовой номер 07, 416. Истребитель был поврежден двумя зенитными снарядами малого калибра, пробиты винт и двигатель. По характерным особенностям баллистической экспертизы удалось установить, что снаряды выпущены из зениток, которые состояли на вооружении японской армии в 1943 — 1945 гг.

Капитан Деркачев погиб. Но Курильская десантная операция продолжалась. Завершилась она 31 августа 1945 года полным разгромом миллионной Квантунской армии. Курильская островная гряда была возвращена Родине. За успешные действия 128-й авиадивизии, в которую входил 888-й истребительный полк, было присвоено почетное наименование «Курильская».

Триста пятьдесят самолетов-вылетов было сделано летчиками этого подразделения за период с 18 августа по 1 сентября. Семь из них — на счету капитана И.В. Деркачева.

— Возможно, «Аэрокобра», найденная нами в сентябре прошлого года, — рассказывает А. Беликов, — потерпела катастрофу в один день с капитаном И.В. Деркачевым. Младший лейтенант Форбятюк в составе пилотной группы сопровождал самолеты на бомбардировку японской военно-морской базы Катаоко на Курилах. На обратном пути, при подлете к аэродрому «Елизово», истребитель попал в туман, сорвался в штопор и разбился. Пилот остался жив и впоследствии продолжал выполнять боевые задачи. По другой версии, в 1948 году на этом самолете разбился старший лейтенант Шляхов... Вообще же, марки самолетов, участвовавших в боевых действиях на Курилах, были разные, как и их назначение. Истребители Р-38 «Аэрокобра» и Р-63 «Кингкобра»; четырехмоторные бомбардировщики Б-24 «Либерейтор», истребители-бомбардировщики ВМС СА ПВ-1 «Венчер» и ПВ-2 «Гарпун»...

Обращались мы за сведениями к зам. командира дивизии Елизовского гарнизона Владимиру Карягину. Вот что он рассказывал:

— Согласно архивным данным, на 1 сентября 1945 года в 410-м истребительном авиаполку (ИАП) числилось 35 истребителей Р-63 «Кингкобра»; в 888-м ИАП их было 31; а в 903-м бомбардировочном авиаполку (БАП) было 29 средних бомбардировщиков А-20 «Бостон».

Это — помимо отечественных самолетов И-16, И-15 бис, По-2, СБ, УТИ-4 и других. Два американских бомбардировщика В-25 «Митчелл» были закреплены за 131-м Отдельным авиационным дальним звеном разведки погоды и ледовой обстановки. Базировались они на аэродроме «Елизово». Всего в те годы на Камчатке было семь летных полков, кстати, в 1945 г. сюда же была переброшена 83-я бомбардировочная авиадивизия. Курилы же бомбил 903-й бомбардировочный авиаполк. Первая его эскадрилья базировалась на аэродроме «Начики», вторая размещалась в районе Корья,

ИАП был награжден орденом Красного Знамени. Командовал им майор Снесарь.

А вот еще один эпизод военных лет: 29 марта 1945 года было сформировано 128-е отдельное авиазвено вертикального зондирования атмосферы, из личного состава 410-го штурмового и 88-го истребительного авиаполков на аэродроме «Елизово». В этом подразделении, по некоторым сведениям, наряду с американскими «кингкобрами» применялись английские истребители «Харрикейн», также попавшие к нам по ленд-лизу. Но сколько их было — неизвестно...

Параллельно с выпуском серийных самолетов

прежде, чем массовый поток этих самолетов хлынет в Советский Союз. Основной проблемой, интересовавшей советских специалистов, был штурман. А.Г. Кочеткову предстояло в полете опробовать самолет на этом режиме и подтвердить или опровергнуть заверения фирмы. К сожалению, в реальном полете главный недостаток «Кингкобры» все же проявился: она попала-таки в плоский штопор, вывести из которого машину было уже невозможно. После разнообразных, но тщетных попыток вырвать истребитель из этого режима летчик был вынужден покинуть самолет на парашюте. Ожидая нагоняя за разбитую машину, Кочет-

годы войны получил более двух третей из 3303 серийных Р-63 (2397 машин). Все истребители отправлялись своим ходом по знаменитому маршруту Алсиб (Аляска — Сибирь). Он начинался на заводах фирмы в Буффало и Ниагара Фоллс, где «кингкобры» принимали пилоты из третьей перегоночной авиагруппы, вылетавшие затем в Грейт Фоллс (штат Монтана). Здесь самолеты проверяли, модифицировали, готовили к эксплуатации в холодном климате. После облета машины поступали в ведение седьмой авиагруппы, перегонавшей их в Ледд Филд близ Фербенкса на Аляске. Перед передачей советской стороне проводился последний техос-

требитель Р-63А-9 стал 5000-й машиной, улетевшей в СССР по северному маршруту, а к концу 1944 г. «кингкобр» по трассе шло уже больше, чем Р-39. С весны 1945 г. Р-63 стал поступать в строевые части ПВО. Это было неудивительно: на высотах более 7500 м «Королевская кобра» обогнала и «Спитфайер» и наш Ла-7. У нее был хороший потолок.

В ВВС внедрение новых истребителей началось летом. С немцами «кингкобрами» сражаться уже не довелось. Приоритет отдавался дальневосточным воздушным армиям, готовившимся к боевым действиям против Японии. Привычное направление движения по маршруту Алсиба изменилось. Некоторые самолеты пошли на Петропавловск-Камчатский, а из Красноярска трасса перегонок продолжилась до Уккурея в Забайкалье (через Читу) — для перевооружения частей 12-й воздушной армии.

Во время недолгой кампании на Дальнем Востоке «кингкобры» использовались, как отмечалось выше, для сопровождения бомбардировщиков и разведчиков, прикрытия с воздуха войск и кораблей, штурмовки и бомбардировки японских позиций. Японская авиация практически не оказывала серьезного противодействия наступающей Советской Армии, поэтому проверить качества «Кингкобры» в воздушных боях не удалось. Единственный успешный бой на Р-63 провел младший лейтенант И.Ф. Миросниченко, из 17-го ИАП. 15 августа он вместе со своим ведущим, Героем Советского Союза Сиротиним, атаковал два японских истребителя, напавших на заходившие на посадку транспортные самолеты в районе Ванемья (Маньчжурия). Один японец был сбит, другой скрылся, уйдя на бреющем полете среди холмов. Тип японских машин в разных документах указывается по-разному. И как И-97 (т.е. Накадзима Ки.27), и как «Оскар» (по американскому коду так обозначались Ки.43). Но и тот и другой являлись давно устаревшими самолетами, так что исход был фактически предрешен с самого начала. Сдача истребителей советской миссии в Фербенксе прекратилась сразу же после капитуляции Японии. Успели получить 2400 «кингкобров» из 2450, заказанных советской стороной. Из них 2397 прилетели через Аляску и только три привезли морем — через Мурманск. Но движение по трассе Алсиба продолжалось и некоторое время после окончания боевых действий. В Елизово, на Камчатку, последнюю «Кингкобру» доставили 29 сентября 1945 г.

В США «кингкобры» не вернулись. Этот самый современный истребитель ленд-лиза после войны занял прочное место в советской авиации, в то время это была самая

массовая импортная машина (или, по крайней мере, одна из таковых). «Кингкобры» оставались в строю вплоть до поступления реактивных истребителей. Их замена началась с 1950 года. Напоследок они сыграли важную роль в массовом переучивании летчиков на реактивную технику — истребители МиГ-9, а затем МиГ-15. Дело в том, что оба они имели шасси с носовым колесом, как и Р-63, а все советские поршневые истребители — шасси старой схемы с хвостовым колесиком. Вот на «Кингкобре» и наладили обучение взлету и посадке на новый манер. Уже после снятия Р-63 с вооружения боевых частей они еще надолго задерживались в летных училищах как «переходные» машины; кое-где их видели еще во второй половине 50-х гг.

«В ноябре прошлого года, — рассказывает А. Беликов, — в районе Северных Корья мы нашли обломки еще одного самолета. Обнаружить его удалось только после тщательных поисков. Отыскали ребята бронелист, служивший днищем. Останки кабины и крыльев, часть фюзеляжа с отчетливо видной красной звездой; множество мелких фрагментов. И хотя самолет носил раскраску, принятую в Красной Армии, — зеленый верх, серый низ, — по ряду сохранившихся деталей удалось установить его марку. Это не «Аэрокобра» Р-39, и не «Кингкобра» Р-63, а «Харрикейн» фирмы «Хаукер», многоцелевой английский истребитель, поставившийся в СССР со второй половины 1942 года. Как и откуда он попал на Камчатку — еще предстоит узнать.

В настоящее время во всем мире осталось не так уж много истребителей Р-63, тем более летающих. К сожалению, в нашей стране (куда была отправлена большая часть всех самолетов этого типа) ни одной «живой» машины, насколько я знаю, не сохранилось. Смена поколений авиационной техники прошла очень быстро, и Р-63 остались не у дел. Почти все они ушли в переплавку, дав крылатый металл для реактивных МиГов, Илов и Ту. Пожалуй, единственным местом в нашей стране, где еще сохранились кое-какие обломки разбитых, буквально растерзанных на куски «кингкобров», является труднодоступный и практически необитаемый остров Шумшу — самый северный из островов Курильской гряды. Здесь, на двух старых японских аэродромах (одном стационарном и одном полевом), вперемежку с трофейными Ки-43, Ки-48, В5Н и А6М гниют под дождем около двух десятков красноразветных истребителей — наверное, последних из «поршневых могикан» минувшей войны.

Подготовил
Денис МАКСИМЕНКО.



третья — на аэродроме «Елизово». Кстати, 5 февраля 1943 г. на Начикинском аэродроме произошла катастрофа: наш скоростной бомбардировщик упал в 20 км юго-западнее. Судя по документам, сорвался в штопор, летчик успел покинуть машину, а штурман, старший сержант Закиров, и радист, старший сержант Баев, погибли.

Всего за время ведения боевых действий на Курилах 903-й БАП совершил 121 боевое бомбометание, сбросив 89 тысяч 200 кг боеприпасов...

198 боевых вылетов совершил 888-й ИАП, сбросив 208 фугасных, 1009-килограммовых бомб. Их задачами были разведка с моря военно-морских баз Катаоки и Касивабара, прикрытия десанта, сопровождение самолетов 903-го БАП, а также самостоятельные удары по военно-морской базе и артиллерийским позициям японцев. На 27 августа 1945 г. в 888-м ИАП 32 экипажа уже получили истребители Р-63 «Кингкобра» и были полностью подготовлены. Сбито в 888-м ИАП было всего три самолета (в т.ч. машина капитана Деркачева), — скорей всего, пострадали от зенитного огня японцев... 14 сентября 1945 г. 888-й

фирма «Белл» продолжала работы исследовательского характера по созданию более совершенных самолетов-истребителей. Еще в 1941-м на базе Р-39 начал разрабатываться опытный самолет под более мощный двигатель «Континенталь» V-1430-1. Этот вариант самолета имел несколько увеличенные габариты и крыло с ламинарным профилем. Именно они стали прототипами нового истребителя Р-63 «Кингкобра», которые в 1944 году сменили на конвейерах авиазаводов фирмы «Белл» «Аэрокобры» Р-39.

Первоначально истребители, получившие обозначение Р-63А-1, выпускались на заводе в Буффало параллельно с Р-39. Когда принималось решение о запуске истребителя в серию, уже было совершенно ясно, что основным потребителем этих машин станет советская авиация. «Белл» направила подробную информацию о Р-63 потенциальным заказчикам. Вскоре после начала выпуска «кингкобров», в феврале 1944 г., в США командировали представителей НИИ ВВС — летчика-испытателя Андрея Григорьевича Кочеткова и инженера Федора Павловича Супруна, брата известного летчика Степана Супруна. Перед ними поставили задачу: испытать Р-63А

ков, как ни странно, получил лишь благодарности и подарок от фирмы «Ирвинг», производившей парашюты. Как-никак... блестящая реклама продукции.

В зависимости от тех или иных нововведений в конструкции, модели «кингкобры» получали и новые серийные номера. Так, вариант Р-63А-5 нес уже 81 кг брони вместо 40 (на Р-63А-1) и имел дополнительный узел подвески 227-килограммовой бомбы под фюзеляжем. На следующей модели, Р-63А-6, ввели уже два подкрыльевых держателя для двух бомб или дополнительных топливных баков. На следующей модели, А-8, установили усовершенствованный воздушный винт и ввели дополнительное бронирование, масса которого возросла до 85,5 кг. На Р-639А-9 добавили еще 5 кг брони, но, что самое главное, по требованию ВВС СССР, передвинули пушку вперед, что привело к смещению центра тяжести, и увеличили боекомплект с 30 до 58 выстрелов. Последним вариантом Р-63 стала модель А-10, на которой масса брони достигала уже 107 кг, превращая истребитель в настоящую «летающую крепость».

Как уже отмечалось выше, основным потребителем «кингкобров» стали советские ВВС. СССР в

мотор и необходимый ремонт. Неполадок, кстати было множество: в масляном радиаторе, в топливном насосе, в переключателе подачи горячего и так далее. Одна из первых партий целиком была забракована советской военной приемкой в Фербенксе и возвращена на доработку. Один из самолетов просидел несколько месяцев на промежуточном аэродроме Форт Нельсон в Канаде, ожидая ремонта, и так опротивел наземному персоналу, что получил прозвище «дурацкая ловушка Белл». В конце концов, советские пилоты получили и эту машину.

Но прежде чем «кингкобры» добрались до пункта назначения, им предстоял нелегкий путь по воздуху протяженностью в несколько тысяч километров. При этом истребители перегонялись, как правило, группами, которые вели лидеры — бомбардировщики В-25 «Митчелл». Дальность полета у «кингкобров» была относительно небольшой, поэтому маршрут, протяженность которого только от Фербенкса до Красноярска составляла 6,5 тысячи километров, пришлось разделить на пять этапов.

Несмотря на трудности, с которыми приходилось сталкиваться перегонщикам, Северная трасса жила и работала. 10 сен-