

## **ОШИБКА НА ОШИБКЕ...**

Украинские издатели продолжают баловать российского читателя избранными «шедеврами» классики мировой авиационной литературы. Очередной подарок — книга английского историка Роберта Джексона «Красные соколы», изданная на более-менее правильном русском языке харьковским издательством «Основа». Издание имеет твердую картонную обложку синего цвета, на первой странице которой изображен зубастый Ла-5, в нем угадывается известный самолет Г.Д. Костылева. «Лавочкин», изображенный почему-то на фоне горящей красной звезды,

выглядит настолько экспрессивно и динамично, что в первый момент это даже несколько пугает. Впрочем, обложка вполне гармонирует с содержанием.

Книга представляет собой коллаж сплетен и газетных «уток» тридцатилетней давности, выполненный в кичевой манере западных псевдоисторических бестселлеров, сдобренных развлекательными страшилками и рассчитанных на кругозор алабамского или канзасского фермера. Автор в свойственной ему голливудской манере кратко изложил историю советской авиации, украсив свой пересказ живописными небылицами о жизни аборигенов далекой северной страны и их удивительной способности строить самолеты и летать на них. Получился этаким сборник комиксов, только без картинок.

В доходчивой форме Р. Джексон повествует о становлении и развитии советской авиации от трофейных «этажеров» первой мировой войны до крылатых ракет. На глазах изумленного читателя невзрачные дикари превращаются в изохренных агрессоров, безжалостно насилующих несчастную Восточную Европу и тем же угрожающих Западу.

Даже наличие «железного занавеса» между автором и объектом его исследований не объясняет и не оправдывает столь низкого уровня издания. Скорее, это результат общего для ряда западных авторов подхода, который известен по документальным телесериалам, создающим впечатление, что авиация существует в основном в США и некоторым образом — в Западной Европе. И тот факт, что достопочтенный Р. Джексон вдруг признал за Россией право на место в истории, пусть и скромное, весьма лестно. Постараемся оправдать, как говорят.

Не нам вникать в хитросплетения творческих замыслов издательства «Основа». Возможно, что данная книга была выпущена в жанре ретроспективы и издатели просто забыли снабдить ее соответствующими комментариями и примечаниями. Но, думается, что устаревшее и неизвестно на чем основанное изложение нашей истории устами заграничного авторитета — не совсем то, что нужно российскому читателю.

Реестр ошибок и неточностей в книге необычайно велик. Укажем лишь на те, что бросаются в глаза и не требуют проверки в справочной литературе.

Истребителей И-16 построено было 20000, а около 9000 (с.35). Як-1, МиГ-3, ЛАГГ-3 составляли костяк истребительной авиации ВВС не до 1945 г., как пишет автор, а до 1942 г. (до ввода в массовое производство Як-3, Як-7, Як-9, Ла-5) (с.57).

«ЛАГГ-3 — маленький (!) самолет», утверждает Джексон. ЛАГГ-3 имел такие же габариты, что и другие типы истребителей — длина 8 метров (С.58). Истребитель И-17 не мог появляться в небе советско-финской войны 1939—1940 гг., так как был опытным самолетом, а потому и в серии, а тем более на вооружении никогда не был (С.73).

На стр. 146 рассказывается о том, что за период с 1 июня по 31 августа 1944 г. одна финская эскадрилья на Ви-109 уничтожила 5 советских «Мустангов». Р-51, или «Мустанг», не применялся в советских ВВС. Ла-9 имел не новый поршневого, а тот же двигатель что и Ла-7 — «АШ-82 ФН». Он также стоял на Ла-5 ФН, Ту-2, а затем и на Ла-11 (с.166). ОКБ А.И. Микояна и М.И. Гуревича создало опытный скоростной истребитель под маркировкой И-250, а не И-205. Ни И-250, ни Су-7 (И-107) не имели турбореактивных двигателей (С.167).

Су-9 создавался не на базе Ме-262, а являлся совершенно новым оригинальным типом истребителя (С.169). Як-25 не стоял на вооружении эскадрилий тактической разведки средней дальности и штурмовых эскадрилий, а применялся только в ИА ПВО. Су-11 был истребителем-перехватчиком, а не тактическим истребителем (обычного, а не короткого взлета-посадки) (С.222). Е-266 — рекордный вариант МиГ-25, а не МиГ-23 (С.223).

Роберт Джексон часто путает условные наименования, принятые в НАТО для обозначения советских боевых машин, что, по-моему, непрослительно для профессионала в области истории авиации. Приложение I «Кодовые названия советских самолетов в системе обозначений НАТО (с 1949 года)» испещрено подобными, мягко скажем, неточностями. Так, Ту-91 — штурмовик-торпедоносец ВВС ВМФ назван турбовинтовым противолодочным самолетом. «Баундером» называли мясешевский бомбардировщик М-50, а не М-52. И-40 классифицирован как штурмовик, а не тактический истребитель-бомбардировщик. Реактивный бомбардировщик Ту-28 не являлся модификацией Ил-28, со стреловидным крылом (С.229). «Фэйтлесом» американцы называли МиГ-23 ПД (изд.23-01), опытный с подъемными двигателями. «Фидлером» американцы называли не «Як», а Ту-128.

Формулировка «Число Маха более трех» означает, что максимальная скорость данного типа самолета на форсаже более трех скоростей звука. Но конкретно сколько? Для читателя-специалиста информация такого качества бесполезна. И данный реестр ошибок, неточностей, погрешностей, недоговорок и натяжек можно продолжать и продолжать.

На странице 72 переводчик решил усомниться в правдивости изложения. Дескать, не может быть такого, чтоб один «Фоккер-Д-21» сбил сразу 6 ДБ-3 (пусть в истребителе и сидел финский ас Сарванто). Увы, друг! Этот факт имел место и подтвержден обеими противоборствовавшими сторонами.

Автора можно «ловить» в других местах. В книге, что называется, ошибка на ошибке и ошибкой погоняется...