

СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ
ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА

Михаил Жирохов

БОЛЬШОЕ НЕБО ДАЛЬНОЙ АВИАЦИИ



**СОВЕТСКИЕ ДАЛЬНИЕ БОМБАРДИРОВЩИКИ
В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ**

1941—1945

Михаил Александрович Жирохов
Большое небо дальней авиации.
Советские дальние бомбардировщики в
Великой Отечественной войне. 1941–1945
Серия «Военная авиация XX века»

Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=8485613

*Большое небо дальней авиации. Советские дальние бомбардировщики в Великой Отечественной войне. 1941—1945. / Жирохов М.А.: Центрполиграф; Москва; 2014
ISBN 978-5-227-05297-1*

Аннотация

Книга посвящена истории советской дальнебомбардировочной авиации. Особое внимание уделено этапам ее становления и первому опыту боевого применения в 1930-е гг. в военных конфликтах на оз. Хасан и р. Халхин-Гол, в период «освободительного похода» в Польшу и особенно во время «зимней» войны с Финляндией 1939–1940 гг. Основное внимание в книге уделено анализу боевых действий дальнебомбардировочной авиации в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг., а также совершенствованию ее организационной структуры и материальной части. Работа рассчитана на широкий круг читателей.

Серия «Сражения в воздухе. Военная авиация XX века» выпускается с 2012 года

Содержание

Введение	4
Начало большого пути	6
Время больших крыльев	12
Новая волна	21
Боевое крещение	23
Китай	23
Хасан	26
Халхин-Гол	27
«Освободительный поход» в Польшу	29
Советско-финская война	31
Конец ознакомительного фрагмента.	36

Михаил Александрович Жирохов

Большое небо дальней авиации. Советские дальние бомбардировщики в Великой Отечественной войне. 1941–1945

Введение

Развитие и становление стратегической авиации во всем мире уходит своими корнями в 30-е годы, когда итальянский военный теоретик Джулио Дуэ выдвинул теорию ведения будущей воздушной войны.

Вкратце основные тезисы доктрины Дуэ таковы. Задачей авиации в целом должно было стать не взаимодействие с наземными войсками и флотом, а стратегические бомбардировки в тылу противника. Следовательно, авиация должна быть выделена в полностью самостоятельный род войск, а ее материальная часть – разработана для выполнения только этой задачи. Целью стратегических бомбардировок должны были стать города противника и их население, не снималась и задача уничтожения промышленного потенциала противника. Считалось, что большие потери гражданского населения приведут к моральному упадку и быстрой (в течение нескольких недель, а то и дней) капитуляции противной стороны.

Стоит процитировать его знаменитую книгу «Господство в воздухе»: «Страна, потерявшая господство в воздухе, увидит себя подвергающейся воздушным нападениям без возможности реагировать на них с какой-нибудь степенью эффективности; эти повторные, непрекращающиеся нападения, поражающие страну в наиболее сложные и чувствительные части, несмотря на действия ее сухопутных и морских сил, должны неизбежно привести страну к убеждению, что все бесполезно и всякая надежда погибла. А это убеждение и означает поражение»¹.

В 30-х годах все промышленно развитые страны мира вели интенсивную подготовку своей авиации к предстоящей мировой войне. Конструкторские бюро практически непрерывно разрабатывали новые типы самолетов, стремительно росли их технические характеристики. Наибольших успехов в создании боеспособной авиации к концу 30-х достигли пять стран: две «демократические» – США и Великобритания и три «тоталитарные» – СССР, Германия и Япония.

Причем интересно, что так называемые «демократические» страны очень серьезно отнеслись к доктрине Дуэ (фактически приняв ее за основу формирования своих авиасил), что привело к созданию просто гигантского количества очень дорогих четырехмоторных стратегических бомбардировщиков в ущерб качественному и количественному развитию авиации поддержки наземных войск и флота (она же авиация поля боя).

В то же время «тоталитарные» страны в конце 30-х сделали ставку на авиацию поля боя, что дало им явное качественное и количественное превосходство над аналогичной авиацией США и Великобритании. В то время как стратегической бомбардировочной авиации в этих странах практически не было. Так, в Германии с большой натяжкой стратегическим можно назвать только четырехмоторный «Фокке-Вульф» ФВ-200 («Кондор»), который, по сути, был лишь переоборудованным пассажирским самолетом.

Это позволило западным историкам утверждать, что развитие стратегической авиации характерно исключительно для морских держав, таких как США и Великобритания, а сухопутные державы (Германия и СССР) более остро нуждаются в авиации поля боя. Это, так сказать, точка зрения, принятая в работах западных иссле

Дуэ Дж. Господство в воздухе. Сборник трудов по вопросам воздушной войны. М., 1936. С. 226.

дователей. Однако развитие советской дальнебомбардировочной авиации почти полностью опровергает это устоявшееся мнение.

Историю советской дальней авиации с полной ответственностью можно начинать с царской России. 23 декабря 1914 года император Николай II утвердил решение о создании первого в мире соединения тяжелых воздушных кораблей с символическим названием «Илья Муромец». Командовать эскадрой «богатырей» был назначен бывший морской офицер, председатель Совета акционерного общества Русско-Балтийского вагонного завода М.В. Шидловский.

Боевое крещение эскадра получила в годы Первой мировой войны, причем экипажами было совершено порядка 400 боевых вылетов. Примечателен тот факт, что собственные потери составили всего один сбитый в воздушном бою бомбардировщик, еще три было подбито.

Революция 1917 года обернулась настоящей катастрофой для зарождающейся дальней авиации. Большинство гигантов были сожжены при подходе немецких войск к Виннице. Тем не менее уже в марте 1918 года с формированием в составе Северной группы ВВС РККАФ группы воздушных кораблей «Илья Муромец» было положено начало советской дальнебомбардировочной авиации. И ничего, что в составе группы было всего три самолета.

В 20-х годах, несмотря на трудности восстановительного периода, страна нашла возможности и силы создать мощную авиационную производственную базу, и результаты титанических усилий не заставили себя долго ждать.

К 1941 году была создана дальняя авиация, на вооружении которой находились самые современные по тем временам самолеты – бомбардировщики ДБ-3 и ДБ-3ф (Ил-4), массово был представлен устаревший ТБ-3, началось поступление на вооружение двухмоторных дальних бомбардировщиков Ер-2 и тяжелых высотных бомбардировщиков ТБ-7 (Пе-8). Всего в составе Авиации Главного Командования (так тогда назывались «дальники») в то время насчитывалось 2147 кораблей.

Что касается вопросов оперативного применения тяжелых бомбардировщиков в предстоящей войне, то у военного руководства под воздействием повышенного внимания к опыту войн в Испании, Китае, Монголии превалировала мысль о нецелесообразности действий по объектам в оперативно-стратегической глубине противника, что ограничивало рамки воздушных операций и масштабы борьбы за господство в воздухе тактическими действиями над полем боя.

С таким багажом дальнебомбардировочная авиация подошла к началу Великой Отечественной войны, в которой без ее участия не обходилась ни одна крупная операция Красной армии.

Начало большого пути

По окончании Гражданской войны победившие большевики взялись за восстановление военной авиации. Причем уже в 20-х годах партия и правительство ставили задачи не только защиты «завоеваний революции», но и ее экспорта по всему миру. А одним из аргументов должна была стать «длинная рука» – дальнебомбардировочная авиация.

Однако действительность поначалу была очень далека от планов – после списания по ветхости «Муромцев» в строю остались почти исключительно одномоторные бомбардировщики с относительно небольшой дальностью действия. Однако в короткое время разработать и запустить в серию достаточно сложный самолет было невозможно – авиапредприятия стояли в руинах, большинство грамотных специалистов либо уехало в эмиграцию, либо сгинуло в пучине гражданской войны. Поэтому единственным доступным способом была закупка тяжелых бомбардировщиков за рубежом. Тем более что в послевоенной Европе многомоторных самолетов было с избытком. Проблема была в выборе.

В Англию, Францию и Италию отправили делегации, которые должны были разобраться с ситуацией на месте. В 1922 году состоялись попытки налаживания контактов с британской фирмой «Виккерс», однако предварительные договоренности о покупке пяти двухмоторных бомбардировщиков «Вирджиния» реализованы не были¹.

Более плодотворной стала работа делегации во Франции – у фирмы «Фарман» были куплены четыре бомбардировщика «Голиаф». Самолет привлекал советских специалистов не только достаточно низкой ценой, но и простотой ремонта и доступностью материалов². К середине 1925 года купленные машины облетали на заводском аэродроме в Бийянкуре, после чего разобрали и морем отправили в Ленинград. В советских документах аппарат обозначали как «ФГ», «ФГ-ЛД» или чаще всего «ФГ-62».

Одновременно под закупавшиеся бомбардировщики осенью 1925 года был сформирован сначала отряд, а потом и 1-я тяжелая эскадрилья³. Местом базирования многомоторных машин был выбран Троцк (так тогда называлась Гатчина) недалеко от Ленинграда. Командиром был назначен опытный летчик Алексей Константинович Туманский, специально для этого вызванный из Туркестана. Это был человек необыкновенной судьбы: во время Первой мировой и Гражданской войн он летал на «Муромцах», а с начала 1925 года в составе сводной группы на «Юнкерс-21» и «Юнкерс-13» воевал против отрядов басмачей в Средней Азии.

К концу 1925 года «Фарманы» были доставлены на Комендантский аэродром в Ленинграде, где к апрелю 1926 года были собраны две машины. Одновременно экипажи начали подготовку на новой технике. Сложностей было достаточно много, ведь осваивать двухмоторный бомбардировщик приходилось самостоятельно – без наставлений и инструкторов.

Поэтому вполне естественно, что без аварий не обошлось. Так, 18 июня пилот Кудрин разбил машину на посадке. Кроме того, как отмечалось в документах, в процессе эксплуатации французские машины проявили ряд технологических дефектов. Например, из-за вибрации обрывались трубки бензопроводов, на посадке неоднократно лопались покрышки и разгибались обода колес, расходились муфты расчалок.

Однако отметим, что поскольку самолеты изначально покупались для того, чтобы получить опыт эксплуатации многомоторных машин, то особых претензий от командования к экипажам не было. Фактически подразделение было экспериментальным – на его базе

¹ Putnam. C.F. Andrews, E.B. Morgan. Vickers Aircraft Since 1908. P. 208.

² Котельников В. Тяжелый бомбардировщик Фарман «Голиаф» // Авиакolleкция. 2011. № 4. С. 14

³ Которую чаще всего называли просто Тяжелая эскадрилья, так как она была единственной в РККА.

летному и наземному составу предстояло ознакомиться со спецификой бомбардировочной авиации, а также выработать тактику применения бомбардировщиков ночью.

В 1927 году в рамках реорганизации ВВС 1-ю тяжелую эскадрилью переименовали в 55-ю. А осенью 1927 года была сформирована и вторая эскадрилья – 57-я, куда перевели часть летчиков, освоивших ФГ-62. Для вооружения новой эскадрильи передали восемь закупленных в Германии транспортных самолетов «Юнкерс» G.24 в варианте бомбардировщика (у нас они получили обозначение ЮГ-1).

Это вполне типичный для фирмы «Юнкерс моторен унд флюгцойгбау» цельнометаллический моноплан с гофрированной обшивкой из дюраля. Он был детищем позорного для Германии Версальского мира. Вскоре после разработки машины союзная комиссия заявила протест по поводу суммарной мощности установленных двигателей. Поэтому немцам пришлось делать G.24 без двигателей, отправлять на предприятия-филиалы в Швейцарии и Швеции, откуда они возвращались как «иностранные». Планировалась сборка этого бомбардировщика на концессионном заводе в Филях.

Первые три самолета были куплены советской стороной летом 1925 года. Тогда же самолет получил и советское обозначение «Юнкерс грузовой». Это была просто калька с немецкого фиктивного обозначения Lastenflugzeug («грузовой самолет»).

Уже в августе 1927 года 57-я эскадрилья приняла участие в маневрах Красной армии: экипажи вели разведку и имитировали налеты на части условного противника.

Отмечены также и вылеты экипажей ночью. Причем не все проходило гладко. Так, 11 августа при возвращении с ночной разведки один из «Юнкерсов» задел на посадке верхушки деревьев и потерпел аварию.

Осенью 1927 года на германские машины стали перевооружать и 55-ю эскадрилью. Тогда же был подписан новый контракт на поставку дополнительной партии из восьми ЮГ-1.

Машины прибыли в СССР в январе 1928 года без вооружения, которое монтировали на заводе в Филях. В итоге ЮГ-1 получили по 12 бомбодержателей Дер-6бис, девять кронштейнов под установку Дер-5бис и три бомбосбрасывателя Сбр-8 (Щербакова). Отметим также, что еще в Германии на машины установили турели советского образца и радиостанцию «Телефункен». В дальнейшем под этот стандарт постепенно подогнали и ранее полученные машины.

В августе 1928 года 55-ю эскадрилью привлекли к большим войсковым маневрам на Украине. При этом четыре ЮГ-1 и два Р-1 воевали на стороне «синих». Из Гомеля летчики совершали ночные «налеты» на железнодорожные узлы Бахмач, Носовка, Нежин и аэродромы условного противника⁴. Посадку в темноте проводили, обозначая посадочные площадки светом керосиновых фонарей. На этих маневрах также впервые использовали прожектора, которые работали и как световые маяки. «Юнкерсы» обеспечивали и дальнюю разведку «синих».

По окончании учений ЮГ-1 совершили групповой дальний перелет по маршруту Одесса – Киев – Витебск – Гатчина, причем часть пути экипажи шли без видимости земли, чисто по приборам⁵.

Фактически до поступления отечественных бомбардировщиков ТБ-1 трехмоторные машины Юнкерса являлись самыми мощными боевыми самолетами ВВС РККА, которые могли нести бомбы калибром в три и пять пудов.

Однако нельзя не отметить, что советская тяжелобомбардировочная авиация тогда была весьма немногочисленной: в январе 1929 года она насчитывала всего 14 самолетов.

⁴ Котельников В. ЮГ-1 // Мир авиации. 1999. № 1. С. 13.

⁵ Котельников В., Михеев В., Раткин В. Дальняя авиация. Первые 90 лет. М., 2005. С. 57.

При этом «Голиафы» были сильно изношены и использовались исключительно как учебные самолеты, а боевые задачи экипажи отрабатывали на «Юнкерсах». Осенью 1929 года 55-я эскадрилья полностью была перевооружена, а ФГ-62 передали в качестве учебных формируемой 11-й авиабригаде в Воронеже⁶.

А в 1930 году на вооружение ВВС РККА стали поступать и первые отечественные тяжелые бомбардировщики ТБ-1. Самолет, созданный под заводским обозначением АНТ-4, представлял собой во всех отношениях передовую по тем временам машину. Это был двухмоторный цельнометаллический свободнонесущий моноплан с весьма высокими летными данными. Вооружение состояло из шести пулеметов и 985 кг бомб на внутренней и наружной подвеске.

Летом 1928 года бомбардировщик был официально принят на вооружение, причем уже стартовый заказ составлял несколько сотен машин. Однако из-за технических проблем серийное производство началось только летом следующего года.

Появление тяжелых бомбардировщиков в «товарных количествах» позволило перейти на новый уровень организации – создавать крупные соединения тяжелых бомбардировщиков. По новым штатам основой тяжелобомбардировочной авиации должна была стать бригада, состоявшая из трех эскадрилий. Таким образом, вместе с машинами штаба полностью укомплектованная бригада чисто теоретически могла располагать почти 40 бомбардировщиками.

Осенью 1929 года началось формирование первой бригады нового типа – 11-й – в Воронеже. Выбор места базирования был не случаен – ТБ-1 планировали производить на местном авиазаводе, а при освоении новой техники заводские специалисты могли оказать весьма действенную помощь.

В составе бригады сформировали три эскадрильи: 51, 53 и 59-ю. Как уже отмечалось выше, пока экипажи ожидали поступления ТБ-1, в Воронеж перегнали три стареньких «Голиафа», что позволило в какой-то мере ознакомить с пилотированием двухмоторных машин молодых летчиков, обучавшихся в летных школах полетам только на одномоторных Р-1⁷.

На 1 января 1930 года в ВВС РККА числились 33 тяжелых бомбардировщика иностранного производства и всего два ТБ-1 (причем оба – в НИИ ВВС).

Первые серийные ТБ-1 перегнали в Воронеж в начале весны 1930 года. Летчики с энтузиазмом отнеслись к новой технике, но на практике оказалось, что новый туполевский самолет несколько уступал ЮГ-1 по скорости, однако превосходил по потолку, скороподъемности, ну и, конечно, по весу и ассортименту бомбовой нагрузки. Машина сразу понравилась летчикам, так как была устойчива на всех режимах полета и, несмотря на значительные размеры, могла выполнять глубокие виражи. Взлет оказался так же прост, как и посадка.

В целом ТБ-1 оказался вполне доступным самолетом для летчиков средней квалификации и был довольно быстро освоен личным составом: уже 1 мая 1930 года бомбардировщики из Воронежа участвовали в Первомайском параде в Москве.

Параллельно с «воронежскими», началось перевооружение эскадрилий и в Ленинградском военном округе: 57-я эскадрилья получила первые ТБ-1 в августе 1930 года, 55-я – в октябре⁸. К новому – 1931 – году в ВВС РККА числилось уже 52 новых бомбардировщика.

⁶ Котельников В. Самолеты-гиганты СССР. М., 2009. С. 24.

⁷ Стоит сказать, что к 1932 г. две машины списали, а последний «Голиаф» пролетал до начала 1934 г., уже когда в войска повсюду поступали ТБ-3.

⁸ Позже на базе этих эскадрилий началось формирование 3-й бригады.

Развертывание серийного производства ТБ-1 позволило также начать формирование новой (17-й) бригады в Подмосковье – в Монино. Причем «столичная» бригада была усиленной – по штату в ней уже было четыре эскадрильи.

В августе-сентябре 1931 года новые самолеты приняли участие в очередных масштабных маневрах Красной армии на Украине, где применялись как в качестве дневных и ночных бомбардировщиков, так и дальних разведчиков и военно-транспортных самолетов. 15 августа десант парашютистов «захватил» аэродром «противника», на который перебазировалась одна из эскадрилий ТБ-1. После захвата площадок выброшенными с трехмоторных АНТ-9 парашютистами тяжелые бомбардировщики начали приземляться там с пехотой на борту⁹.

К началу 1932 года в строю ВВС РККА находились уже 155 ТБ-1. Четыре боеготовые эскадрильи дислоцировались в Воронеже, в 11-й авиабригаде имени Промкооперации, четыре – в Монино, столько же – в 1-й авиабригаде, две – в 3-й авиабригаде. Кроме того, одна эскадрилья вошла в ВВС ОКДВА. На Дальний Восток направили еще одну эскадрилью (51-ю), ранее базировавшуюся в Монино, но ее в итоге передали в морскую авиацию, и она стала минно-торпедной.

Наличие самолетов ТБ-1 в ВВС РККА по состоянию на 25.8.1932

Московский ВО	75
Украинский ВО	24
Ленинградский ВО	23
ОКДВА	13
Приволжский ВО	1
ВВС Балтийского моря	36
ВВС Черного моря	2
НИИ ВВС	2

Школы	6
Отряд особого назначения	2
Заводы	10
Прочие	3
В с е г о	203

Мощь советской тяжелобомбардировочной авиации продемонстрировали всему миру 61 бомбардировщик из 11-й и 17-й авиабригад в традиционном первомайском параде 1932 года.

Летчиков для многомоторных самолетов требовалось настолько много, что их начали готовить отдельно – в 3-й школе военных летчиков и летчиков-наблюдателей в Оренбурге¹⁰.

⁹ Котельников В. Самолеты-гиганты СССР. С. 35.

¹⁰ В июне 1938 г. 3-я военная школа летчиков и летчиков-наблюдателей получила новое наименование: Военное авиационное училище летчиков им. К.Е. Ворошилова.

Когда в 1932 году на смену ТБ-1 в цеха заводов пришли четырехмоторные ТБ-3, двухмоторные бомбардировщики достаточно быстро сошли со сцены – так, к весне 1933 года в ВВС осталось всего четыре эскадрильи, вооруженные быстро устаревающей техникой. На первом майском параде ТБ-3 уже было вдвое больше, чем ТБ-1.

Столь быстрое устаревание самолетов в 20-х и 30-х годах было нормальным явлением – наука и техника шли вперед семимильными шагами. Именно этим и объясняются постоянные перевооружения: только начинали перевооружение, как ученые что-нибудь новое изобрели. Именно поэтому, вместо того чтобы снять с вооружения некоторые виды самолетов, их пытались использовать в другом качестве или переделывали для выполнения других задач. Так получилось и с ТБ-1, который вскоре стал основным военно-транспортным самолетом советских ВВС предвоенного времени.

При этом размеры фюзеляжа не позволяли полностью использовать его при размещении людей, а крупногабаритные вещи в бомбоотсеке просто не помещались. Поэтому советские инженеры стали создавать приспособления для наружной подвески, тем более что высокие стойки шасси не мешали размещать грузы под фюзеляжем.

В итоге за короткое время были созданы многочисленные варианты грузовых контейнеров и баков. Перечислим только некоторые, наиболее успешные:

- парашютная система ПД-О. Испытана в 1932 году. Предназначалась для сброса 76-мм горной пушки обр. 1913 г.;

- короб ПД-М2. Предназначен для размещения двух мотоциклов «Харлей-Дэвидсон» с колясками;

- подвеска ПД-А. Предназначена для перевозки пикапа «Форд-А», вооруженного 76-мм динамореактивной пушкой.

- подвеска ПД-Т. Предназначена для перевозки танкетки «Карден-Ллойд». Интересно, что вес последней был предельным для ТБ-1, поэтому прибегали к разным хитростям. Так, танкетка была облегчена максимально, вплоть до слития воды из системы охлаждения. Подвергся модернизации и сам самолет-носитель: была демонтирована одна турель, все пулеметы и часть оборудования.

Не забыли и о переброске десантников и личного состава. Выбрасывать десанты намеревались не только посадочным методом или с парашютами, но и с помощью так называемых «авиабусов». Людей предполагалось перевозить в съемных подфюзеляжных кабинах КП-1. Весило такое устройство около тонны и вмещало 16 человек, которые сидели верхом на двух узких лавках. По сигналу командира бойцы скользили по лавкам вперед и один за другим падали в открытые вниз люки. Правда, особого успеха кабины не имели, хотя и были приняты на вооружение в октябре 1932 года. Всего их выпустили 50 штук¹¹.

Эскадрилью дооборудованных на ленинградских предприятиях ТБ-1 придали первой советской воздушно-десантной части – «Особому отряду № 3», дислоцировавшемуся под Ленинградом.

15 августа 1931 года на маневрах Ленинградского округа в районе Красного Села после захвата аэродрома парашютистами эскадрилья ТБ-1 доставила туда посадочный десант. В сентябре отряд принимал участие в маневрах на Украине. Экипажи широко применяли подфюзеляжные кабины, грузовые мешки и контейнеры, а также подвеску ПД-А. Два десанта были выброшены 10 и 14 сентября. Успех учений был омрачен катастрофой самолета, перевозившего пикап.

Как военно-транспортные машины ТБ-1 отметились на всех крупных учениях Красной армии в 1934–1935 гг. Постепенно их транспортная роль стала основной. Именно в транспортных частях ТБ-1 служили дольше всего. До 1938 года ими была вооружена дислоциро-

¹¹ Ригмант В. Родоначальник цельнометаллических многомоторных самолетов // Крылья Родины. 2010. № 10. С. 51.

вавшаяся под Ленинградом 22-я тбаэ, входившая в 3-ю бригаду особого назначения, предназначенную для воздушно-десантных операций.

В составе 95-го трао в Средней Азии с середины 1933 года числился один ТБ-1. Самолет активно участвовал в действиях против басмачей в Туркмении, причем служил не только для перевозок. Периодически самолет загружали мелкими бомбами для ударов по бандам, сосредотачивавшимся у населенных пунктов и колодцев. В конце 1930-х годов ТБ-1 имелись и в других транспортных частях и подразделениях, таких как 14-й и 15-й трао в ВВС ОКДВА, 8-й под Харьковом.

19-й отряд в Забайкалье среди других машин располагал двумя разоруженными ТБ-1, которые применялись для перевозки грузов из Читы к линии фронта во время боев на Халхин-Голе в мае – сентябре 1939 года.

Хотя ТБ-1 в качестве бомбардировщиков ни разу не применялись ни в одной войне, однако именно они позволили подготовить многочисленные кадры летного и наземного состава, а также отработать тактику боевого применения, технологию обслуживания многомоторных самолетов. На этих машинах прошли подготовку летчики, возглавившие затем огромные соединения тяжелых бомбардировщиков, ставших основной ударной силой ВВС РККА в середине 30-х годов.

Вообще стоит отметить, что если в количественном отношении прогресс в развитии советской тяжелобомбардировочной авиации был явным, то в тактическом и стратегическом плане места в структуре ВВС ей пока не было – советское командование просто не знало, как правильно применять всю эту армаду.

Время больших крыльев

В начале 30-х годов во взглядах политического руководства страны произошел перелом и основой мощи ВВС РККА была признана дальнебомбардировочная авиация. При этом ее основным оружием должны были стать гигантские бомбовозы. Это являлось отражением господствовавшей тогда в головах советских военачальников «глубинной» стратегии действий ВВС, которая подразумевала наступательные операции на чужой территории. Стремительные атаки танковых колонн должны были поддерживаться ударами авиации, парализующими вражескую оборону, и воздушными десантами, захватывающими ключевые объекты в тылу противника.

Задачами тяжелой авиации считались:

- разрушение крупных политических и военных объектов противника (включая заражение их отравляющими веществами);
- бомбардировка военно-морских баз и флота в море;
- «выполнение специальных политических заданий», что расшифровывалось как «организация или поддержка восстаний и содействие партизанским отрядам в глубоком тылу противника».

При этом обязательной для всех типов тяжелых бомбардировщиков являлась возможность использования их для транспортных перевозок (в том числе для «доставки грузов в районы восстания в расположении противника») и высадки воздушных десантов. При этом предусматривалась наружная подвеска громоздкой техники, включая танки.

Таким образом, можно отметить, что создание армады тяжелых бомбардировщиков должно было также отчасти компенсировать слабость советского военно-морского флота. Интересно, что многомоторные бомбардировщики фактически копировали флотскую структуру, что не могло не отразиться на системе вооружения. Так, за двухмоторным ТБ-1 поступил на вооружение четырехмоторный ТБ-3, считавшийся по тогдашней советской классификации «линкором 2-го класса». Затем следовал еще больший по размерам, но тоже четырехмоторный (на деле его выполнили шестимоторным) ТБ-4 – «линкор 1-го класса», также являвшийся детищем КБ Туполева.

На следующей стадии перевооружения ВВС РККА предполагали получить огромные сверхтяжелые бомбардировщики. В качестве таковых рассматривались туполевский ТБ-6 с шестью моторами М-44 (по 2000 л. с.) и максимальной бомбовой нагрузкой до 22 000 кг либо конкурировавший с ним десятимоторный Д-1 (он же Г-1), разрабатывавшийся в Военно-воздушной академии.

По задумкам создателей, этот гигант был многоцелевым: как десантно-транспортный он мог перевозить пехоту, артиллерию, автомобили, танки и броневики. Полтора десятка Д-1 за 36 часов были способны высадить мобильное соединение, по мощи равное стрелковой дивизии. Как бомбардировщик, этот самолет тоже обладал большими возможностями. Бомбовая нагрузка равнялась 25 тоннам, при этом на наружной подвеске Д-1 мог нести бомбы калибром до 2000 кг. Радиус действия оценивался в 2200 км. Считали, что такая машина заменяла сразу десять ТБ-3. В качестве самолета-танкера Д-1 мог перебрасывать горючее на передовые аэродромы. При этом считалось, что четырнадцать таких машин обеспечивали потребности крупного соединения из бригады ТБ-1, трех бригад Р-5 и трех бригад истребителей плюс две эскадрильи Р-6.

Оборону Д-1 обеспечивали более десятка огневых точек. Кроме того, от истребителей противника собирались защищаться выбросом «дистанционных бомб» (прообраз авиационных гранат), выпуском ядовитых газов из «баллонов самообороны» в хвостовых балках и

постановкой дымовых завес. По оценкам создателей, машина могла бы выдержать атаку до девяти истребителей одновременно.

Однако это было только «желаемое»: на практике на авиастроительных заводах не было цехов, где можно было собирать гигантские самолеты, не было оборудования для изготовления их узлов. Не стоит говорить уже и об астрономической стоимости создания флота сверхтяжелых бомбовозов. А это не только самолеты, но и новые аэродромы, масса специального оборудования для обслуживания машин, мощные топливозаправщики, ангары, ремонтная база плюс подготовка личного состава, способного все это по-настоящему эффективно использовать. Поэтому практически всем причастным к проекту было понятно, что это прожект.

Более реальным казался ТБ-4 (заводское обозначение АНТ-16), который был задуман и реализовывался инженерами ЦАГИ. Основную сложность при проектировании этого бомбардировщика составляли моторы, мощности которых просто не хватало, чтобы поднять такую громадину в небо. Чтобы обеспечить требуемые характеристики, остановились на варианте с шестью М-34. По своей компоновке бомбардировщик во многом повторял ТБ-3, но со значительным увеличением размеров всех узлов. Вооружение машины должны были составлять 2 20-мм пушки и 8 пулеметов. Экипаж – 10 человек.

ВВС рассчитывали уже с 1933 года начать получать серийные ТБ-4. Но постройка даже одной опытной машины затянулась, сроки постоянно сдвигались. Только в феврале 1933 года на Центральный аэродром начали ввозить готовые узлы гигантского бомбовоза. При этом цеха, где можно было бы собрать столь огромную машину, в Москве не нашлось! Ее собирали и регулировали прямо на летном поле, построив многоярусные деревянные леса. Процесс этот шел долго – вплоть до июля. В итоге самолет так и не вооружили пушками и пулеметами. Однако уже на этапе сборки оказалось, что взлетный вес гиганта превышал расчетный примерно на две тонны и составлял целых 33 тонны!

3 июля 1933 года М.М. Громов впервые поднял бомбардировщик в небо. В сентябре того же года ТБ-4 передали в НИИ ВВС на государственные испытания. Результаты их были весьма неоднозначны. С одной стороны, в отчете НИИ было записано: «Выпуск самолета ТБ 4-6М34 с полетным весом 33 тонны является несомненно крупнейшим достижением советского самолетостроения». С другой стороны, на акте утверждения отчета начальник ВВС РККА Я.И. Алкснис начертал резолюцию: «Констатирую, что в предъявленном виде самолет ТБ-4-6М34 государственных испытаний не выдержал и к серийной постройке не может быть допущен». Огромная машина оказалась сложной в управлении, а главное – недостаточно надежной. Скорость, потолок и дальность полета были существенно ниже требований, предъявляемых военными, а разбег – намного больше¹².

Тем не менее советское руководство не оставляло своих наполеоновских планов: первую серию из 40–50 бомбовозов намечали собрать в 1935 году. Первую эскадрилью гигантов хотели разместить на Щелковском аэродроме, где в проект реконструкции заложили стоянки и полосу соответствующих гигантских размеров.

На фоне гигантомании, как оказалось, самым «приземленным» было военное командование, которое лучше понимало обстановку и спланировало, что к 1937 году советская тяжелобомбардировочная авиация будет состоять наполовину из ТБ-3. Вторую половину должны были составлять «линкоры 1-го класса» – ТБ-4 (40 %) и еще большие ТБ-6 (10 %). К 1 января 1938 года в строю ВВС РККА предполагали иметь 384 ТБ-3, 288 ТБ-4 и 96 ТБ-6¹³.

¹² Ригмант В. На заре стратегической авиации // Крылья Родины. № 10. 2001. С. 7.

¹³ Котельников В. Самолеты-гиганты СССР. С. 65.

К 1933 году бомбардировщики ТБ-3 выпускали два завода – № 22 и № 39, а к концу 1934 года к ним присоединился и новый завод (? 18) в Воронеже. Это позволило за короткий срок создать действительно мощную стратегическую авиацию.

Три завода стали выпускать ТБ-3 как горячие пирожки, причем формирование тяжелобомбардировочных бригад задерживалось, так как летчиков, штурманов и стрелков требовалось очень много. Тем более что на тот момент к летчикам тяжелых бомбардировщиков предъявляли достаточно высокие профессиональные требования. В первую очередь для командиров экипажей обязательным был довольно значительный налет на Р-5 и ТБ-1, причем на последнем – и как командир экипажа, и как штурман. Немаловажным (а зачастую и решающим) был и партийный стаж.

На практике столь сложная и громоздкая система подготовки летного состава только сдерживала освоение новых бомбардировщиков. Нужного количества летчиков, соответствующих всем, весьма строгим требованиям, в стране просто не было. Да и тех, кого нашли, пришлось пропускать через долгую процедуру тренировок. В результате в какой-то момент пригодных к полетам самолетов стало существенно больше, чем подготовленного летного состава. Кроме этого, длительное обучение поглощало и без того небольшой моторесурс двигателей тяжелых бомбардировщиков и драгоценное горючее. В итоге пришлось понизить требования по налету и сократить программу тренировок.

Первой предстояло осваивать новый самолет «придворной» 17-й авиабригаде в подмосковном Монино. Далее предполагалось начать формирование четырех эскадрилий 26-й бригады в Сече и трех – 30-й в Ржеве. Далее на повестке дня стояли 11-я бригада в Воронеже, 20-я в Харькове и 27-я в Ростове-на-Дону. На Дальнем Востоке и в Забайкалье предполагалось сформировать четыре бригады – две в Бочкарево, одну в Хабаровске и одну в Никольск-Уссурийске (ныне Уссурийск). Бригады обычно сначала формировались из двух эскадрилий, а потом разворачивались до полного состава.

Отметим, что бригада полного состава в то время насчитывала:

- четыре эскадрильи ТБ-3 или три ТБ-3 и одну ТБ-1 (всего 49 машин);
- эскадрилью «крейсеров» Р-6 (12 самолетов) для дальнего сопровождения и разведки;
- эскадрилью истребителей И-5 (31 самолет) для прикрытия аэродромов и эскорта вблизи линии фронта.

Таким образом, впервые в истории советской авиации создавалась достаточно стройная структура тяжелобомбардировочной авиации.

Реально на 1 октября 1932 года в трех эскадрильях в Монино насчитывалось 10 ТБ-3, в Ржев не поступил ни один, шесть машин оказались в Воронеже и еще 13 перегнали на Дальний Восток. Надо сказать, что перелет на такое расстояние в те времена выглядел достаточно сложным мероприятием. Перегонку осуществил знаменитый летчик Шестаков¹⁴. На различных этапах перелета ТБ-3 держались в воздухе до 12 часов в день. 7 ноября два бомбардировщика 105-й тяжелобомбардировочной эскадрильи (тбаэ) впечатляюще проплыли над Хабаровском в сопровождении пятерки Р-6¹⁵.

¹⁴ Шестаков Семен Александрович (р. 1898) – летчик-испытатель НИИ ВВС. Весной 1927 г. был членом комиссии, принимавшей в Ленинграде бомбардировщики ЮГ-1. Участвовал в ряде дальних перелетов. С 20 августа по 1 сентября 1927 г. летчик С.А. Шестаков и механик Д.В. Фуфаев совершили перелет на АНТ-3 (Р-3) по маршруту Москва – Токио и обратно (10–22 сентября), пролетев 21 700 км за 153 летных часа. За перелет был награжден орденом Красного Знамени. Шестаков обратился к А.Н. Туполеву и начальнику ВВС РККА П.И. Баранову с предложением осуществить межконтинентальный полет. С 23 августа по 1 ноября 1929 г. совершил перелет по маршруту Москва – Нью-Йорк. 8000 км над океаном были пройдены за 50 ч. 30 мин. Командовал авиабригадой на Дальнем Востоке. Участник Великой Отечественной войны. В октябре 1942 г. возглавил 146-й иап на Юго-Западном фронте. Погиб 1 августа 1943 г. в боевом вылете. Награжден орденом Красного Знамени, медалями.

¹⁵ Котельников В. Линкор сталинских соколов // Авиация и Время. 1997. № 4. С. 13.