

# Оглавление

Предисловие .....	4
Разберемся с терминами .....	6
Длинная и тяжелая рука Москвы –ТБ-3, ТБ-7 (Пе-8) .....	9
Дальние двухмоторные – ДБ-3, Ил-4, Ер-2 .....	59
По логову врага. Налеты на Берлин советской бомбардировочной авиации в 1941 году .....	79
North American B-25 Mitchell в ВВС КА и в АДД .....	86
A-20 – не штурмовик по кличке «Бостон».....	97
Фронтовые бомбардировщики ПЕ-2 и Ту-2 .....	105
Скоростной устаревший, а также пикирующий.....	135
Неудачники ЯК-2 и ЯК-4 .....	155
Деревянный бомбовоз и другие ближние бомбардировщики.....	168
Воздушные партизаны ВВС Красной Армии .....	183
Гражданская авиация СССР в Великой Отечественной войне .....	199
Американские бомбардировщики В-17 и В-24 в СССР .....	205
И о трофеях.....	209
Подвиг авиастроителей.....	215
Список использованной литературы .....	223

# Предисловие

Уже стало традицией для меня просить читателя, открывшего мою книгу, обязательно прочитать предисловие. Это важно. Так вы решите для себя, стоит ли продолжать тратить время на нижеследующий текст, и поймете, зачем вообще автор взялся за это дело. А такое понимание между автором и читателями крайне важно для всех.

Эта книга является продолжением целой серии подобных изданий – «Истребительная авиация Красной Армии», «Красная Армия всех сильнее?» и др., выпущенных в издательстве КТК «Галактика». Все они связаны общей задачей: усиленно противодействовать искажению нашей славной истории и показывать читателю архивные материалы вместо сказок и легенд. Нам не принципиально, какие именно это сказки – очерняющие или обеляющие ту эпоху. Важно, что это сказки, то есть неправда. Попытка выдать желаемое за действительное из тех или иных побуждений (целей).

Истории все равно, по каким именно причинам ее пытаются переписать – чтобы угодить новым элитам, помочь им, так сказать, «сыграть на контрасте», или чтобы не терзать свое сердце переживанием минувших неудач и ошибок. За все за это она спросит строго и безжалостно, преподав еще раз невыученный урок.

Знание истории, напротив, позволяет вовремя остановиться и исправить маршрут. Вот для этого автор и его коллеги и взялись за нелегкий писательский труд на шестом десятке лет. Несмотря на то, что у книги есть автор, она все-таки результат коллективного труда. Основой послужили материалы, опубликованные в 2019–2024 гг. на канале «Молодость в сапогах», популярность которого обуславливалась внуши-

тельным набором авторов – ветеранов Вооруженных сил, внешней разведки, дипломатов и пр. Без их участия (а многим в указанный период уже было сильно за 70), причем безвозмездного (!), канал бы давно заглох, и до издания книг дело вряд ли дошло бы.

Так что не поленюсь еще раз выразить глубокую признательность моим коллегам по работе на канале «Молодость в сапогах»: полковнику СВР в отставке, известному писателю-историку Б.Н. Григорьеву, советском и российскому дипломату Н.Г. Пяткову, подполковнику в отставке и ветерану ЦСН ФСБ Е.В. Келпшу, историку и искусствоведу Ю.А. Ломакину и другим, пожелавшим сохранить пока свои персональные данные в тайне. Их советы и замечания также учтены в этой книге.

## Разберемся с терминами

Человеку, как известно, свойственно ошибаться. Любому. И генералу, и рядовому, и участковому, и прокурору, и простому рабочему, и лидеру нации. А еще человеку свойственно «растягивать» свое фрагментарное знание на весь доступный для обозрения диапазон. А ведь это в корне неверный подход. И правила ведения делопроизводства (в том числе секретного), и практика применения этих правил в повседневной жизни, и используемая терминология, и даже правила орфографии и пунктуации меняются за 50–70 лет порой очень заметно. А конкретный человек продолжает судить по своему личному опыту. Чтобы у нас с читателями не возникало ненужных споров, в этой серии книг всегда предварительно уточняется используемая далее терминология.

Согласно действующей версии интернет-справочников, бомбардировочная авиация разделяется «в зависимости от характера выполняемых задач и тактико-технических данных самолетов» на тактическую (фронтовую) и стратегическую (дальнюю). Из такого деления следует, если говорить простыми словами, что одни бомбардировщики решают задачи в интересах действующей армии, нанося удары по скоплениям живой силы и техники противника, его коммуникациям в армейском тылу, блокируя подвоз подкреплений и нарушая снабжение, разрушают мосты, ж/д станции, склады боеприпасов и ГСМ, фортификационные сооружения и пр., а другие наносят ущерб промышленному и мобилизационному потенциалу противника в глубине его территории вплоть до тыловых районов.

Дополняют эту систему «как бы сбоку» авиация поля боя (штурмовики, легкие бомбардировщики, корректировщики,

многоцелевые самолеты) и стратегические (дальние) разведчики. Не забудем и про транспортную авиацию. От воздействия авиации противника все указанные элементы ВВС прикрывают истребители – в пределах зоны своего действия, разумеется. Они же борются с авиацией противника, прикрывая войска на поле боя (фронтовая авиация) и важные объекты в тылу (истребительная авиация ПВО).

В реальности же границы не были такими четкими, и многие задачи дублировались или перекладывались на изначально для них не предназначенные части и соединения.

Например, фронтовые бомбардировщики, участвующие в операциях по уничтожению «материальной части авиации противника», могли задействоваться в качестве тяжелых истребителей, блокирующих взлет вражеских самолетов огнем бортового оружия, пока аэродром обрабатывали другие бомбардировщики.

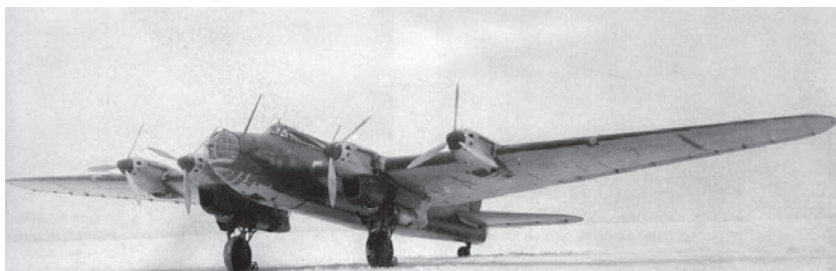
Тяжелые бомбардировщики ТБ-3 всю войну использовались в качестве транспортных и десантных самолетов – более того, в такой роли они применялись и в довоенное время. Изначально задуманные в качестве средства воздействия на объекты в тылу противника, ТБ-3 в первые месяцы войны отправлялись на нанесение бомбово-штурмовых ударов по переправам и колоннам немецких подвижных соединений. В качестве разведчиков регулярно использовались без какой-либо серьезной модернизации обычные истребители и бомбардировщики. Штурмовики Ил-2 выступали в роли истребителей ПВО, охраняя авиационные заводы, где машины этого типа выпускались, еще до передачи в состав ВВС Красной Армии. А уж вездесущий У-2 (По-2) умудрился поучаствовать в войне и в качестве ночного бомбардировщика, и в качестве самолета связи и наблюдения, и в качестве персонального транспорта командования, и в качестве средства обеспечения боевой работы групп специального назначения и партизанских отрядов, и даже в качестве носителя средств

устной агитации (громкоговорителей). На самом деле примеров можно привести еще на пару страниц, но мы ограничимся этими.

В этой книге границы повествования будут чуть шире деления на фронтовую и дальнюю бомбардировочную авиацию. Мы добавим сюда и, так сказать, смежные варианты: самолеты поля боя, транспортные и многоцелевые в роли легких бомбардировщиков, отдельно обсудим трансформацию машин, поставленных по ленд-лизу, и немного коснемся трофейных экземпляров.

## Длинная и тяжелая рука Москвы – ТБ-3, ТБ-7 (Пе-8)

Шутку про родину слонов и минометов читатели наверняка знают. Это такая едкая ирония на тему убежденности некоторых патриотически настроенных, но малообразованных граждан в том, что все самое большое, красивое и сильное возникло именно в России. Но так получается, что не Россия, а СССР действительно являлся пионером в плане создания стратегической (дальнебомбардировочной) авиации. Да, несмотря на постоянное отставание в последующие годы в этой области от американцев и немцев, в 30-е годы именно наша страна первой создала армаду тяжелых ТБ-3<sup>1</sup>, подобной которой не было ни у кого. А затем была разработана еще более современная и мощная машина – АНТ-42 (ТБ-7), правда, количество построенных советских новейших тяжелых бомбардировщиков оказалось относительно небольшим.



*ТБ-7 с моторами АМ-35.*

<sup>1</sup> До введения новых правил выбора обозначений самолетов по фамилии конструктора (Ту, Ил, Пе, Ла, Як, МиГ и т.п.) для этих целей использовалась аббревиатура – первые буквы от слов, определяющих назначение самолета: ТБ – тяжелый бомбардировщик, ДБ – дальний бомбардировщик, СБ – скоростной бомбардировщик, ПБ – пикирующий бомбардировщик (а вовсе не «политбюро», как пишут на полном серьезе некоторые уникамы в своих «работах») и пр.

Как же так вышло, что тяжелые бомбардировщики союзников успешно громили заводы, тыловые объекты, транспортную инфраструктуру Германии в годы Второй мировой, а 90 с небольшим советских ТБ-7 (Пе-8) внесли сравнительно небольшой вклад в победу над врагом?

Дело, конечно, не в самолете, а в условиях производства, дефиците двигателей и недостатке производственных мощностей, большинство из которых было загружено выпуском самолетов (а также двигателей для них) фронтовой авиации – штурмовиков Ил-2, бомбардировщиков Пе-2, истребителей... В конечном счете именно этот «перекос» стал одним из главных факторов, определившим нашу Победу, так что никакой ошибки тут нет. Нельзя быть сильным сразу во всем. Советское военное и политическое руководство это прекрасно понимало, сознательно ограничивая выпуск одних видов вооружения для максимального наращивания темпов производства других.

Вопрос этот много раз и с разных сторон освещен в литературе, так что мы в данной главе просто представим подборку документов (и частично процитируем их), иллюстрирующих реальное участие советской дальней авиации в Великой Отечественной войне. Отдельная глава будет посвящена бомбардировкам Берлина в 1941 году.

Начнем наш рассказ с выдающегося достижения советского авиапрома (на момент начала выпуска, разумеется) – тяжелого бомбардировщика ТБ-3. Этот совершенно незаслуженно записанный современными знатоками в бесполезные раритеты самолет прослужил верой и правдой всю войну и еще некоторое время после нее, но уже в составе ГВФ<sup>2</sup>. Кстати, так называемые особые группы ГВФ после начала войны также отправились на фронт, так что довоенным гражданским Г-1 и Г-2 (ТБ-1 и ТБ-3) снова пришлось переквалифицироваться в военные самолеты.

<sup>2</sup> Гражданский воздушный флот.



*Тяжелый бомбардировщик ТБ-3 в полете.*



*Гражданский (транспортный) вариант ТБ-3 получил обозначение Г-2.*

Прежде чем говорить о ТБ-3, следует пару слов сказать о развитии авиапрома, науки и техники в СССР в конце 20-х и начале 30-х годов. Это был стремительный скачок, опережающее развитие, тем более удивительное, если учесть все сложности предыдущего исторического периода. Конечно,

в какой-то степени эти успехи были достигнуты за счет покупки оборудования в Европе и Америке, сотрудничества с зарубежными фирмами, но оригинальные конструкции и технические решения советских специалистов все же были на первом плане.

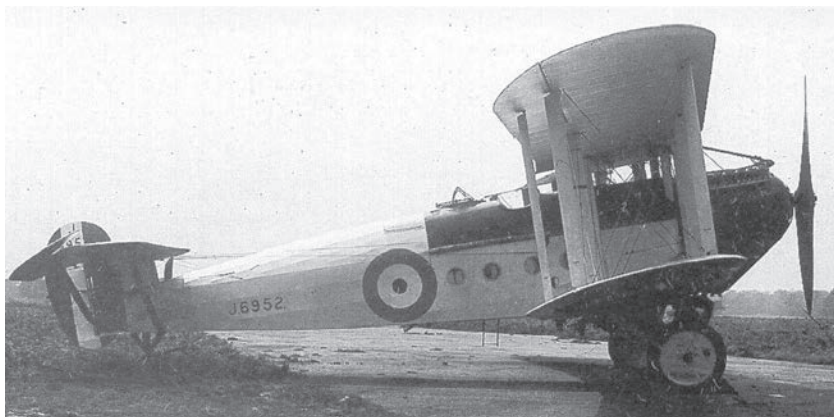
В 1925 году был предъявлен для испытаний самолет АНТ-4 (будущий ТБ-1) – цельнометаллический моноплан с двумя двигателями М-17. Главным новшеством тут было крыло: рассчитать и конструктивно обеспечить его необходимую прочность и жесткость по тем временам было очень непросто – размах 28.7 метров. Проектированием крыла руководил лично В.М. Петляков, его коллективу удалось решить сложнейшую задачу достижения требуемых прочностных характеристик при использовании схемы моноплана со свободно несущим крылом.



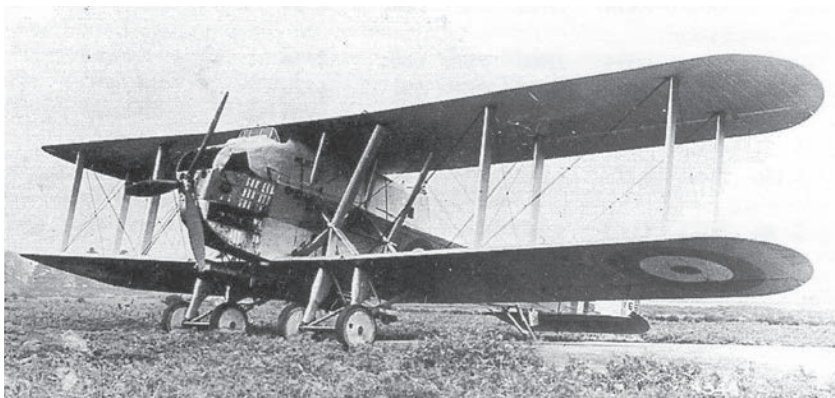
*ТБ-1 в поплавковом варианте.  
В гражданском варианте машина имела обозначение Г-1.*

Для сравнения далее на иллюстрациях будут представлены бомбардировщики иностранного производства того же времени выпуска. Обратите внимание на архаичность их конструкции: это бипланы, причем жесткость и прочность

крыла обеспечивается расчалками (тросами), подкосами (планками) и вертикальными стойками. Более-менее схожие по параметрам с ТБ-1 французские Bloch MB.200 и Amiot 143 появились только в 1934 году. Английские «конструкции» второй половины 20-х, за исключением одного единственного опытного и не принятого на вооружение Fairey Hendon Mk.I, были бипланами, в том числе цельно-металлическими, что свидетельствовало об отсутствии понимания перспектив развития бомбардировочной авиации и общем застое конструкторской мысли в данном направлении. Аэродинамические преимущества схемы биплана (определяющие маневренность) для бомбардировщика особой роли не играли, все дело тут в обеспечении прочности и жесткости крыла. Зато схема биплана являлась непреодолимым препятствием для повышения скорости полета, что для бомбардировщика как раз имело существенное значение.



*Для сравнения: 1924 год. Avro 549 Aldershot – британский одномоторный бомбардировщик-биплан. Такая схема использована как раз по причине технической сложности обеспечения требуемой прочности и жесткости конструкции для самолета-бомбардировщика из-за значительной нагрузки на крыло даже просто в горизонтальном полете. Высокая маневренность бомбардировщику не требовалась.*



*Для сравнения: 1924 год. Blackburn Cubaroo – британский бомбардировщик-торпедоносец.*



*Для сравнения: 1928 год. Бомбардировщик Curtiss B-2 Condor, США. Полотняная обшивка, биплан.*

Дальнейшим развитием концепции ТБ-1 стал ТБ-3 (АНТ-6), серийно выпускавшийся с 1932 по 1937 год<sup>3</sup>. ТБ-3 –

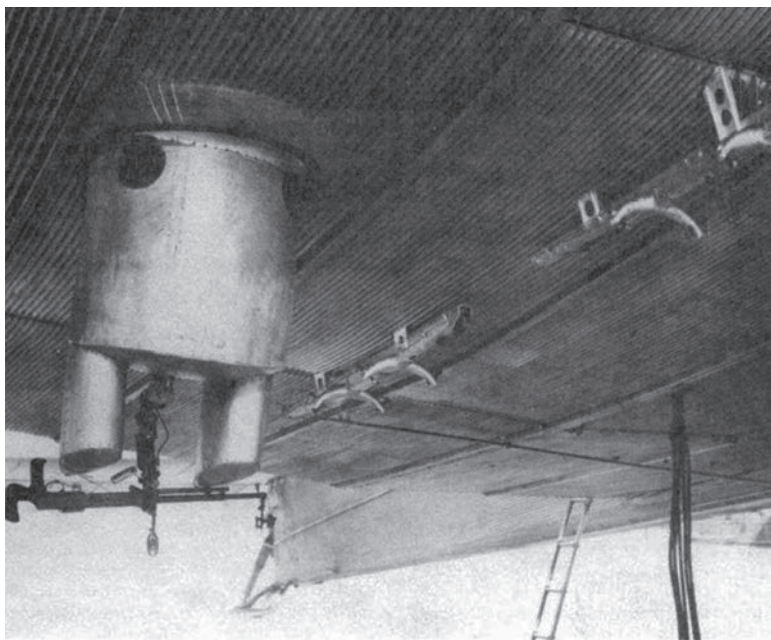
<sup>3</sup> Попытка предложить ВВС замену – четырехмоторный бомбардировщик ДБ-А конструкции Болховитинова – окончилась неудачей. Это очень популярная тема для разного рода альтернативщиков, но мы в книге описываем только реально воевавшие образцы.

четырёхмоторный свободнонесущий моноплан. Силовой каркас крыла, фюзеляжа и хвостового оперения был изготовлен из дюралюминия, отдельные узлы (моторные фермы, стойки шасси) – из стали, обшивка – дюралевый гофр. По тем временам это был просто гигант – размах крыльев 40.5 м<sup>4</sup>. Мощное оборонительное вооружение и дальность полета в 2500 км с 2 тоннами бомб<sup>5</sup> делали этот самолет идеальным инструментом решения задач уничтожения промышленного и мобилизационного потенциала противника в глубоком тылу, нарушения снабжения его приграничной группировки, изоляции района боевых действий и еще дополнительно задач переброски грузов и личного состава по воздуху на большие расстояния. В советских документах тяжелые бомбардировщики именовались кораблями, что подчеркивало их статус.

Члены экипажа обычно обозначались так: командир корабля, пилот (иногда встречаются термины «левый летчик» и «правый летчик»), штурман (стрелок-бомбардир), бортовой механик (двое), стрелок-радист, воздушный стрелок (двое). Условия работы в ТБ-3 были тяжелыми, особенно для стрелков. В частях имели место факты замены открытых турельных пулеметных установок на «башенные» МВ-3. Подкрыльевые пулеметные точки получили неофициальную кличку «штаны» из-за специфической конструкции обтекателей, куда ставил ноги воздушный стрелок. Естественно, какой-либо защиты он не имел. От набегающего потока воздуха его закрывала задняя стенка люльки-кабины.

<sup>4</sup> Эта цифра указана в сборнике «Развитие авиационной науки и техники в СССР» под ред. академика И.Ф. Образцова. В современных источниках указываются другие данные: длина самолёта – 24,400 м, размах крыла – 39,494 м., позже доведенный до 41,8 м.

<sup>5</sup> Это весьма усредненный показатель. От серии к серии ТБ-3 заметно менялся: уменьшался вес пустого самолета, менялись сами двигатели и винтомоторная группа (ВМГ), менялся расход топлива, запас топлива и само топливо, соответственно, менялась дальность полета и бомбовая нагрузка. В реальных боевых условиях 1941–1942 гг. ТБ-3 брал как раз 2000–2500 кг бомб.



*Подкрыльевая пулеметная установка ТБ-3. Хорошо видны два выступа для ног стрелка. Огонь он должен был вести по целям в задней полусфере.*



*Открытая турельная спаренная пулеметная установка в фюзеляже ТБ-3.*

<u>Корабль ТБ-3 № 3928</u>		
1. Командир корабля	ст. лейтенант	БУЛГАК
2. П и л о т . . . . .	ст. сержант	СОРОКА
3. Стрелок-бомбардир	лейтенант	АНДРЕЕВ
4. Механик бортовой	В/техник 1 р.	ВЫЛБЕВ
5. Механик бортовой	В/техник 2 ранга	МАРКОВ
6. Стрелок радист..	Ст. сержант	КРЫСАЧ
7. Воздушный стрелок	Ст. сержант	ЛЕВИЧЕВ
8. Воздушный стрелок	Сержант	ИОНИН
<u>Корабль ТБ-3 № 481</u>		
1. Зам. ком. эскадрильи	Капитан	БАМЕНОВ
2. П и л о т	Мл. лейтенант	БЕЗВОКОВ
3. Адъютант эскадр.	Капитан	ДУБОВИК
4. Стрелок-радист	Мл. сержант	САРАЕВ
5. Воздушный стрелок	Ст. сержант	СМОЛДИН
6. Воздушный стрелок	Мл. сержант	ФЕДОТОВ
7. Механик бортовой	В/техник 1 р.	ШАРГИН
8. Механик бортовой	В/техник 2 р.	КОБЕНОВ

*Фрагмент списка летного состава 7-го ТБАП 23-й ТБАД по состоянию на 15.2.42. Всего в строю 5 исправных ТБ-3.*

Обычно пишут, что при создании ТБ-3 были использованы наработки фирмы «Юнкерс», заключившей в 20-е годы договор концессии с советской стороной (ТБ-1 еще серийно не выпускался). Однако следует отметить, что разработки немецких конструкторов были существенно скромнее по размерам и несопоставимы по возможностям. Самолет ЮГ-1 (вариант Junkers G.24) создавался в условиях ограничений Версальского договора как пассажирский (на 9 человек) с возможностью модернизации в бомбардировщик с ограниченными возможностями (бомбовая нагрузка 400–500 кг).



*Гофрированный Junkers G.24 с точки зрения обывателя «как бы похож», но это трехмоторный самолет гораздо более скромных, чем у ТБ-3, возможностей.*

Договор концессии советской стороной был очень быстро расторгнут, а немецкие эрзац-бомберы так же быстро списали в гражданский воздушный флот по причине начала выпуска ТБ-1. Делиться производственными секретами и технологиями специалисты «Юнкерс» не спешили, предлагая советской стороне, по сути, просто покупку собранных в Германии и доработанных до военной версии в Швеции (якобы из-за низкой квалификации рабочей силы завода в Филях) самолетов. Так что говорить о немецком следе в конструкции ТБ-1 и ТБ-3 совершенно неправильно.

Бомбардировщики ТБ-3 участвовали во всех локальных конфликтах конца 30-х – либо по основной специализации, либо как транспортные. Основным тактическим приемом применения ТБ-3 на момент его создания виделось нанесение удара по цели большой группой тяжелых бомбардировщиков с использованием разных типов авиабомб. Многие ФАБы<sup>6</sup> создавались как раз специально под ТБ-3. Именно так ТБ-3 отбомбились по японским войскам возле озера Хасан

<sup>6</sup> Фугасные авиабомбы.

Конец ознакомительного фрагмента.

Приобрести книгу можно

в интернет-магазине

«Электронный универс»

[e-Univers.ru](http://e-Univers.ru)