

СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ

ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА

Дмитрий Дегтев, Дмитрий Зубов

«ЧЕРНАЯ СМЕРТЬ»



**ПРАВДА И МИФЫ О БОЕВОМ ПРИМЕНЕНИИ
ШТУРМОВИКА ИЛ-2**

1941—1945

Военная авиация XX века

Дмитрий Дёгтев

**«Черная смерть». Правда и
мифы о боевом применении
штурмовика ИЛ-2. 1941-1945**

«Центрполиграф»

2013

Дёгтев Д. М.

«Черная смерть». Правда и мифы о боевом применении
штурмовика Ил-2. 1941-1945 / Д. М. Дёгтев —
«Центрполиграф», 2013 — (Военная авиация XX века)

Эта книга посвящена одному из самых известных советских самолетов времен Великой Отечественной войны – штурмовику Ил-2. У советских воинов и солдат вермахта самолет получил множество разных – красивых и не очень – прозвищ: «горбатый», «летающий танк», «цементбомбер», «железный Густав», наконец, «черная смерть». Будучи, по сути, основным ударным самолетом ВВС Красной армии, штурмовик использовался для атак по самым разнообразным целям – от пехоты, засевшей в окопах, до кораблей и укрепленных опорных пунктов. В этой книге на основе рассекреченных архивных документов, воспоминаний очевидцев и других источников проанализирована практика боевого применения штурмовиков Ил-2, начиная от боев в Белоруссии в 1941 г., когда их только опробовали в бою, до Берлинской операции в апреле-мае 1945 г., когда авиаудары по противнику наносились уже сотнями бронированных машин. Авторы дают ответ на вопросы: действительно ли «черная смерть» была уникальной боевой машиной, обрушивавшей сокрушительные удары по врагу, насколько эффективными были налеты на аэродромы, танковые колонны и коммуникации и не были ли летчики, воевавшие на Ил-2, «смертниками» – аналогом японских камикадзе, приносивших себя в жертву ради победы?

© Дёгтев Д. М., 2013

© Центрполиграф, 2013

Содержание

Предисловие	5
Глава 1	6
Штурмовые самолеты	6
Первый «смертельный» полк	10
Конец ознакомительного фрагмента.	17

Дмитрий Михайлович Дёгтев, Дмитрий Владимирович Зубов «Черная смерть». Правда и мифы о боевом применении штурмовика ИЛ-2. 1941-1945

Предисловие

Эта книга посвящена одному из самых известных советских самолетов времен Великой Отечественной войны – штурмовику Ил-2. Эта боевая машина начала поступать в войска накануне войны с нацистской Германией и затем широко применялась на всем ее протяжении.

Самолет получил большое количество самых разных красивых и не очень прозвищ. Когда штурмовик появился на фронте, все советские одномоторные самолеты имели позади пилотской кабины так называемый гаргрот, продольный обтекатель, плавно переходящий в киль. У Ила же эта штука отсутствовала, вследствие чего кабина смотрелась как горб на спине. В связи с этим наши летчики дали ему прозвище «горбатый». Кроме того, в послевоенные годы самолет называли «летающим танком».

В советской литературе часто утверждалось, что немецкие солдаты настолько боялись советского штурмовика, что прозвали его *Schwarze Tod* («черная смерть»). Однако у немцев это означало вовсе не неотвратимое и страшное возмездие, как это изображала советская пропаганда. «Черная смерть» по-немецки – это не что иное, как чума, что, впрочем, тоже звучит весьма и весьма устрашающе. Однако гораздо чаще немцы, в особенности пилоты люфтваффе, называли Ил-2 «цементбомбером» (*Zementbomber*) и «Железным Густавом».

Будучи, по сути, основным ударным самолетом ВВС Красной армии, штурмовик использовался для атак по самым разным целям, от пехоты, засевшей в окопах, и «всадников», скакавших по дорогам, до кораблей и укрепленных опорных пунктов.

В этой книге на основе рассекреченных архивных документов, воспоминаний очевидцев и других источников приведены примеры боевого применения штурмовиков Ил-2 начиная с боев в Белоруссии в 1941 г., когда они еще применялись в ограниченном количестве, и заканчивая Берлинской операцией в апреле – мае 1945 г., когда авиаудары по противнику наносились уже сотнями бронированных машин.

Авторы дают ответ на вопросы, действительно ли «черная смерть» была уникальной боевой машиной, наносившей сокрушительные удары по врагу, насколько эффективными были налеты на аэродромы, танковые колонны и коммуникации и не были ли летчики, воевавшие на Ил-2, «смертниками», аналогом японских камикадзе, приносящих себя в жертву ради победы.

Глава 1 САМОЛЕТ «Н»

Штурмовые самолеты

2 октября 1939 г. с аэродрома авиазавода № 39 им. Менжинского взлетел самолет, созданный КБ Сергея Ильюшина и обозначенный ЦКБ-55. Его носовая часть была закрыта броней. Двигатель АМ-34ФРН разогнал самолет, который мог поднять 400 кг бомб, до максимальной скорости 460 км/ч на высоте 5700 м. Так впервые поднялся в воздух будущий штурмовик Ил-2.

Не сказать, что это была какая-то выдающаяся и необычная машина. Издалека самолет чем-то напоминал увеличенные в размерах будущие истребители Як-1 и МиГ-3. Схема планера, явно перерисованная с Vф-109 и «Спитфайра» и затем распространившаяся на все перспективные модели одномоторных машин, была дополнена еще плохо освоенным, но достаточно мощным мотором, способным тянуть эту довольно тяжелую махину в воздухе. Первоначальные летные показатели были не блестящими, самолет показал трудную управляемость, довольно низкую маневренность и небольшую грузоподъемность.

Однако это все равно был огромный успех конструкторов. Ведь еще 16 августа 1924 г. в Советском Союзе было утверждено так называемое «Временное наставление по боевому применению воздушных сил СССР». В нем впервые были сформулированы требования к самолету-штурмовику: *«Штурмовые самолеты должны обладать большой вертикальной, горизонтальной скоростью и маневренностью. Кроме того, самолет должен иметь сильное вооружение для стрельбы вниз (кроме пулеметов для стрельбы сквозь винт), а мотор и кабина пилота должны быть снизу защищены броней».* Это положило начало длительному и мучительному процессу создания советского штурмовика, затянувшегося на долгие годы.

Во второй половине 20-х гг. определились два пути создания такого самолета: проектирование специальной машины и переделка в штурмовик истребителей, разведчиков и других типов самолетов. Изначально перед авиаконструкторами встала гора проблем. Основными из них были нехватка производственных мощностей, низкое качество двигателей, а собственного моторостроения, как и многого другого, в СССР никогда не было, речь шла только о лицензированном или простом пиратском копировании импортных моторов, отсутствие грамотного технического персонала и т. п.

Главной и долгое время неразрешимой была задача, как компенсировать значительное увеличение массы самолета из-за установленной брони, усиленного вооружения и бомб соответствующей мощностью моторов. Именно из-за этого так и не были приняты на вооружение самые разные конструкции и модификации уже выпускавшихся машин. Несколько раз пытались приспособить под штурмовик обычные истребители. Кое-кому казалось, что для этого на них достаточно всего лишь навесить бомбы и установить пушки.

Первой такой попыткой стал биплан И-5. Это был первый массово выпускавшийся советский истребитель, опытный экземпляр которого совершил пробный полет 29 апреля 1930 г. Уже на закате короткого серийного выпуска был испытан вариант биплана с четырьмя пулеметами, которые могли выпускать до 120 пуль в секунду. Однако надежность и дальнобойность ШКАСов оставляла желать лучшего, и для штурмовки наземных войск такой самолет подходил мало. Поэтому вскоре на И-5 установили бомбодержатель для 50-кг бомбы ФАБ¹-50. Общий вес самолета достиг 1414 кг, но, несмотря на это, его удалось разогнать до максимальной ско-

¹ ФАБ – фугасная авиационная бомба.

рости 285 км/ч и поднять на высоту 7520 м. Лишь скороподъемность уменьшилась с 8,5 до 11,5 минуты. Однако вместе с тем испытателями была дана неудовлетворительная оценка бомбардировочному вооружению и его деталям. Вероятность попадания в круг диаметром 25 метров составляла не более 5 %. Масса машины при этом, по мнению членов Госкомиссии, чрезмерно возросла, а маневренность и управляемость сильно ухудшились².

Неоднократно предпринимались попытки переделать в штурмовик и самый известный советский самолет 30-х гг. – истребитель-моноплан И-16, серийное производство которого развернулось в 1934 г. на авиазаводе № 21. Первоначально самолет был вооружен только двумя пулеметами ШКАС и на роль ударного самолета не годился. Однако по мере установки более мощных моторов в 1936–1937 гг. стараниями конструкторов вооружение машины было усилено. Был испытан вариант с двумя пушками и двумя пулеметами, который уже можно было реально использовать для штурмовки наземных войск. На испытаниях летчикам удавалось добиваться попаданий в условную цель 9–25 % от общего числа выпущенных пуль и снарядов. При этом конструкция самолета вполне допускала ведение прицельного огня как из обеих пушек и пулеметов одновременно, так и порознь. Все бы ничего, но из-за увеличения массы возникли сложности с шасси. К тому же одних пушек было недостаточно, от штурмовика требовалось еще и сбрасывать на противника хотя бы пару бомб.

Однако работы продолжались. На свет даже появился совсем экзотический вариант И-16 с неубирающимся шасси, вооруженный сразу шестью пулеметами ШКАС. На него предполагали устанавливать также и бомбодержатели для 25-кг бомб. В 1938 г. среди прочих модификаций было решено выпускать пушечный и бомбардировочно-стрелковый вариант самолета, которые по-прежнему предусматривали использование И-16 в качестве штурмовика. Однако в итоге производство штурмового варианта было сорвано. Вместо двухсот положенных по плану самолетов И-16 тип 17 выпустили всего 27 машин³.

Также не удалось добиться приемлемой прочности конструкции, необходимой для пикирования при больших углах. При перегрузках часто деформировалась и срывалась обшивка, а иногда и вовсе отлетали плоскости. В результате многочисленных конструкторских работ и переделок в 1939 г. появилась новая модификация – И-16 тип 24, по сути представлявшая собой истребитель-бомбардировщик. При полетном весе 1882 кг и максимальной скорости по техническому паспорту 470 км/ч самолет был вооружен двумя пулеметами ШКАС и двумя синхронизированными 20-мм пушками ШВАК. Также на него могли быть подвешены шесть 82-мм неуправляемых ракетных снарядов (НУРС) или две 250-кг бомбы. Однако в штурмовую авиацию И-16 так и не попал...

Аналогичная судьба постигла проект переделки в штурмовик неудавшийся двухместный истребитель-биплан Ди-6, на который решили «повесить» сразу шесть пулеметов и бомбы. При этом на машину установили еще и бронеовые листы, которые защищали спинку и чашку сиденья летчика.

Испытания Ди-6Ш показали, что в принципе самолет пригоден для штурмовки. При стрельбе из пулеметов с высоты 10–15 метров пятая часть пуль попадала в цель размером 20 × 100 метров, имитировавшую роту солдат на марше. Однако управление штурмовиком, особенно у земли на больших скоростях, было сложным и утомительным, он сильно задирает нос, что не позволяло производить прицельное бомбометание. Несмотря на это, машину отправили в серийное производство, которое и закончилось полным крахом. А затем уже и военные признали Ди-6Ш бесперспективным из-за недостаточной бомбовой нагрузки.

Интересно, что, несмотря на отсутствие специализированных штурмовиков, в ВВС РККА к ноябрю 1938 г. тем не менее сформировали уже 12 штурмовых авиационных полков

² Государственное учреждение Центральный архив Нижегородской области (ГУ ЦАНО). Ф. 2066. Оп. 9. Д. 69. Л. 11–18.

³ ГУ ЦАНО. Оп. 6. д. 385. Л. 1а.

(шап). В них насчитывался 561 самолет, в том числе 456 Р-5 разных модификаций, 60 Ди-6Ш, 31 Р-6 и 14 СБ. Летчиков же в них имелось больше чем самолетов – 776 человек. Однако, по сути, это все были штурмовые полки без самих штурмовиков.

Пожалуй, наиболее удачной попыткой был биплан И-153. В 1938 г. КБ Поликарпова еще раз модернизировало свой уже устаревший самолет И-15, установив на нем убираемые вручную шасси. Так и появился И-153 «Чайка». Поскольку как истребитель он уже устарел, то самолет по уже сложившемуся обычаю решили переделать в штурмовик. Первой ударной модификацией стал И-153БС, на котором установили четыре крупнокалиберных пулемета УБС и направляющие для восьми реактивных снарядов РС-82. Однако на испытаниях, проведенных в НИИ ВВС, выявилась плохая надежность 12,7-мм пулеметов, дававших частые отказы. Тогда от них решили отказаться в пользу двух 20-мм пушек ШВАК, и в итоге появился И-153П, ставший чистым штурмовиком. Он был вооружен двумя пушками, мог поднимать 100 кг бомб или шесть «эрэсов». Оставшиеся в частях И-15бис к концу 30-х гг. также были переделаны в штурмовики.

Боевое применение «штурмовиков» И-15бис в ходе гражданской войны в Испании продемонстрировало их крайне малую эффективность. Пулеметы ШКАС, годившиеся только для обстрела пехоты в упор, на расстоянии 150–200 метров давали большое рассеивание, а для стрельбы по бронемашинам, танкам и артиллерии были вообще бесполезны. Реактивные снаряды также не оправдали себя из-за очень низкой кучности. А вероятность попасть в цель одной-двумя 50-кг бомбами была мизерной. Поэтому штурмовка республиканскими бипланами франкистских позиций производила в основном психологический эффект, но не более того.

Тем временем попытки создания специализированных штурмовиков БШ-1, Р-9 и И-207 тоже потерпели крах. Еще более неудачная история произошла с самолетом Су-2. Самолет, изначально замышлявшийся руководством страны как «скоростной штурмовик-разведчик по схеме низкоплана» в итоге превратился в «ближний бомбардировщик». Переделка машины в штурмовик так и не была доведена до конца из-за отсутствия подходящих мощных моторов, которые неизбежно потребовались бы при установке броневых плит. В свою очередь, и сам Су-2 не мог пикировать из-за слабой несущей способности крыла. Что же касается «ближнего бомбардировщика», которым фактически стал этот самолет, то этот тип был уже не востребован из-за слишком малой бомбовой нагрузки и ограниченной дальности полета. Таким образом, Су-2, оказавшись неким «полуштурмовиком», не мог эффективно выполнять ни задачи по штурмовке, ни задачи по бомбардировке войск противника.

С вооружением дело тоже долго не ладилось. Штурмовка наземных целей была невозможна без мощного и надежного бортового вооружения. Между тем 20-мм пушки ШВАК, мягко говоря, не отличались особой надежностью. Только в течение 1938 г. в их конструкцию внесли около 500 изменений. Пушки приходилось лихорадочно дорабатывать и доводить прямо во время серийного производства, причем в основном без рабочих чертежей. И все без толку. При эксплуатации тросы гашетки спуска выскакивали из-за плохой пайки, трос перезарядки соскакивал, а для нажатия гашетки требовались воистину нечеловеческие усилия. Кроме того, из-за ненадежного механизма отдачи ствола постепенно разрушалось крепление, пушка разбалтывалась, что снижало и без того невысокую кучность попаданий.

Новые авиационные пушки, созданные накануне войны, тоже имели множество дефектов. Так, 31 марта 1941 г. был испытан ЛаГГ-3 № 312122 с 23-мм пушкой системы Волкова – Ярцева (сокращенно ВЯ), установленной в развале двигателя М-105. Ее боезапас состоял из 60 выстрелов, стреляные гильзы и звенья собирались в специальный ящик под капотом, так как в случае выброса наружу эти тяжелые железки могли нанести серьезные повреждения фюзеляжу и фонарю кабины. Было произведено 97 выстрелов, причем произошло двенадцать задержек из-за ненадежного пневматического спуска.

Несколько большую эффективность имела 23-мм пушка системы Таубина – Бабурина, испытанная 10 апреля на ЛаГГ-3 № 3121212. Ее боекомплект включал 56 выстрелов, а стреляные гильзы собирались в мешочек. При неработающем моторе она дала три задержки (неподача снаряда) на 66 выстрелов, а при работающем – одну на 27 выстрелов. Тем не менее на ЛаГГах первых серий стали устанавливать упомянутую выше пушку ВЯ-23, а также два 12,7-мм синхронных пулемета Березина (УБС) и два крыльевых пулемета ШКАС.

После поставок в войска упомянутая выше пушка ВЯ-23 оказалась настолько ненадежной, что буквально накануне войны ее заменили на старую добрую ШВАК, дефекты которой, по крайней мере, были хорошо освоены. Из-за ужасного качества также убрали и крупнокалиберный пулемет УБС. В итоге новый истребитель поставлялся в войска с вооружением начала 30-х годов, как у первых модификаций И-16! Аналогичное «современное» вооружение получили и новые МиГ-3 и Як-1.

В предвоенные годы в Советском Союзе предпринимались попытки установить на самолеты динамореактивные безоткатные орудия. В частности, 75-мм пушка АПК-4 и 102-мм пушка АП-100 в 1931–1936 гг. ставились на экспериментальных истребителях ПИ-1, И-12 (имевшем тянущий и толкающий винты) и АНТ-29. Они подвешивались к крыльям в специальных гондолах. Однако в ходе испытаний выяснилось, что данное вооружение является ненадежным и опасным в эксплуатации. Кроме того, запас громоздких и тяжелых снарядов был крайне ограничен. Это привело к отказу от постановки на самолеты безоткатных пушек АПК и замене их все теми же ШВАКами.

В целом же результаты работы советской промышленности по созданию штурмовиков выглядели далеко не блестяще. К 22 июня 1941 г. в приграничных военных округах имелось в общей сложности 420 самолетов с таким статусом, большую часть которых составляли И-15бис и И-153 «Чайка».

В этих условиях появление нового перспективного самолета, в целом удовлетворявшего требованиям военных, стало настоящей палочкой-выручалочкой для штурмовой авиации. И нельзя забывать, что первый полет Ил-2 совершил в октябре 1939 г., то есть когда уже разгоралась Вторая мировая война. Времени на эксперименты и поиски больше не было, нужно было скорее доводить машину до ума и запускать в серийное производство.

Первоначально выпуск нового штурмовика был поручен воронежскому авиазаводу № 18 «Знамя труда». Затем, после удачных испытаний, по приказу Наркомата авиапромышленности эти штурмовики должен был начать выпускать и строящийся ленинградский авиазавод № 381, организованный на площадях ликвидированного предприятия. Не последнюю роль тут сыграло близкое расположение Кировского завода, который по замыслу начальства должен был поставлять бронекорпуса для штурмовиков.

Первый «смертельный» полк

20 марта 1941 г. завершились очередные летные испытания Ила, после чего было принято решение о его запуске в серийное производство. Первая партия Ил-2 вышла из сборочного цеха воронежского завода в мае, а в следующем месяце там было выпущено уже 159 самолетов. Одновременно при заводе была сформирована 1-я запасная авиабригада (заб), в чью задачу входило обучение летчиков и передача новых самолетов в заново формирующиеся и проходившие переформирование полки. Уже 3 июля на фронт отправили первый полк – 430-й шап подполковника Н.И. Малышева, имевший в своем составе 22 самолета. Правда, столь быстрая отправка объяснялась тем, что полк был укомплектован летчиками-испытателями НИИ ВВС с боевым опытом.

В июле авиазавод № 18 вдвое перекрыл выпуск июня, сдав военпредам 310 Ил-2. Однако такое резкое увеличение выпуска неизбежно сказалось на качестве. Половина собранных машин были непригодными к эксплуатации, имели многочисленные дефекты в моторах, шасси и вооружении и требовали ремонта и доработки.

Что же касается ленинградского завода № 381, то к маю 1941 г. ему удалось выпустить всего два штурмовика, о качестве которых ничего хорошего тоже сказать было нельзя. На сем достижения ленинградцев в деле производства Ил-2 закончились. А вскоре после начала войны завод № 381 был эвакуирован на Урал. Затем прекратилась постройка бронекорпусов и на Кировском заводе.

В начале октября 1941 г. на авиазавод № 18 пришел уже давно ожидаемый приказ об эвакуации. Затем было сообщено и место назначения – город Куйбышев (ныне Самара), расположенный на восточном берегу Волги, в 780 километрах северо-восточнее Воронежа. Поскольку завод оставался единственным производителем Ил-2, то переезд неизбежно должен был привести к значительному перерыву в их выпуске. Поначалу даже вынашивался план – одновременно с эвакуацией до последней возможности продолжать сборку в Воронеже.

Вскоре началась спешная погрузка в вагоны и на платформы станков, прессов, деталей, электромоторов и т. д. 11 октября ушел первый эшелон, а на следующий день люфтваффе совершили очередной налет на завод. Над ним пролетели два He-111H из KG55 «Грайф». Одним управлял командир 7-й эскадрильи обер-лейтенант Хартвиг Кёппен, а вторым – лейтенант Шейдинг из 9-й эскадрильи. В ходе бомбежки сильно пострадали крыльевой цех завода и другие здания, что окончательно дезорганизовало производство.

Всего же в Воронеже успели изготовить 1134 Ил-2. Последний вагон с эвакуируемым оборудованием отправился на берега Волги в ноябре. Туда же перебазировалась и 1-я заб. Именно ее 50 штурмовиков продемонстрировали военную мощь Советов представителям иностранных посольств и миссий на военном параде в Куйбышеве 7 ноября 1941 г.

Монтаж новых заводов развернулся на обширной равнине к юго-западу от Куйбышева. Но вопреки расхожему образу, созданному затем пропагандой, эти работы начались не на голом месте.

Еще до войны – 25 сентября 1940 г. – председатель Совета народных комиссаров В.М. Молотов подписал приказ о создании в Куйбышевской области Управления особого строительства и приданного ему Безымянного исправительно-трудового лагеря (Безымянлага). Все это предполагалось разместить в районе железнодорожных станций Безымянка и Кряж. О важности этого объекта говорит тот факт, что его начальником был назначен старший майор госбезопасности Лепилов, занимавший до этого пост заместителя начальника печально знаменитого ГУЛАГа (Главного управления лагерей НКВД).

Уже осенью 1940 г. в построенных там бараках находились 22 тысячи человек, которые и занялись возведением огромных производственных корпусов, в том числе авиазавода № 122,

предназначавшегося для массового строительства четырехмоторных бомбардировщиков. Но начавшаяся война изменила эти планы.

Поблизости от завода № 18 разместились эвакуированные из Москвы авиазаводы № 1 им. Осоавиахима и № 24 им. Фрунзе, завод гидроавтоматики № 305, завод стрелкового вооружения № 525 и др. Все они занялись изготовлением деталей для Ил-2. Затем сюда же прибыл эшелон с оборудованием и рабочими завода № 207, предназначавшегося для производства бронекорпусов. Все это размещалось в уже практически отстроенных корпусах, после чего оставалось лишь наладить производство. Попутно в Куйбышевскую область свозились десятки тысяч заключенных.

День и ночь на тридцатиградусном морозе люди вручную ворочали тяжелое оборудование, доделывали крыши корпусов, проводили коммуникации. Умерших от голода и истощения грузили в грузовики и хоронили неподалеку в братских могилах. В результате был в относительно короткие сроки возведен целый авиастроительный город, в котором гигантские здания цехов, складов и электроподстанций обрастали кварталами однотипных бараков и приусадебными участками, на которых выращивалась картошка. Так было положено начало городу Новокуйбышевску⁴.

Уже 10 декабря 1941 г. был готов первый «куйбышевский» Ил-2. Правда, собрали его в основном из деталей, привезенных из Воронежа. Но медлить было нельзя. Руководство завода получило приказ: с 5 января 1942 г. собирать по пять машин в день. А не соберешь – расстрел. После этого в достраивающихся цехах были развешаны воззвания «Ил-2 нужны Красной армии как воздух, как хлеб. *Сталин*». В итоге до наступления нового года героическими усилиями были отправлены на фронт еще 28 самолетов.

Зимой 1941/42 г. Илы поступали в войска в очень малых количествах, вследствие чего численность советской штурмовой авиации стала заметно падать. Но в дальнейшем ситуация начала постепенно исправляться. Комплектующие для штурмовиков приходили со всей страны самыми разными путями. В частности, стальное литье доставляли из Новосибирска и Омска на четырехмоторных самолетах ТБ-3!

Массовый приток заключенных быстро покрыл нехватку рабочей силы. Уже в январе 1942 г. в Безымянлаге трудилось около 100 тысяч человек. Внедрение «стахановских» методов работы, основанных на штурмовщине и кампанейщине, вкупе с угрозами и показательными судами позволили в короткие сроки увеличить объемы производства⁵. И хотя качество продукции оставалось крайне низким, количественные показатели впечатляли. Уже в апреле 1942 г. авиазавод № 18 почти достиг своей доэвакуационной мощности. На расположенной рядом с ним летно-испытательной станции целыми днями облетывались новые машины, а на аэродромах 1-й заб формировались все новые и новые полки.

Немецкое командование благодаря разведке уже в 1942 г. узнало об огромном промышленном узле около Куйбышева. Летом и осенью самолеты-разведчики регулярно летали над Куйбышевской областью и производили аэрофотосъемку. В самом городе даже объявлялась воздушная тревога. Большинство полетов выполнялось разведывательной авиагруппой при главнокомандующем люфтваффе (Aufkl.Gr.Ob.d.L.) под командованием оберст-лейтенанта Теодора Ровеля, занимавшейся стратегической авиаразведкой.

Так, 17 августа 1942 г. над Куйбышевом пролетал Ju-88D из 2-й эскадрильи. Бортрадист фельдфебель Макс Лагода, участвовавший в этом сверхдальнем вылете, продолжительностью свыше восьми часов, вспоминал: *«Первое из этих заданий, длившееся 480 минут, проходило над Куйбышевом, Саратовом, Сталинградом и устьем Волги в районе Астрахани. Я побывал над резиденцией русского правительства в Куйбышеве на реке Волге. Здесь были сосредото-*

⁴ См.: Ерофеев В. Безымянные строители безымянных заводов // Секретные материалы. 2005. № 10 (163).

⁵ См.: Ерофеев В. Безымянные строители безымянных заводов // Секретные материалы. 2005. № 10 (163).

*ченые крупные промышленные предприятия и особенно авиационные и авиадвигательные заводы»*⁶. Только за июль – август над территорией Куйбышевского корпусного района ПВО было зафиксировано 39 самолето-пролетов. Истребители базировавшейся здесь 141-й иад ПВО много раз поднимались на перехват, но всякий раз безуспешно.

Кроме того, в Куйбышеве действовало немало немецких шпионов. Так или иначе, немцы знали обо всех стратегических объектах, расположенных здесь. На аэрофотоснимках и картах обозначены авиадвигательный завод № 24, авиазаводы № 1 и 18, аэродром 1-й заб и т. д. Разведданных было вполне достаточно, чтобы понять, что большинство Ил-2 строятся на берегах Волги. Хотя Куйбышев и отделяло от линии фронта свыше семисот километров, город и его окрестности находились в зоне досягаемости двухмоторных бомбардировщиков. Однако приказ о налете на крупнейший в СССР авиазавод так и не поступил. В результате рабочие могли спокойно трудиться, увеличивая из месяца в месяц выпуск штурмовиков.

Первые Ил-2 начали поступать на вооружение в конце мая 1941 г. К началу войны на авиазаводе № 18 «Знамя труда» в Воронеже собрали 249 одноместных штурмовиков, из которых около ста успели передать в ВВС Красной армии. Первым новыми Ил-2 был переоснащен 4-й легкомоторный полк (лбап), который по этому случаю переименовали в 4-й шап и который тогда базировался на аэродроме около украинского города Богодухов.

Командовал полком украинец майор Семен Григорьевич Гетьман. Он родился 28 января 1903 г. в Полтаве. Окончив начальную школу, юный Гетьман некоторое время работал каменщиком. Затем в 1920 г. записался в Красную армию и успел принять участие в Гражданской войне. Спустя два года 19-летний Гетьман вступил в ВКП(б) и был направлен на пехотные курсы младшего комсостава в Полтаве. Прослужив в пехоте в общей сложности девять лет, он в 1929 г. сменил «специализацию», окончив Оренбургскую военно-авиационную школу летчиков.

В авиации Гетьман быстро продвигался по служебной лестнице, одновременно повышая свой образовательный уровень. В 1934 г. он прошел подготовку на курсах усовершенствования офицерского состава (КУОС), а в следующем году – в Качинской военно-авиационной школе летчиков. К осени 1939 г. он, уже в звании майора, командовал 4-м лбап, который был оснащен двухместными бипланами Р-З. Вместе со своим полком Гетьман участвовал в советско-финляндской войне, продолжавшейся с 30 ноября 1939 по 13 марта 1940 г. Причем тогда полк совершил более двух тысяч боевых вылетов, а единственной потерей его стал самолет, разбившийся после того, как во время взлета зацепил за верхушку дерева.

И вот в первых числах июня 1941 г. на аэродром Богодухов прибыли 17 одноместных Ил-2. Двухместного, учебного варианта нового штурмовика еще не было, и потому все переобучение сводилось к двум-трем ознакомительным полетам на... двухместном легком бомбардировщике Су-2, имевшем приблизительно те же скорости отрыва от земли и приземления. После этого пилоты садились в кабины Илов и были предоставлены уже сами себе. Правда, надо отметить, что большинство из них имели достаточный опыт, чтобы справиться с управлением новым самолетом. Интересно, что новый Ил-2 был секретным самолетом, обозначавшимся индексом «Н». Поэтому каждый вечер все штурмовики полностью закрывались брезентовыми чехлами, которые, в свою очередь, опечатывались. Охраняли стоянку солдаты войск НКВД⁷.

Однако если с пилотированием дело обстояло более или менее нормально, то до начала войны никто из летчиков так и не получил никакой практики в бомбометании с Ил-2, не говоря уж о стрельбе из бортовых 20-мм пушек ШВАК и пуске неуправляемых ракет РС-82, о которых

⁶ Lagoda M. Ein Blick in die Vergangenheit. Kriegserinnerungen eines Fernaufklärers aus Russland und dem Orient. Helios, 2011. S. 101.

⁷ См.: Емельяненко В. В военном воздухе суровом. М.: Молодая гвардия, 1982. С. 51.

они не имели ни малейшего представления. Инструкции о тактике боевого применения нового штурмовика не было, поскольку приказ наркома обороны СССР о проведении испытаний на боевое применение Ил-2 в дневных и в ночных условиях был подписан лишь 31 мая 1941 г., а соответствующий ему приказ по НИИ ВВС – вообще только 20 июня.

За несколько дней до нападения нацистской Германии на Советский Союз в 4-й шап были еще 48 новых Ил-2, но один из них разбился при посадке в Богодухове. Первоначально полк вместе с 61-м, 215-м и 430-м шап, которые тоже начали перевооружаться Илами, предполагалось держать в резерве вплоть до полного освоения личным составом новых штурмовиков. Однако тяжелая ситуация, сложившаяся в полосе Западного фронта в первые дни боев, заставила командование ВВС Красной армии изменить свои планы.

Согласно советским официальным данным, авиация Западного фронта только в течение 22 июня лишилась 738, или половины, своих самолетов, при этом 528 из них были уничтожены на аэродромах. Узнав об этих потерях, командующий ВВС фронта 34-летний генерал-майор И.И. Копец застрелился. Тем временем части 2-й танковой группы генерал-oberста Гудериана быстро продвигались вперед по шоссе Брест – Минск и уже 25 июня заняли города Слоним и Барановичи. Бомбардировщики СБ из 13-й бад несколько раз пытались атаковать их, но, понеся тяжелые потери, так и не смогли остановить немецкие танки.

Утром 25 июня командир 4-го шап майор Гетьман получил приказ в тот же день вылететь на фронт, в Белоруссию. Однако исполнить его так и не удалось. Возникло одновременно множество проблем, о которых ранее никто не задумывался. Так, в штабе полка не оказалось карт, необходимых для перелета. Пришлось срочно посылать за ними в Харьков, находившийся в 100 километрах к юго-востоку, связной У-2, и это притом, что метеослужба из-за грозового фронта наложила запрет на вылет. К вечеру карты доставили в Богодухов, где началась склейка листов для маршрута перелета. Выяснилось, что получается внушительная пачка, которая никак не влезает в летный планшет. В итоге склеенные карты разрезали на части, чтобы пользоваться ими по очереди.

Сначала Ил-2 должны были преодолеть чуть более 320 километров на север до аэродрома Карачев, где предстояла дозаправка. Потом был второй отрезок перелета, тоже длиной около 320 километров, – на северо-запад на аэродром около городка Старо-Быхов [81], в 60 километрах южнее Могилева, а куда лететь дальше – никто понятия не имел. При этом расчет показывал, что на каждом из первых двух отрезков топлива на самолетах буквально в обрез. Любая задержка в пути могла привести к потерям. При этом особую головную боль доставляли семь Илов опытной серии, у которых продолжительность полета была на несколько минут меньше, чем у остальных машин.

Свои заботы были и у технического персонала. Они начали устанавливать в бомбоотсеки Ил-2 кассеты для мелких бомб, только что доставленные по железной дороге. Однако те никак не хотели вставать на свои места. Оружейники промучились полдня и всю ночь, пока наконец не поняли, что кассеты отнюдь не взаимозаменяемые и что их нельзя пихать в первый же попавшийся отсек. Они были нескольких типов, о чем и свидетельствовала заводская маркировка, и каждый из них предназначался для определенного отсека.

Наконец 26 июня 4-й шап начал перелет на фронт. Эскадрильи взлетели с интервалом в пятнадцать минут. И тут же сказался недостаточный опыт полетов на Ил-2. Большинство пилотов еще не успели освоить новый самолет и потому искали необходимые приборы в кабине по надписям. В результате строй эскадрилий нарушился, и штурмовики летели хаотичным роем. Тут уж было не до сверки с картой, лишь бы не врезаться в другой Ил. Но обошлось, и благодаря своим опытным командирам все эскадрильи благополучно достигли Карачева. Правда, как и следовало ожидать, машинам из опытной серии так и не хватило топлива, и их пилотам пришлось совершать вынужденные посадки, так и не долетев до места назначения. Еще

несколько Ил-2 приземлились в Карачеве с уже сухими баками, и их пришлось оттаскивать с взлетно-посадочной полосы на буксире.

Ранним утром 27 июня полк перелетел Старо-Быхов. При этом летчики сами заправляли самолеты, поскольку транспортные Ли-2 с техниками еще не прибыли. В тот же день восточнее Минска танкисты Гудериана встретились с 3-й танковой группой генерал-oberста Эриха Хёпнера), наступавшей со стороны занятого двумя днями ранее Вильнюса. В итоге в окружение в районе Минска попали еще четыре советские армии. Стало ясно, что лететь дальше уже было некуда и надо было действовать из Старо-Быхова. Еще в Богодухове 4-му шап для переброски техников выделили два Ли-2. Однако в них смогли вместиться только 50 человек, а весь остальной наземный персонал – около 500 человек вместе со всем имуществом – должен погрузиться в 16 железнодорожных вагонов и следовать на фронт по земле.

В итоге в Старо-Быхове приходилось по одному технику и оружейнику на пять самолетов. Они срочно распаковывали большие красные ящики, только что доставленные транспортным самолетом из Москвы. В них находились неуправляемые реактивные снаряды РС-82, совершенно незнакомые полковым оружейникам. Поэтому вместе с грузом прилетел заводской штатский инженер, который на месте наскоро обучал персонал. Неудивительно, что не обошлось без происшествий. На одном из Ил-2 вскоре после подвески «эрэсов» произошел самопроизвольный пуск одного из снарядов. К счастью, он улетел в лес, не причинив никакого вреда. Как оказалось, оружейники по незнанию просто не отключили бортовую электросистему самолета, в результате чего сработал электрозапал РС-82.

Во второй половине дня 27 июня на аэродром на У-2 прилетел полковник Н.Ф. Науменко. До начала войны он занимал должность заместителя командующего ВВС Западного особого военного округа, а теперь, после самоубийства генерал-майора Копца, собирал остатки частей округа и организовывал их действия. Науменко приказал направить тройку Ил-2 в район Бобруйска. Они должны были провести разведку западнее реки Березины и при обнаружении атаковать немецкие колонны. Ведущим был назначен командир 1-й эскадрильи капитан Петр Спицын, а ведомыми – оба его заместителя: капитан Константин Холобаев и старший политрук Серафим Дрюков.

Перед взлетом произошел интересный эпизод, который лишний раз иллюстрирует готовность пилотов и техники к боевым действиям. Вот что вспоминал летчик-штурмовик Василий Емельяненко, служивший в 4-м шап и получивший затем за 98 боевых вылетов на Ил-2 звание Героя Советского Союза: *«Холобаев быстро зашагал к своему штурмовику. Мастер по вооружению младший сержант Комаха доложил летчику о боевой зарядке. Холобаев увидел под крыльями Ила восемь длинных «чушек» с ветрянками на заостренном конце и ракетным оперением сзади. Торопливо застегнул лямки парашюта, сел в кабину и начал вспоминать, как устанавливается электросбрасыватель для пуска «эрэсов» и сбрасывания бомб. Оглянувшись, заметил инженера полка по вооружению капитана Константина Дремлюка, махнул ему рукой. Тот подбежал, взобрался на центроплан.*

– Как тут установить электросбрасыватель на бомбометание? – горячился Холобаев.

– А как собирается бомбить: одиночно, серией или залпом? – в свою очередь спросил медлительный Дремлюк, проявляя олимпийское спокойствие.

– А черт его знает! Как обстановка покажет...

– Ну, тогда лучше поставим на одиночно. – И Дремлюк повернул рукоятку на нужное деление.

– А сбрасыватель «эрэсов»?

Дремлюк снова покрутил рукоятку с делениями вправо, влево... Потом нахлобучил на самые брови пилотку, поскреб пятерней затылок:

– Вот что, товарищ капитан, вы минуточку подождите, а я позову заводского инженера, он заодно и про «эрэсы» расскажет. – И Дремлюка словно ветром сдуло с крыла.

Но ждать было некогда: самолеты Спицына и Дрюкова уже тронулись со стоянок. Холобаев запустил двигатель, дал газ, тоже порулил на старт. Позади самолета за клубилась пыль, легла трава. Летчик оглянулся – вслед за самолетом, согнувшись в три погибели и придерживая руками головные уборы, бежали двое – Дремлюк и заводской инженер в серой клетчатой кепке. Уже на линии старта они вскарабкались на центроплан, уцепились с обеих сторон за борта кабины, склонились к летчику и начали объяснять ему что-то в оба уха. Холобаев успел спросить у заводского инженера:

- А как прицеливаться при пуске «эрэсов»?*
- Да наводи вот это перекрестье на цель – и жарь!*
- Ясно! Живо скатывайтесь, будем взлетать...*

Не закрывая колпаков кабин, летчики поочередно подняли вверх руки – знак «К взлету готов». Сигналили руками по старинке, как на прежних самолетах, хотя на штурмовиках были установлены рации. Сейчас о них никто и не вспомнил. Пробовали их настраивать еще в Богодухове, но в наушниках стоял такой треск, будто сало на сковородке жарилось. Из-за этого шума работу мотора не прослушаешь, поэтому тогда на радиосвязь махнули рукой»⁸.

Три штурмовика поднялись в воздух. Это был первый в истории боевой вылет Ил-2. Летя на высоте 20–30 метров, пилоты пересекли Березину севернее Бобруйска, а затем повернули на юг и вышли к шоссе Слуцк – Бобруйск. По тому сплошным потоком на восток двигались колонны немецких войск: танки, бронемашины, грузовики с солдатами и пушками на прицепе. Развернувшись в направлении Бобруйска, Илы в 19.40 с тыла атаковали противника. Сначала они сбросили бомбы, затем выпустили реактивные снаряды РС-82, а потом открыли огонь из пулеметов. Пушки же захлебнулись после первых выстрелов, и, сколько летчики ни дергали рычаги их перезарядки и ни жали на гашетки, они так и молчали. Израсходовав все патроны, самолеты один за другим ушли на свой аэродром.

Хотя налет стал полной неожиданностью для немцев, их зенитчики быстро пришли в себя и открыли прицельный огонь по штурмовикам. Досталось всем, но особенно пострадал Ил-2 капитана Холобаева. Он был весь в пробоинах, причем самая большая, в которую свободно мог провалиться человек, была в центроплане, около самой кабины пилота. Фюзеляж до самого хвоста был залит маслом, вытекавшим из поврежденного двигателя. Тем не менее Холобаев смог дотянуть до Старо-Быхова и благополучно приземлиться.

Командир 4-го шап майор Гетьман, увидев, что представлял собой новый Ил после вылета, сразу же приказал инженеру полка капитану Митину: «Немедленно затащить в ангар и никому не показывать». Любопытствующие, уже начавшие собираться вокруг, сразу растворились. Около израненной машины остался один капитан Холобаев, который, осматривая ее повреждения, постепенно приходил в себя после тяжелого вылета.

То, что произошло затем, Емельяненко так описывал:

«А Дремлюк тем временем подошел к самолету с другой стороны, открыл снарядный ящик и увидел, что весь боекомплект цел. Возле другой пушки столкнулся с Холобаевым.

– Товарищ капитан, разве пушки не стреляли?

Холобаев остановился как вкопанный, уставился на огромного Дремлюка колючими глазами. Слово «разве», произнесенное с сомнительной интонацией, будто током ударило. Летчик взорвался.

– Спецы!.. – Он грубо выругался. – Я бы тебя самого из этих пушек расстрелял, если бы они только работали! Без суда и следствия. Как вредителя! Выпускаете самолеты в бой – пушки молчат, а «эрэсы» красиво фыркают, но не взрываются... Немцы лупят нас почему зря, а мы им только бока подставляем...

⁸ Емельяненко В. Указ. соч. С. 62.

Дремлюк недоумевающе посмотрел на Холобаева, скулы на его квадратном загорелом лице побелели.

– Вредителей, товарищ капитан, к стенке ставят, и не из пушек, а из пистолетов...

– Вот и становись сюда! – Холобаев показал на свой изуродованный самолет, а его рука дернулась к кобуре.

Дремлюк, словно глыба, тяжело двинулся к самолету, привалился спиной к фюзеляжу, как раз у выведенной красной звезды. Раскинул руки в стороны:

– Стреляйте, товарищ капитан...»⁹

К счастью, Холобаев смог взять себя в руки и дело до самосуда не дошло. Почему отказывали 20-мм пушки ШВАК, стало ясно практически сразу – снаряд перекашивало в патроннике. Но почему это происходило, было непонятно, и еще некоторое время эти пушки были простым балластом на Ил-2. Постепенно оружейники 4-го шап разобрались, что к чему, и начали подпиливать напильниками ползуны в механизме заряжания и обильно смазывать их. Однако дефект крылся в самой конструкции пушки, и это были лишь полумеры. Проблему с отказами 20-мм пушек ШВАК затем окончательно решили лишь путем... их замены на новые 23-мм пушки ВЯ.

Выполнить же приказ командира полка майора Гетьмана об эвакуации изрешеченного Ила в ангар, как говорится, с глаз долой, не успели. Еще не совсем остывшие после недавнего инцидента Холобаев и Дремлюк неожиданно слышали панические крики оружейника, 24-летнего младшего сержанта Романа Комахи: «Тикай! Тикай!» Овернувшись, оба капитана увидели, что прямо на них катится двухмоторный СБ. Он был поврежден в ходе боевого вылета и, дотянув на одном двигателе до своей территории, совершил аварийную посадку на ближайшем аэродроме, которым оказался Старо-Быхов. Его пилот не справился с управлением, и бомбардировщик с ходу врезался в поврежденный штурмовик, окончательно разрушив его.

На рассвете 28 июня три Ил-2 из 1-й эскадрильи капитана Спицына вылетели на штурмовку понтонных мостов, которые немцы наводили через реку Березину в районе Бобруйска. В ходе этого вылета пилоты «горбатых» впервые столкнулись с другим своим основным противником – истребителями люфтваффе. Тогда это были Bf-109F из JG51. Надо сказать, что для немецких летчиков встреча с новым советским самолетом стала неприятным сюрпризом. Они с удивлением видели, как выпущенные ими пули и снаряды рикошетируют от хорошо бронированной кабины штурмовика. Было ясно, что потребуется время, чтобы изучить и выявить уязвимые места. А пока же пилотам люфтваффе удалось повредить лишь один Ил-2, который благополучно вернулся в Старо-Быхов.

⁹ Емельяненко В. Указ. соч. С. 64.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.