

СОВЕТСКАЯ  
ДАЛЬНЯЯ  
**АВИАЦИЯ**  
В ГОДЫ  
ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ



**XX** военные  
тайны  
века

**В.И. САПЁРОВ**

**Владимир Ильич Сапёров**  
**Советская дальняя авиация**  
**в годы холодной войны**  
Серия «Военные тайны XX века»

*Текст предоставлен правообладателем*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=68885253](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=68885253)*

*Советская дальняя авиация в годы холодной войны / В.И. Сапёров:  
Вече; Москва; 2022  
ISBN 978-5-4484-8766-8*

### **Аннотация**

Книга Владимира Ильича Сапёрова «Советская дальняя авиация в годы холодной войны» рассказывает об одном из наиболее сложных периодов в истории этого подразделения отечественных ВВС, охватывая время от окончания Второй мировой войны до развала СССР. Участие в гонке вооружений, постоянное движение ко все более высоким показателям боевой эффективности, выход на новые, недостижимые прежде рубежи, громкие победы и горькие поражения – все это описывается в книге с опорой на подлинные документы той эпохи и воспоминания летчиков – ветеранов дальней авиации.

# Содержание

1. Пролог	6
2. Международная военно-политическая обстановка	10
3. Самолеты, стоящие на вооружении дальней авиации	19
3.1. Первый поршневой стратегический бомбардировщик Ту-4	20
3.2. Дальний реактивный бомбардировщик Ту-16	29
3.3. Стратегический реактивный бомбардировщик М-4 и ЗМ	37
3.4. Межконтинентальный турбовинтовой Ту-95	52
Конец ознакомительного фрагмента.	60

# **XX** *военные тайны века*

**Владимир Сапёров**

**Советская дальняя авиация  
в годы холодной войны**



© ООО «Издательство «Вече», 2022

© ООО «Издательство «Вече», электронная версия, 2022

Сайт издательства [www.veche.ru](http://www.veche.ru)

# 1. Пролог

Советская разведка заблаговременно доводила информацию до руководства СССР о проведении в США исследований по разработке атомных зарядов. В этих условиях руководство Советского государства принимает ответные меры по обеспечению национальной безопасности.

На основании этих данных 28 сентября 1942 г. распоряжением Государственного Комитета Обороны (ГКО) № 2352 сс «Об организации работ по урану» Академии наук СССР было предписано возобновить работы по возможности создания урановой бомбы. Позже руководителем работ по атомной проблеме был назначен профессор ЛФТИ Курчатов И.В.

20 марта 1945 г. ГКО принимает решение «О реорганизации работ по атомной технике». Для реализации этого решения 20 августа 1945 г. Сталиным И.В. было подписано Постановление ГКО о создании Специального комитета при ГКО для руководства всеми работами по созданию атомного оружия с чрезвычайными полномочиями в составе: председатель – заместитель председателя СНК СССР Берия Л.П., члены – Первухин, Маленков, Вознесенский, Курчатов И.В., Капица, Ванников. При СНК СССР создается Первое главное управление. Под научным руководством Курчатова И.В., организационным – Ванникова (нарком боеприпасов) и под контролем Берии Л.П. развернулись работы по созданию

ядерного оружия в СССР. Распоряжения его имели высший приоритет для всех органов власти.

Для решения поставленных задач в апреле 1943 г. при Академии наук была создана Лаборатория № 2, а при ней с апреля с 1946 г. – Конструкторское бюро № 11 по разработке атомных бомб. Бюро разместилось на базе завода № 550 Министерства сельского хозяйства в п. Сарово. Так был создан первый ядерный оружейный центр страны. Второй – был создан в 1955 г. на Урале – НИИ-1011. В 1953 г. после ареста Берии Л.П. на базе Специального комитета при Совете Министров, Первого и Второго главных управлений при СМ СССР было создано Министерство среднего машиностроения (по созданию атомного оружия).

В 1947 г. для руководства проведением испытаний ядерного оружия в Генеральном штабе ВС СССР создается Специальный отдел (позднее – 12 Главное управление МО), 71-й полигон ВВС, а под Семипалатинском – полигон для испытания атомных зарядов. Позднее создается полигон на о. Новая Земля. Принимается на вооружение первый носитель атомной бомбы – стратегический бомбардировщик Ту-4.

С 1962 г. отечественной атомной промышленностью серийно выпускались атомные заряды для всех типов вооружения и техники и видов Вооруженных сил СССР. Значительная роль в испытании ядерного оружия и его применении отводилась Дальней авиации.

Соперничество в военной области между США и СССР

привело к тому, что у них к 1990 г. имелось более 50 тысяч ядерных боеголовок на различных носителях суммарной мощностью около 3000 мегатонн, не считая ядерный потенциал других государств. Этого хватило бы уничтожить все живое на Земле ни один раз. Человеческая цивилизация на Земле оказалась заложницей технического прогресса и неразумной политики. Поэтому по инициативе СССР были предприняты шаги по снижению ядерной угрозы цивилизации.

В 1979 г. между СССР и США заключен Договор ОСВ-2, ограничивающий общее количество носителей ядерного оружия для каждой стороны на уровне 2250 и 2400, в 1991 г. – Договор СНВ-1, снижающий общее количество носителей с каждой стороны до 1600, а количество ядерных боезарядов – до 6000, в 1993 г. – Договор СНВ-2, снижающий количество ядерных боеприпасов до 3000–3500 для каждой стороны, из которых на долю РВСН приходится 26 %, ВМФ (РПКСН) – 50 %, ДА – 24 % (около 800 зарядов). В 2010–2011 гг. подписано и ратифицировано между РФ и США новое соглашение – СНВ-3, снижающее количество ядерных боеприпасов у каждой стороны до 1500 ед. Согласно ему на АСЯС приходится до 500 ядерных зарядов (40 %), мощностью 200 кт.

В связи с этим пропорционально сокращался и боевой состав Дальней авиации как авиационной составляющей ядерной триады страны.

Роль и место Дальней авиации по обеспечению нацио-

нальной безопасности страны в годы холодной войны определяется несколькими факторами, основными из которых являются:

- международная военно-политическая обстановка;
- научные и экономические возможности СССР;
- боевые возможности авиационных комплексов по применению средств поражения;
- боевой состав Дальней авиации;
- расширение возможностей частей Дальней авиации по применению;
- поддержание высокой боевой выучки летного состава частей.

## **2. Международная военно-политическая обстановка**

По окончании Второй мировой войны, когда Германия и Япония были разгромлены, а европейские лидеры Великобритания и Франция были обессилены блокадой и оккупацией, СССР как победитель становится безоговорочным лидером новой геополитической конфигурации. Сформировав обширные зоны влияния в Европе и Азии, прирастая сторонниками своей идеологии, имея огромные богатейшие природные ресурсы, Советский Союз претендует на роль «великой державы». Однако его возросшая роль и стремительный переход восточноевропейских стран в зону советского влияния преграждает Вашингтону путь к достижению «глобального лидерства» и разрушает планы западных партнеров по антигитлеровской коалиции в отношении послевоенного устройства Европы.

Появление серьезного игрока на политической арене в лице Советского Союза и стремительная утрата монополии США не могли не привести к соперничеству с обеих сторон. Идеологическая непримиримость в советско-американских отношениях послужила началом противостояния по всем направлениям. Используя свое преимущество, в условиях строжайшей секретности США начали исследования

по изучению возможности использования атомной энергии в создании оружия массового поражения, привлекая крупнейших ученых Европы, провели масштабные эксперименты под кодовым названием «Проект Манхэттен». В результате были созданы три бомбы – «Тринити», «Малыш» и «Толстяк». 16 июля 1945 г. на полигоне «Уайт Сэндз» в пустыне неподалеку от города Аламогордо (Alamogordo) в нескольких десятках километров от Лос-Аламоса (штат Нью-Мексико) было проведено первое испытание ядерного взрывного устройства «Тринити» на основе плутония-239.

В рамках развития вооружения, решая принципиальную задачу создания средств доставки ядерного оружия, США направили все усилия на разработку бомбардировщика, способного применять ядерные боеприпасы в Европе. В 1943 г. был налажен крупносерийный выпуск самого совершенного в то время тяжелого бомбардировщика В-29 («Superfortress» – «Сверхкрепость») с боевым радиусом действия 3413 км. Было выпущено около 4000 самолетов В-29 различных модификаций. 6 августа 1945 г. бомбардировщик В-29 «Enola Gay» сбросил атомную бомбу «Малыш» в реальных условиях на город Хиросима, где было сосредоточено большое количество штабов, складов и военных училищ. Через три дня, 9 августа 1945 г., бомбардировщик В-29 «Bockscar» сбросил атомную бомбу «Толстяк» на город Нагасаки, где находился крупный военно-морской порт, ряд верфей для ремонта военных судов и большое количество

войсковых частей.

Опираясь на технические возможности нового оружия, убедившись в своем превосходстве, на следующем этапе США разработали далеко идущие планы по овладению миром, в т. ч. такие как «Пинчер» (1946 г.), «Бройлер» (1947 г.), «Дропшот» (1949 г.) по нанесению массированного удара уже по советским городам. Убедившись в своем превосходстве, президент США Гарри Трумэн открыто поддержал Уинстона Черчилля, который 5 марта 1946 г. в его присутствии в Вестминстерском колледже в Фултоне, штат Миссури (США), произносит свою знаменитую речь. Бывший премьер-министра Великобритании, обрушиваясь с беспрецедентно резкими выпадами в адрес недавнего союзника – Советского Союза, обвинил СССР в развертывании мировой экспансии и наступлении на территорию «свободного мира». Призывая «объединить усилия всего англоязычного мира против восточного коммунизма», поддержав тем самым стремления США, направленные на изменение геополитического баланса в стратегически важных для Америки районах мира. Речь У. Черчилля стала своеобразным объявлением холодной войны, тем самым он навязывал новую борьбу Советскому Союзу.

Дальнейшее свое развитие идея холодной войны получила в доктрине Трумэна, в его внешней политической программе. Официально заявленная «политика сдерживания» в отношении СССР реально опиралась на ядерный шантаж

и «план Маршалла». В соответствии с планом, получившим имя его создателя (госсекретаря США Джорджа Маршалла, бывшего начальника штаба американской армии), Вашингтон намеревался возродить страны Западной Европы, предоставив им финансовую помощь в форме крупных займов. Основную долю американской помощи (около 60 %) получили Великобритания, Франция, Италия и ФРГ. В соответствии с двухсторонними договорами США направляли помощь в виде товарных кредитов, взамен получая право строительства военных баз на территории договаривающихся стран. Реализуя таким образом свои запасы (машины, оборудование, одежду и т. п.), США в первую очередь решали свои экономические проблемы, позволяющие монополиям модернизировать производства. А во вторую – политические, поставив европейских союзников в зависимое положение и создание экономической основы для военной интеграции и образования блока НАТО. Впоследствии страны, вошедшие в орбиту геополитических и экономических интересов США, и составили основу Североатлантического альянса. 4 апреля 1949 г. крупнейший в мире военно-политический блок НАТО объединил 12 государств, в том числе: США, Канада, Великобритания, Франция, Бельгия, Нидерланды, Люксембург, Исландия, Норвегия, Дания, Италия и Португалия.

Официальной целью блока НАТО декларировалось создание коллективной обороны и сохранения мира и безопасно-

сти; укрепление стабильности и повышения благосостояния в Североатлантическом регионе. Однако на деле альянс создавался как структура, призванная противодействовать политике СССР и возможному возрождению военных устремлений Германии.

В начале 1950-х гг. под воздействием военно-промышленного комплекса и под влиянием нарастающих антикоммунистических настроений в США непрерывно увеличивалась доля капвложений в атомную, авиационную и обрабатывающую промышленности. Это позволило США в 1953 г. принять концепцию «массированного возмездия», оставляющую за собой право непропорционального применения силы в отношении противника. Идеи одностороннего применения международного права подкреплялись возрастающей ядерным боевым потенциалом. В 1955 г. США уже имели 4750 ядерных бомб мощностью от 50 кт до 20 Мт, на порядок опережая Советский Союз, и 1565 бомбардировщиков, 70 % из которых составляли В-47.

В-47 («Boeing» В-47, «Stratojet») считается первым в мире реактивным бомбардировщиком со стреловидным крылом средней дальности с боевым радиусом действия 3240 км. Принятый на вооружение в 1953 г. самолет был выпущен массовой серией – более 2 тысяч машин. Местами базирования В-47 являлись не только военные базы на территории США, но и в Северной Африке, в Европе и на Гренландии. Прослужив 15 лет, В-47 в дальнейшем стал прообразом для

В-52 и ушел в историю, предоставив место стратегическим бомбардировщикам и баллистическим ракетам соответствующего радиуса действия.

Раскинув базы своего присутствия, Вашингтон стремился подчинить своим интересам близлежащие государства и пересечения морских путей. Во времена Второй мировой войны Соединенные Штаты получили право размещать свои базы на территории государств – членов антигитлеровской коалиции, а также пользоваться их портами. Англия и Франция были первыми странами, которые разрешили использовать свои территории американским вооруженным силам. Впоследствии новые базы стали появляться в Бельгии, Исландии, Германии, Италии, Японии и на южнокорейском полуострове. После окончания Второй мировой войны американцы не предполагали кардинально сокращать своё военное присутствие за рубежом, обеспечивая себе таким образом плацдарм для противостояния с Советским Союзом в начинающейся холодной войне. В 1949 г. у США насчитывалось более 300 военных баз. Использование военных баз, обустроенных аэродромами, давало бомбардировщикам В-29 и В-47 явное преимущество. Технических возможностей этих типов самолетов было достаточно, чтобы беспосадочно и без дозаправки долететь до территории СССР. Тогда как советским самолетам для доставки ядерного оружия на территорию США требовалось преодолеть значительно большее расстояние. Учитывая, что Советский Союз един-

ственная в мире страна, изолированная с 4-х сторон независимыми морскими театрами, это расстояние в обязательном порядке пришлось бы преодолевать через океан, где на постоянном дежурстве находились авианосцы, которые, по существу, также играли роль плавучих военных баз.

В этот период авианосцы для США становятся главной ударной силой в океане, важнейшим преимуществом которых становится возможность одновременного ведения боя на море и в воздухе. Для усиления мощи, завоевания своих позиций в океане и мобильности были сформированы оперативные соединения кораблей, боевым ядром которых является многоцелевой авианосец.

Под предлогом помощи в 1951 г. создается Европейское командование НАТО, а затем и ВВС НАТО. В рамках взаимной обороны уже спустя год США обеспечили поставку на свои базы несколько сот истребителей типа F-86 F «Сейбр».

Одновременно НАТО помогло возродиться вооруженным силам Германии. В 1955 г. ФРГ становится полноправным ее членом. Кроме того, по образцу НАТО, США создавало подобные военно-политические союзы и в других регионах планеты. В сентябре 1954 г. был создан новый военный блок СЕАТО, а на Ближнем Востоке под руководством британцев в 1955 г. возник Багдадский пакт, позднее реорганизованный в блок СЕНТО, что резко увеличило международную напряженность.

B-52 («Boeing» B-52, «Stratofortress»), многофункцио-

нальный тяжёлый стратегический бомбардировщик-ракетоносец второго поколения, обладал межконтинентальной дальностью, способностью долететь до территории Советского Союза с ядерным оружием. К концу 1962 г. было построено 744 самолета. Боевой радиус действия самолета составлял 7210 км, а 21 мая 1956 г. с бомбардировщика была сброшена первая водородная бомба. С этого времени В-52 на долгие годы становится основной авиационной компонентой Стратегического авиационного командования (САК) и олицетворением военной мощи США. Технические возможности В-52 позволяли на протяжении многих лет нести постоянное боевое дежурство в воздухе, которое было снято в 1991 г. в связи с изменением геополитической обстановки. В 1957 г. совершен полет с дозаправками в воздухе одновременно трех В-52 дальностью 39 165 км за 45 часов 19 минут, а в 1962 г. самолет установил рекорд дальности без дозаправки топливом в полете, преодолев 20 168 км за 22 часа 9 минут.

Военно-политическое руководство США осознает, что имеющаяся на вооружении авиация вряд ли сможет обеспечить победу в ядерной войне. Обнаружив в этом угрозу, в США разрабатывается план по созданию Стратегических ядерных сил, опережая Советский Союз в этом направлении, обозначив следующий этап гонки вооружения. Стремясь расширить сферу своего влияния, США в 1958 г. на военных базах в Европе развертывают баллистические

ракеты средней дальности «Тор» и «Юпитер». Годом позже на боевое дежурство ставятся первые межконтинентальные баллистические ракеты (МБР) «Атлас-D» и атомная подводная лодка «Джордж Вашингтон» с баллистическими ракетами (ПЛАРБ) «Поларис-A1». В 1960 г. США имели 3000 ядерных бомб, около 1300 дальних бомбардировщиков, 180 МБР, 144 ракеты на ПЛАРБ. В общей сложности в США было развернуто около 6000 боевых частей с ядерным вооружением, тогда как в Советском Союзе с учетом стратегических носителей их было всего около 300.

СССР, уступая в десятки раз по Стратегическим ядерным силам, принимает ответные меры с целью недопущения стратегического превосходства США. Созданные в декабре 1959 г. Ракетные войска стратегического назначения (РВСН) на первом этапе обладали весьма ограниченными возможностями в силу низкой степени боеготовности комплексов Р-7 и высокой стоимости их развертывания. Военно-морской флот СССР при создании Морских стратегических ядерных сил (МСЯС) получил на вооружение в феврале 1959 г. баллистическую ракету Р-11 ФМ. Предназначенная для дизельных подводных лодок проекта 611 АВ ракета Р-11 ФМ имела сравнительно небольшую дальность полета – 150 км.

В этих условиях на рубеже 1960-х гг. основная ответственность и нагрузка по защите государства легла на Дальнюю авиацию.

### **3. Самолеты, стоящие на вооружении дальней авиации**

Для увеличения дальности поражения объектов, повышения вероятности преодоления ПВО и повышения эффективности боевых действий на вооружение Дальней авиации принимаются самолеты Ту-4, Ту-16, М-4, Ту-95, Ту-22, Ту-160 различных модификаций, а также авиационно-ракетные комплексы «Комета», К-16, К-11, К-20, К-26, К-22, их сочетание и др., в составе которых были авиационные ракеты КС-1, КСР-2, КСР-5, КСР-11, Х-15, Х-20, Х-22, Х-55. Все они были носителями ядерных боеприпасов.

### **3.1. Первый поршневой стратегический бомбардировщик Ту-4**

В 1943 г., в связи с активизацией в СССР работ по атомной проблеме, возникла потребность в разработке авиационного носителя для создаваемой атомной бомбы. В мае 1944 г. вновь воссозданное ОКБ завода № 156 Туполева приступило к разработке эскизного проекта нового стратегического бомбардировщика.

В 1944 г. 5 самолетов В-29 по разным причинам произвели вынужденную посадку в Приморье. В 1945 г. ОКБ Туполева получило задание остановить все собственные разработки дальних бомбардировщиков и в максимально короткие сроки скопировать В-29 насколько можно точно. В одном из самолетов была обнаружена техническая документация, что значительно облегчило работу. В течение лета самолеты были перегнаны в Подмосковье. Ту-4 являлся точной копией В-29. Единственными системами (не считая вооружения), кардинально отличавшимися от оригинала, были двигатели: Туполев принял решение не копировать американский двигатель «Райт» Р-3350, а воспользоваться более мощным АШ-73 конструкции А.Д. Швецова. Также оригинальной была конструкция дистанционно управляемых обо-

ронительных турелей, приспособленных для установки в них советских 23-мм пушек НС-23.

В декабре 1945 г. задание на разработку самолета включили в план опытного самолетостроения НКАП (МАП) на 1946 г. 3 июля 1947 г. экипаж летчика-испытателя Рыбко Н.С. приступил к его испытаниям.

Экипаж самолета состоит из 11 человек: левого пилота – командира корабля; правого – второго пилота; штурмана-бомбардира; штурмана-навигатора; борт-техника; радиста; штурмана-оператора бортовой РЛС; 4 стрелков. В носовой (передняя) гермокабине расположены: в остекленной носовой части фюзеляжа – штурман-бомбардир; далее кресла пилотов (командира корабля – слева и второго пилота – справа), за ними рабочие места борт-техника, штурмана-навигатора, стрелка и радиста. Вход в переднюю гермокабину и ее покидание обеспечивается через нишу передней стойки шасси. В средней гермокабине оборудованы места штурмана-оператора бортовой РЛС и трех стрелков, а также два спальных места. Передняя и средняя гермокабины сообщены друг с другом цилиндрическим гермолазом диаметром 710 мм, проходящим внутри фюзеляжа над передним бомбоотсеком, над фюзеляжным кессоном крыла и над задним бомбоотсеком. В хвостовой части размещена задняя индивидуальная гермокабина хвостового стрелка, которая при герметизации разобщена со средней гермокабиной.

Двигатели – четыре поршневых 18-цилиндровых двига-

теля воздушного охлаждения «АШ-73 ТК». Взлетная мощность двигателя – 2400 л.с., номинальная мощность двигателя – 2000 л.с.

**Топливная система включает 22 мягких, крыльевых, протектированных топливных бака, расположенных между лонжеронами и нервюрами (8 баков, в центроплане, для внутренних двигателей и по 7 баков в консольных частях крыла, для внешних двигателей), общим объемом 20 180 литров. Кроме того, в переднем бомбовом отсеке могут подвешиваться три дополнительных топливных бака, общим объемом 5300 литров, на случай длительного полета с меньшей бомбовой нагрузкой.**

В различных вариантах подвески самолет Ту-4 мог нести: ФАБ-3000 и ФАБ-1500; средства массового поражения (химические боеприпасы) ХАБ-500—280 СМ-46 и ХАБ-250—150 СМ-46. Автоматический прицел ОПБ-48 обеспечивал бомбометание на любой скорости и высоте в условиях визуальной видимости. Бортовая РЛС «Кобальт» была разработана КБ Ленинградского электромеханического завода под руководством А.И. Корчмаря и Я.Б. Шапировского. Она обеспечивала: обнаружение целей – крупное промышленное здание с дальности 100 км; определение координат цели, по азимуту, с точностью до  $\pm 2$  градуса, по дальности  $\pm 100$  м; бомбометание в облачность и ночью с высот от 3000 м, до «потолка»; определение местоположения самолета

та.

В конце 1948 г. Сталин И.В. официально присвоил самолету индекс «Ту-4» и утвердил Акт об окончании государственных испытаний.

Главным оружием Ту-4 должна была стать атомная бомба, разработка которой была начата в 1946 г. в ОКБ-11 под руководством Ю.Б. Харитона и начальника конструкторского отдела В.А. Турбинера. Параллельно с проектированием заряда РДС-1 ОКБ-11 совместно с бригадой вооружения ОКБ Туполева произвели доработку трех самолетов Ту-4 для проведения баллистических и «горячих» испытаний атомной бомбы. Доработанные самолеты были обозначены индексом Ту-4 А. На этих самолетах была установлена система взведения заряда и специальный бомбодержатель.

Ту-4 А отличался от «нормального» Ту-4 новой бомбардировочной установкой, обеспечивающей электрическую стыковку бортового самолетного оборудования с изделием через специальный разъем, наличием тросовой системы извлечения чек при сбрасывании бомбы «на взрыв», системой поддержания температурных условий в бомбоотсеке вплоть до практического потолка самолета, доработанным оптическим прицелом с расширенным диапазоном условий сбрасывания, установкой в кабине штурмана-бомбардира спецвооружением соответствующего пульта управления спецвооружением.

Первоначально была произведена большая серия сбросов

макетных бомб в целях отработки конструкции парашюта, оперения бомбы, радиовысотомеров, генерирующих сигнал для взрыва ядерного заряда на заданной высоте. 18 октября 1951 года экипаж Ту-4 А под командованием подполковника К.И. Уржунцева сбросил на Семипалатинском полигоне бомбу «Мария» с зарядом РДС-3 (вес – 3100 кг), мощность заряда 40 кт. Единственным средством защиты экипажа самолета-носителя от малоизученных в то время поражающих факторов ядерного взрыва являлись светозащитные экраны и специальные очки.

Первым серийным ядерным зарядом, разработанным для боевых частей ракет и свободнопадающих бомб, стал 30-килотонный заряд РДС-4. Его вариант, РДС-4 Т, был разработан для атомной бомбы «Татьяна», поступившей на вооружение Дальней авиации. Внешне «Татьяна» соответствовала обычной фугасной бомбе. Ее корпус по сравнению с «Изделием 501» был короче более чем в четыре раза, вес снизился с 5000 кг до 1200 кг.

Ту-4 стал первым советским носителем ядерного оружия. По решению Совета министров СССР от 29 августа 1951 г. № 3200–1513 Военное министерство приступило к формированию бомбардировочного полка, вооруженного атомными бомбами, с условным наименованием «Учебно-тренировочная часть № 8» в составе 22 боевых самолетов-носителей Ту-4.

С 1947 по 1952 г. Ту-4 строился массовой серией на трех

заводах: № 22 в Казани, № 18 в Куйбышеве и № 23 в Москве. За эти годы выпустили около 850 машин разных модификаций.

### *Варианты и модификации*

Ту-4 – базовый серийный дальний бомбардировщик;

Ту-4 А – носитель атомной бомбы;

Ту-4 т – танкер;

Ту-4 К – носитель крылатых ракет КС-1;

Ту-4 Р – разведчик.

Первый стратегический бомбардировщик Ту-4 публично был продемонстрирован на воздушном параде 18 августа 1947 г. Промышленные и государственные испытания Ту-4 длились почти два года и завершились к концу 1948 г. В них участвовали и экипажи ДА: п/п-ка Пономаренко В.В. (203-й тбап) и п/п-ка Вагапова И.Ш. (флагманский экипаж ДА). В процессе их самолеты участвовали и в воздушных парадах 12 июля и 7 ноября 1948 г.

Первым полком, освоившим самолет в 1949 г., стал 203-й гв. тбап 45-й тбад (Барановичи). Командир полка гв. п/п-к Пономаренко В.В. первым освоил самолет Ту-4. Вторым – флагманский экипаж ДА п/п-ка Вагапова И.Ш. Освоение Ту-4 вслед за полками 45-й дивизии 50-й ВА начали в 13-й гв. тбад (командир п-к Сажин Н.И.) 43-й ВА. В 13-ю дивизию входили 185, 202 и 226-й гв. полки. Первым переучива-

ние начал 185-й тбап, а с апреля 1949 г. – 202-й и 226-й полки. Первые 6 Ту-4 приземлились в Полтаве в июле 1949 г., и в том же месяце уже начались полеты в составе штатных экипажей. В начале сентября в полку началось освоение маршрутных полетов с бомбометанием днем с последующим переходом к полетам ночью. Всего было переучено 72 командира корабля и 67 экипажей. Средний налет при переучивании составлял 14 часов. В процессе освоения самолета налет составлял 80—120 час.

Заводы ежедневно выкатывали на приемную стоянку самолеты. Для ускорения их перегонки в части от 185-го гв. тбап была выделена группа экипажей. Для ускорения подготовки экипажей на Ту-4 была привлечена Высшая офицерская школа экипажей Дальней авиации в Рязани.

Часть самолетов Ту-4 были модернизированы в вариант разведчика. В Ту-4 Р в бомбоотсеках устанавливали фотоаппараты АФА-33 или – ЗЗМ с 1000-мм объективами, позже стали применять и другую технику, например, ночной НАФА-5 с/100. Объем бомбоотсека позволил установить самые большие кассеты, вмещавшие 190–195 кадров фотопленки размером 300×300 мм.

В начале 50-х годов в набор оборудования Ту-4 Р была включена станция радиоразведки ПР-1, способная засесть локаторы, работающие в диапазонах от «А» до «Д» (от 150 до 3100 МГц). Кроме того, она могла определить направление на них и «глушить» РЛС противника «шумовыми» по-

мехами в диапазоне «Д» – от 2600 до 3100 МГц (из-за этого ее иногда называли ПР-Д). С 1954 г. Ту-4 Р начали комплектоваться широкополосными помеховыми станциями СПС-1. Кроме того, в бомбоотсеке можно было разместить устройство для постановки пассивных помех ДОС, обеспечивавшее выброс дипольных отражателей в виде станиолевых лент или коротких стеклянных иголок с металлическим покрытием. Обслуживали станции ПР-1, СПС и установку ДОС офицер по радиопротиводействию и борттехник службы помех. Станция ПР-1 ставилась вместо коек для отдыха.

В каждой воздушной армии был сформирован дальний разведывательный полк на Ту-4, некоторые бомбардировочные полки переоснастили разведчиками и полностью переключили на выполнение задач радиопротиводействия. Одним из них был 202-й тбап в Миргороде.

Самолет Ту-4 в период 1949–1958 гг. был на вооружении 24 полков ДА: 18, 52, 121, 132, 175, 183, 184, 185, 199, 200, 202, 203, 219, 226, 251, 260, 303, 341, 402, 444, 454, 840, 1225, 1229-го.

Самолет был очень надежным, за время его эксплуатации в ДА произошло всего пять катастроф: в 203, 184, 199, 454 и 251-м тбап.

Выпущенный в марте 1952 г. последний Ту-4 в октябре 1958 г. был посажен на аэродроме Монино летчиком Алтуховым и передан в музей ВВС. Этим полетом была поставлена точка в истории первого стратегического самолета-но-

сителя СССР. На смену ему шел реактивный Ту-16.

## 3.2. Дальний реактивный бомбардировщик Ту-16

29 августа 1949 г. СССР провел испытания ядерной бомбы РДС-1 и начал подготовку к серийному производству бомбы РДС-3. Требовался дальний бомбардировщик в состоянии доставить к объектам это изделие на Европейском театре военных действий с учетом того, что его вес превышал пять тонн. Кроме того, для ядерного боеприпаса требуется подогреваемый бомболюк, а самолет должен иметь защиту от воздействия поражающих факторов ядерного оружия.

Именно эти требования в ОКБ Туполева привели к появлению проекта «82» в последующем перешедшего в проект «88», разрабатывавшегося первоначально в инициативном порядке с 1948 г. В соответствии с Постановлением СМ СССР № 2474—974 от 10 июня 1950 г. ОКБ А.Н. Туполева приступает к его разработке с двумя двигателями АМ-3. Эскизный проект самолета окончательно утверждается 5 июля 1951 г. Ведущий конструктор самолета – Д.С. Марков. Окончательно все компоновочные решения по новому самолету отрабатывались в бригаде общих видов, которой руководил С.М. Егер. Конструктор авиадвигателя – П.Ф. Зубец.

В конце 1951 г. первый опытный экземпляр бомбардировщика «88», получивший название Ту-16, был передан на лет-

ную базу для испытания и доводки. 27 апреля 1952 г. экипаж летчика-испытателя Н. Рыбко поднял Ту-16 в воздух, а в декабре 1952 г. уже было принято решение о запуске самолета в серийное производство.

Ту-16 был принят на вооружение в мае 1953 г. Первый серийный самолет сошел со ступеней в Казани 29 октября 1953 г. В общей сложности серийное производство Ту-16 происходило на трех заводах с 1953 г. до конца 1963 г.: на Казанском авиазаводе было выпущено 800 машин, на Куйбышевском авиазаводе – 543 и на Воронежском – 166.

Ту-16 представляет собой моноплан со стреловидным среднерасположенным крылом. Фюзеляж сигарообразной формы, круглого сечения в носовой части, с постепенным обжатием по бокам к корме. Технологически состоит из 6 отсеков: фонарь, передняя гермокабина, центроплан, грузовой отсек, задний технический отсек, кормовая гермокабина.

Экипаж самолета состоял, как правило, из шести человек – командира, второго пилота, штурмана, второго штурмана (штурмана-оператора), воздушного стрелка-радиста и командира огневых установок (оператора РЭБ, средств разведки). Вход в кабины осуществлялся через откидываемые вниз входные люки с лесенками. Катапультирование всех членов экипажа производилось вниз, за исключением двух пилотов – вверх, причем перед катапультированием кресла летчиков по рельсам откатывались назад, для предотвращения травмирования о штурвальную колонку. Для спасения эки-

пажа на море на верхней части фюзеляжа в двух контейнерах укладывались надувные лодки ЛАС-5, а у каждого члена экипажа были индивидуальные лодки МЛАС-1.

Штатным оборонительным вооружением были три дистанционные башенные установки (ДТ-В7 верхняя, ДТ-Н7 нижняя и ДК-7 корма) и одна носовая пушечная установка ПУ-88 (на ракетных вариантах отсутствует) – всего на самолете было семь двадцатитрехмиллиметровых пушек АМ-23. КОУ мог взять управление всеми установками на себя, от своей прицельной станции. Бомбовая нагрузка во внутреннем грузоотсеке составляла до 3000 кг, в перегрузку можно было загрузить до 9 тонн свободнопадающих бомб, в том числе ФАБ-9000 М-54, начиненную 4297 кг тротила. Предусматривалась и внешняя подвеска свободнопадающих бомб на многозамковые балочные держатели (вместо ракет).

В различных вариантах на самолет также могли подвешиваться крылатые ракеты (КС-1, КСР-2, КСР-5, КСР-11). В двух гермокабинах самолета поддерживалась нормальная для жизнедеятельности температура и давление, до высоты 7250 м. Выше экипаж использовал маски и кислородные приборы. Для обеспечения пилотирования самолета в любых метеоусловиях и для разгрузки экипажа в длительных полетах на самолете установлен электрический автопилот АП-52 М, связанный с системой управления.

Самолеты бомбардировочных вариантов (а также переоборудованные из таких) окрашивались снизу и с боков в

белый «противоатомный» цвет.

В 60-е годы самолет Ту-16 состоял на вооружении 20 полков ДА. Всего построено 1507 самолетов различных модификаций. Испытан в качестве носителя ядерного оружия 22 ноября 1955 г.: с самолета Ту-16 А экипажем м-ра Ф.П. Головашко на парашюте была сброшена первая в мире водородная бомба РДС-37 мощностью 1,6 мегатонны.

*Основные модификации самолета:*

Ту-16 – бомбардировщик;

Ту-16 А – носитель ядерных бомб;

Ту-16 К/КС – самолет-носитель ракет «Комета»;

Ту-16 Р – разведчик;

Ту-16 з, т, н, ю – танкер;

Ту-16 КСР-2 – носитель ракет КСР-2;

Ту-16 К-11—16 – носитель ракет КСР-11;

Ту-16 К-2—5 – носитель КСР-2, КСР-11, КСР-5;

Ту-16 П, Е, СПС – самолет постановщик помех.

Ту-16 РР – самолет радиационной разведки. Отличался подвесными контейнерами с аппаратурой для забора проб воздуха. Разработан в 1970 г. Переоборудовано 7 Ту-16 Р.

Ракетные боеголовки как обычного типа, так и ядерные.

*Бомбардировщик*

Ту-16 – дальний бомбардировщик, построено 294 самолета, находились на вооружении Дальней авиации. Из них

90 машин выпущено в вариантах управляемых, 114 переоборудованы в заправщики.

Ty-16 A – самолет-носитель ядерных бомб, всего построено 453 машины, которые поступили в Дальнюю авиацию. В 60-е годы 155 Ty-16 A были переоборудованы в носители крылатых ракет типа КСР.

Ty-16 в качестве бомбардировщика мог нести во внутреннем бомболюке до 9 т бомб калибром 50—9000 кг или одну атомную бомбу. Первым в 1954 г. на Ty-16 перевооружился 203-й гв. тбап (Барановичи) 45-й тбад, вслед за ним – 52-й гв. и 402-й тбап этой же дивизии. На первомайском параде в 1954 г. прошли 9 Ty-16.

С января 1955 г. к переучиванию на Ty-16 приступили полки 13-й гв. тбад – 185 и 226-й гв. тбап, базировавшиеся в Полтаве, и 202-й гв. тбап – в Миргороде. В том же году начал переучивание на Ty-16 и 840-й тбап в Сольцах. Переучивание велось высокими темпами, отдельные экипажи имели налет по 190–220 часов в год.

На следующем этапе началось освоение Ty-16 A – носителя ядерного оружия. В отличие от Ty-16, он имел электрическую систему обогрева и термостабилизации бомбоотсека с целью создания необходимых условий для атомного боеприпаса, систему подготовки его к сбросу, на самолете был реализован ряд мер по защите от воздействия светового излучения атомного взрыва – белая противоатомная покраска нижней части фюзеляжа. С 1956 г. на аэродромах введе-

но боевое дежурство самолетов-носителей – несколько экипажей постоянно находились в боевой готовности к вылету. Дежурство было отменено в 1961 г.

На самолете Ту-16 впервые столкнулись с таким грозным явлением, как «подхват» – самолет вдруг резко задирает нос, скорость падала, и машина сваливалась в штопор. Проявилась и другая проблема – «всплывание элеронов» на больших высотах и скоростях, приводившее к тем же последствиям. Уникальный случай произошел в 56-й тбд с экипажем майора Юпатова И.Е. 27 марта 1961 г., когда его Ту-16 после сваливания в штопор перевернуло на «спину» и двигатели выключились. Командиру удалось запустить двигатели, вывести самолет из штопора и произвести посадку на аэродроме. После этого случая на самолете были выполнены необходимые доработки и выданы рекомендации летным экипажам по действиям при попадании и выводе из сваливания.

## **Танкер**

С целью увеличения радиуса действия для дальних бомбардировщиков Ту-16 стала осваиваться дозаправка в воздухе. Во избежание наименьших переделок в конструкции самолетов для выполнения дозаправки был выбран крыльевой способ, отличавшийся от других систем большой сложностью в технике пилотирования.

В качестве воздушного танкера использовался самолет Ту-16 т, оборудованный дополнительным топливным баком,

заправочным узлом на правой консоли, тросом и шлангом заправки. Для устойчивого положения шланга в воздушном потоке (после его выпуска) на конце шланга имелся стабилизирующий парашютик площадью  $\approx 1$  м<sup>2</sup>. А на конце левой консоли заправляемого самолета снизу имелся контактный узел с вращающимся механическим захватом в форме крюка. Для ночных полетов на заправку топливом в воздухе оба самолета имели дополнительное светотехническое оборудование.

Система дозаправки постоянно совершенствовалась. Со временем заправляемые самолеты и самолеты-танкеры получили дополнительное оборудование – радиотехническую аппаратуру «Свод – Встреча»,

В марте 1964 г. в связи с принятием на вооружение межконтинентальных ракет крыльевая дозаправка на Ту-16 была отменена. К началу 1970-х гг. большую часть заправщиков переоборудовали в ракетоносцы, при этом почти на всех боевых Ту-16 топливоприемное оборудование сохранялось.

Наряду с танкерами, оборудованными системой крыльевой заправки Ту-16 Т, з, ю, с 1963 г. в строй поступил небольшой парк танкеров Ту-16 Н, НН (20 единиц), имевших систему конусной дозаправки для обеспечения заправки самолетов Ту-22 Р от 199-го и 290-го одрап. Они состояли на вооружении 200-го гв. тбап (Бобруйск) и 251-го гв. тбап (Белая Церковь). Систему заправки полностью взяли с танкера ЗМС, уменьшился лишь запас перекачиваемого топли-

ва. Оборудование разместили в грузовом отсеке. Для облегчения выдерживания строя при дозаправке на Ту-16 Н вдоль фюзеляжа снизу наносилась красная полоса.

### **3.3. Стратегический реактивный бомбардировщик М-4 и 3М**

Первым в мире серийным межконтинентальным носителем ядерного оружия среди реактивных самолетов стал советский стратегический бомбардировщик М-4. Создав через четыре года после американцев собственную атомную бомбу, СССР не только проигрывал в размерах ядерного арсенала, но и не мог доставить «оружие возмездия» на территорию США. Возникла необходимость в средствах его доставки. 24 марта 1951 г. Постановлением Совета министров СССР № 949–469 строительство стратегического бомбардировщика возлагается на ОКБ-23 МАП. Главным конструктором назначается В.М. Мясищев. К декабрю 1952 г. опытный экземпляр самолета был построен на заводе в Филях. 20 января 1953 г. экипаж во главе с летчиком-испытателем Ф. Опадчим совершил первый полет.

С этого дня начались заводские испытания, которые закончились 15 апреля 1954 г. В 1954 г. к испытаниям подключили второй опытный экземпляр. Параллельно началась подготовка к серийному производству. Подготовка производства проходила прямо с эскизов, благодаря чему серийное строительство М-4 началось уже в 1954 г., и в августе был готов головной корабль.

30 апреля 1954 г. первый опытный самолет «М» пе-

редали на Государственные совместные испытания (ГСИ) в ГК НИИ ВВС. Прежде чем начать полеты по их программе, самолет был продемонстрирован на воздушном параде 1954 г. над Красной площадью в честь Первомая. Показ произвел сильное впечатление на отечественную публику и зарубежных дипломатов.

5 мая 1954 г. состоялся первый полет в рамках ГСИ. Испытания завершились 25 июля 1955 г. подписанием Акта, в котором, в частности, отмечалось, что самолет пригоден для использования в строевых частях. В тот же период бомбардировщик получил официальное обозначение М-4.

Самолет принят на вооружение в 1954 г. Всего было построено 32 самолета М-4. Первые машины были весьма сырыми. 6 июля 1954 г. вышло Постановление СМ СССР № 1428—642 о модернизации самолета М-4. Модернизированный самолет 3 М был поднят в воздух 27 марта 1956 г. экипажем летчика-испытателя М.Л. Галлая. Выпуск 3 М начался с 1956 г., он имел более экономичные двигатели ВД-7 и мог применять до 24 тонн бомб калибром от 100 кг до 9 тонн.

Самолет М-4 (3М) – цельнометаллический моноплан классической схемы с высокорасположенным стреловидным крылом.

Фюзеляж – полумонокок круглого сечения диаметром 3,5 м и длиной 45,6 м – технологически делился на носовую часть с передней гермокабиной, среднюю часть, включав-

шую центроплан крыла, хвостовую часть и кормовую кабину. В передней гермокабине размещался экипаж, основное пилотажно-навигационное оборудование и приборы управления вооружением. Крыло – свободнонесущей кессонной конструкции с углом стреловидности  $35^\circ$ . Механизация крыла состояла из посадочных щитков под мотогондолами и выдвигаемых закрылков типа.

Хвостовое оперение – однокилевое, стреловидное, кессонной конструкции.

Силовая установка бомбардировщика состояла из четырех самых мощных в то время реактивных двигателей АМ-3 А конструкции Микулина с тягой по 8700 кгс, в 1955–1957 гг. на самолет установили более мощные и экономичные двигатели РД-3 М, а затем РД-3 М-500 А. Тяга на максимальном режиме была увеличена до 9500 кгс. На самолете ЗМ с 1957 г. были установлены двигатели ВД-7, которые при тяге в 11 000 кгс, что на 26 % больше, чем у предшественника, имели и меньший на 25 % удельный расход топлива, да и по весу были легче. Объем топлива также был увеличен, в том числе за счет подвесных баков.

Шасси – велосипедной схемы, состояло из двух главных четырехколесных тележек и двухколесных свободно-ориентирующихся крыльевых опор. Для маневрирования при движении на земле передняя пара колес передней тележки могла поворачиваться на углы  $4^\circ$  с помощью гидравлической рулевой машины, тележка допускала разворот на углы до  $27^\circ$  в

обе стороны. Передняя тележка была оснащена механизмом «вздыбливания» для автоматического увеличения угла атаки самолета при достижении скорости отрыва при разбеге по ВПП. Взлет происходил практически без вмешательства летчика. Колеса задней тележки имели тормоза. Подкрыльные опоры шасси самоориентирующиеся.

В бомбоотсеке самолета предполагалось размещать до двух бомб калибра 9000 кг, трех бомб калибра 6000 кг или любые свободнопадающие бомбы калибра 250 кг и более суммарной массой до 24 000 кг.

Главным оружием М-4 была термоядерная бомба – «изделие 37 д» мощностью 3 мГТ тротилового эквивалента. В арсенал самолета также входили менее мощные боеприпасы: РДС-1, РДС-3, РДС-4, РДС-5 и мощностью 20–60 кт.

В 1959 г. экипажи летчиков-испытателей Н.И. Горяйнова и Б.В. Степанова установили на самолете ЗМ сразу 12 мировых рекордов высоты полета и грузоподъемности. В том числе подъема с грузом 10 т на 15 317 м, а на 2 км был поднят груз 55 220 кг. В том же году экипаж летчика-испытателя А.С. Липко установил семь мировых достижений скорости полета по замкнутому маршруту. С грузом 25 т была достигнута скорость 1028 км/ч.

Командование ВВС было заинтересовано в превращении устаревших бомбардировщиков в остро необходимые танкеры. Одновременно решали вопрос о продлении назначенного ресурса ЗМ. Специалисты дали рекомендации, после

выполнения которых самолеты ЗМ могли эксплуатироваться еще минимум 10 лет.

Всего было построено 116 серийных бомбардировщиков М-4 и ЗМ, из которых часть была переделана в самолеты-заправщики. Последний полет самолеты З М совершили 23 марта 1994 г. с аэродрома г. Энгельс.

Модификации самолетов Мясищева, состоявшие на вооружении Дальней авиации, были следующие:

З МС-1 – бомбардировщик с двигателями РД-3 М-500 А («С» – как бы старый), изготовлено 40 таких самолетов;

З МС-2 – заправщик на базе З МС -1;

З МН-1 – бомбардировщик с двигателями ВД-7 Б («Н» – новый), было изготовлено 30 таких единиц;

З МН-2 – заправщик на базе З МН;

З МД – заправляемый самолет-бомбардировщик, на котором планировалось иметь ракетное вооружение, было изготовлено девять таких машин.

Впервые этот самолет продемонстрировали в июле 1967 г. на выставке авиационной техники в Домодедове.

Первые самолеты М-4 поступили на вооружение 1096-го тбап 201-й тбад 50-й ВА (Энгельс) в 1955 г. Директива Генштаба о формировании 201-й тбад вышла 4 сентября 1954 г. Главной базой соединения стал приволжский аэродром Энгельс, специально модернизированный под новый самолет. В дивизию сразу включили 1096-й тбап, а на следующий год добавили 1230-й полк.

Самолеты принимались в строй на аэродроме Раменское, там же к полетам приступил летный состав, который готовился и к участию в воздушном параде. Все самолеты М-4 и 3 М выпускались на Московском заводе № 23 в Филях.

Первый М-4 перелетел в Энгельс 28 февраля 1955 г., а 2 марта прибыла вторая машина. При первом знакомстве самолет произвел на летчиков дивизии сильное впечатление. Машина считалась строгой в пилотировании, особенно на взлете и посадке. Летчики долго не могли привыкнуть к тому, что самолет отрывается от полосы «автоматически», только за счет срабатывания механизма «вздыбливания», и следует лишь педалями удерживать машину на прямой.

Первые самолеты 3М начали поступать в 1230-й тбап 201-й тбад (Энгельс). В дальнейшем такими воздушными кораблями были вооружены 40-й и 79-й тбап 73-й тбад (Украинка). На первом этапе освоения самолета в технический состав экипажа включались специалисты с высшим образованием, но в последующем их заменили техниками. В начале освоения полки стратегических самолетов имели три эскадрильи на самолетах М-4 (3М), и одну – тренировочную на самолетах Ту-16.

В 1958 г. самолеты М-4 1096-го тбап 201-й тбад (Энгельс) начали переоборудовать в танкеры, возможности которых по переливу топлива составляли 50250 л (41400 кг), производительность насосов агрегата заправки – 2 250 л/мин. Основной задачей танкеров М-4 являлась дозаправка топливом

в полете бомбардировщиков ЗМ и Ту-95, а сам танкер получил обозначение М-4—2. В 73-й тбад (Украинка) в 40-м и 79-м тбап в танкеры переоборудовали по одной эскадрилье. В 1986 г. все танкеры были переданы в 1096-й полк 201-й тбад (Энгельс).

Освоение первых реактивных стратегических кораблей проходило с многочисленными отказами авиационной техники на земле и в воздухе. В 1958 г. строевая эксплуатация всего парка М-4 из-за большого количества отказов и высокой аварийности была остановлена более чем на год.

На самолетах М-4 и ЗМ случались и пожары, и поломки, и летные происшествия. Однажды в 40-м тбап (Украинка) на заправщике М-4 в экипаже майора Заседателя Ю.П. в августе 1964 г. ночью на аэродроме Семипалатинск после заправки в воздухе самолета Ту-95 не выпустилось шасси. Когда командир предложил членам экипажа покинуть машину, а сам решил садиться, то штурман К. Чех высказался от имени всего экипажа: *«Командир! Как мы мимо твоей жены ходить будем? Или все прыгаем, или никто»*. Самолет по грунту пропахал более 300 метров, но все остались живы, и самолет после ремонта продолжал летать. Интересно, что с тем же Заседательным аналогичный случай произошел и 8 лет спустя – 13 июля 1972 г. Опять не выпустилось шасси (задняя стойка), и все закончилось посадкой на грунт с благополучным исходом. Причиной аварии были преднамеренные действия ст. техника лейтенанта Горбачева, который от-

соединил соответствующий электропровод. Майор Заседателев был поощрен радиоприемником, а виновник был осужден на 6 лет в присутствии личного состава полка.

А вот воспоминания жены Ю.П. Заседателева: «К 27 годам я была почти седая. Только мы приехали служить в Серышево, разбился сосед по жилищной секции, затем погибли экипажи Середы и Гельметдинова, за этим самолет М-4 командира корабля Чувашова упал на машину ЗМ, который в это время заправлялся на земле. Разбились Болдинский (зам. командира 73-й тбд. – *Ред.*), Вербицкий (Герой Советского Союза, командир 1230-го полка. – *Ред.*). Перед глазами постоянно стоят сцены прощания родственников со своими погибшими. Это была не жизнь, а кошмар». После увольнения из рядов Вооруженных сил Заседателевы переехали жить в Алма-Ату. Там Юрий Петрович и погиб в карьере при заготовке песка для строительства собственного гаража.

29 ноября 1972 г. в экипаже майора Игнатьева с инструктором – летчиком командиром эскадрильи п/п-ком Гусевым (79-й тбап) ночью на высоте 13 000 м вырвало блистер штурмана-оператора. Летчики (в нарушение инструкции) были в неподтянутых кислородных масках, передняя кабина мгновенно разгерметизировалась и пилоты потеряли сознание. Неуправляемый 125-тонный самолет вошел в глубокую нисходяще-восходящую спираль с большими кренами и знакопеременными перегрузками. При снижении самолета до вы-

соты 4800 м КОУ прапорщик Латыпов Ш.Г. катапультировался. Старший бортовой техник к-н Никишин В.Н. в аварийной обстановке решил не покидать самолет. Преодолевая большие перегрузки, он снял парашют и кислородную маску, добрался до летчиков, подтянул им маски и включил аварийную подачу кислорода. На высоте 2500 м инструктор Гусев пришел в сознание, приступил к управлению самолетом и благополучно произвел посадку. Самолет и экипаж были спасены. В.Н. Никишин к государственной награде представлен не был, его поощрили переводом в подмосковное Остафьево на должность с категорией «старший лейтенант». Это лишило Никишина права на предпенсионное представление к воинскому званию «майор». Было и такое.

В экипаже майора Пуликова А.С. на самолете 3 МС-2 однажды не выпустилась правая подкрыльная стойка шасси. Летчики создали разбаланс топлива в крыльевых баках более трех тонн и тем самым облегчили правую консоль. На пробеге после приземления она несколько провисла, однако не коснулась бетона. Самолет цел.

Вместе с тем в трагической истории самолетов Мясищева известны подвиги командиров кораблей, которые спасали людей от гибели ценой собственной жизни. И не только членов экипажа, но и тех неповинных, кто мог погибнуть от взрыва при падении самолета на землю. Так, при выполнении полета по маршруту ночью 17.09.1974 г. на самолете М-4 в экипаже военного летчика 1-го класса майора Стани-

славского Л.Н. произошло возгорание самолета с разрушением топливных баков и попаданием керосина в очаг пожара. Принятыми мерами ликвидировать пожар не удалось, в результате взрыва на самолете вырвало створки отсека заднего шасси, и командир корабля подал команду: «Покинуть самолет!» Шесть членов экипажа катапультировались благополучно, однако воздушный стрелок (солдат срочной службы) этого сделать не сумел. Станиславский по СПУ выяснил, что тот перед полетом не вывернул чеку стреляющего механизма. Он стал по радио оказывать помощь своему подчиненному, и по этой причине задержался на борту горящего корабля. Когда стрелок сгорел, командир катапультировался. Однако он попал в шлейф горящего топлива и погиб. Вот такая в воздухе случилась трагедия.

Сгорали на этих машинах и другие, не помогали даже Золотые Звезды Героев Советского Союза.

А 17 апреля 1978 г. на аэродроме Семипалатинск проводились полеты методом сборов. На посадку заходил танкер М-4 (командир экипажа – к-н Богомолов, 40-го тбап 73-й тбад,) с превышенным на 30 т посадочным весом (отказала система дозаправки топливом). Экипаж этого не учел, при выравнивании (которое было создано без запаса по углу атаки. – *Ред.*) свалился на крыло и зацепил землю. Входные и аварийные люки от удара заклинило, и экипаж выбраться из горящего самолета не мог. Но тут из будки СКП выскочил зам. командира эскадрильи 1226-го тбап майор Ал-

феров В.В. Он сорвал кирку с пожарного щита, разбил блистер оператора и помог всем членам экипажа передней кабины (6 человек) выбраться из самолета. Представление об их поощрении «наверху» не было реализовано. (Алферов В.В. воспитал и достойного преемника – его сын прошел путь от командира корабля до начальника отдела боевой подготовки ДА и в настоящее время проходит службу в ГШ ВС.)

В августе 1984 г. на самолете 3 МС-1 в экипаже полковника Тухватулина В.Р. при полетах с аэродрома Энгельс после взлета произошел взрыв с повреждением крыла и потерей поперечной устойчивости, самолет перешел на снижение с креном 54°. Командир мог покинуть горящий самолет, однако он перешел на ручное управление, успел отвернуть от города и попытался посадить машину с обратным курсом. Второй штурман и КОУ катапультировались, но остальные члены экипажа погибли при столкновении самолета с землей. За проявленное мужество и подвиг над городом п-к Тухватулин В.Р. был награжден орденом Красного Знамени, остальные члены экипажа – орденом Красной Звезды (посмертно).

Естественно, что боевая подготовка в частях ДА на Востоке проходила в более сложных погодных условиях, чем на западе страны, однако личный состав стойко переносил все тяготы и лишения военной службы.

Были сформированы две эскадрильи самолетов-заправщиков: одна в 201-й тбад с базированием в Шауляе, вторая – в 73-й тбад (Украинка). Основной задачей танкеров М-4—

2 являлась дозаправка стратегических бомбардировщиков 3 М и Ту-95. В последующем эти эскадрильи расформировали, а в полках была одна эскадрилья самолетов-заправщиков М-4 (а затем и 3 МС-2) в количестве до 10 единиц.

Самолеты-заправщики М-4 довольно длительный период стояли на вооружении 1230-го тбап 201-й тбад (Энгельс) и 40-го тбап 73-й тбад (Украинка). В конце восьмидесятых годов все танкеры были сведены в 1230-м тбап (Энгельс). В 1986 г. в связи с перевооружением 73-й тбад (Украинка) на самолеты типа Ту-95 все танкеры были сосредоточены в 1096-м тбап 201-й тбад (Энгельс). Экипажи этого полка обеспечивали дозаправкой в воздухе новые самолеты Ту-95 МС, выполнявшие полеты на патрулирование к берегам Америки.

Стратегические бомбардировщики М-4 предназначались в первую очередь для доставки ядерных бомб. Необходимо было проверить его в качестве носителя, в связи с чем командование ВВС в 1961 г. решило привлечь к участию в ядерных испытаниях личный состав строевых частей Дальней авиации. От 201-й тбад было привлечено два отряда 3М (6 самолетов), и 2 октября состоялось их «атомное крещение» на испытательном полигоне Новая Земля. Бомба мощностью 250 кт была сброшена с самолета-носителя Ту-16, и после ее подрыва экипажи «эмок» почувствовали воздействие, близкое к тому, что предстояло бы им испытать в боевой обстановке.

А самолет ЗМ в качестве носителя был испытан 7.10.1962 г. экипажем 1096-го тбап м-ра Беленкова Н.А. сбросом атомной бомбы мощностью 320 кт на полигоне Новая Земля. Повторные испытательные полеты самолета-носителя ЗМ состоялись 22 октября (мощность ядерного заряда 8,2 мегатонны) и 27 октября (мощность 260 килотонн). По результатам проведенных испытаний стратегический бомбардировщик ЗМ был признан пригодным для использования в качестве самолета-носителя.

В конце 1970-х гг. возникла проблема с прочностью крыльев самолетов ЗМ – в них были обнаружены трещины. В полках создали бригады по «усилению» крыла, которые устанавливали дополнительные накладные в стыке крыла с центропланом. Одновременно были ограничены полеты с грунта и на предельно малых высотах, а также стоянка самолетов с полной заправкой.

Это были последние годы длительной, легендарной, почти тридцатилетней летной эксплуатации этих самолетов, они трещали и скрипели, но из последних сил летали в боевом строю.

Самолеты ЗМ и М-4 стояли на вооружении 40-го тбап до 1981 г. Затем по мере поступления бомбардировщиков Ту-95 М их перегоняли в Энгельс. В 79-м тбап «эмки» были до 1984 г., а с переходом его на ракетноносцы Ту-95 К, К-22 их также передали в Энгельс. Последние самолеты ЗМ из 79-го тбап покинули аэродром Украинка в апреле 1985 г.,

Провожали их со слезами на глазах: на этих машинах 79-й тбап отлетал без катастроф 27 лет.

За период освоения и эксплуатации только в частях ДА в авиакатастрофах было потеряно 14 самолетов М-4 и ЗМ: 40-й тбап – 5, 1096-й тбап – 6, 1230-й тбап – 2, управление 73-й тбад – 1. Первым в этом печальном списке был экипаж командира 1096-го тбап Героя Советского Союза полковника ВЕРБИЦКОГО А.Е., который погиб 27 июля 1956 г. на самолете М-4.

По условиям СНВ-2 эмки подлежали утилизации. В мае 1984 г. был составлен план вывода самолетов З М из строя и их разделки на металлолом на грунтовом аэродроме Энгельс-6.

Самолеты М-4 и ЗМ – величайшее творение гениального Мясищева – всегда вызывали противоречивые чувства. Не зря была такая поговорка про самолет М-4: «На взлете – опасен, в полете – прекрасен, на посадке – ужасен». Долше всех мясищевских машин в строю оставались самолеты-заправщики. До тех пор, пока их не заменили парком новых воздушных танкеров типа Ил-78. Последний полет заправщика З МН-2 состоялся 21 марта 1994 г., когда экипаж майора В. Гура (1096-го тбап) перегнал ЗМН-2 из Рязани в Энгельс. «Эмки» ушли тихо и скромно, без воинских почестей.

Венцом мясищевского КБ был сверхзвуковой стратегический ракетоносец М-50, созданный в 1959 г. Было выпущено 2 самолета, один из которых слетал на параде, а другой нахо-

дится в музее ВВС в Монино. Экипаж – 2 человека, взлетная масса – 238 т, силовая установка – 4×ТРДД М16—17 с тягой по 18 5000 кгс, скорость – до 2000 км/ч, дальность полета – до 12 000 км, потолок – до 16 км, бомбовая нагрузка – до 30 т.

В 1957 г. ОКБ-23 приступило к изучению возможности создания на базе бомбардировщика М-50 опытного самолета М-60 с ядерной силовой установкой. Предполагалось заменить два внутренних ВД-7 атомными двигателями. В результате исследований была подтверждена возможность получения расчетной скорости до 3000–3200 км/ч и высоты полета до 18–20 км при дальности полета 25 000—30 000 км. Эти замыслы практического воплощения не получили. Проект ПАС М-60 стал первой в СССР попыткой применить атомные двигатели на летательном аппарате. Эта проблема явилась настолько новой и сложной, что до сих пор окончательное решение ее нельзя даже спрогнозировать по времени.

ОКБ Мясищева вело работы и по созданию сверхзвукового самолета М-18, и по другим направлениям. Так, в 1969 г. начаты работы по проекту «Ударная волна» сверхзвукового штурмовика М-25. Главным оружием его была звуковая волна на малой высоте, в результате которой поражались живые организмы. В 1972 г. проект закрыли.

### 3.4. Межконтинентальный турбовинтовой Ту-95

11 июля 1951 г. вышло Постановление СМ СССР № 2396–1137 и соответствующий Приказ Министерства авиационной промышленности № 654, согласно которым ОКБ А.Н. Туполева поручалось начать проектирование нового стратегического бомбардировщика. Главный конструктор – Н.И. Базенков (в последующем – Н.В. Кирсанов и Д.А. Антонов). На авиационном заводе № 156 было заложено строительство двух экземпляров самолета «95». Первый полет на нем был выполнен экипажем летчика-испытателя А.Д. Перелета 12 ноября 1952 г.

Однако 11 мая 1953 г. при проведении 17-го испытательного полета в результате разрушения редуктора третьего турбовинтового двигателя НК-12 (генеральный конструктор – Н.Д. Кузнецов) произошел пожар, закончившийся катастрофой. Из 11 членов летного экипажа погибли: командир корабля, бортинженер, штурман и специалист по виброиспытаниям. Туполев на разборе катастрофы всей мощью своего авторитета обрушился было на генерального конструктора двигателя Н.Д. Кузнецова, однако быстро понял, что если не будет силовой установки, то не будет и его самолета. Генеральные помирились в ту же ночь, Н.Д. Кузнецов сумел быстро «вылечить» свой двигатель, и Ту-95 был принят

на вооружение. Дальнейшее их сотрудничество было плодотворным.

Второй самолет был поднят в воздух только через два года – 16 февраля 1955 г. летчиком-испытателем М.А. Нюхтиковым.

В том же 1955 г. самолет был запущен в серийное производство и выпускался на Куйбышевском заводе на протяжении 30 лет, до 1985 г.

В августе 1955 г. были выпущены первые две серийные машины. Эти две машины и Ту-95/2 были представлены на государственные испытания, которые начались в мае 1956 г., и их первый этап продолжался до августа 1956 г., в ходе них Ту-95/2 показал дальность 15 040 км. По результатам этих испытаний решено было на самолет установить модернизированные двигатели НК-12 М с увеличенной взлетной мощностью и увеличить запас топлива. Был доработан один из серийных самолетов, на котором взлетная масса была увеличена до 182 000 кг при доведении запаса топлива до 90 000 кг вместо 80 000 кг на Ту-95/2. Модернизированный самолет получил обозначение Ту-95 М и должен был стать эталоном для серии, его испытания закончились осенью 1957 г. Ту-95 М показал максимальную скорость 905 км/ч, практический потолок – 12 150 м, дальность полета – 16 750 км. 26 сентября 1957 г. самолет Ту-95 принимается на вооружение с данными Ту-95 М. В эксплуатации практическая дальность была оговорена для Ту-95 – 12 100 км, для Ту-95 М

– 13 200 км.

Фюзеляж самолета полумонококовой конструкции. Он представлял собой конструкцию обтекаемой формы круглого сечения с гладкой работающей обшивкой. Фюзеляж имел переднюю герметическую кабину, среднюю и хвостовую негерметическую части фюзеляжа, кормовую герметическую кабину с пушечной установкой. Крыло самолета стреловидное, свободносущее, кессонной конструкции, выполненное из алюминиевых и магниевых сплавов. Оперение самолета цельнометаллическое, свободносущее, однокилевое, стреловидное. Шасси самолета убирающееся, трехопорной схемы с хвостовой предохранительной опорой.

Силовая установка самолета состояла из четырех турбовинтовых двигателей НК-12 (НК-12 М, НК-12 МВ) с системой автофлюгирования в полете (выставление винтов по полету) и реверсом (отрицательная тяга) винтов на пробеге. Воздушный винт типа АВ-60 представлял из себя винт с дюралевыми лопастями, состоящий из двух четырехлопастных соосных винтов изменяемого в полете шага, вращавшихся в разные стороны (для снятия гироскопического эффекта) с электрообогревом передней кромки. Топливо располагалось в мягких резиновых топливных баках, размещавшихся в фюзеляже и крыле.

В состав приборного оборудования входили пилотажно-навигационные приборы и приборы контроля двигателей, стандартные для советских тяжелых самолетов того периода.

На самолете отсутствовали катапультные установки. Члены экипажа из передней гермокабины покидали самолет через нишу передней стойки шасси, которая выпускалась автоматически от электропривода или вручную от гидросистемы. Мог использоваться транспортер с подвижной лентой. Члены экипажа из кормовой гермокабины покидали свои рабочие места через входной люк.

Самолеты Ту-95 и Ту-95 М оборудовались типовым бомбардировочным вооружением, которое включало в себя комплекс агрегатов, обеспечивавших подвеску авиабомб калибра до 9000 кг. Нормальная бомбовая нагрузка составляла 5000 кг, максимальная – 12 000 кг (2 ФАБ-6000).

В мае 1955 г. на аэродроме Узин началось формирование 106-й тбад на самолетах Ту-95 и первого ее полка – 409-го тбап. Дивизию формировал дважды Герой Советского Союза генерал Молодчий А.И. Для стратегических самолетов штатами предусматривались категории: командир полка – генерал-майор, командир эскадрильи – полковник, командир корабля – майор. На практике было реализовано только последнее. В полках по штату предусматривалось по 20 самолетов Ту-95 и 35 экипажей. Экипаж включал: 2 летчика, 2 штурмана, бортиженер, 2 стрелка-радиста и командир огневых установок.

1 мая 1956 г. над Красной площадью прошли первые три Ту-95. К концу 1956 г. десять Ту-95 из 409-го тбап, взлетев из Узина, дошли до Северного полюса и вернулись обратно.

Самолеты Ту-95 стояли на вооружении 409-го тбап 30 лет.

Ту-95 и 95 М предназначались для поражения стратегических целей свободнопадающими обычными и ядерными бомбами калибром до 9 т.

Часть машин этой модификации с конца 50-х годов находилась на постоянном боевом дежурстве. Но рейдов с ядерной боевой нагрузкой к границам США не совершали.

Вслед за 409-м тбап началось формирование второго полка – 1006-го тбап.

«...Та машина, Ту-95, хоть и всем была хороша, все-таки ей еще не мешало полетать не слишком далеко отрываясь от своих аэродромов, но Александр Игнатьевич (командир 106-й тбад А.И. Молодчий. – *Ред.*) потянул ее, ведя за собой самых крепких спутников, на Север, в высокие широты Арктики, на полюс и крайние восточные меридианы. В таких полетах лучше всего выявлялась выносливость и надежность всего организма машины, каждой ее клетки. Да и не экзотика полярных просторов торопила туда беспокойную командирскую душу – дивизия становилась на боевое дежурство, а главным ее оперативным направлением был Север, путь через полюс. Предстояло потянуть остальных и выходить на оперативную арену уже не одиночными экипажами, а в боевых порядках полков, и все туда же – на полюс, за полюс, вдоль побережий, окаймляющих материки обоих полушарий, отрабатывать маневры, взаимодействие с ПВО, морским флотом и боевое применение в удаленных райо-

нах» (Решетников В.В. Что было – то было).

В качестве носителя ядерного оружия самолет Ту-95 был испытан 27 февраля 1958 г. экипажем 71-го полигона ВВС майора Серегина С.В. (штурман Чернышев Ф.С.), мощность ядерного заряда 1,5 Мт.

Весной 1959 г. два экипажа – командира 106-й тбад генерал-майора авиации Решетникова В.В. с главным штурманом ДА генерал-майором Тарановым В.Т. и зам. командира 1006-го тбап подполковника Мурнина Е. со старшим штурманом-инспектором ДА полковником Агеевым Л.И. на самолетах Ту-95 совершили сверхдальний полет. Они прошли, соответственно, 17 150 и 16 950 км (за 21 час 51 мин. и 21 час 32 мин.) и превзошли рекорд дальности, установленный американцами на Б-52 (14 450 км). Однако официально он не был оформлен ввиду отсутствия международных спортивных комиссаров.

С 1957 г. на бомбардировщиках Ту-95 начинает формироваться 79-я тбад (Семипалатинск) в составе 1226-го и 1023-го полков. 1023-й полки формировались в Узине и Белой Церкви. Освоив самолеты за два года, полк всем составом перелетел в декабре 1958 г. из Узина в Чаган. 1226-й тбап (командир п-к Фалалеев Л.А.) в составе одной эскадрильи на Ту-95 и одной эскадрильи на Ту-16 летом 1959 г. перелетел из Белой Церкви в Чаган.

Самолет несколько раз модернизировался. Основные модификации самолета-носителя:

Ту-95 А – стратегический носитель ядерного оружия (1956 г.);

Ту-95 К – ракетоносец ракет Х-20 (система К-20, 1956 г.);

Ту-95 КД – Ту-95 К, дополнительно оборудованный системой дозаправки в воздухе (1961 г.);

Ту-95 К-22 – модификация Ту-95 КМ под ракеты Х-22 (К-95—22);

Ту-95 МС – самолеты-носители крылатых ракет Х-55 (1979 г.);

Помимо них были единичные модификации:

Ту-95 МА – опытный, для испытания перспективных ракет на базе Ту-95 МС;

Ту-95 ЛАЛ – переделанный из Ту-95 М в летающую лабораторию по программе создания самолета с ядерной силовой установкой;

Ту-119 – летающая лаборатория, самолет с двумя экспериментальными ядерными силовыми установками НК-14 А и двумя штатными НК-12 М (проект);

Ту-95 КУ – учебная модификация самолета Ту-95 К (1956 г.);

Ту-95 В (Ту-95—202) – единственный переоборудованный Ту-95, предназначенный для испытаний сверхмощной термоядерной бомбы (1959 г.);

Ту-95 М-5 – опытная машина – носитель ракет КСР-5;

Ту-95 М-55 – переделанный из Ту-95 М-5 в летающую лабораторию по доводке комплекса Ту-95 МС с ракетами Х-55;

Ту-95 МР – стратегический разведчик, построено 4 машины (1964 г.);

Ту-95 КМ – модернизированный вариант Ту-95 КД с обновленным БРЭО (1968 г.);

9 июля 1961 г. 19 Ту-95 К приняли участие в воздушном параде над Москвой. Колонну отрядов вел флагман воздушного парада командир 106-й тбад ГСС генерал Плохов А.А.

Самолет Ту-95 состоял на вооружении 1023-го тбап до 1982 г. С поступлением в полк самолета – носителя крылатых ракет Ту-95 МС бомбардировщики Ту-95 начали передавать в 73-ю тбад (Украинка).

На Куйбышевском авиазаводе до 1958 г. было построено 50 бомбардировщиков Ту-95 и Ту-95 М. И только в конце 80-х их утилизировали согласно Договору СНВ-1. Один из оставшихся экземпляров находится в музее ВВС в Монино.

# 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.