

## РЕТРОСПЕКТИВА

Алексей РАММ

Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина — один из ведущих разработчиков самолетов как в России, так и в мире. Сейчас в российские Военно-воздушные силы поступают новейшие транспортники Ил-76МД-90А, а уже в ближайшее время на их базе появятся самолеты специального назначения. Инженеры и конструкторы авиационного комплекса работают над созданием не только легкого военно-транспортного самолета Ил-112В, но и перспективных машин в среднем и сверхтяжелом классах. Самолеты Конструкторского бюро Сергея Владимировича Ильюшина, такие как Ил-2, Ил-4, по праву считаются символами Победы. Но многие страницы истории этих легендарных машин до сих пор остаются малоизвестными.

# КРЫЛЬЯ ПОБЕДЫ — 70 ЛЕТ

## БОМБАРДИРОВЩИК ИЛ-4 ОКАЗАЛСЯ МНОГОЦЕЛЕВЫМ

Вторую мировую войну с учетом того, какой шаг был сделан в организации и оснащении разведывательной работы в тылу противника, можно назвать великим противостоянием невидимых фронтов. Благодаря развитию радиосвязи, средств наблюдения, появлению мощных взрывчатых веществ, а главное — парашютного снаряжения еще в начале 30-х годов во многих странах мира начали проводить эксперименты с высадкой спецгрупп далеко за линией фронта, до ста километров, что по тем временам было пределом возможностей.



Понятно, что вести разведчиков в тыл противника на такое расстояние пешком, «на своих двоих», было невозможно, поэтому основным средством доставки стала высадка с парашютом. Дискуссия, есть ли вообще необходимость забрасывать военнотружеников на большую глубину, продолжалась до самого начала Второй мировой войны.

### «САКВОЯЖНИКИ»

Уже после падения Франции в 1940 году британский Имперский генеральный штаб после длительной борьбы с премьер-министром Уинстоном Черчиллем начал создавать парашютно-десантные части и подразделения, а также знаменитые отряды командос, проходившие помимо горной подготовки еще и парашютное дело. Чуть позже британская Секретная служба совместно с военными создала специальное управление, не только осуществлявшее заброску разведчиков и организовывавшее различные диверсии, но и самое главное — объединившее усилия различных движений Сопротивления на Балканах, во Франции, Голландии, на других оккупированных германскими войсками территориях.

Как написал Черчилль в своих мемуарах «Вторая мировая война», главной задачей было «зажечь оккупированную территорию». Именно с 1940 года ведут свою историю эскадрильи «саквоажников» (Sagrebaggers), осуществлявшие заброску на оккупированные территории разведчиков (а иногда и их эвакуацию), а также снабжение различных формирований Сопротивления.

Первыми «карпетбеттерами» были британские экипажи на «Стирлингах», «Галифаксах», а позже и «Ланкастерах». С 1942 года к своим английским коллегам присоединились американские пилоты на «летающих крепостях» и «либерейторах». История «саквоажников» широко описана в различной литературе, более того, нынешнее американское командование специальных операций ВВС (AFSOC) официально считает своими прародителями «карпетбеттеров».

Между тем работа летчиков советской дальней авиации в годы Второй мировой войны, выполнявших на порядок больше вылетов зачастую в более сложных условиях противодействия немецкой авиации и ПВО,

упоминается только в мемуарах самих пилотов, а также всего в нескольких работах по истории ВОВ.

### РАБОЧАЯ ЛОШАДКА РАЗВЕДЧИКА

Еще в начале 30-х в Советском Союзе стали проводиться исследовательские учения по теме глубинной заброски разведывательных групп в тыл вероятного противника. Правда, уже к 1935 году в силу определенных обстоятельств работы во многом были свернуты и возобновились только в Финскую войну, когда во время позиционного тупика при штурме линии Маннергейма советскому командованию экстренно потребовалось получить достоверные и оперативные разведывательные данные. Чуть позже были предприняты попытки организации диверсионной работы в тылу финских войск.

Во многом такая поспешная работа оказалась неудачной. Разведчики, прошедшие ускоренный курс парашютного дела, получали травмы не только при приземлении, но и при выходе из самолета. Первоначально при-

адаптации самолетов под нужды работы в тылу врага.

Одной из самых перспективных машин для таких задач был признан бомбардировщик ДБ-3 разработки Сергея Ильюшина. Имея на тот момент достаточно хорошие летно-технические характеристики, позволяющие одиночному самолету ночью или в сложных метеословиях оторваться от истребителей противника и прорвать ПВО, а также оснащенный современным комплексом аэронавигационного оборудования, ДБ-3, а позже и ДБ-3Ф (ставший Ил-4) имел один существенный недостаток — с него нельзя было сбрасывать десант.

Правда, конструкторское бюро Сергея Ильюшина быстро справилось с задачей, разработав специальную кабину для транспортировки и десантирования 10–11 разведчиков, закрепляющуюся на внешние бомбодержатели. Следует отметить, что работы по таким кабинам были начаты еще в начале 30-х.

Как рассказали в ОАО «Авиационный комплекс Ильюшина», с самых первых дней войны в Воронеже под руководством Александра Сергеевича Москалева был налажен выпуск кабин, оборудованных в задней части десантным люком. Такое техническое решение обеспечивало парашютистам максимальную безопасность при десантировании по сравнению с ранее предложенными боковыми люками.

Помимо кабин для сброса грузов были разработаны специальные контейнеры, размещавшиеся не только в бомбоотсеке в фюзеляже, но и на внешних подвесках.

Уже к концу 1941 года удалось отладить организацию доставки разведчиков-диверсантов, заброски грузов и снабжения партизанских отрядов в тылу врага. Часто ошибочно считается, что «рабочей лошадкой» для таких задач служили Ли-2, но фактически основной тягловой силой были бомбардировщики Ил-4 из состава полков авиации дальнего действия. В то же время, когда в тылу противника раздвигалась взлетно-посадочная полоса или хотя бы имелось подходящее место, задачу выполнял Ли-2 (в подавляющем большинстве случаев также из состава АДД).

В мемуарах пилотов, летавших на Ил-4, описывается, что в одну ночь экипаж выполнял вылет для бомбового удара, а в следующую — уже вез грузы в тыл противника. Если в 1941 — начале 1942 года для работы в тылу противника из состава АДД выделялись отдельные машины и звенья, то чуть позже Ил-4 летали целыми эскадрильями, а потом и полками.

По информации АК имени С. В. Ильюшина, пик работы пришелся на 1943 год. Перед началом боев на Курской дуге советское командование начало так называемую рельсовую войну, когда отряды партизан, а также специально подготовленные разведывательно-диверсионные группы не только следили за перевозкой немецкой техники и войск в интересах операции «Цитадель», но и активно разрушали железнодорожное полотно, мосты, а иногда и станции, портили подвижной состав и уничтожали вражеские эшелоны.

Понимая, что самолет с опытным экипажем не всегда получается перехватить, еще в 1942 году немцы разработали специальные меры по поиску высадившихся отрядов разведчиков. Но в 1943-м у экипажей Ил-4 появились ответные тактические приемы для запутывания противника на земле, в частности «несколько посадочных площадок», благодаря чему разведчики беспрепятственно высаживались, не боясь столкнуться с отрядами фельдандармерии в точках приземления.

И все же заброска десанта часто превращалась в смертельно опасную игру, когда экипажи Ил-4, отрываясь от огня ПВО и гитлеровских истребителей, обманывая отряды охотников на земле, имитировали высадку, чтобы окончательно запутать противника.

И после победы на Курской дуге экипажи Ил-4 продолжали высаживать разведчиков в тылу противника. Летали над Польшей и над Чехословакией, по некоторым данным — даже в Югославию. До самого конца Великой Отечественной войны, до Победы.

Уникальный опыт пилотов бомбардировщиков оказался использован и после нее, но уже в военном-транспортной авиации. Правда, отдельные, специализирующиеся на высадке разведывательных органов глубоко в тылу врага самолеты в ВВС СССР, а потом и в России так и не появились.



**ИЛЮШИН**  
группа компаний ОАК

## НА ХОД ИЛ-2 — ИЛ-4 ПРОТИВНИК ТАК И НЕ НАШЕЛ, ЧЕМ ОТВЕТИТЬ



В Североморске, недалеко от штаба Северного флота стоит памятник морским летчикам, воевавшим в годы Великой Отечественной войны. На скале установлен настоящий самолет-торпедоносец Ил-4, отбившийся в этих местах.

## МОРСКИЕ ОХОТНИКИ

За годы войны на Севере, Балтике, Черном море и на Дальнем Востоке торпедоносцы ДБ-3Т и Ил-4Т не только потопили большое количество вражеских транспортов, но и бомбили наземные цели, ставили морские мины, патрулировали акваторию в поисках вражеских кораблей. Но основные научные и технические исследования по истории создания и производства, а самое главное — по боевому применению, как, впрочем, и мемуары летчиков, посвящены легендарному Ил-2. В частности, достаточно подробно описывается работа штурмовых авиационных полков морской авиации, оснащенных этими машинами.

Ил-2 не только огнем бортового оружия и ракетами подавляли средства ПВО на кораблях противника, но и наносили так называемые топ-мачтовые удары, когда сброшенная бомба, отскакивая от водной поверхности, поражает корабль в борт. Для такого маневра самолет должен идти на низкой высоте. Как говорится — на уровне мачт, отсюда и название «топ-мачтовик».

Необходимо заметить, что уже в 1943 году минно-торпедоносцы и штурмовые авиационные объединения свои усилия, и во многом благодаря такому взаимодействию советская морская авиация достигла выдающихся результатов. Но до сих пор действия морских штурмовых полков на Ил-2 и минно-торпедных на Ил-4Т рассматриваются отдельно. При этом зачастую делаются парадоксальные выводы о высоких потерях и низких результатах работы. Анализ совместных действий флотских штурмовиков и торпедоносцев показывает высокую эффективность морской авиации и выдающиеся характеристики машин, разработанных в ильюшинском КБ.

### ТОРПЕДОНОСЦЫ

Командование Рабоче-крестьянского Красного флота уделяло пристальное внимание развитию минно-торпедной авиации. Разрабатывались современные авиационные торпеды, мины, прицелы, позволяющие поражать цели не только в различных метеословиях, но и в любое время суток.

Но какие бы ни велись работы по созданию вооружения, главное составляющее успеха — самолет-носитель, которым был изначально выбран бомбардировщик ДБ-3Ф, а позже и его «преемник» — ДБ-3Ф, переименованный в Ил-4. Стоит отметить, что устаревшие на начало 1941 года выпущенные в 30-х торпедоносцы ДБ-3Т также приняли активное участие в войне с Японией в августе 1945-го и добились весьма высоких результатов.

В настоящее время в работах по истории советской торпедоносной авиации зачастую звучит критика в адрес Ил-4Т, в частности считается, что одна из самых серьезных проблем — сложность в управлении самолетом на низкой высоте и скорости. Именно на таких режимах полета и производится пуск торпед. Но нельзя отрицать того факта, что проблемы с устойчивостью на низких высотах были и у одноклассников Ил-4Т — британских «Хемпдена» (у советских морских летчиков даже была поговорка: «Ты мне друг или «Хемпден»?»), «Бофортов», а также немецких He-111 и других.

В целом, как признают многие исследователи, сложности с устойчивостью преследовали все переоборудованные из бомбардировщиков торпедоносцы, но конечный результат во многом зависел от уровня подготовки летного состава морской авиации, который в Советском Союзе был на весьма высоком уровне. Достаточно вспомнить, что именно морские летчики первыми еще летом 1941 года бомбили Берлин.

Говоря об эффективности советской минно-торпедной авиации, следует учитывать

тот факт, что Кригсмарине на начало войны уже имели богатый опыт отражения воздушных ударов английской береговой командования по судам и боевым кораблям. Немцы сводили суда в караваны, выделяя боевые корабли не только для сопровождения, но и для противовоздушной обороны. Очень редко и только в исключительных случаях конвой не прикрывали с воздуха истребители.

### ДВА ИЛА В ПАРЕ

Несмотря на столь сильное противодействие, экипажи советских торпедоносцев все же прорывались к транспортам и поражали их. Но уже в 1942 году делать это становилось все сложнее, хотя для защиты торпедоносцев в обязательном порядке выделялось истребительное прикрытие.

Немецкие средства ПВО, установленные на кораблях, в основном малокалиберные автоматы, становились более опасными для достаточно тяжелых Ил-4Т. Примечательно, что уже тогда на зенитных установках противника появились баллистические вычислители, дистанционные взрыватели и т. д.

Считается, что идея применить Ил-2 для удара по вражеским кораблям впервые появилась на Балтийском флоте, хотя первая такая атака на вражеский конвой была проведена морскими летчиками Северного флота. Тактика действий выглядела достаточно простой. Советские истребители сковывали немецкие воздушные истребители, а затем в ход шли Ил-2, наносившие удар по кораблям и судам противника, стараясь выжить в первую очередь средства ПВО, а также, если повезет, и обезвредить вражеские «посудины». Следом за штурмовиками на торпедную атаку выходили Ил-4Т.

Понятно, что даже огнем 23-миллиметровой пушки и реактивными снарядами потопить вражеское транспортное судно было достаточно тяжело, и в 1944 году советские летчики освоили новую для них тактику «топ-мачтового» бомбометания. Первоначально на Балтике для этих целей использовались переданные по ленд-лизу американские бомбардировщики А-20 «Бостон», но позже пилоты морских штурмовых авиационных полков также освоили этот маневр.

Правда, к этому времени морские бои на Балтике стали довольно редким явлением, впрочем, как и на Севере и на Черном море. Но все же новая тактика, когда после удара штурмовиков и торпедоносцев разгром противника завершали «топ-мачтовики», дала свои результаты.

В августе 1945-го советские торпедоносцы и морские штурмовики во время боев на Дальнем Востоке за достаточно короткий срок нанесли существенный урон японскому судостроению, фактически заблокировав многие гарнизоны противника от помощи с моря.

Активно взаимодействовали штурмовики Ил-2 и торпедоносцы Ил-4 во время ударов по вражеским портам и при поддержке действий Сухопутных войск, особенно на Черном море.

Надо признать, что именно связка двух легендарных машин, разработанных Сергеем Ильюшиным, — «летающего танка» Ил-2 и бомбардировщика Ил-4 оказалась важной для Победы над фашистской Германией и Японией на море. В тяжелых боях против сильного, обученного, а главное — оснащенного передовыми техническими средствами противника морские летчики смогли переломить ход борьбы на своем театре военных действий, не только нанеся значительный урон вражеским флотам, но и фактически загнав немецкие и японские боевые корабли и суда в их базы.