

ТРУЖЕНИК НЕБА

(продолжение)

Клеванец Ю.В.

3. Война

3.1 Великая Отечественная

Итак, ситуация на 22.06.1941. ВВС и авиация флота имели около 50 самолётов типа ПС-84, которые в основном использовались как штабные. «Аэрофлот» располагал 82 машинами ПС-84 и ДС-3. Все или почти все были в пассажирском варианте. С 1939 г. разрабатывались и испытывались десантный и транспортный, а также санитарный варианты. Все со снятыми креслами, с усиленным полом, без туалетов, теплозащиты и системы обогрева. Десантный позволял перевозить 25–30 (в перегрузку) парашютистов с оружием, которые внутри рассаживались на длинные скамейки по центру пола спиной друг к другу. Десантирование производилось в 2 двери в хвостовой части фюзеляжа, те, что сидели лицом к левому борту, прыгали через левую дверь, остальные в правую. Вся операция занимала 16–20 секунд, десант за это время не сильно разлетался в воздухе и приземлялся на площадку 500×500 м.

До войны в СССР на учениях отрабатывалось десантирование парашютистов, однако с началом боевых действий оказалось, что опыт применения этого рода войск всё-таки недостаточен. Во-первых, не хватало секретности. Если противник узнавал о предполагаемой выброске парашютистов, то одного–двух истребителей хватало, чтобы сорвать операцию, даже и самую крупную. Ну, а во-вторых – пилоты и без вражеских истребителей не всегда хорошо ориентировались, не всегда выдерживали правильный курс, высоту и скорость. В результате десантники разлетались на большие расстояния и вместо того, чтобы выполнять задание после приземления, ещё долго собирались, искали потерявшихся.

ПС-84К (так называли транспортно-десантный вариант) был в этом смысле лучше других самолётов в СССР, но и в случае его применения некоторое время нужно было затратить на предварительные тренировки.

Со снятыми десантными скамейками ПС-84К мог перевозить грузы в тюках и в ящиках или, к примеру, 76,2-мм пушку со снарядным ящиком. В самолёте имелась грузовая дверь 1500×162 мм и кран-балка для грузов.

Санитарный вариант ПС-84И мог перевозить 18 носилочных раненых с сопровождающим.

Реальное производство вариантов «И» и «К» до войны только разворачивалось, а серийный выпуск начался с июля для варианта «К» и с сентября для варианта «И».

Теперь несколько слов об истории тех самолётов, что поступили в эксплуатацию до начала войны.

23 июня Указом СНК СССР ГВФ подчинялся Народному комиссару обороны. 26.06 последовал приказ Ставки ГВК о формировании Московской авиационной группы особого назначения (МАГОН) в количестве 50 самолётов ПС-84, отобранных у ГВФ. Первое крупное задание для этой группы – помощь топливом, боеприпасами и продовольствием, вывоз раненых из котла в районе Волковиск – Новогрудок, в который попали части 10-й и 3-й советских армий. В реальности было несколько полётов на поддержку окружённых войск, эти полёты можно назвать жертвенными. Невысотные, нескоростные, невооружённые, но тяжело гружёные самолёты летали без прикрытия истребителей, в результате – первые потери.

Вообще 30-летние «пиджаки» (так на авиационном жаргоне называли гражданских лётчиков) были, конечно, не столь боевыми ребятами, как 20–25-летние военные пилоты, однако имели гораздо больший и жизненный, и профессиональный опыт. Их не смущали полёты в облаках, в сложных метеоусловиях и ночью, они лучше ориентировались на местности.

Но у «пиджаков» были и специфические недостатки. Гражданские пилоты, к примеру, привыкли ориентироваться в воздухе по линиям желез-

ных дорог и по станциям, а в условиях полётов над занятой врагом территорией это было смертельно опасным делом, так как немцы всегда заботились о хорошем прикрытии своих перевозок силами ПВО. Пришлось переучиваться на ориентирование по рекам и озёрам.

Ну и, конечно, сами ПС-84, равно как и «Дугласы», очень устойчивые в полёте, но соответственно, инертные при маневрировании, требовали обязательного истребительного прикрытия при выполнении боевых заданий.

Следующее важное задание для МАГОН и экипажей ГВФ – это налаживание воздушных мостов для снабжения окружённых городов: сперва Ленинграда, а потом и Севастополя. Уже летом 1941 года первые полёты в Ленинград добавили список потерь экипажей транспортников. В результате с августа 1941 года все выпускаемые самолёты ПС-84 стали оснащаться верхней стрелковой точкой, турелью МВ-1 (конструкции Можаровского-Веневидова) с пулемётом ШКАС (Шпитального-Комарницкого, авиационный, скорострельный; скорострельность 1800 выстрелов в минуту, запас 1500 патронов). В следующем месяце добавили ещё 2 ШКАСа в боковых окнах. В экипажи стали включать стрелков. Находящиеся в эксплуатации самолёты тоже переоборудовались и дооснащались стрелковыми точками силами заводских бригад и аэродромных техников. При этом вследствие отсутствия ШКАСов в боковые окна порой ставились пулемёты ДА (Дегтярёва авиационный). В это же время кресла пилотов усилили 8-мм броневыми спинками.

Продолжим рассказ об истории эксплуатации. Осенью 1941 года была организована Ленинградская АГОН в составе 30 самолётов. Московская группа в это время была подключена к снабжению Севастополя. Всего экипажами МАГОН было сделано 229 вылетов на аэродром Херсонес, перевезено более 300 тонн грузов, вывезено 2168 раненых. Ленинградская группа с 10.10 по 25.12 1941 года, как сообщается в литературе, перевезла в осаждённый город 6 тыс. тонн грузов, вывезла из города 50 тысяч жителей и раненых. Но, кроме того, в Ленинграде в это время продолжали работать военные заводы, в частности завод авиационного приборостроения. Самолёты АГОН снабжали заводы материалами и вывозили их продукцию на Большую землю.

В перерывах между участием в крупных транспортно-десантных операциях самолёты МАГОН по заданиям НКВД и ГРУ забрасывали в тыл противника диверсионные и разведыватель-

ные группы. Так, в частности, в сентябре 1941 года в Любанский район Минской области была заброшена группа Г.М. Линькова, а в феврале следующего, 1942 года группы В.В. Щербины и Д. Кеймаха.

В октябре 1941 года все наличные на московских аэродромах транспортные самолёты были задействованы в переброске под Орёл воздушно-десантного корпуса. Самолёты взлетали с перегрузкой, так как брали на борт по 30 бойцов. Всего было перевезено 5440 человек.

В том же октябре фронт приблизился к Химкам. 14.10 был получен приказ на эвакуацию завода №84 в Ташкент. Часть работников участвовала в перевозке и погрузке оборудования, часть достраивала самолёты из имеющихся заделов. Всего с 14.10 по 18.11 1941 года в Ташкент было отправлено 996 вагонов с оборудованием и материалами. В Химках до прекращения работ было построено 237 самолётов. Из 9332 работников завода в Ташкент приехали 4373. Часть осталась на месте для ремонта самолётов, несколько сотен погибли или были покалечены немецкими бомбами во время переезда. Весь декабрь в Ташкенте шла подготовка производства. Отдельно надо отметить, что А.А. Сеньков, как работник ЦАГИ, эвакуировался вместе со своим институтом в Куйбышев, а на Ташкентский завод был назначен новый главный конструктор И.П. Мосолов. Уже в январе 1942 года здесь были выпущены первые 8 ПС-84К. В феврале были построены ещё 16, а с марта начался ритмичный выпуск по самолёту в сутки. Бывший нарком авиапромышленности А.И. Шахурин в своих мемуарах пишет, что наркоматом был даже организован выпуск кинофильма о том, как следует организовывать ритмичную работу авиационного производства на примере Ташкентского завода.

В то же время произошла ещё одна реорганизация эксплуатирующих подразделений. В марте 1942 года приказом Ставки была сформирована Авиация дальнего действия (АДД). В апреле, опять же по приказу Ставки, в АДД влилась Московская АГОН. Она стал теперь называться Первой воздушно-транспортной дивизией. Дивизия эта состояла из 2 полков, 101-го и 102-го. 101 полком командовала Валентина Степановна Гризодубова, Герой Советского Союза.

Авиация ГВФ в то же время была переименована в Военно-транспортную авиацию (ВТА) и делилась по-военному: на полки и дивизии. Отдельная дивизия (до того – авиаотряд в 60 самолётов типа ПС-84) была передана в ведение

Наркомата авиационной промышленности, экипажи этого подразделения, по воспоминаниям наркома А.И. Шахурина, отнюдь не сидели без дела.

В настоящей работе мы будем больше всего внимания уделять именно 101 полку АДД и самолётам ГВФ-ВТА, поскольку их чаще всего привлекали да снабжения белорусских партизан (конечно, в ГВФ были самолёты разных типов, а не только ПС-84).

Один из самолётов 101 полка в апреле 1942 года на подмосковном аэродроме оборудовали подфюзеляжными держателями авиационных бомб, прямо в одном из окон установили бомбардировочный прицел, произвели несколько испытательных полётов на бомбометание. Результат получился неплохой. Нарком авиапромышленности Шахурин лично пошёл к Сталину с докладом об этом эксперименте. Именно в тот момент в связи с эвакуацией на фронте крайне не хватало бомбардировщиков. Сталин одобрил инициативу, и с этого времени на Ташкентском заводе стали выпускать модификацию ПС-84 НБ (ночной бомбардировщик). Надо заметить: что новая модификация могла участвовать и в транспортных, и в десантных операциях, поскольку бомбы крепились только на наружных подвесках. Первые самолёты НБ стали поступать в подразделения Авиации дальнего действия уже в мае 1942 года. Один такой самолёт поднимал 4 бомбы калибра 250 кг, радиус действия при этом составлял 1000–1200 км. В перегрузку возможно было использование и четырёх 500-килограммовых бомб. Немного позже вариант НБ начали оснащать дополнительно подкрыльевыми направляющими для реактивных снарядов. Три задних пулемёта заменили одним, но калибра 12,7 мм. В носу был установлен неподвижный ШКАС для стрельбы вперёд. Самолёты с таким вариантом размещения вооружения строились затем в течение всей войны.

Дальность полёта со всем вооружением и с 1 тонной бомб составляла до 1200 км, с 2 тоннами около 500 км, скорость рейсовая 220–240 км/ч, максимальная до 340 км/ч, высота полёта средняя 2000–2500 м, мощность моторов АШ-62: взлётная 1000 л. с., нормальная на высоте 1500 м – 840 л. с., нормальная расчётная 738 л. с. Потребная длина ВПП 400–450 м, посадочная дистанция с высоты 25 м – 1300 м.

Во время войны была выпущена серия машин с моторами М-88 с максимальной мощностью 1100 л. с. Прототип этого мотора с названием

«Мистраль-Мажор К14» был закуплен у французской фирмы «Гном-Рон» в 1932 году примерно тем же порядком, что и «Циклон» у американцев и выпускался на Запорожском моторном заводе под индексом М-85. Прототип 14-цилиндровый, как и мотор «Твин Уосп» фирмы «Пратт-Уитни», о котором говорилось выше. Поскольку французский двигатель более ранней разработки чем американский, то у него несколько меньше степень сжатия и обороты. Советские инженеры немедленно принялись устранять этот недостаток, так появились моторы М-87 и М-88 в разных вариантах. Ценным свойством мотора М-88 было то, что его нагнетатель позволял «держаться» максимальной мощностью до высоты 4500 метров. Все лётные параметры с такими моторами были несколько выше, например, максимальная скорость возросла до 350–360 км/ч.

Когда в 1-ой транспортной дивизии АДД самолётов варианта НБ стало больше, чем просто транспортных, её переименовали в Ночную бомбардировочную. Уже в июле 1942 года ночных бомбардировщиков ПС-84 было 150 машин. «Ночники» АДД набирались опыта в бомбардировках железнодорожных станции. А в августе 1942 года они уже участвовали в оборонительной фазе Сталинградской битвы, бомбили переправы на Дону.

В мае 1942 года начал действовать Центральный штаб партизанского движения (ЦШПД). С мая же Авиация дальнего действия приступила к регулярной заброске десантов на территорию, оккупированную противником. Так, в частности, были заброшены десанты в окрестности Минска, в Любанский, Мозырский, Бобруйский районы Белорусской ССР. В состав десантов входили радисты с рациями. В мемуарах ветеранов партизанского движения это событие отмечается как отдельная важная веха.

В Кличевском районе к этому времени уж действовала партизанская зона. Поэтому было принято решение об организации там партизанского аэродрома, для чего в Кличев вылетели офицеры-техники. Аэродром (лучше сказать посадочную площадку) строили всем миром: и партизаны, и окрестное население, а в ночь на четвёртое июня 1942 года здесь приземлился первый самолёт с Большой земли. Это был ПС-84К 101-го полка АДД, командир экипажа Виталий Павлович Бибикив. Если появление радистов в партизанских отрядах расценивается авторами-мемуаристами как важное событие, то прилёт самолёта стал настоящим праздником. На площадку шли

делегации окрестных деревень, чтобы только посмотреть на самолёт. Мемуаристы пишут, что появление связи с Большой землёй принесло партизанам надежду: теперь каждым обратным рейсом из Кличева вывозились раненные, больные, дети, семьи командиров.

С середины июля в Кличев вылетало до 12 самолётов разных типов ежедневно. В это же время строилась площадка в Любанском районе (Альбинский лес). Бегомльские партизаны пытались отбить довоенный ещё аэродром и закрепить вокруг него; началось строительство площадки в районе Могилёва. Также в разных районах Белорусской ССР расчищались площадки для выброски грузов. ЦШПД посылал на оккупированную территорию десятки специалистов. Было признано целесообразным на площадке для парашютной выброски организовать обслуживающую команду в 15–20 человек. На посадочной площадке должны были работать постоянно 40–45 человек. При этом каждая посадочная площадка прикрывалась силами 1000–2000 партизан в две–три линии. Также проявилась потребность организации метеослужбы в партизанских зонах. ЦШПД начал посылать на оккупированную территорию специалистов и офицеров – метеорологов.

Партизанам везли не только оружие, но и кинопередвижки с советскими фильмами, и просто газеты. В литературе сообщается, к примеру, что номер газеты «Правда» с докладом Сталина к 24 годовщине Октябрьской революции прочитали в 3 районах Витебской области не менее 40 тысяч человек.

С приобретением опыта экипажи АДД, ГВФ и фронтовой авиации, обеспечивающие партизан, демонстрировали во время выполнения заданий высокую выучку и бесстрашие. Так, в литературе отмечается подвиг экипажа 101-го полка АДД под командованием М.И. Поповича, перевозившего боеприпасы для партизан бригады Заслонова. В день его вылета немцы атаковали партизанскую посадочную площадку. Узнав об этом, командир экипажа принял решение продолжать выполнение задания. Самолёт сел под огнём, разгрузился под огнём и взлетел под огнём противника.

Надо отметить, что враг вообще не сидел сложа руки. Кроме постоянных попыток отбить посадочные площадки или устроить диверсии немцы

и местные коллаборанты делали ложные площадки, чтобы сбить с толку лётчиков. Экипажи должны были находить ночью среди горящих в нескольких местах костров нужные, чтобы не попасться врагу.

Некоторым экипажам удавалось на своих тяжёло гружёных машинах не только уходить от огня немецких ночных истребителей, но и сбивать самолёты противника.

В сентябре 1942 года вышел приказ Главкома ВВС о переименовании самолётов типа ПС-84 в Ли-2 по имени Б.П. Лисунова, главного инженера Химкинского, а затем Ташкентского авиационных заводов.

В том же месяце был совершён первый массовый вылет на перевозках грузов к партизанам, в котором были задействованы все самолёты 101-го полка АДД.

Осенью 1942 года немецким оккупационным командованием на территории Белорусской ССР проводилась первая крупномасштабная карательная операция. Соответственно, усилилась и боевая работа советской военно-транспортной и дальней авиации по снабжению партизан. Сообщается, что только 101 полк АДД совершил в ноябре–декабре 1942 года совершил 200 самолёто–вылетов к партизанам.

Всего в декабре 1942 года на территории БССР действовали уже 13 посадочных площадок, в том числе одна на льду озера Червонное.

В начале следующего, 1943 года Ли-2 получили последнее за время войны крупное усовершенствование: был разработан глушитель-пламегаситель ГАМ-10, в апреле прошли испытания, после чего этими агрегатами стали оснащать серийные самолёты.

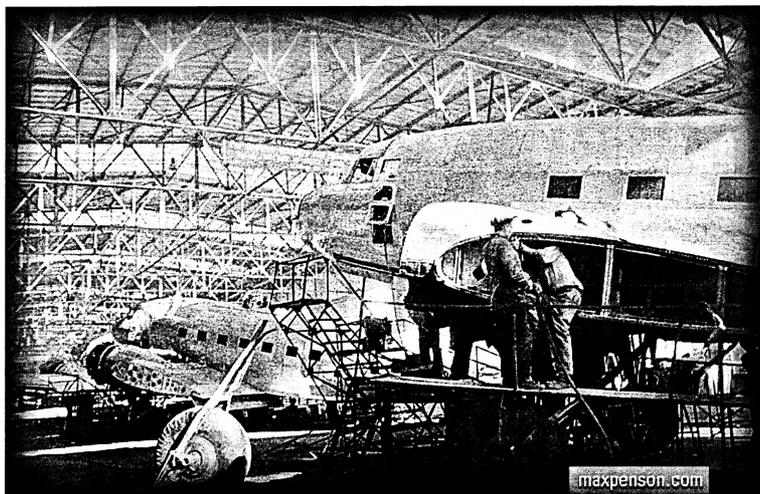


Рис. 1. Сборка самолётов Ли-2

Всю зиму 1942–43 годов не прекращалось снабжение партизан самолётами Ли-2 Авиации дальнего действия. В литературе отмечаются самые удивительные случаи. Так, сообщается, что в ночь на 18.03.1943 года экипаж Ли-2 101-го полка АДД, командир корабля С.С. Запыленов, вывозил из-под Могилёва раненных и женщин. Во время перелёта линии фронта машина попала под обстрел с земли. От испуга у одной из женщин, жены командира партизанского отряда №620, начались роды. Экипажу пришлось и пробиваться через огонь, и оказывать медицинскую помощь. Самолёт благополучно приземлился на свой аэродром в 4 часа утра.

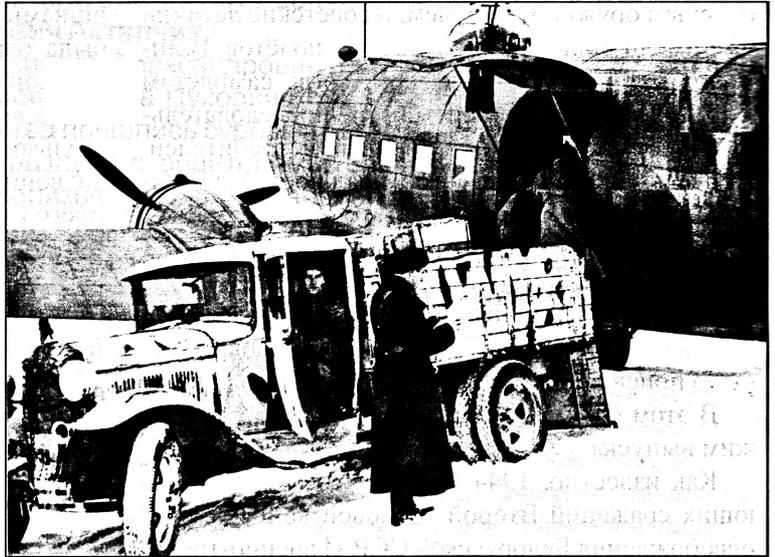


Рис. 2. На прифронтовом аэродроме

В следующем месяце ЦШПД организовал первую крупную операцию по нарушению железнодорожного сообщения в тылу врага. Соответственно, к транспортным самолётам АДД была подключена целиком 1-я авиационная транспортная дивизия, входившая ранее в ГВФ, под командованием М.П. Казьмина. Эта дивизия также оснащалась самолётами Ли-2. Всего АДД и ГВФ-ВТА за апрель месяц доставили белорусским партизанам 373 т грузов и перевезли 48 специалистов-подрывников.

В то же время в части ночной бомбардировочной и транспортной авиации начали поступать американские самолёты Си-47, «родные братья» Ли-2, полученные по Ленд-Лизу. Надо заметить, что для перегонки истребителей, бомбардировщиков и транспортных машин с Аляски на советский Дальний Восток И. Сталин распорядился снять с фронта две лучшие авиадивизии. Перегонка осуществлялась так: самолёт Си-47 перевозил наших лётчиков на Аляску, затем, на обратном пути он же становился самолётом-лидером, так как в его экипаже был штатный штурман. Остальные машины гуськом летели за лидером. Действовал также и трансатлантический маршрут перегонки, через Марокко. Всего за годы войны СССР получил от США около 700 «Дакот» Си-47 (встречается цифра 719, но неизвестно, учитываются ли здесь те «Дугласы», что были закуплены ранее).

К этому времени на самолёты «Дугласа» устанавливались двигатели фирмы «Пратт-Уиттни», дальнейшее развитие упоминавшегося ранее «Твин Уосп» мощностью от 1200 до 1400 л. с. Поэтому американские «Дугласы» были несколь-

ко быстрее и грузоподъёмнее советских, могли перевозить в качестве нормальной нагрузки 28 десантников. На «Дакотах», кроме того, были более мощные радиостанции, на них не текли краны. Лучше работала антиобледенительная система, ресурс воздушных винтов фирмы «Гамильтон» был в пять раз больше, чем у советских ВИШ-21. За всё за это американский «Дуглас» был любим советскими техниками.

Летом 1943 года, во время проведения крупных наступательных операций Красной Армии, продолжилось снабжение партизан самолётами ночной бомбардировочной и транспортной авиации. При этом ночные бомбардировщики по-прежнему бомбили по ночам транспортные объекты противника. Транспортники на своих Ли-2 в сентябре 1943 года, во время проведения Киевской операции, перебрасывали крупные десанты на Барвенковский плацдарм на правом берегу Днепра. В этой операции участвовали Ли-2 трёх дивизий ГВФ-ВТА.

Нужно сказать, что и противник в это время не терялся, а наращивал свои силы. Со второй половины 1943 года на Восточном фронте появляются специальные ночные истребители с радиолокаторами «Лихтенштейн». Это были переделанные бомбардировщики Ю-88, До-17 и истребители Ме-110. Система «Лихтенштейн» позволяла «захватывать» цель на расстоянии 4 км, до того истребитель наводился по командам с земли. Ещё и раньше немецкие самолёты оснащались высокочастотной радиосистемой опознавания «свой-чужой». Локаторы вместе с системой опознавания делали немецкие ночные истребители весьма

опасным оружием. Впрочем, и советские лётчики уже имели большой опыт ночных полётов. В литературе приводятся примеры, когда самолётам Ли-2 удавалось уклониться от последовательных шести атак немецких ночных истребителей. Противник впустую расстреливал боезапас и выходил из боя. Однако в 1943 году с задания не вернулись 22 самолёта 101 полка АДД.

Всего за 1943 год этот полк совершил 622 вылета к белорусским партизанам, вывез более 1600 раненых. Группе лётчиков и штурманов полка было присвоено звание Героя Советского Союза.

В этом году Ташкентский завод вышел на режим выпуска двух самолётов в сутки.

Как известно, 1944 год стал временем решающих сражений Второй Мировой войны, годом освобождения Белорусской ССР. И военно-транспортная, и дальняя авиация в это время наращивают интенсивность снабжения партизан. В литературе говорится, что АДД перебросила партизанам в январе 14,8 т грузов, в феврале 40,7 т, в марте 58,1 т, забросила 34 десантника, вывезла 93 раненных. Только в марте 1944 года транспортная авиация совершила не менее 300 вылетов к партизанам, при этом потеряв 3 самолёта. Кроме перевозки грузов самолёты Ли-2 с приближением фронта стали ещё и буксировщиками планеров.

Многие экипажи 101 полка АДД и транспортной авиации были награждены в 1944 году по ходатайству партизан медалями «Партизану Великой Отечественной войны», несколько экипажей были символично зачислены в партизанские отряды, а одному из соединений барановичских партизан присвоено имя Валентины Гризодубовой.

В начале 1944 года был окончательно деблокирован Ленинград, военные действия переместились на территорию Финляндии. Ночные бомбардировщики Авиации дальнего действия в это время большими группами бомбили Хельсинки, Турку, Оулу, Котку. Самолёты во избежание столкновений шли на задание длинными вереницами с большими интервалами между отдельными ма-

шинами. Заметим, что если в 1942 году в АДД была одна дивизия ночных бомбардировщиков, то к концу 1944 года их стало 5.

Во время операции «Багратион» Ли-2 уже не столько снабжали партизан, сколько перевозили воинские части для ускорения наступления. Всего было перевезено около 42 тыс. человек. В сентябре 1944 года штаб партизанского движения Белоруссии был перевезён на самолётах Ли-2 из Гомеля в Минск, а это около тысячи человек и 95 тонн разных грузов.

В том же сентябре ночные бомбардировщики АДД в массовом порядке применялись для ударов по Венгрии, бомбили Будапешт, Дебрецен, Сегед. Они же снабжали болгарских, словацких и югославских партизан оружием, горючим, продовольствием. В начале 1945 года те же Ли-2 применялись для бомбардировки Кёнигсберга, позднее сбрасывали десанты в Чехию.

Всего заводом №84 было произведено в 1941 году 102 самолёта в пассажирском и 135 в транспортном варианте, в 1942 – 386 ночных бомбардировщиков и военно-транспортных машин, в 1943 – уже 641 машина, в 1944 было вновь выпущено 10 пассажирских самолётов и 617 самолётов военного назначения, в 1945 – соответственно 40 гражданских и 458 военных машин.

На 22.06.41 ГВФ имел 82 самолёта типа «Дуглас» и ПС-84, на 01.06.1945 в ГВФ-ВТА насчитывалось 357 самолётов типа Ли-2 и С-47, общие потери 257 машин, из них сбито в бою 107.

На вооружении АДД на 01.01 1943 было 84 самолёта Ли-2, в июле того же года – 150, ещё через год – 400, в мае 1945 года – 593. Ночные бомбардировщики были самой многочисленной частью Авиации дальнего действия. Общие потери самолётов типа Ли-2 в АДД за время войны 387.

Общий налёт за время войны самолётов типа Ли-2 составил около 2 млн часов, перевезено 1,5 млн бойцов и командиров, 123 тыс. тонн грузов, эвакуировано более 360 тыс. раненых, в том числе 12 тыс. партизан, к партизанам отправлено 66 тыс. человек.