

**БОЛЬШОЕ НЕБО ДАЛЬНЕЙ АВИАЦИИ**

**СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ**

**ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА**

Михаил Жирохов

# **БОЛЬШОЕ НЕБО ДАЛЬНЕЙ АВИАЦИИ**



**СОВЕТСКИЕ ДАЛЬНИЕ БОМБАРДИРОВЩИКИ  
В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ**

**1941—1945**

**СРАЖЕНИЯ  
В ВОЗДУХЕ**



**ВОЕННАЯ  
АВИАЦИЯ  
XX ВЕКА**

М. Жирохов

ISBN

## Annotation

Книга посвящена истории советской дальнебомбардировочной авиации. Особое внимание уделено этапам ее становления и первому опыту боевого применения в 1930-е гг. в военных конфликтах на оз. Хасан и р. Халхин-Гол, в период «освободительного похода» в Польшу и особенно во время «зимней» войны с Финляндией 1939-1940 гг. Основное внимание в книге уделено анализу боевых действий дальнебомбардировочной авиации в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг., а также совершенствованию ее организационной структуры и материальной части. Работа рассчитана на широкий круг читателей.

- [Михаил Жирохов](#)
  - [ВВЕДЕНИЕ](#)
  - [НАЧАЛО БОЛЬШОГО ПУТИ](#)
  - [ВРЕМЯ БОЛЬШИХ КРЫЛЬЕВ](#)
  - [НОВАЯ ВОЛНА](#)
  - [БОЕВОЕ КРЕЩЕНИЕ](#)
    - [КИТАЙ](#)
    - [ХАСАН](#)
    - [ХАЛХИН-ГОЛ](#)
    - [«ОСВОБОДИТЕЛЬНЫЙ ПОХОД» В ПОЛЬШУ](#)
    - [СОВЕТСКО-ФИНСКАЯ ВОЙНА](#)
    - [ПРИСОЕДИНЕНИЕ БЕССАРАБИИ](#)
  - [ПЕРЕД БОЛЬШОЙ ВОЙНОЙ](#)
  - [1941 ГОД. ТРАГИЧЕСКОЕ НАЧАЛО](#)
  - [НА БЕРЛИН!](#)
  - [ТЯЖЕЛАЯ ОСЕНЬ 41-го](#)
  - [1942: ПОИСК ОПТИМАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ](#)
  - [СТАЛИНГРАД](#)

- [ФРОНТЫ 42-го](#)
- [ГОД КОРЕННОГО ПЕРЕЛОМА: 1943-й](#)
- [ВСЛЕД ОТСТУПАЮЩЕМУ ВРАГУ: 1944-1945 ГОДЫ](#)
- [ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА АВИАЦИИ ДАЛЬНЕГО ДЕЙСТВИЯ \[26\]](#)
- [ПРИЛОЖЕНИЯ](#)
  - [Приложение 1.](#)
  - [Приложение 2.](#)
  - [Приложение 3.](#)
  - [Приложение 4.](#)
- [СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ](#)
- [ИЛЛЮСТРАЦИИ](#)
- [notes](#)
  - [1](#)
  - [2](#)
  - [3](#)
  - [4](#)
  - [5](#)
  - [6](#)
  - [7](#)
  - [8](#)
  - [9](#)
  - [10](#)
  - [11](#)
  - [12](#)
  - [13](#)
  - [14](#)
  - [15](#)
  - [16](#)
  - [17](#)
  - [18](#)
  - [19](#)
  - [20](#)
  - [21](#)
  - [22](#)
  - [23](#)

- [24](#)
  - [25](#)
  - [26](#)
  - [27](#)
- [comments](#)
  - [1](#)
  - [2](#)
  - [3](#)
  - [4](#)
  - [5](#)
  - [6](#)
  - [7](#)
  - [8](#)
  - [9](#)
  - [10](#)
  - [11](#)
  - [12](#)
  - [13](#)
  - [14](#)
  - [15](#)
  - [16](#)
  - [17](#)
  - [18](#)
  - [19](#)
  - [20](#)
  - [21](#)
  - [22](#)
  - [23](#)
  - [24](#)
  - [25](#)
  - [26](#)
  - [27](#)
  - [28](#)
  - [29](#)
  - [30](#)
  - [31](#)

- [32](#)
  - [33](#)
  - [34](#)
  - [35](#)
  - [36](#)
  - [37](#)
  - [38](#)
  - [39](#)
  - [40](#)
  - [41](#)
  - [42](#)
  - [43](#)
  - [44](#)
  - [45](#)
  - [46](#)
  - [47](#)
  - [48](#)
  - [49](#)
  - [50](#)
  - [51](#)
  - [52](#)
  - [53](#)
  - [54](#)
  - [55](#)
  - [56](#)
  - [57](#)
  - [58](#)
-

**Михаил Жирохов**  
**БОЛЬШОЕ НЕБО ДАЛЬНОЙ**  
**АВИАЦИИ**  
**Советские дальние**  
**бомбардировщики в Великой**  
**Отечественной войне.**  
**1941-1945**

# ВВЕДЕНИЕ

Развитие и становление стратегической авиации во всем мире уходит своими корнями в 30-е годы, когда итальянский военный теоретик Джулио Дуэ выдвинул теорию ведения будущей воздушной войны.

Вкратце основные тезисы доктрины Дуэ таковы. Задачей авиации в целом должно было стать не взаимодействие с наземными войсками и флотом, а стратегические бомбардировки в тылу противника. Следовательно, авиация должна быть выделена в полностью самостоятельный род войск, а ее материальная часть — разработана для выполнения только этой задачи. Целью стратегических бомбардировок должны были стать города противника и их население, не снималась и задача уничтожения промышленного потенциала противника. Считалось, что большие потери гражданского населения приведут к моральному упадку и быстрой (в течение нескольких недель, а то и дней) капитуляции противной стороны.

Стоит процитировать его знаменитую книгу «Господство в воздухе»: «Страна, потерявшая господство в воздухе, увидит себя подвергающейся воздушным нападениям без возможности реагировать на них с какой-нибудь степенью эффективности; эти повторные, непрекращающиеся нападения, поражающие страну в наиболее сложные и чувствительные части, несмотря на действия ее сухопутных и морских сил, должны неизбежно привести страну к убеждению, что все бесполезно и всякая надежда погибла. А это убеждение и означает поражение» [\[1\]](#).

В 30-х годах все промышленно развитые страны мира вели интенсивную подготовку своей авиации к

предстоящей мировой войне. Конструкторские бюро практически непрерывно разрабатывали новые типы самолетов, стремительно росли их технические характеристики. Наибольших успехов в создании боееспособной авиации к концу 30-х достигли пять стран: две «демократические» — США и Великобритания и три «тоталитарные» — СССР, Германия и Япония.

Причем интересно, что так называемые «демократические» страны очень серьезно отнеслись к доктрине Дуэ (фактически приняв ее за основу формирования своих авиасил), что привело к созданию просто гигантского количества очень дорогих четырехмоторных стратегических бомбардировщиков в ущерб качественному и количественному развитию авиации поддержки наземных войск и флота (она же авиация поля боя).

В то же время «тоталитарные» страны в конце 30-х сделали ставку на авиацию поля боя, что дало им явное качественное и количественное превосходство над аналогичной авиацией США и Великобритании. В то время как стратегической бомбардировочной авиации в этих странах практически не было. Так, в Германии с большой натяжкой стратегическим можно назвать только четырехмоторный «Фокке-Вульф» ФВ-200 («Кондор»), который, по сути, был лишь переоборудованным пассажирским самолетом.

Это позволило западным историкам утверждать, что развитие стратегической авиации характерно исключительно для морских держав, таких как США и Великобритания, а сухопутные державы (Германия и СССР) более остро нуждаются в авиации поля боя. Это, так сказать, точка зрения, принятая в работах западных исследователей. Однако развитие советской дальнебомбардировочной авиации почти полностью опровергает это устоявшееся мнение.



Историю советской дальней авиации с полной ответственностью можно начинать с царской России. 23 декабря 1914 года император Николай II утвердил решение о создании первого в мире соединения тяжелых воздушных кораблей с символическим названием «Илья Муромец». Командовать эскадрой «богатырей» был назначен бывший морской офицер, председатель Совета акционерного общества Русско-Балтийского вагонного завода М.В. Шидловский.

Боевое крещение эскадра получила в годы Первой мировой войны, причем экипажами было совершено порядка 400 боевых вылетов. Примечателен тот факт, что собственные потери составили всего один сбитый в воздушном бою бомбардировщик, еще три было подбито.

Революция 1917 года обернулась настоящей катастрофой для зарождающейся дальней авиации. Большинство гигантов были сожжены при подходе немецких войск к Виннице. Тем не менее уже в марте 1918 года с формированием в составе Северной группы ВВС РККАФ группы воздушных кораблей «Илья Муромец» было положено начало советской дальнебомбардировочной авиации. И ничего, что в составе группы было всего три самолета.

В 20-х годах, несмотря на трудности восстановительного периода, страна нашла возможности и силы создать мощную авиационную производственную базу, и результаты титанических усилий не заставили себя долго ждать.

К 1941 году была создана дальняя авиация, на вооружении которой находились самые современные по тем временам самолеты — бомбардировщики ДБ-3 и ДБ-3ф (Ил-4), массово был представлен устаревший ТБ-3, началось поступление на вооружение двухмоторных дальних бомбардировщиков Ер-2 и тяжелых высотных бомбардировщиков ТБ-7 (Пе-8). Всего в составе Авиации

Главного Командования (так тогда назывались «дальники») в то время насчитывалось 2147 кораблей.

Что касается вопросов оперативного применения тяжелых бомбардировщиков в предстоящей войне, то у военного руководства под воздействием повышенного внимания к опыту войн в Испании, Китае, Монголии превалировала мысль о нецелесообразности действий по объектам в оперативно-стратегической глубине противника, что ограничивало рамки воздушных операций и масштабы борьбы за господство в воздухе тактическими действиями над полем боя.

С таким багажом дальнебомбардировочная авиация подошла к началу Великой Отечественной войны, в которой без ее участия не обходилась ни одна крупная операция Красной армии.

## НАЧАЛО БОЛЬШОГО ПУТИ

По окончании Гражданской войны победившие большевики взялись за восстановление военной авиации. Причем уже в 20-х годах партия и правительство ставили задачи не только защиты «завоеваний революции», но и ее экспорта по всему миру. А одним из аргументов должна была стать «длинная рука» — дальнебомбардировочная авиация.

Однако действительность поначалу была очень далека от планов — после списания по ветхости «Муромцев» в строю остались почти исключительно одномоторные бомбардировщики с относительно небольшой дальностью действия. Однако в короткое время разработать и запустить в серию достаточно сложный самолет было невозможно — авиапредприятия стояли в руинах, большинство грамотных специалистов либо уехало в эмиграцию, либо сгинуло в пучине гражданской войны. Поэтому единственным доступным способом была закупка тяжелых бомбардировщиков за рубежом. Тем более что в послевоенной Европе многомоторных самолетов было с избытком. Проблема была в выборе.

В Англию, Францию и Италию отправили делегации, которые должны были разобраться с ситуацией на месте. В 1922 году состоялись попытки налаживания контактов с британской фирмой «Виккерс», однако предварительные договоренности о покупке пяти двухмоторных бомбардировщиков «Вирджиния» реализованы не были <sup>{2}</sup>.

Более плодотворной стала работа делегации во Франции — у фирмы «Фарман» были куплены четыре бомбардировщика «Голиаф». Самолет привлекал советских специалистов не только достаточно низкой

ценой, но и простотой ремонта и доступностью материалов [\[3\]](#). К середине 1925 года купленные машины облетали на заводском аэродроме в Бийянкуре, после чего разобрали и морем отправили в Ленинград. В советских документах аппарат обозначали как «ФГ», «ФГ-ЛД» или чаще всего «ФГ-62».

Одновременно под закупавшиеся бомбардировщики осенью 1925 года был сформирован сначала отряд, а потом и 1-я тяжелая эскадрилья [\[1\]](#). Местом базирования многомоторных машин был выбран Троцк (так тогда называлась Гатчина) недалеко от Ленинграда. Командиром был назначен опытный летчик Алексей Константинович Туманский, специально для этого вызванный из Туркестана. Это был человек необыкновенной судьбы: во время Первой мировой и Гражданской войн он летал на «Муромцах», а с начала 1925 года в составе сводной группы на «Юнкерс-21» и «Юнкере-13» воевал против отрядов басмачей в Средней Азии.

К концу 1925 года «Фарманы» были доставлены на Комендантский аэродром в Ленинграде, где к апрелю 1926 года были собраны две машины. Одновременно экипажи начали подготовку на новой технике. Сложностей было достаточно много, ведь осваивать двухмоторный бомбардировщик приходилось самостоятельно — без наставлений и инструкторов.

Поэтому вполне естественно, что без аварий не обошлось. Так, 18 июня пилот Кудрин разбил машину на посадке. Кроме того, как отмечалось в документах, в процессе эксплуатации французские машины проявили ряд технологических дефектов. Например, из-за вибрации обрывались трубки бензопроводов, на посадке неоднократно лопались покрышки и разгибались обода колес, расходились муфты расчалок.

Однако отметим, что поскольку самолеты изначально покупались для того, чтобы получить опыт

эксплуатации многомоторных машин, то особых претензий от командования к экипажам не было. Фактически подразделение было экспериментальным — на его базе летному и наземному составу предстояло ознакомиться со спецификой бомбардировочной авиации, а также выработать тактику применения бомбардировщиков ночью.

В 1927 году в рамках реорганизации ВВС 1-ю тяжелую эскадрилью переименовали в 55-ю. А осенью 1927 года была сформирована и вторая эскадрилья — 57-я, куда перевели часть летчиков, освоивших ФГ-62. Для вооружения новой эскадрильи передали восемь закупленных в Германии транспортных самолетов «Юнкере» G.24 в варианте бомбардировщика (у нас они получили обозначение ЮГ-1).

Это вполне типичный для фирмы «Юнкере моторен унд флюгцойгбау» цельнометаллический моноплан с гофрированной обшивкой из дюралю. Он был детищем позорного для Германии Версальского мира. Вскоре после разработки машины союзная комиссия заявила протест по поводу суммарной мощности установленных двигателей. Поэтому немцам пришлось делать G.24 без двигателей, отправлять на предприятия-филиалы в Швейцарии и Швеции, откуда они возвращались как «иностранцы». Планировалась сборка этого бомбардировщика на концессионном заводе в Филях.

Первые три самолета были куплены советской стороной летом 1925 года. Тогда же самолет получил и советское обозначение «Юнкере грузовой». Это была просто калька с немецкого фиктивного обозначения Lastenflug-zeug («грузовой самолет»).

Уже в августе 1927 года 57-я эскадрилья приняла участие в маневрах Красной армии: экипажи вели разведку и имитировали налеты на части условного противника.

Отмечены также и вылеты экипажей ночью. Причем не все проходило гладко. Так, 11 августа при возвращении с ночной разведки один из «Юнкерсов» задел на посадке верхушки деревьев и потерпел аварию.

Осенью 1927 года на германские машины стали перевооружать и 55-ю эскадрилью. Тогда же был подписан новый контракт на поставку дополнительной партии из восьми ЮГ-1.

Машины прибыли в СССР в январе 1928 года без вооружения, которое монтировали на заводе в Филях. В итоге ЮГ-1 получили по 12 бомбодержателей Дер-5бис, девять кронштейнов под установку Дер-5бис и три бомбосбрасывателя Сбр-8 (Щербакова). Отметим также, что еще в Германии на машины установили турели советского образца и радиостанцию «Телефункен». В дальнейшем под этот стандарт постепенно подогнали и ранее полученные машины.

В августе 1928 года 55-ю эскадрилью привлекли к большим войсковым маневрам на Украине. При этом четыре ЮГ-1 и два Р-1 воевали на стороне «синих». Из Гомеля летчики совершали ночные «налеты» на железнодорожные узлы Бахмач, Носовка, Нежин и аэродромы условного противника [{4}](#)\_. Посадку в темноте проводили, обозначая посадочные площадки светом керосиновых фонарей. На этих маневрах также впервые использовали прожектора, которые работали и как световые маяки. «Юнкерсы» обеспечивали и дальнюю разведку «синих».

По окончании учений ЮГ-1 совершили групповой дальний перелет по маршруту Одесса — Киев — Витебск — Гатчина, причем часть пути экипажи шли без видимости земли, чисто по приборам [{5}](#)\_.

Фактически до поступления отечественных бомбардировщиков ТБ-1 трехмоторные машины Юнкерса являлись самыми мощными боевыми самолетами ВВС

РККА, которые могли нести бомбы калибром в три и пять пудов.

Однако нельзя не отметить, что советская тяжелобомбардировочная авиация тогда была весьма немногочисленной: в январе 1929 года она насчитывала всего 14 самолетов. При этом «Голиафы» были сильно изношены и использовались исключительно как учебные самолеты, а боевые задачи экипажи отрабатывали на «Юнкерсах». Осенью 1929 года 55-я эскадрилья полностью была перевооружена, а ФГ-62 передали в качестве учебных формируемой 11-й авиабригаде в Воронеже {6}.

А в 1930 году на вооружение ВВС РККА стали поступать и первые отечественные тяжелые бомбардировщики ТБ-1. Самолет, созданный под заводским обозначением АНТ-4, представлял собой во всех отношениях передовую по тем временам машину. Это был двухмоторный цельнометаллический свободнонесущий моноплан с весьма высокими летными данными. Вооружение состояло из шести пулеметов и 985 кг бомб на внутренней и наружной подвеске.

Летом 1928 года бомбардировщик был официально принят на вооружение, причем уже стартовый заказ составлял несколько сотен машин. Однако из-за технических проблем серийное производство началось только летом следующего года.

Появление тяжелых бомбардировщиков в «товарных количествах» позволило перейти на новый уровень организации — создавать крупные соединения тяжелых бомбардировщиков. По новым штатам основой тяжелобомбардировочной авиации должна была стать бригада, состоявшая из трех эскадрилий. Таким образом, вместе с машинами штаба полностью укомплектованная бригада чисто теоретически могла располагать почти 40 бомбардировщиками.

Осенью 1929 года началось формирование первой бригады нового типа — 11-й — в Воронеже. Выбор места базирования был не случаен — ТБ-1 планировали производить на местном авиазаводе, а при освоении новой техники заводские специалисты могли оказать весьма действенную помощь.

В составе бригады сформировали три эскадрильи: 51, 53 и 59-ю. Как уже отмечалось выше, пока экипажи ожидали поступления ТБ-1, в Воронеж перегнали три стареньких «Голиафа», что позволило в какой то мере ознакомить с пилотированием двухмоторных машин молодых летчиков, обучавшихся в летных школах полетам только на одномоторных Р-1. [2]

На 1 января 1930 года в ВВС РККА числились 33 тяжелых бомбардировщика иностранного производства и всего два ТБ-1 (причем оба — в НИИ ВВС).

Первые серийные ТБ-1 перегнали в Воронеж в начале весны 1930 года. Летчики с энтузиазмом отнеслись к новой технике, но на практике оказалось, что новый туполевский самолет несколько уступал ЮГ-1 по скорости, однако превосходил по потолку, скороподъемности, ну и, конечно, по весу и ассортименту бомбовой нагрузки. Машина сразу понравилась летчикам, так как была устойчива на всех режимах полета и, несмотря на значительные размеры, могла выполнять глубокие виражи. Взлет оказался так же прост, как и посадка.

В целом ТБ-1 оказался вполне доступным самолетом для летчиков средней квалификации и был довольно быстро освоен личным составом: уже 1 мая 1930 года бомбардировщики из Воронежа участвовали в первомайском параде в Москве.

Параллельно с «воронежскими», началось перевооружение эскадрилий и в Ленинградском военном округе: 57-я эскадрилья получила первые ТБ-1 в августе



1930 года, 55-я — в октябре <sup>[3]</sup>. К новому — 1931 — году в ВВС РККА числилось уже 52 новых бомбардировщика.

Развертывание серийного производства ТБ-1 позволило также начать формирование новой (17-й) бригады в Подмоскowie — в Монино. Причем «столичная» бригада была усиленной — по штату в ней уже было четыре эскадрильи.

В августе-сентябре 1931 года новые самолеты приняли участие в очередных масштабных маневрах Красной армии на Украине, где применялись как в качестве дневных и ночных бомбардировщиков, так и дальних разведчиков и военно-транспортных самолетов. 15 августа десант парашютистов «захватил» аэродром «противника», на который перебазировалась одна из эскадрилий ТБ-1. После захвата площадок выброшенными с трехмоторных АНТ-9 парашютистами тяжелые бомбардировщики начали приземляться там с пехотой на борту <sup>[7]</sup>.

К началу 1932 года в строю ВВС РККА находились уже 155 ТБ-1. Четыре боеготовые эскадрильи дислоцировались в Воронеже, в 11-й авиабригаде имени Промкооперации, четыре — в Монино, столько же — в 1-й авиабригаде, две — в 3-й авиабригаде. Кроме того, одна эскадрилья вошла в ВВС ОКДВА. На Дальний Восток направили еще одну эскадрилью (51-ю), ранее базировавшуюся в Монино, но ее в итоге передали в морскую авиацию, и она стала минноторпедной.

<b><i>*Наличие самолетов ТБ-1 в ВВС РККА по состоянию на 25.8.1932</i></b>
--

Московский ВО ..... 75  
Украинский ВО ..... 24  
Ленинградский ВО ..... 23  
ОКДВА ..... 13

Приволжский ВО ..... 1  
ВВС Балтийского моря ..... 36  
ВВС Черного моря ..... 2  
НИИ ВВС ..... 2  
Школы ..... 6  
Отряд особого назначения ..... 2  
Заводы ..... 10  
Прочие 3  
Всего ..... 203

Мощь советской тяжелобомбардировочной авиации продемонстрировали всему миру 61 бомбардировщик из 11-й и 17-й авиабригад в традиционном первомайском параде 1932 года.

Летчиков для многомоторных самолетов требовалось настолько много, что их начали готовить отдельно — в 3-й школе военных летчиков и летчиков-наблюдателей в Оренбурге [\[4\]](#).

Когда в 1932 году на смену ТБ-1 в цеха заводов пришли четырехмоторные ТБ-3, двухмоторные бомбардировщики достаточно быстро сошли со сцены — так, к весне 1933 года в ВВС осталось всего четыре эскадрильи, вооруженные быстро устаревающей техникой. На первомайском параде ТБ-3 уже было вдвое больше, чем ТБ-1.

Столь быстрое устаревание самолетов в 20-х и 30-х годах было нормальным явлением — наука и техника шли вперед семимильными шагами. Именно этим и объясняются постоянные перевооружения: только начинали перевооружение, как ученые что-нибудь новое изобрели. Именно поэтому, вместо того чтобы снять с вооружения некоторые виды самолетов, их, пытались использовать в другом качестве или переделывали для выполнения других задач. Так получилось и с ТБ-1, который вскоре стал основным военно-транспортным самолетом советских ВВС предвоенного времени.

При этом размеры фюзеляжа не позволяли полностью использовать его при размещении людей, а крупногабаритные вещи в бомбоотсеке просто не помещались. Поэтому советские инженеры стали создавать приспособления для наружной подвески, тем более что высокие стойки шасси не мешали размещать грузы под фюзеляжем.

В итоге за короткое время были созданы многочисленные варианты грузовых контейнеров и баков. Перечислим только некоторые, наиболее успешные:

- парашютная система ПД-О. Испытана в 1932 году. Предназначалась для сброса 76-мм горной пушки обр. 1913 г.;

- короб ПД-М2. Предназначен для размещения двух мотоциклов «Харлей-Дэвидсон» с колясками;

- подвеска ПД-А. Предназначена для перевозки пикапа «Форд-А», вооруженного 76-мм динамореактивной пушкой.

- подвеска ПД-Т. Предназначена для перевозки танкетки «Карден-Ллойд». Интересно, что вес последней был предельным для ТБ-1, поэтому прибегали к разным хитростям. Так, танкетка была облегчена максимально, вплоть до слития воды из системы охлаждения. Подвергся модернизации и сам самолет-носитель: была демонтирована одна турель, все пулеметы и часть оборудования.

Не забыли и о переброске десантников и личного состава. Выбрасывать десанты намеревались не только посадочным методом или с парашютами, но и с помощью так называемых «авиабусов». Людей предполагалось перевозить в съемных подфюзеляжных кабинах КП-1. Весило такое устройство около тонны и вмещало 16 человек, которые сидели верхом на двух узких лавках. По сигналу командира бойцы скользили по лавкам вперед и один за другим падали в открытые вниз люки.

Правда, особого успеха кабины не имели, хотя и были приняты на вооружение в октябре 1932 года. Всего их выпустили 50 штук [\[8\]](#).

Эскадрилью дооборудованных на ленинградских предприятиях ТБ-1 придали первой советской воздушно-десантной части — «Особому отряду № 3», дислоцировавшемуся под Ленинградом.

15 августа 1931 года на маневрах Ленинградского округа в районе Красного Села после захвата аэродрома парашютистами эскадрилья ТБ-1 доставила туда посадочный десант. В сентябре отряд принимал участие в маневрах на Украине. Экипажи широко применяли подфюзеляжные кабины, грузовые мешки и контейнеры, а также подвеску ПД-А. Два десанта были выброшены 10 и 14 сентября. Успех учений был омрачен катастрофой самолета, перевозившего пикап.

Как военно-транспортные машины ТБ-1 отметились на всех крупных учениях Красной армии в 1934—1935 гг. Постепенно их транспортная роль стала основной. Именно в транспортных частях ТБ-1 служили дольше всего. До 1938 года ими была вооружена дислоцировавшаяся под Ленинградом 22-я тбаэ, входившая в 3-ю бригаду особого назначения, предназначенную для воздушно-десантных операций.

В составе 95-го трао в Средней Азии с середины 1933 года числился один ТБ-1. Самолет активно участвовал в действиях против басмачей в Туркмении, причем служил не только для перевозок. Периодически самолет загружали мелкими бомбами для ударов по бандам, сосредотачивавшимся у населенных пунктов и колодцев. В конце 1930-х годов ТБ-1 имелись и в других транспортных частях и подразделениях, таких как 14-й и 15-й трао в ВВС ОКДВА, 8-й под Харьковом.

19-й отряд в Забайкалье среди других машин располагал двумя разоруженными ТБ-1, которые применялись для перевозки грузов из Читы к линии

фронта во время боев на Халхин-Голе в мае—сентябре 1939 года.

Хотя ТБ-1 в качестве бомбардировщиков ни разу не применялись ни в одной войне, однако именно они позволили подготовить многочисленные кадры летного и наземного состава, а также отработать тактику боевого применения, технологию обслуживания многомоторных самолетов. На этих машинах прошли подготовку летчики, возглавившие затем огромные соединения тяжелых бомбардировщиков, ставших основной ударной силой ВВС РККА в середине 30-х годов.

Вообще стоит отметить, что если в количественном отношении прогресс в развитии советской тяжелобомбардировочной авиации был явным, то в тактическом и стратегическом плане места в структуре ВВС ей пока не было — советское командование просто не знало, как правильно применять всю эту армаду.

## **ВРЕМЯ БОЛЬШИХ КРЫЛЬЕВ**

В начале 30-х годов во взглядах политического руководства страны произошел перелом и основой мощи ВВС РККА была признана дальнебомбардировочная авиация. При этом ее основным оружием должны были стать гигантские бомбовозы. Это являлось отражением господствовавшей тогда в головах советских военачальников «глубинной» стратегии действий ВВС, которая подразумевала наступательные операции на чужой территории. Стремительные атаки танковых колонн должны были поддерживаться ударами авиации, парализующими вражескую оборону, и воздушными десантами, захватывающими ключевые объекты в тылу противника.

Задачами тяжелой авиации считались:

- разрушение крупных политических и военных объектов противника (включая заражение их отравляющими веществами);

- бомбардировка военно-морских баз и флота в море;

- «выполнение специальных политических заданий», что расшифровывалось как «организация или поддержка восстаний и содействие партизанским отрядам в глубоком тылу противника».

При этом обязательной для всех типов тяжелых бомбардировщиков являлась возможность использования их для транспортных перевозок (в том числе для «доставки грузов в районы восстания в расположении противника») и высадки воздушных десантов. При этом предусматривалась наружная подвеска громоздкой техники, включая танки.

Таким образом, можно отметить, что создание армады тяжелых бомбардировщиков должно было

также отчасти компенсировать слабость советского военно-морского флота. Интересно, что многомоторные бомбардировщики фактически копировали флотскую структуру, что не могло не отразиться на системе вооружения. Так, за двухмоторным ТБ-1 поступил на вооружение четырехмоторный ТБ-3, считавшийся по тогдашней советской классификации «линкором 2-го класса». Затем следовал еще больший по размерам, но тоже четырехмоторный (на деле его выполнили шестимоторным) ТБ-4 — «линкор 1-го класса», также являвшийся детищем КБ Туполева.

На следующей стадии перевооружения ВВС РККА предполагали получить огромные сверхтяжелые бомбардировщики. В качестве таковых рассматривались туполевский ТБ-6 с шестью моторами М-44 (по 2000 л. с.) и максимальной бомбовой нагрузкой до 22 000 кг либо конкурировавший с ним десятимоторный Д-1 (он же Г-1), разрабатывавшийся в Военно-воздушной академии.

По задумкам создателей, этот гигант был многоцелевым: как десантно-транспортный он мог перевозить пехоту, артиллерию, автомобили, танки и броневики. Полтора десятка Д-1 за 36 часов были способны высадить мобильное соединение, по мощи равное стрелковой дивизии. Как бомбардировщик, этот самолет тоже обладал большими возможностями. Бомбовая нагрузка равнялась 25 тоннам, при этом на наружной подвеске Д-1 мог нести бомбы калибром до 2000 кг. Радиус действия оценивался в 2200 км. Считали, что такая машина заменяла сразу десять ТБ-3. В качестве самолета-танкера Д-1 мог перебрасывать горючее на передовые аэродромы. При этом считалось, что четыре-пять таких машин обеспечивали потребности крупного соединения из бригады ТБ-1, трех бригад Р-5 и трех бригад истребителей плюс две эскадрильи Р-6.

Оборону Д-1 обеспечивали более десятка огневых точек. Кроме того, от истребителей противника

собирались защищаться выбросом «дистанционных бомб» (прообраз авиационных гранат), выпуском ядовитых газов из «баллонов самообороны» в хвостовых балках и постановкой дымовых завес. По оценкам создателей, машина могла бы выдержать атаку до девяти истребителей одновременно.

Однако это было только «желаемое»: на практике на авиастроительных заводах не было цехов, где можно было собирать гигантские самолеты, не было оборудования для изготовления их узлов. Не стоит говорить уже и об астрономической стоимости создания флота сверхтяжелых бомбовозов. А это не только самолеты, но и новые аэродромы, масса специального оборудования для обслуживания машин, мощные топливозаправщики, ангары, ремонтная база плюс подготовка личного состава, способного все это по-настоящему эффективно использовать. Поэтому практически всем причастным к проекту было понятно, что это прожект.

Более реальным казался ТБ-4 (заводское обозначение АНТ-16), который был задуман и реализовывался инженерами ЦАГИ. Основную сложность при проектировании этого бомбардировщика составляли моторы, мощности которых просто не хватало, чтобы поднять такую громадину в небо. Чтобы обеспечить требуемые характеристики, остановились на варианте с шестью М-34. По своей компоновке бомбардировщик во многом повторял ТБ-3, но со значительным увеличением размеров всех узлов. Вооружение машины должны были составлять 2 20-мм пушки и 8 пулеметов. Экипаж — 10 человек.

ВВС рассчитывали уже с 1933 года начать получать серийные ТБ-4. Но постройка даже одной опытной машины затянулась, сроки постоянно сдвигались. Только в феврале 1933 года на Центральный аэродром начали ввозить готовые узлы гигантского бомбовоза. При этом



цеха, где можно было бы собрать столь огромную машину, в Москве не нашлось! Ее собирали и регулировали прямо на летном поле, построив многоярусные деревянные леса. Процесс этот шел долго — вплоть до июля. В итоге самолет так и не вооружили пушками и пулеметами. Однако уже на этапе сборки оказалось, что взлетный вес гиганта превышал расчетный примерно на две тонны и составлял целых 33 тонны!

3 июля 1933 года М.М. Громов впервые поднял бомбардировщик в небо. В сентябре того же года ТБ-4 передали в НИИ ВВС на государственные испытания. Результаты их были весьма неоднозначны. С одной стороны, в отчете НИИ было записано: «Выпуск самолета ТБ 4-6М34 с полетным весом 33 тонны является несомненно крупнейшим достижением советского самолетостроения». С другой стороны, на акте утверждения отчета начальник ВВС РККА Я.И. Алкснис начертал резолюцию: «Констатирую, что в предъявленном виде самолет ТБ-4-6М34 государственных испытаний не выдержал и к серийной постройке не может быть допущен». Огромная машина оказалась сложной в управлении, а главное — недостаточно надежной. Скорость, потолок и дальность полета были существенно ниже требований, предъявляемых военными, а разбег — намного больше [\[9\]](#).

Тем не менее советское руководство не оставляло своих наполеоновских планов: первую серию из 40—50 бомбовозов намечали собрать в 1935 году. Первую эскадрилью гигантов хотели разместить на Щелковском аэродроме, где в проект реконструкции заложили стоянки и полосу соответствующих гигантских размеров.

На фоне гигантомании, как оказалось, самым «приземленным» было военное командование, которое лучше понимало обстановку и спланировало, что к 1937

году советская тяжелобомбардировочная авиация будет состоять наполовину из ТБ-3. Вторую половину должны были составлять «линкоры 1-го класса» — ТБ-4 (40%) и еще большие ТБ-6 (10%). К 1 января 1938 года в строю ВВС РККА предполагали иметь 384 ТБ-3, 288 ТБ-4 и 96 ТБ-6. [{10}](#)

К 1933 году бомбардировщики ТБ-3 выпускали два завода — № 22 и № 39, а к концу 1934 года к ним присоединился и новый завод (№ 18) в Воронеже. Это позволило за короткий срок создать действительно мощную стратегическую авиацию.

Три завода стали выпускать ТБ-3 как горячие пирожки, причем формирование тяжелобомбардировочных бригад задерживалось, так как летчиков, штурманов и стрелков требовалось очень много. Тем более что на тот момент к летчикам тяжелых бомбардировщиков предъявляли достаточно высокие профессиональные требования. В первую очередь для командиров экипажей обязательным был довольно значительный налет на Р-5 и ТБ-1, причем на последнем — и как командир экипажа, и как штурман. Немаловажным (а зачастую и решающим) был и партийный стаж.

На практике столь сложная и громоздкая система подготовки летного состава только сдерживала освоение новых бомбардировщиков. Нужного количества летчиков, соответствующих всем, весьма строгим требованиям, в стране просто не было. Да и тех, кого нашли, пришлось пропускать через долгую процедуру тренировок. В результате в какой-то момент пригодных к полетам самолетов стало существенно больше, чем подготовленного летного состава. Кроме этого, длительное обучение поглощало и без того небольшой моторесурс двигателей тяжелых бомбардировщиков и драгоценное горючее. В итоге пришлось понизить

требования по налету и сократить программу тренировок.

Первой предстояло осваивать новый самолет «придворной» 17-й авиабригаде в подмосковном Монино. Далее предполагалось начать формирование четырех эскадрилий 26-й бригады в Сеще и трех — 30-й в Ржеве. Далее на повестке дня стояли 11-я бригада в Воронеже, 20-я в Харькове и 27-я в Ростове-на-Дону. На Дальнем Востоке и в Забайкалье предполагалось сформировать четыре бригады — две в Бочкарево, одну в Хабаровске и одну в Никольск-Уссурийске (ныне Уссурийск). Бригады обычно сначала формировались из двух эскадрилий, а потом разворачивались до полного состава.

Отметим, что бригада полного состава в то время насчитывала:

- четыре эскадрильи ТБ-3 или три ТБ-3 и одну ТБ-1 (всего 49 машин);

- эскадрилью «крейсеров» Р-6 (12 самолетов) для дальнего сопровождения и разведки;

- эскадрилью истребителей И-5 (31 самолет) для прикрытия аэродромов и эскорта вблизи линии фронта.

Таким образом, впервые в истории советской авиации создавалась достаточно стройная структура тяжелобомбардировочной авиации.

Реально на 1 октября 1932 года в трех эскадрильях в Монино насчитывалось 10 ТБ-3, в Ржев не поступил ни один, шесть машин оказались в Воронеже и еще 13 перегнали на Дальний Восток. Надо сказать, что перелет на такое расстояние в те времена выглядел достаточно сложным мероприятием. Перегонку осуществил знаменитый летчик Шестаков <sup>[5]</sup>. На различных этапах перелета ТБ-3 держались в воздухе до 12 часов в день. 7 ноября два бомбардировщика 105-й тяжелобомбардировочной эскадрильи (тбаэ)

впечатляюще проплыли над Хабаровском в сопровождении пятерки Р-6. [{11}](#)

Всего на 1 января 1933 года на вооружении ВВС РККА находилось 144 ТБ-3. Однако военным этого было мало, и на 1933 год планировалось сформировать 22 эскадрильи, для чего требовалось 264 бомбардировщика. Причем фактически в 1933 году заводы выпустили даже больше — 307 ТБ-3.

Это позволило насытить бомбардировщиками ВВС, впервые в мире создав крупные соединения стратегической авиации — бомбардировочные авиакорпуса (бак). Всего сформировали пять таких корпусов по две бригады в каждом. Поначалу эти соединения имели на вооружении и ТБ-3, и ТБ-1, но постепенно четырехмоторные машины вытеснили ТБ-1 на роль учебных и транспортных.

В октябре 1933 года на Дальнем Востоке ВВС РККА сосредоточили три бригады — 26, 28 и 29-ю, имевшие на вооружении в общей сложности 134 ТБ-3. В немалой степени накоплению сил способствовала переброска из европейской части страны целиком 11-й тбаб из Воронежа (на новом месте, в Нерчинске, она стала 29-й) [\[6\]](#).

Такая концентрация тяжелых бомбардировщиков на Дальнем Востоке на тот момент была крайне важным сдерживающим фактором, так как постоянно расширявшаяся японская империя постоянно грозила восточным границам СССР.

Поэтому нет ничего удивительного, что потенциальными целями для экипажей дальневосточных ТБ-3 были стратегические объекты непосредственно в Японии, а также в оккупированных Маньчжурии и Корее. Экипажи ТБ-3 учились летать ночью и в облаках, ориентироваться над тайгой и над морем. Еще одной особенностью штурманской подготовки было то, что подходы к целям надо было

строить по морским картам, строившимся в другой проекции — Меркатора.

Всего же за год в ВВС РККА смогли сформировать 17 тяжелобомбардировочных эскадрилий. При этом доля тяжелых бомбардировщиков в бомбардировочной авиации в ВВС РККА поднялась с 26 до 35%.

Однако планы были еще более масштабные — из-за невыполнения планов в 1933 году отказались от создания еще шести тяжелобомбардировочных бригад. По первоначальным наметкам уже к концу того года военные хотели иметь 864 тяжелых бомбардировщика в сухопутной авиации и 576 — в морской. При этом заметим, что ТБ-1 в подобном раскладе уже не учитывались [{12}](#).

Но даже наличные силы были более чем гигантскими — на тот момент ни у кого в мире тогда не было тяжелобомбардировочной авиации. Она появилась в США лишь в конце 1930-х годов, в Англии — уже в ходе Второй мировой войны. Франция обладала незначительным количеством самолетов этого класса.

Имевшиеся у ВВС РККА сотни ТБ-3 являлись весьма грозным оружием и немаловажным инструментом внешней политики. В условиях слабо развитой системы ПВО противника соединения воздушных гигантов могли нанести колоссальный ущерб промышленным и политическим центрам. Не стоит сбрасывать со счетов и тот факт, что стратегический «кулак» был крайне мобильным и мог быть в короткое время сосредоточен у любой границы.

Тем временем советская инженерная мысль не стояла на месте и основной тяжелый бомбардировщик ВВС РККА ТБ-3 постоянно модернизировался. Так, в 1934 году появилась модификация с более мощными отечественными моторами М-34. Первой такие машины получила 23-я тбаб (бывшая 17-я) в Монино, вслед за

ней: 44-я тбаэ (бывшая 11-я бригада), 2-я тбаб ВВС Балтийского моря и 11-я тбаб в Воронеже.

Следующим шагом стало создание ТБ-3 с редукторными двигателями М-34Р [7]. Машины этой модификации выпускались заводом № 22 в 1934—1935 годах. В январе 1935 года на ТБ-3Р начали перевооружать две эскадрильи 2-й тбаб на аэродроме Едрово в Ленинградском военном округе (к 1 февраля там находился 31 бомбардировщик этого типа). Позднее появились целые бригады, вооруженные ТБ-3Р, такие как 9-я (до 1933 года — 26-я).

За 1935 год промышленность выпустила всего 74 самолета, все — модификации ТБ-3Р. В этот период количество четырехмоторных бомбовозов в ВВС РККА достигло своего пика — ими полностью или частично были вооружены 36 эскадрилий. Апофеозом стал Первомайский парад 1935 года, когда над Москвой прошли 72 туполевских гиганта.

Вот достаточно редкие воспоминания одного из участников: «За несколько дней до парада мы выполнили генеральный тренировочный полет с точным выходом к заданному пункту.

Накануне Первомая все скрупулезно проверили и пошли отдыхать перед отлетом. К счастью, Первого мая утром погода стояла летная: ясная, видимость 10 км. Мы взлетели строем всей эскадрильей, в полете заняли интервалы и дистанции между машинами и взяли курс на Москву. Самолет пилотировал Кочин. Я помогал ему. Рядом с нами стоял борттехник Киршенбаум. Чувствовалось, что все мы вслушиваемся в гул моторов. Они работали ровно и бесперебойно. Когда слышишь такую монотонную «песню» моторов и видишь справа прозрачные диски вращающихся винтов, на душе становится спокойно. При подходе к Москве мы развернулись влево для выполнения огромной расчетной петли. Не долетая Кубинки, начали разворот на

Звенигород, откуда взяли курс на Красную площадь. И вот под нами Москва...

Мы летим точно по центру всего контура большого города. Наши корабли уже начали сокращать интервалы и дистанции, пошли на сближение в более плотный строй. Вижу их и справа, и слева. На секунду оглядываюсь назад, казалось, нет конца воздушным гигантам. Нервы напряжены до предела: надо безошибочно выдержать заданное расстояние между самолетами.

Ведь под нами столица. Через какие-то считанные минуты появится Красная площадь, где миллионы глаз увидят и оценят мастерство экипажей воздушных кораблей. Отрадно, что мы отлично справились с заданием. Точно в установленное время пролетели над Красной площадью. Потом был праздничный ужин в Воронеже» [{13}](#).\_

А годом ранее — в 1934 году Советский Союз продемонстрировал свою мощь Европе, организовав серию перелетов в Варшаву, Рим и Париж «парадной десятки» ТБ-3. Собранные на заводе № 22 машины отличались улучшенной аэродинамикой (зализами стабилизатора и киля, улучшенными капотами моторов) и отделкой. Естественно, что вооружения эти машины не имели, зато в бомбоотсеках установили обитые бархатом диваны. Колеса в тележках смонтировали тормозные, спицы передних колес прикрыли колпаками. Завершили все работы покраской машин в белый цвет и нанесением фальшивых гражданских регистрационных номеров, повторявших заводские.

Советские бомбардировщики произвели должное впечатление в европейских столицах. Заместитель начальника штаба ВВС Хрипин, участвовавший в двух перелетах, написал в своем отчете: «Весь офицерский и инженерный состав с исключительным интересом относился к нашим самолетам, видя в них удачное



решение проблемы тяжелого бомбардировочного самолета. Это относится в равной степени к Польше, Австрии и Италии. Все подчеркивают удивление, что столь большой самолет имеет высокие полетные данные. Это подчеркивает, что наш успех в постройке ТБ-авиации реален и это будет учтено командованием европейских воздушных флотов».

Мнения об этих «миссиях доброй воли», высказываемые в европейских газетах, вообще были порой близки к паническим. Так, один из ведущих репортеров британского еженедельника «Индепендент» писал: «Пока в Европе спорят о ценности теории Дуэ, красные уже ее фактически реализовали, продемонстрировав мощные четырехмоторные бомбардировщики, существенно превосходящие британские машины аналогичного назначения», а корреспондент французской «Пти Паризьен» вообще истерически заявил, что «пятьсот русских бомбовозов могут раздавить Европу, как тухлое яйцо...» [\[14\]](#).

Тем временем требования к характеристикам бомбардировщика росли, вынуждая продолжать его модернизацию. Следующим шагом стало улучшение его высотных данных. Поднять потолок должны были моторы М-34РН с приводными центробежными нагнетателями. Применение наддува обещало существенно повысить высотные характеристики машины. В серии заменой двигателей не ограничились: была изменена конструкция фюзеляжа и шасси, размах крыла увеличили более чем на два метра.

Существенно расширился и ассортимент бомбового вооружения самолета — от мелких «зажигалок» ЗАБ-1 по килограмму весом и 8-кг осколочных АО-8М2 до двухтонной АФ-2000. Новинкой стало применение «ротативно-рассеивающих» (или по нынешней классификации — кассетных) бомб РРАБ-250, РРАБ-500 и РРАБ-1000. На наружной подвеске ТБ-3РН мог нести



химическое вооружение — четыре выливных прибора ВАП-500 и два ВАП-6К.

На 1936 год ВВС заказали 185 ТБ-3РН, поставки в строевые части начались в июне. Приоритет в получении новых бомбардировщиков получили 23-я тбаб в Монино, где велись войсковые испытания, и части ВВС ОКДВА. На Дальний Восток самолеты опять гнали по воздуху. Осуществляла это мероприятие сводная эскадрилья 26-й тбаб, прошедшая переподготовку в Москве. Год спустя на Дальнем Востоке на вооружении 26-й и 28-й тбаб насчитывалось уже 45 ТБ-3РН. Самолеты этого типа поступили и в Ленинградский военный округ. Всего на 1 января 1937 г. ВВС РККА имели 67 ТБ-3РН, около двух третей из них находились в строевых частях.

1937 год стал последним, когда ТБ-3 строились в больших количествах. Конструкторы еще работали, в основном — по пути совершенствования двигателей, но время медлительных гофрированных бомбовозов стремительно уходило. Модификация ТБ-3 с двигателем М-34ФРН явилась вершиной совершенствования ТБ-3.

К этому времени мировое самолетостроение давно уже догнало и перегнало СССР, причем на Западе появились принципиально иные тяжелые бомбардировщики — высотные и скоростные.

В 1937 году в США создали «Боинг-299», будущую знаменитую «Летающую крепость». На этом фоне гофрированная обшивка, неубирающееся шасси и открытая пилотская кабина ТБ-3 выглядели явным анахронизмом. Отставание самолета от новейших разработок других стран отмечалось уже в заключении по результатам государственных испытаний варианта с М-34РН. Поэтому вполне естественно, что производство машин постепенно начало сокращаться — весной 1938 года в Москве выпустили последний ТБ-3.

Нашим ответом Америке должен был стать высотный бомбардировщик АНТ-42, проектирование которого было

начато в июле 1934 года бригадой В.М. Петлякова под руководством А.Н. Туполева. Фактически этот тяжелый четырехмоторный бомбардировщик представлял собой развитие конструкции ТБ-3, но на гораздо более высоком технологическом уровне. Опять-таки советские конструкторы столкнулись с проблемой двигателя — ввиду отсутствия в то время подходящих высотных моторов было принято довольно оригинальное решение — к четырем двигателям самолета добавить еще один, исключительно для вращения центробежного нагнетателя, обеспечивающего наддув и высотность четырех двигателей.

Первый экземпляр самолета был выпущен осенью 1936 года, а в воздух его подняли 27 декабря одни из самых подготовленных летчиков-испытателей — М.М. Громов и Н.С. Рыбко.

В соответствии с замечаниями, выявленными за время испытания опытного самолета, конструкция дублера была улучшена. На самолете были установлены основные двигатели АМ-34ФРНБ (на первых серийных АМ-34ФРНВ) и дополнительный — М-100А.

После летных испытаний дублер был принят в качестве эталона для постройки опытной серии в пять машин. Всем было ясно, что самолет очень хорош, что создан первый высотный скоростной бомбардировщик, полностью отвечавший требованиям своего времени и предвосхитивший развитие этого класса самолетов на несколько лет вперед. Но этот бомбардировщик нуждался в надежных двигателях достаточной мощности и высотности.

Таким двигателем для него оказался высотный АМ-35А в 1200 л. с. С этими двигателями самолет ТБ-7 с 1940 года начали строить серийно.

Таким образом, можно говорить о том, что к 1936 году ВВС РККА располагали самым многочисленным парком тяжелых бомбардировщиков в мире. По

состоянию на август 1936-го только в европейской части СССР базировались три тяжелобомбардировочных корпуса — 4, 6 и 10-й, по две бригады в каждом.

Мало того, после принятия наступательной военной доктрины «ведения молниеносной войны малой кровью на чужой территории» с января 1936 года на базе авиационных бригад тяжелых бомбардировщиков началось формирование еще более крупных соединений — авиационных армий особого назначения. Они предназначались для совместных боевых действий с другими родами войск РККА, а также для ведения самостоятельных оперативных и стратегических боевых операций и являлись авиационными армиями резерва Главнокомандования в его непосредственном подчинении.

Это соединение дальнебомбардировочной авиации могло нанести мощный удар любому потенциальному противнику. В него входили части тяжелых бомбардировщиков, «крейсеров», дальних разведчиков и истребителей.

8 января 1936 года на базе частей дальнебомбардировочной авиации, которые базировались в европейской части страны в городах Монино, Воронеж и Калинин, была сформирована 1-я армия особого назначения (АОН-1) со штабом в Москве.

Через год на Дальнем Востоке для выполнения особых задач из авиационных соединений и частей Особой краснознаменной Дальневосточной армии (ОКДВА) была сформирована 2-я авиационная армия со штабом в г. Хабаровск.

С апреля 1937 года обе армии уже имели единую организационную структуру, которая по штатному расписанию включала в каждую из них по две тяжелобомбардировочные, по одной легкобомбардировочной и по одной истребительной авиабригаде.

10 апреля 1938 года Главный военный совет Красной армии выпустил постановление, которое послужило основанием для приказа НКО за № 0017 от 21 мая 1938 года о формировании еще двух отдельных авиационных армий с дислокацией в городах Воронеж и Ростов. Учитывая боевой опыт, полученный в Испании и Китае, Наркоматом обороны этим же приказом устанавливался четырехбригадный состав авиационных армий (две тяжелобомбардировочные, одна легкособомбардировочная и истребительная), которые получили следующую нумерацию: 1-я АОН (Москва), 2-я АОН (Воронеж), 3-я АОН (Ростов). При этом каждая армия включала 250—260 самолетов, в том числе 150—170 ТБ-3. Позднее в армии особого назначения стали включать и скоростные бомбардировочные полки на СБ.

### ***Боевой состав армий особого назначения {15}***

<i>Части, Дислокация .....</i>	<i>Тип самолетов ...</i>	<i>Исправны / Неисправны ...</i>
<i>Всего</i>		

#### **Боевой состав частей 1-й АОН**

21-й дбап, Монино .....	ДБ-3 ...	57 / 15 ...	72
53-й дбап, Монино .....	ДБ-3 ...	48 / 9 ...	54
41-й сбап, Калинин .....	ДБ-3 ...	2 / — ...	2
41-й сбап, Калинин .....	СБ ...	54 / 9 ...	63
иаэ, Калинин .....	И-16 ...	23 ...	— ... 23
6-й дбап, Иваново .....	ДБ-3 ...	56 / 10 ...	66
6-й дбап, Иваново .....	И-16 ...	19 / — ...	19
Упр. АОН .....	ДБ-3 ...	1 / — ...	1
Всего .....	ДБ-3 ...	164 / 34 ...	198
Всего .....	СБ ...	54 / 9 ...	63
Всего .....	И-16 ...	42 / — ...	42

#### **Боевой состав частей 2-й АОН**

42-й дбап, Воронеж ..... ДБ-3 ... 48 / 22 ... 70  
иаэ, Воронеж ..... И-16 ... 14 / 2 ... 16  
7-й дбап, Воронеж ..... ДБ-3 ... 58 / 10 ... 68  
иаэ, Воронеж ..... И-16 ... 12 / — ... 12  
51-й сбап, Курск ..... СБ ... 40 / 10 ... 50  
51-й сбап, Курск ..... ДБ-3 ... 4 / 2 ... 6  
45-й сбап, Орел ..... СБ ... 55 / 10 ... 65  
Всего ..... ДБ-3 ... 110 / 34 ... 144  
Всего ..... СБ ... 95 / 20 ... 115  
Всего ..... И-16 ... 26 / 2 ... 28

**Боевой состав частей 3-й АОН**

12-й дбап, Ростов ..... ДБ-3 ... 71 / 4 ... 75  
иаэ, Ростов ..... И-16 ... 4 / 3 ... 7  
8-й дбап, Запорожье ..... ДБ-3 ... 5 / 1 ... 6  
8-й дбап, Запорожье ..... ТБ-3 ... 26 / 5 ... 31  
иаэ, Запорожье ..... И-16 ... 21 ... 4 ... 25  
11-й дбап, Б. Токмак ..... ДБ-3 ... 6 / — ... 6  
11-й дбап, Б. Токмак ..... ТБ-3 ... 27 / 2 ... 29  
иаэ, Б. Токмак ..... И-16 ... 15 / — ... 15  
1-й тбал, Крымская ..... ТБ-3 ... 44 / 3 ... 47  
иаэ, Крымская ..... И-16 ... 19 / 3 ... 22  
Итого ..... ДБ-3 ... 82 / 5 ... 87  
Итого ..... ТБ-3 ... 97 / 10 ... 107  
Итого ..... И-16 ... 59 / 10 ... 69

## НОВАЯ ВОЛНА

Длительное пребывание на вооружении быстро устаревающего ТБ-3 во многом объяснялось отсутствием более современного серийного самолета подобного класса. Дальние бомбардировщики все-таки не могли в полной мере заменить тяжелые. Им не хватало грузоподъемности и возможности несения боеприпасов крупных калибров.

Однако нельзя сказать, что советское руководство не предпринимало никаких шагов по модернизации — недостатка в проектах и опытных машинах не было. Постоянно велись работы и над стратегией и тактикой применения. Взять хотя бы концепцию «сверхдальнего бомбардировщика» с радиусом действия 3500 км и бомбовой нагрузкой всего 500 кг. Предполагалось, что такие машины могут быть размещены на Дальнем Востоке, откуда могли реально угрожать британцам в Индии или даже США.

Результатом работы КБ Туполева стал самолет ДБ-1 (АНТ-36): большой одномоторный моноплан с огромным размахом крыла. И хотя он вдвое уступал ТБ-3 по бомбовой нагрузке, но впятеро превосходил по радиусу действия. После ряда прототипов серию из 18 таких бомбардировщиков построили в 1936—1937 годах на заводе № 18 в Воронеже.

Осенью 1935 года облетали первый серийный ДБ-1, но военная комиссия отказалась его принять как явно непригодный к эксплуатации в ВВС ввиду того, что самолет не обладал необходимой для самолетов такого класса бомбовой нагрузкой и скоростью полета, против современных истребителей фактически был беззащитным. Та же участь ожидала и семь следующих самолетов. Таким образом, только 10 машин передали в

строевую часть, дислоцировавшуюся под Воронежем. В период с 1936 по 1937 год средний годовой налет самолетов составил всего лишь 25—30 часов, хотя некоторые из них налетали до 60 часов.

Одновременно туполевское КБ работало над другими проектом дальнего бомбардировщика. В план опытного строительства на 1934—1935 годы в разделе второстепенных работ вошел «дальний бомбардировщик ДБ-2РЦ». Предполагалось, что это будет модификация рекордного ДН-1 под два более мощных американских мотора Райт «Циклон», осваивавшихся заводом в Перми под обозначением М-25. Военные считали эту тему не очень актуальной. Однако Туполев обладал на тот момент немалым влиянием и мог надеяться «протолкнуть» самолет в производство, несмотря на позицию некоторых руководителей ВВС.

ДБ-2 (АНТ-37), спроектированный бригадой П.О. Сухого, вышел на испытания в июне 1935 года, но с более экономичными французскими моторами «Гном-Рон». При этом машина по-прежнему была разработана в рамках концепции «сверхдальнего бомбардировщика» и в серию не пошла.

Более удачным оказался бомбардировщик ЦКБ-26, созданный под руководством С.В. Ильюшина. Развитием проекта стал цельнометаллический ЦКБ-30 — знаменитый ДБ-3.

Причем авиация настолько нуждалась в новой машине, что испытания еще не закончились, а самолет 5 августа 1936 года уже приняли на вооружение.

В апреле следующего года началось перевооружение наиболее подготовленных частей с ТБ-3. Нарастивая мощности, к серийному выпуску ДБ-3 подключили завод № 18 в Воронеже, а затем завод № 126 в Комсомольске. Машины, изготовленные в Москве, поступили в эскадрильи 11-й и 23-й авиабригад. Эскадрильям обычно выдавали сначала по четыре-шесть

самолетов для освоения новой техники, а затем доукомплектовывали. «Воронежские» ДБ-3 перегонялись в части 64-й бригады, дислоцированной там же.

Хотя на 1937 год авиапромышленности давался план в 125 ДБ-3, на 1 октября реально сдали ВВС только двадцать. К концу года эта цифра увеличилась до сорока пяти. Но это тоже было очень мало.

К 1938 году ВВС РККА имели обширный и разнородный парк самолетов, что потребовало структурной перестройки, В ВВС начался переход на новую организацию: теперь основной структурной единицей был полк, который делился на эскадрильи по 12 самолетов в каждой. Дальнебомбардировочный полк (дбап) имел пять эскадрилий и по штату комплектовался 62 ДБ-3.

Но основным самолетом дальней авиации продолжал оставаться ТБ-3. На 1 января 1938 г. в строю ВВС РККА имелось 626 исправных ТБ-3 разных модификаций:

АОН-1 ..... 53

АОН-3 ..... 97

Забайкальский ВО ..... 70

Белорусский ВО ..... 142

Летные школы и училища ..... 12

Морская авиация ..... 64

АОН-2 ..... 41

ВВС ОКДВА ..... 42

Ленинградский ВО ..... 99

Киевский ВО ..... 57

Части центрального подчинения ..... 13

Хотя первые ДБ-3 поступали в эскадрильи армий особого назначения, в 1938 году приоритет отдали ВВС ОКДВА. Если учесть регулярные пограничные трения с Японией, усиление авиации на восточных рубежах являлось немаловажным фактором безопасности страны.



На 1 апреля 1939 года на ТБ-3 летали одиннадцать полков и четыре отдельные эскадрильи. Но два из них уже начали переход на СБ, а четыре — на ДБ-3. К маю 1939 года в АОН-1 ТБ-3 составляли только около 15% парка тяжелых и дальних бомбардировщиков, в АОН-2 — еще меньше, около 10%.

Всего за 1939 год заводы сдали 897 ДБ-3. На 1 декабря в ВВС имелось 1019 машин разных модификаций. Они входили во все три армии особого назначения, где почти вытеснили ТБ-3. Мощная авиагруппировка из 331 бомбардировщика находилась на Дальнем Востоке, началось формирование трех эскадрилий в смешанных авиаполках Ленинградского военного округа.

# БОЕВОЕ КРЕЩЕНИЕ

## КИТАЙ

Первой пробой сил для молодой советской тяжелобомбардировочной авиации стал Китай. Впервые ТБ-3 появились над Памиром летом-осенью 1937 года, когда экипажи поддерживали операции против басмачей. Всего было привлечено 30 легких бомбардировщиков Р-5 и 3 ТБ-3. Правда, экипажи «стратегов» ограничились перевозкой людей и грузов в труднодоступные районы.

Однако это было только начало — в Китае разгоралось пламя японо-китайской войны. Вскоре после нападения Японии, 21 августа 1937 года, Китай и СССР заключили договор о взаимопомощи.

Уже в сентябре советское руководство дало старт операции «Зет» — поставки боевых самолетов для китайской авиации. В середине сентября начали отбирать экипажи для ТБ-3. Тогда же из состава АОН-1 выделили семь ДБ-3 с экипажами. Планировалось, что машины будут обслуживать трассу Алма-Ата — Ланчжоу, по которой собирались перегонять в Китай самолеты. Транспортные ТБ-3 наряду с АНТ-9 и ДБ-3 развозили по ней специалистов и грузы. Так, тот же ДБ-3 мог перевозить 11 пассажиров или соответствующий груз.

Общий налет по трассе в 1937 году составил:

### ***Тип ЛА ..... Количество налетанных часов***

ТБ-3 .....	318
ДБ-3 .....	190
ДС-3 .....	32
ПР-5 и Р-5 .....	282
ПС-9 и ТБ-1 .....	117
Всего .....	939

Таким образом, можно смело говорить, что в 1937 году основной «транспортной лошадкой» был ТБ-3. Вскоре по трассе пошли в Китай истребители и скоростные бомбардировщики.

С расширением конфликта советской стороной всерьез стал рассматриваться вопрос о передаче китайцам партии ТБ-3РН. Уже 22 октября 1937 года в Алма-Ату перелетели шесть тяжелых бомбардировщиков из состава строевых частей: четыре машины взяли из 23-й тбаб и две перегнали из Ростова. В отличие от истребителей И-16 и И-15бис и бомбардировщиков СБ, не говоря уже о «суперсовременных» ДБ-3, на большей части которых должны были воевать советские летчики, ТБ-3 предназначались исключительно для эксплуатации китайцами. Советские экипажи выступали только в роли перегонщиков и инструкторов.

Из Алма-Аты самолеты с покрашенными красными звездами вылетели с дополнительным грузом: по десять бомб ФАБ-100 в фюзеляже и по две ФАБ-500 или четыре ФАБ-250 под крыльями. Помимо этого везли по два боекомплекта патронов. 31 октября ТБ-3, после промежуточной посадки в Урумчи, прибыли в Ланчжоу, где самолеты официально сдали китайским властям.

Тут же в Ланчжоу было организовано обучение китайских экипажей, которое прошло не без проблем — в конце ноября один самолет китайский экипаж «приложил» так, что его пришлось списать [{16}](#)\_. 30 ноября остальные пять со смешанными советско-китайскими экипажами перелетели в Наньчан. Однако аэродром находился в пределах досягаемости японской авиации, а новенькие машины были слишком лакомой целью. Поэтому уже 13 декабря в ходе налета японской авиации два самолета были сожжены, еще два были серьезно повреждены.

25 декабря три ТБ-3 (к этому времени две машины советские механики смогли вернуть в строй) вернулись в

более безопасный Ланчжоу. Отсюда вместе с купленными еще до войны в Италии «Савойя Маркетти» S.72 они перевозили людей и грузы [{17}](#). Таким образом, по своему прямому назначению тяжелые бомбардировщики китайцы так и не смогли использовать. Да и в целом карьера ТБ-3 в Китае оказалась крайне неудачной. Так, 16 марта 1938 года на ТБ-3, пилотируемом китайскими летчиками Гуо Цзянем и Чжан Цзюньи, отказал один из моторов. Экипаж принял решение вернуться обратно, но при развороте самолет свалился и упал в горном ущелье Инпань. Кроме экипажа погибли двадцать три из двадцати пяти находившихся на борту советских добровольцев.

В китайском небе появлялись и ТБ-3 ВВС РККА, но в небольшом количестве и ненадолго — и исключительно как транспортные. Так, в ноябре 1937 года три ТБ-3 доставили в Ланчжоу со складов Забайкальского военного округа бомбы и патроны. Самолеты шли по маршруту через Улан-Батор. В пути их сопровождала пара Р-5 — не столько для прикрытия, сколько на случай вынужденной посадки.

В Китае получили боевое крещение и сверхсовременные ДБ-3. Первоначально со снятым вооружением несколько машин совершали транспортные вылеты в воюющий Китай. Однако в начале 1939 года, видя крайне тяжелое положение китайской авиации, советское руководство приняло решение отправить в Китай 24 самолета ДБ-3 вместе с советским персоналом. В июле самолеты прибыли на место постоянного базирования в Чэнду. Возглавил группу капитан Г.А. Кулишенко (опытный летчик, участвовал в войсковых испытаниях бомбардировщика в составе 90-й эскадрильи).

Хорошая выучка (а большинство летно-технического персонала было из состава 3-й авиабригады, дислоцировавшейся в Запорожье, и из «воронежской»

11-й авиабригады) позволила экипажам быстро освоить незнакомый район боевых действий.

Крупнейшим успехом советских добровольцев стали два налета на авиабазу в Ханькоу, которая находилась почти за полторы тысячи километров от Чэнду (вне зоны досягаемости СБ). Причем точное расположение объектов на вражеском аэродроме было неизвестно, система ПВО — тоже. Именно поэтому вылет решено было производить днем с доразведкой на месте, рассчитывая на внезапность и большую высоту.

Первый налет советские летчики совершили 3 октября 1939 года. Девятка ДБ-3 появилась над Ханькоу на эшелоне 8700 м. Японцы не ожидали такого сюрприза, и самолеты на аэродроме стояли в четыре ряда крылом к крылу. Отбомбившись «сотками», летчики Кулишенко уничтожили, по японским данным, 50 самолетов и 130 человек личного состава. Еще 300 было ранено. Пожар бензохранилища продолжался более трех часов. Зенитки, прикрывавшие аэродром, просто не доставали ДБ-3 по высоте, а единственный взлетевший истребитель (в его кабине находился будущий лучший японский ас Второй мировой войны Сабуро Сакаи) не смог их догнать. По китайским данным, в результате налета оказались уничтоженными и поврежденными 64 самолета, убито 130 человек, ранено 300. [{18}](#)

Этот налет стал уроком для японского командования и уже во втором налете, 14 сентября 1939 года, ударная группа из 20 ДБ-3 была атакована на большой высоте, едва успев отбомбиться. В ходе боя самолет Кулишенко был поврежден, а сам летчик — тяжело ранен. Тем не менее он довел группу до города Вансянь, где произвел посадку на реку Янцзы метрах в ста пятидесяти от берега.

Из последних сил Кулишенко выпустил шасси, но выбраться из кабины уже не смог. Самолет плавно встал на грунт и вскоре был поднят и отремонтирован. Всего в

рейдах из Ханькоу, по данным противника, было сожжено не менее 140 самолетов. Наши потери составили три машины.

Параллельно с боевыми полетами шло переучивание китайских экипажей. Первыми на задания стали летать штурманы и стрелки. С обучением пилотов дело обстояло сложнее — второй комплект органов управления в кабине штурмана был неполным. Тем не менее летом 1940 года подготовка китайского персонала была завершена, и советские экипажи вернулись домой, а ДБ-3 продолжали воевать.

## ХАСАН

Первые настоящие боевые цели ТБ-3 пришлось поражать на родной земле летом 1938 года, когда на Дальнем Востоке в районе озера Хасан пограничные стычки переросли в полномасштабную войну. В конце июля японцы заняли позиции на сопках Заозерная и Безымянная на советской стороне границы. Чтобы выбить их, была собрана внушительная армейская группировка при поддержке 250 самолетов. В числе прочего сюда вошли и 60 ТБ-3 под командованием А.В. Коновалова из состава 3-й армии особого назначения. Стоит отметить, что с весны 1938 года в составе армии были и новые ДБ-3, но экипажи еще не успели их в полной мере освоить и поэтому в разгоревшихся боях они не участвовали.

Вечером 6 августа вся эта армада обрушилась на траншеи, артиллерийские батареи и тылы японской группировки. ТБ-3 шли в первой волне. Это был первый и единственный случай, когда четырехмоторные гиганты применялись так, как было первоначально задумано, — днем, большими группами, с залповым бомбометанием из плотного строя со средних высот, при полном господстве в воздухе. При этом впервые использовались мощные 1000-кг бомбы. Их применение имело больше психологический эффект: солдат противника контузило ударной волной, забросало землей, и, наконец, просто привело в состояние шока.

В дальнейших боях поддержку наступающих танков и пехоты обеспечивали в основном СБ и истребители, а ТБ-3 переключились на грузовые перевозки. Тем более что сложилось так, что наводнение отрезало советские войска от тылов, и самолетами пришлось везти к району



боевых действий практически все: начиная от боеприпасов и заканчивая продуктами.

Ввиду краткосрочности конфликта морскую авиацию к бомбежкам не привлекали, хотя ее ТБ-3 дежурили на аэродромах с подвешенными бомбами. Правда, несколько вылетов (которые записали в боевые) экипажи сделали на сопровождение пароходов, шедших к заливу Посьет. А 16-й транспортный отряд авиации ТОФ участвовал в перевозках продовольствия и боеприпасов к передовой.

В ходе «воздушного моста» потерь матчасти не было, хотя предпосылки для этого были. Так, 20 августа семь ТБ-3РН из 3-й эскадрильи 10-го тбап во время переброски продовольствия в район Малой Савеловки из-за штурманской ошибки углубились на маньчжурскую территорию в районе Салдингоу на 8—10 км. Когда ошибка вскрылась, бомбардировщики повернули назад, но на подходе к границе были обстреляны японскими зенитчиками из орудий и пулеметов. Несколько машин получили пробоины. Поврежденный самолет командира отряда старшего лейтенанта Митянина совершил вынужденную посадку у горы Сахарная Головка [{19}](#).

Всего за период боевых действий у озера Хасан советская авиация произвела 1003 самолето-вылета, из них ТБ-3РН — 41. От зенитного орудийного и пулеметного огня 29 самолетов имели незначительные пробоины и повреждения, из них 4 ТБ-3РН.

## ХАЛХИН-ГОЛ

Применялась дальнебомбардировочная авиация и в другом предвоенном конфликте на Дальнем Востоке — боях на Халхин-Голе. Правда, весьма ограниченно. Из состава 4-го тбап, вооруженного ТБ-3 и базировавшегося у станции Домна в Забайкалье, после начала боевых действий выделили две эскадрильи (бывшие 113-ю и 114-ю) и перебросили их в Монголию, в район Обо-Сомона. К 1 мая в ВВС 57-го стрелкового корпуса (их еще называли «ВВС т. Фекленко», по фамилии командира корпуса, причем и в официальных документах тоже) прибыли семь ТБ-3 с моторами М-17, еще четыре готовились к вылету в Монголию. На их базе сформировали 19-ю транспортно-санитарную эскадрилью, иногда именовавшуюся также «группой майора Егорова» [\[8\]](#). Две другие эскадрильи 4-го тбап остались в Домне и использовались как транспортные.

Собственно говоря, поначалу все ТБ-3 на Халхин-Голе использовались как транспортные. И связано это было прежде всего с особенностями театра боевых действий — ближайшая железная дорога находилась в сотнях километров, поэтому все снабжение немаленькой группировки войск шло или на автомобилях, или по воздуху. ТБ-3 «челночили» по маршруту Тамцаг — Булак — Чита. К фронту везли оружие, людей, боеприпасы, обмундирование, медикаменты. Из необычных грузов стоит отметить, например, оборудование для типографии, переброшенное на трех самолетах. Вскоре над позициями противника стали массово разбрасывать листовки на японском, китайском и монгольском языках. Всего ТБ-3 совершили более пятисот транспортных рейсов, перевезя 1885 тонн грузов. Обрато экипажи везли раненых — по 15—20 человек на самолет.

Обычный транспортный ТБ-3 брал обычно 6—8 тяжело- и 14 легкораненых, а специально переоборудованный — 12 тяжело- и 6 легкораненых. При этом носилки ставили в три этажа в центроплане, рядом с бензобаками. Сидячие раненые размещались в фюзеляже и в плоскостях. Машины 4-го тбап дооборудовались на месте самостоятельно самым примитивным способом.

Уже в ходе боев на Халхин-Голе, в июле 1939 года, Санитарный институт РККА подготовил специальный проект санитарного ТБ-3 и просил выделить машину для переоборудования. 5 августа УВВС предложило взять пять бомбардировщиков из Ржева и доработать их на заводе № 84 в Химках. Однако руководство перегруженного заказами завода отказалось выполнить заявку. По-видимому, специальные санитарные ТБ-3 так и не появились [{20}](#).

Потерь от огня противника не было, однако в мемуарной литературе отмечены несколько случаев неприятностей в воздухе. Так, на одном самолете при полете в Читу загорелся правый ближний к фюзеляжу мотор. Пожар потушили в воздухе и прибыли к месту назначения. На другой машине в полете потек радиатор. Борттехник, привязавшись фалом к поручню фюзеляжа, прошел по плоскости с бидоном воды в руке и ручным насосом долил систему [{21}](#).

Когда советско-монгольские войска начали подготовку к наступлению, ТБ-3 из Обо-Сомона были переведены на роль ночных бомбардировщиков. Первый вылет состоялся в ночь с 19 на 20 августа. На цели выходили поотрядно, при этом линия фронта обозначалась фонарями, располагавшимися в 3—7 км от переднего края и стоявшими так, что их было видно только при подходе с нашего тыла. Примерно в 8 км от передовой находилась ориентирная пятидесяти метровая стрела из фонарей.

Бомбометание преследовало цель психологического изматывания противника, а иногда — шумовой маскировки перемещений войск на нашей стороне. Поэтому далее перешли к тактике полетов одиночными машинами в разное время. Каждую ночь стартовали от 6 до 20 кораблей. Каждый ТБ-3 брал до 1300 кг бомб мелких калибров, всего за ночь сбрасывали 25 т.

Обычно цель сначала подсвечивали САБами, затем не торопясь делали несколько заходов со сбросом бомб с высоты 1000—1500 м. Японская зенитная артиллерия вела неприцельный огонь по бомбардировщикам, но без особого успеха. В документах зафиксирован только один случай, когда ТБ-3 получил существенное повреждение, — над линией фронта самолет Л. Варочкина был обстрелян с земли, в результате чего на машине заглох двигатель. Тем не менее экипаж добрался до цели на трех двигателях, отбомбился и благополучно вернулся на аэродром.

В целом до 15 сентября, когда японская группировка капитулировала, экипажи ТБ-3 совершили 160 боевых самолето-вылетов [\[9\]](#). При этом собственные потери составили один самолет, да и то списанный после аварии.

Во время операции на Халхин-Голе эти самолеты впервые действовали как ночные бомбардировщики. Оценка их эффективности была крайне неоднозначной. С одной стороны, группа выполнила свою задачу — экипажи постоянно беспокоили врага, изматывая его войска, не давая им спать. В отчете ВВС 1-й армейской группы (в которую развернули 57-й корпус) прямо так и указано: «Опыт применения во втором этапе ночной тяжелой авиации оказался успешным при отсутствии у противника ночной истребительной авиации и прожекторов. Ее действия наносили противнику как моральный, так и материальный ущерб». Вот только в отношении материального ущерба стоит поспорить.

Поиск рассредоточенных целей у фронта и в ближних тылах и их поражение в ночных условиях оказались делом достаточно сложным. Поэтому нет ничего удивительного в том, что в трофейном документе штаба 23-й пехотной дивизии японцев черным по белому написано: «Результаты ночных бомбардировок незначительны». Но в целом опыт ночного применения ТБ-3 оказался достаточно успешным.

## **«ОСВОБОДИТЕЛЬНЫЙ ПОХОД» В ПОЛЬШУ**

История присоединения Западной Беларуси и Западной Украины в сентябре 1939 года в советской историографии представлялась чем-то вроде крупномасштабных военных маневров, закончившихся победой и цветами на улицах Львова и Бреста. На самом деле Красной армии пришлось участвовать в военных действиях с применением танков и авиации. Правда, роль тяжелобомбардировочной авиации была крайне невелика. Накануне начала «освободительного похода» в составе Белорусского и Киевского особых военных округов [\[10\]](#) были созданы мощные авиационные группировки, куда кроме всего прочего вошли и 157 ТБ-3. Что касается бомбардировщиков, то техника была порядком изношена, и боеспособной являлась примерно половина от этого количества самолетов. Так, на Белорусском фронте в 3-м тбап из 75 машин исправны были только тридцать семь.

Причем на ТБ-3 возлагались исключительно транспортные функции: сначала их использовали для переброски наземного состава передислоцируемых к фронту авиаполков. Когда войска перешли границу, выяснилось, что противника перед ними нет. На польской стороне находились разрозненные воинские части, в большинстве своем уже потрепанные немцами и отведенные в тыл на доукомплектование. Они были полностью лишены прикрытия с воздуха, многие из них сдавались в плен с имеющейся техникой. Лишь наиболее стойкие части пытались прорваться к румынской или венгерской границам, да и то стараясь уклониться от боев с советскими войсками.

Все это привело к тому, что темпы продвижения Красной армии намного превышали запланированные. Поэтому передовые отряды далеко оторвались от баз снабжений, перелетевшие на захваченные аэродромы авиаполки остались без горючего и боеприпасов. Вот тут и пригодилась армада порядком устаревших ТБ-3.

Операции в Польше закончились к середине октября. Итог боевой деятельности подведен в докладе об итогах боевой работы Белорусского фронта:

«Вслед отступающему противнику со стороны польской армии авиация Белорусского фронта боевых действий не вела. Авиация использовалась для разведки, разбрасывания листовок, транспортировки и связи.

Разбрасывание листовок.

Листовки оказались самым мощным оружием. Они разбрасывались со всех видов самолетов по специальным заданиям и при всех удобных случаях. Несомненно, в будущем этот способ найдет самое широкое применение.

Транспортная авиация.

Сыгравшая большую роль в событиях у озера Хасан, имевшая широкое применение при боевых действиях в районе Халхин-Гола, нашла свое применение и в событиях на Западе.

Транспортировалось горючее, продовольствие, боеприпасы, специальное имущество, раненые и т.д. Для этой цели использовались главным образом самолеты ТБ-3. В нескольких случаях транспортировка грузов сыграла решающую роль. Так, например, при движении конно-механизированной группы имени Дзержинского в направлении Гродно ее тылы оказались не в состоянии обеспечить горючим, маслом и продовольствием боевые части. Питание этой группы возможно было осуществить только транспортировкой грузов самолетами. С 20 по 24

сентября для КМГ сброшено на парашютах и доставлено с посадкой в пункты назначения 100 тонн горючего.

Сам штаб ВВС Белорусского фронта после перехода в Волковыск обеспечен был продовольствием на 18 суток, сброшенным на парашютах с ТБ-3.

Транспортные самолеты использовались также для переброски технического состава, авиаимущества и боеприпасов на оперативные аэродромы тогда, когда базы не в состоянии были быстро обеспечить части.

Выводы:

Необходимо в мирное время при основных округах иметь транспортные авиационные полки, которые в военное время усиливаются за счет транспортной авиации ГВФ. Транспортная авиация должна подчиняться командованию ВВС фронтов. Кроме того, ощущается потребность в транспортных самолетах в авиационных полках, особенно истребительной авиации, для переброски технического состава и имущества.

Материальную часть транспортной авиации необходимо усовершенствовать — форсировать выпуск самолетов, например, DC-3 в транспортно-десантном варианте. При этом транспортный самолет должен иметь обязательно подвесные системы или быть приспособленным для сбрасывания грузов на парашютах» [{22}](#).



## СОВЕТСКО-ФИНСКАЯ ВОЙНА

В начавшейся в конце 1939 года войне с Финляндией привлекли большую часть ДБ-3, базировавшихся в европейской части страны. В ходе подготовки к войне на полевые аэродромы в Ленинградском военном округе перелетели три полка из АОН-1 — 21, 53 и 6-й (всего 155 ДБ-3).

Первые два полка были объединены в 27-ю авиабригаду, которая первые боевые вылеты совершила 21 декабря. Экипажи 6-го дбап сбросили первые бомбы на Финляндию 19 декабря. Вскоре его тоже включили в 27-ю бригаду.

Из Прибалтики начал действовать 7-й дбап (51 самолет), входивший в Отдельную группу комбрига Кравченко. Она размещалась на базах, предоставленных Советскому Союзу в Латвии и Эстонии по договорам с этими государствами.

Кроме того, отдельные группы действовали и непосредственно на фронте. Так, 9-ю армию поддерживала сводная группа комбрига Спирина, куда входила эскадрилья 8-го смешанного полка (12 ДБ-3), а в составе ВВС 14-й армии под Мурманском числилось 15 машин этого типа в составе 5-го сап.

Уже в ходе боевых действий структура ВВС РККА подверглась очередному реформированию: в январе 1940 года армии особого назначения были расформированы. 53-й дбап перевели в Отдельную авиагруппу и разместили на аэродроме Куусино в Эстонии. Все ДБ-3, имевшиеся в ВВС 7-й армии, сосредоточили в 27-й бригаде, развернутой в четыре полка. Особняком стоял 85-й полк, вооруженный как ДБ-3, так и СБ и являвшийся по сути экспериментальной

частью, предназначенной для обкатки на фронте различных технических и тактических новинок.

Основными целями для дальней авиации были цели в глубине обороны противника — аэродромы, железнодорожные узлы, заводы и склады. Поскольку полеты были достаточно продолжительными (4—6 часов), а зимой темнеет рано, более одного вылета в день, как правило, не выполняли. ДБ-3 действовали только днем, и не столько из-за относительно невысокой активности финских истребителей, сколько из-за отсутствия опытных летных кадров. По ночам летали только наиболее подготовленные экипажи 85-го полка.

Обычно ДБ-3 брали 1000—1100 кг бомб — как правило, это были 14 ФАБ-100, 2 ФАБ-500, 3 ФАБ-250, 10 ФАБ-50 плюс 2—3 РРАБ [\[23\]](#). При дальних вылетах нагрузка составляла 750—800 кг. Бомбометание вели со средних и малых высот (иногда опускаясь до 400 м).

Первые боевые вылеты авиачастей на финском фронте сопровождались большими потерями. Так как финны не располагали большим количеством истребителей, то летчики-истребители получили приказ в бой с истребителями сопровождения не вступать, а атаковать бомбардировщики. Финны летали обычно парами или звеньями и подходили к ДБ-3 со стороны уязвимых мест его обороны. А таковых было очень много. Так, например, носовая установка не могла стрелять назад и в стороны под большими углами, средняя турель не поражала зону за оперением. Но самым уязвимым местом являлась нижняя точка — малоподвижная, с очень узким сектором обстрела и плохим обзором. Мало того, и верхнюю, и нижнюю турели обслуживал один бортстрелок.

Об этом часто вспоминали ветераны той войны, например подполковник запаса Солонин Николай Сергеевич [\[11\]](#): «В третий или четвертый вылет, когда мы возвращались после бомбометания, командир авиаполка

майор Вязников и другие эскадрильи почему-то отвернули влево, наша эскадрилья под командованием Бабенко продолжала полет по маршруту. И вот когда мы остались одной эскадрильей, на нас напали 4 истребителя («фоккера»), затем я потерял из виду трех, а один (наглый) четыре раза атаковал и все время подходил на сближение примерно 70 м, поэтому хорошо было видно лицо летчика. Подходил он сзади снизу, то есть в мертвый конус, а поэтому я все время по СПУ просил командира тов. СМ. Лифанова поворачивать хвост то вправо, влево, вниз, и меня командир хорошо понимал. Исполнял мои команды, тем самым давал мне возможность вести прицельный огонь по истребителю противника.

Истребитель четыре раза атаковал, а выходы из атаки делал через левое крыло, как бы падая, мгновенно пытался зайти снизу. Но я в это время от турельного пулемета бросался к люковому и встречал противника снизу, а он тогда менял высоту и пристраивался опять в хвост, в мертвую зону.

Так я продолжал командовать командиром: хвост вправо, влево, вниз, чтобы не перебить хвост своего самолета и взять хорошо на прицел противника. И вот одна атака для него и оказалась последней. Когда он стал четвертый раз выходить из атаки и опять через левое крыло, и дал длинную очередь из турельного пулемета. Самолет противника, охваченный пламенем, пошел камнем вниз, и больше их не было...

Поскольку противник нашел наши уязвимые места, как заход снизу в хвост нашего самолета, то оказалось, что радиострелок был бессилен и не мог поразить нападающий истребитель противника.

Тогда нам пришлось дополнительно ввести огневую стрелковую точку в хвост наших самолетов, куда ложился стрелок с дисковым пулеметом ДА-1 с

запасными дисками. Эти стрелки состояли из числа офицеров, только что окончивших училище летнабов.

Дополнительный хвостовой стрелок находился от стрелка-радиста в 4—5 метрах, связь была между ними примитивная, то есть они были связаны между собой простым шнуром за ногу. А когда тот или другой что-то замечал в своем обзереваемом секторе, то тогда тот дергал этот шнур и на пальцах договаривались или указывали в сторону появления противника (вообще вели разговор как два немых).

Перед каждым вылетом стрелки между собой договаривались на земле: кто, как и в каком случае действовать должен, но главенствующую роль в этом имел стрелок-радист, так как он имел большой обзор и имел два пулемета ШКАС, турельный с 1000—1100 патронами и нижний люковый с 500 патронами.

Одновременно было введено новшество. У стрелка-радиста к борту фюзеляжа был прикреплен противопожарный баллончик со специальным газом. После взлета стрелок-радист открывал вентиль, и из баллончика по трубкам шел газ в бензобаки и в случае попадания зажигательной пули бензин и пары бензина не воспламенялись...»

Тактика финских летчиков иногда приносила успех. Наивысшим их достижением принято считать события 6 января 1940 года.

Утром того несчастливого для советской авиации дня с аэродрома Кречевицы поднялись две группы бомбардировщиков ДБ-3 6-го дбап. Первая из них, под командованием майора Балашова, насчитывала девять самолетов (из состава 1-й и 2-й эскадрилий). Во второй группе под командованием майора Майстренко было восемь бомбардировщиков из состава 1-й и 3-й эскадрильи.

Задача второй группы заключалась в нанесении удара по железнодорожному узлу и промышленным

предприятиям в городах Куопио и Пиенксанмяки. Отлаженная финнами система ВНОС не подвела: три истребителя, в это время уже находившиеся в воздухе, получили по радио сообщение о появлении самолетов противника, которые шли курсом на север от города Котка на высоте 3000 м. Лейтенант Совелиус (Sovelius Per-Erik) атаковал левый фланг группы. Ответным огнем его истребитель был поврежден. Подойдя на дистанцию около 100 метров, Совелиус несколькими прицельными очередями повредил левый мотор советской машины. Бомбардировщик загорелся, перешел в пикирование и упал вблизи железнодорожной станции Метсопюсакки.

Группа Майстренко ушла в облака, что не позволило вести за ней дальнейшее наблюдение с земли. Спустя некоторое время советские бомбардировщики появились над Куопио, на кварталы которого и сбросили часть бомб. Ущерб от налета оказался довольно серьезным — по финским данным, были полностью разрушены пять зданий, возникло три очага пожара. Над городом Пиенксанмяки экипажи семи ДБ-3 освободились от остатков бомбовой нагрузки и повернули обратно. Всего было сброшено 70 ФАБ-100, 2 ФАБ-50 и 6 ЗАБ-50.

Облака к этому времени начали рассеиваться, но возвращались советские самолеты тем же маршрутом. Это было ошибкой ведущего группы — финны их уже ждали. Однако на перехват смог вылететь только один «Фоккер» D.XXI, в кабине которого сидел лейтенант Сарванто (Sarvanto Jorma Kalevi). Уже в первом заходе храбрый финн сбил три самолета, которые упали на южную окраину болота Хауккасуо. Четвертый бомбардировщик рухнул на поле вблизи поселка Туркиала. Пятый загорелся над Инкерииненом, но снижался по достаточно пологой траектории и, пролетев 7 км, упал в болото Толппасуо. Шестой ДБ-3 вспыхнул над железнодорожной станцией Пиккусуо и упал на

восточную сторону железной дороги, ведущей в город Котка [\[12\]](#).

Впоследствии техники насчитали в самолете Сарванто 123 пробоины, а сам бой, по данным постов ВНОС, занял четыре минуты. Все сбитые ДБ-3 разбились. В этом бою погибли 22 советских летчика, штурмана и бортстрелка, выпрыгнули с парашютом и попали в плен лишь два человека — капитан Молородов М.В. и лейтенант Никулин Г.Ф. Никулин повис на березе, но ему удалось удачно спуститься и пройти около 20 км, пока он не был задержан поисковой группой. О том, что было дальше, вспоминает полицейский А. Мякела: «Один самолет упал в болото, и я вместе с одним из сослуживцев и крестьянином, у которого была лошадь с телегой, выехал на место. Ехали мы довольно долго. Мороз был довольно крепкий, к вечеру было уже минус 32°C, когда мы подъехали к болоту, то заметили, что самолет еще горит. Рядом с обломками лежали тела двух мертвых русских летчиков... В результате падения они пробили лед, примерно на полметра. Парашюты были не раскрыты и находились в парашютных сумках. Видимо, они даже не пытались прыгать. Самолет был полностью разрушен. Одно крыло было целое, так как он упал на открытое место, где было мало деревьев... Нам ничего не оставалось, как только извлечь из болота тела мертвых летчиков. Они были уже окоченевшие, и мы долго мучались, выпрямляя их перед тем, как положить на телегу. На следующее утро погибших забрали военные. Когда они затем поехали к самолету, я не был с ними, но знаю, что им удалось взять в плен русского капитана. Как выяснилось позже, он видел нас, обследовавших остатки самолета и выпрямлявших тела его погибших товарищей. Мы же не имели представления о том, что кто-то из летчиков мог остаться в живых. Двигаться он почти не мог, так как у него была сломана нога. Военные, найдя его, привезли в

больницу Каргула... Мысль о том, что ему пришлось провести ночь в крепкий мороз со сломанной ногой, а он, видя нас, не попросил помощи, не выдал себя и остался в живых, до сих пор вызывает во мне чувство ужаса и одновременно уважения к мужеству и самообладанию этого человека» [\[24\]](#).

Лейтенант Агеев, пилот последнего ДБ-3 группы Майстренко, симитировал падение, спикировав с высоты 3000 м до 300 м, и сумел вернуться на свой аэродром.

Разгром [\[13\]](#) 6 января заставил авиационное руководство предпринять определенные действия, чтобы подобное впредь не повторилось. Воздушный бой, описанный со слов летчика Агеева, стал предметом разбирательства в авиачастях ВВС Северо-Западного фронта. В типичной советской манере всю вину возложили на покойного Майстренко, обвинив его в неправильном решении возвращаться обратно тем же маршрутом.

В целом же столь печальные результаты можно вполне объяснить недостатком опыта у экипажей ДБ-3 (для большинства из них это был второй в жизни боевой вылет) и сильным утомлением — бой произошел после пяти часов полета при сорокаградусном морозе.

Хотя, по оценкам советских летчиков, активность финнов к февралю 1940 года возросла и у них появилось несколько типов современных истребителей, количество сбитых в воздушных боях ДБ-3 постоянно уменьшалось. За последний месяц боев от зенитного огня и атак истребителей потеряли всего несколько машин. Вообще же главной причиной снижения потерь стал обретенный боевой опыт.

ДБ-3 внесли значительный вклад в общие усилия ВВС во время Зимней войны. Только полки 27-й бригады налетали 8511 часов, совершили 2085 боевых вылетов. Всего же ДБ-3 налетали 12 608 часов. Безвозвратные потери составили 49 машин.

Большую роль в финской войне сыграли и ТБ-3, тем более что под Ленинградом базировался 7-й тбап. После начала боевых действий прибыла также техника из тыловых округов — так, в состав ВВС 9-й армии была передана 2-я эскадрилья 3-го тбап.

В действующую на этом же участке фронта «группу Спирина» вошли шесть ТБ-3 из 1-го тбап, которые перегнали из Ростова-на-Дону 1 марта. Эти самолеты базировались на аэродроме Проливы.

Поначалу четырехмоторные гиганты вылетали на бомбометание площадных целей на второстепенных участках фронта днем, под плотным прикрытием истребителей И-15бис. Так, в полосе 9-й армии до января 1940 года вражеских самолетов вообще не видели. Бомбы брали разные — от мелких «зажигалок» и осколочных АО-32 до ФАБ-500. Налеты осуществляли с высот 2500—3000 м одиночными самолетами и мелкими группами. Подобным образом ТБ-3, например, бомбили Кюрюнсальми и Суомуссальми.

Но по мере повышения мастерства финских зенитчиков и летчиков-истребителей, пополнения авиации противника более современными типами машин, самолеты Туполева все больше переходили на «ночной образ жизни». В отчете ВВС 9-й армии записано: «Применение самолетов ТБ-3 в качестве боевой авиации из-за больших габаритов и малой скорости нецелесообразно, а применение днем совершенно недопустимо».

Окончательную точку на дневных вылетах на бомбометание поставил случай с самолетом из «группы Спирина», произошедший 10 марта 1940 года. Недавно прибывшие из тыловых округов ТБ-3 выпустили днем для ознакомления с районом перед ночными вылетами. Задача была простой — групповая ковровая бомбежка Рованиemi. У станции Вика группу ТБ-3 атаковал одинокий финский истребитель, который в



послеполетных отчетах был определен нашими летчиками как «Геймкок». Финский летчик весьма профессионально сделал несколько заходов снизу и сзади — ведь в группу входили старые машины без кормовой и «кинжальной» стрелковых установок. После одной из атак ТБ-3 завалился вправо и, снижаясь, скрылся в облаках. Истребитель ушел без повреждений, а вот на двух ТБ-3, не подвергавшихся его атакам, потом насчитали несколько дырок от пуль в стабилизаторах (растерянные бортстрелки при появлении врага открыли беспорядочный огонь). ТБ-3 (серийный номер 22198), командиром которого являлся младший лейтенант Карепов, совершил вынужденную посадку на вражеской территории. Экипаж принял бой с окружившими машину финскими солдатами.

По финским данным, победу одержал шведский летчик из добровольческой 19-й флотилии Гидеон Карлссон на «Гладиаторе». По докладу пилота, во время патрулирования над Рованиями ему удалось настичь шестерку ТБ-3 на высоте 2000 м. Он многократно атаковал один самолет и видел, как вывел из строя все четыре двигателя. Бомбардировщик совершил аварийную посадку на лед озера Муртоселке. При приближении финских военных экипаж попытался отстреливаться. В результате боя пять авиаторов, среди них лейтенант Николай Воробчиков, младшие лейтенанты Борис Коган и Кирилл Щетихин погибли, а три стрелка — старшие сержанты Николай Глоба, Алексей Затонов и Григорий Захаров — попали в плен.

Тогдашний командующий ВВС Смушкевич [14]отреагировал на этот случай крайне резко: «В дальнейшем категорически без моего особого разрешения запрещаю применять ТБ-3 днем».

Как ночные бомбардировщики четырехмоторные гиганты использовались до конца боевых действий. В частности, их применяли в период прорыва линии

Маннергейма. Они сбрасывали на укрепленные районы бомбы по 250, 500 и 1000 кг.

Однако в целом летчики ТБ-3 совершили больше вылетов на транспортные перевозки, чем на бомбометание. В условиях зимы и бездорожья авиация зачастую оставалась единственным средством снабжения войск на передовой. Снаряды, заряды, автоматы ППД и диски к ним, радиостанции, аккумуляторы, телефоны сбрасывались в парашютных мешках ПДММ. Если не хватало специальных грузовых, прицепляли боевые десантные ПН-2 или ПН-4. Бензин сбрасывали в баках ПДББ или просто в бочках.

Вот что вспоминал помощник борттехника из 1-й тбап Борис Яковлевич Гольдинов: «Полк оставался в Ростове, только со всех эскадрилий отобрали по несколько человек и отправили в Карелию, сформировали новые экипажи, и мы были зачислены в 38-ю отдельную тяжелую транспортную эскадрилью ГУАС [\[15\]](#)КА. Я оказался в экипаже Лановенко, будущего Героя Советского Союза. В моем послужном списке записано: участник финской войны, 40 дней боевых действий, но занимались мы работой «транспортников», 38-я оттаэ вылеты на бомбардировку финнов не выполняла. Мы перевозили армейские грузы, людей (в самолет садилось 25 человек с оружием и снаряжением), три раза выбрасывали десантников в финском тылу. Погодные условия для нас были тяжелыми, одни посадки под Петрозаводском чего стоили. Но больше всего запомнилось, как мы приземлились на аэродроме на берегу Белого моря, в его юго-западной части. Температура воздуха за бортом была минус 50 градусов» [\[25\]](#).

Особенно большую роль самолеты сыграли в обеспечении 54-й стрелковой дивизии, отрезанной финнами от своих. 45 дней солдаты снабжались только по воздуху. Причем все грузы перебрасывались как на

СБ, так и на ТБ-3. Последние оказались для подобных операций гораздо более приспособленными, ведь на скоростном СБ много не увезешь — бомбоотсек маленький, а с наружной подвески громоздкие мешки ПДММ срывало уже при скорости более 250 км/ч. Зато ТБ-3 набивали доверху: продукты, махорку, папирсы, спички, витамины укладывали в мешки, а мешки запаковывали в тару от бомб ФАБ-50 и ФАБ-100. Таким же образом перевозили и гранаты — их обворачивали ветошью, а в мешки подкладывали сено или паклю. Патроны клали в мешки в цинках, ящиках и ведрах, шинели, валенки, одеяла, ватники просто связывали в тюки. Все это укладывали в бомбоотсеки на самодельных деревянных мостиках или завешивали на наружные бомбодержатели [{26}](#).

Сброс осуществлялся без парашютов с высоты 50—400 м (по обстановке). Проход ТБ-3 на малой высоте на виду у противника являлся самой опасной частью задачи. Три машины при этом были сбиты, причем огнем обычных пехотных пулеметов и стрелкового оружия.

Именно в ходе операции по снабжению окруженных частей ТБ-3 понесли самые большие потери. Один поврежденный ТБ-3 вынужденно сел у командного пункта 54-й дивизии, экипаж остался жив. Другой не дотянул до своего аэродрома и сел в лесу: один член экипажа погиб, двое были ранены. Еще две машины получили серьезные повреждения.

13 февраля самолет 7-го тбап был поврежден зенитной артиллерией после выброски грузов. Бомбардировщик сел на лед замерзшего озера. Финские солдаты бросились к машине. Ее экипаж принял бой. В живых остались только двое раненых, которых взяли в плен. Сам бомбардировщик впоследствии добили минометным огнем.

Что касается оценки общего количества потерь дальнебомбардировочной авиации в финской войне, то

тут, как и по всем советским ВВС, точной современной статистики потерь просто нет. Я могу смело утверждать, что все опубликованные цифры страдают серьезными или не очень ошибками.

## **ПРИСОЕДИНЕНИЕ БЕССАРАБИИ**

1 сентября 1939 года Европа погрузилась в пучину Второй мировой войны. Но признаки осложнения международных отношений были налицо на протяжении всего четвертого десятилетия. Так, 23 августа 1939 года в Москве подписан печально знаменитый пакт Риббентропа— Молотова, согласно дополнительному секретному протоколу которого вся Восточная Европа была поделена на сферы влияния между Германией и СССР.

1 сентября 1939 года Германия вторглась в Польшу с запада, а через 16 дней СССР проделал то же самое, но с востока. Польша в очередной раз в своей истории перестала существовать как независимое государство.

Однако на западных границах у СССР оставалась одна проблема — Бессарабия. В условиях развала Российской империи Румыния аннексировала эту территорию в 1918 году, вопреки собственным обещаниям не делать этого. Естественно, что и РСФСР, и Украина, и позже СССР не признали эту акцию. Более того, Румынии не удалось добиться признания де-юре присоединения Бессарабии и со стороны великих держав.

В 1940 году карта Европы вновь претерпела изменения. В результате обмена дипломатическими нотами между правительствами Румынии и СССР 26 и 28 июня 1940 года Румыния вынуждена уступить СССР территории Бессарабии и Северной Буковины. 30 августа 1940 года в Вене в результате так называемого «Соглашения Бель Ведере» между странами оси Румыния вынуждена была уступить Венгрии северную часть Трансильвании. А 7 сентября 1940 года в результате румыно-болгарских переговоров в Крайове —

юг Добруджи — уезды Дуростор и Калиакра стали частью Болгарии.

Таким образом, Румыния потеряла территорию площадью 99 926 км<sup>2</sup>, на которой проживало 6,2 млн. жителей, то есть приблизительно треть (!) территории и населения. Резко уменьшился и оборонный потенциал страны.

Однако речь сейчас о бессарабской операции Красной армии. В советской историографии эта операция долгое время преподносилась как «освободительный поход в Бессарабию» и практически не анализировалась. Конечно, активных боевых действий не было, однако есть несколько моментов в применении дальней авиации, которые могут вызвать интерес.

Конечно, в преддверии схватки с Германией Бессарабская кампания являлась не более чем тренировкой для войск и штабов в подготовке наступательных операций, чего так недоставало Красной армии. Ныне уже известно, что военные приготовления начались 9 июня 1940 года с получением директив наркома обороны ОУ/583 и ОУ/584 Военными советами КОВО и ОдВО. Причем Генштабом были проработаны по крайней мере два варианта развития ситуации.

В случае, если Румыния не пойдет на уступки, предусматривалось ведение полномасштабных военных действий. Кроме охватывающих ударов войск 12-й армии из района севернее Черновцов вдоль р. Прут на Яссы и 9-й армии из района Тирасполя на Хуши. С целью окружения румынских войск в районе Бельцы—Яссы предусматривалась и выброска целого воздушно-десантного корпуса. К операции привлекалась также части 5-й армии. На завершающем этапе планировалось высадить 2040 человек в районе Тыргу—Фрумос. После авиационного удара по аэродромам и войскам 120

самолетов ТБ-3 в сопровождении 300 истребителей планировалось десантировать 201, 204 и 214-ю воздушно-десантные бригады (вдбр).

Второй вариант предусматривал мирное разрешение конфликта. В этом случае отход румынских войск за Прут и Дунай должен был сопровождаться быстрым выходом подвижных механизированных частей на новую границу для полного контроля за эвакуацией из Бессарабии. В период отхода румынских войск важно было не допустить вывоза и уничтожения материальных ценностей, разрушения объектов, возникновения беспорядков.

К 27 июня 1940 года части Красной армии закончили развертывание и были готовы к боевым действиям. А днем ранее в 22:00 Молотов вручил румынскому посланнику Давидеску ноту советского правительства о возвращении Бессарабии с ультиматумом, что Красная армия начнет боевые действия уже 28 июня. В 23:00 27-го числа Москва получила ответ Бухареста с согласием на уступки, а в 11:00 28 июня 1940 правительство Румынии окончательно признало условия эвакуации [\[27\]](#).

Через три часа передовые части Южного фронта перешли старую границу и в тот же день заняли Черновцы, Хотин, Бельцы, Кишинев и Аккерман, но на днестровских переправах из-за слабой обученности понтонеров начались серьезные заминки в темпе наступления.

Тогда в бой были брошены воздушно-десантные войска. Их задача, как и планировалось ранее, состояла в том, чтобы быстро и внезапно высадиться в районе Болграда и Измаила и поддерживать в этих районах порядок до подхода главных сил Красной армии.

В качестве ударного компонента использовались 204-я и 201-я вдбр, а третья бригада (214-я) оставалась в резерве. Для десантирования этих бригад привлекалось

четыре тяжелых бомбардировочных авиационных полка (170 ТБ-3), временно сведенные в авиационную группу {28}.

Воздушно-десантные бригады были заблаговременно переброшены по железной дороге в исходные районы: Борисполь, Калиновка, Скоморохи, Гоголево. Причем протяженность маршрута до районов десантирования составляла в среднем 350 км.

Рано утром 29 июня 1940 года командир 204-й воздушно-десантной бригады полковник И. И. Губаревич получил приказ на десантирование. Эта бригада из КОВО была только сформированной, после того как в тяжелейших боях на линии Маннергейма зимой 1940 года она была почти полностью уничтожена. Вскоре подразделения бригады были подняты в воздух на 99 самолетах ТБ-3 29-й тбавр и экипажи приступили к выброске в заданный район (12 км севернее Болграда). За полтора часа (с 8:00 до 9:30) было выброшено на парашютах часть десантников, но на большей, чем планировалось, площади из-за крайне плохой подготовки экипажей самолетов. А 50 десантников вообще вернулись на аэродромы вылета, так как были не в состоянии прыгать — их «укачало». Оставшаяся часть десанта выбрасывалась с 12:30 по 14:30 в 10 км от Болграда. Всего было десантировано 1372 бойца.

Полностью бригада сосредоточилась только к 16:30. Но до этого командование смогло направить два батальона в город Белград и на станцию Троянов Вал, которые и были заняты ими к 18:30. К исходу дня вся бригада подошла к городу и взяла его под свой контроль. В ночь на 30 июня 1940 года рота десантников на машинах ворвалась в Ренийский порт, где произошла короткая перестрелка с румынами. На следующий день рано утром 1-й батальон бригады взял под контроль города Кагул и Рени. Как любили писать советские



историки — «появление десантников приостановило грабеж румынскими военными местного населения».

К 4 июля десантников сменили части пехоты из 25-й стрелковой дивизии. 204-я вдбр была отведена в Белград, а оттуда переброшена по железной дороге в Бендеры, где и находилась вплоть до 16 июля.

Утром 30 июля 1940 года командир 201-й вдбр генерал-майор И.С. Безуглый получил из штаба ВВС боевое распоряжение. Бригаде было предписано десантироваться в районе полевого аэродрома близ Измаила, после чего следовало выставить заслоны на дороге Измаил — Новая Некрасовка, выдвинуться к городу Измаилу и взять там под охрану все склады, имущество, сооружения, заводы, порт и воспрепятствовать отходу от причалов судов. Эта бригада из ЛВО уже имела опыт боевого десантирования, который получила во время так называемого «наступления под Сумма» на финскую линию Маннергейма. Тогда, 1 февраля 1940 года, ее выбросили в тыл противника, но крайне неудачно, и после суточного сражения наши части отошли на исходные позиции. Десантникам же пришлось пробиваться к своим на соединение, что удалось далеко не всем.

Эту бригаду планировалось перебросить на самолетах посадочным способом. Однако воздушная разведка выявила отсутствие достаточного количества посадочных полос и невозможность посадки большого числа тяжелых ТБ-3. Тогда было принято решение на выброску части бригады на парашютах. В 9:35 над аэродромом Измаила появились наши самолеты, и в небе раскрылось 509 парашютов. Еще несколько десятков десантников выгрузилось с одного (по другим данным — двух) ТБ-3, совершивших посадку на летное поле. Но и здесь не все прошло гладко — выброска производилась неорганизованно, на различных высотах и очень

растянуто. В результате парашютисты были рассеяны на площади 10 км<sup>2</sup>, и сбор продолжался в течение двух часов. Из-за плохой подготовки экипажей три самолета вообще не смогли выбросить десантников [{29}](#).

К вечеру город и граница были в руках «крылатой пехоты». Позже к Измаилу подошли механизированные части Красной армии.

Управление боевой подготовки Красной армии оценило воздушно-десантную операцию «как выполненную исключительно плохо». Главной бедой советских ВДВ так и осталось неграмотное их использование из-за игнорирования степени подготовленности и состояния десантных бригад и экипажей самолетов. Так, наиболее подготовленная в парашютных прыжках 214-я вдбр оказалась не у дел. Эта бригада из БОВО также участвовала в Финской кампании, но, находясь во втором эшелоне 15-й армии, имела лишь небольшую стычку 13 марта 1940 года с финским гарнизоном одного из островков на Ладоге. Позже ей выпадет честь первого воздушного десанта в Великой Отечественной войне.

Зато 204-я, наименее подготовленная (почти половина десантников имела один—три наспех подготовленных прыжка), сбрасывалась на парашютах в сложных условиях при ветре 8—9 м/с. О пополнении боеприпасами, продовольствием и главное — об эвакуации раненых 204-й вдбр вообще забыли. Лишь спустя пять дней, после неоднократных запросов, за ранеными прислали санитарный самолет.

Наивно полагать, что выброска такого количества парашютистов была бескровной. В ходе этих двух десантных операций погибло 3 человека, 7 получили переломы, а 25 — легкие травмы [{30}](#).

Не надо обладать даром предвидения, чтобы понять, что в боевой обстановке перечисленные недочеты неизбежно привели бы к напрасной гибели массы людей

и самолетов и общему провалу воздушно-десантной операции. К сожалению, все эти недостатки в той или иной степени проявились в ходе больших десантов 1942—1943 годов, что привело к использованию в 1944—1945 годах этого рода войск в качестве пехоты, и, надо отдать должное, самой стойкой — гвардейской!

## **ПЕРЕД БОЛЬШОЙ ВОЙНОЙ**

После окончания финской войны командование ВВС РККА постаралось обобщить опыт войны и извлечь из него уроки. Так, повысились требования к подготовке штурманов, летчиков и стрелков, большее место стали уделять полетам ночью и в облаках, а это потребовало совершенствования навигационного оснащения. Очень много финская война дала для практики ведения боевых действий в зимних условиях. Наземный состав получил опыт работы зимой на полевых аэродромах, освоил способы быстрой подготовки техники и полевого ремонта боевых повреждений.

Накопленный опыт сказался в проводившихся в 1940—1941 годах программах модернизации парка дальних бомбардировщиков. Вплоть до начала Великой Отечественной войны на бомбардировщиках ДБ-3, уже находившихся в частях, вносились различные усовершенствования.

Однако наиболее масштабной была глубокая модернизация ДБ-3 с установкой новых двигателей М-88 (1100 л.с.), удлинённой и более обтекаемой носовой части фюзеляжа веретенообразных очертаний с обширным остеклением, незначительным увеличением площади крыла при сохранении прежнего размаха. Новая модификация получила название ДБ-3ф. На испытания прототип вышел 21 мая 1939 года. Однако, вследствие недоведённости двигателя М-88, на государственные испытания самолет передали с моторами М-87, с такими двигателями выпустили и часть серийных машин. Выпуск их на заводах № 39 и № 18 начался в конце 1939 года, на заводе № 126 — во втором квартале 1941 года.

По мере поступления новой техники на вооружение в полках дальнебомбардировочной авиации была весьма пестрая картина — были полки, полностью перевооруженные на ДБ-3ф, были полки на старой технике (а на Дальнем Востоке таких было вообще большинство), а были — смешанные.

Стоит также сказать, что новый самолет не вызвал восторга у летчиков. Изменение центровки привело к значительному снижению устойчивости. «Пилотажные качества самолетов ДБ-3ф в значительной степени ухудшились по сравнению с качествами самолета ДБ-3», — писал Смушкевич.

Одновременно продолжались работы по запуску в серию перспективных самолетов — ДБ-4 Ильюшина и ДБ-240 Ермолаева. Производство ДБ-4 планировалось отдать московскому заводу № 39, а освоение ДБ-240 (Ер-2) поручили заводу в Воронеже. Первый проект плана на 1941 год предусматривал выпуск 1480 ДБ-240 и всего лишь 350 ДБ-3ф (на одном заводе в Комсомольске). На ДБ-240 хотели перевооружить 24 полка, но трудности с освоением бомбардировщика Ер-2 вынудили уже через месяц изменить цифры на 100 ДБ-240 и 750 ДБ-3ф. На ДБ-240 решили перевести поначалу всего два полка.

В апреле 1941 года в Воронеже сдали последние ДБ-3ф и полностью переключились на Ер-2 и Ил-2, в Москве к маю ильюшинские машины были вытеснены самолетами Пе-2. Однако к июню 1941 года в ВВС ДБ-3 в разных вариантах оставался основной машиной дальней авиации.

ДБ-4 (ЦКБ-56) вышел на заводские испытания только в октябре 1940 года и страдал множеством конструктивных недостатков. Его построили в двух экземплярах, но даже не выставляли на государственные испытания. Ер-2, хотя и начал выпускаться в довольно больших количествах, страдал

множеством «болезней роста» и в строевые части попал только с началом войны — в июле 1941-го.

Нехватка современной техники вынудила вновь обратить внимание на устаревшие четырехмоторные машины. До весны 1940 года позиция командования ВВС относительно ТБ-3 являлась однозначной: самолет полностью устарел, ни на роль бомбардировщика, ни десантно-высадочного самолета уже не годен. Предполагалось отобрать наименее изношенные машины для военно-транспортной авиации и ГВФ, а остальные — массово списать. Но уже летом 1940 года курс начал резко меняться. На тот момент военному командованию стало понятно, что вступления в большую войну не избежать, и поэтому было предписано изъять самолеты ТБ-3 из десантных и транспортных частей и сформировать несколько новых тяжелобомбардировочных полков. За счет этих машин хотели перевести на пятиэскадрильный штат 3-й и 7-й тбап, создать тяжелые отряды в 5-м (Мурманск) и 80-м (Архангельск) смешанных полках (сап) и сформировать восемь отдельных эскадрилий — в Вазияни (Грузия), Ташкенте и на Дальнем Востоке. Однако все эти планы перечеркнула война.

# 1941 ГОД. ТРАГИЧЕСКОЕ НАЧАЛО

К началу 1941 года авиационные армии были расформированы, а взамен сформированы дальнебомбардировочные авиакорпуса (дбак). При этом задачи оставались прежними: действовать по планам Генерального штаба РККА и наносить удары с целью уничтожения стратегических объектов и военно-политических центров в глубоком тылу противника...

23 октября 1940 года в штат Главного Управления ВВС была введена должность помощника начальника ГУ ВВС по ДВА. Немного позже в структуре ГУ ВВС было сформировано управление ДВА.

Одновременно с формированием новых авиационных структур и органов управления ими приходилось решать задачи повышения боеготовности авиационных частей и соединений.

## ***Дальнебомбардировочная авиация накануне войны***

<b><i>Подразделение .....</i></b>	<b><i>Базирование ...</i></b>	<b><i>Матчасть ...</i></b>	<b><i>Количество машин /</i></b>	<b><i>Количество экипажей</i></b>
-----------------------------------	-------------------------------	----------------------------	----------------------------------	-----------------------------------

1-й ак .....	Новгород (управление)			
40-я ад ДД .....	Кречевицы (управление) .....	ДБ-3ф ...		
1 / 1				
53 дбап .....	Кречевицы .....	ДБ-3ф, ДБ-3А ...	55 / 48	
200 дбап .....	Кречевицы .....	ДБ-3ф ...	38 / 51	
7 тбап .....	Сольцы .....	ТБ-3 ...	68 / 37	
Всего .....			162 / 138	
51-я ад ДД .....	Едрово ...	ДБ-3ф ...	1 / 1	

7 дбап ..... Едрово ... ДБ-3А ... 30 / 34  
203 дбап ..... Едрово ... ДБ-3ф, ДБ-3А ... 48 / 8  
204 дбап ..... Едрово ... ДБ-3А ... 33 / 8  
Всего ..... 112 / 51  
2-й ак ..... Курск (управление)  
35-я ад ДД ..... Брянск (управление) ... ДБ-3ф ... 2 / 2  
100 дбап ..... Орел ... ДБ-3ф, ДБ-3, ТБ-3 ... 71 / 41  
219 дбап ..... Брянск ... ДБ-3ф ... 46 / Нет  
223 дбап ..... Карачев ... ДБ-3ф ... 6 / Нет  
Всего ..... 125 / 43  
48-я ад ДД ..... Курск (управление) ... ДБ-3, ТБ-3 ... 4 /

3

51 дбап ..... Курск ... ДБ-3 ... 58 / 40  
220 дбап ..... Курск ... ДБ-3 ... 16 / 4  
221 дбап ..... Щигры ... ДБ-3 ... 35 / 14  
222 дбап ..... Обоянь ... ДБ-3 ... 14 / 2  
Всего ..... 127 / 63  
3-й ак ..... Смоленск (управление)  
52-я ад ДД ..... Шаталово ... ДБ-3ф ... 1 / 1  
98 дбап ..... Шаталово ... ДБ-3ф ... 70 / 33  
3 тбап ..... Сеща ... ТБ-3 ... 52 / 41  
212 дбап ..... Смоленск ... ДБ-3ф ... 61 / 58  
Всего ..... 184 / 133  
42-я ад ДД ..... Боровское (управление) ... ДБ-3ф ... 3

/ 3

96 дбап ..... Боровское ... ДБ-3ф ... 50 / 62  
207 дбап\* ..... Боровское ... ДБ-3ф ... 16 / 9  
1 тбап ..... Шайкоека ... ТБ-3 ... 41 / 41  
Всего ..... 110 ... 115  
4-й ак ..... Запорожье (управление)  
22-я ад ДД ..... Запорожье ... ДБ-3ф ... 1 / Нет  
8 дбап ..... Запорожье, Бекетовка ... ДБ-3ф ... 69 / 42  
11 дбап ..... Запорожье, Б. Токмак ... ДБ-3, ДБ-3ф ...

54 / 41

21 дбап ..... Саки ... ДБ-3, ДБ-3ф ... 72 / 50  
Всего ..... 196 / 133



5-я ад ДД ..... Ростов-на-Дону (управление) ... ДБ-3ф  
 ... 3 / 3  
 299 дбап ..... Ростов-на-Дону ... ДБ-3ф ... 56 / 45  
 231 дбап ..... Ростов-на-Дону ... ДБ-3А ... 19 / 9  
 228 дбап\* ..... Новочеркасск ... ДБ-3ф, ДБ-3А ... 10 /  
 13  
 81 дбап ..... Новочеркасск ... ДБ-3ф ... 61 / 50  
 Всего ..... 149 / 120  
 18-я ад ДД ..... Скоморохи (управление) ... ДБ-3ф ... 3  
 / 4  
 90 дбап ..... Скоморохи, Бронники ... ДБ-3ф ... 60 / 36  
 93 дбап ..... Скоморохи, Журбенцы ... ДБ-3ф ... 58 /  
 45  
 14 тбап ..... Борисполь, Гоголев ... ТБ-3 ... 38 ... 35  
 ТБ-7 ... 9 / 12  
 Всего ..... 168 / 132  
 Итого по дальней авиации ..... 1333 / 928  
*\* В стадии формирования.*

Раздел Польши и включение в состав Советского Союза Прибалтики привели к появлению общей границы между Германией и СССР, а фактически поставили лицом к лицу две сильнейшие армии Европы. Оба вождя, Сталин и Гитлер, прекрасно понимали неизбежность в перспективе военного столкновения и выполняли заключенный в августе 1939 года пакт Молотова—Риббентропа только из соображений политической целесообразности. В частности, уже 18 декабря 1940 года Гитлер подписал директиву № 21, получившую кодовое наименование план «Барбаросса», а 21 января 1941 года вышла директива «О стратегическом развертывании», уточнявшая задачи германских вооруженных сил в будущей войне с Советским Союзом. Что реально планировал Сталин в отношении Германии, до настоящего времени остается неизвестным, но в любом случае будущая война советскому руководству

тоже виделась преимущественно наступательной. В соответствующем духе велось военное строительство, а лозунг «победим малой кровью, в кратчайшие сроки и на чужой территории» официальная пропаганда внедряла в сознание населения страны как непреложную истину.

Благодаря опубликованным в 1996 году на страницах «Военно-исторического журнала» планам действий приграничных военных округов в начальный период войны мы можем примерно оценить советский взгляд на будущую войну. По опыту Первой мировой войны предусматривалось определенное время, необходимое противоборствующим сторонам для мобилизации и переброски войск к границе. Но уже в этот период командование Красной армии собиралось действовать активно, в частности нанести удары по всем выявленным местам базирования вражеской авиации, железнодорожным узлам и крупным мостам с тем, чтобы затруднить развертывание войск противника. И главной ударной силой должна была стать армада тяжелых бомбардировщиков. В предвоенных планах расписывались и конкретные цели для дальнебомбардировочной авиации. Так, для 1-го дбак это были военные объекты в Данциге и Кенигсберге, для 2-го дбак — в Люблине и Катовице, 3-й дбак должен был действовать на Белостокском и Варшавском направлениях, а 4-й дбак — уничтожать цели противника на территории Румынии: нефтепромыслы Плоешти, портовые сооружения на Дунае и в Констанце.

Ясное дело, что степень готовности полков была разной: некоторые экипажи уже имели боевой опыт, опыт десантирования людей и грузов, другие — не имели ни опыта ночных полетов, ни опыта полетов в сложных метеоусловиях. Часть полков была полностью укомплектована личным составом и матчастью, другая — испытывала крайнюю нехватку и в летных кадрах, и в самолетах.

Тем не менее после первых же залпов дальнебомбардировочные корпуса приступили к действиям по планам на случай войны. 22 июня 1941 года по сигналу боевой тревоги полки 1-го дбап приступили к рассредоточению по полевым площадкам. 7-й тбап получил задание на перевозку грузов и горючего для перебазирующихся к границе частей. Дальнебомбардировочные полки, к исходу дня рассредоточившись по восьми полевым аэродромам, получили первый боевой приказ: в ночь на 23 июня самолеты 53-го дбап должны бомбить верфи, нефтехранилища, склады порта Данциг, а 7-го дбап — склады и железнодорожную станцию Кенигсберг.

Вечером 23 июня состоялся первый боевой вылет. Вернувшись на аэродром, экипажи отдыхали, пока их корабли готовились к повторному вылету, а затем вторично отправлялись на бомбометание.

Если первые вылеты прошли без потерь, то 24 июня бомбардировщики попали под зенитный обстрел и были атакованы парой Ме-109 в районе между рекой Неман и поселком Гросс-Скайсгиррен. Два ДБ-3 53-го авиаполка, получив повреждения, были разбиты при вынужденной посадке на своей территории, а подбитый ДБ-3ф 7-го дбап хотя и дотянул до своей территории, но из-за приближения немецких войск был брошен экипажем.

Оценить результаты налетов позволяют немецкие документы. Так, при налете 23 июня сильные повреждения получили 8 зданий, частичные — 23 здания. Противовоздушная оборона поздно обнаружила бомбардировщики, и сигнал воздушной тревоги запоздал. В результате погибли 16 человек, имелись тяжелораненые.

А второй налет в ночь на 24 июня пришелся по пустому месту — большинство бомб упало на незастроенный район. Третий налет выполнили несколько ДБ-3 7-го дбап во второй половине дня 24

июня — бомбардировка велась с большой высоты. По немецкой информации погибли 3 человека, несколько получили ранения, сильно повреждены 3 дома.

Положение на фронте заставило советскую авиацию отказаться от дальнейших ударов по территории Восточной Пруссии и перенести усилия на борьбу с наступающими моторизованными группировками противника. По немецким оценкам: «В общей сложности на Кенигсберг сброшено приблизительно 100 бомб. Военные и промышленные объекты не пострадали. В настоящее время (к 5.7.41) авиационные налеты прекратились» [{31}](#).

Уже в ночь на 23 июня 3-й тяжелый бомбардировочный авиационный полк в составе 33 самолетов ТБ-3 без потерь нанес удар по войскам противника в районах Со-поцкина (Гродненский район), Венгрова и Сувалок (Польша). Вспоминает летчик Лукьянов:

«Наш полк к этому времени находился восточнее Минска. Занимались учебно-боевой работой. Тренировали авиадесантную бригаду, которая находилась рядом, в парашютных прыжках... Мы по всему чувствовали, что война близка... И вот 22 июня 1941 года. Нас разбудили рано. Жили мы в это время в летних лагерях в сосновом бору в западной части нашего аэродрома Сенча (юго-западнее Марьиной Горки). По лагерю прошла команда: «Тревога, подъем, выходи строиться!» На линейке уже стоял капитан Стребулаев — командир нашей 1-й эскадрильи. В течение каких-нибудь пяти минут летный состав уже стоял в строю...

В 21 час 30 минут наш полк приступил к выполнению первого боевого ночного задания. Враг из района Сувалок танковыми колоннами устремился на восток. Полку поставлена задача — разбомбить эти колонны. Четырехмоторный корабль ТБ-3 подготовлен к полету —

заправлен горючим, водой, подвешены бомбы, заряжены пулеметы. Экипаж в количестве восьми человек во главе с командиром отряда старшим лейтенантом Засыпкиным и штурманом Федориным занял свои места. Воздушные корабли один за другим направились к цели. Темная звездная ночь. Горят города Вильно, Каунас, Гродно. В 12 часов ночи приближаемся к цели. Сверху видны огоньки на шоссе из Сувалок. Вот она, цель! Штурман уточняет боевой курс. Бьют зенитки. Не сходим с курса. Штурман начинает бомбометание. Левый разворот. Сброшена еще партия бомб. И так пять заходов. На земле пять пожаров и один взрыв. В 3 часа 30 минут приземлились на своем аэродроме» {32}.

Из состава 35-й дивизии только 100-й дбап с началом войны вылетел на боевое задание: вечером 23 июня два звена бомбардировщиков бомбили авиазавод в Люблине. Однако при возвращении сказались недостаточная штурманская подготовка: несколько экипажей потеряли ориентировку и сели на случайно подвернувшиеся площадки.

25 июня 100-й дбап передал излишки матчасти и технического состава, а также летный состав (одну эскадрилью) на формирование нового 420-го дальнебомбардировочно-го полка. Полк изначально формировался как отдельный дальнебомбардировочный, входил в резерв Ставки и готовился принять новейшие Ер-2, однако жизнь внесла свои коррективы.

Полки 3-го дбак в ночь на 23 июня бомбили железнодорожные узлы на Варшавском направлении: Седлец, Цехоновец, Острув, Бяла-Подляска. Кроме этого производились бомбардировки колонн противника, двигавшихся на восток.

22 июня по сигналу тревоги был приведен в боевую готовность и 212-й одбап, однако из-за отсутствия связи и невозможности получить разъяснения обстановки первый боевой вылет летчики совершили только 23

июня, и то по устному приказанию командира 3-го дбап полковника Н.С. Скрипко. Бомбардировке подверглись цели на территории Польши — железнодорожный узел Прага, аэродром Мокотов и военный завод на западной окраине Варшавы.

Несколько хуже обстояло дело в 18-й дивизии. 14-й тбап на 22 июня находился в летнем лагере у населенного пункта Гоголево, за исключением 2-й эскадрильи, которая осваивала бомбардировщик ТБ-7 и находилась на аэродроме в Борисполе под Киевом. Основу самолетного парка полка составляли ТБ-3, при этом, поскольку машины предполагали использовать для десантирования войск, перевозки грузов и личного состава в собственном тылу, а также для разбрасывания листовок, то бомбодержатели с некоторых самолетов были демонтированы. Ясное дело, что на приведение этих кораблей в боевую готовность потребовалось некоторое время.

Мало того, летный состав 2-й эскадрильи и вовсе не был готов к боевой работе: летчики только-только освоили взлет-посадку на ТБ-7, готовились выполнять дневные маршрутные полеты и, вероятно, поэтому не имели планов боевого использования на случай войны. Вскоре, потеряв пять самолетов в ходе налета немецкой авиации на аэродром Борисполь, 25 июня эскадрилья перелетела на тыловой аэродром Иваново, где стала основой для формировавшегося 412-го дбап.

После начала войны 22-я дивизия получила приказ: в ночь на 23 июня атаковать военно-морскую базу Констанца и железнодорожный узел Плоешти. Для выполнения задания дивизия располагала достаточным количеством опытных экипажей, однако вылет был отложен. Пользуясь заминкой, техсостав как смог закамуфлировал подручной краской свои серебристые самолеты. Запланированная бомбардировка состоялась в ночь на 26 июня: одно звено бомбило Бухарест, два

звена — нефтяные промыслы Плоешти, и два — порт Констанца. Налет был успешным, однако от действий истребителей полк потерял семь самолетов.

Однако в полной мере развернуться стратегической авиации не дало положение на фронте, которое ухудшалось день ото дня. Огромные потери во фронтовой авиации, понесенные в первые же дни войны, заставили использовать огромные бомбардировщики не по назначению — для бомбежки наступающих частей вермахта, причем зачастую без истребительного прикрытия и днем на высотах, редко превышавших 2000 метров. Фактически дальнебомбардировочную авиацию бросили «на закление».

Воспоминания летчиков ТБ-3, которые пережили те дни, поражают своей откровенностью:

«На войне случалось всякое. Немалые потери несла авиация по причине ошибок, порой трагических. Допускали ошибки и были повинны в гибели людей и дорогостоящей боевой техники и мое непосредственное командование. Как оценить поступок нашего командира полка, принявшего неграмотное, безрассудное решение? Мне повезло, мой самолет был неисправен, и я не участвовал в побоище, в котором погибло немало моих товарищей.

Дело было так... Разведка доложила, что в районе Днепропетровска большое скопление техники и живой силы противника. Командир полка принял решение не терять время, нанести бомбовый удар. Однако он не доложил вышестоящему командованию и не согласовал действия для прикрытия бомбардировщиков с помощью истребителей. Был прекрасный солнечный день. Командир полка построил экипажи для выполнения боевого задания, дав приказ об уничтожении группировки противника, скомандовал: «По самолетам!»

Все экипажи знали, на что они идут. Техники самолетов рассказывали, что, выполняя прежние

команды «по самолетам», экипажи бежали к самолетам наперегонки, обгоняя друг друга, а здесь шли не торопясь, споря, размахивали руками... Дело в том, что ТБ-3 машина тихоходная, больших размеров. Боевые задания на них выполнялись, как правило, ночью, то есть обезопасив себя от истребителей противника. Днем же с обязательным прикрытием своих истребителей. Но на этом задании прикрытия истребителей не будет, так было заявлено. Все члены экипажей знали, что они идут на верную смерть. Но приказ — святое дело, его надо выполнять!

Еще при подлете к цели большая группа ТБ-3 была атакована немецкими истребителями Me-110. Почти все наши ТБ-3 были уничтожены. За неграмотные, авантюрные действия командир полка по приговору военного трибунала был расстрелян» [{33}](#).

И итог был предсказуем: в Прибалтийском военном округе, имевшем в своем составе к началу войны 1142 самолета, к концу июня практически не осталось матчасти: в строю находилось только 65 исправных машин! Противник, не ощущая противодействия авиации, быстро продвигался по территории Прибалтики. Планы командования были скорректированы, и 25 июня дальние бомбардировщики 1-го авиакорпуса перенацелили на удары по наземному противнику: 53-й дбап, а за ним — 7, 200 и 204-й дбап, бомбили танковые колонны, двигавшиеся в направлении Вильно (Вильнюса) и Шяуляя. Большинство экипажей выполнили в этот день по два боевых вычета. Итог дня был печален — 25 потерянных машин!

Особенно досталось 53-му полку. Вечером 24 июня прилетевший в полк командир дивизии полковник В.Е. Батулин поставил задачу: бомбить скопление танков западнее Вильнюса. На разведку были высланы экипажи капитана Репкина и старших лейтенантов Ленкина и Богачева. Штурман А.И. Крылов принимал участие в этом



вылете. В своих послевоенных мемуарах [{34}](#) он писал, что заход на цель был произведен со стороны озера Нарочь вдоль шоссе Вильнюс — Полоцк: «дальники», как известно, летали не по плоским картам, а «по глобусу». В районе белорусского местечка Симонелы наблюдали ожесточенный бой. А при подлете к Вильнюсу увидели, что ожесточенные бои идут и на его западной и юго-западной окраинах, у вокзала, на улицах и площадях. Танки, сосредоточившиеся вокруг огромных цистерн автозаправщиков, летчики обнаружили и нанесли по ним точные удары, но от бешеного зенитного огня и атак истребителей понесли тяжелый урон. К сожалению, высланные на разведку экипажи не заметили скопления истребителей противника на вильнюсском аэродроме Парубанек. Из вылета не вернулось 17 машин (старенькие ДБ-3А, или «аннушки», как их называли в войсках, были беззащитны при атаках с задней полусферы), сам Крылов описал гибель девяти бомбардировщиков.

Руководствуясь скорее здравым смыслом, а не предписаниями по боевому применению, командование полков находило пути для снижения потерь. Экипажи перешли на бомбометание ранним утром и поздним вечером, использовали облачность, выходили на колонны с запада и т. д. Тем не менее интенсивность боевой работы сказывалась: к 1 июля численный состав 1-го дбак сократился на 60 бомбардировщиков ДБ-3, в 18-й дивизии осталось 48 исправных машин, а потери 35-й дивизии составили порядка 36 самолетов и 23 экипажа. К 30 июня 3-й дбак потерял 120 самолетов и насчитывал 32 ДБ-3 и 77 ТБ-3.

В целом потери дальнебомбардировочной авиации в первые дни войны с трудом поддаются исчислению и плохо исследованы. Так, только за один день 26 июня с боевого задания не вернулось 43 самолета ДБ-3 и ТБ-3 [{35}](#).

Комментируя эти цифры, стоит отметить, что немало самолетов оказывались сбитыми своими же истребителями и зенитками. Опять-таки полной статистики привести на сегодняшний день практически невозможно, отметим только некоторые факты:

- в начале июля над своей территорией были сбиты два ТБ-3 7-го тбап;

- ДБ-3ф из 212-го полка, возвращавшийся 23 июня на свой аэродром, был атакован И-16;

- 28 июня другой И-16 дважды таранил ДБ-3 из 53-го полка;

- 11 июля был сбит ДБ-3 из состава 1-го дбак и еще один подбит.

И если потери относительно современных МиГ-3 и Су-2 традиционно принято списывать на незнание матчасти, то о тех же ТБ-3, которые были участниками чуть ли не каждого предвоенного воздушного парада, так сказать нельзя.

Кроме того, нельзя не отметить относительно небольшие потери ТБ-3 в первые дни войны. Это было связано прежде всего с тем, что по опыту финской войны их старались использовать преимущественно ночью. Тем не менее 3-й тбап понес значительные потери из-за того, что иногда ТБ-3 посылались на задания днем. Причем задания были на грани абсурда. Так, днем 23 июня был потерян ТБ-3, один из четырех, посланных на... разведку движения танковых колонн!

В данном случае нарушался приказ, подписанный в предвоенный период наркомом обороны Ворошиловым. Вероятно, в печальной судьбе этого полка не последнюю роль сыграло то обстоятельство, что еще до начала войны командующий ЗапОВО генерал Павлов подчинил 3-й тбап непосредственно себе, что только добавило хаоса. В итоге уже к 30 июня полк лишился 11 машин, причем семь из них были сбиты истребителями противника.

По всей видимости, именно с 3-м полком связана и известнейшая история 1941 года — я имею в виду события, описанные фронтовым корреспондентом, а позднее и классиком советской военной литературы К. Симоновым в романе «Живые и мертвые» [\[16\]](#):

«Синцов стоял в кузове несшегося по шоссе грузовика и плакал от ярости. Он плакал, слизывая языком стекавшие на губы соленые слезы, не замечая, что все остальные плачут вместе с ним.

— Стой, стой! — первым опомнился он и забарабанил кулаком по крыше кабины.

— Что? — высунулся шофер.

— Надо искать! — сказал Синцов. — Надо искать, — может, они все-таки живы, эти, на парашютах...

Но прочесывать лес не пришлось. Когда машина прошла еще четыреста метров и остановилась, навстречу ей из леса, сгибаясь под тяжестью ноши, вышел коренастый летчик в гимнастерке и надвинутом на самые глаза летном шлеме. Он тащил на себе второго летчика, в комбинезоне; руки раненого обнимали шею товарища, а ноги волочились по земле.

— Примите, — коротко сказал летчик...

Раненого штурмана положили в кузов, к задней стенке кабины, чтобы меньше трясло, и подложили ему под ноги кипы газет. Летчик сел рядом со своим штурманом, в головах. Потом сели все остальные. Машина тронулась».

Советские документы рисуют следующую картину: 30 июня 1941 года ВВС Западного фронта наносили удары по переправам через Березину и аэродрому Бобруйска. В 18:30 группа ТБ-3 из 3-й эскадрильи 3-го тбап в районе переправ была атакована группой Vф-109F из состава 8/JG51. Кстати, летчики этой группы только утром этого дня были перебазированы в Бобруйск как раз для прикрытия переправ.

За четыре минуты (с 17:25 по 17:28 по берлинскому времени) летчики заявили о пяти сбитых ТБ-3. И на самом деле советские потери подтверждают немецкие заявки на победы, так как в воздушном бою были потеряны 4 ТБ-3МЗ4р (заводские № 22536, 22538, 22586 и 22628).

Экипажи замкомэска старшего лейтенанта Пожидаева Тихона Ивановича, командиров кораблей лейтенантов Тырина Александра Федоровича и Хачатурова Арсена Галустовича были сбиты и покинули свои самолеты на парашютах.

Командиру эскадрильи капитану Прыгунову Георгию Васильевичу удалось довести подбитый самолет до территории, занятой Красной армией, и произвести вынужденную посадку. Самолет сгорел, но весь экипаж уцелел.

По версии советских экипажей, они подверглись атаке 15 Ме-109, в воздушном бою стрелкам экипажа Прыгунова удалось сбить один Ме-109. Немцы подтверждают потерю 30 июня самолета из 8/JG51, Vf-109F-1 (зав. № 5739 уничтожен 100% от огня противника, но без подробностей).

При этом стоит немного остановиться на судьбе командиров экипажей «воздушных судов», тем более что они характерны для того периода. Итак, в ходе боя погиб только Хачатуров. Пожидаев через год был убит в воздухе при атаке истребителем противника, похоронен на месте базирования полка на кладбище с. Никифоровка (Тамбовской области), Тырин погиб в катастрофе в январе 1944 года. Войну пережил только Прыгунов, причем его судьба сложилась трагически: в марте 1942 года он попал в плен, вернулся в строй только в 1945 году, о дальнейшей судьбе информации нет, однако вряд ли в сталинском СССР его ждал теплый прием...

И тем не менее в тяжелейших условиях лета 1941 года дальние бомбардировщики, нанося удары по механизированным колоннам вермахта, все-таки задерживали их продвижение на восток. Попытки германских войск с ходу преодолеть р. Березина (30 июня 1941 года) оказались сорваны налетом экипажей 212-го одбап и 3-го дбак. Хотя потери корпуса во время дневного налета и составили 21 самолет, однако противник на противоположный берег в этот день допущен не был.

Летом 1941 года экипажам ТБ-3 пришлось выполнять и задачи, к которым они готовились перед войной, в частности, выбрасывать группы десанта. Так, 13 июля в район Могилева с четырех ТБ-3 3-го дбак был выброшен десант из 64 человек для уничтожения танков противника (до 300 машин), застрявших там из-за отсутствия горючего. Сведений об этой операции сохранилось немного, однако по ряду документов можно сделать вывод, что десантникам сопутствовал успех: в течение нескольких дней они удерживали Могилевский аэродром, на который самолетами 1-го и 3-го тбап им доставлялись боеприпасы.

Или, например, разбрасывание листовок. В этом случае интересен опыт все того же 3-го тбап. Так, только 7 сентября экипажи авиаполка выбросили 1 140 000 экземпляров листовок. В боевом донесении за эту ночь появились названия листовок и другой сброшенной литературы: «К населению областей, захваченных противником», «Вести нашей Родины», «Всеславянский митинг в Москве», газета «Рабочий путь», плакаты на польском языке.

В ночь на 8 сентября, одновременно с бомбардированием, стрелки одиннадцати экипажей произвели сброс листовок. За борт ушло 867 тыс. экземпляров на немецком языке с различными названиями: «Письма из плена», «Кто правит

Германией», «Тебя ждут жена и дети домой», «Что происходит в Германии», «Обращение военнопленных к солдатам», «Он поступил правильно», «Беседа с немецким подполковником», «Бочка Геббельса», «Немецкие солдаты в русском плену», «Что говорят немецкие солдаты 188-го полка», «Правда» (на немецком языке), «Пропуск»,

На следующую ночь летчики сбросили еще 76 тыс. листовок «Вести с советской Родины», «Воззвание к немецким солдатам», «Речь тов. Молотова» [{36}](#)\_.

## НА БЕРЛИН!

Сразу после выступления Сталина по радио 3 июля 1941 года с обращением к народу Главное командование Красной армии стало готовить воздушный удар возмездия по столице агрессора.

В планировании подобных операций не было ничего необычного: именно для этого и предназначалась дальнебомбардировочная авиация. Однако неудачное развитие войны привело к тому, что фактически дальние бомбардировщики были брошены в бой как фронтовая авиация. Поэтому нет ничего удивительного в том, что первыми налеты на Берлин совершили летчики морской авиации: экипажи из 1-го мтап ВВС Балтийского флота — «дальники» были заняты.

Практически одновременно с моряками приступили к подготовке рейда на Берлин и летчики ДБА. В середине июля сводная группа из 15 экипажей от 7, 53 и 200-го дбап вместе с матчастью командировали в Иваново. Цели командировки не афишировались. Старшим группы назначили командира 200-го дбап майора В.И. Щелкунова.

Из Иваново группа на новейших дальних бомбардировщиках ТБ-7 (Пе-8) и Ер-2 вылетела на остров Эзель, откуда должна была совершать налеты на Берлин, действуя совместно с 1-м мтап.

Рейд на Берлин должен был стать первым боевым заданием соединения, формирование которого было закончено лишь 29 июля. Стартовать было предписано с аэродрома подскока Пушкин, расположенного неподалеку от Ленинграда. Протяженность маршрута составляла 2700 км (при вылете с московских аэродромов — 3200 км), Большая часть пути при этом пролегла над Балтикой, в обход районов с сильной

системой ПВО. Лишь последние 500 км предстояло лететь над территорией собственно Германии.

К цели самолеты должны были следовать рассредоточение, выходя на боевой курс с заданными интервалами по времени, чтобы избежать столкновений. Каждому экипажу предстояло отыскивать цель самостоятельно, правда, шедшие следом рассчитывали на подсветку ее огнем пожаров от ударов головных машин. Сама бомбардировка, таким образом, растягивалась во времени и лишалась главного фактора успеха — внезапности. Однако другой тактики при ночных налетах в то время просто не существовало. Так же, например, действовала британская и немецкая бомбардировочная авиация.

Ранним утром 10 августа 12 ТБ-7 и 28 Ер-2 перелетели из Казани на передовой аэродром. По окончательно утвержденному плану лететь на Берлин должны были 10 ТБ-7 (для налета отобрали только дизельные машины) и 16 Ер-2. Присутствие на аэродроме командующего ВВС генерала Жигарева [\[17\]](#), вмешивавшегося в детали и самостоятельно решавшего вопросы на правах старшего по должности, путало все карты.

При этом состав экипажей был более чем странным — так, в налете не участвовали командиры полков Новодранов и Лебедев, а только что назначенный командиром 81-й авиадивизии, один из первых Героев Советского Союза, известнейший полярный летчик комбриг М.В. Водопьянов летел на Берлин рядовым пилотом в экипаже другого полярного летчика, будущего Героя Советского Союза Э.К. Пусэпа [\[18\]](#).

Не имевшие боевого опыта бывшие полярные летчики были вынуждены поднимать тяжелые новейшие бомбардировщики с максимальной бомбовой нагрузкой [\[19\]](#) не с подмосковного аэродрома с бетонированной полосой, а с укороченного грунтового аэродрома.



В 20:52 ТБ-7 командира 1-й эскадрильи майора А.А. Курбана оторвался от земли, следом с пятиминутными интервалами взлетели самолеты старшего лейтенанта А.А. Перегудова и командира 2-й эскадрильи капитана А.Н. Тягунина. В 21:05 в воздух поднялась машина командира дивизии.

Как проходил дальнейший полет, можно восстановить по воспоминаниям участников операции. Взлетевшие машины с набором высоты направлялись к устью реки Луга, а оттуда — курсом  $223^{\circ}$  — в сторону Лиепаи. В 23:50 головному бомбардировщику открылся остров Рюген — контрольная точка на пути к Берлину. Штурман Молчанов дал команду повернуть строго на юг. На высоте 6500 м бомбардировщик проплывает над береговой чертой. Слева по курсу появляется ярко освещенный город Штеттин — одна из запасных целей. Англичане его не бомбят, и немцы пренебрегают светомаскировкой. В 00:30 бомбардировщик появляется над районом слияния Варты и Одера. Молчанов командует: «Доворот вправо на курс  $270^{\circ}$ . До цели семь минут полета!» Земля будто вымерла под самолетом. Он висит в небе в полном одиночестве, и экипажу порой кажется, что ТБ-7 неподвижен.

«Внимание! Под нами Берлин! Открываю створки бомбоотсека...» В самолет врывается холодная струя воздуха. Штурман слился с прицелом: «Курс нормальный! Так держать! Сейчас будет сброс... Первая пошла!» Резкий рывок вверх, всех на секунду прижимает к сиденьям, самолет дрожит, освобождаясь от груза. Вторая, третья бомбы. Что случилось? Почему не сошла четвертая? «Одна зависла», — сообщает борттехник. Аварийный сброс! Но четвертая ФАБ-500 остается на замке.

Молчанов сбрасывает еще две САБ — ориентиры для идущих позади экипажей. Попытки освободиться от зависшей бомбы ничего не дают. «Полтонны мы должны

оставить здесь», — приказывает командир. Но и борттех-нику, спустившемуся в бомбоотсек, не удастся отцепить бомбу — погнулся замок держателя, «...мать», — оценивает ситуацию Курбан и поворачивает машину на обратный курс.

Когда бомбардировщик заканчивает разворот, внизу вспыхивают четыре взрыва бомб со следующего ТБ-7. И вот тут началось! Один за другим поднялись десятки прожекторных лучей. Спустя минуту открыла огонь зенитная артиллерия. Но немецкие зенитчики неверно определили высоту, снаряды рвутся ниже — на 4000 м. Видимо, они думали, что над Берлином снова ДБ-3 — накануне город бомбили самолеты морской авиации. Когда бомбардировщик вышел из зоны обстрела, экипаж с ликованием наблюдал за большим пожаром в юго-западной части города. Курбан приказал радисту: «Передай в Москву: бомбили основную цель. Наблюдали взрывы бомб и пожары на военных складах. Идем домой» [\[37\]](#).

При подлете к острову Рюген самолет снова сильно встряхнуло: заклинило четвертый мотор, перестал вращаться воздушный винт. Автопилот пришлось выключить. Самолет тянет в разворот, триммера не хватает, и пилоту приходится помогать дачей ноги. Скорость упала на 55 км/ч. Начинается рассвет, а бомбардировщик по-прежнему летит над Балтийским морем, постепенно снижаясь и пробивая облачность. К береговой линии он подходит на высоте 300 м, а снизу, видимо с какого-то корабля, к нему тянутся огненные трассы. «Вот еще чертовщина», — сквозь зубы цедит Курбан и тянет штурвал на себя. ТБ-7 неохотно задирает нос и снова уходит в облака. Уже совсем рассвело. Отчетливо видны струйки дождя. Самолет снова снижается, пробивая облачность. Молчанов ведет отсчет высоты: «400 метров, 300... 200... 150...» Затем, не говоря ни слова, срывается со своего места в носу

фюзеляжа и стремглав бросается назад, к корме. За секунду до этого отказал третий мотор, и уставшему Курбану не хватило сил, чтобы удержать бомбардировщик в горизонте.

Двадцатитонная машина валится на крыло и с креном 40° начинает крушить молодой ельник. К счастью, зависшая бомба не взорвалась. Московское время — 5ч 30 мин. Члены экипажа, за исключением одного, отделались царапинами и ушибами. Руки у многих еще трясутся от пережитого. Они отправляются на восток — теперь уже пешком.

Не меньше приключений выпало на долю экипажа Водопьянова. Набирая высоту, ТБ-7 уже летел над Балтийским морем, когда верхний стрелок Зекунов передал: «Справа — сзади звено истребителей!» — «Это наши, И-16», — успокаивает его штурман Штепенко [\[20\]](#). Правда, эти «наши» не хотят признавать бомбардировщик за «свой». Они заходят в атаку и начинают стрелять, не обращая внимания на опознавательные знаки ТБ-7. «Огонь!» — командует Водопьянов. Бомбардировщик огрызается из всех стволов, и «ишаки» отворачивают. «Бараны», — бурчит комбриг сквозь зубы. «Всем смотреть в оба, истребители могут дернуться!» Но впереди их ждала встреча с немецкой ПВО. Летя над Германией, самолет уклонился к востоку и вышел прямо на Штеттин. Внезапно вспыхнувшие прожекторы, ударив по глазам, ослепили командира, и управление взял на себя второй пилот Э. Пусэп. Осколками близких разрывов в нескольких местах пробило правое крыло. Отказала маслосистема четвертого мотора, который пришлось выключить. Машина пошла со скольжением, немного боком. Удерживать бомбардировщик на курсе теперь удавалось лишь усилиями обоих летчиков. До Берлина оставалось менее получаса лета. Наконец Штепенко командует: «Довернуть влево... На боевом! Внимание, открываю

створки». В фюзеляже ТБ-7 засвистел ветер. Машину тряхнуло. Фугасные и осветительные бомбы полетели вниз.

Уклоняться от огня зениток удавалось с трудом — машина управлялась вяло, упорно не желая поворачивать влево, в сторону работающих моторов. Оставив за собой три разгоравшихся очага пожаров, ТБ-7 комбрига повернул на обратный курс. На отходе осколки несколько раз пробарабанили по обшивке. («Дырки, Михаил Васильевич, очень много дырок», — ответил борттехник на тревожный вопрос командира.) Принимая во внимание состояние моторов и многочисленные пробоины, Водопьянов решил возвращаться самой короткой дорогой, что позволяло выиграть примерно полчаса полета. Но самый короткий путь не всегда самый лучший. В районе Кенигсберга разрывы зенитных снарядов снова вспухают возле бомбардировщика. Осколки снова стучат по обшивке. «Товарищ командир, керосин вытекает! Он хлещет прямо на меня», — кричит по СПУ стрелок шассийной установки. «Осколок пробил третий топливный бак, — уточнил борттехник, — мы потеряем примерно тонну керосина». Водопьянов приказывает переключить на поврежденный бак все три работающих мотора, чтобы «дососать» то, что там осталось. Вскоре двигатели начинают чихать, и борттехник перебрасывает питание на другие баки.

По расчетам Штепенко, подбитый самолет уже где-то над Эстонией. Снижаясь, он продолжает лететь в сторону Пушкина. Моторы перегрелись и тянут плохо. Шансов дойти до аэродрома практически не остается. На высоте 700 м открывается земля, точнее, бескрайнее болото, покрытое мелким кустарником. Падать в него не хочется. Вдруг в отдалении появляется лесистый участок. «Мы садимся на лес! — кричит Водопьянов. — Все в корму!» Верхушки елей кувалдами застучали по обшивке. Вначале отрывается руль высоты,

стабилизатор, за ним отламываются консоли. Прорубив наклонную просеку, фюзеляж с обрубками крыла зависает на деревьях и, завалив их, рушится на землю. Наступает гнетущая тишина. Из клубка изуродованного металла выбираются люди. Находится и повод для радости: никто серьезно не ранен. Впереди у них еще два дня блужданий по лесу в поисках своих.

Вслед за взлетевшей четверкой ТБ-7 в далекий путь стали отправляться бомбардировщики Ер-2 из 420-го полка. По указанию Жигарева бомбардировщики взлетали с грунтовой полосы, освободив бетонку для четырехмоторных машин. Это решение оказалось ошибочным. Дело в том, что для взлета с грунта бомбардировщику Ермолаева требовалась очень длинная полоса, а на аэродроме Пушкин она прерывалась канавой внушительных размеров. Впрочем, даже для ТБ-7 длины этой «взлетки» оказалось бы достаточно, но не для Еров.

Первыми стартовали опытные летчики: заместитель командира полка капитан А. Г. Степанов, заместитель командира эскадрильи лейтенант В.М. Малинин и командир звена лейтенант Б.А. Кубышко. Их летное мастерство позволило буквально на последних метрах ВПП оторвать машины от земли. Четвертым был младший лейтенант А.И. Молодчий <sup>[21]</sup>, впоследствии дважды Герой Советского Союза, но тогда — 20-летний новичок.

Вот как описывает в своих послевоенных мемуарах тот взлет: «Мой Ер-2 стоял на предварительном старте в ожидании своей очереди, и я видел, как взлетают товарищи. Это были не те обычные взлеты, которые мы привыкли наблюдать на аэродроме, а цирковые трюки... Когда под самолетом мелькнул край аэродрома, мне ничего не оставалось, как взять штурвал на себя, хотя скорость для отрыва была еще мала. Последовал резкий, огромной силы удар... К упавшей машине подъехало

несколько легковых автомобилей. Выслушав мой доклад, генерал одобрительно похлопал меня по плечу и сказал: «Молодец, лейтенант, своевременно убрал шасси». Мою попытку объяснить, что шасси лежат в канаве, генерал не стал слушать, он торопился к другому горевшему самолету...»

После аварии старт остальных машин 420-го полка отложили. На бетонную полосу вырулил ТБ-7 лейтенанта В.Д. Видного. В 21:50 его машина плавно оторвалась от земли. Следом за ним в 21:56 начал разбег самолет командира 3-й эскадрильи майора К.П. Егорова. И вот тут случилось настоящее несчастье. На взлете один за другим отказали два правых дизеля. Самолет развернуло боком почти на 90°, некоторое время он летел совершенно неестественно — крылом вперед, а затем накренился и ударился о землю. Четверо членов экипажа погибли на месте, остальные получили тяжелые ранения. ТБ-7 майора М.М. Угрюмова и старшего лейтенанта А.И. Панфилова, уходя на задание, пролетели над разгоравшимся на земле пожаром. Жигарев приказал прекратить взлет остальных машин, и на Берлин отправились только 7 ТБ-7 и 3 Ер-2.

На машине лейтенанта Видного уже над оккупированной территорией загорелся левый внешний двигатель. Экипажу с трудом удалось потушить огонь, но самолет начал неудержимо терять высоту. Сдали нервы у штурмана — он открыл свой люк и собрался выпрыгнуть с парашютом. Видный немедленно приказал расстрелять труса. Но второй пилот Лисицын только отпихнул штурмана ногой и захлопнул люк. Ни о каком расстреле не могло быть и речи: кто же приведет бомбардировщик к цели? Вскоре штурман пришел в себя. Самолет уже не терял высоту и летел на 3000 м, но скорость полета сильно упала. Командир понял, что до Берлина им не долететь. Над Лауэнбургом, примерно в 370 км от столицы рейха, бомбы были сброшены на

железнодорожную станцию. Сразу после поворота на обратный курс отказал второй мотор. С двумя работающими дизелями на правом крыле, то и дело попадая в обледенение, бомбардировщик едва держался в воздухе на скорости 170 км/ч. Трудно поверить, но после десятичасового (!) полета Видный сумел приземлить ТБ-7 на аэродроме Обухове

Самолет Тягунина возвращался с боевого задания, имея отказ всего одного мотора. Но беда не миновала и его: над побережьем Балтики машину обстреляла своя зенитная батарея. Несколько близких разрывов, затем прямое попадание в крыло, и Тягунину пришлось поспешно сажать машину «на брюхо». В результате самолет был разбит. А бомбардировщик Кубышко на обратном пути в 6:20 атаковали И-16, с азартом напавшие на незнакомую машину. Несколько заходов — и пылающий Ер устремился к земле. Чего не удалось немцам, сделали свои. К счастью, экипаж сумел спастись, выбросившись с парашютами {38}.

Сообщение майора Угрюмова поначалу звучало обескураживающе: «Куда сбросили бомбы — уточнить не удалось». Только по возвращении порядком запоздавший экипаж прояснил ситуацию: ТБ-7 успешно отбомбился по основной цели, хотя в ходе полета на большой высоте моторы несколько раз умолкали, приходилось снижаться и снова их запускать. На обратном пути, по причине потери ориентировки и нехватки топлива, Угрюмов взял курс на восток и, едва не перемахнув за Москву, вышел к аэродрому Торжок, где и совершил посадку. Керосина едва хватило, чтобы отрулить с полосы. Но проблемы на этом не кончились. На аэродроме имелся только «нормальный» бензин, абсолютно не пригодный для дизелей. На просьбу «подсобить соляркой» удивленные местные авиаторы указали на расположенную неподалеку МТС. Тракторный керосин там действительно нашелся, но из средств

заправки оказались только ведра, которыми экипаж два дня таскал горючее к огромному самолету.

Ранним утром 11 августа на аэродроме Пушкин приземлились только два самолета из десяти, ушедших на задание. Это были ТБ-7 старшего лейтенанта Перегудова и Ер-2 лейтенанта Малинина. Судьбы экипажей капитана Степанова и лейтенанта Панфилова оказались трагичными: Ер-2 Степанова пропал без вести, а обстоятельства его гибели так и не были выяснены. Известия о машине Панфилова пришли уже после войны из Финляндии. При подходе к цели самолет обстреляли немецкие зенитки. Повреждения оказались настолько серьезными, что командир экипажа принял решение сбросить бомбы и развернуться на обратный курс. Вскоре остановился один двигатель, а через некоторое время — и другой. Панфилову пришлось сажать самолет. Примерно в 2:00 громадный ТБ-7 принялся рубить плоскостями лес северо-восточнее Хельсинки у местечка Ланинярвелле. В итоге аварийной посадки лейтенант Панфилов и еще пять членов экипажа погибли [22]. Остальные пятеро, преодолевая боль от ушибов и ранений, пешком отправились на восток, к своим. Спустя еще пару дней, обессиленные, они были взяты в плен практически у линии фронта. Таким образом, результаты налета самолетов дальней авиации на Берлин в ночь на 11 августа 1941 года можно отразить в следующей таблице {39}\_:

<b>Тип с-та, Зав. №, Принадлежность ..... Командир экипажа — Результат налета — Место посадки</b>
---

ТБ-7, 42016, 432-й ап ДД ..... М-р А.А. Курбан — Бомбил Берлин — Разбит при вынужденной посадке (р-н Ропша)



ТБ-7, 42025, 432-й ап ДД ..... Ст. л-т А.А. Перегудов — Бомбил Берлин — Вернулся в г. Пушкин

ТБ-7, 42045, 432-й ап ДД ..... К-н А.Н. Тягуин — ? — Сбит ЗА Балтфлота

ТБ-7, 42036, 432-й ап ДД ..... Комбриг М.В. Водопьянов — Бомбил Берлин — Разбит при вынужденной посадке (р-н Йыхви)

ТБ-7, 42035, 432-й ап ДД ..... Л-т В.Д. Видный — Бомбил Лауэнбург — Вынужденно сел в Обухове

ТБ-7, 42046, 432-й ап ДД ..... М-р К.П. Егоров — ? — Катастрофа при взлете

ТБ-7, 42055, 432-й ап ДД ..... М-р М.М. Угрюмое — Бомбил Берлин — Вынужденно сел в г. Торжок

ТБ-7, 42026, 432-й ап ДД ..... Ст. л-т. А.И. Панфилов — ? — Разбит при вынужденной посадке в Ланиярвелле (Финляндия)

Ер-2, ?, 420-й ап ДД ..... К-н А.Г. Степанов — ? — Пропал без вести

Ер-2, ?, 420-й ап ДД ..... Л-т В.М. Малинин — Бомбил Берлин — Вернулся в г. Пушкин

Ер-2, ?, 420-й ап ДД ..... Л-т Б.А. Кубышко — Бомбил Берлин — Сбит своими истребителями

После таких катастрофических потерь у руководства ВВС вполне закономерно возникло предчувствие, что Сталин строго спросит с организаторов операции. Поэтому немедленно было развернуто расследование обстоятельств случившегося — к местам вынужденных посадок вылетели инженеры дивизии и 432-го авиаполка. Кроме того, определялся «истинный виновник» скандала, на которого предстояло свалить всю ответственность.

Уже на следующий день, 12 августа в штаб ВВС (с последующим докладом «наверх») ушла телеграмма за подписью генерала Жигарева: «С 21:00 до 22:10 10 августа на выполнение задания вылетели 7 ТБ-7 и 3 Ер-2. По предварительным данным, по цели работали 2

ТБ-7 и 2 Ер-2. Один ТБ-7 сбросил бомбы до подхода к цели, т. к. сдал мотор. Вернулись и сели в Пушкине только 1 ТБ-7 и 1 Ер-2... О Водопьянове и Панфилове данных нет... Установить, почему имело место 3 случая отказа правой группы моторов, пока не удалось. Комдив и штаб дивизии работают плохо, с таким командованием дивизии и штабом трудно организовать что-либо серьезное, т. к. случайно набранные люди действуют вразброд и в одиночку. Прошу разрешения исправные ТБ-7 и Ер-2 перебросить обратно в Казань. Назначить комдивом Голованова. Назначить другого начальника штаба...»

Из текста телеграммы хорошо видно, что генерал Жигарев считал, что экипаж Водопьянова погиб, а «мертвые сраму не имут», поэтому всю вину за неудачу автоматически возложил на комдива. Вряд ли можно говорить об объективности такого скорого суда, однако, по мнению командующего ВВС Северного фронта генерал-майора авиации А.А. Новикова (впоследствии командующего ВВС КА), основную вину за провал операции нес сам Жигарев: ведь это именно он занимался «согласованиями», в результате которых два своих самолета были сбиты. Он же руководил и взлетом. Однако «карающий меч», как всегда, нашел крайнего.

Итоги налета подвел приказ народного комиссара обороны от 17 августа 1941 г.:

«Первый удар 81-й ад по району Берлина прошел успешно... Однако в процессе подготовки и полета выявлен ряд существенных недостатков, требующих немедленного исправления. Командование дивизии организацией полета руководило недостаточно, а начальник штаба дивизии полковник Лышенко от руководства самоустранился. В результате плохой увязки маршрута имел место обстрел летевших самолетов на задание своими истребителями, ЗА береговой обороны и кораблей. Летно-технический

состав, несмотря на длительную подготовку к полету, в полной мере материальной части мотора и вооружения не освоил и плохо знал ее эксплуатацию. Работа моторов на кораблях ТБ-7 оказалась неудовлетворительной и послужила причиной нескольких вынужденных посадок.

Приказываю:

1. Военному совету ВВС уделить особое внимание подготовке и состоянию 81-й авиадивизии, пополнив ее полки кораблями ТБ-7 с моторами 35АМ и 35А, самолетами Ер-2 с моторами АМ-37 и самолетами ДБ-3 с дополнительными баками, имея в виду использование дивизии для систематических ударов по военным объектам глубокого тыла противника.

2. За личное участие в бомбардировании Берлина объявить благодарность комбригу М.В. Водопьянову, командирам кораблей тов. Курбану А.А., Угрюмову М.М., Панфилову А.И., Видному В.Д., Кубышко В.А. и всему личному составу экипажей.

3. Выделить единовременное вознаграждение участникам полета на Берлин, а лучших из них представить к правительственным наградам,

4. Учитывая личные боевые качества тов. Водопьянова как летчика-командира корабля, но в то же время не имеющего достаточных командных навыков и опыта в организаторской работе, необходимой в командовании соединениями, освободить Водопьянова от командования 81-й авиадивизией.

5. Назначить командиром 81-й авиадивизии подполковника тов. Голованова А.Е. и присвоить ему воинское звание — полковник.

6. Снять с должности начальника штаба дивизии полковника Лышенко как не справившегося с работой.

7. Назначить начальником штаба 81-й авиадивизии полковника Ильина Н.И.».

Таким образом, внезапно «воскресший» Водопьянов, вернувшись в Пушкин, с горечью узнал, что он уже не

комдив. Однако его заменил человек, внесший неоценимый вклад в развитие дальней авиации, — Александр Голованов. Он был человеком поистине уникальным. Родился в семье капитана буксирного парохода и дочери казненного народовольца Николая Кибальчича. В восьмилетнем возрасте его отдали в Александровский кадетский корпус. В октябре 1917 года 13-летний Голованов вступил в Красную гвардию. Воевал на Южном фронте, разведчик 59-го стрелкового полка, был контужен в бою. В 1924—1933 годах работал в органах ОГПУ в особых отделах и на оперативной работе, занимал должности от уполномоченного до начальника отделения. В 21 год уже носил четыре шпалы на петлицах — полковник по более поздним понятиям. В 1932 году окончил летную школу Осоавиахима, с 1933 года начал работать в «Аэрофлоте», где занимал должность пилота, командира отряда. В январе 1935 года Александр Евгеньевич назначается начальником Восточно-Сибирского управления Гражданского воздушного флота. Вскоре Голованов становится шеф-пилотом эскадрильи особого назначения. В 1938 году газеты писали о нем как о летчике-миллионере, то есть налетавшем миллион километров. Многие называли Голованова «личным летчиком Сталина».

После формирования в начале 1942 года авиации дальнего действия, которая подчинялась непосредственно Сталину, командующим также был назначен Александр Голованов. Его взлет по карьерной лестнице был головокружительным, судите сами — 5 мая 1942 года ему было присвоено звание генерал-лейтенанта, а уже 26 марта 1943 года генерал-полковника; не проходит и полгода и — 3 августа 1943 г. — Маршала авиации. Наконец, 19 августа 1944 года он получает звание Главного маршала авиации. Несмотря на более чем скромные результаты, значение налетов

дальних бомбардировщиков на Берлин не следует недооценивать. В то время, когда ведомство Геббельса вовсю трубило на весь мир о полном уничтожении русской авиации, налет на немецкие города именно этой самой авиации призван был произвести в первую очередь политический эффект. В той трудной ситуации, в которой оказался Советский Союз, любой военный успех, пусть и незначительный, имел огромное значение и для мобилизации страны на отпор агрессору, и для того, чтобы доказать странам — потенциальным союзникам, что СССР еще имеет силы для сопротивления.

Кроме того, налетом 11 августа все не закончилось — до 4 сентября 1941 года дальнебомбардировочная авиация (81-я дбад, группы Щелкунова из 1-го дбак и комэска В.Г. Тихонова из 22-го дбап) совершила не менее десяти вылетов на бомбардировки Берлина из общего числа 90 самолето-вылетов по бомбардировке объектов на территории Германии.

При этом отказы техники были «нормальным» явлением, что и неудивительно — тот же ТБ-7 еще не был освоен в производстве и имел множество дефектов. Вот, например, характерные воспоминания одного из летчиков — Всеволода Тимофеевича Лавровского:

«В последних числах июля 1941 г. я был откомандирован из 90-го бомбардировочного авиаполка, который вел боевые действия с аэродромов Полтавщины, в специальную авиагруппу дальних бомбардировщиков, формируемую комбригом М.В. Водопьяновым. Группа Водопьянова вооружалась самолетами двух типов: ТБ-7 (впоследствии их переименовали в Пе-8, по фамилии конструктора Петлякова) и Ер-2.

Самолеты ТБ-7 были сосредоточены для доработок на аэродроме Казанского самолетостроительного завода. Здесь же формировались части, вооружаемые

этими самолетами. На аэродроме были собраны самолеты различных модификаций, на которых были установлены моторы М-34, М-35, М-35А и дизели М-30 и М-40. По внешнему виду самолеты ТБ-7 различных модификаций были похожи. Только один из них отличался от остальных, он стоял далеко в стороне и был очень запущен. Когда я спросил о нем, то мне ответили, что это «дублер» (ТБ-7 № 385«Д»), то есть второй опытный самолет, а называют его «борода» за оригинальный вид носовой части, которая действительно напоминала бороду! Также рассказали, что он не будет больше летать, так как неисправен, что сделан он не на Казанском заводе, выпускающем ТБ-7 серийно, а на опытном заводе Туполева и что вообще до него нет никому никакого дела! Я тогда не предполагал, что буду связан с этим самолетом до конца войны.

«Дублер» был опытным головным самолетом, и на нем фактически были проведены основные испытания. Изготовлен «дублер» был хорошо, добротно, тщательно «зализан», облегчен против серийных тонны на три с гаком, что давало ему ощутимый прирост в скорости. Вооружение — одна пушка (20 мм) и 5 ШКАСов — явно недостаточное для такой большой машины.

Вероятно, «дублер» так бы и закончил свое существование на авиасвалке, если бы не Михаил Васильевич Водопьянов. Он осмотрел самолет, приказал привести его в порядок силами части и использовать как тренировочный для подготовки летчиков и штурманов. Наш технический состав затратил много сил для того, чтобы этот самолет стал летающим. Но вскоре возникли серьезные неполадки в электросхеме и управлении агрегатов, связанных с электричеством; так, при выпуске шасси выпускались закрылки, возникли и другие дефекты — «сюрпризы». Полеты пришлось прекратить. Тогда у командования возникла идея

отремонтировать этот самолет на Казанском авиазаводе и использовать как учебно-тренировочный».

## ТЯЖЕЛАЯ ОСЕНЬ 41-го

Тем временем наступление вермахта продолжалось, и дальнебомбардировочная авиация ни на день не прекращала действий в интересах сухопутных войск. На западном направлении советские войска, при поддержке авиации, к концу июля добились определенных успехов.

16 августа для устранения угрозы левому флангу группировки советских войск, действовавших на Московском направлении, был сформирован Брянский фронт, перед которым была поставлена задача: нанести два контрудара — во фланг 2-й танковой армии Гудериана (район Стародуба) и в районе Рославля (во взаимодействии с войсками Резервного фронта). Одновременно по решению Ставки была проведена воздушная операция, в которой участвовали ВВС Брянского и Резервного фронтов, 1-я Резервная авиагруппировка и группа ДБА под руководством полковника Л.А. Горбачевича <sup>[23]</sup> (всего 464 самолета, в том числе около 100 самолетов ДБ-3 и ТБ-3). В течение шести суток авиация наносила практически непрерывные удары по целям в районе Унеча, Стародуб, Шостка, Новгородсеверский. Дальние бомбардировщики выполняли по 2—3 вылета в сутки. Всего авиация, привлеченная к этой операции, выполнила около 2860 самолето-вылетов.

Потери дальнебомбардировочной авиации, понесенные в летних боях, к осени стали компенсировать за счет переброски полков с Дальнего Востока. Так, 9 июля в район Ворошиловграда прибыл 250-й тбап (48 <sup>[24]</sup> ТБ-3) с опытным летным составом, обладавшим навыками слепых полетов. 2 августа полк приступил к боевым действиям на ЮЗФ, в районе Умани.



7 августа с Дальнего Востока прибыл 4-й дбап и, войдя в состав 42-й дбад, с 8 августа приступил к боевым действиям на Западном фронте. Кроме того, из запасного летного состава, с включением экипажей ГВФ, был сформирован 325-й тяжелобомбардировочный полк, который с сентября начал бомбить танковые части Гудериана в районе Новгород-Северского. 31 июля в Кострому, на один из аэродромов 1-го дбап, прибыл с Дальнего Востока 22-й дбап (55 бомбардировщиков ДБ-3А). Осенью 1941 года после завершения операции в Иране на Западный фронт перебазировалась 39-я отдельная эскадрилья (12ТБ-34М-17) [{40}](#).

Из-за огромных потерь бомбардировщиков и для улучшения управления частями приказом Ставки от 20 августа 1941 года авиакорпуса ДВА были упразднены, вместо них создано шесть авиадивизий (22, 40, 42, 50, 26 и 133-я), которыми командовали полковники Г.Н. Тупиков, С.С. Лебедев, М.Х. Борисенко, А.М. Дубошин, В.Е. Батурин и подполковник Е.Ф. Логинов. В них насчитывалось 502 самолета.

Параллельно с реорганизацией в сентябре—ноябре 1941 года формировались и новые авиачасти. В конце августа — начале сентября из экипажей, имевших опыт ночных полетов, 7, 8, 11 и 93-го дбап была собрана так называемая «Группа Бицкого». В ноябре группа, на тот момент дополненная кадрами 4-го дбап, была реорганизована в 750-й дбап. Экипажи полка в конце 1941 года совершали одиночные вылеты опытными экипажами, выполняя «охоту» за составами на перегонах железных дорог, бомбили работающие ночные аэродромы.

По рассказу участника таких вылетов В.В. Пономаренко, немцы настолько не воспринимали всерьез возможность противодействия советской авиации, что маршруты полета для своих бомбардировщиков, летевших на Москву, обозначали

световыми маяками от аэродромов вылета до линии фронта — так, как это делалось в предвоенные годы на регулярных пассажирских трассах. Подобная беспечность противника была только на руку экипажам дальних бомбардировщиков и позволяла легко выходить на немецкие аэродромы и производить бомбометание по стоянкам самолетов,

В октябре 1941 года комэску 22-го дбап майору Тихонову В.Т. было поручено формирование нового полка, в состав которого вошли понесшие большие потери и расформированные 22-й и 90-й дбап. К 20 октября полк был сформирован, поначалу ему присвоили наименование — 579-й одбап, однако через месяц он получил новый порядковый номер — 751, и вошел в состав 1-й нбад, сформированной на базе 51-й дбад. Структурная перестройка практически не отразилась на интенсивности боевой работы авиачастей.

Большую роль сыграли летчики дальнебомбардировочной авиации и в срыве операции «Тайфун» по захвату Москвы. Для ударов по немецким войскам по указанию Ставки ВГК на аэродромах северо-восточнее и юго-восточнее столицы были сосредоточены 1, 22, 40, 42 и 81-я дбад. Кроме того, из Закавказья были переброшены 26-я и 133-я авиадивизии, которые сосредоточились в районе Ярославля и Рыбинска, имея в общей сложности 94 самолета Ил-4. Кроме того, была подключена к боевым действиям авиагруппа 2-й Высшей школы штурманов. Общее число дальних бомбардировщиков к началу немецкого наступления на Москву составляло 402 самолета.

Прорыв 2-й танковой армии Гудериана и выход ее в тыл 13-й армии Брянского фронта поставил командование Красной армии перед необходимостью организации немедленных бомбардировочных вылетов по прорвавшимся частям, вышедшим в район Севска и

Глухова. По указанию Ставки была создана авиагруппа из частей ДБА.

Тактику применения дальних бомбардировщиков можно условно назвать «разведкой с бомбометанием», поскольку наземная обстановка, сложившаяся после прорыва фронта, была известна командованию только в общих чертах. Выявление и уничтожение целей выполнялось методом «свободной охоты».

Усиливая оборону на Орловском направлении, 3 октября 1941 года в район Мценска высадилась воздушно-десантная бригада, закрывшая 2-й танковой армии противника дорогу на Тулу. 40 тяжелых бомбардировщиков из состава 3-го и 7-го тбап в этот день доставили для десантников под Мценск легкие танки Т-38, противотанковую 45-мм артиллерию, грузовики, оружие и боеприпасы. Появление на пути движения танков Гудериана крупного воинского соединения оказалось неожиданным для противника.

Отметим при этом столь необычный для ТБ-3 груз, как легкие танки. Вот как вспоминал один из летчиков 7-го тбап: «В октябре 1941-го производили доставку под Мценск танкеток. Взлетали с Тейково. За 10—15 минут до посадки по моей команде экипаж танкетки занимал места в своей машине и запускал двигатель. Как только самолет касался колесами земли и на тормозах снижал скорость пробега до нужной, я отцеплял танкетку, та — вперед и вбок — выезжала из-под самолета, а ТБ-3 сразу же шел на взлет» [{41}](#).

В этот напряженный период восполнение потерь дальнебомбардировочных частей на фронте шло исключительно за счет восстановления поврежденных самолетов и прибытия единичных машин из тыловых округов СССР. Авиазаводы во второй половине 1941 года ситуации помочь не могли — предприятия с европейской части СССР спешно эвакуировались на Волгу, Урал, в

Сибирь и только налаживали производство на новом месте.

На 22 декабря 1941 года в ДВА осталось всего 266 исправных самолетов (182 Ил-4 и 84 ТБ-3), а также ограниченное количество бомбардировщиков Пе-8 и Ер-2. Собственные потери за шесть месяцев войны составили 595 самолетов: от истребительной авиации — 389 самолетов, от зенитной артиллерии — 206.

Наиболее ощутимыми были потери от истребительной авиации противника при действиях бомбардировщиков в дневных условиях боевыми порядками звеньев и эскадрилий без надежного прикрытия. Сказывалось слабое оборонительное вооружение бомбардировщиков ДБ-3.

Всего за шесть месяцев войны дальнебомбардировочная авиация Главного командования произвела 20 741 боевой вылет (из них 5781 ночью), ею было сброшено 270 850 бомб различного калибра общим весом 11 162 тонны. При этом экипажи заявили о такой результативности: уничтожено 690 самолетов на аэродромах и 460 в воздухе, 2023 танка, 5186 автомашин, 192 орудия, 587 автоцистерн с горючим, 118 складов горючего, до 312 железнодорожных составов, разрушено 26 крупных мостов и большое количество вокзалов, полустанков, было также разрушено и повреждено несколько военно-промышленных объектов в Берлине, Варшаве, Данциге, Кенигсберге, Вене, Плоешти [{42}](#).

## 1942: ПОИСК ОПТИМАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ

К 1942 году Германия и ее союзники оккупировали значительную часть европейской территории СССР с относительно развитой инфраструктурой. В условиях острой нехватки авиатехники и подготовленных экипажей командование ВВС РККА приняло решение о перенацеливании дальнебомбардировочной авиации с задач фронтовой авиации на выполнение задач стратегических.

Фактически это вылилось в переход экипажей бомбардировщиков на «ночной образ жизни» для ударов по целям, значительно удаленным от линии фронта и недоступным для фронтовой авиации. Кроме разработки новой тактики, предпринимались кое-какие шаги и для модернизации наличной авиатехники под новые задачи. Задумок у фронтовых летчиков и техников было достаточно много, приведу только один документ. Это служебная записка командира 325-го авиаполка майора Г.С. Счетчикова:

«ТБ-3 едва ли будет использоваться по глубоким тылам. Бомбовая зарядка ТБ-3 может быть доведена до трех тонн. Предлагаю изъять из ТБ-3 два бензобака, это даст облегчение около 3300 кг. Взамен этих бензобаков забронировать два основных бензобака, моторы и экипаж. Бронировку произвести хотя бы снизу и боков, исключая поражения зенитно-пулеметным огнем с земли. Отражение истребителей противника будет осуществляться пулеметным огнем стрелков и сопровождением истребителей. Организационно такой полк должен иметь две эскадрильи по девять ТБ-3 и две эскадрильи по девять—двенадцать истребителей с

подвесными баками. Это даст воздушную крепость, хозяина поля боя.

Дело организации победы требует смелых мероприятий. Броня, а не скорость будет уничтожать врага. Прошу поддержать мое предложение перед Москвой» [{43}](#).

К весне 1942 года фактически была завершена подготовка к организационному оформлению структуры авиации дальнего действия.

Постановлением Государственного Комитета Обороны № 1392 от 5 марта 1942 года дальнебомбардировочная авиация ГК была изъята из подчинения командующего ВВС, преобразована в авиацию дальнего действия (АДД) с непосредственным ее подчинением Ставке Верховного главнокомандования. В постановлении ГКО и директиве Ставки были сформулированы также структура авиации дальнего действия, боевой состав ее соединений, определена деятельность штаба и служб, а также организация тыла. Командующим АДД был назначен генерал-майор авиации А.Е. Голованов, его заместителем — генерал-майор авиации Н.С. Скрипко, начальником штаба — полковник М.И. Шевелев, заместителем по политчасти — дивизионный комиссар Г.Г. Гурьянов, главным штурманом — майор И.И. Петухов, главным инженером — военный инженер первого ранга И.В. Марков, начальником тыла — полковник А.И. Любимов, начальником войск связи — военный инженер 3-го ранга Н.А. Байкузов.

В короткий срок были сформированы штаб и управления АДД. Оперативное управление возглавил полковник Н.Г. Хмелевский, его заместителем стал комбриг П.П. Беличенко, старшими офицерами отделов — подполковники Е.П. Титов и Р.В. Куницкий, майор С.Ф. Ушаков, капитан И.М. Таланин.

Начальником летной инспекции был назначен майор Е.М. Лобанов, начальником разведки — майор В.П. Четверяков, отдела кадров — капитан И.И. Синельников, метеослужбы — военный инженер третьего ранга А.С. Потапов.

Для укомплектования авиации дальнего действия приказом НКО от 16 марта 1942 г. командующему АДД были переданы восемь авиадивизий ДВА, вооруженные тяжелыми и дальними бомбардировщиками, несколько аэродромов, имевших взлетно-посадочные полосы с твердым покрытием (Монино, Кратово и т. д.).

После проведенных реформирований в составе АДД, насчитывавшей 341 самолет и 367 экипажей, были сформированы следующие авиадивизии:

### ***Дивизия ..... Командир***

3-я ..... Полковник Н.И. Новодранов

17-я ..... Полковник Е.Ф. Логинов

24-я ..... Полковник Н.А. Волков

36-я ..... Полковник В.Ф. Дрянин

53-я ..... Полковник С.Г. Лебедев

50-я ..... Полковник И.В. Георгиев

62-я ..... Полковник Г.Н. Тупиков

Полковник В.Е. Нестерцев возглавил 1-ю транспортную авиадивизию дальнего действия. Кроме того, были сформированы 746-й отдельный авиационный полк дальнего действия (полковник В.И. Лебедев), имевший на вооружении самолеты ТБ-7, 747-й отдельный авиаполк да (подполковник А.Г. Гусев), вооруженный кораблями Ер-2, и 27-я запасная авиадивизия (подполковник В.А. Картаков).

Основу летного, командного и начальствующего состава АДД составляли кадровые офицеры. Призванные из запаса составляли всего 9% от общего числа

авиаторов, а среди летчиков — 13%. В основном они прибывали из ГВФ, имели опыт летной работы. 5% командного состава были с высшим военным образованием, 10% — с неоконченным высшим, 67% — со средним военным.

Ко времени формирования соединений авиации дальнего действия около 50% самолетов из-за выработки моторесурса было неисправно. Правда, напряженная работа по ремонту и восстановлению материальной части в полевых условиях на аэродромах и в авиамастерских позволила увеличить число исправных самолетов. Одновременно с восстановлением имеющегося самолетного парка АДД в 1942 году получила от промышленности более 630 самолетов, что позволило резко поднять процент укомплектованности частей боевой техникой и сформировать новые. В дальнейшем Государственный Комитет Обороны закрепил за АДД авиазаводы, которые поставляли дальние бомбардировщики Ил-4, Ер-2, Пе-8, двигатели, приборы, вооружение, запасные части [{44}](#).

Вскоре после формирования новой авиадивизии ей было поручено задание государственной важности — обеспечение перелета наркома иностранных дел В.М. Молотова из СССР в США. Полет должен был проходить частично над оккупированной территорией, а значительная часть пути пролегла над водными просторами, где невозможно было совершить посадку в случае отказа моторов. Поэтому как к исправности матчасти, так и к опыту экипажа предъявлялись весьма жесткие требования. 28 апреля 1942 года был назначен пробный полет в Англию по одному из его участков маршрута. Для выполнения ответственного рейса был выбран Пе-8 командира корабля Асямова (второй летчик — Пусэп). Самолет перелетел в Англию, где с ним пожелали ознакомиться английские офицеры и работавшие в Великобритании советские



военнослужащие. Находившийся в Лондоне командир корабля Асямов выразил согласие провести экскурсию для группы военных и вылетел вместе с ними на аэродром, где находился бомбардировщик. Но к месту группа не прибыла — транспортный «Де Хэвилленд Фламинго» потерпел катастрофу. Подозревали, что имела место диверсия, тем более что в результате авиакатастрофы экипаж Пе-8 остался без опытного командира корабля. На обратном пути в СССР самолет пилотировал майор Пусэп.

Он же в мае 1942 года на Пе-8 доставил в США советскую правительственную делегацию. Причем полет проходил над оккупированной территорией СССР, Швецией, Норвегией, с посадками в Англии, Исландии и Канаде, и завершился успешно.

Стоит сказать, что в этих перелетах участвовали специально переоборудованные Пе-8 (№ 42612 и 42712). На этих «пассажирских» бомбардировщиках на заводе № 22 (г. Казань) была установлена кабина на 12 человек. Кресла взяли с пассажирского Ли-2, а стенки кабины изнутри обшили звукоизоляционным материалом с декоративной обивкой. Тут же имелся буфет и туалет. Бомбоотсек превратили в багажное отделение, куда можно было поместить 1200 кг груза. В центроплане оборудовалось спальное купе на трех человек. Кроме того, была снята верхняя турель. И это было не единственное отличие — для улучшения путевой устойчивости при взлете был установлен форкиль, а с каждого борта — три прямоугольных иллюминатора [{45}](#).

Процесс формирования АДЦ не прерывал боевой работы тяжелобомбардировочных и дальнебомбардировочных полков. В марте 1942 года авиация дальнего действия, содействуя войскам Западного фронта в отражении контрударов противника, вела активные бомбардировки его резервов,

сосредотачивавшихся в районе Вязьмы и Гжатска. В боевой работе широко использовались крупнокалиберные фугасные бомбы. Несколько раз с бомбардировщиков ТБ-3 сбрасывались даже бомбы ФАБ-1000.

Попутно доставлялись грузы десантникам, осуществлявшим попытку прорыва к окруженной армии генерала Ефремова. Вот, например, доклад начальника 5-го управления ВВС РККА Л.А. Горбачевича «О работе по десантированию 4-го вдк в ночь на 20 февраля 1942 года»:

«В ночь на 20 февраля 1942 года 23-я авиадивизия с аэродрома Люберцы произвела 29 самолето-вылетов ТБ-3 на десантирование. Из них: 13 экипажей произвели по два и 2 — по три вылета.

Выброшено 495 парашютистов и 96 тюков груза. Два экипажа задание не выполнили — не нашли цель. Потерь нет. Группа Короткова с аэродрома Внуково произвела 75 самолето-вылетов ПС-84 на десантирование. Из них 17 экипажей произвели по три вылета и 12 — по четыре вылета. Два экипажа задание не выполнили. Выброшено 1278 парашютистов и 188 тюков груза. Потерь нет.

Группа Гвоздева с аэродрома Раменское произвела 28 самолето-вылетов ПС-84 на десантирование. Из них: 11 экипажей совершили по три вылета и два — по четыре вылета. Выброшено 629 парашютистов и 13 тюков груза. Потерь нет. Один экипаж потерял ориентировку, произвел вынужденную посадку в районе Егорьевска, и один самолет потерпел аварию на аэродроме.

ПОН с аэродрома Раменское произвел 13 самолето-вылетов ПС-84 на десантирование. Из них четыре экипажа совершили по два вылета и три — по три вылета. Выброшено 142 парашютиста и 31 тук груза. Один экипаж с задания не возвратился. Всего

произведено 158 самолето-вылетов, выброшено 2551 человек и 428 тюков груза. В группах производится подготовка к ночной работе по десантированию на 21 февраля. В районе выброски десантников 9-м авиаполком ведется разведка» [{46}](#).

Вошедшая в состав АДД 50-я авиадивизия (21-й и 81-й дбап, 250-й тбап) продолжала уничтожать объекты противника на оккупированной части Крыма, взаимодействуя с войсками 56-й армии Южного фронта. Экипажи ТБ-3 обеспечивали доставку на полуостров пополнения, эвакуацию раненых, подвозили для базировавшихся на Керченском полуострове истребительных частей запчастей и прочие грузы; обеспечили доставку зенитных прожекторов для частей ПВО. Самолеты дивизии проводили и бомбардировку немецких войск, железнодорожных станций (в частности, станции Джанкой), выбрасывали десанты в немецком тылу. В плане высадки десантов весьма показателен опыт Керченско-Феодосийской десантной операции, проведенной с 25 декабря 1941 по 2 января 1942 года. По планам советского командования в районе Арабат—Ак-Монай должны были высаживаться силы 398-й стрелковой дивизии в количестве 400 человек. Затем командующий 51-й армией изменил первоначальное решение, решив значительно усилить первую волну десанта и послать на этот участок 1340 человек. Уже в ходе посадки десантников на корабли командующий армией получил известие о начале замерзания Арабатского залива. Поэтому отменил высадку у Ак-Моная, решив вместо нее посадить пятьсот человек в Казантипском заливе (на 40 км восточнее) и еще более усилить десант у мыса Хрони к северо-востоку от Керчи. Попытка командования 51-й армии перерезать пути отхода противника в районе Ак-Моная выброской туда морского десанта в составе 12-й стрелковой бригады также не увенчалась успехом. Решение о высадке 12-й

бригады, принятое командованием армии 31 декабря, не могло быть осуществлено ввиду неготовности канонерских лодок к перевозке десанта. Суда с одним батальоном бригады вышли к Ак-Монаю только в 14:30 1 января — а 2 января сообщили, что Арабатский залив полностью покрыт льдом и дальнейшее движение невозможно.

В конце концов командованию фронта удалось осуществить запланированный парашютный десант в район Арабата. Для него была выделена всего полудюжина бомбардировщиков ТБ-3, поэтому из парашютно-десантного батальона майора Няшина, еще до начала операции сосредоточенного на Краснодарском аэродроме, выбрасывалось только около роты.

Высадка состоялась в ночь на 31 декабря, из-за низкой облачности самолеты шли к месту выброски отдельно, на малой высоте, и лишь перед самой высадкой парашютистов набирали высоту 450 метров. Десантников разбросало по огромной территории, и им пришлось действовать поодиночке, время от времени вступая в схватки с отходящим с Керченского полуострова противником. Лишь в ночь на 1 января майору Няшину удалось собрать большую часть десанта и вывести его к селению Ак-Монай. Фактически никакого влияния на ход операции воздушный десант не оказал, так как противник через Арабатскую стрелку не отступал, а для перехвата дорог сил парашютистов явно не хватало. С выходом наших частей на вышеуказанный рубеж закончилась операция по овладению Керченским полуостровом.

53-я и 62-я дивизии в апреле обеспечивали снабжение советских войск, блокировавших в районе Демянска немецкую 16-ю армию. Самолеты ТБ-3 вечером взлетали с аэродромов Монино и Череповец, перелетали на аэродром подскока Хотилово, где заправлялись,

загружались и вылетали в направлении Демянска. Четкая работа наземных служб позволяла каждому экипажу полков ТБ-3 совершать по 2—3 вылета за ночь, доставляя каждым кораблем до полутора тонн груза за рейс.

Помимо транспортных рейсов экипажи ТБ-3 попутно совершали бомбардировки аэродрома Глебовщина, на котором базировались немецкие транспортные самолеты Ю-52, снабжавшие окруженную 16-ю армию. В один из таких налетов экипаж Н. Бобина (штурман Л. Агеев) поразил стоянку «Юнкерсов». За этот вылет Н. Бобину первому в 7-м полку было присвоено звание Героя Советского Союза.

Кроме создания новых авиачастей, пополнения их личным составом, матчастью, особое внимание командование АДД уделило подготовке высококвалифицированных летных кадров. Для подготовки летных кадров в состав АДД были переданы авиационные учебные заведения ВВС: Челябинское училище штурманов и Бердская школа летчиков. Управление учебными заведениями возглавил генерал-майор авиации Н.И. Терентьев. Для ускорения ввода в строй штурманского состава в марте 1942 года был создан летный центр в Дягилево (под Рязанью), который имел три самолета «Дуглас», оборудованные всеми необходимыми приборами радионавигации и позволявшие одновременно обучать до 36 человек. Начальником этого центра был назначен главный штурман АДД майор И.И. Петухов. К обучению радионавигации и астронавигации в комплексе с другими способами самолетовождения в летном центре привлекались штурманы из действующих частей, выпускники школ.

Период формирования АДД пришелся на время, когда выпуск дальних бомбардировщиков еще не был доведен до потребного уровня. Эвакуация авиазаводов

на восток страны не прошла безболезненно для авиапромышленности. Столь высокотехнологичную авиатехнику, как дальние бомбардировщики, невозможно было выпускать в тех же условиях, в каких иной раз приступали к выпуску истребителей, — в голом поле, под открытым небом. В Москве (завод № 23) и в Комсомольске-на-Амуре (завод № 126) только еще приступали к освоению выпуска Ил-4. Производство Ер-2 и Пе-8 было полностью остановлено.

В этих условиях было принято решение ставить в строй вооруженные варианты транспортного Ли-2, тем более что его производство было более или менее стабильно налажено в Ташкенте на базе эвакуированного из Химок авиазавода ГВФ № 84 [\[47\]](#).

Оборонительное вооружение переоборудованного пассажирского самолета первоначально составляли четыре пулемета ШКАС: один был установлен неподвижно в носовом обтекателе перед кабиной летчиков, один — в башенной турельной установке (впоследствии был заменен на крупнокалиберный УБТ) и по одному — слева и справа на шкворневых установках в бортовых люках в хвостовой части фюзеляжа. Верхняя установка обслуживалась бортстрелком, шкворневые пулеметы были на попечении радиста и борттехника, которые при возникновении воздушной угрозы переходили в хвост самолета. Из курсового пулемета огонь вел командир корабля. Вооружение «съедало» на разных высотах до 14—17 км/ч максимальной скорости (она упала до 281 км/ч) при равном взлетном весе. Соответственно упала дальность (до 2350 км), ухудшилась скороподъемность (на подъем на высоту 5000 м стали тратить на десять минут больше) и на полкилометра уменьшился практический потолок.

На применявшихся в качестве ночных бомбардировщиков самолетах под центропланом смонтировали бомбодержатели на 1000 кг бомб, а также

увеличили до 3110 л максимальный запас горючего. Бомбовая нагрузка в тонну соответствовала максимальной дальности. На «коротком плече» можно было взять значительно больше, но вешать бомбы было просто некуда — в этих случаях экипажи часто брали дополнительно мелкие бомбы в фюзеляж, откуда выбрасывали их через дверь руками. Основные же бомбодержатели снабдили штатными электрическими бомбосбрасывателями и аварийными механическими. Места для установки оптического бомбового прицела на ПС-84 не предусматривалось, поэтому у правого окна кабины поставили примитивный визир.

Военный вариант ПС-84 не мог похвастаться ни скоростью, ни маневренностью. Зато его экипаж работал в значительно более комфортабельных условиях, чем, например, на Ил-4. Просторные кабины, двойное управление, позволявшее пилотам сменять друг друга, салон, где при необходимости можно было и подремать на чехлах, туалет и буфет, отопление (в Ил-4 зимой было не намного теплее, чем за бортом) и вентиляция, тепло- и звукоизоляция, хорошее приборное оснащение делали самолет весьма удобным для дальних рейдов.

Поведение в воздухе немного инертного, но послушного пилоту бывшего лайнера выгодно отличало его от неустойчивого, выматывавшего летчиков Ил-4. По оборонительному вооружению ПС-84 и Ил-4 были примерно равны, хотя у «Дугласа» совершенно не простреливалось пространство за хвостовым оперением и под фюзеляжем.

Получив бомбовую подвеску, ПС-84 не потерял возможностей транспортного самолета. Таким образом, советская авиация получила самолет двойного назначения, который можно было использовать в зависимости от потребностей.

Первый Ли-2 в бомбардировочном варианте поступил в 102-й транспортный авиаполк в апреле 1942 года. На

базе 101-го и 102-го тап была сформирована 1-я тад, вошедшая в состав АДД летом 1942 года (как 1-я ад дд). Поначалу Ли-2 выполняли транспортные задачи, а с июня 1942 года стали совершать вылеты на бомбардировки. Боевым дебютом стала ночь на 24 июня, когда машины 1-й транспортной дивизии бомбили станцию Щигры.

С момента создания АДД не проводилось практически ни одной наземной операции без ее участия. При этом акцент в деятельности дальней авиации сместился на решение стратегических задач: в преддверии крупных сражений самолеты дальней авиации мощными ударами по коммуникациям и крупным объектам противника в глубоком его тылу срывали планы немцев и ослабляли его.

Так, например, в преддверии Харьковской наступательной операции (май 1942 года) авиачасти дальнего действия бомбили объекты противника в районе Харькова. При этом, помимо других, использовались самые мощные на тот момент средства поражения из арсенала АДД: фугасные бомбы ФАБ-1000 и ФАБ-2000 (с самолетов Пе-8 45-й авиадивизии).

В начале 1942 года потребовалось усилить авиацию Северного флота ввиду массовой проводки конвоев с грузами ленд-лиза из Великобритании и США. По решению Ставки ВГК группа в составе 26 бомбардировщиков из 36-й авиадивизии 20 мая 1942 года перелетела на северные аэродромы и вошла в оперативное подчинение командующего ВВС СФ. При этом экипажам дивизии, не имевшим опыта полетов в сложных условиях полярного театра военных действий, пришлось в сжатые сроки изучать природные особенности данного района. При этом не обошлось без потерь.

Вот, например, характерные воспоминания одного из непосредственных участников перелета: «20 мая 1942



года 26 лучших экипажей из дивизии перебазировались на один из северных аэродромов Ваенга-1. В связи с важностью боевые задания экипажи должны были выполнять при ряде трудностей и особенностей самого театра военных действий. Климатические условия крайнего севера часто меняются. Местность здесь безориентирная, населенные пункты редки, ландшафт однообразный. Летом день на севере длится беспрерывно, а зимой круглосуточная ночь. Аэродромов не хватало. Да и те, что имелись, не всегда были удобны для выполнения боевых заданий. В этих условиях 20 мая 1942 года оперативная группа должна производить посадку на один из аэродромов Заполярья. Данных об аэродроме не было. Посадку самолетов должны производить на незнакомом аэродроме. Суровое Заполярье встретило наш экипаж большой поломкой самолета. Посадку самолета произвели как всегда хорошо. Но когда настало время при пробеге тормозить самолет, то оказалось, что тормозная система замерзла в воздухе. Самолет быстро пробежал короткий аэродром, и перед нами оказался большой обрыв. Самолет должен капотировать, а экипаж погибнуть. Но к нашему счастью на краю обрыва стоял пенек, на который левое шасси и наехало. Самолет, развернувшись вправо юзом, стал ломать деревья в овраге. Двигатели были сорваны, плоскости и хвостовое оперение отвалились, ноги шасси сломались. Экипаж остался в своих кабинах. При медицинском осмотре установлено, что из четырех членов экипажа даже никто и царапины не получил. Разбитый самолет остался в овраге. Инженеры заключили, что нет смысла его вытаскивать из оврага. Сотни раз был рядом со смертью и сотый раз я уходил от нее невредимым...» {48}.

Так как по Заполярье есть большое количество опубликованных источников, то привести хронику участия дальней авиации на этом направлении гораздо

проще, чем по любому другому участку советско-германского фронта {49}\_. Итак:

25 мая. Четыре ДБ-3ф и один ПС-84 36-й авиационной дивизии перелетели из Архангельска (с аэродрома Ягодник) в Ваенгу, где в 20:53 произвели посадку. Остальные экипажи из-за плохих метеорологических условий из Архангельска не вылетали.

26 мая. Оставшиеся 16 ДБ-3ф и один ПС-84 перелетели из Архангельска в Ваенгу.

27 мая. В 20:17 шесть ДБ-3ф с высоты 3000 м бомбардировали аэродром Лаксельвен (Банак). По послеполетным докладам, наблюдался разрыв бомб на летном поле, самолеты были обстреляны зенитной артиллерией. Один ДБ-3ф совершил вынужденную посадку в районе мыса Черный. В 22:30 8 ДБ-3ф, летавшие на бомбовый удар по Лаксельвен (Банак), из-за низкой облачности вернулись с бомбами.

28 мая. В 16:30 ДБ-3ф в сопровождении пары Пе-3 внезапно из-за облаков, с высоты 1800 м бомбардировали аэродром Банак. После атаки наблюдался пожар большого здания, были уничтожены бомбами в одном конце аэродрома шесть самолетов, в другом конце аэродрома 30 самолетов были подожжены РРАБами. Налет был встречен сильным огнем зенитной артиллерии. Поврежденный ДБ-3ф с подбитым мотором при возвращении сел в 20 км южнее острова Кильдин — экипаж остался невредимым. В 17:45 6 ДБ-3 вылетали вновь для бомбового удара по аэродрому Банак, но из-за низкой облачности в районе Тана-фьорда возвратились на свой аэродром с бомбами.

29 мая. 7 ДБ-3ф наносили бомбовый удар по аэродрому Банак с высоты 1800 м, наблюдался пожар здания и барачков. 8 ДБ-3ф из-за плохой погоды до цели не дошли и производили посадку на свой аэродром с бомбами.

31 мая. С 23:33 30 мая до 4:09 31 мая 5 ДБ-3ф наносили бомбовый удар по аэродрому Лаксельвен (Банак). С 2:15 до 2:35 2 ДБ-3ф наносили одиночные бомбовые удары по вражеским транспортам в Куль-фьорде и в Порсангер-фьорде. Наблюдались прямые попадания в транспорты в Куль-фьорде; 2 транспорта загорелись. Оставшиеся бомбы 1 ДБ-3ф сбросил на аэродром Банак — бомбы упали в местах стоянок самолетов. С 2:37 до 2:48 3 ДБ-3ф бомбардировали аэродром Банак; бомбы упали в районах стоянок самолетов; разрывов бомб не наблюдали. Наши самолеты были атакованы 5 Ме-109 и 2 Ме-110. Был сбит один Ме-109. В районе аэродрома Банак самолеты были встречены интенсивным огнем вражеской зенитной артиллерии.

1 июня. С 23:40 31 мая до 5:33 1 июня и с 1:15 до 7:25 6 ДБ-3ф вылетали для производства бомбового удара по Тромсе, но из-за плохих метеорологических условий задания не выполнили.

2 июня. В 3:28 4 ДБ-3ф вылетали на производство бомбового удара по Тромсе, 1 ДБ-3ф из-за неисправности мотора возвратился, остальные экипажи ввиду облачности на Тромсе сбросили бомбы по Гаммерфесту. Результаты были сфотографированы.

Это были последние вылеты бомбардировщиков 36-й авиадивизии на Севере, так как из десяти оставшихся в строю машин пять нуждались в немедленной замене двигателей, а налет остальных было всего по 15 часов.

В конце июня противник начал главное наступление в летней кампании 1942 года — на южном фланге советско-германского фронта. Авиация дальнего действия в первые дни наступления подвергала бомбардировкам железнодорожные узлы Орел, Брянск, Курск, Белгород, чтобы помешать беспрепятственному движению эшелонов с грузами для войск противника к линии фронта, затруднить перегруппировку немецких

частей. Налетам подвергалась и авиабаза Сеща, где базировались немецкие бомбардировщики.

Для иллюстрации боевой работы АДД стоит привести только один документ — «Отчет о боевой работе 746 ап ДД за июнь месяц 1942 г.» (приложение 1.1).

В июле—августе 1942 года полки АДД оказывали содействие наземным частям в обороне Воронежа. Так, полки 53-й и 62-й ад дд, перебазировавшись на аэродромы Мичуринского аэроузла, уничтожали переправы противника, бомбили места дислокации частей противника.

# СТАЛИНГРАД

В конце августа 1942 года обстановка под Сталинградом резко осложнилась. Вермахту стремительным броском танковых частей удалось разрезать на две части Сталинградский фронт и выйти к Волге. Воздействие авиации Сталинградского фронта на противника в этот период оказывалось недостаточным из-за малой численности дневных и ночных бомбардировщиков. Практически вне зоны воздействия авиации оказались немецкие аэродромы в Ростовской области, на которых базировались бомбардировщики. Ахтивизацию действий противника можно было ослабить за счет резкого увеличения числа бомбардировочных вылетов по целям в тылу группировки Паулюса, наступавшей на Сталинград.

Для выполнения этих задач руководством АДД были выделены авиаполки 17-й ад дд (3-й гвардейский и 751-й, которые перебазировались на аэродромы Платоновка, Кирсанов Тамбовской обл.) и группа самолетов с экипажами из 36-й авиадивизии дальнего действия. Руководством АДД был поставлен вопрос о сокращении числа вылетов по целям в Германии и Восточной Пруссии, чтобы максимально сосредоточить усилия на уничтожении немецких войск в районе Сталинграда.

23 августа боевые задачи по бомбардировке скоплений войск противника в районе Вертячий, Котлубань, Песковатка, Малая Россошка были поставлены авиаполкам 53-й и 62-й ад дд. Экипажи 36-й авиадивизии осуществляли бомбардировки немецких войск, пытавшихся выйти к Волге южнее Сталинграда.

1-я авиадивизия для совершения вылетов в район Сталинграда перебазировалась на аэродром у озера Эльтон, находившийся в зоне досягаемости немецкой

авиации. Под Сталинград были переброшены также экипажи авиаполков 113-й ад дд: 820-го, 836-го (1-я эскадрилья) и 840-го.

Для срыва снабжения войск противника бомбардировкам подвергались железнодорожные узлы на территории Воронежской и Ростовской областей (Лихая, Острогожск), а также железнодорожные станции вблизи немецких аэродромов.

Особо стоит отметить действия Ли-2 в качестве ночных бомбардировщиков. Взлетая с аэродромов подскока, в темноте они подходили к Волге, где прожекторами с левого берега обозначалась полоса бомбометания. Поэтому самолеты сразу же начинали освобождаться от бомбового груза. Нагрузка в 1000 кг определялась для максимальной дальности, поэтому на «коротком плече» машина могла взять значительно больше. Мало того, экипажи брали мелкие бомбы непосредственно в фюзеляж и выбрасывали через двери ручную. Интересно, что при нехватке бомб грузили всякий металлом, например, сбрасывали на немецкие позиции железнодорожные костыли [{50}](#).

О том, что это было крайне небезопасно, свидетельствует, например, случай с борттехником 3-го тбап И.Я. Неплюевым. В ночь на 14 сентября пять самолетов Ли-2 «работали» по скоплениям танков и мотомехчастям противника в пункте Зеленая Поляна. Причем по заведенному порядку, пока командир корабля сбрасывал основной груз (четыре ФАБ-250), бортовой техник И.Я. Неплюев в открытую дверь самолета швырял осколочные бомбы АО-10. Он так увлекся этой работой, что оказался за бортом Ли-2, В боевом донесении написано, что Ивана Яковлевича вытянуло в дверь. В списке потерь это подтверждено: «При выброске бомб из кабины над целью был выброшен из самолета струей воздуха». Скорее всего, старший техник-лейтенант И.Я. Неплюев не погиб, а пропал без вести, так как в том же

боевом донесении есть такая фраза: «По наблюдению воздушного стрелка борт-техник падал с распушенным парашютом».

В преддверии контрнаступления под Сталинградом полки 53-й и 62-й авиадивизий стали «обрабатывать» цели в полосе Юго-Западного фронта, которому предстояло наносить главный удар по войскам Паулюса. Бомбардировкам подвергались также железнодорожные узлы Миллерово и Лихая, аэродромы Тацинская и Обливская, станции Острогожск, Богучар, Чертково. С началом контрнаступления и после окружения войск противника в районе Сталинграда действия АДД были направлены на прекращение работы «воздушного моста» и срыв попыток прорыва внешнего и внутреннего колец окружения, созданного войсками Сталинградского и Юго-Западного фронтов.

Для этого бомбардировались железнодорожная станция Тацинская и располагавшийся вблизи нее аэродром и станция Морозовск, аэродром Обливская.

В декабре 1942 года экипажи 1-й дивизии выполнили несколько рейсов к танкистам 24-го танкового корпуса, осуществлявшим знаменитый рейд по глубоким тылам противника к аэродрому Тацинская. Прежде всего, доставлялись горючее и боеприпасы, обратными рейсами вывозились раненые.

Потери авиации дальнего действия в ходе Сталинградской битвы (с 19.11.1942 по 2.2.1943) [{51}](#).

<b><i>Полк ..... Потеряно самолетов</i></b>
---

4-й гв. ап дд ..... 6

102-й ап дд ..... 1

3-й ап дд ..... 1 (+1 зав. ремонт)

749-й ап дд ..... 2

7-й ап дд ..... 3

103-й ап дд ..... 1

752-й ап дд ..... 5

750-й ап дд ..... 2

Всего ..... 22



## ФРОНТЫ 42-го

Помимо Сталинградской битвы — главного военного события 1942 года (а то и всей войны) — авиация дальнего действия параллельно была задействована и в других, не менее значимых операциях. В начале августа 1942 года началось наступление советских войск на Ржевском направлении. В ходе этой операции АДД наносила мощные бомбовые удары по городу и железнодорожной станции Ржев, станции Ярцево, чуть позже — по железнодорожному узлу Вязьма.

Еще в апреле 1942 года экипажи 1-й авиадивизии начали совершать рейсы к партизанам на оккупированные территории Украины и Белоруссии. Поначалу, из-за большой протяженности маршрута, такие полеты были редкими, но после доработок, проведенных на ряде самолетов 101-го и 102-го полков (в частности, установки дополнительного топливного бака), появилась возможность совершать рейсы в партизанские края регулярно [{52}](#).

В августе 1942 года три экипажа 101-го полка, вместе с летчиками ГВФ, доставили в Москву с оккупированной территории командиров партизанских отрядов на совещание, проводимое в Кремле. Для обеспечения регулярной связи партизан с Большой землей в середине сентября 1942 года 101-й ап дд был снят со Сталинградского фронта и перебазировался на тыловой аэродром.

Успехам авиации дальнего действия способствовало постепенно налаживавшееся положение с матчастью. После того как ТБ-3 к середине 1942 года стал выводиться на небоювую работу, на смену ему пришли Ли-2 в бомбардировочном варианте. Так, летом—осенью

1942 года на Ли-2 стал переучиваться личный состав 53-й дивизии АДД.

В период полярной ночи с 9 сентября 1942 г. по 10 октября 1942 г. на Север отбыла оперативная группа из 25 Ил-4 с размещением на аэродроме Ваенга-2.

Снова, как и в первую командировку, в число приоритетных целей летчиков-североморцев в период проводки конвоя PQ-18 попал аэродром Банак. Всего в сентябре на эту авиабазу было произведено шесть налетов. Во всех принимали участие самолеты ДБ-3ф из состава 36-й дивизии АДД. Налет 15 сентября практически сорвался из-за погоды: из вылетевших 11 машин только две смогли найти цель, да и то бомбили по расчету времени.

На следующий день до Банака дошли шесть из девяти Илов.

17 сентября. В течение ночи с 16-го на 17-е пара Ил-4 вылетала на разведку и задачей бомбардировки аэродрома Лаксельвен. После взлета один самолет из-за плохой погоды задания не выполнил, а второй бомбардировал аэродром Наутси и наблюдал на нем большой пожар. Три Ил-4 вылетали бомбить аэродром Кемиярви, но эту цель бомбардировали только два самолета; на аэродроме возник пожар. Третий самолет сбросил бомбы на запасную цель — железнодорожную станцию Куолоярви и наблюдал разрыв бомб в районе цели. Пять Ил-4 бомбардировали аэродром Алакуртти, где также возникли пожары.

21 сентября. В течение ночи самолеты 36-й авиадивизии трижды бомбили аэродром Алакуртти, сбросив с высоты 4200-6000 м 3 бомбы ФАБ-250, 191 ФАБ-100, 46 АО-25, 46 АО-15, 240 АО-2,5 и 360 ЗАБ-2,5. На аэродроме были отмечены 20 пожаров и 10 сильных взрывов. 2 ИЛ-4 не вернулись на свою базу.

22 сентября. Ночью было произведено 10 самолетовых вылетов ДБ-3ф, из них семь на бомбардировку

аэродрома Лаксельвен. По аэродрому было сброшено 66 ФАБ-100, 2 ФАБ-50, 6 ЗАБ-100 и 12 САБ-15. Было отмечено 6 пожаров и 2 сильных взрыва. 2 ДБ-3ф бомбили аэродром Луостари, сбросив 20 бомб ФАБ-100, Был отмечен один взрыв. 7 ДБ-3ф с аэродрома Африканца бомбили аэродром Рованиemi, сбросив 1 ФАБ-500, 2 ФАБ-250, 50 ФАБ-100, 14 АО-25 и 47 АО-10; было отмечено 6 пожаров и 2 взрыва. С того же аэродрома 2 ДБ-3ф произвели налет на Кемиярви, сбросив 3 ФАБ-250 и 16 ФАБ-100.

23 сентября. Ночью 5 Ил-4 бомбардировали аэродром Лаксельвен в окна облаков по расчету времени с высоты 2000—3500 м, сбросив 34 бомбы ФАБ-100, 1 РРАБ-3 и 3 ЗАБ-100; результаты не наблюдались. 5 Ил-4 и 6 Р-5 произвели налет на аэродром Луостари и с высоты 1300 — 3000 м сбросили 2 ФАБ-50, 46 ФАБ-100, 22 ФАБ-50, 20 АО-25, 1 РРАБ-3, 1 ЗАБ-100 и 2 САБ-50; наблюдались разрывы на летном поле.

1 ИЛ-4 и 4 Р-5 бомбардировали аэродром Хебуктен, сбросив 8 ФАБ-100 и 8 ФАБ-50; результатов не наблюдали. 3 Ил-4, вылетавшие бомбить аэродромы, сбросили бомбы на Вадсе и Якобсельвен, где наблюдались пожары.

25 сентября. В 2:02 1 ДБ-3ф бомбил аэродром Алакуртги, сбросив на него 8 бомб ФАБ-100 и 1 РРАБ-3; наблюдались два пожара.

27 сентября. В 19:40 9 ДБ-3ф вылетали бомбить аэродром Лаксельвен и с высоты 3500 м сбросили по нему 3 ЗАБ-100, 56 ФАБ-100, 20 ЗАБ-10, 160 АО-10, 6 ЗАБ-15, 120 ЗАБ-2,5 и 120 АО-2,5; наблюдались 9 пожаров и 3 взрыва.

28 сентября. Ночью 9 Ил-4 бомбили аэродром Лаксельвен, сбросив с высоты 3000—4000 м 56 бомб ФАБ-100, 2 САБ-100, 165 АО-10, 30 ЗАБ-100 и 240 ЗАБ-2,5; наблюдались 10 пожаров и 2 взрыва. 12 Ил-4 бомбардировали аэродром Хебуктен, сбросив с высоты

3000—4000 м 94 бомбы ФАБ-100, 50 ЗАБ-100, 120 АО-10, 372 АО-2,5 и 3 САБ-15; наблюдался пожар и 3 взрыва. 2 Ил-4 сбросили на аэродром Луостари 12 бомб ФАБ-100 и 20 ЗАБ-100; на аэродроме возник пожар. 13 Ил-4 с аэродрома Африканда бомбардировали с высоты 3300—5700 м аэродром Алакуртти, сбросив 95 бомб ФАБ-100, 15 ЗАБ-50, 350 ЗАБ-2,5, 60 АО-15, 120 АО-2,5 и 120 АО-10 и 2 АО-25; наблюдались 14 пожаров и 1 большой взрыв.

29 сентября. 6 ДБ-3ф с высоты 2000—3000 м сбросили на аэродром Луостари 40 бомб ФАБ-100, 5 РРАБ-3 и 4 САБ-15; наблюдались разрывы на летном поле и 3 пожара. 2 ДБ-3ф с высоты 2700—3000 м бомбардировали аэродром Хебуктен, сбросив 12 бомб ФАБ-100, 2 РРАБ-3, 1 САБ-15 и 1 САБ-25; наблюдались 1 взрыв, 3 пожара и разрывы бомб в черте аэродрома. С 20:05 до 21:24 1 ДБ-3ф вылетал бомбить селение Паркино и сбросил на него с высоты 2800 м 6 бомб ФАБ-100 и 1 РРАБ-3; бомбы легли в районе поселка. С 19:55 до 21:10 1 ДБ-3ф с высоты 3000 м бомбардировал разъезд № 8 (46 км восточнее Алакуртти), сбросив 8 ФАБ-100; разрывы бомб наблюдались на железной дороге. С 23:00 до 24:00 1 ДБ-3ф производил разведку погоды и бомбардировал с высоты 2300 м аэродром Кемиярви; бомбы разорвались на аэродроме.

1 октября. 4 Ил-4 с аэродрома Африканда бомбардировали в окна облаков по расчету времени аэродром Ро-ваниеми, сбросив 28 бомб ФАБ-100, 8 ЗАБ-50, 15 АО-25, 120 АО-2,5 и 25 АО-10; результатов не наблюдали.

На 1 октября в распоряжении ВВС СФ имелось из состава 36-й авиадивизии в Ваенге 1-й — 7 Ил-4, неисправных 5; Ваенге 2-й — 6 Ил-4, исправных 5; Африканде — 14 Ил-4, неисправных 8.

5 октября. С аэродрома Ваенга 10 Ил-4 произвели 32 самолето-вылета, из них: 5 — на бомбардировку аэродрома Хебуктен, где было сброшено 32 бомбы

ФАБ-100, 4 РРАБ-3, 15 АО-15, 320 ЗАБ-25, 4 САБ-15 и 4 САБ-3; в результате возникло 18 пожаров; 4 — по аэродрому Лаксельвен, на который сбросили 28 бомб ФАБ-100, 3 РРАБ-3, 17 АО-15, 1 САБ-15; 2 САБ-3, 108 ЗАБ-2,5, 120 АО-2,5; наблюдались 3 пожара и 3 взрыва; 22 самолето-вылета на Киркенес, где было сброшено 160 ФАБ-100, 1 САБ-100, 44 ЗАБ-50, 5 РРАБ-3, 14 АО-25, 17 АО-15, 10 ЗАБ-10, 7, САБ-3, 126 ЗАБ-2,5 и 120 АО-2,5; возникло 11 пожаров, из них 3 больших; 1 самолет сбросил по аэродрому Луостари 10 ФАБ-100 и одну САБ-3; разрывы бомб наблюдались на летном поле. С аэродрома Африканда 9 Ил-4 произвели 10 самолето-вылетов для бомбардировки неприятельских аэродромов, из них 5 по аэродрому Кемиярви, где сбросили 34 бомбы ФАБ-100, 5 ЗАБ-50, 4 РРАБ-3, 40 АО-10, 140 АО-25, 120 ЗАБ-2,5 и 144 ЗАБ-1; в результате возникло 5 пожаров; 2 самолето-вылета произвели по аэродрому Рованиеми, где сбросили 14 бомб ФАБ-100, 2 РРАБ-3,

## **ГОД КОРЕННОГО ПЕРЕЛОМА: 1943-й**

С конца 1942 года отечественная авиапромышленность стала наращивать выпуск дальних бомбардировщиков. После завершения Сталинградской битвы произошло значительное увеличение боевого состава АДЦ: с апреля 1943 года началось формирование сразу восьми авиакорпусов дальнего действия!

26 апреля была сформирована 73-я вспомогательная авиадивизия, главной задачей которой стала перегонка самолетов в полки АДД — как ленд-лизовских (с аэродрома в Красноярске), так и отечественных (с заводских аэродромов). В состав этой дивизии (104-й вап, 105-й вап, впоследствии — 89-й тап и 102-я утаэ) вошел летный состав 12-й Особой авиагруппы ГВФ, выполнявшей перегонку самолетов Ил-4 из Комсомольска-на-Амуре. Летчики авиадивизии имели навыки пилотирования от трех до пяти типов самолетов.

30 апреля 1943 года на базе 6-го гвардейского авиаполка была сформирована 16-я гвардейская авиадивизия дальнего действия. В ее состав вошел также сформированный на базе 6-го гв. ап дд 17-й гвардейский авиаполк.

5 мая 1943 г. в Монино на базе 1-й авиадивизии был сформирован 7-й авиационный корпус дальнего действия на самолетах Ли-2. В его состав вошли: 1-я (101-й и 102-й ап дд) и 12-я авиадивизии (12-й гвардейский и 110-й авиаполки дд). 110-й авиаполк дальнего действия формировался в соответствии с приказом командующего АДД в мае—октябре 1943 года и также на самолетах Ли-2.

В Мичуринске из полков 53-й и 62-й дивизий (7-й гв. ап и 325-й ап) была сформирована 54-я ад дд на самолетах Ли-2.

23 мая на базе 2-го гвардейского (748-го) ап дд был сформирован 16-й гв. ап дд. На базе 3-го гв. ап дд был сформирован 18-й гв. ап дд.

Качественно улучшился ассортимент бомбового вооружения, при этом максимальный калибр бомб достиг 5 т. Интересно отметить и массовое использование трофейных авиабомб (после замены взрывателей), причем не только калибра 250, 500 и 1000 кг, но и 2500 кг — наибольшего калибра, имевшегося в германских ВВС.

Главными целями для авиации АДД в 1943 году были признаны железнодорожные узлы на оккупированной территории. Причем эта работа была планомерной и разработанный в Москве план «стыковался» по времени с проведением основных наступательных операций Красной армии.

Так, с января 1943 года, когда стали создаваться условия для освобождения Курска, постоянным объектом для бомбардировок экипажей АДД стал узел Брянск — крупный транспортный центр, через который шло обеспечение всем необходимым южного и центрального участков советско-германского фронта, а также группы армий «Центр».

В конце 1942 года началась Великолукская наступательная операция. В начале января АДД занимались бомбардировкой железнодорожных станций Невель, Новосокольники, Сычевка. С 4 по 6 февраля экипажи АДД выполняли бомбардировки железнодорожных узлов Брянск, Орел, Курск, Льгов, содействуя наступлению войск Воронежского фронта. Особенно интенсивно бомбардировался железнодорожный узел Льгов — место выгрузки

немецких войск, отражавших наступление Красной армии на Курск.

В апреле 1943 года началось проведение операции по освобождению Краснодара и Новороссийска. Для поддержки наступления в район Кубани были переброшены крупные силы истребительной авиации и авиация дальнего действия. Так, летчики 62-й и 50-й дивизии АДД занимались уничтожением немецких самолетов на аэродромах. Всего экипажи дальних бомбардировщиков с 17 по 29 апреля совершили до 900 самолето-вылетов на уничтожение немецкой авиатехники, базировавшейся на аэродромах Саки, Сарабуз, Керчь, Тамань, Анапа. Кроме этого, экипажи АДД бомбили укрепленные пункты противника перед линией обороны войск Северо-Кавказского фронта. Интенсивным бомбардировкам подвергались железнодорожные узлы Минск, Орша, Могилев, Смоленск, Витебск.

В преддверии Курской битвы началась подготовка к крупномасштабной операции партизан под названием «Рельсовая война». Взрывчатку для совершения диверсий на железных дорогах в партизанские отряды (в мае—июне 1943 года) тоже доставляли самолетами АДД.

Параллельно не прекращались и налеты «дальников» по целям на территории рейха: первыми под удар попадали Кенигсберг, Данциг, Инстербург, Мариенбург. Так, только в апреле и мае 1943 года к налетам по целям в данном районе привлекались 1, 2, 3-я гвардейские, 36, 62, 45-я авиадивизии и 747-й авиаполк. По сравнению с предшествующими годами налеты носили более результативный характер, что объяснялось возросшим опытом экипажей и улучшением организации этих налетов.

По воспоминаниям ветеранов, бомбометание по целям в основном производили с высот порядка 5000 м и



выше: «Во-первых, потому, что там атмосфера спокойнее. Во-вторых, противодействие зениток слабее. Свет прожекторов не имеет той силы. А кроме того, как бомбардировщик идет на таких высотах, то на земле его гул еле слышен. И когда начинают рваться бомбы, разве поймешь, где тот самолет, который их сбросил? Один отходит уже, другой — на подходе к цели. На точности ударов большая высота никак не сказывается, точность попадания в цель зависит от квалификации штурмана» [{53}](#).

Только по Кенигсбергу в этот период было совершено 407 самолето-вылетов и сброшено 309 т бомб, по Данцигу — соответственно 237 и 76 т, Инстербургу — 142 и 148 т, Тильзиту — 134 и 155 т, Варшаве — 107 и 100 т. Впервые в налетах на дальние цели участвовали самолеты В-25, которыми были вооружены полки 4-й гвардейской авиадивизии (бывшей 222-й). 29 апреля с самолета Пе-8 (746-й авиаполк) впервые была сброшена в боевом вылете бомба ФАБ-5000 — на военный объект в Кенигсберге. Противник отреагировал на усиление налетов по своим тыловым объектам усилением системы ПВО, стал оснащать ее радиолокаторами, что сразу сказалось на потерях экипажей.

Да и кроме противодействия противника, многочасовые полеты в глубокий тыл требовали от летчиков огромных физических и моральных усилий. Нелегко было выполнять такие полеты и штурманам, имея на борту только самые элементарные авиаприборы — компас, указатель скорости и высотомер. Система подготовки к такого рода вылетам была следующей: как правило, за день до вылета на цель авиаполки садились на аэродромы подскока, где было организовано надежное прикрытие зенитной артиллерией и патрулирующими в воздухе истребителями. Летные экипажи до мельчайших деталей выполняли

навигационные бомбардировочные расчеты, а инженерно-технический состав производил предполетный осмотр материальной части, который заканчивался полной заправкой самолетов горючим и ввертыванием взрывателей бомб. Взлетать приходилось с аэродромов ограниченных размеров при высокой температуре наружного воздуха, что отрицательно сказывалось на мощности двигателей. Каждый экипаж вынужден был непривычно долго разгонять перегруженный самолет. В полете над вражеской территорией некоторое время бомбардировщики сопровождались своими истребителями.

Время самых продолжительных полетов в АДД составляло 12 часов: около 6 часов до цели, время на выполнение задания и около 6 часов обратно. Естественна, что при таких продолжительных полетах, да и вообще, должно быть устройство для удовлетворения естественных нужд хотя бы «по-малому», но назвать это писсуаром нельзя. Каждый член экипажа для этих нужд имел устройство типа отводящего шланга с резиновой воронкой. Но, как правило, этими устройствами пользовались редко, видать, не до того было. Самым тесным местом в Ил-4 было место летчика. Он был в него попросту «влит». Штурман имел пространство больше, он мог ползком передвигаться в носовом фонаре, например до пулемета. Больше всего пространства имел стрелок в хвостовой части самолета. Но отстреливался он лежа через открытый выходной люк в днище фюзеляжа. Стрелок-радист был весь полет подвешен на ремнях в турельном фонаре, крутясь «во все глаза». Так что «до ветру» возможность была «отлучиться» только не покидая «рабочего места» и через «индивидуальный шланг».

Бомбовая нагрузка Ил-4 во внутреннем бомбоотсеке составляла, как правило, десять стокилограммовых

бомб. Кроме того, на внешних подвесках бомбардировщик мог нести либо одну 500-кг или две 250-кг бомбы, если, конечно, не подвешивались дополнительные баки с горючим. Набор бомб зависел от характера задания. Взрыватель бомбы был защищен накрученной на него многолопастной вертушкой, которая, в свою очередь, фиксировалась вилкой с тросиком, свободным концом закрепленным к самолету. Когда бомба сбрасывалась, а это, как правило, было на многокилометровой высоте (3—6 км), то тросик выдергивал вилку, вертушка откручивалась от потока воздуха и отлетала в сторону. Бомба становилась готовой выполнить предназначенную ей роль. Так что механизм «расконтривания» бомб был автоматически-механическим без участия в этом людей. Посадки с полным боекомплектом случались, но крайне редко. Самолеты возвращались назад из-за непогоды над целью. Для этого случая целей, как правило, было две — основная и запасная.

Руководство дальней авиации проявляло заботу о своих экипажах, если те оказывались сбитыми над вражеской территорией. В таких случаях предпринимались меры по их розыску (прежде всего через партизан) и вывозу через линию фронта.

В этой связи мне хотелось бы остановиться на судьбе только некоторых сбитых экипажей дальней авиации, которые прошли через одно из самых прославленных партизанских соединений — бригаду С.А. Ковпака. Поверьте, их судьбы могли бы стать сюжетами для самого закрученного приключенческого сериала.

Первыми у партизан оказались члены экипажа ДБ-3 командира звена 53-го дбап лейтенанта Николая Михайловича Калинина, самолет которого был сбит зенитками противника в районе г. Путивля 29 сентября 1941 года. Единственному из всего экипажа, Н.М. Калинину удалось выпрыгнуть с парашютом из горящей

машины. По заданию С.А. Ковпака летчика переправили в ближайшую больницу под опеку группы подпольщиц. Как только летчики окрепли (а вместе с Калининым на излечении находился младший лейтенант Михаил Григорьевич Воскресенский из 99-го бап), 2 октября при помощи медсестры С. Куперштейн и двух подростков их перевели в дом участника Гражданской войны, бывшего красноармейца В.П. Докукина. Из Прудов летчиков переправили в с. Са-фоновку — к другому подпольщику, Г.И. Полтавцеву. Там им удалось даже пережить обыск, устроенный местными полициями. Наконец, из Спадщанского леса пришла группа партизан, во главе с командиром разведчиков В.Ф. Поповым. Так летчики стали партизанами.

Окрепнув в отряде, 7 ноября в сопровождении медсестер партизанского отряда С.В. Шубякиной и С. Куперштейн летчики ушли в сторону Брянских лесов, но, не имея возможности перейти линию фронта, остались у брянских партизан. И здесь пригодилась их летная наука. Весной 1942 года по просьбе командира объединенного штаба партизанских отрядов Брянщины Д. В. Емлютина Н.М. Калинин построил первый партизанский аэродром. Перед Первомаем с Большой земли сделали запрос на посадку самолета Ли-2. Ночью 22 мая 1942 года с партизанского аэродрома «Вздружное» стартовал самолет. На его борту в качестве пассажира находился летчик-партизан лейтенант Н.М. Калинин. М.Г. Воскресенский перелетел на Большую землю 26 мая.

Вернувшись в Красную армию, оба летчика воевали героически. М.Г. Воскресенский был удостоен ордена Отечественной войны, трех орденов Красного Знамени, двух — Красной Звезды. Как он говорил, силы ему придавала память о том, сколько людей рисковали жизнями, чтобы спасти его в 41-м — спасти для борьбы с врагом (через несколько дней после отправки летчиков

в лес оккупанты, узнав о связях В.П. Докукина с партизанами, повесили его на глазах путивлян). Н.М. Калинин стал кавалером орденов Александра Невского, Красной Звезды, двух орденов Красного Знамени. Оба дошли до Победы, окончили военную академию, дослужились до полковников.

Следующий экипаж «дальников» попал к Ковпаку в январе 1943 года. В ночь на 29 января на ледовый партизанский аэродром озера Червоное сел самолет 102-го ап дд капитана Владимира Алексеевича Тишко. В состав экипажа входили бортмеханик — старший техник-лейтенант Кирилл Порфирьевич Кольга, штурман — старшина Николай Федорович Аврамов, бортрадист — сержант Николай Алексеевич Богачев, стрелок — старшина Алексей Петрович Заруднев. Посадка была не совсем удачной, самолет колесом попал в проталину и повредил винт.

Уже днем 29 января на с. Ляховичи налетели два бомбардировщика Ju-88А, которые были встречены дружным огнем партизанского отряда. Самым удачливым оказался пулеметчик 4-й роты П.Я. Шведов, который сбил одну машину. Немецкий бомбардировщик взорвался в воздухе, а его обломки упали в трех километрах юго-восточнее озера. Немецкие летчики сбросили 20 авиабомб и десятки зажигалок, но большого урона не нанесли. Перед заходом солнца появился еще один «Юнкере», бомбить село он не отважился и сбросил бомбы на озеро. К счастью, они упали далеко от замаскированного на льду советского самолета.

В ночь с 29 на 30 января для ремонта самолета прибыли инженер Виктор Петрович Викентьев и техник-приборист Дмитрий Илларионович Ляховский. Всю ночь кипела работа. Партизаны и местные жители под руководством заместителя командира соединения по хозяйству М.И. Павловского перетаскивали транспортный «Дуглас» на полкилометра от места аварии. В.П.

Викентьев и Д.И. Ляховский заменили поломанные винты. До утра машину починили и замаскировали парашютами. Следующей ночью самолет должен был вернуться на Большую землю.

Однако 30-го числа одиночный «Юнкерс» вновь атаковал аэродром и прямым попаданием разбил самолет.

1 февраля партизаны вышли из с. Ляховичи и продолжили свой рейд. Экипаж из пяти человек во главе с командиром капитаном В.А. Тишко, инженер В.П. Викентьев и техник Д.И. Ляховский временно влились в ряды партизан. Новых бойцов разделили в подразделения. Только 21 марта партизаны наконец-то в окрестностях Речицы смогли оборудовать новую площадку для приема самолетов. Лично прилетевший Герой Советского Союза Б.Г. Лунц забрал экипаж капитана В.А. Тишко, В.П. Викентьева и Д.И. Ляховского на Большую землю.

Напрямую судьба еще одного экипажа самолета Ли-2 101-го авиаполка дд 1-й авиадивизии дд лейтенанта Михаила Ивановича Поповича не связана с соединением С.А. Ковпака, однако крайне интересна. Летчики пропали без вести в ночь с 6 на 7 ноября 1942 года в районе западнее Орши, недалеко от местонахождения партизан. Подробности катастрофы командование узнало из письма комиссара партизанского соединения С.В. Руднева, расследовавшего обстоятельства гибели летчиков по просьбе командира полка В.С. Гризодубовой.

Летая на низкой высоте и разыскивая место выброски груза на парашютах, самолет попал под обстрел вражеской зенитной артиллерии и был поврежден. Оба мотора остановились. Во время приземления самолет зацепил плоскостью тригонометрическую вышку и разбился. Командир экипажа М.И. Попович и штурман лейтенант Иван

Георгиевич Талалайкин погибли. Оставшиеся в живых ушли в лес и спрятались в заброшенном блиндаже. Все были ранены. Старшим оказался второй летчик младший лейтенант Алексей Михайлович Иванов. Но он был тяжело ранен и двигаться сам не мог. Увидев бегущих к ним немцев, А.М. Иванов дал команду борттехнику Федору Ивановичу Коржакову, радисту сержанту Андрею Михайловичу Талалаеву и стрелку старшему сержанту Виктору Николаевичу Покровскому бежать дальше, в глубь леса. Потерявшего сознание А.М. Иванова взяли в плен. Двое раненых ушли в партизанский отряд А.Н. Сабурова. Стрелок В.Н. Покровский исчез.

«Разведчикам Ковпака, — писал Руднев, — удалось установить обстоятельства смерти летчика Иванова. Фашисты допрашивали его с целью узнать, куда летел самолет, по какому заданию и кого имел на борту. Обозленные молчанием советского офицера, они замучили его насмерть. Из убежавших в лес по команде Иванова трех человек стрелок Покровский проявил трусость: отстал от товарищей и сдался врагу. По заданию фашистской разведки предатель Покровский прибыл в партизанский отряд Ковпака, но нами разоблачен и переправлен в полк на самолете. Сообщаю для сведения родных и друзей: трупы коммуниста Поповича и его штурмана Ивана Георгиевича Талалайкина похоронены местными жителями, вопреки запрету гитлеровцев, на месте гибели самолета» [{54}](#).

Отметим также, что Ф.И. Коржаков и А.М. Талалаев вернулись в свой полк 22 марта 1943 года, В.Н. Покровский отправлен на Большую землю 25 января 1943 года, осужден в ИТЛ 5 мая 1943 года.

Вообще стоит отметить, что командующий АДД Голованов добился от Сталина (который, кстати, очень любил дальнюю авиацию) «индульгенции» от проверок

особистов экипажей «дальников», приходивших своим ходом из-за линии фронта.

В преддверии намечавшейся Курской битвы особая роль отводилась дальней авиации, причем настолько важная, что действиями АДЦ на Орловском направлении (Центральный, Брянский фронты и левое крыло Западного фронта) руководил сам командующий А.Е. Голованов.

Утром 5 июля, предваряя атаку германских войск, артиллерия фронтов подвергла обстрелу районы сосредоточения немецких частей и их огневые позиции. Одновременно части АЛЛ подвергли бомбардировке семь крупных авиабаз противника.

С этого момента АДЦ с большим напряжением действовала каждую ночь. Так, 7 июля разведчики 2-й воздушной армии выявили выдвижение из района Томаровка крупной танковой группировки. Для ее уничтожения полки АДЦ совершили около 300 самолетов-вылетов. В результате совместных действий АДЦ, 2-й и 17-й ВА танковая группировка противника неоднократно прекращала свое движение, вынужденно рассредоточивалась и была введена в бой разрозненными частями с большим опозданием, что облегчило войскам 6-й гвардейской армии Воронежского фронта задачу по отражению наступления противника.

В ту же ночь части АДЦ бомбили цели на Центральном фронте: в районе ст. Поныри (станция Глазуновка) — 84 самолета, несколько южнее, в районе п. Верхнее Тагино и Озерки, действовало 83 самолета. Всего же за три ночи АДЦ в интересах Центрального фронта выполнила 614 самолетов-вылетов, в интересах Воронежского фронта — 413 самолетов-вылетов.

Одновременно части АДЦ действовали по тыловым объектам противника, нанося им немалый ущерб. К этому времени авиация дальнего действия уже имела возможность наносить массированные удары. В ночь на



18 июля, когда наступление советских войск успешно развивалось, дальняя авиация вылетела практически всем боевым составом: в воздух было поднято более 700 самолетов!

О накале боевой работы дальней авиации в ходе Курской битвы так вспоминал командир 2-го гвардейского авиаполка 1-й гвардейской краснознаменной Орловско-Берлинской дивизии АДД Герой Советского Союза гвардии полковник С.И. Швец: «Напряжение битвы на Курской дуге нарастало. Вся авиация была брошена в бой. Перед нами поставили задачу непрерывным огнем с воздуха держать под ударом скопления войск в районе Орла. Как можно больше вылетов. Как можно больше бомб. Горючего брали в обрез: все загружали бомбами. Не разгибая спины оружейники почти вручную подкатывали и подвешивали 100-, 250-, 500- и 1000-кг бомбы, набивали патронами пулеметные ленты. Пальцы рук распухали от набивки лент, и приходилось на эту работу поочередно привлекать все остальные службы, А все эти службы состоят в основном из комсомольцев; комсорг В. Кикнадзе применил все свое организаторское искусство, и боевые вылеты производились без задержки. Проведя собрания в подразделениях, развернули соревнования между звеньями и экипажами. Замысел наш был прост: сделать как можно больше вылетов. Всего 18 мин. проходило у нас от посадки до взлета на следующем самолете. Мы уже возвращаемся с боевого задания, а остальные эскадрильи только начинают взлетать, и мы, пересев на другие машины, летим вместе с ними, но уже в третий рейс».

Бомбардировке постоянно подвергались железнодорожные узлы Орел, Навля, Барвенково, Карачев, Иловайская, аэродромы Сталино, Олсуфьево и Карачев, войска противника в п. Новодонбасс, Софьино-

Бродское, Снежное. На следующую ночь на Орловском направлении удар наносили 420 самолетов.

Все последующие дни бомбардировщики АДД поддерживали действия наступавших войск Воронежского, Юго-Западного и Степного фронтов, способствовали освобождению Харькова.

4 августа представитель Ставки заместитель командующего ВВС Красной армии генерал-полковник Ф.Я. Фалалеев отдал приказ авиации дальнего действия о нанесении серии ударов по крупным железнодорожным узлам и станциям. Экипажи бомбардировщиков, выполняя приказ командования, в течение восьми ночей держали под непрерывным воздействием железнодорожные магистрали Краматорская — Лозовая — Харьков, Красноград — Харьков, Полтава — Харьков, вывели из строя на несколько суток ряд железнодорожных узлов и станций, уничтожили более 23 эшелонов с войсками и военными грузами, создали препятствия для маневра войск противника.

В ознаменование освобождения Орла и Курска почетное наименование «Орловский» было присвоено 5-му авиакорпусу, 1-й гвардейской, 8-й гвардейской, 54-й авиадивизиям, а впоследствии и 25-му гвардейскому (бывшему 746-му) авиаполку.

Противник отреагировал на активность советской авиации с большим опозданием — потери бомбардировщиков в боях с ночными истребителями резко возросли в начале августа 1943 года.

Окончание Курской битвы стало и концом боевого применения ТБ-3 в частях АДД. Нехватка запчастей, отсутствие моторов для всех модификаций этого бомбардировщика плюс к тому участвовавшие боевые потери способствовали тому, что в октябре 1943 года последний из полков АДЦ — 325-й, сдав ТБ-3, приступил к освоению бомбардировочного варианта Ли-2.

Значительно изменилась и тактика применения дальней авиации — все чаще стали практиковаться «звездные налеты», когда самолеты появлялись над целью с разных направлений, на разных высотах. Другим приемом стало увеличение плотности бомбового удара за счет сокращения времени прохода самолетов над целью.

Для повышения эффективности боевой работы в полках стали выделять экипажи-осветители: они должны были первыми выйти на цель, определить ее, после чего сбросить над ней осветительные авиабомбы (САБы). Кроме того, в состав группы назначали экипажи для подавления средств ПВО: находясь в районе цели, с началом бомбометания они выявляли зенитные средства противника и атаковали их. Для этого в тяжелобомбардировочных полках использовались ротативно-рассеивающие авиабомбы (РРАБы), снаряженные осколочными бомбами малого калибра (в том числе и трофейными).

Победа советских войск на Курской дуге оказала решающее влияние на ход боев и на других участках советско-германского фронта. Вслед за Центральным фронтом перешел в наступление Западный фронт. Началась Смоленская наступательная операция. В ходе ее полки АДД подвергали бомбардировкам железнодорожные узлы, а также аэродромы Сеща, Балбасово, Шаталова.

После освобождения Смоленска соединения и части АДД, отличившиеся при выполнении боевых заданий в ходе Смоленской наступательной операции, получили почетные наименования: «Смоленский» — 1-й гвардейский и 8-й авиакорпуса, 36-я авиадивизия, 2, 3, 14, 28 и 30-й гвардейские авиаполки; «Рославльский» — 13, 17 и 19-й гвардейские авиаполки; «Брянский» — 2-й гвардейский и 7-й авиакорпуса, 4-я гвардейская авиадивизия, 1-й, 6-й гвардейские и 890-й авиаполки.

В январе 1943 года была прорвана блокада Ленинграда. Немалую роль сыграли действия авиации дальнего действия, которая совершила 940 самолето-вылетов, сбросив 1210 т бомб.

На Донбассе крайне эффективно действовала 9-я гвардейская авиадивизия, экипажи которой бомбили разветвленную железнодорожную сеть Донбасса, в том числе такие крупные узлы, как Сталино [\[25\]](#), Авдеевка, Горловка, Ясиноватая. Бомбардировкой на длительное время был выведен из строя узел Дебальцево, налетам подвергался и аэродром Сталино.

С наступлением Красной армии на запад активизировалось партизанское движение на оккупированных противником территориях. Соответственно, увеличилось и количество полетов экипажей АДД за линию фронта. Грузы доставлялись на 38 партизанских аэродромов, некоторые из которых достаточно длительное время не меняли своего, местоположения.

В сентябре 1943 года авиация дальнего действия приняла участие в Букринской воздушно-десантной операции, целью которой было обеспечение захвата плацдармов на правом берегу Днепра и беспрепятственной переправы через реку войск, наступавших на Киев. К операции были привлечены полки Ли-2 из 5, 6 и 7-го авиакорпусов дальнего действия, а также из 1-й транспортной авиадивизии ГВФ.

Однако из-за организационных недоработок, наложившихся на внезапно ухудшившуюся погоду (район высадки в ночь на 25 сентября накрыло густым туманом), операция оказалась практически сорванной.

Поскольку группа обеспечения (предусмотренная первоначальным планом) выброшена не была, с земли район выброски десанта никто не обозначал. Штурманы транспортных самолетов ориентировались по рельефу

местности — в первую очередь по хорошо заметной в темноте серебряной ленте Днепра, — а также по вспышкам выстрелов на земле и огням горящих деревень, отмечавших линию фронта. В итоге парашютисты были рассеяны по очень большой площади, часть десантников была выброшена непосредственно на немецкие окопы, причем руководство десантного соединения было выброшено в Днепр.

Опыт Букринского десанта показал, что пилоты дальней и транспортной авиации не имеют никакого опыта сбрасывания парашютистов. Ссылаясь на сильный огонь зенитной артиллерии, они осуществляли выброску с высоты порядка 2000 м вместо 600—700 м по нормативам. К тому же высадка производилась на чересчур высокой скорости — около 200 км/ч.

В сентябре 1943 года для оказания помощи ВВС Северного флота в обеспечении надежного прохода конвоев союзников (прежде всего самого крупного — PQ-18), командующий АДД поставил задачу разгромить немецкие аэродромы и военно-морские базы в Заполярье. Связано это было, прежде всего, с отсутствием крупных кораблей в составе Северного флота. Для выполнения поставленной задачи командир 8-го авиакорпуса генерал-лейтенант авиации Н.Н. Буянский создал оперативную группу в составе четырех авиаполков: 42-го и 108-го из 36-й авиадивизии, а также 455-го и 109-го из 48-й авиадивизии. До апреля 1944 года экипажи бомбардировщиков совершили 190 самолето-вылетов, сбросив на аэродромы противника и порты в Северной Норвегии 158 т бомб. Вот далеко не полная хроника тех дней.

29 октября. При посадке с боевого задания самолет Ил-4 108-го ап, пилотируемый младшим лейтенантом Куликовым, потерпел катастрофу вследствие сильного обледенения самолета, и на пробеге врезался в самолет

Лапса, стоявшего на стоянке в готовности к выруливанию на взлет. В результате экипаж в составе капитана Лапса, штурмана старшего лейтенанта Акимова, стрелка-радиста Рощина и воздушного стрелка Шагалина (Шаталина) погиб. Похоронены на кладбище у аэродрома Ваенга-1.

28 ноября. Начиная с 17:35 «дальники» сделали по Луостари 33 вылета. Бомба попала в командный пункт ПВО. Один погибший, трое раненых,

2 декабря. Был произведен одновременный налет на аэродромы Луостари и Хебуктен. В промежутке между этими двумя налетами оба аэродрома противника подвергались ударам бомбардировщиков ДБ-3ф из состава 36-й дивизии АДД.

Луостари с 5 января по 12 апреля подвергался ударам 25 раз, в том числе 22 раза туда вылетали дальние бомбардировщики (всего около 150 самолето-вылетов).

С 6 января по 2 апреля подчиненные маршала авиации А.Е. Голованова «навещали» аэродром Хебуктен 14 раз, общим числом 138 самолето-вылетов.

Из немецких документов известны следующие наши результативные налеты на Луостари. В ночь на 5 января была разрушена мастерская вооружения. В ночь на 13 марта осколками был ранен один человек, уничтожен барак. Ночью с 24 на 25 марта также не обошлось без потерь, ранены были два человека. Всего с 16 по 31 марта гарнизон Луостари потерял убитыми двух человек, на аэродроме разрушен барак, было прямое попадание в самолетный ангар и ВПП. В ночь на 2 апреля упавшие авиабомбы повредили несколько зданий, а их осколки продырявили цистерну с горючим. В результате было потеряно 3000 л бензина.

11 февраля 1944 года. Советский бомбардировщик появился над дальней авиабазой Банакком. Но это не был специально спланированный рейд. Из-за плохой погоды

часть Илов 36-й дивизии АДЦ, вылетевших для удара по линейному кораблю «Тирпиц», бомбила запасные цели. Экипаж одного из самолетов выбрал в качестве цели Банак.

В ночь с 19 на 20 февраля аэродром стал целью 24 самолетов 36-й дивизии АДД. С высоты 3500—5100 м «Ильюшины» сбросили в общей сложности 15 ФАБ-250, 164 ФАБ-100, 41 ЗАБ-100цк, 4 РРАБ-3 и 400 ЗАБ-2,5. При этом больше всего перепало охранявшим аэродром зенитчикам — бомба угодила прямо в командный пункт зенитной артиллерии. В результате КП был разрушен, убито два офицера и еще один тяжело ранен, погиб унтер-офицер, ранено пять рядовых. Взрывами бомб было повреждено четыре здания центра радиолокационного наблюдения, а радиостанция этого центра была уничтожена,

28 февраля. 8 Ил-4 сбросили на аэродром 103 фугасные, осколочные и зажигательные бомбы общим весом 8,5 т. Тяжелые ранения получили один военнослужащий и один служащий RAD. Повреждены два самолета (Ju-88 и Fi-156). Одна бомба угодила прямо в самолетный ангар, были частично разрушены склад приборов и служебное помещение радиостанции. Кроме того, от бомбежки пострадала ВПП.

Финский аэродром Сальмиярви бомбили только однажды — 28 февраля. 2 Ил-4 сбросили на него 2 ФАБ-250, 18 фугасных «соток» и 4 САБ-100.

12 марта. Дальние бомбардировщики в 15 самолетовылетах сбросили на Хебуктен 24 ФАБ-250, 143 ФАБ-100 и 6 ЗАБ-100цк. В результате налета были уничтожены грузовая и две легковые автомашины, разрушено несколько блиндажей. Во второй половине марта на Хебуктене получил прямое попадание один ангар, а 2 Ju-88 и 1 Vf-109 — тяжелые повреждения.

27 марта. В эту ночь для удара по аэродрому Хебуктен вылетели 13 «Ильюшиных» 36-й дивизии, из

них восемь отбомбились по заданной цели, остальные — по запасной. По документам противника, на аэродроме имелись повреждения материальной части. Но один Ил-4 из боевого вылета не вернулся, и его сочли сбитым зенитной артиллерией.

Из воспоминаний штурмана Прокудина;

«В составе оперативных групп на Севере наш экипаж работал трижды. В третий раз как стали собирать опергруппу, командование принялось искать, какие экипажи заполярный опыт имеют. Таких два экипажа нашлось, что из первого состава уцелели, остальным вечная память. Потому расскажу о работе на Севере, кто же вам еще расскажет? Скоро одни бумажки останутся. Когда шли союзные конвои, у нас была главная задача — бороться с германской торпедоносной и бомбардировочной авиацией, держать ее на аэродромах Хебуктен, Лаксельвен, Луостари, Киркенес и других, чтоб не взлетала. Брали мы стокилограммовые фугаски, чтоб воронок побольше числом получилось, и бомбили взлетно-посадочные полосы. Аэродромов-то много, а сил у нас маловато, поэтому летали круглосуточно и бомбили по графику. Весь смысл в том заключался, чтобы фашисты не успевали аэродромы в порядок приводить,

А теперь скажите, как с погодой быть. Ясных дней на Севере мало, облачность низкая, чаще всего сплошная. Взлетать и садиться можно, а бомбить прицельно нельзя, потому что не видно земли. Со смекалкой и тут приспособились: до каждого аэродрома подлетное время до секунды рассчитали. Долетел до расчетной точки — бомби. Тут, конечно, все на штурманской квалификации строилось. Курс надо было выдерживать точно, ветер ловить и все поправки на него учитывать.

Побольше бы нам силенок в те дни. Другой раз обидно бывало до горечи. Видишь самолеты на стоянке, а трогать их тебе запрещено, потому что расходовать



бомбы на любые цели, кроме взлетно-посадочных полос, нам строжайше запрещалось. «Пройдет конвой, тогда бомби стоянки!» — так нам говорили. А сейчас всю стаю надо на земле держать, так что наша задача — рой фугасками воронки на ВПП, чтобы фриц их засыпать и трамбовать не успевал. Так и воевали мы без сна круглосуточно в воздухе, а немец с тачками бегают. Мы роем — он закапывает, мы роем — он закапывает. А конвой тем часом идет...»

В целом необходимо отметить, что эффективность применения бомбардировщиков дальней авиации, как правило, была выше, чем у самолетов ВВС СФ. Это достигалось тем, что дальние бомбардировщики действовали относительно большими группами, что обеспечивало сравнительно больший, по сравнению с флотской авиацией, разовый бомбовый залп.

В 1943 году авиация дальнего действия имела на вооружении достаточный для выполнения самых ответственных заданий авиапарк — как по качеству, так и по количеству.

В конце года на вооружение полков АДД стали поступать бомбардировщики «Дуглас» А-20G с сильным пулеметно-пушечным вооружением. А чуть ранее — в октябре 1943 года — началось формирование 111-го и 112-го авиаполков «блокировщиков-охотников», в ноябре — 113-го авиаполка, главной задачей которых стало: блокирование работающих ночных немецких аэродромов, охота за составами на железнодорожных перегонах, уничтожение средств ПВО.

Подводя итоги применения авиации дальнего действия за два года войны, стоит привести крайне интересный документ, подписанный начальником оперативного отдела штаба АДЦ генерал-майором авиации Хмелевским [{55}](#) \_:

Справка о тоннаже сброшенных бомб за 1942/43 год по типам самолетов

Ил-4	.....	68717 т
Ли-2	.....	30775 т
Б-25	.....	11469 т
Пе-8	.....	7745 т
ТБ-3	.....	7781 т
Ер-2	.....	756 т

## **ВСЛЕД ОТСТУПАЮЩЕМУ ВРАГУ: 1944-1945 ГОДЫ**

К началу 1944 года соединения АДД прошли немалый путь и накопили огромный боевой опыт. Была отработана тактика эшелонированных ударов в течение длительного времени. В 1943 году АДД произвела почти 75 тысяч самолето-вылетов, сбросила свыше 78 тысяч тонн бомб. Правда, такие результаты дорого были оплачены — более 500 экипажей погибли или пропали без вести. Основными типами машин были Ил-4 и Ли-2. Как уже упоминалось, летом 1943 года было прекращено боевое использование ТБ-3, а также оставшихся нескольких Ер-2 с моторами М-105. Боевая интенсивность использования двух полков Пе-8 в связи с моральным устареванием постепенно сходилась на нет.

### ***Состав АДД по состоянию на 1 января 1944 года***

***Соединение, Место базирования ..... Дивизий / Полков — Самолетов  
— Экипажей (всего / ночных)***

1-й гв. ак , Выползово ..... 2 / 4 — 109 — 98 / 73  
2-й гв. ак, Луга ..... 2 / 4 — 118 — 103 / 67  
3-й гв. ак, Андреаполь ..... 2 / 4 — 160 — 124 / 102  
4-й гв. ак, Ново-Дугино ..... 2 / 4 — 102 — 102 / 85  
5-й ак, Углово ..... 2 / 4 — 116 — 100 / 100  
6-й ак, Янино —Хотилово ..... 2 / 4 — 120 — 102 / 98  
7-й ак, Левашове ..... 2 / 4 — 97 — 94 / 85  
8-й ак, Торжок ..... 2 / 4 — 124 — 86 / 71  
45-й ад, Раменское ..... 1 / 2 — 20 — 22 / 22  
56-й ад, Рязск ..... 1 / 2 — 37 — 34 / 31

Всего ..... 16 / 36 — 1003 — 865 / 732

В первой половине января 1944 года в окончательном снятии блокады, в числе прочего, приняла участие также оперативная группа во главе с командующим АДД маршалом авиации А.Е. Головановым (при штабе Ленинградского фронта).

В ходе операции дальние бомбардировщики наносили удары по железнодорожным узлам, станциям и опорным пунктам противника. Так, в ночь на 19 февраля 380 экипажей сбросили по железнодорожному узлу Псков 547 т бомб. Вывод из строя на несколько суток важного для противника узла нарушил работу тыловых органов группы армий «Север» и способствовал успешному наступлению советских войск. Одновременно АДД наносила удары по немецким аэродромам.

После снятия блокады Ленинграда, для устранения городу угрозы со стороны Финляндии, было принято решение массированной бомбардировкой военных объектов этой страны принудить ее к выходу из войны, И в качестве основной цели была выбрана столица — г. Хельсинки.

Бомбовые удары по финской столице наносились с десятидневными интервалами: ночами с 6 на 7, с 16 на 17 и с 26 на 27 февраля 1944 года. По финским данным, АДД провела 773, 497 и 850 самолето-вылетов соответственно. Первый налет прошел двумя волнами — с 18:35 до 20:07 и с 2:20 до 4:03 по финскому времени. В атаке приняли участие 216 бомбардировщиков, сбросивших 2100 бомб, из которых 331 (около 16%) упало на город. В итоге 15 многоэтажных домов было разрушено и 111 повреждено. Погибли 103 человека.

Во втором налете двумя волнами 416 бомбардировщиков сбросили 4200 бомб. Непосредственно на территорию города упали 130 бомб (или 4% от общего числа). В результате было разрушено 13 многоэтажных домов, погибли 24 человека.

Третий налет шел тремя волнами и был самым массовым — 900 бомбардировщиков сбросили 9000 бомб, из которых 338 (только 3,6%) упали в городе. Было разрушено 16 многоэтажных домов, погибли 18 человек [\[56\]](#).

Основную часть составляли Ли-2, однако в налетах приняла участие и 45-я дивизия, единственная, на вооружении которой на тот момент находились Пе-8. Это позволяло выполнять задания, которые были не под силу другим частям. Так, в ночь на 7 февраля из Кратово стартовали 16 Пе-8, два из которых несли по 5000-кг бомбе.

АДД приняла участие и в освобождении Правобережной Украины. Помимо бомбардировок железнодорожных узлов и станций Львов, Рава-Русская, Стрый, Самбор и немецких аэродромов, авиаполки 5-го и 6-го авиакорпусов дальнего действия доставили наступавшим войскам 670 т горючего, боеприпасов, а также занимались эвакуацией раненых и доставкой пополнения. По итогам боев 2-я и 7-я гвардейские дивизии, 5, 15, 18, 20, 22 и 24-й гвардейские авиаполки дальнего действия получили почетное наименование «Севастопольских».

Особенностью Ясско-Кишиневской операции стало массированное применение всех видов авиации, получившее название «авиационное наступление». Подготовка к нему завершилась к 20 июня. Главной задачей, стоявшей перед АДД, было: эшелонированными ударами по аэродромам, железнодорожным узлам и станциям, оборонительным рубежам и местам скопления войск поддерживать наступление войск 2-го и 3-го Украинских фронтов.

При освобождении Белоруссии перед АДД стояла задача уничтожения бомбардировщиков противника на аэродромах в районе Бобруйск, Орша (Балбасово), Минска (Мачулище), Барановичи в период 13—18 июня.

Всего было произведено 1472 самолето-вылета. При этом использовались фугасные бомбы крупного калибра и ЗАБы, в том числе и бомбы с замедлением от 2 до 24 часов. На аэродроме Брест они нанесли большой ущерб, осложняя своими взрывами ведение восстановительных работ.

В ночь на 23 июня бомбардировке подверглись опорные пункты противника на направлении главного удара 3-го Белорусского фронта. Одновременно 258 самолетов бомбили войска, технику противника и его линии обороны на направлении главного удара 2-го Белорусского фронта. В ночь на 24 июня такой же удар был нанесен по передовой линии обороны противника в полосе наступления 1-го Белорусского фронта. Представители высшего командования Красной армии могли наблюдать, с какой точностью экипажи дальних бомбардировщиков сбрасывали по германским окопам и блиндажам крупнокалиберные фугаски.

К утру 27 июня войска 1-го Белорусского фронта завершили окружение двух армейских корпусов и большого количества отдельных частей противника, которые, проведя перегруппировку, готовили попытку прорыва на Бобруйск. Готовившиеся к вылету на другие цели экипажи АДД получили задание уничтожить окруженную группировку. 183 экипажа выполнили боевую задачу, результатом которой была сдача немецких войск уже на следующее утро.

Перед освобождением Минска, в ночь на 29 июня, дальние бомбардировщики подвергли массированной атаке военные объекты противника в городе и его окрестностях. 9 самолетов А-20 блокировали аэродромы Лошица, Мачулище, Степанка, на которых базировались истребители ПВО Ме-110. Пять «блокировщиков» уничтожили радиолокационную станцию, располагавшуюся в 6 км южнее Минска. Взаимодействие сил ПВО противника было нарушено, и дальние

бомбардировщики, участвовавшие в этом налете, потерь практически не имели.

Разгром группы армий «Центр» под Минском заставил противника спешно перебрасывать резервы с других фронтов для восстановления своей линии обороны. Чтобы сорвать переброску резервов, по распоряжению Ставки АДД в период с 4 по 12 июля произвела бомбардировки 28 железнодорожных станций и узлов на участках северо-восточнее Влодавы через Белосток—Гродно до Вильнюса и участки магистралей Брест—Лунинец, Белосток — Барановичи — Минск, Вильнюс — Молодечно. В ходе этих налетов серьезный урон был нанесен частям противника, направлявшимся для организации контрудара по войскам 1-го Белорусского фронта. Так, железнодорожный узел Молодечно был выведен из строя на двое суток.

Освобождение Белоруссии создало условия для освобождения территории Польши. Тут отличились части 4-го гвардейского и 6-го авиакорпусов дальнего действия.

Разгром группы армий «Центр» серьезно ослабил силы противника на западном направлении, создал условия для проведения наступательной операции по освобождению Прибалтики. Действия АДД по целям на территории Прибалтийских республик начались в марте 1944 года.

Для того чтобы ускорить выход Венгрии из войны, АДД провела воздушную операцию по разрушению важнейших военно-промышленных объектов в Будапеште. Операция состояла из четырех массированных авиаударов, в которых действовало максимальное количество подготовленных экипажей из 1, 2, 4-го гвардейских авиакорпусов и 45-й авиадивизии. За 1129 самолето-вылетов на противника было сброшено более 8 тысяч бомб. Результативность вылетов была очень высока.

Несмотря на уже достаточную мощь для сокрушения врага, в составе АДД не прекращалось формирование новых авиаполков. 10 января 1944 года в составе 45-й дивизии было начато формирование 362-го авиаполка. Первоначально планировалось вооружить его Пе-8, но затем вернулись к варианту В-25 «Митчелл».

Продолжилось формирование полков на Ли-2; 13 марта, в составе 1-й и 12-й авиадивизий — 334-го и 338-го ап дд соответственно. В апреле в составе 50-й дивизии формировался 333-й авиаполк.

Летом 1944 года в 4-й и 5-й гвардейских дивизиях проходило формирование полков на бомбардировщиках В-25: 335-го и 337-го. 15 июня в составе 4-го гвардейского корпуса было начато формирование 341-го отдельного дневного авиаполка.

С выходом на территорию Западной Европы еще одной задачей экипажей дальней авиации стало снабжение повстанческих движений. Кроме чисто военного аспекта, тут присутствовал и политический момент. Так, переброску грузов в Словакию осуществляли также экипажи 4-й гвардейской дивизии. Грузы сбрасывались на указанные площадки с самолетов В-25. В каждый бомбардировщик размещали в среднем по семь десантных мешков.

Помимо содействия словацким партизанам, оказывалась помощь Народной освободительной армии Югославии. Связь с югославским партизанским движением осуществлялась при содействии советской военной миссии в Югославии. Первыми рейсы в эту страну начали осуществлять экипажи 5-й гвардейской авиадивизии дальнего действия.

Самолетами В-25 снабжение партизан было организовано в апреле—мае 1944 года и продолжалось до ноября. Итоги первых вылетов были неутешительны: расстояние от аэродрома вылета до площадки выброски — значительно, погода в течение полета



непредсказуема, местность — горная, нередко закрытая облаками.

В июне 1944 года в составе АДД была сформирована Авиагруппа особого назначения, куда вошли 12 самолетов С-47 с экипажами из АДД, ГВФ и других ведомств, а также 12 истребителей сопровождения Як-9ДД. Эта авиагруппа должна была, одновременно с 5-й гв. ад дд, выполнять рейсы к югославским партизанам, но уже с посадкой на горных аэродромах, имея в качестве аэродрома вылета базу союзной авиации в Бари (Италия). Командиром группы был назначен полковник В.И. Щелкунов. 10 июля 1944 года авиагруппа вылетела на остров Бари и прошла маршрут с многочисленными посадками (через Тегеран) за пять дней. Истребительная эскадрилья перелетела в Бари только 25 августа. Всего за время пребывания в Италии транспортная эскадрилья совершила 800 вылетов к партизанам.

В августе 1944 года были совершены последние боевые вылеты тяжелых бомбардировщиков Пе-8: ресурс этих машин (как по планеру, так и по двигателям) был исчерпан [{57}](#)\_. Летный состав полков, имевших на вооружении эти машины, оказался в сложном положении — летные навыки могли быть потеряны. Для исправления положения экипажи 25-го гвардейского и 890-го полков командировались в 362-й полк, получавший с апреля 1944 года В-25 «Митчелл», где, после учебных полетов, выполняли по 1—2 боевых вылета на самолетах в составе этого полка.

Однако конец войны для авиации дальнего действия был ознаменован ее расформированием — война шла к завершению, фронт борьбы с противником сузился, значительно сократилась глубина захваченных им территорий. В таких условиях необходимость в подчинении АДД непосредственно Ставке Верховного главнокомандования практически отпала.

27 ноября 1944 года ГКО принял следующее постановление: «Признать необходимость слияния АДД с ВВС с тем, чтобы командующий АДД Голованов был заместителем командующего ВВС по Дальней авиации. Поручить комиссии в составе тт. Маленкова (председатель), Новикова и Голованова (с заменой тов. Скрипко) выработать и представить в ГКО проект оформленного изложенного в первом пункте решения. Гражданскую авиацию выделить в самостоятельную организацию».

Комиссия такую работу проделала. В результате появилось еще одно постановление ГКО от 6 декабря 1944 года «О мероприятиях по слиянию АДД с ВВС». Оно предусматривало: «Сформировать 18-ю воздушную армию ВВС КА в составе четырех бомбардировочных авиационных корпусов на действующем фронте и одного вновь сформированного авиационного корпуса на Дальнем Востоке. На формирование управления 18-й воздушной армии обратить управление АДД. Командующим 18-й воздушной армией назначить А.Е. Голованова, утвердить его одновременно заместителем командующего ВВС и членом Военного совета Красной армии. Назначить: первым заместителем — Скрипко, заместителем — Буянского, начальником штаба — Перминова, главным инженером — Маркова, заместителем по тылу — Власова».

После «реструктуризации» АДД в состав 18-й ВА не вошли учебные заведения АДД, которые она получила в момент формирования из системы ВВС. К 15 декабря 1944 года в составе 18-й ВА насчитывалось 1364 исправных самолета (общее число — 1421) семи типов.

Вероятно, потому, что ни один из полков АДД не был в состоянии вести дневную воздушную разведку с фотографированием, 16 января 1945 года в 18-ю ВА из 14-й ВА Волховского фронта был переведен 742-й

отдельный разведывательный авиаполк на самолетах Пе-2.

1 января 1945 года в связи с упразднением ряда авиакорпусов дальнего действия (5, 6, 7 и 8-го) 36-я и 48-я дивизии вошли в состав 1 гв. бак, 1-я, 22-я (бывшая 9-я) гв., 12-я и 50-я дивизии — в 3-й гв. бак, 53-ю и 54-ю дивизии включили в состав 4-го гв. бак, 13-я (бывшая 3-я) и 7-я гвардейские дивизии вошли в состав 2-го гв. бак.

В конце 1944 года, после возобновления серийного выпуска бомбардировщиков Ер-2, самолеты данного типа стали поступать во вновь формируемые авиаполки: 326-й, (1-я гв. бад), 327-й (2-я гв. бад), 328-й (7-я гв. бад), 329-й (8-я гв. бад), 330-й (48-я бад), 332-й (3-я гв. бад), 333-й (50-я бад). Однако новые машины поступали крайне нерегулярно, что сказывалось на боеготовности полков. В итоге в январе 1945 года все полки Ер-2 сосредоточили в 18-й (бывшей 8-й) гвардейской бад.

Начиная с января 1945 года 18-я ВА принимает участие в Восточно-Прусской операции. Цели — прежние, знакомые с 1941 года: Кенигсберг, Данциг, к ним добавились другие населенные пункты Восточной Пруссии, ставшие опорными пунктами немецкой обороны. Для их уничтожения авиаполки 18-й ВА, невзирая на неблагоприятную погоду, совершают регулярные ночные боевые вылеты.

Весной 18-я ВА переходит и к боевым действиям днем. Особых успехов в этот период не отмечено — самым большим достижением стала массированная дневная бомбардировка Кенигсберга 7 апреля 1945 года. Аэродромы немецкой авиации были блокированы, поэтому истребители противника в воздухе не появлялись. Находясь под прикрытием двух сотен истребителей, 516 экипажей бомбардировщиков 18-й ВА сбросили на крепость 3743 бомбы. Вот что вспоминал начальник штаба 18-й гвардейской бад подполковник Дубяго:

«Полет по маршруту проходил в благоприятных условиях до Бреста, мы не видели ни одного самолета. По проходе Брест справа и слева стали появляться самолеты нашей группы Ер-2. Почти до самой цели на небольшом удалении от нас шел самолет № 53, а сзади № 49. Сначала мы изредка перегоняли самолеты Ил-4 других соединений, а при подходе к цели они стали появляться все чаще и в больших количествах...

В районе самой цели мы наблюдали красочную картину. Город Кенигсберг был уже объят пламенем пожаров. Множество кварталов заволокло облако черного дыма. На цель заходили все новые и новые группы самолетов — Ил-4, Ли-2 и Б-25. Высота полета бомбардировщиков не превышала 3000 м, а выше их, примерно на 3500—4000 м барражировали 20—30 истребителей «Ла». Зенитная артиллерия вела огонь — слабый, примерно двухбатарейным составом орудий, впоследствии и этот огонь прекратился. Мы были над целью 10 минут, за это время около 100 самолетов на наших глазах сбросили бомбы на Кенигсберг. Новые волны бомбардировщиков все шли и шли. Мне кажется, что в ударе по Кенигсбергу 7 апреля 1945 г. участвовало 500—600 бомбардировщиков. Весь город горел, дым пожаров расстилался на много километров.

Некоторые бомбардировщики (особенно Б-25) снижались чуть ли не на бреющий полет и обстреливали цель из пулеметов...»

Дневной налет на пригороды Кенигсберга был повторен на следующий день. 10 апреля гарнизон крепости капитулировал. Другой подобный случай отмечен вечером 26 марта, когда 14-я гвардейская бад произвела бомбометание по Данцигу силами 66 экипажей В-25. При этом на цель было сброшено 276 бомб.

В преддверии битвы за Берлин максимум сил 18-й ВА сосредоточился вблизи территории Германии.

Единственный авиакорпус, 19-й, в составе 33-й и 55-й бомбардировочных авиадивизий, находился на Дальнем Востоке (вошел в состав 18-й ВА в марте 1945 года). Участие дальнебомбардировочной авиации в битве за Берлин прорабатывалось тщательно. Помимо определения направлений ударов каждого авиасоединения был создан единый радиолокационный узел, который позволял следить за полетом не только своих бомбардировщиков, но и самолетов союзников, и немецких истребителей, и наводить на последних советские истребители прикрытия.

В ходе развернувшегося сражения авиаполки 18-й воздушной армии наносили удары по обороне противника на Зееловских высотах, выполняли бомбардировку предместий Берлина: Вайсензее и Рейникендорф. А 25 апреля состоялся массированный налет 18-й ВА на Берлин. В нем участвовало 674 самолета.

Последние боевые вылеты 18-й воздушной армии в Великой Отечественной войне на западе были совершены в начале мая 1945 года для уничтожения плавсредств в порту Свинемюнде.

Всего в 1945 году экипажами 18-й ВА было произведено 20 115 самолето-вылетов, сброшено 99 077 авиабомб. Перевезено самолетами 4117 тонн различных грузов, 19 357 человек, вывезено 10 307 раненых, сброшено 1 966 000 листовок.

За период боевых действий 18-я ВА в 1945 году потеряла 477 человек летного состава и 186 самолетов. Боевые потери составили 55%, небоевые, связанные с выполнением боевых заданий, — 31%, небоевые — 26%. Больше всего потеряно самолетов Ил-4 (93 самолета, или 43%). Наименьшее количество потерь приходится на самолеты Б-25, что объясняется их улучшенным бортовым вооружением и возможностью выполнять полет даже на одном моторе продолжительное время.

Одним из недостатков в боевых действиях армии являлась низкая эффективность отдельных бомбардировочных ударов, наносимых по сильно укрепленным объектам противника авиабомбами малого калибра (100 кг). В частях, где по каким-либо причинам нарушалась необходимая бомбардировочная загрузка самолетов, то есть там, где производилась замена бомб крупного калибра (250, 500, 1000 кг) на меньший калибр, бомбардировочные удары не всегда были эффективными. Это подтверждали специально созданные комиссии, которые рассматривали и анализировали результаты бомбардировочных ударов по объектам противника, вскоре занятым советскими войсками.

К концу Великой Отечественной войны в составе 18-й воздушной армии насчитывалось 2018 самолетов и 2106 экипажей, 1488 из них были подготовлены к полетам в ночных условиях.

***Качественный состав АДД (по состоянию на 10 мая 1945 года)***

	Ил-4	Ер-2	ТБ-3	Пе-8	Ли-2	В-25	Всего
1 гв. БАК	263	10	—	—	17	—	290
2 гв. БАК	246	91	—	—	—	—	337
3 гв. БАК	—	—	—	—	324	63	387
4 гв. БАК	—	—	—	—	201	229	430
9 гв. БАК	44	—	39	—	44	—	127
45 бад	—	—	—	32	—	48	80
742 рап	—	—	—	—	24	—	24
<b>В с е г о</b>	<b>553</b>	<b>101</b>	<b>39</b>	<b>32</b>	<b>593</b>	<b>357</b>	<b>1675</b>

В ходе разгрома Японии полки экипажи 19-го бомбардировочного корпуса оказывали ощутимую помощь наземным войскам. Так, в ночь на 9 августа 76 дальних бомбардировщиков нанесли сосредоточенный удар по железнодорожным станциям в Харбине и Чангуне. В боях за Муданьцзян 16 августа более ста самолетов Ил-4 бомбили узлы сопротивления Дуннинского укрепленного района.

Всего за годы войны экипажи дальних бомбардировщиков совершили около 220 тысяч боевых вылетов, сбросили на войска и объекты противника 2 276 000 бомб различного калибра.

За боевые заслуги 4 авиакорпуса, 12 дивизий, 43 полка дальнего действия были преобразованы в гвардейские, 7 дивизий и 38 полков награждены орденами, 8 корпусов, 20 дивизий и 48 авиаполков получили почетные наименования.

# **ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА АВИАЦИИ ДАЛЬНОГО ДЕЙСТВИЯ [26]**

Высшей наградой Советского Союза было звание Героя Советского Союза. За Великую Отечественную войну в Военно-воздушных силах это звание было присвоено более чем 2,3 тысячи человек. К сожалению, до сих пор нет точного подсчета, сколько Героев Советского Союза принадлежит тому или иному роду авиации.

Около 25 тысяч авиаторов дальней авиации удостоены государственных наград, 273 стали Героями Советского Союза, шесть человек удостоились этого звания дважды.

Долгое время точное количество Героев Советского Союза было неизвестно. Так, в изданном в 1968 году коллективном труде «Авиация и космонавтика СССР» приводится список из 235 Героев Советского Союза. А в монографии А.Д. Цикина «От «Ильи Муромца» до ракетноносца» указано: «Около 300 авиаторов, самые стойкие, мужественные и отважные, удостоились высокого звания Героя Советского Союза». Для такого солидного исследования, каким является монография Цикина, слово «около» крайне неуместно.

В 1972 году в издательстве ДОСААФ вышла книга Б.А. Васильева «Дальняя, ракетноносная», в которой автор утверждает, что Героями Советского Союза стали «более 250 воинов Авиации дальнего действия».

На сегодняшний день наиболее близкими к истине являются данные белгородского исследователя А.М. Сергиенко, согласно которым звания Героя Советского Союза в авиации дальнего действия были удостоено 273



человека. Из них 267 человек стали Героями Советского Союза (трое из них получили это звание за участие в войне с Финляндией), а шестеро удостоились этого звания дважды (Степан Иванович Кретов, Александр Игнатьевич Молодчий, Василий Николаевич Осипов, Павел Андреевич Таран и Евгений Петрович Федоров).

Самый молодой по возрасту среди всех дважды Героев — Василий Васильевич Сенько. Родился он в 1921 году, А.И. Молодчий родился в 1920 году, С.И. Кретов — в 1919, В.Н. Осипов — в 1917, П.А. Таран — в 1916 и Е.П. Федоров — в 1911 году.

Молодчий стал дважды Героем в 22 года, Сенько — в 24, Осипов — в 27 лет, Таран — в 28, Кретов — в 29 и Федоров в 34 года.

Все дважды Герои получили высокие награды за определенное количество боевых вылетов. Так, Сенько к моменту представления к званию Героя Советского Союза совершил 154, а к моменту получения звания дважды Героя — 402 боевых вылета. Кретов, соответственно, 306 и 400, Таран 33 и 350, Осипов 115 и 275, Федоров 24 и 178, Молодчий 36 и 145 боевых вылетов. Среди дважды Героев Советского Союза АДД пять летчиков и один штурман — Василий Васильевич Сенько. Это единственный дважды Герой штурман в ВВС СССР за всю их историю.

Осипов и Федоров — воспитанники Оренбургского летного авиационного училища. Кретов закончил Балашовскую школу летчиков, Молодчий — Ворошиловградскую, Таран — Качинскую, а Сенько — Олсуфьевскую авиационную школу. В системе АДД дважды Герои Советского Союза воспитаны: Кретов — в 24-м гвардейском авиационном полку, Молодчий — во 2-м гвардейском, Сенько — в 10-м гвардейском, Федоров — во 2-й гвардейской авиадивизии (к этому времени был заместителем командира дивизии), Осипов и Таран выходцы из одного полка — 5-го гвардейского.

Двое летчиков из пяти стали дважды Героями, будучи заместителями командира авиационной эскадрильи (Молодчий и Осипов), а Федоров был заместителем командира дивизии. Сенько являлся штурманом звена, Кретов и Таран находились на должности командиров авиационных эскадрилий.

Дважды Героями в звании капитана стали четыре человека (Кретов, Молодчий, Осипов и Сенько). В звании майора один — Таран. В звании подполковника тоже один — Федоров.

В авиации дальнего действия воспитано 267 Героев Советского Союза. Трое из них получили это звание за финскую войну. Первым стал Федор Иванович Лопатин — флагманский стрелок-радист 6-го дальнебомбардировочного авиационного полка, который получил высокое звание 15 января 1940 года.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 7 апреля 1940 года звание Героя Советского Союза было присвоено помощнику командира 6-го дальнебомбардировочного авиаполка майору И.Ф. Балашову и летчику 42-го дальнебомбардировочного авиационного полка младшему лейтенанту А.М. Маркову. Все эти три Героя Советского Союза АДД принимали участие и в Великой Отечественной войне.

Лопатин героически погиб. Генерал-майор авиации Балашов в годы войны командовал 1-й гвардейской авиационной дивизией дальнего действия, в 1954 году уволился в запас. Умер в 1984 году.

Марков, после излечения в госпитале, вернулся в строй, в 1942 году, в 26 лет стал штурманом 271-го штурмового авиационного корпуса, затем командовал 4-м истребительным авиационным полком. Умер в 1953 году.

264 Героя Советского Союза АДД получили это звание в годы Великой Отечественной войны. Решения о

присвоении им этого высокого звания принимались как в период самой войны, так и после ее окончания.

<b><i>Год ..... Количество награжденных</i></b>
---

1940	.....	3
1941	.....	7
1942	.....	44
1943	.....	42
1944	.....	112
1945	.....	20
1946	.....	32
1948	.....	7

Из таблицы видно, что наибольшее количество Героев Советского Союза принес 1944 год — 112 человек. Это объясняется, главным образом, тем, что в системе АДД звание Героя в основном присваивалось за количество боевых вылетов. К 1944 году большая группа летчиков и штурманов подошла к тому количеству боевых вылетов, которое давало право командованию частей и соединений представлять их к званию Героя Советского Союза.

Дело в том, что в первые годы войны дальнебомбардировочная авиация понесла ощутимые потери от истребителей и зенитной артиллерии противника, применяясь, за небольшим исключением, для решения тактических задач в интересах наземных армий и фронтов, летая для выполнения этих задач в основном днем, без достаточного прикрытия истребительной авиацией. Многие экипажи погибли, сделав всего около пятидесяти вылетов. Именно в эти годы Героями стали приблизительно одинаковое количество человек (44 — в 1942-м и 42 — в 1943 году). А вот на рубеж 1944 года вышли уже те, кто вступил в

активные боевые действия позже, в иных тактических условиях применения АДД.

Некоторые летчики и штурманы представлялись к званию Героя, совершив к этому времени «круглое» количество боевых вылетов — 100, 150, 200 или 250. Летчик А.С. Додонов был представлен за 100 совершенных боевых вылетов, летчик В.К. Давыдов и штурман Д.П. Волков — за 150, летчики П.Я. Матвеев, А.К. Коростелев и Я.А. Шашлов — за 200, а штурманы И.И. Старжинский и М.П. Орлов и летчик А.С. Петушков — за 250 боевых вылетов.

Пять Героев Советского Союза получили это звание за огненный наземный таран. Кроме Гастелло, за самопожертвование посмертно присвоено звание Героя четверем представителям АДД. Вот их имена: летчик 81-го авиационного полка младший лейтенант Иван Тимофеевич Вдовенко, штурман этого же полка младший лейтенант Никита Васильевич Гоманенко (28 августа 1941 года, будучи в одном экипаже, они взорвали горящим самолетом понтонный мост противника); командир звена 21-го авиационного полка Дмитрий Захарович Тарасов, штурман звена этого же полка лейтенант Борис Дмитриевич Еремин (27 июня 1941 года направили свой горящий самолет на вражеские танки).

Пять Героев Советского Союза получили это звание за участие в налетах на Берлин в августе 1941 года.

Часть будущих Героев АДД вступила в Великую Отечественную войну, уже имея боевой опыт. Практику боев в Испании получил штурман Федор Федорович Кошель, воевал на Хасане штурман Сергей Иванович Куликов, в небе Халхин-Гола сражались авиаторы Николай Францевич Гастелло, Павел Михайлович Архаров, Василий Артемьевич Журавлев, Василий Павлович Морозов, Николай Никифорович Самусев, Арсений Павлович Чурилин и Степан Андреевич

Харченко. В советско-финской войне участвовали Александр Кузьмич Алгазин, Николай Алексеевич Бобин, Сергей Данилович Криворотченко, Марк Трофимович Лановенко.

Летчик Николай Васильевич Крюков воевал в небе Китая и Финляндии, а летчик Василий Васильевич Васильев — в небе Халхин-Гола и Финляндии. Всего по неполным данным, 36 Героев Советского Союза приобрели боевой опыт до Великой Отечественной войны, что составляет около 15% от всех Героев АДД.

Среди Героев АДД два штурмана дивизии — Василий Иванович Малыгин (штурман 40-й авиадивизии) и Гали Ахметович Мазитов (штурман 3-й гвардейской авиадивизии).

Среди награжденных нет командиров дивизий, командиров корпусов, летного состава дивизионного и корпусного звена, офицеров и генералов Управления и штаба АДД.

6 Героев АДД были представлены в звании младшего лейтенанта, 9 — в звании лейтенанта, 42 — старшего лейтенанта, 114 — капитана, 83 — майора, 12 — в звании подполковника и один — в звании сержанта. Около 74% Героев АДД получили это звание в чине капитана и майора.

За годы Великой Отечественной войны только дв<sup>а</sup> стрелка-радиста стали Героями Советского Союза. Оба! они летали в экипажах, в которых и летчик и штурман уже стали Героями. Правда, стрелки-радисты получили это звание уже после окончания войны, тем не менее мы вправе сказать, что в двух экипажах АДД было по три Героя Советского Союза.

Вот эти экипажи:

— летчик Иван Федорович Андреев, штурман Сергей Петрович Алейников, стрелок-радист Александр Михайлович Голубой;

— летчик Иван Максимович Хрущев, штурман Борис Петрович Гушин, стрелок-радист Василий Иванович Синицин.

В целом 43 Героя Советского Союза авиации дальнего действия погибли в годы Великой Отечественной войны, что составляет 16% от числа всех Героев АДД. Погибли: один стрелок-радист, 9 штурманов и 33 летчика. Соотношение количества погибших показывает, что летчиков погибло почти в четыре раза больше, чем штурманов.

17 человек погибли, не узнав о том, что стали Героями Советского Союза, то есть до опубликования Указа. 26 человек погибли, уже будучи Героями Советского Союза. Некоторые Герои АДД погибли за несколько дней до окончания войны: 18 апреля 1945 года — Петр Иванович Романов, 1 мая — Иван Матвеевич Глазов, 6 мая — Василий Михайлович Обухов, а Георгий Владимирович Чернопятков погиб в последний день войны в Европе (9 мая).

В 1941 году погибло 7 Героев Советского Союза АДД, в 1942 году — 4, в 1943 — 16, в 1944 — 11 и в 1945-м, до Дня Победы — 5.

# ПРИЛОЖЕНИЯ

# Приложение 1. ДОКУМЕНТЫ

## **1.1. Отчет о боевой работе 746-го ап ДД за июнь месяц 1942 г.**

1. За отчетный период 746 ап ДД выполнял следующие б/задачи:

а) Бомбардирование городов: Брянск, Щигры, Полтава, Орел с задачей уничтожения штабов и скопления войск противника.

б) Бомбардирование ж.-д. станции — Брянск-2 с задачей уничтожения ж.-д. эшелонов и ж.-д. путей.

в) Бомбардирование аэродромов противника: Брянск, Харьков, Белгород, Смоленск, Боровское, Сеща, Курске с задачей уничтожения матчасти с-тов пр-ка и разрушение летного поля.

г) Бомбардирование скопления танков, артиллерии и пехоты пр-ка в населенных пунктах 16 км восточнее г. Курск с задачей их уничтожения.

2. Всего за июнь месяц полк на с-тах ТБ-7 с моторами АМ-35А сделал 50 самолето-вылетов ночью, из них 6 с-тов задание не выполнили по следующим причинам:

а) 4.6.1942 г. с-т № 42086 кк м-р Лисачев вылетел на бомбометание ст. Брянск-2 с задачей уничтожения ж.-д. эшелонов и разрушения путей — задание не выполнили из-за расхождения показаний магнитного компаса кабины штурмана на 100 градусов. Виновник штурман м-р Томкевич.

Через 30 мин. полета произвел посадку на своем аэродроме с бомбами благополучно.

б) 11.6.1942 г. с-т № 42106 кк ст. л-т Видный вылетел на бомбометание аэродрома и г. Харьков с задачей уничтожения матчасти стов, разрушения летного поля и уничтожения штабов пр-ка в городе. Задание не



выполнили из-за отказа 1-го мотора, оборвался поршень, пробит картер. Через 34 мин. полета произвел посадку на своем аэродроме с бомбами благополучно.

в) 18.6.1942 г. с-т № 42057 кк к-н Додонов вылетел на бомбардирование аэродрома Сеща с задачей уничтожения матчасти с-тов пр-ка и разрушения летного поля. Задание не выполнили из-за отказа 4-го мотора. Разрушена шестерня наклонного валика газораспределения. Через 1 ч полета произвел посадку с бомбами на своем аэродроме благополучно.

г) 26.6.1942 г. с-т № 42067 — кк к-н Обухов вылетел на бомбардирование г. Полтава с задачей уничтожения штабов и войск пр-ка. Задание не выполнил, зависли 2 ФАБ-1000 и 1 — РРАБ-2 из-за неисправности бомбардировочного вооружения — не полного соединения шипа карданного валика с механизмом сбрасывания балки П-2. Возвращаясь на свой аэродром с бомбами, из-за опасности, что не хватит горючего, произвел посадку на аэродроме Дягилеве.

д) 26.6.1942 г. с-т № 42066 — кк м-р Пусэп вылетел на бомбардирование г. Полтава с задачей уничтожения штабов и войск противника. Задание не выполнил из-за отказа 1-го мотора. Через 38 мин. полета произвел посадку с бомбами на своем аэродроме благополучно.

е) 28.6.1942 г. с-т № 42086 — кк м-р Лисачев вылетел на бомбардирование г. Щигры с задачей уничтожения скопления войск пр-ка. Задание не выполнил из-за плохих метеоусловий в районе цели. Возвратился на свой аэродром с бомбами. Сел благополучно.

3. Из намеченных к вылету самолетов на задание не вылетело:

2.6.1942 г. — с-т № 42106 — кк ст. л-т Видный на задание не вышел из-за неисправности матчасти с-та, лопнула клапанная пружина на третьем моторе.

12.6.1942 г. — с-т № 42037 кк ст. л-т Родных на задание не вышел из-за неисправности матчасти.

Лопнула покрышка колеса.

13.6.1942 г. — с-т № 4225 кк к-н Перегудов на задание не вышел из-за неисправности матчасти, упало давление масла.

14.6.1942 г. — с-т № 4225 кк к-н Перегудов на задание не вышел из-за личной неподготовленности к полету.

26.6.1942 г. — с-т № 42086 кк м-р Лисачев на задание не вышел, заболел борттехник. Вина борттехника инж. к-на Смагина заключается в том, что он своевременно не поставил в известность ком. кор. о болезни.

26.6.1942 г. с-т № 42057 кк к-н Додонов на задание не вышел из-за неисправности магнето в 3-м моторе. Виновник борттехник ст. тех. л-т Клейменов.

4. Общий боевой налет ночью 216 ч 40 мин.

5. Достигнутые результаты в итоге БД: бомбометание производилось ночью с больших высот, в основном 4500— 6000 м, фотографирование результатов бомбометания не производилось, т.к. высота бомбометания значительно превышала предел высоты ночного фотографирования.

Успешное бомбометание подтверждено разведданными, а также взаимным контролем экипажей, бомбардировавших цель.

Не успешно выполнили бомбометание: экипаж корабля № 4218 кк ст. л-т Родных, штурман Прудкий — бомбы сброшены не по заданной точке города Брянск, а по северо-восточной части города.

Экипаж корабля № 42057 кк к-н Додонов, штурман к-н Ушаков, бомбил г. Орел. Бомбы сброшены на город, но в какой части разорвались бомбы, штурман доложить не мог, т. к. бомбы сброшены из-за облаков с высоты 5600 м.

Экипаж корабля № 42086 кк м-р Лисачев, штурман м-р Томкевич бомбил аэродром Смоленск, бомбы сброшены из-за облаков с высоты 5300 м по зареву пожара. Точно

установить место падения бомб экипаж не смог из-за облаков.

Экипаж корабля № 42067 кк к-н Обухов, штурман ст. л-т Шараев, бомбил г. Щигры из-за облаков с высоты 4700 м. Бомбы сброшены по площади, ограниченной действующими прожекторами и ЗА. Точно указать, куда попали бомбы, экипаж не смог.

6. Наблюдениями экипажей, производившими бомбометание, установлено:

а) г. Брянск — отмечено прямое попадание 59 бомб, из них 1 — ФАБ-2000, 2 — ФАБ-1000, 6 — ФАБ-500, 2 — ЗАБ- 500ТШ, 32 — ФАБ-250, 8 — ФАБ-100, 8 — ЗАБ-100ЦК. В результате бомбометания возникло 10 очагов пожара.

б) г. Харьков — отмечено прямое попадание 32 бомб, из них: 8 — ФАБ-500, 16 — ФАБ-250, 8 — РРАБ-2 с начинкой АО-10-300, АО-25-36, ЗАБ-2,5-320. В результате бомбометания возникло 2 очага пожара.

в) г. Щигры — отмечено попадание 58 бомб, из них: 2 — ФАБ-500, 2 — ЗАБ-500ТШ, 24 — ФАБ-250, 20 — ФАБ-100, 10 — РРАБ-2 с начинкой АО-10-300, АО-15-60, АО-25-36, ЗАБ-2,5-400.

г) д. Пахонок — отмечено попадание 30 бомб, из них: 4 — ФАБ-500, 22 — ФАБ-100, 4- РРАБ-2 с начинкой АО-15-60, ЗАБ-2,5-80. В результате бомбометания пожаров не возникло.

д) г. Полтава — отмечено попадание 10 бомб, из них: 8 — ФАБ-250 и 2 — РРАБ-2 с начинкой АО-15-60, ЗАБ- 2,5-80. В результате бомбометаний пожаров не возникло.

е) г. Орел — отмечено прямое попадание 6 — ФАБ-500, в результате бомбометания пожаров не возникло. Наблюдение за результатами бомбометания было затруднено облачностью.

ж) г. Курск — отмечено прямое попадание 2 бомб ФАБ-1000 и 2 — РРАБ-2 с начинкой АО-10-100, ЗАБ-2,5-80. В результате бомбометания в городе наблюдали один большой взрыв.

з) Ж.-д. ст. Брянск-2 — отмечено попадание 69 бомб, из них: 1 — ФАБ-2000, 10 — ФАБ-1000, 8 — ФАБ-500, 2 — ЗАБ-500тш, 8 — ФАБ-250, 24 — ФАБ-100, 16 — ЗАБ-1цк. В результате бомбометания возникло 12 очагов пожара.

и) аэродром Брянск — отмечено прямое попадание 46 бомб, из них: 2 — ФАБ-1000, 8 — ФАБ-500, 24 — ФАБ-250, 12 — РРАБ-2 с начинкой АО-10-600, ЗАБ-2,5-480. В результате бомбометания возникло 9 пожаров и 1 взрыв.

л) аэродром Смоленск — отмечено прямое попадание 52 бомб, из них: 4 — ФАБ-500, 16 — ФАБ-250, 20 — ФАБ-100, 4 — ЗАБ-100цк и 8 РРАБ-2 с начинкой АО-10-200, АО-25-72, ЗАБ-2,5-300. В результате бомбометания возникло 5 очагов пожара.

м) аэродром Боровское — отмечено прямое попадание 20 бомб: из них 16 — ФАБ-250 и 4 — РРАБ-2 с начинкой АО-25-72, ЗАБ-2,5-160. В результате бомбометания возникло 2 очага пожара и один взрыв.

н) аэродром Сеща — отмечено прямое попадание 10 бомб, из них: 8 — ФАБ-250 и 2 — РРАБ-2 с начинкой АО-10-100, ЗАБ-2,5-80, В результате бомбометания возникло 3 очага пожара.

о) аэродром Курск — отмечено попадание 10 бомб, из них: 8 — ФАБ-250 и 2 — РРАБ-2 с начинкой АО-15-60, ЗАБ-2,5-80. В результате бомбометания пожаров не возникло.

п) Аэродром Харьков — отмечено попадание 14 бомб, из них: 2 — ФАБ-1000, 8 — ФАБ-250 и 4 — РРАБ-2 с начинкой АО-10-100, ЗАБ-2,5-160 и АО-25-36. В результате бомбометания возникло 6 очагов пожара.

Результаты бомбометания первых экипажей, бомбивших цель, проверялись наблюдением экипажей, бомбивших цель последними. Так, например:

а) бомбометание штурмана Волкова по аэродрому Боровское подтверждается штурманом Томкевичем,

бомбившим цель за Волковым. В результате чего возникло 2 очага пожара и один взрыв.

б) Бомбометание по г. Щигры, экипаж, бомбивший цель последним после бомбометания наших самолетов, наблюдал до 12 очагов пожара.

7. ПВО противника:

Объекты, по которым производилось бомбометание за отчетный период, прикрыты ЗА и ПА.

Города Брянск, Курск, Харьков и аэродромы Смоленск, Брянск, Сеща, ж.-д. узел Брянск-2 — прикрыты интенсивным огнем ЗА всех калибров, во взаимодействии с прожекторами.

Скопление танков, артиллерии и живой силы противника в р-не г. Щигры — прикрыто интенсивным огнем МЗА и ЗП до 30-ти огневых точек и небольшим количеством ЗА среднего калибра до 4-х орудий. Действовали до 8 прожекторов.

Над г. Брянск и аэродромами: Смоленск и Брянск отмечено патрулирование ночных истребителей противника, так 2.6.1942 г. один из наших самолетов при бомбардировании т. Брянск на высоте 5600 м был атакован истребителем пр-ка безуспешно, после ответного огня пулеметов нашего корабля, истребитель отвалил и ушел.

Слабо прикрыты ЗА г. Полтава, аэродром Белгород и Воровское.

8. За отчетный период сброшено 6470 тыс. листовок.

9. Боевых потерь за отчетный период нет, имеется одна авария:

1.6.1942 г. кк № 42035 п/п-к Курбан стартовал с аэродрома Раменское для опробывания матчасти в воздухе. На высоте 75 м отказали все моторы из-за недозаправки с-та горючим по вине борттехника инженера к-на Плетнева. В результате самолет разбит, экипаж невредим.

Вывод:

1. При возвращении наших самолетов на свой аэродром вражеские самолеты подстерегают их и на посадке атакуют. В июле месяце было 2 случая.

2. Патрулирование истребителей пр-ка над объектами бомбометания на больших высотах отмечается в редких случаях.

Предложена я;

1. Необходимо изменить график работы с Раменского аэродрома, с тем чтобы возвращение на свой аэродром не было изо дня в день в одно и то же время. С другой стороны, изредка делать посадки после выполнения задания на другом, мало известном противнику, аэродроме.

2. Основной удар по объекту наносить массированно, а после массированного удара необходимо выделять некоторое количество самолетов, которые бы воздействовали по объекту в течение всей ночи с целью изматывания живой силы врага и не давать возможности производить восстановительные работы.

Командир полка полковой Военком полка комиссар майор (ЕГОРОВ) (БРЮЗГИН)

Начальник штаба подполковник (ИВАЩЕНКО)

## **1.2. Докладная записка о проведении в ЛВО 12 августа 1940 года опытного воздушно-десантного учения**

Во исполнение директивы НКО СССР от 2 июля 1940 года в ЛВО 12 августа проведено опытное воздушно-десантное учение, темой которого было «Захват парашютным десантом аэродрома «противника».

Задача учения проверить:

— технику размещения бойцов в самолете, воздушную тренировку и выброску на парашютах десанта побатальонно;

— технику подвоза, воздушную тренировку, посадку, отцепку и приведение в боевую готовность

подразделений усиления парашютного десанта (артиллерии, минометов, различных огнеметов и танков);

- технику обеспечения воздушно-десантной операции боевой авиацией;

- соответствие организационной структуры парашютно-десантного батальона и подразделений усиления воздушно-десантной бригады.

Для ведения воздушно-десантного учения были привлечены:

1. 201-я вдб (расположенная в лагере Молочковский Бор, 6 км юго-западнее Сольцы) с приданными ей подразделениями усиления (танки, артиллерия, минометы).

2. 29-я тбб в составе 3-го тбап (базирование аэродром Сольцы) и 7-го тбап (базирование аэродром Рельбицы).

3. Две эскадрильи 55-й сбб (базирование аэродром Ст. Русса).

4. 12 И-153 из 149-го иап и 24 И-15 из 9-го шап с базированием на аэродроме Будово (42 км юго-восточнее Вышний Волочек).

Руководителем учения был командир 201-й вдб. Объектом для действий воздушного десанта являлся аэродром Мигалово.

...На воздушно-десантном учении намечалось:

- выбросить на парашютах десантный батальон в составе 540 человек (по 20 человек на самолет ТБ-3) для захвата аэродрома Мигалово. Десантирует 3-й тбап на 27 кораблях ТБ-3 с аэродрома Сольцы;

- через 30—40 минут после выброски парашютного батальона (время дано с учетом захвата летного поля, обеспечения старта и фактической уборки парашютов с летного поля) подходит второй эшелон группы усиления и самолеты производят посадку на захваченном аэродроме.

В группу усиления входят: рота танков (10 штук Т-37), батарея 76-мм орудий образца 1927 года (четыре орудия — по два орудия на самолет без передков), батарея 45-мм орудий (6 орудий — по одному орудю с полуторкой на самолет), минометная рота (6 минометов), взвод ранцевых огнеметов (30 штук), 13 полуторок, 1 «пикап» и 2 мотоцикла.

Для десантных групп усиления предназначен 7-й тбап (32 корабля ТБ-3). Всего намечено к выброске и высадке 770 человек:

- за 10—15 минут до выброски парашютистов две эскадрильи СБ производят бомбардировочный налет на аэродром, подлежащий захвату, с целью деморализовать авиационную часть на аэродроме «противника», уничтожают материальную часть «противника», разрушают ангары и осуществляют частичный вызов на себя истребителей «противника», находящихся в системе ПВО аэродрома;

- за 5—10 минут до выброски группа истребителей И-15 (девятка) штурмовым налетом подавляет ПВО, уничтожает материальную часть и личный состав «противника» на аэродроме, подлежащем захвату;

- колонны десантных групп от аэродрома базирования истребительной авиации до места выброски (высадки) и обратно за «линию фронта» сопровождаются и обеспечиваются истребителями (три девятки, часть из которых с подвешенными бомбами).

Ход проведения учений.

1. В 12:45 две девятки СБ с высоты 1500 метров произвели бомбовый налет на аэродром «противника» (Мигалово). Самолеты прошли с северного направления над ангарами, служебными зданиями и обозначили бомбометание ракетами.

2. В 12:53 семерка истребителей И-15 прошла с западного направления на высоте 300—400 метров



через летное поле в сторону ангаров и авиагородка. Пикирование не производили.

3. В 13:05 подошла колонна в составе 26 кораблей ТБ-3 — звенья в кильватерной колонне — и с высоты 600 — 800 метров начала выброску парашютного батальона. Основная масса парашютистов приземлилась западнее в одном километре от границы летного поля на площади 3000 на 600 метров. В момент выброски парашютистов над аэродромом было патрулирование лишь одного звена истребителей.

4. В 13:10 подошло звено Р-5 и произвело выброску груза на парашютах. Один ТБ-3 сбросил на парашютах 2 мотоцикла и два места с грузом. В это же время подошла колонна ТБ-3 с подвешенными грузами, разошлась по кругу, и в 13:20 началась посадка кораблей на «захваченный» аэродром. Посадку этих кораблей и отцепку технических средств борьбы (танки, артиллерия) обеспечивала девятка истребителей на высоте 1500—2000 метров. Не выключая моторов и по мере освобождения от грузов, корабли взлетали в воздух, уходили на круг и далее на свой аэродром.

В 13:55 посадочный десант, высадив группу усиления, «освободил» аэродром Мигалово.

Два парашютиста разбились насмерть, и несколько человек получили ранения и ушибы.

Выводы:

26 кораблей фактически выбросили 470 человек с полным вооружением, и с 28 кораблей высажено 9 танков Т-37, батарея 76-мм и батарея 45-мм орудий с запасом продовольствия на три дня.

Майор Прусаков. 16 августа 1940 года.

*Источник: РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 552. Л. 80—83.*

## **Приложение 2. ХРОНИКА УЧАСТИЯ ПОЛКОВ ДАЛЬНЕБОМБАРДИРОВОЧНОЙ АВИАЦИИ В СОВЕТСКО-ФИНСКОЙ ВОЙНЕ 1939-1940 гг. [\[27\]](#)**

### **53-й дальнебомбардировочный авиаполк**

19.12.39

Первый вылет полка. Для выполнения боевого задания совместно с 33 ДБ-З 6-м дбап вылетали шесть бомбардировщиков полка, которые возглавлял командир полка полковник С.С. Александровым. По цели — станции Пюхя-ярви отбомбились только два ДБ-З (высота — 5000 м, сброшено 20 ФАБ-50), остальные вернулись с бомбами.

21.12.39

1 эскадрилья:

4 ДБ-З полка бомбили в 11:53 ст. Хонканиemi, высота — 6000 м, сброшено 14 ФАБ-100, 20 ФАБ-50.

2-я эскадрилья:

3 ДБ-З в 12:15 бомбили ст. Пилпуля, высота — 6000 м, сброшено 30 ФАБ-50 и 2 агитбомбы. Экипажи наблюдали прямые попадания в здания. В 12:17 атакованы шестью истребителями противника, которые в отчете записаны как «одномоторные монопланы». Потерь нет. 6 ДБ-З вернулись от входных ворот из-за низкой облачности, сели на аэродром с бомбами.

3-я эскадрилья:

6 ДБ-З в 14:40 бомбили аэродром Суур-Мерийоки. Сбросили с высоты 5500 метров по цели 8 ФАБ-100, 60 ФАБ-50 и 4 агитбомбы. Бомбы попали по ангарам и аэродромным сооружениям. При подходе к цели

наблюдали взлет истребителей противника, атакованы 9 «Фоккер» Д.21, атака отбита.

4-я и 5-я эскадрильи:

13 ДБ-3 бомбили ст. Сяйние с высоты 5500 метров, сброшено 14 ФАБ-100, 130 ФАБ-50, 8 агитбомб. По докладам экипажей цель поражена. Во время атаки 4 ДБ-3 4-й эскадрильи были атакованы истребителями противника, в результате ДБ-3 лейтенанта Кузьмина врезался в хвост бомбардировщика комэска майора В.Ф. Дрянина. ДБ-3 комэска упал в районе станции Лейпясую (найден в 2006 году). Штурман ст. л-нт Д.А. Денисенко и стрелок-радист В.Ф. Карпов погибли, пилот, комэск майор В.Ф. Дрянин, выпрыгнул с парашютом и смог выбраться к своим через линию фронта. Бомбардировщик Кузьмина смог благополучно добраться до своей территории.

25.12.39

Из-за плохой погоды вылетело только шесть из 33 боеготовых ДБ-3, но задание выполнить не смогли. При посадке два ДБ-3 были разбиты, экипажи уцелели.

26.12.39

С аэродрома Крестцы полк переброшен в Кречевицы.

29.12.39

12 ДБ-3 вылетали для бомбардировки Тампере. На маршруте встретили густую облачность, 9 ДБ-3 во главе с комполка Александровым вернулись назад с бомбами, три бомбардировщика продолжили полет над облаками и в 14:15 сбросили бомбы в просвет облаков на станцию Кулю с высоты 4000 метров (30 ФАБ-100, 12 ЗАБ-50).

31.12.39

По состоянию на 9:45 в составе полка насчитывалось 28 боеготовых ДБ-3. Густая дымка и снежная пыль допускала вылет одного самолета с интервалом 2—3 минуты. К 11:45 успели взлететь 15 ДБ-3 6 дбап, дальнейший вылет был прекращен.

6.1.40

Началось перебазирование полка в Эстонию на аэродром Куусику. Тут полк вошел в состав Особой авиабригады под командованием Г.П. Кравченко. К 14:45 на аэродроме сел первый эшелон в составе 17 ДБ-3 полка.

7.1. 40

8 15:45 в Куусику прибыл второй эшелон в составе 17 ДБ-3, еще три бомбардировщика до нового места назначения не добрались из-за потери ориентировки. Один бомбардировщик вынужденно сел на аэродроме Смуравьево под Гдовом, а два других разбились при попытке сесть на озеро Самро. Один из экипажей полностью погиб, включая двоих летевших с ним техников (к-н И.И. Захаров, к-н И.М. Титов, ст-на И.К. Торловский, ст-на Н.С. Чуранов, в/т 2 р. В.В. Панкратов), второй экипаж с тяжелыми травмами был доставлен в больницу города Гдова.

9.1.40

В 11:16 начали взлет ДБ-3. Первая группа в составе 10 ДБ-3 взяла курс на Васу, но не смогла дойти даже до запасной цели. В результате в 13:00 с высоты 5000 метров самолеты высыпали свой груз (12 ФАБ-100, 80 ФАБ-80, 32 ЗАБ-50) на подвернувшуюся под руку станцию Тампере. Следом вылетели восемь ДБ-3, которые попытались прорваться к Турку, но в итоге с 4000 м отбомбилась по запасной цели — станции Сало, засыпав ее 50-килограммовыми фугасными и зажигательными бомбами общим числом 112 штук. К 16:40 шестнадцать ДБ-3 сели на своих аэродромах. Не хватало экипажей командира эскадрильи Сурова и командира звена Щербакова. Зато в Куусику прилетели из СССР еще пять ДБ-3.

На следующий день выяснилось, что оба пропавших экипажа заблудились и сели в Латвии. Щербаков благополучно посадил свой ДБ-3 в районе Айнажи, деревни на побережье на границе Латвии и Эстонии, а

Суров разбил самолет при вынужденной посадке в 50 километрах восточнее Риги у Юдажи. Сидевший на вынужденной посадке в Латвии ДБ-3 Щербакова 11 января вылетел в Куусику, но аэродром был закрыт облачностью. Щербаков полетел на восток и вновь совершил вынужденную посадку, на сей раз на поле у железнодорожного узла Лелле в Эстонии, в 60 километрах юго-восточнее Таллинна. Посадка снова прошла удачно.

12.1.40

12 ДБ-3 совершили налет на Ханко, вызвав пожар в порту. Особенно стоит выделить дальний рейд девятки ДБ-3 5-й эскадрильи на порт и железнодорожный узел Ваза. Чтобы достичь цели, бомбардировщики несли минимальную нагрузку (в общей сложности 80 ФАБ-50 и 32 ЗАБ-50). Сложности возникли уже на обратном пути: командир эскадрильи майор Алексеев сбился с курса и совершил вынужденную посадку в районе Петрозаводска, а экипаж ст. л-нта Н.Ф. Приходько пропал без вести. Этот ДБ-3 совершил посадку в районе Корпьярви на финской территории, Приходько застрелился, а штурман ст. л-нт П.И. Перескок и стрелок старшина И.Ф. Косторов попали в плен. Судя по финским данным, на допросе они заявили, что их самолет заблудился при перелете из Москвы в Петрозаводск. ДБ-3 летчика Курочка вынужденно сел у мызы Авия (30 км ю.-в. Вильянди, Эстония). Самолет разбит, экипаж цел.

Статистика вылетов полка за день:

<b><i>Цель, Наряд, сил ..... Время ... Высота ... К-во сброшенных бомб ... Результат</i></b>
--

Ханко, 12 ДБ-3 ..... 11:58 ... 4200 ... 102ФАБ-100, 10  
ФАБ-50, 4 ЗАБ-50 ... Порт и станция горят

Сало, 3 ДБ-3 ..... 13:13 ... 6000 ... 20 ФАБ-100, 10 ФАБ-50, 4 ЗАБ-50

Карие, 6 ДБ-3 ..... 15:15 ... 3000 ... 60 ФАБ-100

Пори (порт и ж.-д. узел), 3 ДБ-3 ..... 15:15 ... 6000 ... 20 ФАБ-100, 10 ФАБ-50, 7 ЗАБ-50

Ст. Вилкиля, 1 ДБ-3 ..... 13:10 ... 7600 ... 10 ФАБ-100, 2 ЗАБ-50

Ваза (порт), 9 ДБ-3 ..... 14:10 ... 3500 ... 80 ФАБ-50, 32 ЗАБ-50

Ст. Переля, 2 ДБ-3 ..... 14:30 ... 6000 ... 20 ФАБ-100, 9 ЗАБ-50

Перегон Ханко-Карис, 1 ДБ-3 ..... 13:30 ... 6000 ... 10 ФАБ-50

#### 13.1.40

Экипажи полка совершили два налета. 13 ДБ-3 бомбили ж.-д. узел Тампере, вызвав в городе многочисленные пожары. Над целью бомбардировщики были атакованы «белым монопланом с убирающимся шасси», который был сбит стрелком-радистом Драбецким. Вероятно, это была первая встреча с истребителями «Фиат» G.50, пара которых прибыла в Финляндию в декабре и находились в распоряжении испытательного звена авиазаводе в Тампере (KoeLentue — KoeL). По западным данным, истребители несли итальянский «песчаный» камуфляж, который в горячке боя вполне могли принять за белый.

Второй налет был произведен на железнодорожный узел Лахти. 12 ДБ-3 с высоты 3700 м сбросили на цель 94 ФАБ-100 и 25 ЗАБ-50. По докладу пилотов цель была поражена. Еще один ДБ-3 сбросил бомбы на ж.-д. узел Карие. Эту же цель атаковали с пикирования 48 И-153 38-го иап.

#### 14.1.40

28 ДБ-3 совершили очередной рейд на Вазу. С высоты 3000 м на город было сброшено 250 ФАБ-100 и 74 ЗАБ-50. Согласно данным иностранной прессы,

именно Вазе был принесен наибольший ущерб от бомбардировок в этот день. От многочисленных пожаров, возникших в результате бомбардировок, погибло большое число жителей города. Уже на обратном пути бомбардировщики были атакованы звеном истребителей противника, поднятых на перехват. В бою стрелок-радист Шевченко сбил один истребитель противника. Еще один ДБ-3 сбросил бомбы на Ханко.

15.1.40

Экипажи небольшими группами атаковали цели на юго-западном побережье Финляндии. Девять ДБ-3 сбросили бомбы на ж.-д. узел Турку и острова юго-западнее города, две пары ДБ-3 бомбили станции Сварто и Карие, а еще одна девятка бомбила перегон Лойма — Юнайа. После этого вылета один ДБ-3, предположительно из-за отказа двигателя, потерпел катастрофу в 20 км севернее эстонского города Рапля. Летчик ст. л-нт Фомин и штурман к-н Демин погибли, стрелок-радист Белоусов получил ранение.

18.1.40

Плохая погода. Два ДБ-3 сбросили бомбы на Ханко, а еще три ДБ-3 на Киман (вероятно, небольшой населенный пункт Чимиту) в 35 км северо-западнее Ханко. В обоих случаях результаты бомбометания экипажами не наблюдались.

20.1.40

11 ДБ-3 бомбили Турку. Очередная попытка «Бульдогов» перехватить бомбардировщики снова закончилась ничем, кроме того, стрелки-радисты заявили об уничтожении одного истребителя из четырех атаковавших.

29.1.40

53-й дбап предпринял два дальних рейда. 15 ДБ-3 бомбили порт и ж.-д. узел Ньюстадт (так записано в советских документах, вероятно, имеется в виду

Якобстад в 82 км северо-западнее Ваасы). Бомбардировщики достигли цели и вернулись назад.

Вторая группа в составе 15 ДБ-3, ведомая капитаном Помазовским, вылетела для бомбардировки ж.-д. узла Сейняйоки, расположенного в 327 км на север от Ханко. Один ДБ-3 сбросил бомбы по острову в 40 км юго-западнее Турку, а остальные достигли цели и отбомбились по ней. Но на обратном маршруте группа сбилась с маршрута и заблудилась. Пытаясь найти окно в облаках, группа рассыпалась, и самолеты добирались назад на свой страх и риск.

Группа в составе Помазовского и летчиков Тимофеева, Стогниева и Горнова после долгого блуждания села на лед озера Хаухоллаярви, примерно в 20 км от Хаменлины, так как у Помазовского кончалось горючее. В это время над озером появились два поднятых по тревоге с аэродрома Парола устаревших истребителя Глостер «Геймкок» из учебной эскадрильи LLv 29 2-го авиаполка. Истребители обстреляли стоящие на льду самолеты. Убедившись, что они находятся на территории Финляндии, три ДБ-3, взяв на борт экипаж Помазовского, взлетели и направились в сторону своей территории, предварительно, согласно докладу экипажей, сделав по оставленному на льду ДБ-3 Помазовского до 400 выстрелов. Однако это не помогло, и финны без труда вернули почти целый ДБ-3 в строй и еще до конца войны он был передан в морскую LLv 36, получив номер VP-101.

Тимофеев с Помазовским на борту совершил вынужденную посадку в районе Пярну в Эстонии. Горнов также сел в Эстонии в районе порта Кунда, оба самолета были поломаны, но экипажи не пострадали. А вот мл. лейтенант Стогниев вполне благополучно сел на аэродроме в Красногвардейске.

Помимо Стогниева только двум экипажам удалось совершить посадку и не повредить самолеты: летчики



Кузьмин и Клевцов удачно посадили свои ДБ-3 на неподготовленные площадки в Эстонии. Еще четыре экипажа сели вынужденно (три в Эстонии и один в районе Гдова), поломав при этом свои самолеты, а четыре бомбардировщика (экипажи летчиков Трутнева, Яндушева, Чайки и Сараева) пропали без вести. Два из них, согласно финским данным, были сбиты поднятыми по тревоге истребителями KoeL. Экипаж лейтенанта Яндушева попал в плен в полном составе, в плену оказались также штурман из экипажа ст. л-та Чайки л-т Ушаков и стрелок-радист из экипажа к-на Трутнева старшина Даниленко. Погибли помощник командира 3-й эскадрильи капитан Н.С. Трутнев, штурман экипажа Трутнева капитан И.П. Иванов, старший лейтенант П.Т. Чайка и его стрелок-радист старшина Ф.М. Галанин погибли при попытке финнов задержать их, а экипаж старшего лейтенанта СП. Сараева пропал без вести в полном составе (штурман лейтенант Н.С. Щербаков и стрелок-радист старшина Т.А. Крышинин).

#### 2.2.40

Полк совершил крупный налет на ж.-д. узел и порт Пори: 20 ДБ-3 с высоты 3800 м сбросили на цели 198 ФАБ-100, 10 ЗАБ-50 и 24 АО-25. На обратном пути в районе Ханко самолеты были перехвачены четырьмя истребителями противника, в результате чего сбит ДБ-3 ст. л-та С.Я. Рожкова. Экипаж выбросился на парашютах в районе о. Бенгштер, но больше о летчиках никто не слышал. Тело штурмана лейтенанта А.А. Мальчикова было выловлено в Финском заливе 7 августа 1940 г., Рожков и стрелок старшина М.А. Барнаков пропали без вести. Ответным огнем был сбит один истребитель.

#### 13-14.2.40

13 февраля в состав 53-го дбап прибыли 11 ДБ-3 из 11-го дбап. 14 февраля прибыли 53 летчика без самолетов из 8-го дбап (Хабаровск).

#### 17.2.40

53-й дбап четырнадцатью бомбардировщиками нанес удар по Юлистаро, где, по мнению советского командования, находилось финское правительство. С высоты 3000 м на этот небольшой населенный пункт было сброшено 138 ФАБ-100 и 14 ЗАБ-50. Уже на обратном пути в районе Корпоо группа была перехвачена финскими истребителями, в результате чего на свой аэродром не вернулся ДБ-3 ст. л-та А.П. Воробьева. Он и его экипаж (ст. л-т М.Б. Афанасьев и старшина И.А. Кодацкий) стали жертвой лейтенанта Хюркки из LLv 28, летавшей на недавно полученных из Франции истребителях «Моран-Сольнье» M.S. 406C-1 и направленной защищать от налетов советской авиации южнее и юго-западные районы страны. Весь экипаж ДБ-3 погиб.

Еще одна девятка ДБ-3 бомбила порт Пори, сбросив на него 90 ФАБ-100. Из-за неблагоприятной погоды результатов бомбометания летчики не наблюдали.

18.2.40

Крупная сводная группа бомбардировщиков в составе 23 ДБ-3 53 дбап и 6 СБ 35 сбап бомбила станцию Лохья, сбросив на нее 6 ФАБ-500, 2 ФАБ-250, 250 ФАБ-100, 46 ФАБ-50 и 6 ЗАБ-50. Кроме того, станцию атаковала шестерка «чаек» 38-го иап. Уже традиционно несколько бомбардировщиков до цели не дошли и сбросили бомбы на другие объекты: пара СБ бомбила ст. Сольберг, пара ДБ-3 — ж.-д. перегон в р-не Карие, одиночные СБ сбросили бомбы на зенитную батарею на о. Флинтгрунд и ст. Хювинкя. 47 «чаек» сопровождали бомбардировщики до линии Сало—Рихимяки.

20.2.40

13 ДБ-3 полка с высоты 5000 м нанесли удар по ж.-д. узлу Хаапамяки. На обратном пути бомбардировщики были перехвачены семеркой «Фоккер» D.XXI, из которых, согласно данным полка, стрелками-радистами были сбиты шесть. Тем не менее обратно на аэродром не

вернулся ДБ-3 ст. л-нта Боева, сбитый парой «Фоккеров». Все четыре члена экипажа — И.А. Боев, штурман лейтенант И.Н. Белокоз и воздушные стрелки лейтенант Н.Ф. Гробатов и старшина И.Н. Крошевников — погибли. Еще два летчика в бою получили ранения.

26.2.40

14 ДБ-3 вновь совершили налет на «резиденцию финского правительства» в Юлистари.

29.2.40

Железнодорожный узел Хапамяки был атакован сводной группой из 41 бомбардировщика 7-го и 53-го дбап. С высоты 4500—5000 м на цель были сброшены 24 ФАБ-250, 330 ФАБ-100 и 46 ЗАБ-50. Согласно сведениям советской стороны, результат налета был оценен как «отличный».

2.3.40

Бомбардировщики Особой авиабригады совершили мощный налет на ж.-д. узел и авиазавод в Тампере. В вылете приняли участие 43 СБ 35-го сбап, 25 ДБ-3 53-го дбап и 36 ДБ-3 7-го дбап в сопровождении 26 И-153 38-го иап. Лидировал группу один СБ Управления бригады. На цели с высоты 3300—4800 м было сброшено рекордно большое количество бомб: 26 ФАБ-500, 20 ФАБ-250, 535 ФАБ-100, 126 ФАБ-50 и 104 ЗАБ-50. Результаты бомбометания были оценены как хорошие. В результате налета в городе 30 зданий были повреждены, а десять полностью уничтожены, существенный ущерб был нанесен железнодорожной станции и электрической сети города. Погибли 9 и были ранены 27 человек. В воздушном бою над целью финские истребители сбили два СБ.

11.3.40

33 бомбардировщика полка бомбили находившийся рядом с г. Коувола ж.-д. мост через р. Кюмань. На цель было сброшено 28 ФАБ-500, 125 ФАБ-250 и 210 ФАБ-100. В районе цели бомбардировщики подверглись сильному

обстрелу зенитной артиллерией и были атакованы истребителями противника. Летчики потерь не понесли. Мост разрушить не удалось.

\* \* \*

## **42-й дальнебомбардировочный полк**

### **2.2.40**

Это, видимо, первый вылет полка, потому что за конец января следов деятельности полка не обнаруживается. Полк в составе 18 ДБ-3 вместе с 25 ДБ-3 6-го дбап бомбил Куопио и расположенные южнее железнодорожные узлы Суоннейоки и Пиексимяки. Два самолета до цели не дошли и вернулись от линии фронта, один сел в районе Волховстроя, другой на своем аэродроме. На цели сброшено (обоими полками) 239 ФАБ-100 и 39 ЗАБ-50, а также 96 000 агит. листовок.

В районе цели группа атакована четырьмя «Фоккер» Д.21, в результате воздушного боя сбит один ДБ-3 6-го дбап. Победы в этом районе над двумя СБ заявил Т. Хуханантти, одну ему засчитали как достоверную, вторую — как предположительную.

### **3.2.40**

Полк в составе 26 самолетов с высоты 3000 м бомбил город и узел Ювяскюля. При возвращении полк не выдержал маршрут и заблудился. В результате 6 самолетов сели в Пушкине благополучно, один в Новой Ладоге благополучно, один на Ладожское озеро у мыса Воронова благополучно, пять на аэродроме Кречевицы благополучно, 9 на аэродроме Лодейное Поле: пять благополучно, самолет командира полка майора Вязникова встал на нос, один ДБ-3 докатился до границы аэродрома и врезался в стоящий там ранее севший ДБ-3, один сел на «живот». Пострадавших нет. Судьба четырех самолетов была не известна.

По современным данным, один из них, ДБ-3 № 1450 комэска капитана Ф.С. Снобкова из-за отказа двигателя вынужденно сел недалеко от Ювяскюля. Самолет финны отремонтировали и ввели в строй как VP-12. Сам Снобков и стрелок-радист мл. л-т Н.В. Михалин погибли, штурман капитан И.А. Соловьевич попал в плен.

Остальные три сбиты истребителями противника, экипажи в основном погибли, один летчик покончил жизнь самоубийством, двое умерли в плену от ран 9 февраля.

13.2.40

16 ДБ-3 в 15:27 с высоты 6000 м бомбили ж.-д. узел Элиссенваара, сброшено 140 ФАБ-100, 20 ЗАБ-50. Цель поражена, результаты сфотографированы. Все самолеты благополучно сели на своем аэродроме в 17:15—17:47.

14.2.40

27-я дальнебомбардировочная бригада в составе 95 ДБ-3 под прикрытием 18 истребителей 59-й авиабригады разрушала военные объекты в Выборге. С 11:35 до 13:20 сброшено на город 519 ФАБ-100, 189 ЗАБ-50, 50 РРАБ-3, большое количество мелких ЗАБ и 100 тыс. листовок. При полете к цели ДБ-3 мл. л-та А.В. Найденова над занятой нашими войсками территорией (в районе Бобошено) неожиданно перешел в спираль и врезался в землю, экипаж погиб.

15.2.40

Полк в составе 27 ДБ-3 бомбит ж.-д. узел Антреа. При выполнении задания истребителями противника сбит экипаж мл. л-та П.И. Ничепуренко. Победу, скорее всего, одержал Й. Сарванто.

18.2.40

26 ДБ-3 полка в 12:10 с высоты 1500—1800 м бомбили Антреа, сброшено 120 ФАБ-100, 45 ФАБ-250, 60 ЗАБ-50. Результаты хорошие. Обстреляны МЗА в районе цели.

19.2.40

26 ДБ-3 полка под прикрытием 18 истребителей 44-го иап в 16:15 с высоты 800 м бомбили Антреа. Сброшено 3 ФАБ-250 и 250 ФАБ-100. Обстреляны огнем МЗА, один ДБ-3 подбит, совершил посадку на оз. Вуотярви на занятой РККА территории.

21.2.40

36 ДБ-3 полка под прикрытием 9 истребителей 68-го иап бомбили ж.-д. узел Хиитола. Сброшено 27 ФАБ-250, 180 ФАБ-100 и 90 ЗАБ-50. Обстреляны огнем МЗА, потерь нет.

26.2.40

36 ДБ-3 полка без истребительного прикрытия в 11:40 с высоты 2500 бомбили ж.-д. узел Элисенваара. Сброшено 180 ФАБ-100, 80 ФАБ-50 и 70 ЗАБ-50. Обстреливались редким огнем ЗА, потерь нет.

29.2.40

26 ДБ-3 полка без истребительного прикрытия с высоты 2500 бомбили ж.-д. узел Элисенваара. Сброшено 160 ФАБ-100, 30 ФАБ-50 и 70 ЗАБ-50. Огнем ЗА в районе цели сбит ДБ-3 л-та А.И. Облогина. Самолет упал в 7 километрах от цели, Облогин выпрыгнул с парашютом и попал в плен, остальной экипаж погиб. Еще один ДБ-3 получил прямое попадание и вернулся на свой аэродром с пробоиной диаметром 120 см в хвостовой части. Посадка прошла благополучно.

1.3.40

Точных данных нет, всего ДБ-3 27-й ДББ произвели 116 боевых вылетов. При налете на Элисенваару зенитным огнем сбит один ДБ-3 42-го дбап.

5.3.40

31 ДБ-3 полка в 14:00 с высоты 3000 м бомбили Куопио. Сброшено 150 ФАБ-100, 80 ЗАБ-50 и 50 ФАБ-50.

При возвращении один экипаж сел в Лодейном Поле. Посадка благополучна.

7.3.40

Две девятки ДБ-3 полка вылетали на боевое задание, но были возвращены из-за плохой погоды.

10.3.40

36 ДБ-3 полка под прикрытием истребителей 59-й авиабригады в 15:33—16:37 двумя группами по 18 ДБ-3 бомбили ж.-д. станцию Симола и полотно ж.-д. у станции Лоукко. Сброшено 236 ФАБ-100, 80 ФАБ-50 и 30 ЗАБ-50. Результаты не наблюдали вследствие закрытия целей облачностью. В районе Лоукко прямым попаданием зенитного снаряда сбит летавший с полком ДБ-3 управления 27-й ДББ. Пилот инспектор по технике пилотирования бригады капитан Н.Д. Ратников выпрыгнул с парашютом, но дальше о его судьбе ничего не известно. Остальной экипаж, включая флаг-штурмана бригады майора Г. К. Самойлова, погиб.

11.3.40

42-й дбап совместно с 6-м дбап выполнили под прикрытием истребителей 59-й иаб по два вылета (70 ДБ-3 12:55—14:00 и 36 ДБ-3 16:50-17:20 с высот 1100-3000 м) на бомбардировку скопления войск противника в районе Мустила, Пиетиля, Ратаула, Сорвали (северный берег Выборгского залива). Сброшено 510 ФАБ-50, 70 ФАБ-100, 60 ЗАБ-50 и 64 РРАБ-3 с осколочными бомбами АО-8. Один ДБ-3 42-го дбап при возвращении вынужденно сел в районе Слуцка и при посадке потерпел аварию. Экипаж получил легкие ранения.

\* \* \*

### **3-й тяжелобомбардировочный авиаполк**

19.12.39

Самолеты полка перелетели на аэродром Бессовец. Однако боевых вылетов экипажи не совершали из-за отсутствия заправочных средств.

24.12.39

Первый боевой вылет полка. Две группы по 6 ТБ-3 с высоты 1900—2000 м бомбили финские войска в районе деревни Пойосвара и в самой деревне (в 11:33 и в 12:25), сбросив на цели в общей сложности 150 ФАБ-100 166 АО-10 и АО-8 и две «зажигалки» ЗАБ-1э. Еще один ТБ-3 в 14:22 бомбил о. Мантсинсари.

25.12.39

Полк произвел 7 боевых вылетов, в ходе которых в 14:07 нанес удар по тем же целям, что и накануне. При этом один ТБ-3 при возвращении потерял ориентировку и вынужденно сел, сломав два винта, а капитан Прыгунов из 3-й эскадрильи, сев в Бессовце, на пробеге протаранил гражданский ПС-9 2-го спецотряда ГВФ.

29.12.39

Полк потерял свой первый самолет. При возвращении с ночного вылета потерял ориентировку и разбился при вынужденной посадке ТБ-3 1-й эскадрильи. Экипаж лейтенанта Засупкина погиб в полном составе.

31.12.39

Три ТБ-3 совершили вылет на сброс продуктов окруженному гарнизону Северное Леметти. Два самолета, включая корабль командира полка, были подбиты огнем с земли (Белоусов тем не менее смог сбросить груз гарнизону) и вернулись обратно на трех моторах. Оба корабля требовали серьезного ремонта. Третий вернулся из-за плохой погоды.

1.1.40

Полк был включен в состав 13-й авиабригады ВВС 8-й армии.

4.1.40

Полк вернулся в Лодейное Поле. На этот момент в его составе числилось 38 ТБ-3, однако в Лодейном Поле находились только 25 из них (в том числе один неисправный). Еще шесть улетели в Мурманск (два разбились), а остальные находились в командировках на других аэродромах (Сиверская, Старая Русса и др.).



#### 5.1.40

14 ТБ-3 в 11:51 бомбили финские войска, сосредотачивающиеся для атаки в дефиле озер Пюхя-Ярви и Кота-Ярви. На противника было сброшено 222 ФАБ-100, 108 ФАБ-50, 117 АО-15, 59 АО-8 и 8 АО-10 + 68 тыс. листовок. В 15:58 еще шесть ТБ-3 с той же целью обработали то же дефиле и расположенную поблизости высоту 108,8. В тот же день один ТБ-3 полка был серьезно поврежден врезавшимся в него взлетающим СБ.

#### 6.1.40

Полк выполнил два вылета звеньями по три машины для бомбардировки финских войск.

#### 9.1.40

Самолеты 2-й эскадрильи перелетели в Чикшу.

#### 19.1.40

Полк шестью самолетами совершил 11 вылетов для сброса продуктов частям 168-й сд. Было перевезено 10 423 кг различных грузов. Два ТБ-3, поврежденные зенитным огнем, совершили вынужденные посадки: один в районе Олонца, а другой на лед Ладоги в районе Питкяранта.

#### 21.1.40

Вечером остров Валаам атаковали три ТБ-3 из состава 3-го тбап. В 19:57 один из них непосредственно на монастырь сбросил 18 ФАБ-100, 6 ФАБ-50, 11 АО-8 и 59 ЗАБ-1э. Все бомбы легли левее цели. В 20:09 второй корабль сбросил на ту же цель 17 ФАБ-100, 3 ФАБ-50, 25 ЗАБ-1э и 3000 листовок. Бомбы попали в цель, возник пожар. Третий в 20:43 с трех заходов сбросил на монастырь 4 РРАБ-3. После полуночи остров бомбили еще три ТБ-3. В 1:02 один бомбардировщик сбросил на монастырь с четырех заходов 24 ФАБ-100 и 2 ФАБ-50, имелись точные попадания в цель. В 1:18 еще один ТБ-3 с трех заходов бомбил монастырь и расположенный рядом населенный пункт, сбросив 17 ФАБ-100, 3 ЗАБ-50

и 26 ЗАБ-1э. Цели были поражены, имелись прямые попадания. При отходе от цели возникший на острове большой пожар наблюдался на удалении до 60 км.

В 1:35 последний ТБ-3 отбомбился по населенному пункту в 3 км юго-западнее монастыря, сбросив 1 РРАБ с АО-15 и 4 ЗАБ-50, а затем с трех заходов сбросил бомбы и на монастырь (три РРАБа с АО-8). Цель перекрыта.

В ночь с 3 на 4 февраля монастырь и постройки на западном берегу острова бомбили два ТБ-3 3-го тбап, сбросившие 6 ФАБ-250, 20 ФАБ-100 и 5 ЗАБ-50. Еще один ТБ-3 цель не нашел.

25.1.40

На Лодейном Поле имелось 5 исправных и 10 неисправных ТБ-3.

1.2.40

Из пяти вылетевших для сброса продовольствия ТБ-3 три из-за плохой погоды повернули обратно, два попытались прорваться под слоем облачности на высоте 50 метров. В результате огнем с земли был сбит экипаж ком-эска-3 капитана Н.М. Монакова, весь экипаж погиб. Из вылетающих позже в тот же день еще двух ТБ-3 один был подбит огнем с земли (благополучно сел на аэродроме), второй смог сбросить продовольствие.

5.2.40

Пара ТБ-3 в 21:25 отбомбилась по Ивало, а также сбросила бомбы по автоколоннам на шоссе Ивало — Наутси. 6 февраля вечером, в 20:10 в воздух поднялись три ТБ-3, имевшие задачу атаковать противника в Ивало и Наутси и на шоссе между этими населенными пунктами.

В ходе вылета экипажи тяжелых бомбардировщиков обнаружили движение автотранспорта по шоссе и, используя осветительные бомбы САБ-5, отбомбились по замеченной цели, сбросив на шоссе 10 ФАБ-100 и 26 ФАБ-50. Остальные бомбы были израсходованы непосредственно по населенным пунктам: Наутси

досталось 3 ФАБ-100 и 4 ФАБ-50; Ивало — 3 ФАБ-100 и 10 ФАБ-50. В ночь с 13 на 14 февраля 4 ТБ-3 с высоты 1000—1200 м сбросили 86 ФАБ-100 и 15 ФАБ-50 на Наутси, Ивало и Виртаниеми, а также автомашины на шоссе Ивало — Наутси.

#### 6.3.40

3-й тбап имел задачу нанести удар в 9:30 четырьмя кораблями по соседним островам Поймион-Саари и Петяя-Саари, но в результате два раза одиночными ТБ-3 бомбил Максиман-Саари — в 13:00 и 16:00 часов.

## **Приложение 3.**

# **САМОЛЕТЫ ДАЛЬНОЙ АВИАЦИИ**

### **(1926-1945)**

#### **«Фарман» F.62 «Голиаф» (ФГ, ФГ-62)**

Этот двухмоторный бомбардировщик был спроектирован в 1918 г. конструкторами французской фирмы «Сосьетэ де авьонс Анри э Морис Фарман». Представлял собой большой деревянный биплан с неубирающимся шасси. После окончания Первой мировой войны недостроенный опытный образец «Голиафа» поспешно переделали в пассажирскую машину. Первый полет он совершил в ноябре 1919 г.

В сентябре 1924 г. появилась модификация «Фарман» F.62 с моторами «Лорен-Дитрих» 12Db по 400 л. с, гражданских машин с такой мотоустановкой построили по крайней мере три: одну оборудовали как санитарную с местами для 12 носилок, врача и санитаря; другую переделали в бомбардировщик, третью продали в Чехословакию.

В первой половине 1920-х гг. в Советской России, планируя со временем начать производство своих тяжелых бомбардировщиков, в качестве временной меры решили закупить их за границей. Выбор Управления ВВС пал на F.62. Самолеты служили долгое время как учебные, пока не были заменены на более совершенные машины.

#### **«Юнкерс» ЮГ-1 (К.30С)**

Бомбардировщик ЮГ-1, созданный немецкой фирмой «Юнкерс», представлял собой военный вариант пассажирского самолета G.24. Это был трехмоторный свободнонесущий моноплан с гофрированной обшивкой и неубирающимся шасси. G.24 совершил первый полет 18 сентября 1923 г.

В варианте бомбардировщика самолеты (обозначался как К.ЗОС) начали строить с 1925 г. Основные узлы изготавливались в Германии, а окончательную сборку вели на заводе «АБ Флигиндустри» в Лимхамне (Швеция). Самолет мог эксплуатироваться как на колесном, так и на лыжном и поплавковом шасси.

После окончания Гражданской войны СССР имел далеко идущие планы, в том числе и военного строительства. Но своя промышленность лежала в руинах, поэтому решено было делать закупки за рубежом. В числе прочего предполагалось приобрести 23 К.ЗОС. Первый из них прибыл в СССР в ноябре 1925 г., но основная часть заказанных машин поступила позже — в 1926—1928 гг.

В ВВС РККА самолет получил обозначение ЮГ-1. Первые 8 бомбардировщиков пошли на вооружение новой 57-й эскадрильи в Троцке (ныне — Гатчина).

ЮГ-1 принимали участие в ряде крупных маневров Красной армии, но никогда не применялись в реальных боевых действиях. На учениях самолеты вели разведку и имитировали налеты на условного противника. При этом они летали и ночью.

С мая 1930 г. немецкие машины начали передавать из бомбардировочных эскадрилий в морскую авиацию и гражданский воздушный флот. Как учебные и военно-транспортные самолеты ЮГ-1 эксплуатировались в ВВС РККА до середины 1933 г.

После списания самолетов «Илья Муромец» и до появления туполевского бомбовоза ТБ-1 ЮГ-1 стал ненадолго единственным типом тяжелого бомбардировщика в ВВС РККА. На нем летчики могли получить опыт пилотирования тяжелых машин и позже применить его при освоении отечественных самолетов ТБ-1 и ТБ-3.

## **ЮГ-1 в СССР**

***Зав. № ..... Дата передачи в СССР***

901 ..... 11.1925  
903 ..... 11.1925  
906 ..... 11.1925  
930 ..... 13.3.1926  
932 ..... 16.6.1926  
934 ..... 1.8.1926  
935 ..... 1.8.1926  
936 ..... 1.8.1926  
938 ..... 1.8.1926  
940 ..... 19.8.1926  
942 ..... 19.8.1926  
943 ..... 19.8.1926  
945 ..... 31.8.1926  
946 ..... 31.8.1926  
948 ..... 31.8.1926  
952 ..... 14.1.1928  
954 ..... 14.1.1928  
955 ..... 14.1.1928  
956 ..... 14.1.1928  
957 ..... 14.1.1928  
958 ..... 14.1.1928  
959 ..... 14.1.1928  
960 ..... 14.1.1928

**\* \* \***

### **ТБ-1 (АНТ-4)**

ТБ-1 являлся первым советским тяжелым бомбардировщиком. Он проектировался с середины 1924 г. в АГОС ЦАГИ под руководством А.Н. Туполева.

Двухмоторный цельнометаллический свободнонесущий моноплан с гофрированной обшивкой и неубирающимся шасси.

Первый опытный образец с английскими двигателями Нэпир «Лайон» поднялся в воздух 26 ноября 1925 г. (летчик А.И. Томашевский). Но серийное производство решили вести с моторами BMW VI. Второй опытный образец, ставший эталоном для серии, вышел на испытания в августе 1928 г.

Серийное производство ТБ-1 начали летом 1929 г. на заводе № 22 в Филях. Выпускались обычные ТБ-1 с колесным шасси (зимой заменявшимся лыжами) и ТБ1а (ТБ-1П) на поплавках. Машину сняли с производства в 1932 г. Всего построили 216 самолетов, включая 66 ТБ-1 а.

ТБ-1 состоял на вооружении ВВС РККА с 1929 г. Для увеличения дальности полета и веса бомбовой нагрузки с февраля 1932 г. на части самолетов смонтировали дополнительные наружные бомбодержатели, а затем мосты. Последние получили более трети машин. Радиус действия ТБ-1 был сравнительно невелик, и для него разработали съемный бензобак, размещавшийся в бомбоотсеке. Затем запас горючего дополнили установкой дополнительных баков в крыле. Работали над химическим и реактивным (безоткатными пушками) вооружением бомбардировщика, но это так и осталось в рамках экспериментов. Не был завершен и комплекс ТМС-36 — два беспилотных ТБ1, управлявшихся по радио операторами с самолета наведения. Такие летающие бомбы должны были поражать крупные и важные объекты, хорошо прикрытые средствами ПВО.

Как бомбардировщики ТБ-1 служили до 1936 г., а далее эксплуатировались как учебные и транспортные до 1939 г.

Переданные в ГВФ разоруженные ТБ-1 (там они именовались Г-1) широко применялись как грузовые. Как

транспортные, они действовали на фронте в период Великой Отечественной войны. Последние машины летали в полярной авиации до 1949 г.

\* \* \*

### **ТБ-3 (АНТ-6)**

С декабря 1925 г. в АГОС ЦАГИ под руководством А.Н. Туполева разрабатывался проект транспортного самолета, предназначенного для перевозки крупногабаритных грузов. 6 июня 1926 г. эта машина рассматривалась уже как тяжелый дневной и ночной бомбардировщик. Опытный образец самолета АНТ-6 (ТБ-3) в первый раз взлетел 22 декабря 1930 г. (летчик М.М. Громов). Он представлял собой четырехмоторный свободнонесущий моноплан с гофрированной обшивкой и неубирающимся шасси.

Серийное производство ТБ-3 началось в феврале 1932 г. Бомбардировщики этого типа выпускались заводами № 22 (Москва), № 39 (Москва) и № 18 (Воронеж). Последний ТБ-3 построили в 1938 г. Всего изготовили 819 машин.

Моторы и стрелковое вооружение — в зависимости от модификации. Экипаж — 8—10 человек. Бомбовая нагрузка нормальная — 2000 кг, максимальная — до 5000 кг.

Серийно выпускались следующие модификации:

— ТБ-3 с моторами BMW VI, М-17Б, М-17Ф; вооружение — 5 пулеметов калибра 7,62 мм (на первых самолетах без спаренных установок), на большей части выпущенных самолетов — 8, на последних сериях — 6 пулеметов (сняты подкрыльные башни); с 1933 г. введена «люлька» под носовой частью фюзеляжа; самый массовый вариант — более половины выпущенных самолетов;



— ТБ-3 с моторами М-34 и измененным капотированием мотогондол, выпускался с 1933 г.; вооружение — 8 пулеметов (на последних — 6 пулеметов, без подкрыльных башен);

— ТБ-3 с моторами М-34Р, выпускался с лета 1934 г., с удлиненным фюзеляжем, новым вертикальным оперением, кормовой стрелковой установкой и отсутствием первой верхней турели, люковой установкой (в сумме — 7 пулеметов калибра 7,62 мм), масляно-воздушными амортизаторами шасси (вместо резиновых), тормозными задними колесами в тележках, электрифицированным бомбардировочным вооружением;

— ТБ-3 с моторами М-34РН, выпускался с февраля 1936 г., с одиночными колесами вместо спаренных тележек, измененной носовой частью фюзеляжа, увеличенным размахом крыла; вооружение — 4 пулемета калибра 7,62 мм в экранированных турелях;

— ТБ-3 с моторами М-34ФРН, выпускался в 1937 г., имел добавочные бензобаки в консолях, округлые законцовки горизонтального оперения, развитые зализы между крылом и фюзеляжем; вооружение — как у предыдущего варианта.

Четырехмоторные гиганты состояли на вооружении в СССР с весны 1932 г. Советские ТБ-3 впервые были применены при поддержке наступления у озера Хасан в августе 1938 г. На Халхин-Голе в июле—августе 1939 г. они использовались как ночные бомбардировщики и транспортные самолеты. В период похода на Западную Украину и Западную Белоруссию в сентябре того же года ТБ-3 доставляли горючее, боеприпасы и продовольствие наступающим войскам Красной армии. В «зимней» войне с Финляндией они применялись как ночные и изредка — как дневные бомбардировщики для ударов по тыловым объектам, снабжали окруженные части и соединения, вывозили раненых. При

присоединении Прибалтики и Бессарабии в 1940 г. с этих машин были высажены крупные воздушные десанты.

ТБ-3 приняли активное участие в Великой Отечественной войне. С июня 1941 г. они применялись в Белоруссии и на Украине, провели серию налетов на приграничные районы Польши. В июне—июле эти машины вынужденно использовали днем, далее только по ночам. ТБ-3 длительное время составляли значительную часть парка АДД. Они участвовали в битве под Москвой, обороне Крыма, сражениях под Сталинградом и Курском. С конца 1943 г. использовались только как транспортные и учебные самолеты.

ТБ-3 сняли с вооружения советских ВВС осенью 1946 г. В гражданской авиации разоруженные бомбардировщики эксплуатировались под обозначением Г-2 как грузовые. В период Великой Отечественной войны Г-2 применялись для перевозок к фронту.

\* \* \*

### **Р-6 (АНТ-7)**

Р-6 — единственный советский серийный самолет, задуманный как «крейсер». Основным его назначением являлось сопровождение тяжелых бомбардировщиков за пределами радиуса действия истребителей. Он мог также использоваться как дальний разведчик. Самолет проектировался в АГОС ЦАГИ под руководством А.Н. Туполева с октября 1926 г,

Р-6 представлял собой двухмоторный свободнонесущий моноплан с гофрированной обшивкой и неубирающимся шасси. Из-за неоднократных изменений требований технического задания работа затянулась, и опытный образец построили только в

августе 1929 г. С сентября начались летные испытания самолета. Проводил их М.М. Громов. АНТ-7 трижды выставлялся на государственные испытания и успешно прошел их к октябрю 1930 г.

Серийное производство Р-6 велось с начала 1931 г. Эту машину строили завод № 22 в Москве, завод № 31 в Таганроге и завод № 126 в Комсомольске-на-Амуре. Всего выпущено 406 самолетов.

Серийно выпускались следующие модификации:

- Р-6, первый серийный вариант, колесное шасси (зимой заменяемое лыжным), вооружение — 5 пулеметов (калибра 7,62 мм);

- КР-6 — усовершенствованная модификация с зализам между фюзеляжем и крылом, посадочными щитками, масляно-воздушной (вместо резиновой) амортизацией шасси, тормозными колесами; вооружение — 4 пулемета (снята выдвижная подфюзеляжная башня). Такие машины выпускались в Москве в 1934—1935 гг.

Оба этих варианта состояли на вооружении тяжелобомбардировочных бригад. Кроме того, выпускались их соответствующие модификации (Р-6а и КР-6а) для морской авиации (были оснащены поплавковым шасси).

Самолетами Р-6 и КР-6 с 1932 г. комплектовались эскадрильи многоместных истребителей (впоследствии переименованные в крейсерские) и дальнеразведывательные эскадрильи, входившие в структуру тяжелобомбардировочных бригад. В боевых действиях никогда не участвовали. Хотя самолеты довольно быстро устарели, в строевых частях они эксплуатировались вплоть до 1937 г. Их широко использовали как учебные при переходе авиачастей на скоростные бомбардировщики СБ. В летных школах и училищах Р-6 и КР-6 сохранялись вплоть до Великой Отечественной войны.

В конце 30-х гг. значительное количество машин передали в гражданскую авиацию, где они служили под обозначениями ПС-7 (колесные) и МП-6 (поплавковые)- В ведомственной авиации последние Р-6 летали до конца 1950 г.

\* \* \*

## **Ли-2**

До Великой Отечественной войны в СССР созданию пассажирских самолетов не придавалось такого значения, как производству машин военного назначения. Пробел в гражданской тематике восполнили в 1936 г. покупкой лицензии на производство удачного американского самолета DC-3. Первая серийная машина вышла из сборочного цеха завода № 84 летом 1939 г. Она называлась ПС-84 (пассажирский самолет 84-го завода) и оснащалась отечественными двигателями.

Желание военных приспособить под военные нужды любые авиационные новинки привело к тому, что заводские конструкторы приступили к переоборудованию «воздушного грузовика» в бомбардировщик. Еще во время советско-финской войны А.Е. Голованов, в то время командир экипажа транспортного ПС-84, пробовал, и небезуспешно, использовать свою машину в качестве бомбардировщика. Начавшаяся в 1941 г. война, большие потери советской авиации в первые ее месяцы самым естественным образом привели к решению о массовом выпуске бомбардировочного варианта ПС-84.

Серийный выпуск начался в начале 1942 г., а с сентября того же года самолет стал называться Ли-2 по фамилии главного инженера завода № 84 Б.П. Лисунова. Военная модификация отличалась от гражданской наличием внешних бомбодержателей, установленного

снаружи бомбового прицела и оборонительного вооружения. При этом машина была двойного назначения и могла выполнять и транспортные функции.

Самолет производили на заводе № 34 в Ташкенте (куда было эвакуировано оборудование завода № 84) и № 126 в Комсомольске-на-Амуре (с 1946 г.). Всего было выпущено 4863 машины.

Во время войны Ли-2 имели на вооружении многие соединения АДД. Среди них: 101-й и 102-й транспортные полки 1-й ад дд, 53-я и 62-я ад дд ,340-й ап дд 54-й ад дд и др. Ли-2, наряду со своими «родными братьями» — самолетами С-47, поставлявшимися в Советский Союз по ленд-лизу, — участвовали практически во всех операциях ВВС и АДД в Великой Отечественной войне. Кроме бомбардировок (главным образом ночных) они осуществляли транспортные и санитарные перевозки, выброску десантов и разведгрупп в тыл противника, использовались для связи с партизанами, перебрасывая им грузы и вывозя раненых. С помощью Ли-2 проводилось быстрое перебазирование целых авиачастей.

Несколько полков, имевших на вооружении бомбардировщики Ли-2, приняли участие и в войне на Дальнем Востоке в августе 1945 года.

После войны необходимость в Ли-2 как в бомбардировщике отпала, и машины стали использоваться по своему первоначальному, пассажирско-транспортному назначению, а также как учебно-тренировочный самолет.

Выпуск самолетов ПС-84/Ли-2 в 1938-1945 гг. [{58}](#)

\* \* \*

**ДБ-3 (Ил-4)**

Цельнометаллический бомбардировщик ДБ-3 (ЦКБ-30) являлся развитием опытного самолета ЦКБ-26 смешанной конструкции. Последний первоначально проектировался в ЦКБ под руководством Св. Ильюшина как скоростной ближний бомбардировщик ББ-2, но затем был оснащен дополнительными бензобаками и превращен таким образом в бомбардировщик дальний. Представлял собой двухмоторный свободнонесущий моноплан с гладкой обшивкой, закрытыми кабинами и убирающимся шасси. ЦКБ-30 совершил свой первый полет 31 марта 1936 г. (летчик В.К. Коккинаки).

Серийное производство ДБ-3 было организовано с января 1937 г. Самолеты строились заводами № 39 (Москва, затем Иркутск), № 18 (Воронеж), № 126 (Комсомольск-на-Амуре), № 23 (Москва). С лета 1942 г. именовался Ил-4. До прекращения производства в конце 1945 г. выпустили 6785 самолетов.

Существовали следующие серийные модификации:

- ДБ-3 (ДБ-3А) с моторами М-85 или М-86, вооружение — три пулемета калибра 7,62 мм;

- ДБ-3Б с моторами М-87, отъемными консолями крыла, измененным остеклением кабины штурмана, новым фонарем кабины пилота, усиленным шасси, броне-защитой экипажа, частичным протектированием бензобаков, вооружение — три пулемета калибра 7,62 мм; часть самолетов позднее переделана с установкой новых турелей МВ-2 и МВ-3 или с установкой дополнительного пулемета в хвостовом коке;

- ДБ-3ф (первые серии именовались ДБ-3М, а с лета 1942 г. самолет стал называться Ил-4) с моторами М-87 или М-88, новой веретенообразной носовой частью, новым шасси; вооружение из двух (первые серии) или трех 7,62-мм пулеметов; с начала 1942 г. состояло из одного 12,7-мм пулемета и двух 7,62-мм; с 1942 г. на части самолетов устанавливались деревянные каркасы кабины штурмана и хвостовой кок, с апреля того же

года применялись подвесные бензобаки; с 1943 г. в производство внедрены усиленное шасси и увеличенная стреловидность крыла по передней кромке. Кроме того, с середины войны для снижения потерь в ночных вылетах на выхлопных патрубках Ил-4 стали устанавливать пламегасители.

Серийно выпускались также торпедоносцы ДБ-3Т и Ил-4Т для морской авиации. ДБ-3 состояли на вооружении, главным образом, дальнебомбардировочной авиации ВВС РККА.

Зимой 1939/40 года большую часть дальних бомбардировщиков привлекли к налетам на Финляндию. Они действовали как по целям у линии фронта, так и в глубине страны. Летали в основном днем, но наносились и ночные удары.

В июне 1941 года ДБ-3Б и ДБ-3ф, которые составляли основу авиации дальнего действия, широко использовались днем против наступающих войск противника. Далее машины были переведены в основном на ночные действия, атакуя объекты в ближнем и дальнем тылу немцев.

Полки, вооруженные ДБ-3 и Ил-4, участвовали во всех основных операциях советской армии. В июле 1942 г. Ил-4 дальней авиации совершили серию налетов на Берлин, Будапешт, Бухарест, Плоешти, города Восточной Пруссии. Далее они перемежали поддержку войск на фронте с рейдами в глубь территории противника. Активно действовали под Сталинградом (в том числе днем) и Курском. В феврале 1944 г. Ил-4 задействовали в массированных налетах на Хельсинки, весной того же года они поддерживали операции в Прибалтике и Крыму. В июне большую часть сил сосредоточили для подготовки наступления в Белоруссии. Ил-4 закончили войну, летая с аэродромов Польши на цели в Германии. Они активно участвовали в Берлинской операции. В августе 1945 г. Ил-4

применялись в короткой кампании на Дальнем Востоке против японской Квантунской армии.

Как бомбардировщики эти самолеты служили до 1949 г., как учебные машины — дожили до начала 50-х гг.

\* \* \*

### **Ер-2 (ДБ-240)**

Самолет спроектирован в ОКБ-240 под руководством ВТ. Ермолаева. Бомбардировщик стал развитием пассажирского самолета «Сталь-7», сконструированного в НИИ ГВФ талантливым авиаконструктором Р.Л. Бартини. Опытный ДБ-240 впервые поднялся в воздух 14 мая 1940 г. Серийное производство начато в октябре 1940 г.

Ер-2 выпускался на заводах № 18 в Воронеже и № 125 (39) в Иркутске. Производство было прервано в сентябре 1941 г. и возобновлено в 1944 г. Всего построено 462 экземпляра.

Ер-2 выпускался в двух основных вариантах:

- с асимметричной кабиной, моторами М-105Р и пулеметами: 1 х 12,7 мм и 2 х 7,62 мм;
- с симметричной двухместной кабиной, дизелями АЧ-30Б и вооружением: 1 пушка 20 мм и 2 пулемета 12,7 мм.

Возраставшие требования по дальности полета и бомбовой нагрузке заставляли конструкторов искать выход, пробуя те или иные новые двигатели. Наиболее перспективными по удельному расходу топлива представлялись дизели, однако их недоведенность помешала их массовому внедрению. Большую часть авиапарка Ер-2 в действующих частях составляли самолеты с моторами М-105.



На вооружении ВВС РККА бомбардировщик находился с мая 1941 г. по май 1946 г. С начала войны он состоял на вооружении двух дальнебомбардировочных полков (420-м и 421-м тбап). Ер-2 использовался как дневной и ночной бомбардировщик. В августе 1941 г. и позже принимал участие в налетах на Берлин и другие города Германии. Выпуск возобновлен в 1944 г.

\* \* \*

### **Пе-8**

Тяжелый четырехмоторный бомбардировщик, моноплан с убирающимся шасси. Создан в АГОС ЦАГИ под руководством В.М. Петлякова. Опытная машина (АНТ-42) совершила первый полет 27 декабря 1936 г. (экипаж М.М. Громова). Серийное производство начато в июне 1940 г. Строился на заводах № 22 в Москве и № 124 в Казани. Снят с производства в 1944 г. Всего построено 93 экземпляра.

На вооружении ВВС Красной армии состоял с весны 1941 г. В составе полков авиации дальнего действия Пе-8 принимали участие во многих операциях Великой Отечественной войны, нанося удары как по целям у линии фронта, так и в глубоком тылу противника. Бомбардировщик был единственным носителем самой крупной советской авиабомбы — калибром 5000 кг. В августе 1941 г. несколько экипажей АДД на нем бомбили Берлин. На этом же самолете советская делегация во главе с В.М. Молотовым в 1942 г. летала в США.

Самолет постоянно совершенствовался, повышалась масса бомбовой нагрузки. Основательная модернизация была проведена в 1943 г. Пе-8 имел разные варианты мотоустановок: АМ-34ФРНВ (на прототипе), АМ-35А, дизели АЧ-30Б и М-30, на более поздних модификациях

— АШ-82. На некоторых машинах на выхлопные патрубки двигателей устанавливались пламегасители.

С июня 1944 г. экипажи 45-й авиадивизии выполняли на этих самолетах в основном тренировочные полеты. В августе были совершены последние боевые вылеты. Пе-8 был снят с вооружения ВВС в 1946 г.

\* \* \*

### **В-25 «Митчелл»**

Средний бомбардировщик, двухмоторный цельнометаллический моноплан с двухкилевым оперением. Спроектирован в КБ американской фирмы North American. Первый полет опытная машина совершила в январе 1939 г. Из 5815 выпущенных экземпляров 862 поставлено в СССР. Первые самолеты в Советский Союз попали в апреле 1942 года, массовая поставка (главным образом, через Аляску по трассе Алсиб) началась с 1943 г.

Поначалу В-25 (в советских документах обозначался как Б-25) определили во фронтовую авиацию, однако скоро признали более целесообразным применять его как дальний бомбардировщик в составе АДД. Экипаж — 5—6 человек.

У советских летчиков «Митчелл» пользовался большой популярностью. Мощные моторы, удобные места для экипажа, отличное оборонительное вооружение, богатое по тем временам навигационное и прицельное оборудование позволяли экипажам эффективно выполнять задания. Бывало, что даже при отказавшем на взлете двигателе, на одном работающем моторе, летчики доходили до цели, сбрасывали бомбы и возвращались обратно. Самолет постоянно модернизировался с учетом боевой эксплуатации. Фирмой North American учитывались даже рекомендации

советского летно-технического состава. Например, по воспоминаниям ветеранов 4-го авиакорпуса, после подачи тех или иных предложений уже месяца через три можно было наблюдать их воплощение на поступивших из США серийных самолетах.

Бомбардировщики В-25 состояли на вооружении многих полков АДД, большинство из которых отличились в боевых действиях и получили различные почетные наименования: «Севастопольский», «Рославльский» и др. Кроме бомбардировочных задач, они выполняли разведывательные и транспортные функции.

В конце 1943 г. несколько машин использовались в 113-м авиаполку в качестве ночных блокировщиков-охотников. Для этого их оснащали батареей из двух пулеметов УБТ (12,7 мм) и двух пушек ШВАК (20 мм). Бомбардировщики использовались практически на всех фронтах Великой Отечественной войны вплоть до самого ее конца.

По условиям ленд-лиза по окончании войны все самолеты В-25 должны были быть возвращены в США, однако этого не произошло, и «Митчеллы» состояли на вооружении ВВС СССР до 1953 г. Так как самолет имел шасси с носовой стойкой (в отличие от большинства отечественных бомбардировщиков, имевших хвостовую опору), его применяли в полках дальней авиации в качестве переходного при переучивании на тяжелые бомбардировщики Ту-4.

В СССР поставлялись несколько модификаций самолета:

- В-25С — с моторами R-2600-13, автопилотом и вооружением: 6 пулеметов 12,7 мм;

- В-25D — аналогичен В-25С, но имевший несколько измененную компоновку, вооружение: 9 пулеметов 12,7 мм;

- В-25G — штурмовик с вооружением: 1 пушка 75 мм, а также 6 пулеметов 12,7 мм;

— В-25Н — штурмовик с вооружением: 1 пушка 75 мм и 10 пулеметов 12,7 мм + бомбовая нагрузка до 1820 кг.

## **Приложение 4.**

# **КРАТКИЕ СПРАВКИ ПО НЕКОТОРЫМ ПОЛКАМ ДАЛЬНОЙ АВИАЦИИ**

### **200-й дальнебомбардировочный авиационный полк**

Управление сформировано по штату 15/828-Б, численность 40 человек. 5 эскадрилий — сформировано по штату 15/807-Б, численностью 570 человек. К началу войны на вооружении имел бомбардировщики ДБ-3А и ДБ-3ф. Самолетов на 22 июня — 51, из них в строю — 28.

С первого дня войны полк наносил удары по целям в Кенигсберге, Данциге, на территории Литвы, Латвии. В августе 1941 г. пять экипажей полка принимали участие в налетах на Берлин.

200-й авиаполк расформирован 18.8.41. Оставшиеся экипажи вошли в состав 53-го полка.

### **10-й гвардейский Сталинградский краснознаменный авиационный полк дальнего действия**

Сформирован как 93-й дальнебомбардировочный авиационный полк летом 1940 г. на аэродроме Скоморохи Житомирской области.

Первое боевое крещение летчиков полка — 23 июня 1941 г. После больших потерь с 12 августа 1941 г. полк переформирован в 98-й дальнебомбардировочный полк. В марте 1942 г. полку присваивается наименование «752-й авиационный полк дальнего действия».

Приказом народного комиссара обороны (НКО) № 137 от 26 марта 1943 г. полк преобразован в 10-й гвардейский авиационный полк дальнего действия, 18 августа 1943 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР полк награжден орденом Красного Знамени.

Приказом народного комиссара обороны СССР № 137 от 17 мая 1944 г. полку присвоено наименование «Сталинградский».

С 30 декабря 1944 г. полк именуется «226-й гвардейский Сталинградско-Катовицкий краснознаменный бомбардировочный полк авиации дальнего действия».

5 апреля 1945 г. полку присвоено наименование «Катовицкий». Полк стал именоваться «10-й гвардейский Сталинградско-Катовицкий краснознаменный бомбардировочный авиационный полк АДД».

В ночь с 27 на 28 апреля 1945 г. летчиками полка был совершен последний боевой вылет полка, цель — порт Свинемюнде.

Всего экипажами полка за 1402 календарных дня войны было совершено 8760 боевых вылетов с налетом 32 261 час, сброшено 111 985 бомб различного калибра.

За годы войны в полку воспитано 29 Героев Советского Союза. 314 человек личного состава погибли. В боях потеряно 171 самолет.

18 мая 1946 г. полк перебазировался на аэродром «Полтава», который становится местом дислокации полка в послевоенный период.

### **52-й гвардейский тяжелый бомбардировочный авиаполк**

Сформирован по постановлению ГКО № 6655 от 4 октября 1944 г. из экипажей 902-го и 251-го тбап, входивших в состав 53-й дальней бомбардировочной дивизии 10-й ВА Дальневосточного фронта.

Местом базирования полка был определен аэродром Мигалово, расположенный неподалеку от г. Калинин (ныне г. Тверь). Изначально полк был подчинен командованию 21-й гвардейской авиационной дивизии 9-го гвардейского авиакорпуса. С момента создания 52-й гв. тбап выполнял учебно-боевую подготовку.

23 февраля 1945 г. командир 9-го авиакорпуса гвардии генерал-лейтенант авиации А.П. Георгиев вручил полку гвардейское Красное знамя.

С окончанием войны полк был переведен на штат мирного времени и передан в состав 45-й тяжелой бомбардировочной авиационной дивизии с передислокацией в июне 1946 г. на аэродром Балбасово (около г. Орша).

**121-й гвардейский Севастопольский  
краснознаменный тяжелый бомбардировочный  
авиационный полк**

*27.6.1940. 81-й Дальний бомбардировочный авиационный полк* сформирован в составе ВВС Северо-Кавказского округа (аэродром Хотунок под Новочеркасском). Основой формирования явились кадры летно-технического и руководящего состава 12-го дальнебомбардировочного и 1-го тяжелого бомбардировочного полков. На вооружении полка состояли бомбардировщики ДБ-3ф. По состоянию на конец июня 1940 г. в полку имелся 61 самолет ДБ-3ф, из них исправным числился 31. Из 54 имевшихся в полку экипажей 11 были подготовлены для выполнения боевых заданий ночью.

23.6.1941. Перебазировался на аэродром Запорожье.

24.6.1941. Четыре лучших экипажа полка с аэродрома

Саки вылетели на бомбардировку нефтепромыслов в Плоешти и Моряси.

27.6.1941. Экипажи полка бомбили технику врага в районе Перемышля.

Июнь—сентябрь 1941. Экипажи полка бомбили цели в районах Кременчуга, Днепропетровска, Запорожья, Никополя, Борославля.

Октябрь 1941. Принимал участие в боях за Мариуполь, Таганрог, Ростов.

Декабрь 1941 — апрель 1942. Основными задачами полка являлись: нарушение нормальной работы

железнодорожных узлов Иловайская, Павлоград, Славянск, Волноваха и налеты на аэродромы люфтваффе в Мокрой, Кировограде, Мариуполе, Таганроге.

Апрель—июль 1942. Полк наносил удары по железнодорожным узлам Полтава, Днепропетровск, Новомосковск, Херсон, Николаев, Джанкой, Сталино, металлургическим заводам в Мариуполе, портовым сооружениям Николаева. Несколько ночных налетов было выполнено для бомбежки аэродромов Полтава, Чугуев и Славянск.

18.8.1942. Приказом НКО Союза ССР № 250 преобразован в 5-й гвардейский авиационный полк дальнего действия.

Июль 1943, Полк принимал участие в Орловско-Курско-Белгородской операции.

Август 1943. Экипажи принимали участие в освобождении Донбасса.

Сентябрь—ноябрь 1943. Полк участвовал в срыве эвакуации противника из Крыма.

Январь—март 1944. Оперативная группа полка с аэродрома Хотилово (район Бологое) принимала участие в налетах на Хельсинки.

Апрель 1944. Участие в налетах на Румынию.

24.5.1944. Приказом № 0136 полку присвоено почетное наименование «Севастопольский»,

Июль—август 1944. Участие в налетах на Будапешт. Февраль 1945. Участие в налетах на Кенигсберг и Берлин.

30.4.1945. Последний вылет летчиков полка в Европе: объект удара — порт Свинемюнде.

Лето 1945. Семь экипажей были откомандированы на Дальний Восток, где приняли участие в войне с Японией.

За период Великой Отечественной войны экипажи полка произвели 7624 боевых вылета (928 днем и 6696 ночью), суммарный налет при этом составил 24 111



часов. На цели сброшено 73 168 бомб общей массой 8017 т.

Потери личного состава полка за годы войны составили 236 человек, из них: летчики — 51 человек, штурманы — 52 человека, стрелки-радисты — 69 человек, воздушные стрелки — 55 человек, технический состав — 8 человек. Причем наибольшие потери в людях (145 человек) полк понес в 1941 г. В 1945 г. полк не потерял в боевой обстановке ни одного человека.

Что касается матчасти, то потери по годам выглядят следующим образом:

<b>Год ..... Боевые / Небоевые</b>
------------------------------------

1941 ..... 51 / 22
1942 ..... 9 / 13
1943 ..... 6 / 12
1944 ..... 10 / 10
1945 ..... 1 / 2
Всего ..... 77 / 59

В среднем одна боевая потеря приходилась на 99 боевых вылетов, 1 небоевая — на 734 вылета. В полку воевали двое летчиков — дважды Героев Советского Союза: Павел Андреевич Таран и Василий Николаевич Осипов. Звания Героя Советского Союза удостоены 17 авиаторов полка.

**444-й авиационный Берлинский орденов Кутузова III степени имени Александра Невского тяжелый бомбардировочный полк**

5.7.1941. 444-й дальний бомбардировочный авиационный полк сформирован на Дальнем Востоке (аэродром Большой в Хабаровске). В его составе были три эскадрильи бомбардировщиков ДБ-3 и Ил-4 и одна — истребителей И-16.

15.8.1942. Вручено боевое знамя.

Август 1942. Полк перебазирован на аэродром Дземги (Комсомольск-на-Амуре).

10.2.1943. На фронт убыло 10 экипажей.

Лето 1945. Полк перебазируется на аэродром Варфоломеевка Приморского края.

9.8.1945—16.8.1945. Участие в войне против Японии. До 1948 г. полк базировался в Северной Корее на аэродроме Ханко-2.

За время войны с Японией летчиками полка было совершено 73 боевых вылета, сброшено на врага 75 т бомб.

В ходе Маньчжурской операции полк потерял два экипажа:

— 9 августа разбился Ил-4 командира звена лейтенанта А. Г. Царегородцева.

— 10 августа из боевого вылета не вернулся экипаж командира звена лейтенанта Н. Малышева. Командир В.Н. Скобеев после обстрела зенитной артиллерией произвел вынужденную посадку в ночное время в тайге на своей территории.

25-й гвардейский Орловский  
дальнебомбардировочный авиационный полк

9.8.1941. 432-й *дальнебомбардировочный*  
*авиаполк*сформирован в Монино и в Казани. Вооружен  
бомбардировщиками Пе-8.

10.8.1941. Перебазирован на аэродроме Ковров, оттуда самолеты были перебазированы под Ленинград на аэродром Пушкин.

11.8.1941. Был выполнен первым боевой вылет, объект бомбометания — город Берлин,

3. 12.1941. Преобразован в 746-й авиационный полк дальнего действия,

7.9.1941—29. 10.1941. Полк наносил удары по коммуникациям и железнодорожным узлам Орша, Псков, Старая Русса, Новгород, Рославль, Смоленск.

20.4.1942. Полк перебазирован в Кратово (ныне аэродром ЛИИ), где оставался большую часть войны — до 30 мая 1944 г.

Весна 1942. Часть самолетов и личного состава полка послужила базой для формирования ядра 890-го бомбардировочного авиаполка дальнего действия.

18.8.1942. Приказом НКО Союза ССР № 0059 полк был выведен из состава 3-й авиадивизии дальнего действия и стал отдельным полком с подчинением непосредственно командующему АДД Голованову.

Сентябрь 1942 — июль 1943. Экипажи полка совершали дальние рейды в Европу, принимали участие в Курской битве.

Июль 1943. Полк перенацелен на Ленинградский фронт.

18.9.1943. Приказом НКО Союза ССР № 274 полк был преобразован в 25-й гвардейский авиационный полк дальнего действия.

27.5.1944. Приказом НКО Союза ССР № 0137 полк получил почетное наименование «Орловский».

Начало августа 1944. На аэродроме Олсуфьево (Брянская область) летный и технический состав полка начал освоение бомбардировщиков В-25 и В-24.

Середина августа 1944. Перебазирован на аэродром Балбасово Витебской области.

Март—апрель 1945. Личный состав занимался, главным образом, восстановлением и перегонкой севших на вынужденные посадки в Венгрии, Югославии и Польше американских четырехмоторных бомбардировщиков В-17 и В-24.

За боевую работу в годы войны полк шесть раз удостоивался благодарности Верховного главнокомандующего (за освобождение Орла, Брянска, Гомеля, Риги, Данцига, Кенигсберга).

11 человек в полку были удостоены звания Героя Советского Союза, 16 человек награждены орденами

Ленина, 29 — Красного Знамени, 420 — орденами Отечественной войны I степени, 28 — орденами Отечественной войны II степени, 372 — орденами Красной Звезды и 2 человека — орденами Славы III степени, трое удостоились орденов Александра Невского.

### **51-й дальнебомбардировочный авиационный полк**

15.7.1938. 51-й скоростной бомбардировочный авиационный полк сформирован на аэродроме Курск. На вооружении шести эскадрилий состояли СБ-2.

Весна 1939. Полк стал 51-м дальнебомбардировочным.

11.3.1940. 12 экипажей были отправлены в Архангельск для участия в советско-финской войне.

26.6.1940. Первый вылет экипажей полка на бомбардировку танковых колонн противника.

Лето 1942. Полк участвовал в рейде на столицу Германии, на военно-промышленные объекты Кенигсберга, Данцига и других городов.

26.3.1943. Полку было присвоено звание «Гвардейский».

15.8.1943. Перебазирован на аэродром Чугуев (Харьковская область).

24.8.1943. Полк получил почетное наименование «Полтавский».

24.5.1943. После освобождения Крыма полк награжден орденом Боевого Красного Знамени.

11.6.1943. За участие в Берлинской операции к названию формирования прибавилось «Берлинский».

15.12.1945. Полк стал 184-м гвардейским Полтавско-Берлинским ордена Красного Знамени.

За Великую Отечественную войну экипажи полка совершили 8540 боевых вылетов, сбросили 8 883 950 кг бомб и налетали 32 484 часов. Из боевых вылетов не вернулись 360 человек — фактически троекратный

состав части. Непосредственно за период службы в полку звание Героя Советского Союза получили 13 летчиков и штурманов.

**101-й гвардейский авиационный  
Красносельский краснознаменный полк дальнего  
действия**

15.4.1942. Сформирован 101-й транспортный авиационный полк дальнего действия на аэродроме Чкаловский по штату № 015/222. Основным ядром для формирования полка явилась группа летно-технического состава, прибывшая из ГВФ МАОН (Московская авиагруппа особого назначения). Часть руководящего состава прибыла из 1-го авиационного полка ДД. Весь остальной состав пришел из резерва АДД г. Бузулук.

26.5.1942. Первый боевой вылет — с аэродрома Уразово осуществлена доставка груза в окружение частям Красной армии около деревень Лазовеньки, Михайловки, Крутоярки (район Балаклеи Харьковской области).

Середина июня 1942. Часть самолетов полка вошли в оперативную группу транспортных самолетов для обеспечения частей 2-й ударной армии, ведущей упорные бои в окружении.

25.6.1942—19.8.1942. С аэродрома базирования полк наносил бомбардировочные удары по коммуникациям противника, главным образом по железнодорожным узлам Курск, Орел, Вязьма, Щигры, Льгов, Полтава и Ржев.

30.7.1942. Переименован в 101-й авиационный полк дальнего действия.

22.8.1942—15.9.1942. Перебазирован на оперативный аэродром Балашов.

13.9.1942. Полк переведен на новый штат № 015/236, так появляется третья эскадрилья. Согласно новому штату количество самолетов Ли-2 в полку было доведено до тридцати.

15.9.1942. Полк поступает в распоряжение Центрального штаба партизанского движения.

23.2.1943—10.3.1943. 10 самолетов 3-й эскадрильи полка участвовали в транспортно-десантной операции по заданию 1-й армии и ВДВ, обеспечивая оперативную группу генерал-полковника Хозина, полеты выполнялись с оперативных аэродромов Дулово (20 км южнее г. Осташкова) и Вешки (75 км западнее г. Осташкова), а также десантирование группы из 89 человек и сброса груза весом 5500 кг в район оз. Лучно (234 км западнее г. Осташкова) по заданию начальника авиации ВДВ в интересах Ленинградского штаба партизанского движения.

29.7.1943—14.8.1943. Полк выполняет задание Волховского фронта по разрушению узлов сопротивления и уничтожению войск противника на переднем крае фронта в районе Синявино, ст. Мга и совхоза «Торфяник», вылеты производились с оперативного аэродрома Кашино.

19.8.1943—21.9.1943. Полк производит бомбардировки вражеских войск, техники, танков и артиллерийских позиций на Смоленске-Брянском направлении.

25.9.1943. Полк принимает участие в Днепровской десантной операции, с оперативного аэродрома Лебедин.

30.9.1943 — 28.10,1943. Действуя с аэродрома базирования Воротыньск (Калужская обл.), авиаполк наносит авиаудары на рубеже Великие Луки — Витебск — Могилев — Мозырь.

15.9.1943. Полку было вручено Красное знамя: 13.12.1943—26.1.1944. Полк действует с оперативного аэродрома Левашово, принимает участие в ликвидации блокады г. Ленинграда.

7.2.1944—27.2.1944. Действуя с оперативного аэродрома Левашово, экипажи полка произвели 199

боевых самолето-вылетов на бомбардирование военно-промышленных объектов Финляндии в городах Хельсинки, Турку, Хапко, Лависа, Котка.

26.2.1944—15.5.1944. Экипажи полка действовали в интересах Ленинградского фронта.

28.3.1944. Перебазирован на оперативный аэродром Пушкин.

19.5.1944. Перебазирован на аэродром базирования Воротынский.

27.5.1944. Полку присвоено почетное наименование «Красносельский».

31.5.1944. Перебазирован на аэроузел Климове (Белоруссия).

14.6.1944—18.7.1944. Полк действует в интересах 1-го и 3-го Белорусских фронтов.

22.7.1944. Перебазирован на аэродром Боровые (ст. Крупки, Минская обл.) аэроузла Докудово.

30.8.1944. Полк награжден орденом Красного Знамени.

23.7.1944—21.10.1944. Экипажи полка участвуют в боях за освобождение Прибалтики.

14.9.1944. Перебазирован на аэродром Русское Село (северо-восточнее г. Сморгонь).

1.10.1944. Перебазирован на аэродром Молодечно.

5.8.1944—23.8.1944. 4 экипажа авиаполка выполняли транспортные полеты с оперативного аэродрома Калиновка (юго-западнее г. Киев) по заданию штаба 4-го Украинского фронта по доставке имущества и личного состава на аэродром Умань (Черкасская обл.) и по специальному правительственному заданию по доставке людей и спецгруза на оперативный аэродром Бари (Италия).

5.11.1944. Полк реорганизован в 31-й гвардейский авиационный Красносельский краснознаменный полк дальнего действия.

7.12.1944. Полку вручено Гвардейское знамя.

23.10.1944—09.2.1945. Полк действовал в интересах 1, 2 и 3-го Белорусских фронтов.

9.2.1945—07.4.1945. Экипажи наносили удары по Инстербургу, Данцигу, Кенигсбергу, Гдыни, Либаве.

8.4.1945. Полк переименован в 31-й гвардейский бомбардировочный авиационный Красносельский краснознаменный полк.

За время боевой работы в Великую Отечественную войну полк произвел 7464 боевых вылета, из них:

- дневных вылета — 562;
- ночных вылета — 6902;
- бомбардировочных вылета — 4554;
- вылетов на фотографирование и подсветку целей — 349;
- вылета по специальным заданиям — 1862;
- вылетов на транспортные задания — 536;
- вылетов на разведку погоды — 130;
- вылета на высадку десанта — 33.

Летчики полка сбросили на врага 5286 т бомб. За проявленные мужество и героизм десяти авиаторам полка присвоено звание Героя Советского Союза.

### **840-й                      краснознаменный                      тяжелый бомбардировочный авиационный полк**

4.4.1942. На основании приказа НКО И.В. Сталина № 0021 сформирован 840-й тяжелобомбардировочный авиаполк (аэродром Лебедянь). Основу составили летчики 2-й эскадрильи 139-го бомбардировочного авиационного полка (прибыл с Дальнего Востока). Кроме того, сюда вошли 10 ДБ-3ф и летчики из 444-го и 303-го авиационных полков, а также из личного состава расформированного 820-го авиационного полка.

24.6.1942. Первый боевой вылет по скоплению мотопехоты и танков юго-восточнее Курска в районе города Тим.

29.6.1942. Полку было вручено Боевое Красное знамя.



За период боевых действий на самолетах ДБ-3ф, Ил-4, Ту-2 совершено 1680 боевых вылетов, сброшено 1854 т бомбового груза и 1 849 000 листовок. В части воспитано 13 Героев Советского Союза, 870 военнослужащих награждены орденами и медалями.

# СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

ад. дд — авиационная дивизия дальнего действия  
АОН — армия особого назначения  
АДД — авиация дальнего действия  
ап — авиационный полк  
аз — авиационная эскадрилья  
бад — бомбардировочная авиационная дивизия  
бак — бомбардировочный авиационный корпус  
бап — бомбардировочный авиационный полк  
ВА — воздушная армия  
ВО — военный округ  
ВВС — Военно-воздушные силы  
ВГК — Верховное главнокомандование  
вдб — воздушно-десантная бригада  
ГКО — Государственный Комитет Оборона  
ГВФ — Гражданский воздушный флот  
ДА — дальняя авиация  
ДВА — дальнебомбардировочная авиация  
дбак — дальнебомбардировочный авиационный корпус  
дбап — дальнебомбардировочный авиационный полк  
дд — дальнего действия  
КБ — конструкторское бюро  
НИИ ВВС — научно-испытательный институт ВВС  
ОДВА — Отдельная Дальневосточная ВА  
РГК — Резерв Главнокомандования  
РККА — Рабоче-крестьянская Красная армия  
РРАБ — ротационно-рассеивающая авиационная бомба  
сак — смешанный авиационный корпус  
тад — транспортная авиационная дивизия  
тап — транспортный авиационный полк  
ТБА — тяжелобомбардировочная авиация

тбаб — тяжелобомбардировочная авиационная  
бригада

тбап — тяжелобомбардировочный авиационный полк

тбаэ — тяжелобомбардировочная авиационная  
эскадрилья

ФА — фронтовая авиация

ФАБ — фугасная авиационная бомба

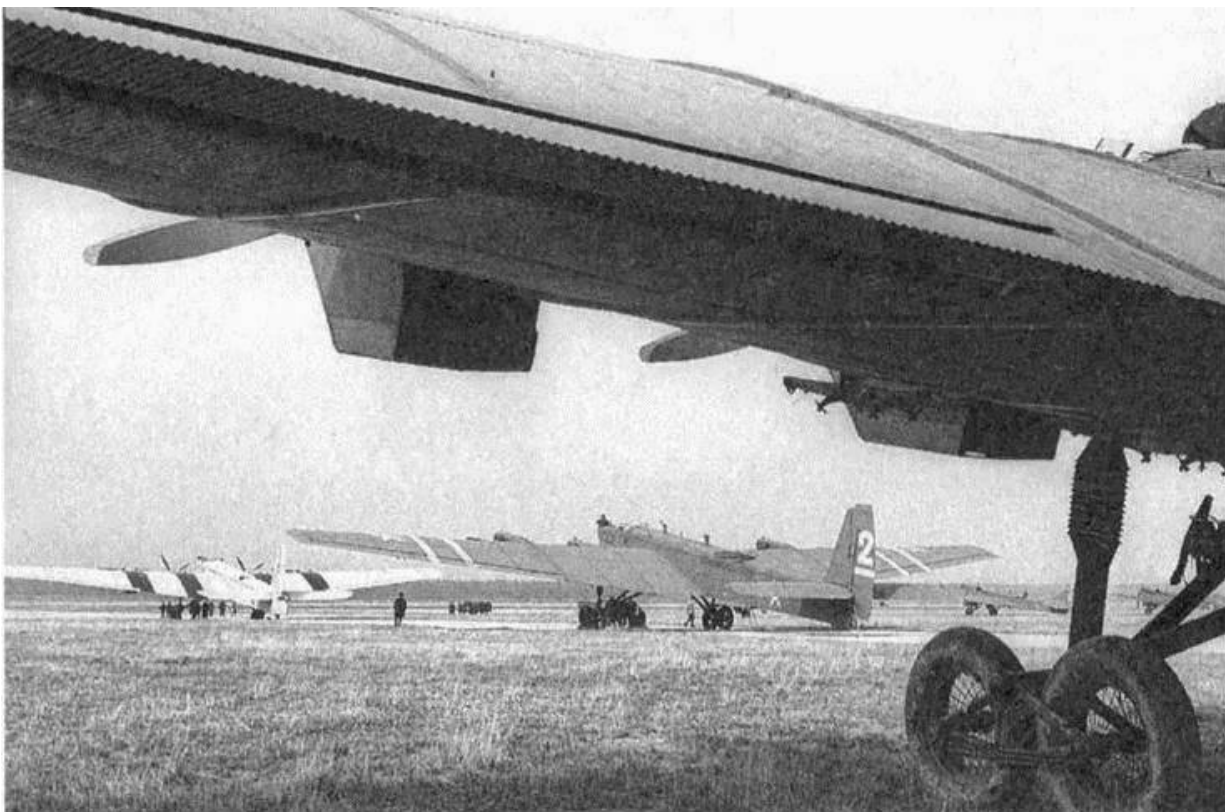
# ИЛЛЮСТРАЦИИ



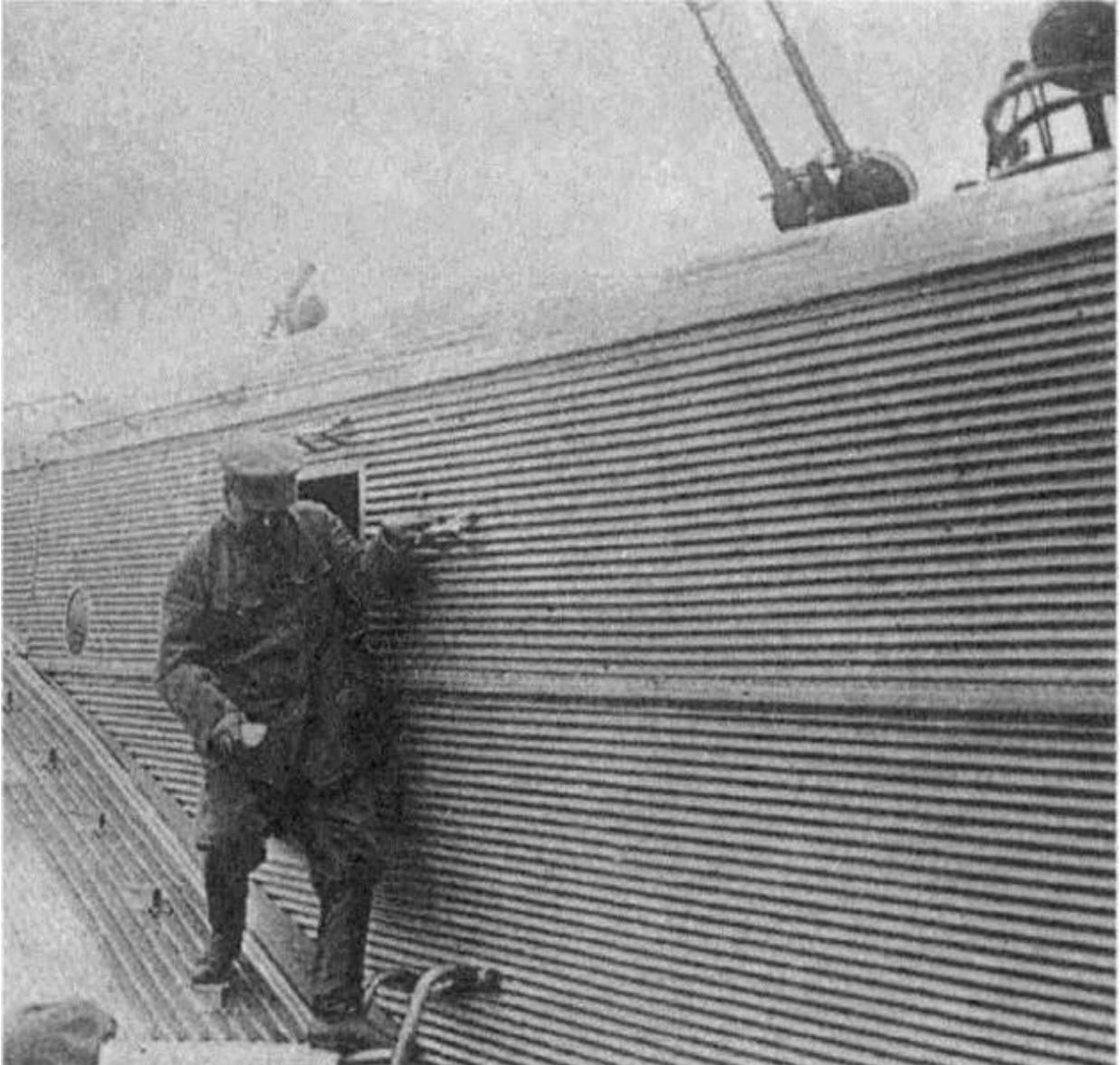
*Р-1 в составе одного из дальнебомбардировочных полков, 1935 г.*



***Многоцелевой самолет Р-6. Хорошо видна носовая турель Тур-6 с двумя пулеметами «Льюис». Дальний Восток, 1935 г.***



***Тяжелые бомбардировщики ТБ-3 и много нелепые самолеты Р-6 (левее) на аэродроме. Наличие в кадре Р-6 дает основание предположить, что снимок сделан на аэродроме одной из воздушных армий особого назначения (АОН), начавших формироваться в 1937 году***



***Дальняя авиация была любимым детищем И.В. Сталина***

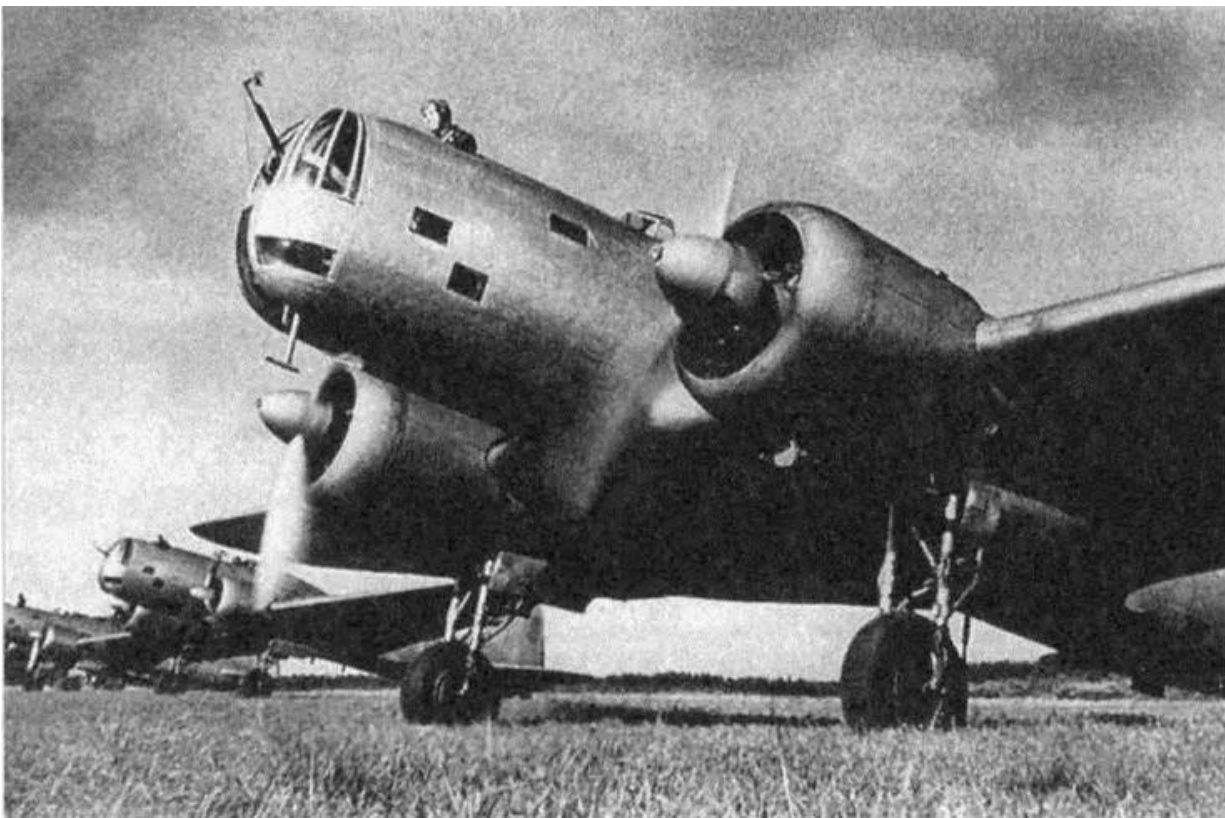


***Экипаж бомбардировщика ТБ-3 21-й отдельной тяжелой  
бомбардировочной авиаэскадрильи***





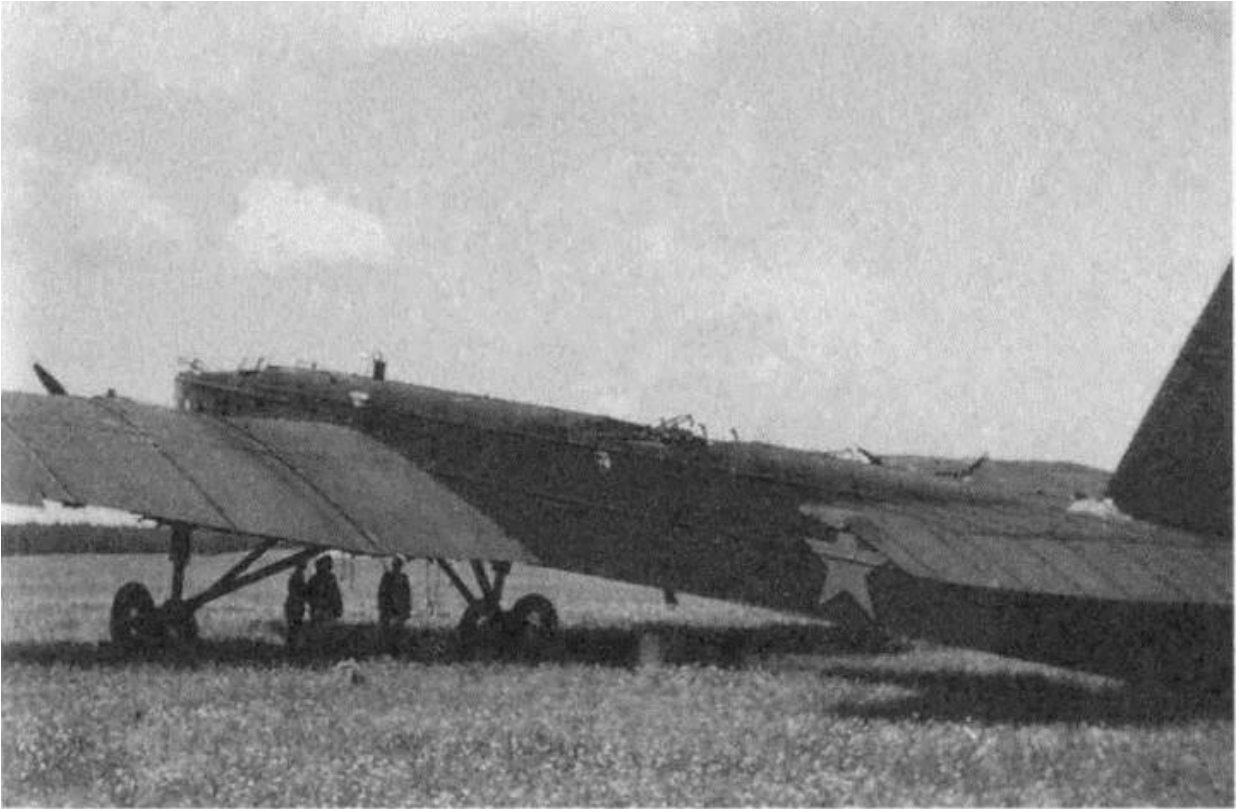
***Дальний бомбардировщик Ер-2 на испытаниях в Лётно-исследовательском институте (ЛИИ). На фото запечатлен первый прототип ДБ-240***



***Эскадрилья бомбардировщиков ДБ-3А готовится к вылету.  
Предвоенное фото***



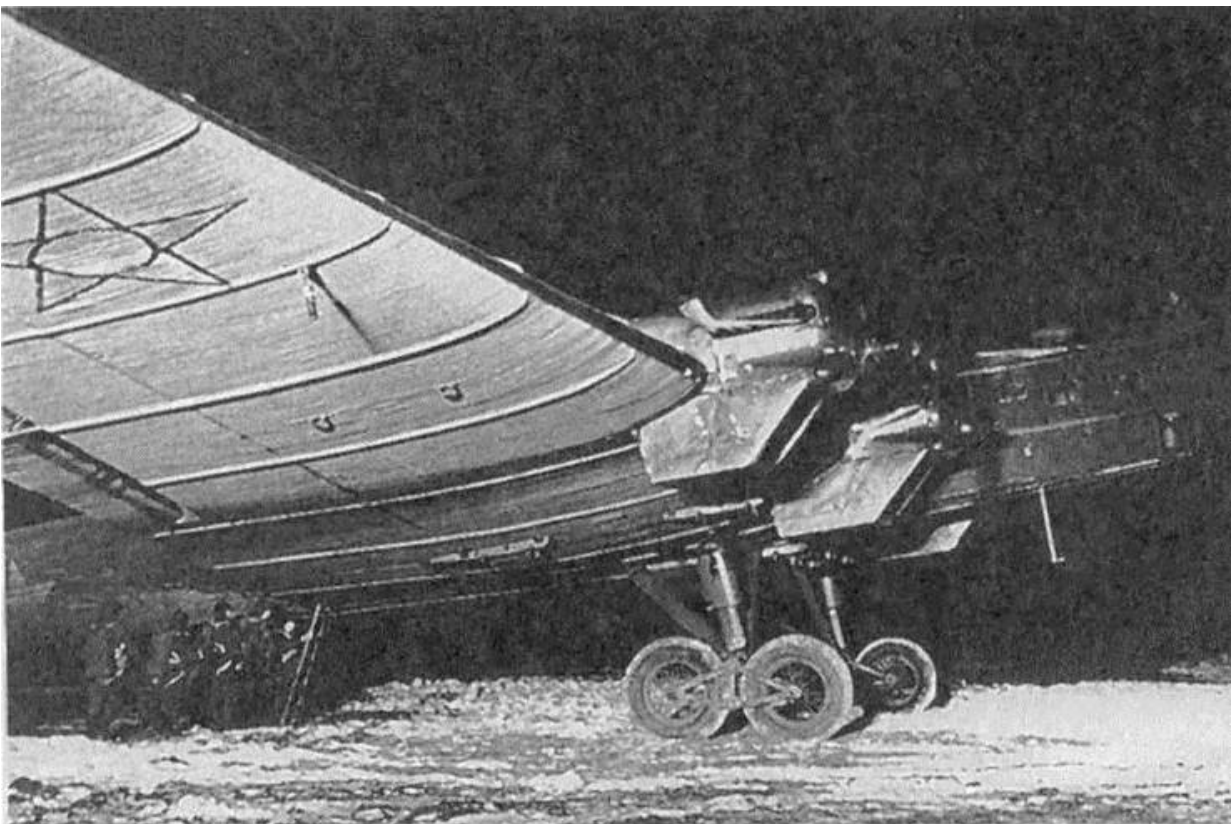
***Дальний бомбардировщик ДБ-3Б в полете. Перед кабиной пилота установки радиополукомпас РПК-2 (рамочная антенна в обтекателе)***



***Приграничные бои привели к практически полному разгрому советской авиации. На фото — захваченный противником бомбардировщик ТБ-3***



***Тяжелый бомбардировщик ТБ-3РН 52-го гвардейского авиаполка Это  
одни из последних строевых ТБ-3 — самолет устарел еще до начала  
войны, официально был снят с вооружения в 1939 году, но  
использовался до 1945 года***



***Практически с начала войны устаревшие ТБ-3 использовались почти исключительно как ночные бомбардировщики***



*Подготовка экипажа ТБ-3 к ночному вылету*



***Герой Советского Союза капитан Александр Игнатьевич Молодчий с боевыми товарищами у бомбардировщика Ил-4 на аэродроме***





***Капитан советских ВВС стоит около дальнего бомбардировщика Ил-4***



***Бомбардировщик Ил-4 в полете. Обратите внимание на  
пламегасители***



***Немецкие солдаты осматривают поврежденный на земле и брошенный на одном из приграничных аэродромов бомбардировщик Ил-4***



***Немцы разбирают бомбардировщик ДБ-3Ф, совершивший  
вынужденную посадку***



***Групповая фотография экипажа бомбардировщика Пе-8 (заводской № 4214) на фойе своего самолета***



***Экипаж бомбардировщика Пе-8 из 746-го авиационного полка  
дальнего действия после бомбардировки железнодорожного узла в  
городе Борисов***

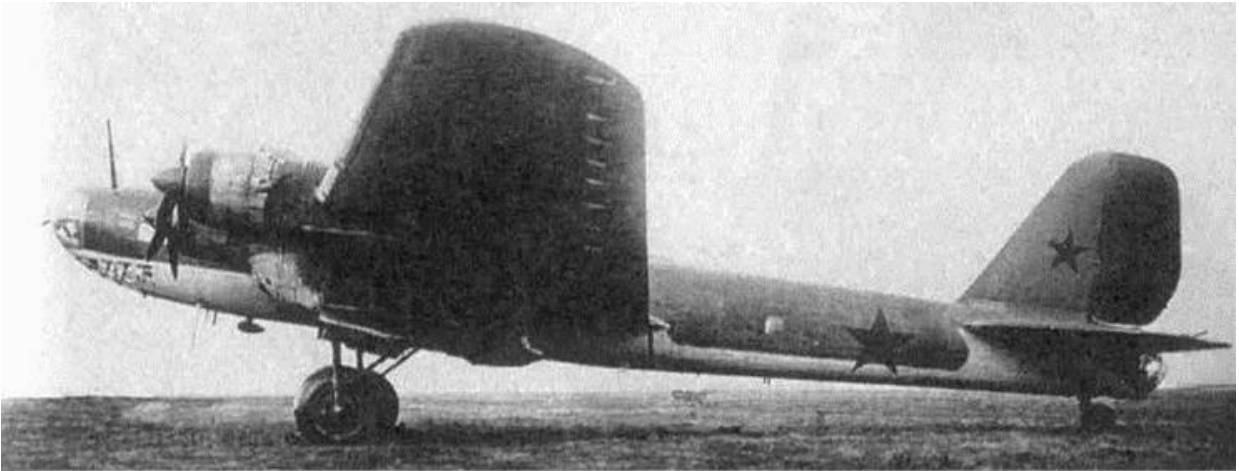


***Летчики — Герои Советского Союза 752-го авиационного полка дальнего действия Степан Андреевич Харченко (1915—1983) и Юрий Николаевич Петелин (1920—1998) с командиром полка — подполковником Иваном Карповичем Бровко (1908—1989). Рядом бомбардировщик ДБ-3. В 1961 году генерал-лейтенант Бровко был начальником 4-го управления НИИ ВВС и лично участвовал в доставке Юрия Гагарина с места посадки на авиабазу «Энгельс». Из кабинета Бровко, через два часа после приземления, первый космонавт докладывал Н.С. Хрущеву о выполнении задания***



***Герои Советского Союза майоры Эндель Карлович Пусэп (Пуусэпп) (слева) и Александр Павлович Штепенко у бомбардировщика Пе-8***





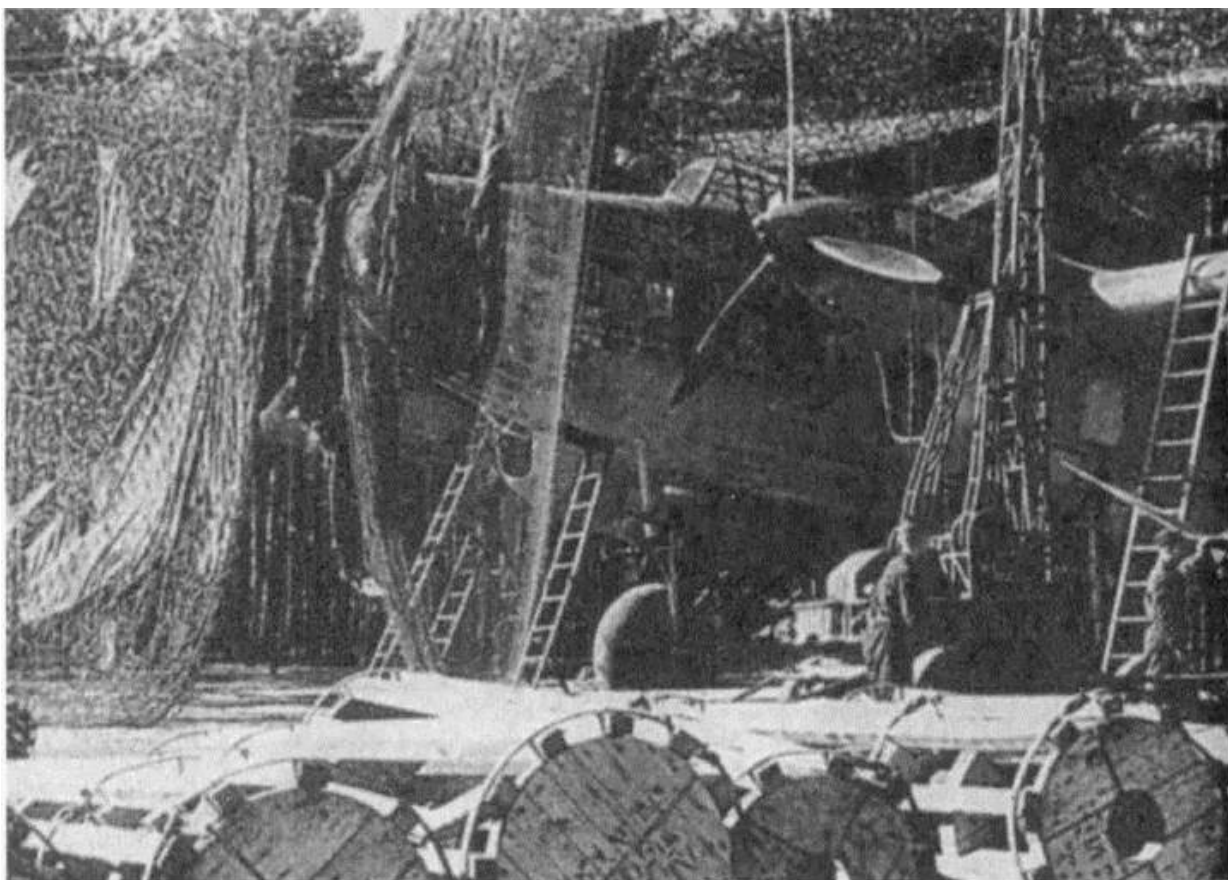
***Тяжелый бомбардировщик Пе-8 с двигателями АШ-82 на аэродроме***



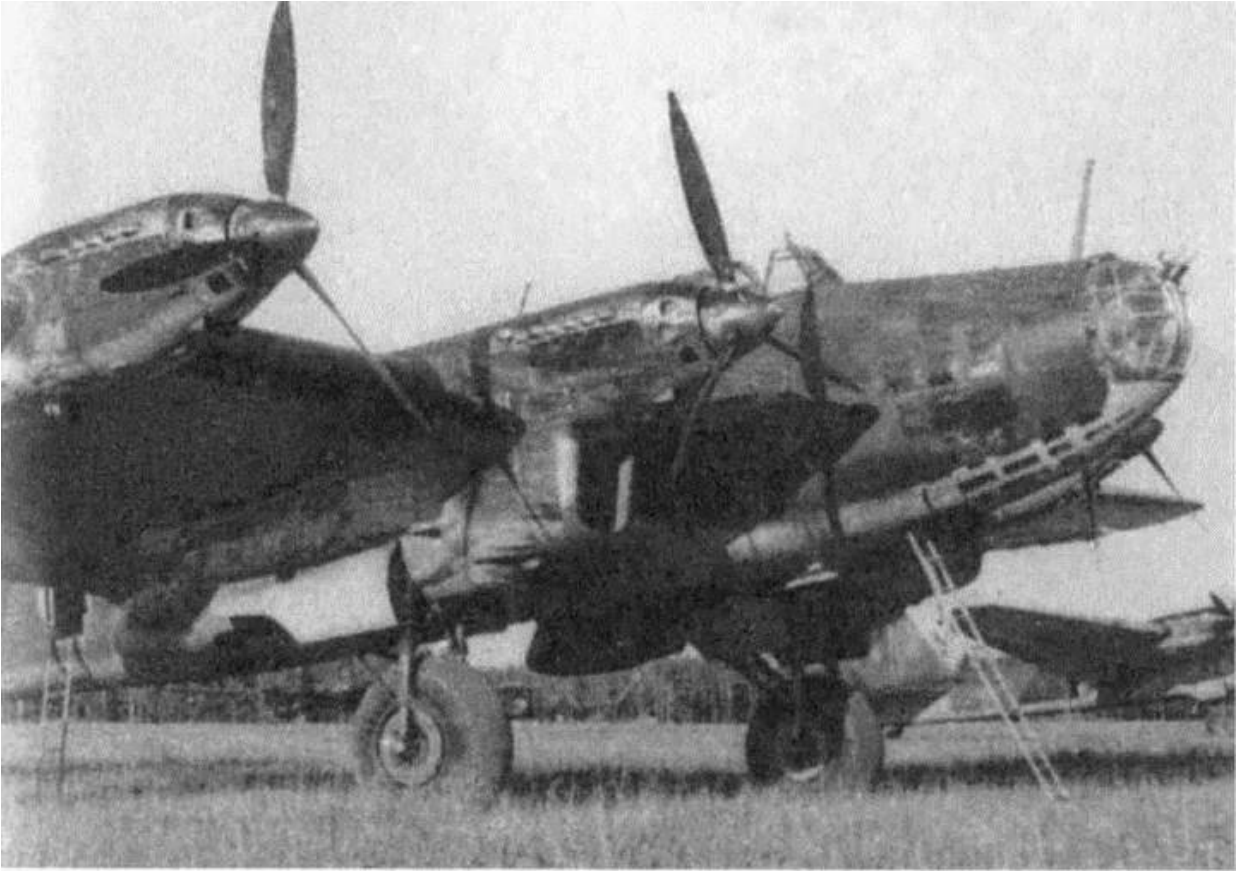
***Пе-8 в зимнем камуфляже, 1942 г.***



***Пе-8 (заводской № 42066), оснащенный двигателями АМ-35А, 29 мая 1942 г. доставил в Вашингтон для переговоров делегацию во главе с наркомом иностранных дел В.М. Молотовым***



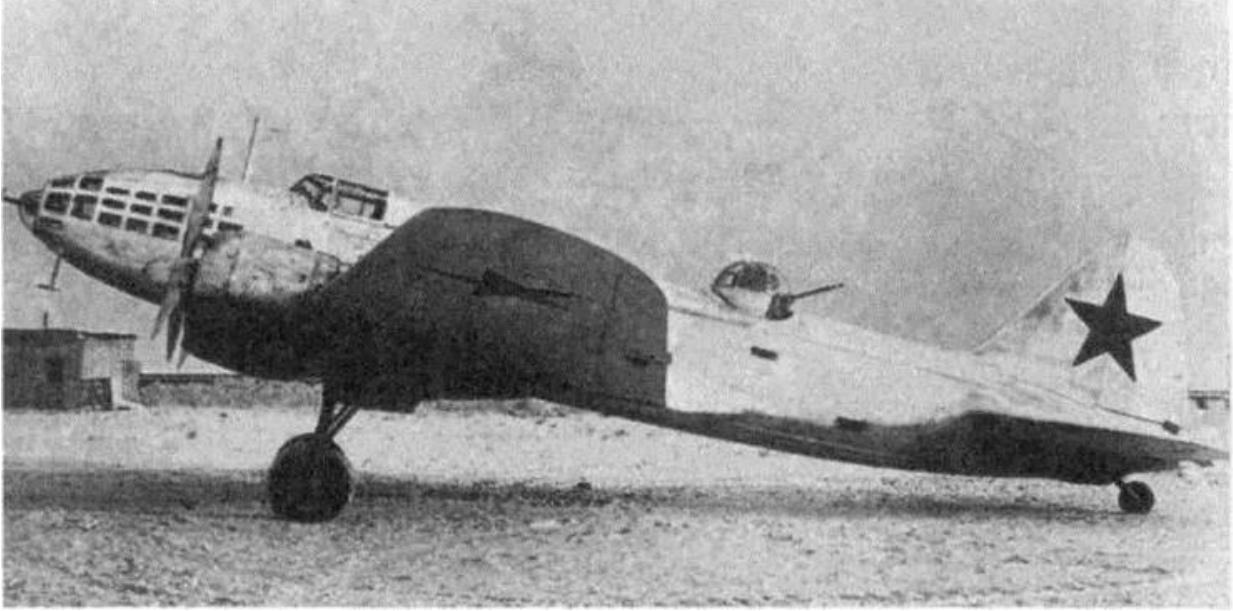
***250-килограммовые бомбы ФАБ-250 в заводских упаковках перед  
подвеской на Пе-8***



***Пе-8 на полевом аэродроме, 1942 г.***



***Советские летные оружейники готовят 5-тонную авиабомбу (ФАБ-5000) к подвеске на самолет-бомбардировщик Пе-8. Впервые такая бомба была сброшена ночью 28 апреля 1943 года на Кенигсберг***



***В первые военные зимы Ил-4, как и другие советские боевые самолеты, красили сверху и с боков легкосмываемой белой краской для маскировки на фоне снега***



***Основу парка дальнебомбардировочной авиации в конце войны составляли американские бомбардировщики В-25 «Митчелл»***



**СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ**

**ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА**

Михаил Жирохов

# **БОЛЬШОЕ НЕБО ДАЛЬНОЙ АВИАЦИИ**

**СОВЕТСКИЕ ДАЛЬНИЕ БОМБАРДИРОВЩИКИ  
В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ**

## **1941—1945**

Книга посвящена истории советской дальнебомбардировочной авиации. Особое внимание уделено этапам ее становления и первому опыту боевого применения в 1930-е гг. в военных конфликтах на оз. Хасан и р. Халхин-Гол, в период «освободительного похода» в Польшу и особенно во время «зимней» войны с Финляндией 1939—1940 гг. Основное внимание в книге уделено анализу боевых действий дальнебомбардировочной авиации в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг., а также совершенствованию ее организационной структуры и материальной части. Работа рассчитана на широкий круг читателей.

ISBN 978-5-227-05297-1



9 785227 052971

ЦЕНТРОЛИГРАФ

**notes**



## Примечания

**1**

Которую чаще всего называли просто Тяжелая эскадрилья, так как она была единственной в РККА.

Стоит сказать, что к 1932 г. две машины списали, а последний «Голиаф» пролетал до начала 1934 г., уже когда в войска вовсю поступали ТБ-3.

# 3

Позже на базе этих эскадрилий началось формирование 3-й бригады.

В июне 1938 г. 3-я военная школа летчиков и летчиков-наблюдателей получила новое наименование: Военное авиационное училище летчиков им. К.Е. Ворошилова.

Шестаков Семен Александрович (р. 1898) — летчик-испытатель НИИ ВВС. Весной 1927 г. был членом комиссии, принимавшей в Ленинграде бомбардировщики ЮГ-1. Участвовал в ряде дальних перелетов. С 20 августа по 1 сентября 1927 г. летчик С.А. Шестаков и механик Д. В. Фуфаев совершили перелет на АНТ-3 (Р-3) по маршруту Москва — Токио и обратно (10—22 сентября), пролетев 21 700 км за 153 летных часа. За перелет был награжден орденом Красного Знамени. Шестаков обратился к А.Н. Туполеву и начальнику ВВС РККА П.И. Баранову с предложением осуществить межконтинентальный полет. С 23 августа по 1 ноября 1929 г. совершил перелет по маршруту Москва — Нью-Йорк. 8000 км над океаном были пройдены за 50 ч. 30 мин. Командовал авиабригадой на Дальнем Востоке. Участник Великой Отечественной войны. В октябре 1942 г. возглавил 146-й иап на Юго-Западном фронте. Погиб 1 августа 1943 г. в боевом вылете. Награжден орденом Красного Знамени, медалями.

Интересно, что «свято место» пустым было недолго и уже в 1934 г. в Воронеже сформировали новую бригаду, причем с прежним номером.

Иногда в документах обозначался как ТБ-ЗР,



Позже численность машин была доведена до 23.

По другим данным — более пятисот.

Ставших вскоре Белорусским и Украинским фронтами.

Воспоминания датированы 23 января 1972 г.  
[[http://www.a2m.ru/forums/viewtopic.php?  
f=7&t=442&start=30](http://www.a2m.ru/forums/viewtopic.php?f=7&t=442&start=30)]

Некоторые российские исследователи придерживаются другой точки зрения — воздушный бой провели 8—9 финских истребителей, а все победы по пропагандистским соображениям записали на одного летчика.

А то, что это разгром, не вызывает никакого сомнения — так, 6-й дбап за всю финскую войну потерял четырнадцать самолетов, половина из которых пришлось на этот трагический день.

Смушкевич Яков Владимирович (1902—1941), дважды Герой Советского Союза (21.6.37, 17.11.39), генерал-лейтенант авиации (1940). В РККА с 1918 г. Участвовал в Гражданской войне — был помощником военкома стрелкового полка. Участвовал в национально-революционной войне в Испании в 1936—1937 гг. в качестве старшего советника при командующем ВВС. Награжден орденом Ленина и удостоен звания Героя Советского Союза. Принимал участие в боях на реке Халхин-Гол. Был командующим ВВС 1-й армейской группы. Удостоен звания дважды Героя Советского Союза. В 1939—1940 гг. — начальник Главного управления ВВС РККА. С лета 1940 г. — генерал-инспектор ВВС при наркомате обороны. 8.6.41 арестован и 28.10.41 расстрелян в п. Барбыш близ Куйбышева без суда на основании предписания наркома внутренних дел Берия. Реабилитирован в 1954 г. Награжден двумя орденами Ленина и медалью «XX лет РККА».

Главное управление авиационного снабжения  
Красной армии.



Некоторые отечественные исследователи (например, В. Раткин) относят это описание Симонова к совсем другим событиям — 10 июля 1941 года в районе Житомира, когда группа из 12 бомбардировщиков ТБ-3 14-го тбап, вылетевшая без истребительного прикрытия, потеряла семь машин.

Жигарев Павел Федорович (1900—1963) — Главный маршал авиации (1955). В РККА с 1919 г. Член РКП(б) с 1920 г. В 1922 г. окончил 4-ю Тверскую кавалерийскую школу, в 1927 г. — военную авиашколу. Служил летнабом. В 1932 г. окончил ВВА им. Жуковского. С 1933 г. — начальник штаба 1-й военной школы летчиков им. Мясникова. В 1934 г. сдал экзамены на звание летчика. В 1934—1937 гг. командовал эскадрильей, а затем авиабригадой. В 1937—1938 гг. участвовал в национально-освободительной войне в Китае. Был главным военным советником по авиации. Награжден орденом Красного Знамени. С 1938 г. — начальник управления боевой подготовки ВВС РККА, а затем — командующий ВВС 2-й Отдельной краснознаменной армии. С 1940 г. — 1-й заместитель, а с апреля 1941 г. — начальник Главного управления ВВС Красной армии. Участвовал в Великой Отечественной войне. В 1941 — 1942 гг. — командующий ВВС Красной армии, в 1942—1945 гг. — командующий ВВС Дальневосточного фронта, а затем 10-й ВА. С 1946 г. — 1-й зам. командующего ВВС, в 1948—1949 гг. — командующий дальней авиацией, в 1949—1957 гг. — главком ВВС. С 1955 г. — 1-й зам. министра обороны СССР. В 1957—1959 гг. — начальник Главного управления ГВФ. В 1959—1963 гг. — начальник Военной командной академии ПВО. Избирался депутатом ВС СССР и кандидатом в члены ЦК КПСС.

Пусэп Эндель Карлович (1909—1990) — герой Советского Союза (20.6.42), полковник. Эстонец. Служил в РККА в 1928—1938 и с 1941 г. Окончил 3-ю военную школу летчиков и летнабов в г. Оренбурге в 1931 г. С 1937 г. работал в Управлении полярной авиации Главсевморпути. Участвовал в Великой Отечественной войне с июня 1941 г. Был командиром экипажа. Участвовал в ночных налетах на Берлин, Данциг, Кенигсберг. В мае 1942 г. на Пе-8 доставил правительственную делегацию СССР во главе с В.М. Молотовым в США через Германию, с промежуточными посадками в Шотландии, Исландии и Канаде. С 1946 г. в запасе. В послевоенные годы был зам. председателя Президиума ВС Эстонской ССР, членом ЦК КП Эстонии, министром соцобеспечения ЭССР, депутатом ВС СССР.

В каждый ТБ-7 были загружены четыре ФАБ-500 либо две «пятисотки», одна ФАБ-250 и одна РРАБ-3. Ер-2 несли по семь фугасных «соток».

Штепенко Александр Павлович (1904—1972) — герой Советского Союза (20.6.42), полковник. В РККФ с 1926 г. В 1927 г. окончил электроминную школу в Севастополе. В 1927—1933 гг. служил в ВВС ЧФ. С 1933 г. работал в НИИ в Москве. В 1939 г. окончил Курсы высшей подготовки штурманов при ВВА. Работал штурманом в Управлении полярной авиации Главсевморпути. Участвовал в советско-финской войне. Участвовал в Великой Отечественной войне с июля 1941 г. Был штурманом 412-го дбапон 81-й бад. В августе 1941 г. участвовал в бомбардировке Берлина. В мае 1942 г. в качестве штурмана участвовал в выполнении правительственного задания по доставке советской делегации во главе с наркомом иностранных дел СССР Молотовым в США на Пе-8 через Германию, с промежуточными посадками в Шотландии, Исландии и Канаде. После войны продолжал службу в ВВС. С 1955 г. — в запасе.

Молодчий Александр Игнатьевич (1920—2002) — дважды Герой Советского Союза (22.10.41, 31.12.42), генерал-лейтенант авиации (1962). В РККА с 1937 г. В 1938 г. окончил Ворошиловградскую военную школу пилотов им. Пролетариата Донбасса. С 1938 г. — летчик 51-го сбап, с 1940 г. — летчик 100-го дбап. Участвовал в Великой Отечественной войне. Был летчиком 420-го дбал 81-й ад ДД, а затем зам. командира эскадрильи 748-го (2-го гвардейского) ап ДД. Совершил 311 боевых вылетов (в т. ч. 287 ночных) в глубокий тыл врага. Участвовал в налетах на Берлин, Данциг, Кенигсберг. После войны окончил Военную академию Генштаба. С 1965 г. в запасе.

Их останки похоронили местные жители — братья Бломкрест.

Горбацевич Леонид Антонович (1905—1942) — генерал-майор авиации (1941). В РККА с 1924 г. В 1925 г. окончил Ленинградскую военно-техническую школу ВВС РККА, в 1927 г. — Ленинградскую военно-теоретическую школу ВВС РККА, в 1928 г. — 2-ю Борисоглебскую военную школу летчиков имени Осоавиахима СССР. Оставлен инструктором в 8-й школе военных пилотов. В декабре 1937 г. назначен командиром 33-й иабр, 20.6.1938 — командиром 18-го иап. 2.1.1940 назначен командиром 29-й иад, в ноябре 1940 г. — командиром 5-го авиационного корпуса. В апреле 1941 г. полковник Л.А. Горбацевич назначен заместителем начальника ГУ ВВС КА и начальником Управления ДБА. 26.7.1942 г. командующий 3-й авиагруппой Воронежского фронта генерал-майор авиации Л.А. Горбацевич погиб северовосточнее г. Воронежа у с. Чертовицкое. Похоронен в г. Мичуринске Тамбовской области с воинскими почестями.



По другим данным — 49.

Ныне — г. Донецк.

Раздел написан по материалам книги: *Сергиенко А.М. Эхо победы в наших сердцах—2*. Белгород, 2009.

Раздел подготовлен по материалам, любезно предоставленным известным исследователем финской войны О. Киселевым (г. Москва),

---

**comments**

## Ссылки

*Дуэ Дж.* Господство в воздухе. Сборник трудов по вопросам воздушной войны. М., 1936. С. 226.

Putnam. C.F. Andrews, E.B. Morgan. Vickers Aircraft Since 1908. P. 208,

*Котельников В.* Тяжелый бомбардировщик Фарман  
«Голиаф» // Авиакolleкция. 2011. № 4. С. 14



*Котельников В.ЮГ-1 // Мир авиации. 1999. № 1. С. 13.*

*Котельников В., Михеев В., Раткин В.* Дальняя авиация. Первые 90 лет. М., 2005. С. 57.

*Котелтников В.* Самолеты-гиганты СССР. М., 2009. С. 24.

*Котельников В.* Самолеты-гиганты СССР. С. 35.

*Ригмант В.*Родоначальник цельнометаллических  
многомоторных самолетов // Крылья Родины. 2010. № 10.  
С. 51

*Ригмант В.* На заре стратегической авиации // Крылья Родины. № 10. 2001. С. 7.

*Котельников В.* Самолеты-гиганты СССР. С. 65.

*Котельников В.* Линкор сталинских соколов //Авиация и Время. 1997. №4. С. 13.



*Котельников В.Воздушный линкор» 2 класса //*  
История авиации. 2002. № 1. С. 27.

*Лановенко М.Т.Эхо войны. М., 1999. С. 6,*

<http://weapons-of-war.ucoz.ru/publ/30-1-0-93>

РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 365. Л. 22-24.

*Котельников В., Демин А.* Советские бомбардировщики в Китае (1937—1946) // *Авиация и космонавтика*. 1999. № 2, С. 12.

*Котельников В., Ригмант В.*Большевистская стратегическая угроза с неба // Крылья Родины. 2011. № 3. С. 69.

*Котельников В.Ил-4.* «Воздушные крейсера» Сталина, М., 2009. С. 48.

*Котельников В.* Было дело на Хасане // Авиамастер.  
2003. № 2. С. 18.



История авиации. 2002. № 5. С. 9.

Советско-японские войны. М., 2009. С. 113.

РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 365. Л. 250-252.

*Котельников В.* Советские дальние бомбардировщики в войне с Финляндией // *Авиамастер*. 2000. № 4. С. 26.

*Сирота Х.* Еще раз о необыкновенной удаче Йормо Сарванто // История авиации. 2000. № 4. С. 21.

Интервью опубликовано на сайте <http://iremember.ni/>

*Сергиенко А.М.* История 23-го гвардейского Белгородского краснознаменного авиационного полка дальнего действия. Белгород, 2013. С. 51.

*Мельтюхов М.И.* Упущенный шанс Сталина. М., 2000.  
С. 211.



*Громов И.И., Пыгунов В.И.* Четвертый воздушно-десантный: боевой путь корпуса. М., 1990. С. 46.

*Фуртатов В.М.* Десантники судьбу не выбирают.  
Одесса, 2001. С. 118.

Подсчитано по: Книга Памяти Украины. Одесская область. Т. 10. Одесса, 1995.

Tilitzki Christian Ailtag in Ostpreußen 1940—1945. Die geheimen Lageberichte der Königsberger Justiz 1940—1945. Verlagshaus Würzburg.

*Сергиенко А.* История 23-го гвардейского Белгородского краснознаменного авиационного полка дальнего действия. Белгород, 2013. С. 103.

*Книга Памяти Республики Коми. Т. 10. С. 749.*

*Крылов А.М. По приказу Ставки. М., 1977.*

ЦАМО Ф. 35. Оп. 11285. Д. 115. Л. 3-5.



*Сергиенко С.Указ. соч. С. 146.*

*Медведь А., Седловский Г.* «Обязать товарища  
Водопьянова...» // *Авиация и время*. 1996. № 1. С. 38.

*Медведь А.*Хроника дальнего бомбардировщика Ер-2  
// Авиамастер. 1996. № 10. С. 9.

*Медведь А., Седловский Г. Указ. соч. С. 40.*

*Раткин В.* Боевой счет ТБ-3 // Мир авиации. 1997. № 2.  
С 8.

Мир авиации. 1994. № 2. С. 24.

*Бочкарев П.П., Парыгин Н.И.* Годы в огненном небе.  
М., 1991. С. 66.

ЦАМО РФ Ф. 35 Оп. 11333. Д. 1. Л. 343.



*Бочкарев П.П., Парыгин И.И.* Годы в огненном небе.  
М., 1991. С. 69-70.

*Косминков К.* Самолеты особого назначения // Мир авиации. 1993. №4. С. 38.

ЦАМО РФ. Ф. 35. Оп. 11290. Д. 14. Л. 35.

*Мухин М.* Советская авиапромышленность в годы Великой Отечественной войны. М., 2011. С. 200.

Автобиография Героя Советского Союза Алексея Прокудина (по материалам форума <http://skl6.ru/forum>).

Составлено по: Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941 — 1945 гг. Военно-исторический очерк. М., 1962.

*Котельников В.* Транспортный самолет Ли-2 // Авиакolleкция. 2005. № 3. С. 27.

Подсчитано по: *Раткин В.*Авиация в Сталинградской битве. М., 2013. С. 195.



*Маслов М.Ли-2. Воздушный извозчик. М., 2009. С. 28.*

Мир авиации. 1994. III 1. С. 30.

*Верхозин А.М.* Самолеты летят к партизанам. М., 1964. С. 68.

ЦАМО РФ. Ф. 39. Оп. 11519. Д. 1072. Л. 88.

*Геуст К.Ф.В* небе над Хельсинки и Карельским перешейком, зима — лето 1944 г. // *Авиация и Время*. 1997. № 5. С. 25.

*Маслов М.* «Летающие крепости» Сталина.  
Бомбардировщик Пе-8. М., 2009. С. 109,

Составлено по данным: Авиакolleкция. 2005. N° 3. С.  
19,