

Сливко С.В.
К ВОПРОСУ О БОЕВОМ ПРИМЕНЕНИИ В ВВС КРАСНОЙ АРМИИ
БОМБАРДИРОВЩИКА NORTH AMERICAN B-25 «MITCHELL»
(1942–1945 гг.)

Великая Отечественная война советского народа стала проверкой на прочность для всей экономики СССР, кардинально изменившей свой облик за время социалистической модернизации. Одной из отраслей народного хозяйства, наиболее активно развивавшейся в предвоенные годы, была авиационная промышленность. Однако, успокоенность достигнутым в середине 1930-х гг. высоким уровнем авиационной техники привела к отставанию от новейших зарубежных образцов, появившихся к концу 1930-х гг. Несмотря на комплекс антикризисных мер, предпринятых в авиационной промышленности партийно-государственным руководством в 1939–1941 гг., полностью ликвидировать техническое отставание от Германии к началу войны не удалось [13, с. 11–12, 98–100]. Современная техника либо только начала поступать в войска, либо находилась на стадии испытаний или налаживания серийного производства. Усугубили ситуацию события начального периода войны, приведшие к огромным потерям в технике, дефициту квалифицированных кадров в авиапромышленности, эвакуации подавляющей части предприятий с территорий, которым угрожала оккупация [13, с. 101–141]. Следствием производственных трудностей стал сильнейший спад производства в ноябре-декабре 1941 г., во время которого ЦК ВКП (б) вынес решение о неудовлетворительной оценке деятельности наркомата авиационной промышленности [13, с. 138].

Наряду с оказанием помощи по преодолению кризисной ситуации в авиационной промышленности, советское партийно-государственное руководство предпринимало активные действия по достижению договоренностей о поставках в СССР авиационной техники американского производства. Одним из свидетельств успеха переговоров с союзниками стали поставки по ленд-лизу американских двухмоторных бомбардировщиков North American B-25 «Mitchell». Всего в Советский Союз по программе ленд-лиза поступила 861 машина [6, с. 26] (по другим данным – 862) [12, с. 302].

Первой воинской частью, в которую поступили на вооружение B-25, стал 37 бомбардировочный авиационный полк. Сформированный в 1930 г. близ Ленинграда, он с 1934 г. до начала войны базировался на Дальнем Востоке. В июле 1941 г. 37 БАП прибыл на Западный фронт и принимал участие в боевых действиях на участках 22 и 27 армий. В конце сентября 1941 г., когда в полку осталось 7 экипажей и всего 3 бомбардировщика СБ, 37 БАП был отправлен в г. Петровск Саратовской области с целью укомплектования и переобучения экипажей на Пе-2. Однако, после окончания обучения, в начале мая 1942 г. личный состав полка прибыл на аэродром Монино (по другим данным – Кратово) для получения бомбардировщиков B-25 и освоения новой техники. Вслед за 37 БАП, на «Митчелл» были перевооружены 16 и 125 БАП. Из этих трех полков в июле 1942 г. была сформирована 222 бомбардировочная авиационная дивизия, вошедшая в состав 1 бомбардировочного авиационного корпуса [3].

Командование 1 БАК интенсивно использовали части 222 БАД для различных целей: бомбометания по опорным пунктам, аэродромам, скоплениям военной техники и живой силы противника, бомбардировки переднего края линии фронта в дневных условиях. За период с середины июля по сентябрь потери экипажей и боевой техники возросли настолько, что возникла угроза боеспособности дивизии. По воспоминаниям заместителя командира 222 БАД А.М. Аквилянова, «перед нами встала сложная проблема: или мы довольно скоро станем "безлошадными" и нас после такой титанической работы по освоению зарубежной техники пошлют в тыл

для перевооружения на другие самолеты, или нам надо искать другой выход» [4]. По инициативе командира дивизии Ф.В. Титова был проведен анализ полученного перегонного и боевого опыта, а также тактико-технических характеристик В-25. Негласно проведенные испытания подтвердили выводы руководства дивизии о наибольшей целесообразности применения В-25 в авиации дальнего действия. Итогом инициативы руководства дивизии стало Постановление ГКО от 27 сентября 1942 г. «О самолетах Б-25», признавшее дивизию дальнебомбардировочной и передавшее ее в количестве 58 самолетов с летным и техническим составом в подчинение командующему авиации дальнего действия А.Е. Голованову [9].

По мнению исследователя А.А. Смирнова, данный шаг командования являлся крупной ошибкой, значительно ослабившей мощь фронтовой бомбардировочной авиации, которая испытывала большую потребность в дневном бомбардировщике, имевшем мощное вооружение, значительную бомбовую нагрузку, большой радиус действия. Главную причину передачи 222 БАД, вооруженной самолетами В-25, в состав АДД, он видит в неумении ВВС Красной Армии «применять машины такого класса в дневных условиях» [11, с. 468–470]. Причину высоких потерь дивизии в июле-сентябре 1942 г. он видит в тактике использования бомбардировщиков малыми группами или одиночными машинами для «обработки» переднего края обороны противника с малой высоты, что делало неповоротливые В-25 легко уязвимыми для ПВО и истребительной авиации противника. По мнению А.А. Смирнова, успешное применение В-25 в дневных условиях могло быть достигнуто за счет массированных авиационных налетов на позиции противника при мощном истребительном прикрытии. Однако, «косность советского командования лишила фронтовую бомбардировочную авиацию не только Ил-4, но и В-25» [11, с. 468–470]. В связи этим представляется необходимым рассмотреть причины массовых потерь 222 БАД летом-осенью 1942 г. и технические особенности бомбардировщика на предмет его соответствия задачам АДД.

Процесс освоения новой техники в полках 222 БАД занял 2 месяца. Общепринятой считается точка зрения о простоте освоения и управления В-25 как для опытных летчиков, так и для молодых пилотов. Однако, речь шла о первом опыте использования зарубежной техники подобного класса, а переобучение должно было пройти в чрезвычайно короткие сроки [5]. По воспоминаниям А.М. Аквилянова, «экипажи-перегонщики бегло ознакомили нас с самолетом, его моторами, оборудованием и вооружением. Предупредили, что красные ручки, кнопки, рычаги – аварийные, и их лучше не трогать; что в бортовой документации все есть, чтобы познать самолет, провели показательные полеты и отбыли. А нам предстояло быстро все освоить и приступить к боевым действиям» [4]. Однако, все описания, инструкции, схемы, изданные фирмой-изготовителем, были написаны на английском языке, незнакомом для летчиков. В итоге силами технического состава и ремонтной базы один самолет Б-25С был разобран в ангаре по стыковочным узлам для возможности ознакомления с системами и соединениями, а также лучшего подхода ко всем агрегатам и узлам конструкции. Совместно со специалистами ЦАГИ и НИИ ВВС производилось изучение летных качеств машины, создавались и размножались написанные на русском языке инструкции по эксплуатации самолетов. Однако, при эксплуатации самолета в боевых условиях возникали трудности из-за пробелов в знании его материальной части, особенно при эксплуатации винтомоторной группы. Это приводило к аварийности и небоевым потерям [7].

Еще одной стороной ввода в строй новой техники стало выявление производственного брака, дефектов конструкции и несоответствия ее климатическим условиям использования машин. Кроме того, возникала необходимость переоборудования самолетов (замена устаревших бомбовых прицелов на более совершенные, разработка системы подачи в баки отработанных газов, перенос приборов навигатора в носовую кабину, т.к. функции навигатора и бомбардира в ВВС Красной Армии выполнял один штурман). Наступление холодов показало, что «самолет не приспособлен для применения в условиях русской зимы – начались массовые отказы отдельных агрегатов самолета, приборов ЭСО, вооружения, вследствие небольшой морозостойкости шлангов появились подтекания гидрожидкости из системы торможения колес, управления уборкой и выпуском шасси, закрылками, створками бомболюков. Трещали маслорадиаторы, "капризничали" моторы из-за отказов свечей, трещин в изоляции проводов к ним, барахлили карбюраторы. Много неприятностей нам в то время доставляли резиновые бензо- и маслобаки, которые были изготовлены из нескольких слоев различной по физическим свойствам резины. Фирма рассчитывала, что если пуля или осколок пробьет бак, то средний слой "сырой"

резины при соприкосновении с бензином или маслом разбухнет и затянет пробойну. Однако с наступлением резких перепадов температуры окружающего воздуха, что имело место в наших краях, внутреннее покрытие бензо- и маслобаков стало трескаться, и под воздействием бензина (или масла) резина из среднего слоя "выдавливалась". Куски растворенной ("как медуза") сырой резины, заполняли внутренность баков, а главное – закупоривали отверстия трубопроводов и бензофильтров. Выручала присущая нам русская смекалка, находчивость, инициатива и большое трудолюбие и выносливость всего инженерно-технического состава частей дивизии» [4].

Для эксплуатации В-25, ввиду его трехколесного шасси, требовалось высокое качество подготовки аэродромов. По воспоминаниям летчика-испытателя И.И. Шелеста, «трехколесное шасси давало отменный обзор на рулении, безупречную маневренность на земле, делало В-25 весьма мобильным при движении по бетону, при выруливании на старт, отруливании с посадочной полосы» [6, с. 29]. Однако, обеспечение тщательно подготовленной грунтовой взлетно-посадочной полосы, не говоря уже о взлетно-посадочной полосе с искусственным покрытием, во фронтовых условиях являлось весьма проблематичным. Между тем, отказ от использования в качестве фронтового бомбардировщика самолета Ер-2 по причине его «чрезмерной требовательности к аэродромам» А.А. Смирнов счел вполне обоснованным для его передачи в АДД [11, с. 470].

Существенной проблемой в эксплуатации В-25 фронтовой бомбардировочной авиацией было поверхностное знакомство с зарубежной техникой специалистов 1 БАК, который не имел своей ремонтной базы и не мог помочь техническими советами в поддержании авиационной техники на требуемом уровне исправности. Это усугублялось тем, что запасные части к самолетам приходили из США с перебоями и полки, вооруженные В-25, испытывали острый дефицит запчастей. Все приведенные выше технические нюансы позволяют сделать вывод: успешная эксплуатация самолета становилась невозможной без надлежащей материально-технической базы и особенно заботливого, бережного отношения к технике. Подобные возможности были в АДД, которая не без основания была прозвана «любимым детищем Сталина».

Боевое использование В-25 в качестве дневного фронтового бомбардировщика встречало трудности в его легкой уязвимости для истребителей противника. Немецкие истребители Ме-109 и Ме-110 превосходили В-25 по скорости и максимальной высоте полета, выигрывая при этом в маневренности. Мощное, в сравнении с другими советскими бомбардировщиками, вооружение, при этом помогало не всегда, т.к. в нижней полусфере имелись две «мертвые зоны». На малых высотах, не будучи пикировщиком, самолет В-25 инертен и становился удобной мишенью для вражеских ПВО. Немецкие бомбардировщики He-111, достигавшие высокой точности бомбардировки с высот 2-3 тысячи метров, обладали при этом более совершенными оптическими прицелами, чем установленные на В-25. При этом новизна машины для летного состава, неожиданно возникавшие неполадки и дефицит запасных частей также сказывались на ограниченности применения В-25 в дневных условиях. Кроме того, немецкая авиация также практиковала выход на боевые задания малыми группами или даже одиночными машинами, а массированные налеты в отдельных случаях приводили к крупным потерям в технике и личном составе. Поэтому, следует говорить не об одной, а о комплексе причин высоких потерь 222 БАД летом-осенью 1942 г. Для командования авиации дальнего действия, уже присматривавшейся к В-25, инициатива руководства дивизии была тем желанней, что возможности отечественной промышленности по производству самолетов подобного класса, даже при всех выявленных недостатках В-25, были весьма скромны. Советские аналоги Ту-2 и Ил-4 уступали В-25 по ряду важных показателей. Между тем, В-25 непрерывно совершенствовался, чему немало содействовали советские летчики, направлявшие производителям свои наблюдения за машиной и предложения по ее улучшению [4].

Еще одним обстоятельством, немаловажным для решения задач, стоявших перед дальней авиацией, являлось оснащение В-25 различными антиобледенительными устройствами. На ребрах атаки обеих плоскостей находился механический антиобледенитель фирмы "Гудрич". Резиновые "мешки" периодически надувались, скалывая лед, а винты омывались спиртом [7]. На самолетах советского производства антиобледенители стали внедрять только к концу войны [6, с. 30]. Частая необходимость производить боевые вылеты на значительные расстояния при неблагоприятных погодных условиях приводила к тому, что обледенение являлось для летчиков одним из самых опасных природных явлений. Э.К. Пусэп неоднократно указывал в своих

воспоминаниях его опасность и отмечал, что обледенение вызывало не только выход из строя радиосвязи, но и потерю управления самолетом [10, с. 19, 110].

Тем не менее, следует отметить, что наличие антиобледенительных устройств на В-25 избавляло экипажи от проблем, связанных с обледенением. 23 февраля 1943 г. при возвращении с выполнения боевого задания, потерпели крушение 2 самолета В-25С, принадлежавшие 37 полку 222 дивизии АДД. Причина обеих катастроф – мокрый снегопад, не предусмотренный метеорологическим прогнозом, и обледенение самолетов. На одном из самолетов, разбившемся в 22 километрах юго-западнее Каширы, погибли командир 37 АПДД подполковник К.Ф. Катаржин и командир 222 дивизии АДД полковник Ф.В. Титов [2, л. 35об., 72об.].

Еще одна сильная сторона В-25, выгодно выделявшая его среди других стоявших на вооружении ВВС Красной Армии машин – приборное оснащение бомбардировщика, превосходившее отечественные аналоги как по точности и надежности, так и по сроку выработки ресурса [6, с. 30]. По воспоминаниям А.В. Дудакова, «В-25 был оснащен замечательными по тем временам пилотажно-навигационными приборами. Он имел два авиагоризонта – у левого и правого летчиков, хороший автопилот, который оказывал огромную помощь летчикам при длительных и "слепых" полетах, и главное – незаменимый в ночных полетах радиокомпас» [7]. В условиях, когда предприятия авиационного приборостроения были эвакуированы на Восток и оказались вынужденными налаживать свою работу в чрезвычайных условиях, при снижении квалификации кадров и трудностях с сырьем, высокое качество приборного оснащения В-25 превращало его в предмет пристального внимания со стороны командования АДД.

Именно в авиации дальнего действия В-25 проявил себя в полной мере. Главным образом он использовался как дальний ночной бомбардировщик, нанося удары по железнодорожным узлам, аэродромам, скоплениям техники, укрепленным районам противника. Командование признало исключительно удачным налет на Витебск 8 ноября 1942 г., где в результате бомбардировки на железнодорожной станции было уничтожено 500 вагонов и 20 паровозов, а на аэродроме взорваны 8 самолетов и разрушена столовая офицерского состава вместе с офицерами люфтваффе [1, л. 53]. Аналогичные налеты совершались на железнодорожные узлы Орши, Курска, Брянска, Орла. В сентябре 1943 г. В-25 участвовали в подавлении дальнобойных орудий противника под Ленинградом. Самолеты В-25 совершали рейды на Варшаву, Данциг, Бреслау, Тильзит, Кенигсберг, Берлин и др. В 1944 г. 222 дивизия АДД разрушила железнодорожный узел Дебрецен в Венгрии [6, с. 26].

Различные модификации В-25 применялись в качестве транспортных самолетов (например, при организации воздушных мостов помощи Словацкому освободительному восстанию 1944 г. или при выброске разведчиков в глубоком тылу противника), дальних самолетов-разведчиков, разбрасывали листовки над вражеской территорией [1, л. 8]. После окончания войны В-25 являлись основным дальним бомбардировщиком советских ВВС до появления Ту-4, а также использовались ряде ведомств и гражданском воздушном флоте как транспортные и пассажирские самолеты.

Литература

1. Центральный архив министерства обороны РФ (ЦАМО РФ). – Фонд 33. – Оп. 682527. – Д. 38.
2. ЦАМО РФ – Фонд 20061. – Оп. 2. – Д. 5
3. 37-й бомбардировочный авиационный полк // Авиаторы Второй мировой [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.allaces.ru/cgi-bin/s2.cgi/sss/struct/p/apdd37.dat>. – Дата доступа: 20.03.2014.
4. Аквильянов, А.Л. Митчелл в СССР / А.Л. Аквильянов // Ленд-лиз на airforce.ru [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://lend-lease.airforce.ru/articles/akvilyanov/>. – Дата доступа: 20.03.2014.
5. Закутин, П. Очерк истории 13 (229) Гвардейского Краснознаменного Рославльского БАП АДД / П. Закутин // Ленд-лиз на airforce.ru [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://lend-lease.airforce.ru/articles/13bap/index.htm>. – Дата доступа: 10.02.2014.
6. Котельников, В.Р. Бомбардировщик В-25 «Митчелл» / В.Р. Котельников // Авиаколлекция. – 2003. – № 2. – 32 с.
7. Круглов, Н. В-25 в советской авиации / Н. Круглов // Авиационная энциклопедия «Уголок неба» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.airwiki.org/history/av2ww/soviet/b25/b25.html> – Дата доступа: 21.03.2014.
8. Самолёты второй мировой войны / В.А. Обухович [и др.]. – Минск: Попурри, 2003. – 736 с
9. Постановление ГКО №2343сс от 27 сентября 1942 г. // Солдат.ру [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.soldat.ru/doc/gko/gko1942.html>. – Дата доступа: 21.03.2014.
10. Пусэп, Э.К. На дальних воздушных дорогах. Воспоминания / Э. К. Пусэп. – Москва: Воениздат, 1975. – 184 с.
11. Смирнов, А.А. Почему «сталинские соколы» воевали хуже Люфтваффе? «Все было не так!» / А.А. Смирнов. – Москва: Яуза-пресс, 2013. – 554 с.
12. Харук, А.И. Ударная авиация Второй мировой – штурмовики, бомбардировщики, торпедоносцы / А.И. Харук – Москва: Яуза: ЭКСМО, 2012. – 400 с.
13. Шахурин, А.И. Крылья Победы / А.И. Шахурин – Москва: Госполитиздат, 1985. – 254 с.