

ТРУЖЕНИК НЕБА

(Продолжение)

Клеванец Ю.В.

3. Война

3.2. Вторая Мировая война на Западе и Дальнем Востоке.

Соединённые Штаты до конца 1941 года не были в числе мировых лидеров по части военной авиации, хотя новые разработки в американском ВПК велись уже не менее четырёх лет с ускорением, пропорциональным разогреву политической обстановки.

После нападения на Пёрл-Харбор военное ведомство Америки достаточно быстро разобралось с тем, самолёты каких фирм будут впредь закупаться для армии США, а кому придётся прикнудить к ним в качестве субподрядчиков. С ДС-3 никаких сомнений не было: именно он будет основной транспортной машиной американских ВВС, армии и флота. Аргументами в пользу такого выбора стали, во-первых, то, что конструкция за пять лет серийного выпуска ещё не успела устареть; во-вторых, фирма «Дуглас» имела свою крупную и отлаженную производственную базу; в-третьих, уже были выпущены и закуплены для военных нужд транспортные варианты предыдущей конструкции ДС-2; в-четвёртых, весь большой парк выпущенных к тому времени в эксплуатацию «Дугласов» имел минимум нареканий как от гражданского, так и от военного персонала.

Фирмачи переоборудовали свой ДС-3 для военных нужд примерно так же, как это было и с ПС-84 в СССР. Внешне два самолёта различались тем, что поскольку американские транспортники использовались, как правило, в условиях численного превосходства своей авиации, то на них не ставилось оборонительное вооружение. По той же причине на Западе никому и в голову не приходило использовать этот самолёт в качестве ночного бомбардировщика.

Итак, первый самолёт с индексом Си-47 и названием «Скай Трэйн» покинул ворота сборочного цеха уже в декабре 1941 года. Однако из-за возникшего дефицита ВВС всё равно были вы-

нуждены конфисковать самолёты с пассажирских перевозок.

В следующем году к основному заводу фирмы в городе Санта-Моника был подключен заводы в Лонг-Бич и в Оклахома-Сити. Соответственно, выпуск самолётов постепенно возрос до 570 в месяц или до 2 в час.

Основные варианты, выпускаемые во время войны.

Си-47 — транспортный, десантный, санитарный. Мог перевозить 2722 кг груза или 28 парашютистов, или 14 носилок с ранеными и одним сопровождающим. Двигатели R-1830-92 с нагнетателями и турбонаддувом, мощность поднялась до 1200 л.с. Всего построено 965 самолетов.

Си-47А отличался от предыдущего наличием 24-вольтовой бортовой электросистемы вместо 12-вольтовой. Построено 5253 машины.

Си-47Б с двигателями в 1400 л.с. и повышенной высотностью, выпущено 3232 за время войны.

Си-53 «Скайтруппер» — чисто десантный вариант с крюком для буксировки десантного планера, всего построен 221 самолёт.

Си-53Б — то же самое, но для эксплуатации на Севере.

Все перечисленные модификации шли в Транспортно-десантное командование ВВС США.

Р-4Д — эти самолёты поставлялись флоту.

Все варианты, кроме северного, в массовом порядке поставлялись по Ленд-Лизу в Англию, где они получили название «Дакота» (от сокращения «Дуглас», грузовой, транспортный — ДиСиТ) и индексы Mk 1, Mk 11, Mk 111, Mk 1V. В Англию всего было поставлено по Ленд-Лизу 950 самолётов (по другим сведениям 1895, но это, наверное, с учётом закупок).

1942 год для воюющей Америки в целом характеризовался более или менее успешными попытками сдержать напор японцев, окрылённых успехом в Перл-Харборе (так, высадки десантов в Австралию и ещё одно нападение на Гавайи

были отбиты, а захват нескольких Алеутских островов нет).

В 1943 году, с выходом американского ВПК на должный уровень производства Вооружённые силы США стали переходить к наступательным действиям. И во всех крупных военных операциях на Западном и Тихоокеанском ТВД принимали участие сотни и тысячи самолётов Дугласа.

Итак, первой крупномасштабной наступательной операцией, объединяющей сухопутные силы и флоты США и Англии стал захват Сицилии в июле 1943 года. Вторжение началось с высадки на сицилийские пляжи 4000 парашютистов с самолётов Си-47 и Си-53.

Затем, поскольку в предыдущем году японские агрессоры подошли к границам Индии (теперь Бангладеш), а кое-где и завязали бои на индийской территории, объединённые силы союзников начали контрнаступление в Бирме (теперь Мьянма). Вследствие того, что военные действия велись в джунглях, снабжение наступающих войск велось почти исключительно по воздуху с использованием Си-47 и Си-53 всех видов. Эти же самолёты (как правило, Си-47Б) через Тибет и Гималаи снабжали припасами китайский Гоминьдан, призванный растянуть силы японцев.

Следующий, 1944 год ознаменовался самой известной операцией западных союзников во Второй Мировой войне — высадкой в Нормандии (фото на обложке). В начале вторжения тысячи «Си Трэйнов», «Дакот» и «Скай Трупперов» высадила на побережье Франции 17262 парашютиста из 82-й и 101-й дивизий ВДВ США и 7162 десантника 6-й воздушно-десантной дивизии Британии. За последующие три дня теми же самолётами на захваченные плацдармы

было перевезено около 60 тысяч солдат.

На западных фронтах воевали и советские самолёты. В том же июне 1944 года группа из 12 советских Си-47 из частей 5-й дивизии (затем корпуса) АДД под командованием генерал-майора В.М. Щелкунова перелетела с аэродрома в украинском селе Калиновка на английский аэродром в итальянском городе Бари. Оттуда советские лётчики вместе с английскими на таких же «Дакотах» снабжали Народно-освободительную армию Югославии (НОАЮ). Ещё до начала боевой работы группы генерала Щелкунова одному советскому «Дугласу» (командир экипажа А.С. Шорников) 04.06.1944 пришлось вывезти из Купрешка Поля (недалеко от Сараева) весь штаб НОАЮ и Политбюро ЦК КПЮ во главе с Броз Тито, поскольку немцы сбросили в районе расположения штаба парашютные десанты, подкреплённые прорывом танковых частей.

Всего советская авиагруппа перевезла югославам 920 тонн разных грузов, 20 врачей и медсестёр, 20 подготовленных радистов с рациями.

Этот же 5-й корпус советской АДД снабжал словацких партизан и, поскольку был укомплектован невооружёнными «Дакотами», понёс наибольшие потери.

В августе 1944 года западные союзники провели десантную операцию на юге Франции, а в сентябре начали последовательно захватывать греческие острова. И там и там активно применялись «Си Трэйны», «Дакоты» «Скай Трупперы».

В СССР «Дакоты» Транспортной авиации вывозили никель из Воркуты и Норильска (здесь был задействован 12-й транспортный авиаполк — ТРАП). 8-ой ТРАП на тех же самолётах доставлял золото из Магадана. 19-й ТРАП совершал международные полёты. Из Стокгольма он вёз

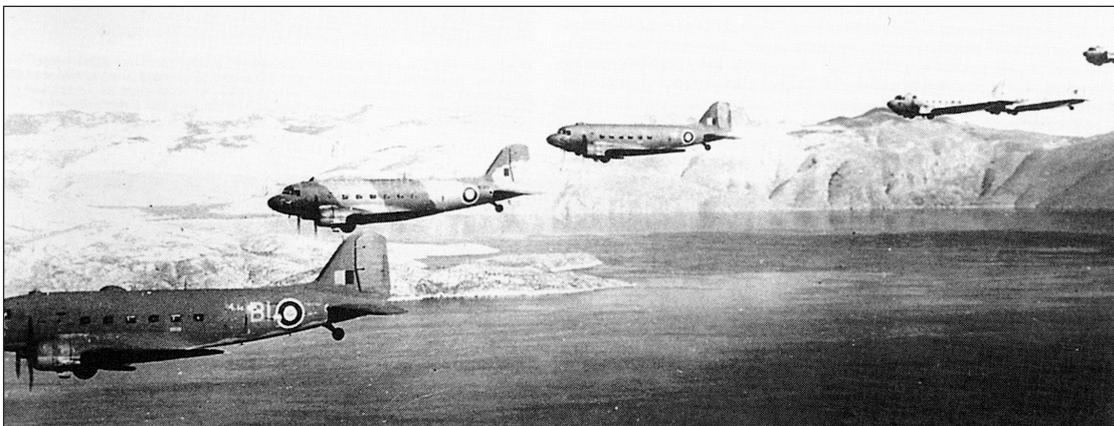


Рис. 1. Эти «Дакоты» британских ВВС вместе с советскими самолётами снабжали партизан Югославии

знаменитые шведские подшипники, а также летал в Каир, Лондон, Тегеран.

Поставленные на Северный флот Си-47 боролись с немецкими подводными лодками. Этими же самолётами последовательно вооружались все бомбардировочные и истребительные полки советских ВВС (по одному на полк) для перевозки личного состава и грузов во время наступления.

Надо заметить, что поставки «Дакот» в СССР не прекратились с капитуляцией Германии, поскольку американцам было важно участие советских Вооружённых сил в войне с Японией. Возможно, из-за этого данные о количестве переданных в СССР по Ленд-Лизу самолётов типа Си-47 в современной литературе разнятся, то есть одни авторы ведут отсчёт поставок до июня 1945 года, а другие — до сентября.

4. Послевоенная история

4.1. В СССР

Как известно, Советский Союз завершил Вторую Мировую войну разгромом японской Квантунской армии и захватом Южного Сахалина. Для участия в войне против Японии на Дальний Восток были переброшены из Европы две дивизии Ли-2 и Си-47 (не менее 200 самолётов, в других источниках говорится о трёх дивизиях). Воздушные десанты советских войск в Северном Китае, в том числе и в Порт-Артур, поставили победную точку в войне.

В то же время в стране уже полным ходом восстанавливалось хозяйство. Ташкентский авиазавод перешел на выпуск Ли-2 в двух основных вариантах: варианте «Т» — военно-транспортном, уже без бомбардировочного оборудования, с деревянным полом, застланном листовой резиной в грузовой кабине и в варианте «П» — пассажирском. На послевоенных самолётах стояли винты типа АВ-7 вместо ВИШ-21. Как упоминалось выше, транспортных самолётов в 1945 году было выпущено 458, пассажирских — 40. Лицензионный «Дуглас» вновь стал основным самолётом советского Аэрофлота, чьи подразделения после окончания войны снова «отпочковались» от Транспортной авиации ВВС. Ли-2 поставлялся также во все страны «народной демократии». В 1946 году выпущено 142 Ли-2Т и 21 Ли-2П, в 1947 году 312 Ли-2Т и 39 Ли-2П. В этом году к производству был подключен завод в Комсомольске-на-Амуре, он выпустил ещё 40 транспортных самолётов.

В Ташкенте также строили самолёты в варианте «С» — «салон». В пассажирской кабине было отдельное спальное купе. Салон отделявал-



Рис. 2. Ли-2Т послевоенного выпуска на ледовом аэродроме Северного морского пути

ся ценными породами дерева и бархатом. С 1947 года в производство пошёл вариант УШЛи-2, учебно-штурманский вариант с бомбардировочным оборудованием и учебными местами для курсантов в пассажирской кабине.

Был ещё вариант «Д» — «дальний», с дополнительными баками на 350 л. в пассажирской кабине. Ли-2Д поставлялись в основном в Полярную авиацию СССР.

Строились также различные летающие лаборатории (ЛЛ). Был сельскохозяйственный вариант (СХ) с баком и насосами для распыления химикатов. На отдельном варианте обучали воздушных операторов РЛС. Лицензию на производство Ли-2 продали в Польшу и в Югославию. Польские самолёты так и назывались Li-2. Югославские имели индекс Li-3, на них ставились английские или американские моторы.

Интересен опыт обучения лётчиков Дальней авиации. В 1947 году были готовы первые экземпляры Ту-4, настоящего дальнего тяжёлого самолёта. Однако до разворачивания серийного производства была ещё далеко. Поэтому командование Дальней авиации по согласованию с руководством ГВФ отправило экипажи будущих «летающих крепостей» на гражданские Ли-2 для того, чтобы они не «потеряли форму». В итоге лётчики этих экипажей вскоре имели налёт по 500 часов, что раза в два превышало аналогичный показатель для пилотов бомбардировочной авиации.

В том же году было признано, что Ли-2Т уже не удовлетворяет возросшим требованиям военного заказчика. Начались работы по замене, то есть по внедрению малого самолёта вновь созданного КБ О.Н. Антонова, будущего Ан-2, большого военно-транспортного самолёта Ан-8, могущего перевозить тяжёлую военную технику и самолётов КБ С.В. Ильюшина — сперва Ил-12, а вскоре и Ил-14.

Часть поставленных по Ленд-Лизу из Америки машин (всего около сотни) была переоборудована

в пассажирский вариант и передана Аэрофлоту. В Аэрофлоте при этом сложилась такая практика: «фирменные» «Дугласы» летали на международных линиях, а лицензионные Ли-2 — на внутренних. По-прежнему самолёты американского производства считались лучшими. Когда закончился ресурс «родных» «штатовских» моторов, на «Дугласы» стали устанавливать советские АШ-62. Самолёт в таком виде стал несколько менее летучим и более прожорливым, но всё равно хоть на чуть-чуть, да превосходил Ли-2 из-за более качественной сборки и покраски.

В конце 40-х годов выпуск Ли-2 даже увеличился. Ташкентский завод собрал в 1948 году 312 Ли-2Т и 57 Ли-2П, в Комсомольске-на-Амуре построили 148 Ли-2Т (здесь и далее в число Ли-2Т входят все «военные» варианты машины, а в число Ли-2П—все «гражданские»). В это же время в Ташкенте была выпущена партия самолётов для горных районов с использованием более мощного мотора АШ-82 (1850 л.с.). Ли-2 с такими моторами обгонял не только американского собрата, но и самолёт Ил-12, призванный сменить «Дугласа». Однако по результатам применения было признано, что для полётов на большой высоте всё-таки нужна герметичная кабина.

В 1949 году в Ташкенте было построено 93 Ли-2П и 231 Ли-2Т, в Комсомольске-на-Амуре — 10 Ли-2П и 147 Ли-2Т. Этот год в СССР ознаменовался созданием и испытанием ядерной бомбы. Самолёты-лаборатории на базе Ли-2Т с экипажами из лётчиков-испытателей участвовали во всех испытаниях ядерного оружия, вели съёмку, брали пробы воздуха на разном расстоянии от эпицентра взрыва и даже непосредственно из «ножки» атом-



Рис. 3. Контролёры ОТК фирмы «Дуглас» позируют возле готовых хвостовых отсеков, фотография времён войны



Рис. 4. Сотни «Дугласов» везут грузы на плацдармы союзников на французском побережье. Выше — истребители прикрытия, фото 1944 года

ного «гриба». В 1953 году такой самолёт применялся для участия в испытаниях водородной бомбы.

Ли-2Т поставлялся и в систему ДОСААФ в основном, для подготовки парашютистов. Немало таких же самолётов, принадлежащих Полярной авиации и оборудованных лыжным шасси, обслуживали линию Северного морского пути, бурное освоение которого началось сразу после войны. Здесь надо сделать остановку и привести ещё один пример использования этого самолёта.

Дело в том, что в следующем, 1950-м году началась Корейская война. Длительные взаимные провокации вдоль линии разделения сторон привели в конце концов к тому, что северокорейская армия 25 июня перешла линию 38-параллели и начала быстро продвигаться на юг. Южнокорейские и американские силы были прижаты к морю. Американский генерал Д. Макартур чуть ли в ультимативной форме потребовал от высшего командования и президента применения атомного оружия.

СССР официально не участвовал в войне, однако после начала военных действий Полярная авиация Советского Союза высадил в районе Северного полюса арктическую экспедицию «Северный Полюс-2». Целью экспедиции называлось изучение высоких широт, содействие в работах на Северном морском пути и так далее. Однако была и неофициальная цель — подготовка «аэродромов подскока» для советской дальней авиации. Единственный дальний тяжёлый бомбардировщик СССР того времени, Ту-4, имел недостаточный радиус действия для того, чтобы нанести ядерный удар по США и вернуться обратно. С использованием аэродромов на Полюсе могли достичь Америки и вернуться обратно не только бомбардировщики, но и истребители прикрытия.

Целые группы Ли-2Т доставляли на эти аэродромы бочки с горючим. Однако, как известно, пре-

зидент Г. Трумэн не решился применить атомную бомбу. Корейская война принесла массу бедствий населению, но не дала победы не одной из сторон. СССР демонстративно отвергал своё участие в войне, но, конечно, снабжал войска КНДР оружием и припасами. В боевых действиях участвовали советские лётчики-истребители, переодетые в китайскую военную форму. Снабжение, авиабазы велось с применением самолётов Ли-2 полка, базировавшегося в Комсомольске-на-Амуре.

В пятидесятые годы выпуск Ли-2 в СССР постепенно стал сокращаться. Одни авторы говорят, что последний самолёт был изготовлен в конце 1952 года, другие, что уже в 1953 году. При этом в одних источниках говорится, что всего в Советском Союзе было построено 4670 самолётов этого типа, в других называется цифра 4937, в третьих — 5207. Какие цифры являются истинными, автору неизвестно.

Однако точно известно, что 8 мая 1953 года постановлением Совета Министров СССР в Минске на территории аэропорта была организована ремонтная база для самолётов типа Ли-2. В следующем месяце из Москвы, Киева, Риги, Алма-Аты, Ташкента и Новосибирска прибыли первые 19 специалистов. К концу года база насчитывала уже 200 работников. Первым директором стал И.И. Ивасик. Так началась история Минского авиаремонтного завода.

В 1956 году была предпринята попытка реанимации самолёта, с применением турбокомпрессоров на двигателях. Самолёт стал более высотным, получил индекс «В», однако в серию не пошёл — по тем же причинам, что и самолёты с двигателями АШ-82. К высотным двигателям нужна и высотная кабина.

В этом же году дивизия военно-транспортной авиации, базировавшаяся в Черновцах (Украинская ССР) перебросила в Венгрию десанты советских ВДВ для подавления антиправительственного восстания.

В течение последующих пяти лет Ли-2 постепенно выводился из эксплуатации ГВФ. Военно-транспортные машины продержались на несколько лет дольше, по некоторым сведениям до 70-х годов. Ещё дольше длилась эксплуатация Ли-2 в Полярной авиации. А машины, принадлежащие ДОСААФ, дослужили до конца 70-х годов.



Рис. 5. Послевоенный советский «Дуглас», по-видимому, переделка десантного варианта, поскольку дверь по правому борту и небольшие коки на винтах

Отдельная история применения Ли-2 во Вьетнаме. Как только из Северного Вьетнама (ДРВ) были изгнаны колонизаторы (это 1955 год), туда была направлена группа Ли-2Т (сначала 4 самолёта с советскими экипажами). Затем в 1959 году в ДРВ направили часть Ферганского полка транспортной авиации. После эту группу усилили отдельной эскадрильей самолётов из-под Харькова. Вьетнамские Ли-2 перевезли сотни тонн грузов и не менее 10 тысяч человек, в том числе раненных. Сообщается, что один Ли-2 был сбит зенитным огнём, один был потерян в аварии на посадке.

В 1992 году бывший пилот, пенсионер О.С. Лякишев нашёл в московском Тушине списанный, но на вид не очень повреждённый Ли-2. К тому времени самолёт простоял под открытым небом 20 лет, а до этого, в «первой жизни», налетал 20 тысяч часов. О.С. Лякишев вышел с инициативой восстановления машины в Федерацию пилотов-любителей России. Его поддержал вице-президент федерации Н.В. Громцев. В течение следующего года была проведена дефектация самолёта, замена двигателей, внутреннее переоборудование. Самолёт в конце концов получил допуск к полётам. Летал ещё более 10 лет в рамках разных авиашоу, в том числе по исторической трассе АЛСИБ (Аляска – Сибирь). Окончательно был разбит в катастрофе на взлёте с подмосковного аэродрома в 2004 году. Лётчик погиб.

Ещё один Ли-2 был недавно восстановлен в Венгрии.