

## ЭКСПЛУАТАЦИЯ И БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ

### До великой отечественной войны

Первый ПС-84 прямо с испытаний в конце декабря 1939 г. отправился на Северо-Западный фронт, к финской границе. Всю зиму на нем перевозили раненых в тыловые госпитали. Последующие машины готовились к работе на мирных трассах.

К 1 января 1940 г. «Аэрофлот» выпустил один ПС-84 на линию Москва — Иркутск. Еще три машины готовились к эксплуатации на той же трассе. На 15 июня в парке ГВФ ПС-84 стало уже больше, чем DC-3 (12 против 11). Были освоены маршруты на Тбилиси и Ашхабад. Всего за 1940 г. в гражданскую авиацию поступило 19 ПС-84. Один из них 7 августа в плохую погоду врезался в землю в районе Новосибирска. Погиб экипаж из четырех человек во главе с командиром М.И. Тютяевым и 14 пассажиров, трое были ранены. Вместе с машиной сгорели государственные облигации на 600 тыс. руб., перевозившиеся с почтой. Еще один ПС-84, пилота Каженцева, также в плохих метеоусловиях, врезался в гору.

Эксплуатация ПС-84 сдерживалась малым ресурсом моторов М-62ИР. Их приходилось часто менять, а запасные нередко отсутствовали. В результате машины простаивали.

Но постепенно применение «дугласов» в ГВФ расширялось. К 1 декабря 1940 г. в семи территориальных управлениях имелось 23 самолета этого типа. Например, Северное управление в Ленинграде получило первый ПС-84 19 ноября. Затем к нему добавился второй. Эти машины эксплуатировались на линии Москва — Ленинград, открытой 20 января 1941 г. Больше всего ПС-84, семь, работало на трассе Москва — Иркутск, которую называли «магистралью». К лету 1941 г. они действовали уже на 12 линиях «Аэрофлота», за полгода налетав 18 000 ч (за весь 1940 г. — 9500 ч).

### Во фронтовых авиагруппах

К началу войны с Германией «Аэрофлот» располагал 72 ПС-84. Еще 49 экземпляров принадлежали ВВС, пять — морской авиации и несколько машин — НКВД. Сразу после нападения немцев на Советский Союз большую часть гражданских ПС-84 собрали в отдельных авиагруппах и отрядах. На 25 июня в них находилось 68 ПС-84 и DC-3, в том числе 51 — в составе Московской авиагруппы особого назначения (МАГОН). К 29 июля в пяти авиагруппах и трех отрядах насчитывалось уже 96 ПС-84. Эти самолеты приняли участие во многих важных операциях начального периода войны. Они доставляли к фронту грузы и подкрепления, вывозили раненых и эвакуированных, сбрасывали разведывательно-диверсионные группы в тылу врага, доставляли грузы для окруженных частей и соединений.

В октябре 1941 г. самолеты МАГОН участвовали в спешной переброске в район Орла 5-го воздушно-десантного корпуса. ПС-84 перевезли 5440 человек и 12,5 т грузов. В начале октября они летали на о. Даго в Балтийском море. Туда везли горючее и боеприпасы, обратно — раненых. Летали только ночью. Аналогичную работу выполняли «дугласы» ВВС и морской авиации.

В условиях господства немцев в воздухе безоружные самолеты несли большие потери. Например, 7 июля 1941 г. в районе Рогачева немецкие истребители атаковали и сожгли машину, перевозившую самовоспламеняющуюся жидкость КС, применявшуюся



Разгрузка самолета в блокадном Ленинграде



Вынужденная посадка ПС-84 транспортного отряда НКАП у станции Дема под Уфой, ноябрь 1941 г. Самолет, эвакуировавший рабочих моторного завода из Рыбинска, обледенел в полете и приземлился на замерзшее болото

против танков. Два дня спустя при возвращении из Великих Лук был перехвачен ПС-84 пилота Андреева. Загоревшийся самолету удалось посадить, экипаж спасся. 13 июля прямо над аэродромом Великие Луки истребители противника расстреляли машину, груженную боеприпасами. Она взорвалась в воздухе. К потерям от непосредственных действий врага добавлялся ущерб от аварий и ошибок советских зенитчиков и истребителей. Так, в июле 1941 г. в районе Мурманска своя же зенитная артиллерия сбита два ПС-84; среди членов экипажей имелись раненые. Иногда летчики проявляли настоящий героизм, спасая самолеты. В машине пилота Фроловского в полете лопнула бутылка с жидкостью КС, в салоне начался пожар. Члены экипажа выбросили за борт пылающие ящики и потушили огонь.

При отступлении поврежденные самолеты приходилось взрывать или сжигать. Только подразделения ГВФ к 1 августа 1941 г. потеряли 16 машин. Шесть из них были сбиты или уничтожены на земле немцами, три — своими и семь пришлось списать из-за аварий.

Невооруженные самолеты первоначально летали днем, даже через линию фронта. Спасение от атак истребителей экипажи искали в бреющем полете, снижаясь до высоты 50 — 75 м. Делать это позволяла квалификация пилотов, поскольку в начале войны на фронт отправили лучших. Но подобная тактика приводила к увеличению потерь от огня с земли. Уязвимость самолетов возрастала также за счет привычки гражданских летчиков пользоваться в качестве ориентиров шоссейными и железными дорогами, так как передвигавшиеся по ним немецкие войска располагали значительным количеством средств ПВО. Особенно много ПС-84 пострадало над Варшавским шоссе. Позже летчики стали выбирать маршруты над малонаселенными районами, маскироваться облачностью и туманом, а линию фронта пересекать на высоте 2000 — 2500 м. Постепенно экипажи приобрели опыт маневрирования, начали применять резкие развороты и пикирование. Не было лишним и оснащение самолетов оборонительным вооружением.

Уже в сентябре 1941 г. на фронте появились вооруженные ПС-84. 6 сентября четыре немецких истребителя преследовали самолет пилота Пантелли. Верхний стрелок Новицкий сбил один Вф 109. Второй истребитель попытался подойти ближе, но был отогнан механиком Думновым, стрелявшим из бортового пулемета. Известны еще несколько случаев удачного применения оборонительного вооружения. Стрелок Толоконов сбил Вф-109 под Харьковом, Шаньга — в районе Волхова. Летчик Штейгервальд сам пошел в атаку на бомбардировщик Ju-88, заходивший на бомбежку железнодорожного состава у станции Хорольск. Его стрелку Суркову удалось повредить немецкий самолет и сорвать бомбометание. Этот же экипаж в районе Сухиничей обстрелял немецкую колонну и уничтожил автомашину и около 20 солдат. Пилот Бибиков совершил посадку в расположении окруженной части под обстрелом минометов и даже стрелкового оружия. Самолет летчика Сухоркина снизился и пулеметами подавил огонь врага. Бибиков под прикрытием второй машины благополучно взлетел, увозя раненых.

Установка вооружения изменила тактику. При полетах днем в случае атаки вражеских истребителей летчики выполняли резкое снижение с уходом к ближайшему лесу или в складки местности. Это давало возможность оборонять только верхнюю полусферу. Вторым вариантом был переход в спираль или вираж, облегчавший работу стрелку. Самолет пилота Ильина в районе Лисок был атакован Ju-88. Летчик выполнил вираж, подставив противника под пулемет стрелка Яцука, который с дистанции 200 м длинной очередью поджег вражеский бомбардировщик. Правда, ПС-84 тоже вернулся с многочисленными пробоинами и ранеными членами экипажа.

В начале октября ПС-84 стали действовать на «воздушном мосту» в окруженный Ленинград. В среднем за день они перевозили около 150 т продовольствия, иногда — до 200 т. Обычно экипаж делал два вылета в день: первый раз взлетали до рассвета, во второй — садились в сумерках. Обратную доставку женщин и детей, ценных специалистов, а также орудия и минометы, которые продолжали выпускать ленинградские предприятия. Стремясь спасти как можно больше людей, самолеты нещадно перегружали. ПС-84 иногда вез 35 — 38 человек — почти вдвое против нормы. Летали даже тогда, когда из-за непогоды немецкая авиация отсиживалась на земле. Одна только МАГОН вывезла из осажденного города более 29 000 человек.

Летали группами до десяти самолетов на бреющем полете. Строились клином и шли на малой высоте в плотном строю. Иногда группу сопровождали истребители, иногда — нет. Главное управление ГВФ сообщало в Кремль: «Большие потери самолетов ПС-84 в значительной степени объясняются недостаточным сопровождением их истребителями при полетах в прифронтовой полосе. Так, в первой половине октября месяца для прикрытия самолетов ПС-84, выполнявших по 30 — 50 полетов в Ленинград, имелось всего до 10 истребителей». Немецкие истребители действовали с площадок-засад в районе Ладоги. Самолет пилота Тарана в районе Мги был обстрелян ими. Оба летчика были тяжело ранены. Таран с перебитой ногой все-таки привел машину в осажденный город. К 1 октября общие

потери ГВФ составили 36 ПС-84, к концу года — уже 69 (40 из них были уничтожены противником). Массовые полеты в Ленинград продолжались до января 1942 г.

Поскольку сдача новых машин промышленностью прекратилась, к концу 1941 г. для возмещения потерь в особые авиагруппы и отряды отправили почти все ПС-84, имевшиеся у гражданской авиации. В январе — феврале 1942 г. в ходе контрнаступления под Москвой ПС-84 высадили ряд крупных воздушных десантов в тылу врага, в частности, под Вязьмой. Десант выбрасывался днем под прикрытием истребителей. Самолеты вылетали с передовых аэродромов поодиночке с интервалом 5 — 10 мин. Для сброса делали два-три круга над целью. Парашютисты прыгали с высоты 200 — 400 м. Вражеские истребители барражировали в районах выброски. Несмотря на активные действия эскорта, редкий транспортник возвратился домой без пробоин. Самолет летчика Михеева был сбит. За ночь экипажи совершали до четырех вылетов. Интенсивность определялась, в основном, временем на заправку и загрузку машин.

Позднее авиация снабжала части 4-го воздушно-десантного корпуса генерала Казанкина и конно-механизированную группу генерала Белова, действовавшие за линией фронта. Летали ночью, совершая по два-четыре рейса за ночь. При этом экипажи каждые сутки проводили в воздухе по 8 — 10 ч. Парашютные мешки ПДММ и топливные баки ПДББ-100 выбрасывали вручную из дверей. Грузы в специальной упаковке сбрасывали без парашютов с высоты 70 — 80 м.

Только с 21 января по 24 февраля 1942 г. авиагруппы ГВФ потеряли 25 ПС-84, из них за неделю с 29 января по 4 февраля в районе Калуги — 16, и еще семь было повреждено. В том числе девять машин сожгла немецкая авиация на передовых аэродромах.

20 января начальник ГУ ГВФ В.С. Молоков докладывал Сталину: «Особо тяжелое положение сложилось в авиагруппах, имеющих самолеты ПС-84, летающих на фронты и на территории, занятые противником. Парк этих авиагрупп имеет урон от огня противника в размере 50% списочного состава. Одна Московская авиагруппа имеет потери — 64 самолета. Пополнение убыли самолетов ПС-84 возможно лишь путем восстановления и ремонта подбитых самолетов, т.к. поступление новых, вследствие эвакуации завода № 84, прекратилось».

На 13 мая 1942 г. ГВФ располагал 83 самолетами, ВВС — 53. Почти четыре пятых последних сосредотачивались в полку особого назначения, остальные были приданы штабам фронтов или находились в учебных заведениях. Третье место по численности парка ПС-84 занимал НКАП — 26 машин. Они осуществляли срочные перевозки комплектованных на заводы. Сравнительно небольшое число самолетов находилось в распоряжении ГУСМП, НКВД, Наркомата танковой промышленности и других ведомств.



*Ночной вылет на бомбометание, 18-я воздушная армия, 30 декабря 1944 г.*

В апреле началось формирование транспортных полков ВВС. Это означало кардинальное изменение концепции военно-транспортной авиации в СССР. Раньше в мирное время ее как таковой не существовало. Имелась лишь эскадрилья (затем полк) особого назначения под Москвой, частично выполнявшая транспортные функции, и малочисленные транспортные отряды в округах. При необходимости военные арендовали технику гражданской авиации. В случае войны для перевозок собирались мобилизовать все подходящие самолеты ГВФ, а обеспечение десантных операций возлагалось на бомбардировочную авиацию. Но к началу 1940-х гг. уже накопленный опыт военных кампаний привел ВВС к необходимости иметь собственную транспортную авиацию, со специальной техникой и экипажами, подготовленными для переброски войск и воздушных десантов. Однако нехватка современных самолетов позволила реализовать эту идею лишь в 1942 г.

Формировались два полка — 101-й и 102-й, со штатом 20 ПС-84 в каждом. Их объединили в 1-ю транспортную авиадивизию. Командовала ею женщина — известная летчица В.С. Гризодубова. 22 апреля 1942 г. первые два экипажа дивизии совершили рейд к партизанам. Но уже в июле 1942 г. дивизию сочли необходимым передать в АДД.

К этому времени четко определились три сферы применения Ли-2: перевозки срочных грузов в тылу (их обеспечивал ГВФ и ведомственная авиация), перевозки на фронт и за линию фронта (здесь работали как особые авиагруппы ГВФ, переформированные позднее в полки и дивизии, так и ВВС) и ночное бомбометание (ставшее основной задачей АДД, но к нему привлекались изредка и самолеты ГВФ).

В тылу Ли-2 оставалось сравнительно немного. Здесь основная тяжесть работы лежала на устаревших машинах, которые уже нельзя было использовать на передовой — Г-2 (разоруженных ТБ-3), ПС-9 и других. Значительно больше машин оказалось задействовано на фронте. В июне 1942 г. почти всю МАГОН перебросили в Краснодар, откуда самолеты летали в осажденный Севастополь. Основной задачей летчиков являлась эвакуация гарнизона. Посадочная площадка у Херсонесского маяка обстреливалась немецкой артиллерией. Тем не менее самолетам удалось вывезти 2174 человека.

В качестве ночных бомбардировщиков Ли-2 дебютировали летом 1942 г.

24 июня машины 1-й транспортной дивизии бомбили станцию Щигры. Как бомбардировщики Ли-2 имели и свои преимущества, и свои недостатки. Они не могли похвастаться ни скоростью, ни маневренностью. Зато экипаж работал в значительно более комфортабельных условиях, чем, скажем, на Ил-4. Просторные кабины, двойное управление, позволявшее пилотам сменять друг друга, салон, где при необходимости можно было отдохнуть, хорошее приборное оснащение делали самолет весьма удобным для дальних рейдов. Правда, низкое качество продукции военного времени вносило свои коррективы. Например, были претензии к системе омывания спиртовой смесью стекол козырька. «Вследствие негерметичности оконных рам... спирт затекает внутрь пилотской кабины и часто сильно смачивает одежду пилотов... Во время изменения высоты полета спирт выступает наружу через заливочную горловину и заливает бортрадиста».

Поведение в воздухе несколько инертного, но послушного пилоту, бывшего лайнера выгодно отличало его от неустойчивого, выматывающего летчиков Ил-4. По оборонительному вооружению Ли-2 и Ил-4 были примерно равны, хотя у «Дугласа» совершенно не простреливалось пространство за оперением и под фюзеляжем.

Применение Ли-2 в АДД постоянно расширялось. За 1942 г. она получила в общей сложности 221 самолет. В августе-сентябре на новую технику начали переходить полки 53-й и 62-й дивизий, ранее вооруженные ТБ-3.

Ли-2 как ночные бомбардировщики активно применялись в ноябре — декабре 1942 г. в боях за Сталинград. Стартовав с аэродромов подскока, в темноте они подходили к Волге, где прожекторами с левого берега обозначалась полоса бомбометания. Советские войска удерживали только узкую полосу вдоль реки. 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. Дополнительно брали мелкие бомбы в фюзеляж. Их выбрасывали через двери вручную. При нехватке бомб грузили всякий металлолом, например, сбрасывали на траншеи немецкой пехоты железнодорожные костыли. Применяли и ручные гранаты.

Экипажи 102-го полка АДД уничтожили важные переправы через Дон, затруднив снабжение частей противника. Был случай, когда «ночники» совершили налет днем. 62-я дивизия получила приказ атаковать аэродром Питомник внутри кольца окружения, чтобы помешать возможному бегству командования 6-й армии во главе с фельдмаршалом Паулюсом. Приказ выполнили, но дивизия лишилась пяти машин, сбитых истребителями и зенитчиками противника.

В той же Сталинградской битве ПС-84 обеспечивали перевозку срочных грузов, подкреплений и вывозку раненых. Один только 102-й полк доставил к фронту 800 т груза и 1448 человек, а обратными рейсами эвакуировал 5220 раненых. Во время контрнаступления транспортная авиация частично обеспечивала горючим вырвавшиеся далеко вперед танковые части.

Поступление самолетов с завода уже существенно превышало потери. Всего за 1942 г. выпустили 423 машины. За этот же период АДД лишилась 52 Ли-2 (из них 29 — по боевым причинам), ГВФ — 47. С середины года самолеты становились, в основном, жертвами зенитной артиллерии. Для уменьшения потерь не только вылеты с бомбами, но и транспортные полеты в прифронтовой зоне старались совершать ночью и на больших высотах.

В 1943 г. интенсивность использования Ли-2 в боевых операциях возросла. В первую очередь, из-за того, что их просто стало больше. Промышленность за год сдала 618 самолетов, из них АДД получила больше половины — 369. В июле — октябре 1943 г. завершилось перевооружение полков дальнего действия, ранее оснащенных ТБ-3. Началось также формирование новых полков на Ли-2. Возросли и потери, прежде всего в частях АДД. Последние лишились 160 самолетов, 105 из них были уничтожены врагом.

ГВФ пострадал в значительно меньшей степени, потеряв на фронте 42 Ли-2. Но зато в тылу разбились 46 машин. Причина крылась в том, что лучшие кадры забирал фронт. В тылу же оставались наскоро выученные пилоты военного времени. Да и вообще в ГВФ самолетов имелось гораздо меньше — весь парк этого ведомства в декабре 1943 г. включал 90 Ли-2. Приоритет АДД и ВВС в поставках техники привел к тому, что ГВФ получил почти втрое меньше самолетов, чем планировалось.

В большинстве случаев Ли-2 как бомбардировщики действовали небольшими группами по площадным целям. К месту бомбометания шли колонной с небольшими интервалами. Головной самолет подсвечивал объект осветительными бомбами САБ. Каждый экипаж прицеливался самостоятельно. Если цель прикрывали зенитные батареи, Ли-2 при такой тактике частенько привозили домой пробоины, но в целом машина отличалась выдающейся живучестью.

В сентябре 1943 г. Ли-2 и С-47 из АДД и ГВФ высадили большой воздушный десант на Букринском плацдарме на правом берегу Днепра. Три бригады сбрасывались на парашютах ночью. Потеря ориентации экипажами самолетов и интенсивный зенитный огонь привели к тому, что десантники рассеялись на большой площади или вообще упали в реку. Парашютисты понесли тяжелые потери.

К февралю 1944 г. Ли-2 уже использовались в трех корпусах АДД — 5, 6-м и 7-м. Они были задействованы в массированных налетах на города Финляндии. Только Хельсинки бомбили три раза подряд. Ли-2 с аэродромов на Карельском перешейке совершали до трех вылетов за ночь. В сентябре подобные же налеты крупных соединений бомбардировщиков осуществлялись против целей в Венгрии.

До конца войны с Германией Ли-2 активно применялись как бомбардировщики и транспортные самолеты.

В июне 1944 г. в ВВС, АДД и ГВФ насчитывалось в общей сложности около 650 Ли-2. Несмотря на достигнутый советской авиацией перевес в воздухе, противник продолжал оказывать упорное сопротивление. Самые значительные потери полки АДД понесли в декабре 1944 г., когда Ли-2 участвовали в налетах на города Восточной Пруссии. Мощная и хорошо организованная ПВО немцев сбивала до 20 самолетов за ночь!

ГВФ тоже терял технику. За 1944 г. там списали 15 Ли-2, из них из состава фронтовых полков — девять. 8 марта 1944 г. немцы

сбили сразу два самолета. Одному удалось сесть, и он сгорел уже на земле, другой упал и разбился со всем экипажем. В основном же машины уничтожались на аэродромах. Так, 7 сентября 1944 г. пара немецких истребителей FW-190 проштурмовала аэродром Беловержишки, где стоял 120-й полк. Среди сгоревших самолетов был и один Ли-2.

В среднем до момента гибели или списания машины проходило примерно 670 летных часов. При этом годовой налет составлял около 500 ч. Таким образом, самолет на войне жил чуть больше года. Но потери с лихвой возмещались поступлением от промышленности. Поэтому численность самолетов росла и в военной, и в гражданской авиации. В АДД на 1 апреля 1945 г. имелось 546

Ли-2. В этом месяце они опять бомбили Кенигсберг, при этом 7 — 8 апреля — в дневное время.



К концу войны Ли-2 стал самым массовым самолетом 18-й воздушной армии (в которую преобразовали АДД) — на них летали 19 полков. Всего за войну дальняя авиация получила 1214 самолетов этого типа.

Но в конце войны использование Ли-2 как бомбардировщиков встречалось все реже. Они постепенно переходили на грузовые перевозки. В операциях против Японии «дугласы» применялись только в качестве транспортных. Две дивизии на Ли-2 и С-47, переброшенные с запада, плюс части из Забайкалья и с Дальнего Востока высаживали посадочные десанты на аэродромах в Манчжурии и снабжали горючим передовые механизированные отряды. Авиация также доставляла грузы на юг Сахалина.

### **ЗА ЛИНИЮ ФРОНТА**

Всю войну Ли-2 летали за линию фронта. Высаживали разведчиков, доставляли грузы окруженным частям и партизанским отрядам. По заданиям Разведывательного управления Генштаба совершали полеты на оккупированную территорию и еще дальше — в Польшу, Восточную Пруссию, Чехословакию, Румынию, Болгарию, Австрию. Одна только 1-я авиатранспортная дивизия (бывшая МАГОН) доставила в тыл врага 850 агентов. За эти рейды четыре летчика были удостоены звания Героя Советского Союза.

Первый полет к партизанам с посадкой в тылу врага выполнили в сентябре 1942 г., а массовые перевозки начались в 1943 г. Летопись этих заданий включает много ярких страниц. Летчики постоянно искали способы наиболее безопасного пересечения линии фронта. Постоянно поднимали высоту, постепенно дойдя до 4000 м. Пускали цветные ракеты, имитируя сигналы немецких летчиков. Летали над оккупированной территорией с зажженными фарами, как будто над своим аэродромом. Уже упоминавшийся летчик Таран, меняя шаг винтов, добивался своеобразного звука, присущего немецким авиамоторам.

Помогало это далеко не всегда. В ночь с 18 на 19 августа 1943 г на самолет пилота Богданова при возвращении домой напали сразу пять вражеских истребителей. Он ушел и сел на своем аэродроме, но механики насчитали в машине более 1500 пробоин, в том числе 12 — от попаданий снарядов малого калибра. Ли-2 вернулся с заклиненным рулем поворота, перебитой гидросистемой, дырявым маслобаком, неработающими левым элероном и триммерами. На левой плоскости обшивка висела ключьями. А 27 мая 1943 г. два немецких ночных истребителя сбили в районе Людинова машину пилота Дубровского. Был и такой случай, когда Ли-2 летчика Булатникова, подбитый зенитной артиллерией, сел на брюхо среди болот во вражеском тылу. Экипаж неделю чинил машину и взлетел на ней, когда немцы уже подобралась к посадочной площадке.

В сентябре 1944 г. три дивизии АДД участвовали в организации «воздушного моста» в восставшую Словакию. С 16 сентября самолеты начали регулярно садиться на аэродроме Три Дуба по ту сторону Карпатских гор. Ли-2 доставляли более 80 т грузов в день. Перебрасывали противотанковые пушки и ружья, винтовки, автоматы и пулеметы, патроны и гранаты. Везли продовольствие и медикаменты. 28 сентября с Ли-2 высадили несколько рот чехословацкой воздушно-десантной бригады с артиллерией. Они с ходу вступили в бой. Не ожидавшие этого немцы откатились на 30 км. Рейсам в Словакию постоянно мешала истребительная авиация противника. Ли-2 при этом понесли относительно меньшие потери, чем невооруженные С-47.