Боевое применение тяжелого бомбардировщика ТБ-3. Часть 1

Источники:
Журнал "Мир Авиации", № 2'94, 2'97
Журнал "Авиация и Время", № 4'97
"Самолеты Туполева" - М., Либри: 1995

Владимир Раткин. Боевой Счет ТБ-3. "Мир Авиации", 2'97

Содержание

Начало войны
В ночном небе
Потери в первый год войны
Камуфлирование ТБ-3
Повышение боевых качеств ТБ-3
Пополнение парка ТБ-3 на фронте
Тактика боевых действий
Фотоконтроль результатов бомбометания
Транспортно-десантные операции
Заключение

Противник поначалу был исполнен пренебрежения к этому самолету. На четвертый день войны Гальдер отметил в своем дневнике: русские перешли к применению старых тихоходных четырехмоторных бомбардировщиков - мол, совсем плохи дела у авиации "красных"... Пройдет время, и на перехват ТБ-3 будут бросать хорошо подготовленных истребителей-ночников. После каждого ночного боя с ТБ-3 на их "Мессершмиттах" рисовали отметки об очередной одержанной воздушной победе. Но проходил день, наступала ночь, и "сбитые" гиганты прилетали снова, чтобы бомбить врага.

Самолет шел над целью так медленно, что, казалось, зависал в воздухе - "становился на якорь", и бросал бомбы в цель, несмотря на обстрел, совершенно равнодушно пропуская сквозь свое гофрированное тело десятки осколков и даже крупнокалиберные снаряды немецких зениток.

В боевой эксплуатации туполевский гигант показывал истинные чудеса. Мог летать с перепаханных полей, совершать посадки в снег глубиной до 1 м. Возил на внешней подвеске тяжелые негабаритные грузы - танки Т-38, грузовики ГАЗ-АА, артиллерию... И работал, несмотря на возраст, на редкость активно. К исходу первого года войны значительное число экипажей ТБ-3 со- вершили по 100 боевых вылетов, а к концу Сталинградской битвы некоторые имели их до двухсот. Труд авиаторов, летавших на ТБ-3, отметили достойно - одним из первых авиаполков, получивших гвардейское звание, стал 250-й ТБАП...

Перед вторжением Германии ВВС РККА имели у западной границы СССР 4 полка ТБ-3: 7 ТБАП (40 БАД 1 ДБАК), северо-западное направление, имел 44 самолета, из них 18 исправных. 1-й и 3-й ТБАП (3 ДБАК), западное направление, имели 94 ТБ-3. Кроме того в районе базирования 3-го ТБАП находилось 14 неисправных ТБ-3. 14 ТБАП (18 БАД ВВС КОВО), юго-западное направление, имел 32 исправных самолета (данные на 1.6.41). В ремонте находилось 6 ТБ-3, 1 самолет был придан 16-му ББП.

Основное внимание в боевой подготовке тяжелобомбардировочных полков уделялось отработке высадки десантов. В 3-ем и 7-м ТБАП некоторые экипажи имели опыт в транспортировке тяжелых грузов на внешней подвеске (между основными стойками). Перебазирование авиаполков на полевые аэродромы также не обходилось без участия ТБ-3 - наиболее грузоподъемного в то время самолета.

В тяжелобомбардировочных полках проводились также и учебные бомбометания. Экипажи 3-го и 7-го ТБАП имели опыт ночных боевых действий на финской войне. Выучка экипажей находилась на высоком уровне.

Отношение же к матчасти, на которой приходилось летать, было разным. Где-то - доброжелательным, где-то - неприязненным. Так, 14-й тяжелобомбардировочный полк получал ТБ-7, и на ТБ-3 там смотрели как на старье, из которого уже ничего не выжмешь. Такое отношение к машине-ветерану крепло в полку по мере освоения ТБ-седьмых экипажами 2 АЭ. И можно представить разочарование летчиков 14-го полка, когда вступить в войну им пришлось все же на столь нелюбимых ТБ-3.

НАЧАЛО ВОЙНЫ

Ближе всех к западной границе располагался 3 ТБАП. Бетонная полоса его основной базы - Боровичей, находилась на реконструкции; работы вели заключенные под руководством (и охраной) специалистов НКВД. А полк, поскольку наступил период летних сборов, перелетел на расположенный неподалеку запасной грунтовый аэродром. Рано утром 22 июня лагерь подняли по тревоге, а комэскам приказали явиться в штаб за срочным донесением. Привыкший к участившимся в последнее время учебным тревогам, личный состав полка особо не волновался, решив, что и в это воскресное утро состоялась одна из них.

Прибыв в штаб, комэски не застали там никого. Здание было пусто. Они постояли некоторое время в недоумении, после чего разошлись по своим палаткам - досматривать прерванные сны. А утром, еще до выступления Молотова и получения каких-либо разъяснений обстановки, увидели столб дыма, поднимавшийся над той частью горизонта, где располагался Минск. Ветер доносил до аэродрома пепел и обгорелые бланки госучреждений СССР...

1 и 3 ТБАП вступили в бой уже вечером 22 июня 1941 г., отбомбившись по войскам противника, а к началу июля уже все находившиеся на советско-германском фронте полки ТБ-3 совершали ночные вылеты на бомбометание.

Хотя ТБ-3 не воспринимался в 1941 г. как дальний бомбардировщик (износ матчасти, вкупе с эксплуатационными ограничениями, привел к понижению летных характеристик), одной из первых ему была поручена все же дальнебомбардировочная операция: в ночь на 24 июня 1941 г. 1 и 3 ТБАП бомбили железнодорожные узлы на территории Польши: Бяла-Подляска, Седлец, Цехоновец, Острув, МалкинаТура. С началом войны в дело пошел бомбовый запас, создававшийся на складах подразделений в мирное время в расчете на те задачи, которые, как планировалось, придется выполнять в ходе войны. 7 ТБАП имел арсенал, пригодный для решения многообразных задач - от уничтожения мостов до поражения объектов, разбросанных на большой площади. Перед войной склады 7 ТБАП получали не только фугасные бомбы самых разных калибров, но и САБы, ЗАБы, РРАБы (для комплектования последних поступали бомбы АО-2,5-8; шарики "КС"). Это позволило осуществлять успешные бомбометания по самым разным целям.

1 и 14 ТБАП имели на вооружении старые машины с двигателями М-176 и М-17ф, которые рассчитывали использовать на войне только в качестве транспортно-десантных самолетов. 14 ТБАП перед войной даже носил наименование "десантно-бомбардировочного", с упором на первом слове. Некоторые самолеты в 14 ТБАП встретили войну разоруженными, без бомбодержателей, поэтому их пришлось применять в основном для десантирования людей и грузов, а также для разбрасывания листовок в тылу немецких войск. Соответственно типаж бомб на складах 1 и 14 ТБАП в 1941 г. имел ограниченный характер. Осветительные бомбы отсутствовали, отчего бомбометания первое время производились "вслепую". Из-за отсутствия в полках аэрофотоаппаратов, эффективность бомбовых ударов там оценивали приблизительно.

О хаосе, воцарившемся в первые дни войны на Западном фронте, написано много. Связь работала неустойчиво, штабы не имели разведданных, а если и получали их, то, как

правило, уже устаревшие из-за темпов прохождения по инстанциям. Направление действий противника, его численность, темпы продвижения из-за этого определялись неверно. В итоге немцы захватывали аэродром за аэродромом, и не всегда удавалось эвакуировать в тыл неисправную матчасть. 26 ноября 1941 г. авиаразведчик 750-го ДБАП обнаружил на аэродроме Витебска, захваченном немцами, 8 самолетов ТБ-3, часть из которых, вероятно, принадлежала 3-му ТБАП.

3 ТБАП оказался самым невезучим из всех. Абсурдными приказами полк терзали с самого начала войны. Так, днем 23 июня был потерян ТБ-3, один из четырех, посланных на... разведку движения танковых колонн! В итоге уже к 30 июня 1941 г. полк лишился 11 машин, причем 7 из них - от истребителей противника.

Многие знакомы с романом К.Симонова "Живые и мертвые". И, конечно же, помнят эпизод уничтожения группы ТБ-3 немецкими истребителями. Описанное в деталях повторяет то, что произошло днем 10 июля 1941 г. в районе Житомира: 12 самолетов ТБ-3 14-го ТБАП вылетели на бомбометание без истребительного прикрытия и в районе цели подверглись атаке двух Bf 109. Один из истребителей был сбит дружным огнем с бомбардировщиков, однако второй продолжал атаки и уничтожил 7 машин. Экипажи сбитых самолетов спаслись на парашютах. Эпизод романа имеет также сходство с происходившим 29 июня 1941 г. на Западном фронте в районе Бобруйска: 3 ТБАП получил боевой приказ с запозданием, и самолеты не успевали подняться в воздух до рассвета. Конечно, было неразумно выпускать их засветло, но устоять под нажимом "верхов", требовавших немедленного вылета на бомбометание, командование не смогло, и взлет был произведен под утро. Над целью бомбардировщики появились при свете яркого солнца - погода была идеальной, как никогда! После бомбометания два отряда кораблей пошли маршрутом, проложенным, вероятно по привычке, над населенными пунктами, которые к тому моменту уже заняли немцы, были "вычислены" и сбиты один за другим. Из командиров кораблей в живых остался только старший лейтенант Пожидаев.

К счастью, то были исключительные случаи. Однако прискорбно, что рассказ писателя, в общем-то правдивый, впоследствии был догматизирован, навязан общественному мнению как единственно верный факт боевой работы ТБ-3 и стал восприниматься как свидетельство работы всей нашей бомбардировочной авиации в 1941 г.

В НОЧНОМ НЕБЕ

Днем в воздухе врагом ТБ-3 становился любой неприятельский самолет. Поохотиться за медленно ползущей по небу громадиной жаждали не только истребители: иной "Хейнкель", возвращавшийся с бомбометания, тщился надеждой записать на свой счет еще и сбитый ТБ-3... Даже сильное истребительное прикрытие не способно было спасти полки ТБ-3 от больших потерь при дневных полетах, в том числе и над своей территорией. Значительное число экипажей в тяжелобомбардировочных полках было подготовлено к ночным боевым поле- там, и необходимости в дневных бомбометаниях не было никакой. К счастью, это поняли и "наверху", экипажи ТБ-3 стали совершать боевые вылеты исключительно ночью, и в 1941 году на длительное по военным меркам время оказались в относительной безопасности. Хотя выхлопные коллекторы двигателей ТБ-3 не имели пламегасителей, и огоньки выхлопа хорошо были заметны в ночной тьме с пролетавших выше самолетов, встречи с немецкими истребителями стали происходить значительно реже. 14-й авиаполк в ходе ночных боевых вылетов встреч с истребителями не имел. Другим везло меньше. Однако ТБ-3 был не так безобиден, как кажется сегодня. Воздушные стрелки, обнаруживая, что бомбардировщик преследуется неприятельским самолетом, открывали по нему интенсивный огонь из всех точек. Огненные трассы в ночном небе психологически очень сильно действовали на летчиков противника, и желающих на собственной шкуре проверить калибр оружия, защищавшего воздушного великана, находилось немного.

При ночных воздушных боях с немецкими истребителями ТБ-3 не был обречен на уничтожение, даже если выводились из строя воздушные стрелки. Характерны в этой связи следующие эпизоды.

В ночь на 23 февраля 1942 г. экипаж майора Мосолова (3 ТБАП) вылетел для доставки за линию фронта управления десантного авиакорпуса во главе с генерал-майором Левашовым. При подходе к площадке приземления корабль был атакован истребителем Bf-110. Осколком снаряда убило Левашова. Летчик совершил посадку на первую подвернувшуюся площадку (основная не годилась - на снегу ясно виднелись черные воронки от бомб), высадил штаб десантников и, несмотря на полученное во время атаки повреждение двигателя, произвел взлет. Оказавшись в воздухе, он был вторично обстрелян Bf-110, барражировавшим поблизости. После двух атак фюзеляж ТБ-3 был изрешечен, один из членов экипажа убит. Но самолет не горел, держался в воздухе. Маневрируя, летчик ушел от истребителя и вернулся на свой аэродром.

Во время вылета в район Вязьмы ТБ-3 капитана Пляшечника (1 ТБАП) атаковали два Bf-110. Были убиты оба воздушных стрелка, перебита бензосистема, на борту возник пожар. Но противник радовался преждевременно. Радист повел бой, отражая башенным УБТ атаки "Мессершмиттов". Штурман Михайлов предотвратил распространение огня по самолету, зажав поврежденную трубку бензосистемы. Сымитировав падение корабля и уйдя от преследования, экипаж через 40 минут после атаки перелетел линию фронта и произвел посадку в поле. Пожар потушили, после чего самолет взлетел и вернулся на свой аэродром.

ПОТЕРИ В ПЕРВЫЙ ГОД ВОЙНЫ

Не столь значительными в первый год войны оказались и потери полков ТБ-3 от немецких бомбардировок (16 машин). Хотя казалось, что все вело к обратному. Из-за продолжавшегося отступления войск трудно было создать в прифронтовой полосе надежно действующую систему оповещения о налетах противника. Габариты самолета затрудняли его маскировку на аэродроме. Но немецкие бомбардировки не были равно эффективны на всех участках фронтов. Больше всего самолетов от вражеских бомбардировок летом 1941 г. потерял 1 ТБАП - 7 ТБ-3. Иначе обстояло дело на юго-западном направлении. Днем 25 июня 1941 г. немцы подвергли бомбардировке аэродромы 14-го полка - Борисполь и Гоголево. На гоголевском аэродроме в тот момент находилось 30 ТБ-3, рассредоточенных по всему полю. Немцы сбросили 36 бомб, сделали 2 захода на штурмовку, но даже слабый зенитный огонь снизил эффект от удара: результатом атак противника был только один сожженный ТБ-3. В 14-м полку он оказался единственной потерей от бомбардировок за весь 1941 г.

3 ТБАП потерял в 1941 г. от бомбардировок только один самолет - благодаря большому объему работ, выполнявшемуся наземным составом для маскировки кораблей. В первый год войны, когда 3 ТБАП базировался в лесистой местности, для каждого из самолетов в лесу вырубалось место под стоянку, куда они и закатывались после вылета, а затем укрывались маскировочной сетью.

КАМУФЛИРОВАНИЕ ТБ-3

Как известно, вплоть до войны окраска советских самолетов была однотонной. Первых немецких ударов оказалось достаточно для того, чтобы убедиться в ее неэффективности и предпринять соответствующие меры. Сразу после начала войны появился приказ о камуфлировании машин, впрочем, трактовавший этот процесс весьма общо, что привело к появлению самых разнообразных окрасок. Это касалось практически всех типов самолетов. В отношении ТБ-3 имелась одна особенность: величина бомбардировщика да еще при интенсивности боевых действий, характерных для начала войны, затрудняло выполнение приказа. К тому же командование тяжелобомбардировочных полков скептически относилось к эффективности камуфляжа. Крылатый корабль был слишком огрмен,

спрятать ТБ-3 от ока авиаразведки таким образом было практически невозможно, и трата краски большей частью не имела смысла.

Лишь к началу 1942 г. большинство ТБ-3 приобрели "покровительственную окраску" а к лету практически на все бомбардировщики, воевавшие на советско-германском фронте, поверх довоенной зеленой-хаки краски были нанесены черные (или темно-зеленые) полосы. Низ самолетов не перекрашивался, оставаясь светло-голубым.

Зимой 1942/43 гг. предпринимались попытки перекрашивать бомбардировщики в белый цвет. В 14-м полку из-за нехватки краски для столь крупногабаритных машин они окончились ничем. В 7 ТБАП, после того, как была выкрашена половина крыла одного из ТБ-3, от подобных экспериментов отказались. В 325 полку было при- казано перекрасить в белый цвет три бомбардировщика, но как приказ был исполнен, остается неизвестным. Работы по зимнему камуфлированию проводились и в 1-м полку - об этом свидетельствует сохранившаяся фотография.

ПОВЫШЕНИЕ БОЕВЫХ КАЧЕСТВ ТБ-3

К весне 1942 г. были предприняты меры по повышению боевых качеств ТБ-3. Произвели замену оборонительного вооружения бомбардировщиков: самолеты, имевшие центральную (иногда - и хвостовую) башню со ШКАСами, стали оснащаться турелями УТК-1 с 12,7-мм пулеметами УБТ. Это усилило защиту самолета от воздушного нападения. Монтаж в люковой установке крупнокалиберного пулемета (БС, УБТ) позволил стрелкам при полете на низких высотах "гасить" прожектора противника. Было дано указание оснастить все ТБ-3 в тяжелобомбардировочных полках ночными коллиматорными прицелами НКПБ-3. Их установка на самолетах способствовала повышению точности бомбометания.

ПОПОЛНЕНИЕ ПАРКА ТБ-3 НА ФРОНТЕ

Число полков ТБ-3, действовавших на фронтах Великой Отечественной войны, в 1941 году не только не уменьшилось, а наоборот - выросло. 28 июня 1941 г. в Харьковском военном округе приступили к формированию 325 десантно-бомбардировочного полка (впоследствии - 325 тяжелобомбардировочный полк). Для его оснащения было получено 22 ТБ-3 из летных школ. К 1 сентября 1941 г. в части подготовили 7 экипажей-ночников, которые сразу же приступили к боевым вылетам. Кроме того, 25 июня 1941 г. с Дальнего Востока на запад всем составом (49 машин) вылетел 250 тяжелобомбардировочный полк и к 9 июля прибыл в район Ворошиловграда. Осенью 1941 г., после завершения операции в Иране, из Среднеазиатского военного округа на Западный фронт перебазировалась 39-я отдельная эскадрилья, имевшая 12 самолетов ТБ-3-4М-17.

Появление на советско-германском фронте новых авиачастей, оснащенных "дедушками русской авиации", вряд ли можно назвать "латанием дыр". Ход войны в ее первые дни был еще непредсказуем, и потому прибытие ТБ-3 на фронт говорит скорее о том значении, которое придавали их боевым и особенно транспортным возможностям.

С первых же дней войны полки ТБ-3 стали переходить в непосредственное подчинение командования ВВС фронтов. Использование этих самолетов в качестве ночных фронтовых бомбардировщиков большой грузоподъемности было весьма эффективно. Еще большей результативности использования ТБ-3 способствовала концентрация всех тяжелобомбардировочных полков в АДД, проведенная в марте 1942 г. Были образованы две дивизии Дальнего Действия: 53-я - на базе 23-й САД, и 62-я на базе 22-й БАД. Каждая из них имела 3 полка ТБ-3, по 3 эскадрильи в каждом. Количество матчасти в полках определялось не штатной численностью, а исправностью авиапарка. К середине 1942 года хорошим результатом можно было считать готовность в полку к боевым вылетам 15-ти ТБ-3. Численность боеготовых машин, благодаря фантастическому труду ремонтников и техсостава, могла подняться до 20-ти, но такое происходило крайне редко. Основные трудности связывались с недостатком запчастей к давно снятым с производства моторам М-17 и М-34.

ТАКТИКА БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

Тактику действий ТБ-3 в ходе Отечественной войны строили с учетом полного использования его положительных качеств, а также - активности средств ПВО противника на том или ином участке фронта. Выход к цели осуществлялся на разных высотах, с разных направлений и с выдержкой по времени. На ТБ-3 (за исключением разве что 325-го полка, чей личный состав набирали из офицеров запаса) летали, как правило, "старые" экипажи, имевшие достаточный опыт, который позволял уверенно выходить на цель, выдерживать боевой курс и понимать сигнализацию штурмана о поправках к курсу "без слов", так как систем внутренней связи большинство ТБ-3 не имели. Высокой точности бомбометания способствовали малая скорость полета ТБ-3 и хороший обзор из штурманской кабины, а большая масса бомбовой нагрузки, поднимаемая самолетом, допускала подвеску на ТБ-3 бомб практически всех имевшихся тогда типов и калибров, и в различных сочетаниях. По прошествии года войны командующие фронтов отмечали, что ТБ-3 как ночной бомбардировщик полностью себя оправдал.

Основными для этого бомбардировщика стали площадные, крупногабаритные цели: железнодорожные узлы, аэродромы, скопления войск противника. При ударах по ним использовались бомбы преимущественно крупного калибра (250 и 500 кг), которые уничтожали объекты не только прямым попаданием, но и взрывной волной. Для повышения поражающей способности, одновременно с фугасными сбрасывались осколочные, зажигательные бомбы, РРАБы, снаряженные стеклянными шариками "КС".

Площадь поражения, накрываемая шариками, выброшенными центробежной силой из вращающейся РРАБ, могла составить гектар и более - в зависимости от высоты сброса. Недостатком являлось то, что часть стеклянных шариков, сталкиваясь в воздухе друг с другом, воспламенялась еще до падения на землю. Особые меры предосторожности приходилось соблюдать и при снаряжении ими РРАБов.

Бомбы калибра 1000 кг сбрасывались с ТБ-3 лишь дважды за войну: 17 марта 1942 г., экипажем старшего лейтенанта Бородкина из 7-го авиаполка, и 23 марта 1942 г., экипажем капитана Якушкина из 3-го авиаполка (оба - из 53 АД ДД). Применяли их в сочетании с осколочными и зажигательными бомбами по войскам противника в районе г.Гжатска.

При уничтожении вражеских колонн бомбометание по цели проводилось с высот 700-1000 м. При действиях по хорошо прикрытым зенитками железнодорожным узлам и аэродромам высота боевого полета поднималась до 2000 м (для самолетов ТБ-3-4М-34 и ТБ-3-4М-17), 2600-2800 м (ТБ-3-4М-34Р) и 3300-3500 м (ТБ-3-4М-34РН). Конечно, и на этих высотах бомбардировщики были досягаемы для немецких артсистем. А шум, создаваемый "пря- мыми" (безредукторными) моторами М-17 и М-34, обоз- начал их положение в ночном небе. Медленно "наползающий" на противника рев невидимой армады (которая нередко оказывалась одиночным ТБ-3) давал зенитчикам противника время подготовиться к "встрече". Двигатели АМ-34Р, РБ, РН и РНБ работали гораздо "мягче", но тоже не были бесшумными.

Но как это ни покажется странным, прицельная стрельба по ТБ-3 из зенитных орудий показала во время войны свою полную неэффективность. В этом проглядывалось что-то мистическое: корабль, захваченный прожекторами и подвергавшийся интенсивному обстрелу, висел в воздухе, бросал бомбы и не желал падать. В немецких частях, над которыми регулярно появлялись ТБ-3, прошел слух, что самолет прикрыт броней и потому неуязвим...

Конечно, не дополнительные килограммы железа, а низкая скорость воздушного корабля становилась для него спасением: на нее не была рассчитана немецкая крупнокалиберная зенитная артиллерия. Повторялась ситуация с бипланом У-2. Следует учесть, что при подходе к цели летчики ТБ-3 нередко уменьшали скорость полета, "приглушая" моторы, и она не превышала 145 км/ч.

Больше беспокоил заградительный огонь. Поскольку снаряды рвались хаотически, на разных высотах без всякой системы, уберечься от их разрывов было неимоверно трудно. Но ТБ-3 имел минимальное количество пневмо- и электроагрегатов, поэтому множественные осколочные повреждения от разорвавшегося снаряда в подавляющем большинстве случаев не приводили к пожарам или потере управления. Кроме того, самолет и его экипаж выручала большая прочность конструкции планера ТБ-3. Показателен такой пример живучести бомбардировщика:

В ночь на 20 марта 1943 г. при бомбардировании эшелонов противника на станции Бахмач самолет старшего лейтенанта Алексеева (7 АП ДД) был пойман лучами восьми прожекторов и обстрелян огнем крупнокалиберной артиллерии и МЗА. От прямого попадания снаряда загорелся мотор № 4 (крайний правый). Погасить пожар не удавалось. Однако - редкая случайность: очередной крупнокалиберный снаряд, попав в крыло, отбил мотор, и тот горящим упал на землю.

Зенитки прекратили обстреливать самолет, но ситуация все равно оставалась сложной. Осколки снарядов пробили бензобаки, перебили тягу к левому элерону. Самолет с легким скольжением, но держался в воздухе. Командир корабля, выровняв бомбардировщик на высоте 1400 м, повел его на свою территорию. После полутора часов полета, перелетев линию фронта, Алексеев произвел посадку на подходящую площадку.

Куда большую опасность для самолетов представлял огонь "Эрликонов". "Лесенка" из светящихся снарядов, "выстроенная" скорострельной пушкой, вынуждала экипажи поднимать высоту бомбометания более чем на 2000 м. Конечно, при бомбометании с меньших высот, порядка 500-700 м, точность попадания оказывалась выше, но у ТБ-3 перед остальными бомбардировщиками и так уже имелся козырь - малая скорость полета, которая работала на уменьшение разноса бомб. Поэтому переход на высоты, недоступные снарядам МЗА, мало сказывались на точности бомбометания с ТБ-3.

Для того, чтобы снизить эффективность воздействия зенитного огня, использовались различные приемы. При подходе к цели экипажам ТБ-3 рекомендовалось держаться "некруглых" высот. Расчет был на то, что дистанционные трубки, выставленные на "круглую" высоту, не дадут крупнокалиберному снаряду взорваться даже при прямом попадании в самолет. И нередко этот расчет оправдывался. Кроме того, имелось немало случаев, когда летчики, желая ввести в заблуждение зенитчиков противника, зажигали подвешенные под крыло посадочные ракеты "Хольт". Яркое пламя ракет создавало впечатление, что самолет горит, и зенитчики оставляли его в покое.

"Пассивными" методами меры борьбы с ЗА противника не исчерпывались. Еще в 1941 году некоторые экипажи приберегали несколько бомб для прожекторов противника, которые сбрасывали по ним, закончив бомбометание по основной цели. Иногда такие атаки имели определенный успех, зенитное противодействие уменьшалось. С начала 1942 г. эту инициативу узаконили: в тяжелобомбардировочных полках стали выделяться экипажи для борьбы с зенитками и прожекторными установками. На средства ПВО сбрасывались, как правило, РРАБы, снаряженные осколочными бомбами, фугаски ФАБ-50 и ФАБ-100. Зенитчики противника поменяли тактику - не стали вести огня до начала бомбометания, рассчитывая, ч то ТБ-3 пойдут на интенсивно подсвечиваемую ложную цель. Экипажи бомбардировщиков не сбрасывали все бомбы сразу, ожидая, что зенитчики не выдержат и проявят себя, открыв тем самым собственное положение как для лидирующего бомбардировщика, так и для подходивших следом самолетов.

Огонь из пулеметов по зенитным точкам и прожекторам велся при полетах на малых высотах. Однако отмечалось, что в 325 АП некоторые стрелки увлекались и открывали огонь даже с высот полета 2000-2500 м. Помимо того, что эффективность стрельбы с таких высот была нулевой, создавалась угроза поражения самолетов, подходивших к цели на меньших высотах. Однажды в боевом донесении 62 АД ДД появились строчки о том, что стрелки летящих выше бомбардировщиков, обстреливая прожектора, мешали выпол-

нять бомбометание. Поэтому в 1942 г. специальным приказом ведение пулеметного огня по зенитным точкам было ограничено по высоте.

ФОТОКОНТРОЛЬ РЕЗУЛЬТАТОВ БОМБОМЕТАНИЯ

К фотоконтролю результатов бомбометания тяжелобомбардировочные полки приступили неодновременно. 53 АД ДД занялась им только в январе 1943 г., получив ночные фотоаппараты НАФА-19. В 7-м полку дивизии было выделено два самолета фотоконтроля; для выполнения контрольных полетов назначены опытные экипажи Н. Бобина и В. Калыгина. 1 ТБАП результаты налетов не фиксировал. В 62-й авиадивизии фотосъемку результатов бомбометания проводили экипажи 250-го ТБАП: снимки, выполнявшиеся ими, отличались исключительно высоким качеством, так как фоторазведка входила в план УБП полка еще во время его пребывания на Дальнем Востоке. При выполнении фотографирования сбрасывались бомбы ФотАБ-35.

Методика выполнения фотоконтроля была следующей. Перед налетом к цели приходил самолет-контролер и производил ее фотографирование, затем отходил в сторону, и его экипаж наблюдал за действиями бомбардировщиков; штурман фиксировал на карте точки падения всех бомб, отмечая время возникавших при этом взрывов и пожаров. После завершения бомбометания, самолет-контролер проходил над целью и проводил повторное фотографирование. Ночной фотоаппарат НАФА-19 устанавливался в хвостовой части фюзеляжа (на самолетах 7 АП ДД) или в штурманской кабине (в 250 АП ДД).

ТРАНСПОРТНО-ДЕСАНТНЫЕ ОПЕРАЦИИ

Когда в предвоенный период некоторые авиационные командиры рассматривали ТБ-3 лишь как транспортник, считая его и в этой роли временной машиной (мол, куда ему тягаться с перспективным Ли-2), то и предполагать не могли, как будут развиваться события в первый год войны...

Днем 22 июня, выполнив рассредоточение, экипажи 7 ТБАП приступили к доставке на полевые аэродромы горючего для частей 1-го ДБАК (Северо-Западный фронт).

29 июня 1941 г. 14 ТБАП в составе 24 самолетов произвел выброску десанта в районе Слуцка. Это была первая за войну десантная операция.

В июле полки ТБ-3 перебросили в район Киева большую диверсионную группу. 3 ТБАП летом и осенью 1941 г. выполнял доставку горючего танкистам Западного фронта. С 30 августа по 10 сентября на участке Северо-Западного фронта 7 ТБАП сбрасывал грузы выходившей из окружения Лужской группировке. 3 октября 1941 г. 40 тяжелых бомбардировщиков доставили под Мценск танки Т-38, противотанковую артиллерию, грузовики, оружие, боеприпасы для высадившейся в этом районе 5-й воздушно-десантной бригаде. Ей была поставлена задача закрыть разрыв в обороне советских войск.

Большой вклад внесли ТБ-3 в организацию "воздушного моста" в Ленинград. В ноябре-декабре 1941 г. и начале января 1942 г. 7 ТБАП восемнадцатью самолетами, 14 ТБАП пятью самолетами 1-ой и 3-ей АЭ доставляли продовольствие в осажденный город. Чтобы увеличить полезную нагрузку, с бомбардировщиков сняли бомбодержатели, стремянки, часть оборудования.

В конце 1941 г. из четырнадцати экипажей 250-го полка и пяти экипажей 14-го полка была образована Группа тяжелых бомбардировщиков особого назначения. Группе поручили доставку горючего, авиамасла и антифриза базировавшимся на аэродромах Керченского полуострова 8, 12 и 347 ИАП. В Керчь, Багерово, на аэродром Семь Колодезей перевозились также подвесные баки, новые двигатели, прожекторные установки. Доставлялось пополнение, вывозились раненые.

Самолетами группы в тыл противника забрасывали десантников; им сбрасывались мины, боеприпасы, продовольствие; проводилась бомбардировка занятых противником станций Джанкой и Симферополь. Осень 1941 г. и зима 1942 г. в Крыму не отличались хорошей погодой; истребительная авиация противника была прикована к земле частыми

снегопадами, а в редкие летные дни действовала довольно пассивно. Однажды задержавшийся ТБ-3 производил выброску десанта в неприятельском тылу поутру. Заметив Bf 109, барражировавший в районе выброски, завершил десантирование и скрылся от преследования в облаках.

Но страдали от капризов погоды и воздушные гиганты. Мощные снегопады заваливали аэродромы снегом. Тогда на их расчистку бросали весь свободный наземный персонал и местных жителей. Без их непрерывного труда на летном поле трудно было бы осуществлять приказы командования. В большой степени интенсивность полетов ТБ-3 в Крыму связана с самоотверженностью людей, работавших на земле. Впрочем, так было и на других участках советско-германского фронта.

Крымская катастрофа весны 1942 г. вынудила командование сократить транспортные и десантные операции на полуострове. К июлю 1942 г. Группа тяжелых бомбардировщиков перебазировалась на аэродром Никифоровка, под Мичуринск (Центральный фронт). Экипажи влились в состав 62 АД ДД и приступили к нанесению бомбовых ударов по противнику, наступавшему на Воронеж. Полеты в Крым до осени 1942 г. продолжали осуществлять экипажи 325 АП ДД, но из-за большого удаления аэродромов базирования от Крымского полуострова это делалось с меньшей интенсивностью.

В двадцатых числах января 1942 г. началась подготовка авиаполков к Вяземской воздушно-десантной операции. Самолеты 1, 3, 7, 14 ТБАП и 4-й отдельной эскадрильи ВДВ (всего 25 ТБ-3) перелетали на аэродром Грабцево под Калугой. Сосредоточение шло медленно, размеры кораблей не способствовали обеспечению скрытности подготовки операции, и не удивительно, что их появление вблизи от линии фронта заинтересовало немецкую разведку.

Днем 27 января над Грабцево появился Bf 110. Зайдя со стороны солнца, сбил ЛаГГ-3, выполнявший пилотаж, и ушел. Не желая тратить силы без должной эффективности, немцы в тот же день провели доразведку цели. В 17.00 над аэродромом появились два Bf 110. Один из них, снизившись до бреющего, обстрелял корабли на стоянках, вызвав на себя огонь средств ПВО, другой же тем временем на высоте порядка 1000 м прошел над аэродромом, видимо, фотографируя его. В 19.30 над Грабцево появились бомбардировщики противника. Бомбовым ударом группе самолетов, обеспечивавших десантирование, был нанесен ощутимый урон. 1 ТБАП потерял 4 самолета, 3 ТБАП - 3, 14 ТБАП и 4-я отдельная эскадрилья ВДВ - по 2, был уничтожен один бомбардировщик из состава 7 ТБАП. При повторном налете немецкой авиации 3 февраля были сожжены еще два ТБ-3 - из состава 3 и 7 ТБАП, проходившие в Грабцево ремонт после налета 27 января.

Пришлось сдвигать сроки десантной операции и отказаться от идеи использования прифронтовых аэродромов. Выброску десантников под Вязьму проводили во второй половине февраля 1942 г., на этот раз самолеты взлетали с аэродромов Внуково и Люберцы.

К месту выброски ТБ-3 подходили на максимально возможной высоте. Не доходя 25-30 км до точки сбрасывания, приглушались моторы, и самолет снижался до высоты 300-600 м. Парашютисты покидали его через бомболюк и верхние турели стрелков. Доставлялось под Вязьму и тяжелое вооружение. Самолетами 3 ТБАП десантникам были доставлены аэросани.

Весна 1942 г. - время интенсивного использования ТБ-3. По ряду обстоятельств, наступавшие армии генералов Белова и Ефремова (Западный фронт) были окружены. Задачу обеспечения продовольствием и боеприпасами окруженных войск, а также выброшенных на их поддержку десантников, полки ТБ-3 выполняли до начала апреля 1942 г. Одновременно экипажи ТБ-3 бомбили части противника в Вязьме и Гжатске.

В апреле 1942 г. потребовалось оказать экстренную помощь войскам Северо-Западного фронта, удерживавшим в районе Демянска немецкую группировку. Наземные войска, ведшие боевые действия в болотистой местности, отрезанные от своих весенней распутицей, попали в тяжелое положение. На полки ТБ-3 легла задача бесперебойного снабжения окруженных всем необходимым для ведения боя.

Доставка грузов осуществлялась с 19 апреля 1942 г. челночными рейсами. Загруженные ТБ-3 взлетали с аэродрома Монино. На участке маршрута от станции Пола до места выброски пролетали на высоте 1000-1200 м по узкому коридору шириной 10-15 км; не раз подвергались обстрелу немецкими войсками, расположенными по обеим сторонам коридора. Прибыв к цели, самолеты снижались до высоты 150-200 м и выбрасывали груз в мешках с парашютной подвеской по выложенным сигналам из костров. Без парашютов груз сбрасывался с высот 20-50 м (иногда он приходил в упаковке из высокопрочной бумаги - конструкторы и в военное время искали пути удешевления десантных операций). Посадку самолеты совершали на аэродроме подскока Ям-Хотилово. Заправлялись, загружались и вылетали вторично той же ночью к линии соприкосновения войск. Произведя выброску на установленные площадки у деревень Ляховичи и Щелгуново, возвращались на аэродром Монино уже с рассветом следующего дня. И так ночь за ночью. Интенсивность полетов была очень высокой: отдельные экипажи (например, Н. Бобина из 7 АП ДД) совершали по три рейса за ночь, с двумя посадками на аэродром подскока.

Снабжение немецкой группировки из-за распутицы также осуществлялось по воздуху, с посадкой транспортных самолетов на грунтовый аэродром у с. Глебовщина. Зная о регулярных полетах ТБ-3 в данном районе, немецкая авиация, по-видимому, как только подсохли взлетные площадки, повела борьбу за местное господство в воздухе. Ночью в районе десантирования стали появляться немецкие истребители. Действовали они первое время нерешительно; после того, как стрелки бомбардировщиков открывали по ним интенсивный огонь, отваливали в сторону и уходили прочь. Но вскоре действия авиации противника активизировались. В районе выброски грузов ТБ-3 стали встречать патрулирующие Bf 110: подкарауливали их на высотах 1000-1500 м, чтобы при снижении корабля до высоты выброски 100-300 м нанести удар сверху. Попутно бомбардировались площадки десантирования, обозначенные кострами.

Не остались в долгу и экипажи ТБ-3, нанеся бомбовый удар по аэродрому немцев у с.Глебовщина. Было уничтожено до 10 самолетов Ju-52.

В мае 1942 г. полки ТБ-3 осуществляли снабжение кавалерийских частей Красной армии, совершавших рей по тылам немецких войск. Грузы доставлялись в район западнее Вязьмы, на площадки у деревень Б. Вергово, Глухово, Преображенское. Только за одну ночь на 4 мая они доставили 1,8 т боеприпасов, 6,7 т продуктов и 1 т горючего.

Эффективность этих полетов оценил в первую очередь противник: зависимость между интенсивностью полетов ТБ-3 и собственными потерями в боях с конниками оказалась прямой. И впервые с начала войны на уничтожение этого "воздушного моста" были брошены большие силы. Участились случаи невыполнения боевых заданий по причине сильного зенитного противодействия. Противником бомбардировались площадки десантирования. Для обнаружения в воздухе ТБ-третьих барражирующие истребители, едва только на площадках разводились сигнальные костры, сбрасывали САБы на высоте порядка 4000 м. Летящие ТБ-3 освещались, становились видимыми для ночных истребителей. В полках 53 АД ДД появились потери, правда, не столь многочисленные, как могло быть - сказывалась хорошая подготовка воздушных стрелков.

В августе 1942 г. полки ТБ-3 доставляли горючее для танкистов в район Ржева.

Участие в обороне Сталинграда ТБ-3 53-й и 62-й АД ДД начали с бомбежек переправ через Дон. Битва за Сталинград потребовала большого напряжения всех сил, и осенью 1942 года полки ТБ-3 в основном прекратили участвовать в десантных операциях, сосредоточившись на бомбардировке немецких войск.

В середине 1942 г. в 53 АД ДД состоялась конференция, на которой экипажи бомбардировщиков ТБ-3 делились своим боевым опытом. Частям, имевшим на вооружении этот тип самолета (а таковых к тому моменту на советско-германском фронте было 6), выдали рекомендации по его эффективному использованию.

Боевое применение тяжелого бомбардировщика ТБ-3. Часть 2

Источники:
Журнал "Мир Авиации", № 2'94, 2'97
Журнал "Авиация и Время", № 4'97

Владимир Котельников. Линкор сталинских соколов. "Авиация и Время", № 4'97 фрагмент

Содержание
В строю ВВС РККА
ТБ-3 в войнах и конфликтах 1937-1940 гг.
В небе Великой Отечественной
Приложение

В строю ВВС РККА

Быстрейшему внедрению ТБ-3 в эксплуатацию придавалось очень большое значение. Еще 1 апреля 1932 г. с одним из первых серийных самолетов ознакомили в Монино командный состав ВВС Московского военного округа. А с конца мая ТБ-3 начали поступать в эскадрильи тяжелобомбардировочных авиабригад (ТБАБ). Одной из первых их получила 3-я ТБАБ в Подмосковье, которую осенью перебросили под Хабаровск. В ноябре ВВС ОКДВА уже имели в своем составе 13 вполне боеспособных ТБ-3. 7 ноября два бомбардировщика 105-й ТБАЭ гордо проплыли над Хабаровском в сопровождении пятерки "крейсеров" Р-6. К концу года новая техника распространилась практически по всей европейской части страны, поначалу дополняя ТБ-1.

Четырехмоторные гиганты оказались достаточно устойчивы в воздухе и покладисты в пилотировании. Однако они обладали целым букетом заводских дефектов: "Наличие многих вмятин на обшивке, прорывов гофра, забоин, трещин около заклепок и в других местах, трещины в узлах, недотяжка болтов, отсутствие шплинтовки соединений...Бензиновые баки текут, главным образом по швам..." Краска, которой покрывали самолет, оказалась непригодной для металла - шелушилась, выпучивалась и облетала. Инструкция по эксплуатации грустно констатировала: "...окраска, легко сползающая под влиянием дождя, а зачастую и просто в полете, не может выдержать даже бережного обмывания мягкими тряпками..." Особые нарекания вызывала мотоустановка: разрушались водорадиаторы, текли и обрывались различные трубопроводы, ломались коленчатые валы. В строевых частях столкнулись и с другими неприятностями, например, трещинами в горизонтальных трубах тележек шасси. Свой вклад в эту картину внесли примитивные условия обслуживания на полевых аэродромах. Так, для того, чтобы собрать ТБ-3, в частях попросту копали огромную яму с профилированными откосами, укладывали туда секции и соединяли их болтами. Это было куда легче, чем изготовление сложной многоярусной системы козел, предписанной регламентом.

По регламенту, в комплект средств обслуживания ТБ-3 входили пять колесных и гусеничных машин, в т.ч. гусеничный трактор "Коммунар" для буксировки бомбардировщика по аэродрому. При его отсутствии обходились 40-50 красноармейцами, толкавшими машину под руководством старшего техника, следившего, чтобы самолет не разворачивали слишком круто - можно было свернуть крепления тележек. При наличии трактора потребность в "живой силе" сокращалась до 10-12 человек. Они "заносили" хвост самолета.

На земле ТБ-3 обслуживали пять механиков, которым хватало работы. Заправка только одного бензобака (с применением пневматики) занимала 3,5 ч - самолет потреблял до 380 л топлива в час. В систему охлаждения каждого мотора надо было влить 10-12 ведер воды (зимой - горячей). Моторы по инструкции полагалось заводить сжатым воздухом от аэродромного баллона. А если его под рукой не было, обходились резиновой петлей на

деревянной палке, которую дергали человек пять. Иногда к такому устройству припрягали лошадь. Храповики для автостартеров на втулках винтов ввели значительно позже.

За 1933 г. завод №22 выпустил 270 ТБ-3, еще 37 добавил завод №39. Это позволило насытить новыми бомбардировщиками ВВС, фактически впервые в мире создав соединения стратегической авиации - бомбардировочные авиакорпуса (БАК). Всего создали пять таких корпусов по 2-4 бригады в каждом. Поначалу они имели на вооружении и ТБ-1, и ТБ-3 различных модификаций, но постепенно четырехмоторные машины вытесняли ТБ-1 на роль учебных и военно-транспортных. В ноябре 1933 г. на Дальнем Востоке уже сосредоточили ударный "кулак" из 86 ТБ-3 (этому способствовала переброска из европейской части страны 41-й, 42-й и 43-й ТБАЭ).

Количество тяжелобомбардировочных бригад продолжало нарастать, а их самолетный парк существенно пополнился за счет ТБ-3 с моторами М-34 и М-34Р. Приоритет в их получении отдавался Дальнему Востоку, где обострялись отношения с Японией. К середине 30-х гг. там разместили несколько бригад ТБ-3: только под Владивостоком базировалось более 100 этих машин. Они являлись серьезным сдерживающим фактором для агрессивных устремлений страны восходящего солнца, чьи военные очень серьезно относились к "длинной руке" ВВС РККА. Так, оценивая потенциальные потери от удара этой группировки по району Токио, майор Катаока пришел к выводу, что ущерб вдесятеро превзойдет тот, что нанесло знаменитое землетрясение 1923 г. Противопоставить ТБ-3 японцам было нечего. В августе 1933 г. известный японский военный специалист Хирота предложил план нанесения упреждающего удара по аэродромам Приморья силами палубной авиации, не считаясь с возможными потерями.

Советская тяжелобомбардировочная авиация становилась грозной силой, В 1934 г. в маневрах Белорусского военного округа участвовало более 320 ТБ-3. А в 1935 г. количество этих четырехмоторных бомбовозов в строю ВВС РККА достигло своего пика - ими полностью или частично были вооружены 36 эскадрилий. Во время первомайского парада 1935 г. над Москвой прошли 72 туполевских гиганта. В 1936 г. началось формирование авиационных армий особого назначения (АОН). Каждая из них насчитывала 250-260 самолетов, в т.ч. 150-170 ТБ-3, а также располагала истребительной, разведывательной и легкобомбардировочной авиацией.

Разумеется, не все шло гладко. В полевых условиях выявилась слабость вилки хвостового колеса ТБ-3Р (этот дефект даже включили в список наиболее частых поломок), нередко встречались трещины в моторамах, нервюрах оперения, верхнем узле хвостовой колонки, деревянных винтах, наблюдалось смятие дисков колес. Довольно долго мучались с разрушением и течью водяных радиаторов: трещины возникали после 10-20 ч эксплуатации. В августе-сентябре 1936 г. только в одной 29-й ТБАБ было 12 таких случаев, в том числе 3 - с вынужденными посадками. В Ленинградском округе в июне 1937 г. из-за подобных неисправностей простаивало 39 ТБ-3Р (около половины всего парка). Имелись претензии и к оборудованию. Так, в Забайкалье фиксировали большой процент отказов радиостанций.

Боеспособность страдала от нехватки прицелов и некоторых типов приборов (в 23-й ТБАБ только 7 из 36 машин имели бомбовые прицелы). Но, несмотря на эти недостатки, самолет достаточно успешно осваивался в войсках, демонстрируя временами удивительные примеры эксплуатационной надежности и живучести в сложных ситуациях. В ВВС ОКДВА, например, ТБ-3 работали в условиях зимних полевых лагерей при температуре до -51°С.

ТБ-3 активно использовались в качестве транспортных машин, постоянно привлекались как для воздушно-десантных операций, так и для срочной переброски войск и грузов. В СССР фактически впервые в мире отрабатывались крупные парашютные и посадочные десанты с доставкой артиллерии и бронетанковой техники. В 1935 г. под Киевом ТБ-3 перевезли 3700 десантников с техникой, а на маневрах в Белоруссии - 5700 человек. Такие учения осуществлялись регулярно по всей стране. 29-я ТБАБ весной 1936 г. в рай-

оне станции Оловянная в Забайкалье комбинированным способом (на парашютах и посадочным методом на захваченный десантом аэродром) выбросила целый полк со станковыми пулеметами, противотанковыми, полевыми и безоткатными пушками. Тяжелобомбардировочные части активно привлекались и к снабжению войск в отдаленных районах Сибири, Дальнего Востока и Средней Азии. Одна только 29-я ТБАБ на Дальнем Востоке за 1938 г. перевезла 570 человек и 136,4 т грузов.

ТБ-3 ранних выпусков передавались и в авиашколы, в частности, в Ейскую и Оренбургскую. Интересно, что в 1936 г. в учебных заведениях провели эксперимент по переводу моторов М-17 на спирт. Но новшество не привилось - то ли это как-то отрицательно повлияло на двигатели, то ли механики потребляли спирт быстрее самолетов.

К 1938 г. ТБ-3 уже основательно устарел, но заменить его оказалось нечем. Самолет ДВА В.Ф.Болховитинова, являвшийся еще одной попыткой модернизации ТБ-3, успеха не имел. Создававшийся с 1934 г. ТБ-7 доводился очень медленно и попал в войска лишь в 1941 г. С весны 1938 г. часть полков и дивизий дальней авиации (в том году перешли на новую структуру ВВС) начала получать бомбардировщики ДБ-3. Например, в апреле 1936 г. их получила 26-я ТБАБ на Дальнем Востоке. Это вело к сокращению парка ТБ-3 в военной авиации, но машина Ильюшина не являлась полноценной заменой старому самолету, уступая, например, в грузоподъемности. Поэтому до самой Великой Отечественной войны четырехмоторные гиганты Туполева составляли костяк тяжелобомбардировочной авиации.

В частях, как могли, модернизировали ТБ-3. Старые пулеметы ДА заменялись частично или полностью на ШКАС, монтировались радиополукомпасы, хвостовые колеса-гусматики на ТБ-3Р меняли на пневматики, обеспечивавшие более мягкое движение. С середины 1940 г. на командирских самолетах стали устанавливать радиополукомпасы РПК-2Б. Но это, конечно, не могло компенсировать общей устарелости самолета.

ТБ-3 активно участвовали во всех крупных сухопутных и морских учениях. Например, в августе 1937 г. три бригады 4-го ТБАК в качестве условного противника имитировали "звездный" налет на Ленинград.

ТБ-3 в войнах и конфликтах 1937-1940 гг.

В 1937 г. ТБ-3 впервые попали на настоящую войну - шесть машин с моторами М-34РН вошли в состав военной помощи, направленной в Китай. Экипажи и наземный состав первоначально были советскими, их набирали из частей Московского военного округа, командовал группой тяжелых бомбардировщиков Г.И.Тхор. Самолеты получили китайские обозначения - белые 12-лучевые звезды на голубом фоне и бело-голубые полосы на хвосте. 20 мая 1938 г. все шесть бомбардировщиков поднялись с аэродрома под Ханькоу. Экипажи были уже смешанными - в них вошли китайские летчики и стрелки. ТБ-3 пролетели над всем островом Кюсю с юга на север. ПВО японцев молчала, не ожидая подобной наглости. Но вместо бомб вниз полетели листовки. Груз сбросили на Сасэбо, Нагасаки и Фукуоку. Этот рейд заставил японский генеральный штаб еще более уважительно отнестись к ВВС ОКДВА, способным поднять в воздух больше сотни тяжелых бомбардировщиков. В штабах авиачастей, дислоцированных на Дальнем Востоке, действительно лежали запечатанные пакеты с заданиями для соединений ТБ-3 по нанесению ударов по авиационным и морским базам, портам, складам, узлам железных и шоссейных дорог на территории Японии, Манчжурии и Кореи.

Но первые настоящие боевые цели ТБ-3 пришлось поражать на родной земле. Летом 1938 г. они участвовали в боях у озера Хасан. Чтобы выбить японцев с захваченных ими позиций на сопках Заозерная и Безымянная, сосредоточили мощный авиационный "кулак" из 250 самолетов. В их число вошли 60 ТБ-3 под командованием А.В.Коновалова. Вечером 6 августа вся эта армада обрушилась на траншеи, артиллерийские батареи и тылы японской армии. ТБ-3 шли в первой волне. Затем поддержку наступающих танков и пехоты обеспечивали в основном СБ и истребители, а ТБ-3 переключились на грузовые

перевозки. Наводнение отрезало советские войска от тылов, и самолеты везли к району боевых действий сухари, масло, крупу и махорку.

ТБ-3 применялись и на Халхин-Голе. Правда, их там было не так много: отдельная группа тяжелых ночных бомбардировщиков насчитывала 23 самолета. Она начала боевые операции в ночь с 7 на 8 июля 1939 г. Самолеты вылетали группами по 3-9 машин, но бомбометание каждый осуществлял отдельно. Брали по 2 т бомб, в основном калибра 100-250 кг. Сбрасывали их с высоты 1500-2000 м. Массированных налетов на Халхин-Голе не было, действия ТБ-3 в основном носили беспокоящий характер. Кроме этого, группа старых самолетов с моторами М-17 использовалась для санитарных и грузовых перевозок.

При вторжении в Польшу в сентябре 1939 г. в боевую готовность привели тяжелобомбардировочные полки в западной части СССР, ноТБ-3 никого не бомбили, а служили как транспортные. При этом одна машина совершила вынужденную посадку на германской стороне, но немцы ее потом вернули назад.

Зимой 1939-40 гг. без ТБ-3 не обошлись в войне с Финляндией (их, например, имел 9-й смешанный авиаполк). Работали они в основном по ночам, поражая крупные объекты в тылу противника, а перед прорывом линии Маннергейма переключились на бомбежку ее укреплений. Здесь они были незаменимы: ни один другой советский самолет не мог поднять 2000-кг бомбу. Но по большей части в ход шли ФАБ-250 и ФАБ-500. Высоты бомбометания были примерно те же, что и на Халхин-Голе. Массированного применения тяжелых бомбардировщиков не было. Использовались они также как транспортные и санитарные.

Финнам удалось сбить два ТБ-3. 13 февраля 1940 г. самолет 7-го тяжелобомбардировочного полка (ТБАП) был поврежден зенитной артиллерией после выброски грузов окруженной финнами советской части. Самолет сел на лед замерзшего озера. Финские солдаты бросились к машине. Ее экипаж принял бой. В живых остались только два раненых летчика, которых взяли в плен. Сам бомбардировщик был добит минометным огнем. 10 марта еще один ТБ-3 был сбит истребителем в районе Кеми. В обоих случаях тяжелые машины летали днем.

Во время присоединения к Советскому Союзу Бессарабии ТБ-3 7-го ТБАП высадили парашютный десант под Измаилом.

Отчетливо осознавая устарелость ТБ-3, командование ВВС РККА тем не менее не могло обойтись без этих машин. Уже утвержденное решение о снятии самолета с вооружения так и не было выполнено. Наоборот, в феврале 1941 г. вышло постановление "О реорганизации авиационных сил Красной Армии", в котором предписывалось сформировать еще пять полков на этих неповоротливых гигантах. Использовать ТБ-3 предусматривалось и как бомбардировщики, и как военно-транспортные самолеты.

В небе Великой Отечественной

На 22 июня 1941 г. в строю ВВС имелось 516 ТБ-3. Еще 25-ю располагала морская авиация. Находясь на относительно удаленных от границы аэродромах, эти машины избежали катастрофических потерь от первых немецких ударов. В итоге на начальном этапе войны они составляли довольно значительную часть бомбардировочной авиации, участвовавшей в боевых действиях. Например, в ВВС Западного фронта на 25 сентября 1941 г. имелось 25 ТБ-3 - около 40% всех находившихся там бомбардировщиков.

В условиях превосходства немцев в воздухе тихоходные гиганты были весьма уязвимы днем, но довольно успешно работали в темное время суток. Уже в ночь на 23 июня первые тяжелые бомбы обрушились на немецкие танки. Самолеты 3-го ТБАК без потерь нанесли удар по войскам противника в районах Сейма, Сопоцкина, Радина и Венгрова. На следующую ночь 1-й и 3-й ТБАП фугасными и кассетными бомбами атаковали немецкие аэродромы в Сувалках, Можедове, Бела-Подляске и Остроленке.

В ходе дневных вылетов, совершавшихся обычно без прикрытия, тяжелые бомбардировщики несли большие потери, особенно при бомбометании с малых и средних высот.

Так, днем 26 июня три ТБ-3 попытались разбомбить переправу через Березину - и все были сбиты. Правда, ночью летчики 1-го ТБАП все-таки выполнили эту задачу. Постепенно ТБ-3 переключились на операции только под покровом темноты. Они действовали на коммуникациях немцев восточнее Минска, на фронте под Могилевом, Галичем и Смоленском. В ночь на 12 июля 1-й и 3-й ТБАП организовали глубокие рейды на тыловые аэродромы противника. Неожиданность этого налета дала возможность нанести большие потери немецким бомбардировщикам. Интенсивность боевых операций была очень высока для машин такого класса: 30 и 31 августа ТБ-3 совершили до трех вылетов за ночь!

Авиация ЧФ использовала систему "Звено-СПБ". Для этих целей имелись шесть специально оборудованных ТБ-3 в 18-м транспортном отряде и 12 И-16СПБ в 32-м истребительном полку. Их применяли по целям, которые трудно было поразить другими способами из-за их удаленности или насыщенности средствами ПВО. Первым стал налет на Констанцу 1 августа 1941 г. Два ТБ-3 примерно в 40 км от цели сбросили по паре И-16. Истребители подожгли нефтехранилище и благополучно приземлились на промежуточном аэродроме под Одессой. В ходе второго налета на Констанцу были повреждены несколько судов в порту, но из шести истребителей назад вернулись только два. Наиболее известной стала операция против хорошо защищенного Черноводского моста через Дунай. Его бомбили дважды - 11 и 13 августа. В ходе первого налета удалось повредить центральный пролет и перебить шедший через мост нефтепровод. Во второй раз бомбы нанесли повреждения опорам моста. 18 сентября одним "Звеном-СПБ" были выполнены два вылета против понтонного моста через Днепр у Каховки, в результате которых две ФАБ-250 попали в переправу. Позднее удары наносились по нефтеперегонному заводу в Плоешти и плавучему доку в Констанце. Когда немцы подошли к Перекопу, "звенья" привлекли к атакам и ближайших целей, в частности механизированных колонн. Операции продолжались до осени 1942 г., когда из-за большой уязвимости носителей использование СПБ прекратили.

Велика была роль ТБ-3 и как транспортных самолетов. По ночам с них выбрасывали разведывательные и диверсионные группы в тылу врага. За август 1941 г. только 1-й ТБАП доставил за линию фронта 164 парашютиста. Привлекались самолеты этого типа к снабжению окруженных частей, причем иногда приходилось летать днем и без прикрытия. Так, в июле 1941 г. десять ТБ-3 сбрасывали боеприпасы в районе Гомеля. Их атаковали немецкие истребители. Бомбардировщики выстроились в оборонительный круг, снизившись почти до земли. Местность была открытой, и пилотам удавалось удерживать высоту порядка 50 м. В том бою стрелки истратили полностью патроны, но почти все атаки удалось отразить - немцы сбили лишь один самолет, остальные благополучно вернулись на базу.

За лето и осень 1941 г. несколько тяжелобомбардировочных полков перевезли на Западный фронт 2790 т грузов и 2300 человек. Большой вклад внесли ТБ-3 7-го ТБАП, 39-й ТБАЭ и транспортной эскадрильи Балтфлота в организацию "воздушного моста" в Ленинград. Чтобы увеличить полезную нагрузку, с бомбардировщиков сняли бомбодержатели, стремянки, часть оборудования. Впрочем, внешние бомбодержатели пригодились - на них возили танковые моторы. ТБ-3 брал четыре двигателя по 650 кг каждый.

Медлительные гиганты были уникальны по своим возможностям при доставке крупногабаритной техники. Если ПС-84 (Ли-2) мог принять на борт полевую или противотанковую пушку, то ТБ-3 на внешней подвеске доставляли различную колесную и гусеничную технику вплоть до легких танков. Между стойками шасси в собранном виде могли уместиться и грузовик, и зенитное орудие. Такие рейсы совершались даже в тыл противника, например, летом 1942 г. под Вязьму к конникам генерала Белова.

Любопытный эпизод связан с ТБ-3, захваченным немецкими мотоциклистами на аэродроме в Юхнове. Располагавшиеся неподалеку советские десантники на время отбросили вражеский авангард и встал вопрос - что делать с самолетом? Инструктор парашютно-десантной службы ст. л-нт Балашов, ранее летавший на легких самолетах, взялся пило-

тировать бомбовоз. С десантниками вернулся и техник самолета Кравцов. Вдвоем они подняли ТБ-3 в воздух и благополучно привели в Тушино.

И все же несколько машин попало в руки немцев, но нет никаких данных об использовании их противником. В целом ТБ-3 понесли значительные потери, и к 22 декабря на фронте осталось всего 84 таких самолета. Для пополнения в действующую армию направляли уже изрядно потрепанные бомбардировщики (как правило, с М-17Б или М-17Ф) из различных авиашкол. Так, в октябре 1941 г. в Челябинской школе стрелков-бомбардиров сформировали отдельную эскадрилью ТБ-3, которой командовал к-н В.П. Зайцев. В ноябре ее отправили на Западный фронт.

В начале 1942 г. в боевых условиях испытали радиоуправляемый ТБ-3. Группа спецназначения 81-й ДБАД попыталась разрушить "летающей бомбой" железнодорожный узел в Вязьме. Однако цель поразить не удалось. По одной версии, приемную антенну ТБ-3 перебило осколком зенитного снаряда, по другой - она сорвалась из-за обледенения. Самолет ушел в глубокий тыл противника и упал после выработки горючего. Вторая такая же машина погибла на земле при взрыве боеприпасов на соседнем самолете.

Зимой 1941-42 гг. ТБ-3 начали постепенно сменяться ПС-84 (Ли-2), а с конца 1942 г. и американскими С-47. Но архаично выглядевшие четырехмоторники Туполева еще надолго задержались в советских ВВС и как транспортные самолеты, и как ночные бомбардировщики. В январе 1942 г. они использовались для высадки десантов южнее Вязьмы (два батальона и один полк), а затем под Юхновом. В мае ТБ-3 53-й БАД сбрасывали грузы окруженным под Демянском войскам и только за одну ночь на 4 мая доставили 1,8т боеприпасов, 6,7 т продуктов и 1 т горючего. В июле эти машины участвовали в налетах на железнодорожный узел в Брянске, при этом сбросили одну ФАБ-2000, произведшую большие разрушения.

Временами ТБ-3 демонстрировали чудеса боевой живучести. Так, в 1942 г. при выброске десанта в районе Луги ТБ-3 к-на Я.И.Пляшечника был атакован двумя истребителями Bf-110. Горящий самолет на трех моторах вышел в заданный район и сбросил парашютистов, после чего летчикам удалось сесть на своей территории. В июле того же года на поврежденном ТБ-3 экипаж ст. л-нта И.Ф.Матвеева успешно отбомбился в районе Воронежа и, потушив пожар, вернулся на свой аэродром. Матвееву 18 августа присвоили звание Героя Советского Союза.

На фронте старались по мере сил усовершенствовать ТБ-3, в первую очередь его оборудование и вооружение. Бомбардировщики оснащали дополнительными пулеметами в бортах и под брюхом, ставили на старых машинах вместо открытых турелей Тур-5 башенные МВ-3 под пулемет ШКАС (иногда одну, иногда две - вместо каждой Тур-5). Встречались и самолеты с верхней турелью УТК-1 под пулемет УБТ. Меняли радиооборудование, прицелы, ставили радиополукомпасы РПК-2Б и РПК-10.

ТБ-3 53-й и 62-й БАД авиации дальнего действия (АДД) участвовали в оборонительном сражении под Сталинградом. Там они начали с бомбежек переправ через Дон. Годом позже бомбы ТБ-3 внесли свой вклад в победу под Курском, где совершил удивительный подвиг экипаж л-нта В.Безбокова из 7-го Гв. АП. На своей тяжелой машине он сел ночью с зажженными фарами на кукурузное поле во вражеском тылу, чтобы забрать летчиков другого самолета, приземлившихся с парашютами. В конце сентября 1943 г. ТБ-3 участвовали в высадке парашютного десанта на Букринском плацдарме под Киевом.

С начала 1943 г. ТБ-3 с фронта начали возвращать в летные училища. Так, в августе 1-й Гв. АП АДД передал 12 самых старых и изношенных машин в Челябинск. Там они использовались для обучения бомбометанию и воздушной стрельбе до самого конца войны. С конца 1943 г. ТБ-3 окончательно перешли на роль военно-транспортных машин, причем эксплуатировались преимущественно в тылу. В этом качестве многие из них пережили крах третьего рейха. Во всяком случае, в боевом составе 52-го Гв. ТБАП на 1 июля 1945 г. числилось 20 таких самолетов. Когда и где закончили свою биографию последние ТБ-3 - неизвестно...

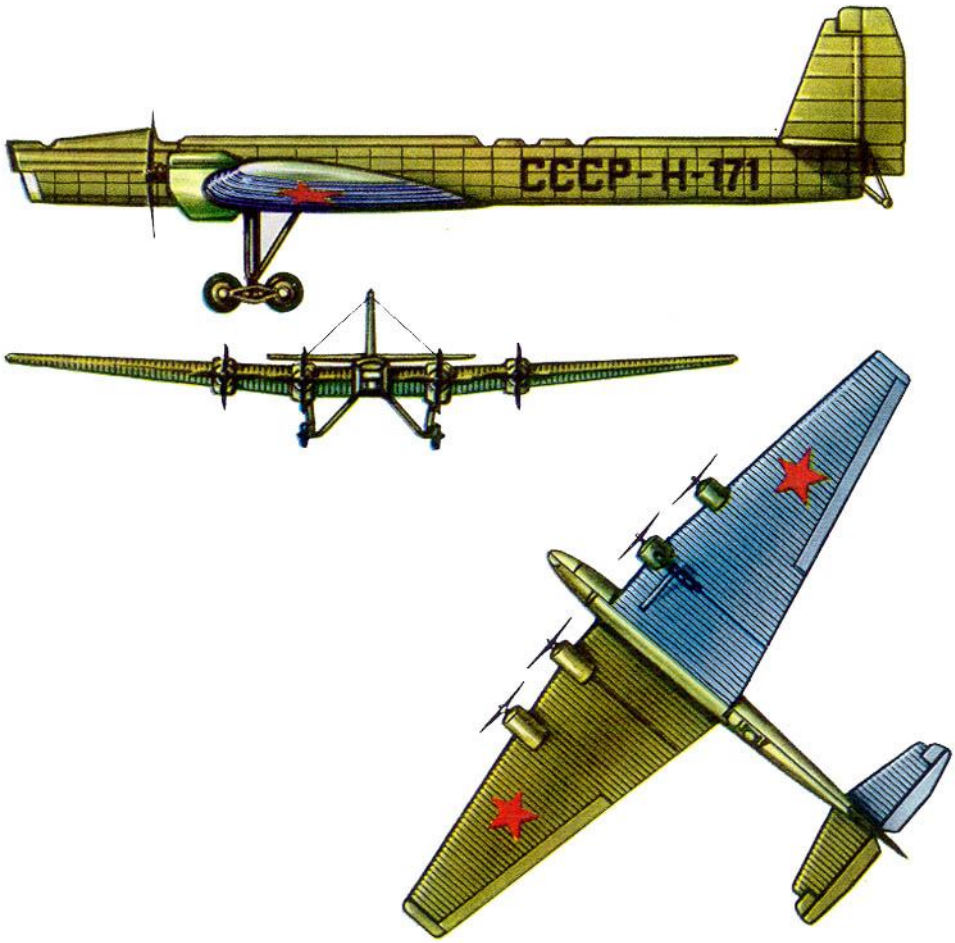
ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Несмотря на скептическое отношение к тихоходному гиганту, которое преобладало в начале войны, ТБ-3 показал себя весьма достойно и внес существенную лепту в дело Победы. Более того, самолет не был списан с боевой работы и по окончании войны - на ТБ-3 экипажи 52-го Гвардейского полка продолжали выполнять планы учебно-боевой подготовки вплоть до осени 1946 г.

Использованы материалы ЦАМО РФ.
Помощь при подготовке материала оказали: Л. Н. Агеев, С. С. Сугак, В. И. Калыгин.

Приложение.

ТБ-3



Тяжелый бомбардировщик, четырехмоторный цельнометаллический моноплан с неубирающимся шасси. Экипаж 6-8 чел. Спроектирован в АГОС ЦАГИ под руководством А.Н.Туполева. Первый полет опытный АНТ-6 совершил 20 марта 1931 г. Серийное производство начато в апреле 1932 г. Выпускался на заводах № 22 (Москва) № 39 (Москва), № 18 (Воронеж), № 31 (Таганрог). Всего построено 819 экз. Состоял на вооружении в СССР с мая 1932 г.

Основные серийные модификации:

- ТБ-3 с моторами 4хМ-17, М-17Б, М-17Ф, вооружение: 5х7,62;
- ТБ-3 с моторами 4хМ-34; вооружение: 8х7,62;
- ТБ-3Р с моторами 4хМ-34Р, новой хвостовой частью, оперением; вооружение: 8х7,62;

- ТБ-3Н с моторами 4хМ-34РН, одиночными колесами шасси, экра- нированными турелями; вооружение: 4х7,62; выпускался вариант самолета-носителя пикирующих бомбардировщиков И-16СПБ ("Звено-СП Б");
- ТБ-3 с моторами 4хМ-34ФРН/ФРНВ, увеличенным размахом крыла, измененными очертаниями стабилизатора, зализами между крылом и фюзеляжем; вооружение: 4х7,62.

Бомбовая нагрузка всех вариантов до 4000-5000 кг. Первое применение - летом 1938 г. в боях у оз.Хасан. В мае-сентябре 1939 г. использовался на Халхин-Голе, зимой 1939-40 гг. - в войне с Финляндией, летом 1940 г. - при присоединении Бессарабии. С июня 1941 г. по конец 1943 г. служил как дальний ночной бомбардировщик и транспортный самолет, далее - только в транспортных целях.

ТБ-3 сняли с производства в 1938 г., окончательно сняли с вооружения в СССР в 1946 г.

ТТХ ТБ-3 1935 г. выпуска

Размах крыла	41.85 м.
Длина самолета	25.18 м.
Моторы	4х970 л.с.
Взлетный вес	18877 кг.
Макс. скорость	288 км/ч.
Потолок	7740 м.
Дальность	960 км.