

2 ТРАНСПОРТ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

УДК 358.422

ИЗ ИСТОРИИ СОЗДАНИЯ ШТУРМОВИКА ИЛ-2

А. А. ГУРЕЦКИЙ

Белорусская государственная академия авиации, г. Минск

Идея создания самолета, воюющего над полем боя, совместно с наземными войсками, была высказана в Центральном комитете партии в 1936 году. В том же году ЦК партии решил провести конкурс на лучший моноплан-разведчик, ближний бомбардировщик и в т. ч. штурмовик под условным названием «Иванов» (имя проекту дал И. В. Сталин, используя свой телеграфный адрес) и составлены тактико-технические требования к нему. Целью конкурса, в котором приняли участие конструкторы Н. Н. Поликарпов, П. О. Сухой и И. Г. Неман, являлась замена устаревших разведчиков-бипланов Р-5, ССС и Р-Z [1, с. 86–89].

Строили «Ивановых» конструкторы Н. Н. Поликарпов, И. Г. Нейман, П. О. Сухой. В серию эти машины не пошли. В 1936–1937 годах под руководством Поликарпова был создан самолет ВИТ – воздушный истребитель танков. Однако тяжелый, неудобный... В боях на Халхин-Голе роль штурмовиков исполняли модернизации поликарповского разведчика Р-5 – Р-5Ш и Р-5ССС. Последний появился и в небе Испании как самолет поддержки наземных войск, но не справился со своими задачами.

Нужен был иной самолет. А какой, конструкторы не очень-то и представляли, ибо совместить в одной машине требования поддержки наземных войск и собственной живучести пока никому не удавалось. Поэтому возникло сомнение в правильности самой идеи создания такого самолета. Появились сторонники сокращения и даже ликвидации штурмовой авиации. Все неудавшиеся штурмовики были тяжелы, скорость их не превышала 250 км в час.

Не получались штурмовики и в технически развитом зарубежье. Американцы пытались решить проблему бронирования штурмовика еще в 20-е годы, но не смогли и стали разрабатывать пикирующий бомбардировщик. А похожий на торпеду с тупым носом и острым хвостом американский штурмовик УА-19 развивал недостаточную скорость. Немецкий «Хейнкель-118» обладал еще худшими летными качествами.

Немцы рассматривали решение проблемы поддержки наземных войск по двум направлениям: штурмовик или пикирующий бомбардировщик? Но под влиянием американского опыта, да и своих промахов в создании штурмовика построили пикировщик Ю-87, который успешно начал Вторую мировую войну, взаимодействуя с танковыми колоннами и ускоряя их продвижение. Однако истребители нащупали слабые места «Юнкерса», и эффективность его снизилась, а созданный в 1939 году опытный штурмовик «Хеншель-129» потерпел катастрофу... [2].

В докладной записке начальника ВВС РККА А. Д. Локтионова и члена Военного совета ВВС РККА В. Г. Кольцова в Комитет обороны при СНК СССР о перспективах развития военной авиации «исходя из опыта происходящей войны в Испании, Китае и тенденций развития воздушных флотов передовых капиталистических стран», а также «учитывая тактический, оперативный и стратегический характер театра будущей войны» было предложено создать одномоторный, маневренный самолет-штурмовик со следующими тактико-техническими характеристиками. «Одномоторный самолет со скоростью у земли 500 км/ч. Дальность до 1 тыс. км. Мотор воздушного охлаждения с обязательной броней для летчика и надежными, протестированными баками. Вооружение – два варианта: 1) 4 пулемета ШКАС у летчика, спарка у летчика-наблюдателя и держателя на 300–400 кг бомб (мелких, до 1 кг); 2) 2 пулемета ШКАС и 2 пушки ШВАК у летчика, спарка у летчика-наблюдателя и держателя на 300–400 кг бомб. Объекты: войска до армейских резервов, авиация во фронтовой полосе, железнодорожные полотна и мосты до радиуса действия самолета». В записке было предложено создать такой самолет на базе модифицированного самолета по проекту «Иванов» или создать совершенно новый самолет. Начальник ВВС РККА А. Д. Локтионов попросил руководство страны разрешить «построить несколько опытных образцов бронированного штурмовика со скоростью 350–400 км/ч на базе самолета разрабатываемого С. В. Ильюшиным [3, с. 9–46].

В своем письме от 2 февраля 1938 года на имя председателя Комитета обороны при СНК СССР С. В. Ильюшин писал, что «при современной глубине обороны и организованности войск, огромной мощности их огня (который будет направлен на штурмовую авиацию) штурмовая авиация будет нести очень крупные потери. Наши типы штурмовиков, как строящиеся в серии – «Вулти», ХАИ-5 (конструктор Неман), так и опытные – «Иванов» (конструктор Сухой) и «Иванов» (конструктор Неман) имеют большую уязвимость, так как ни одна жизненная часть этих самолетов – экипаж, мотор, маслосистема, бензосистема и бомбы – не защищена. Это может в сильной степени понизить наступательные способности нашей штурмовой авиации» и поэтому «сегодня назрела необходимость создания бронированного штурмовика или, иначе говоря, летающего танка, у которого все жизненные

части забронированы. Сознавая потребность в таком самолете, мною в течение нескольких месяцев велась работа над разрешением этой трудной проблемы, результатом которой явился проект бронированного самолета-штурмовика».

Для создания этого «выдающегося самолета, который неизмеримо повысит наступательные способности нашей штурмовой авиации, сделав ее могущей наносить сокрушительные удары врагу без потерь или с очень малыми потерями с ее стороны», он попросил руководство страны освободить его от должности руководителя главка авиационной промышленности СССР, «поручив мне выпустить самолет на государственные испытания в ноябре 1938 г. Задача создания бронированного штурмовика исключительно трудна и сопряжена с большим техническим риском, но я с энтузиазмом и полной уверенностью за успех берусь за это дело. Конструктор Ильюшин» [4, с. 2–4].

Эта машина была сделана в 1937 году, собрана в 1938 году, а в 1939 году испытана. В октябре 1939 года Владимир Коккинаки впервые поднял самолет ЦКБ-55 (так он сначала назывался) в воздух, сделал «коробочку» над аэродромом, посадил и, улыбаясь, показал большой палец: «Нормально!».

В конце февраля 1941 года опытный БШ-2 прошел заводские испытания, 20 марта завершились государственные испытания, но еще до их окончания, 10 марта на заводе выпустили первый серийный штурмовик.

Коккинаки испытал двухместный штурмовик, с двумя кабинами – для летчика и стрелка. Согласно правительственному заданию этот самолет создавался как штурмовик-бомбардировщик, а не штурмовик. Поэтому в нём, первоначально, была заложена дальность полета 800 км, в оба конца и еще, соответственно, какое-то время над целью. В эту характеристику самолет никак не укладывался, и единственным таким, паллиативным решением, Ильюшину пришлось убрать заднюю кабину стрелка и на ее месте установить 150-литровый дополнительный топливный бак, бронекорпус уменьшили, и самолет стал легче. Кабину пилота приподняли по отношению к мотору, чтобы обеспечить лучший обзор. И самолет, называвшийся тогда БШ-2 (бронированный штурмовик), приобрел характерный профиль, за который на фронте его прозвали «горбатым». В одноместном варианте штурмовик выдавал обещанные характеристики. Сколько ни бился Ильюшин, доказывая необходимость на борту воздушного стрелка, который будет прикрывать заднюю полусферу от истребителей противника, ничего не помогало [2].

Таким образом, за два с половиной года конструкторскому бюро под руководством С. В. Ильюшина, в непростых условиях, удалось создать уникальный самолет-штурмовик, который вошел в историю Второй мировой войны под названием «летающий танк».

Список литературы

1 Оборонно-промышленный комплекс СССР накануне Великой Отечественной войны (1938 – июнь 1941 г.): сб. документов. Т. 4 / под ред. А. К. Соколова ; сост. : Т. В. Сорокина [и др.]. – М. : Книжный Клуб Книговек, 2015. – 1120 с.

2 Чуев, Ф. И. Ильюшин / Ф. И. Чуев. – М. : Молодая гвардия, 1998. – 300 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://militera.lib.ru/bio/chuev/index.html>. – Дата доступа : 03.03.2019.

3 Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). – Ф. Р-8418. – Оп. 22. – Д. 261. – Л. 39-46. Подлинник.

4 ГАРФ. – Ф. Р-8418. – Оп. 22. – Д. 260. – Л. 2-4.

УДК 656.2:94(100) «1939/45»

О РОЛИ БЕЛОРУССКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Д. В. ЗАХАРОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

События, происходящие на железных дорогах нашей республики в годы Великой Отечественной войны – это яркий пример мужества и героизма в борьбе за свободу и независимость своей страны.

В годы войны особенно остро стала проблема безопасности движения, поскольку железнодорожникам приходилось обеспечивать работу под многочисленными обстрелами и бомбежками. Все силы были мобилизованы на поддержание, по мере возможности, бесперебойной работы железнодорожного транспорта. В тяжелейших условиях железнодорожники должны были обеспечивать перевозку военных и народнохозяйственных грузов.

Транспортная система в период 1941–1945 гг. выдерживала огромные нагрузки при значительной интенсивности движения и отсутствии новой техники. Положение значительно осложнялось необходимостью эвакуации. Чтобы обеспечить быстрое продвижение составов, железнодорожники меняли скоростное формирование поездов.

С первых дней войны воинские перевозки, количество которых значительно увеличилось, осуществлялись по новой системе организации движения поездов. График движения поездов в военное время в отличие от мирного был параллельным – времена хода по перегонам и на стоянках на станциях по техническим нуждам были приняты одинаковыми для всех поездов. Поезда имели одинаковый вес, что значительно облегчало их формирование и продвижение, а также обеспечивало минимальные простои на станциях. Параллельный график исключал обгон одних поездов другими, отцепку