

Большую роль в Победе в Великой Отечественной войне сыграла авиация. Но сегодня речь пойдет о самолете, который в некотором роде оказался «не в то время и не в том месте»



# Не ставший летающей крепостью

От «Ильи Муромца» до ТБ-3

Четырехмоторные самолеты впервые были поставлены в серийное производство именно в России. «Илья Муромец» и «Святогор» Игоря Сикорского произвели фурор в авиации. Четыре двигателя, пулеметы, больше тонны бомбовой нагрузки: остальные страны такое оснащение считали фантастикой... Меж тем уже в Первую мировую войну в российской армии воевало 50 таких машин.

Последователем Игоря Сикорского стал Андрей Николаевич Туполев, конструкторское бюро которого разработало сначала ТБ-1, а затем и ТБ-3. Невзирая на слабую даже по тем временам аэродинамику и устаревшую конструкцию, ТБ-3 успели повоевать в Великой Отечественной войне в качестве транспортного самолета, ночного бомбардировщика и разведчика. Однако такие машины были не более чем мишенями для истребителей.

## Стратегический бомбардировщик

КБ Туполева получило сложнейшее задание на разработку нового дальнего тяжелого бомбардировщика. Скорость машины должна была составлять 400 км/ч, дальность полета — 1200 — 3800 км, грузоподъемность — 2 тонны, практический потолок, то есть та высота, на которой са-

молет может лететь долго в штатном режиме, — 12000 метров. К счастью конструкторского бюро, в нем работал уже весьма опытный начальник конструкторской группы Владимир Петляков. Он предложил установить на самолете еще один двигатель. Причем винта этому агрегату не полагалось — он стоял внутри фюзеляжа и включался только на больших высотах, чтобы привести в действие компрессор.

Уже первый прототип самолета произвел ошеломляющее впечатление даже на бывалых летчиков. Самолет набирал высоту, поднимался на 12000 метров и со скоростью 400 километров в час мог лететь с тремя тоннами бомб больше трех тысяч километров. Это был первый в истории стратегический бомбардировщик. Чудо-машину, названную ТБ-7, практически сразу же приняли на вооружение.

Летчик-испытатель Марк Галлай вспоминал в одной из своих книг о том, как пилоты отзывались о ТБ-7, позволяющем летчикам быть практически в полной безопасности. «А что мне ПВО? — рассуждал один из них. — Зенитки до меня не достают, истребитель тоже вроде дохлой мухи: лети себе. Лишь бы кислорода хватило». Кстати, упоминание о кислороде говорит о том, что кабины летчиков были негерметичными. По этой же причине помимо кислородных масок экипажи экипировались еще и теплой одеждой.

## К СВЕДЕНИЮ

**Во время Великой Отечественной войны самолет Пе-8 применялся в основном для стратегических бомбардировок объектов тыла противника, например, во время первого налета на Берлин в августе 1941 года. Наряду с дальними средними двухмоторными бомбардировщиками тяжелый Пе-8 применялся также для нанесения ударов во фронтовой зоне и оперативных тылах противника: в августе 1942 года — в Сталинградской битве и летом 1943 года — в Курской битве. Снят с вооружения ВВС в начале 1945 года. После войны использовался для транспортировки грузов в Арктике.**

## Почему застрелился Каганович?

Возникает резонный вопрос: отчего же этот самолет, опередивший время, так и не стал решающим фактором Победы? Основных причин здесь две.

Первая. С 1938 года (именно тогда усовершенствованный дублер самолета прошел государственные испытания) и вплоть до начала войны руководство страны никак не могло определиться, насколько он вообще нужен. А когда нет политического решения, в технических вопросах тоже возникают проблемы.

Дальше — больше. Когда началась сборка первой серии самолетов, вдруг выяснилось, что центральный нагнетатель к этому самолету производить некому: завод-изготовитель назначен не был. В результате в центральном институте авиационного моторостроения имени Баранова было выполнено всего 6 экземпляров нагнетателя. Меж тем его отсутствие превращало самолет ТБ-7 в довольно заурядный бомбардировщик с практическим потолком в 7 — 8 тысяч метров.

На начало 1940 года ситуация была просто аховой: за два года завод № 124 в Казани выпустил 6 машин и еще столько же находились в разной степени сборки. Виновным «назначили» Михаила Кагановича, руководителя, отвечавшего за развитие оборонного сектора страны. Его сняли с должности и... отправили на должность директора все того же завода № 124. Кагановичу вменили вернуть обратно сборку ТБ-7, а также обязали рассмотреть возможности выпуска ТБ-7 с другими типами двигателей. Однако и здесь «не

срослось». Эксплуатация нового двигателя М-40 показала, что на больших высотах — свыше 5000 метров — при недостаточной точной ручной регулировке качества топливной смеси дизели глохли. А повторный запуск дизеля в полете силами экипажа был не всегда возможен.

Михаил Каганович застрелился в своем рабочем кабинете 1 июля 1941 года. Не дожидаясь, пока партия и народ спросят с него, наркома и директора завода, за явные недоработки. В феврале 1942 года в авиакатастрофе погиб Владимир Петляков. Уже после его гибели правительство приняло решение присвоить в соответствии с новой системой обозначений самолетам ТБ-7 обозначение Пе-8.

Советский Союз построил всего 97 Пе-8. И хотя изначально этот самолет был предназначен для действий в глубоком тылу врага, потери других наших самолетов в 1941 году заставили использовать Пе-8 в качестве дневного фронтового бомбардировщика. Вместе с тем Пе-8 стал «рабочей лошадкой» там, где от него этого в общем-то и не ждали. К примеру, перевозил экипажи английских летчиков, которые затем переносили в СССР самолеты, поставившиеся по ленд-лизу. Помимо этого на Пе-8 отработывались технологии, которые затем были применены в самолетах следующих поколений. Именно Пе-8 первым в истории осуществил полет с пятитонной бомбой в бомболоке. Этот опыт затем был использован конструкторами в реактивных стратегических бомбардировщиках.

Подготовил  
Анатолий КОНОНЕЦ

## ЯЗЫКОМ ЦИФР

## Как Ярославль эвакуированных принимал

В первые же дни войны в область стали поступать эвакуированные с оккупированных и прифронтовых территорий. С июня по сентябрь 1941 года наша область приняла более 67 тысяч беженцев.

Осенью 1941 года в регион хлынул непрерывный поток беженцев, в основном женщин с малолетними детьми, больных и стариков; в конце 1941 — начале 1942 года ежедневно прибывали 1,5—2 тысячи человек. В Ярославле были размещены 12 тысяч семей руководства Красной Армии. Общее число эвакуированных в области на апрель 1943 года составило 265 тысяч, из них 123 тысячи детей, большая часть которых прибыла из Ленинграда.

Большая часть эвакуированных приезжала через Ярославскую область транзитом. Так, за январь — апрель 1942 года через область прошли 268 эшелонов с 509 тысячами человек. За это время на эвакуационных станциях Всполье, Урочь и Буй с поездов сняли 4400 больных и 870 умерших. Всего за годы войны Ярославская область приняла, пропустила и разместила более 1 миллиона эвакуированных.

Для оставшихся без попечения родителей детей было организовано 214 детских домов, размещенных в клубах, бывших помещичьих усадьбах, колхозных домах, создавались новые дома малютки. Число детских домов и интернатов в сентябре 1941 года составляло 425, затем сократилось до 282 в июне 1943-го, а в июле 1945 года составляло 159. Число воспитанников в них, соответственно, в сентябре 1941 года составляло 70,4 тысячи, в июне 1943 года — 27,1 тысячи, а в июле 1945 года — 14 тысяч. При детских домах создавались подсобные хозяйства. За все время войны в Ярославской области было собрано 5808 л грудного молока для оставшихся без матерей младенцев.

Выявленные безнадзорники помещались в сеть приемников-распределителей. За 1942 год из 8,6 тысячи поступивших туда детей 2,8 тысячи были отправлены в детские дома, 2,4 тысячи трудоустроены.

В 1944—1945 годах Ярославская область приняла 19,2 тысячи репатриированных из Финляндии советских граждан (6 тысяч семей). Они обосновались в основном в Большесельском, Мышкинском, Первомайском и Угличском районах. А в сентябре 1945 года из Германии в Ярославскую область прибыло 330 репатриированных детей из Западной Украины и Западной Белоруссии.

Марина ИЛЬИНА

## ФАКТ

**В 1942 году СССР вел активные переговоры с союзниками. В политике, как мы все понимаем, мало договориться — нужно заверить все результаты подписями на соответствующих документах. Советская делегация во главе с министром иностранных дел Вячеславом Молотовым отправилась в путь на Пе-8, где для официальных лиц оборудовали шестиместную кабину. 19 мая делегация в полном составе прибыла в Северную Шотландию, а затем, после переговоров в Лондоне, добралась и до столицы США — Вашингтона. Обратные наши дипломаты летели тем же путем — и тоже без каких-либо инцидентов. Им просто неоткуда было возникнуть. Когда советские специалисты после Победы стали анализировать журналы слежения немецких ПВО, выяснилось, что ни прохода на запад, ни возвращения нашего самолета обратно немцы просто... не заметили. На ту высоту, на которую летал в 42-м Пе-8, их влияние не распространялось.**