

ГЛАВА 1

РАЗВИТИЕ САМОЛЕТОСТРОЕНИЯ В СССР ПОСЛЕ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

1.1. НАЧАЛО ГОНКИ ВОЗДУШНО-ЯДЕРНЫХ ВООРУЖЕНИЙ КАК ФАКТОР НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА В НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД «ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ»

Условия, в которых оказалась авиация к лету 1945 года, во многом напоминали обстановку после окончания Первой мировой войны: переизбыток военных самолетов и летчиков, необходимость резкого сокращения выпуска авиатехники и перевода авиапромышленности на мирные рельсы. Однако «застоя» в развитии авиации, характерного для начала 1920-х годов, не произошло. Этого не случилось прежде всего из-за иной политической ситуации. Если после Первой мировой войны казалось, что новый крупный военный конфликт невозможен, так как не осталось предпосылок для политического противостояния (на Западе охваченная хаосом революции и Гражданской войны Россия в расчет не принималась), то уже в ходе Потсдамской конференции «великих держав» летом 1945 года выявились резкие политические противоречия между СССР и бывшими западными союзниками. Началась затяжная «холодная война»¹.

Обострение политической ситуации послужило стимулом к развитию новейших вооружений, в частности — реактивной авиации. В связи с появлением в США атомной бомбы, единственным средством дос-

¹ Подробнее см.: *Уткин А.И.* Мировая «холодная война». — М.: Эксмо, Алгоритм, 2005.

тавки которой к цели в те годы был самолет, авиации придавалось особое значение¹.

«Холодная война» — так с легкой руки американского журналиста Уолтера Липпмана стал называться исторический период развития цивилизации, охватывающий почти полвека. Победители фашизма во Второй мировой войне раскололись на два противостоящих лагеря: социалистические государства во главе с Советским Союзом и капиталистические страны, возглавляемые Соединенными Штатами Америки.

Эпоха «холодной войны» разительно отличалась от довоенной конфронтации сил различной идеологической ориентации, а также от противоречий политического, экономического, геостратегического характера между отдельными государствами или коалициями предшествующих эпох.

Ее отличал глобальный размах соперничающих военно-политических блоков и появление таких видов вооружений, применение которых стало бы губительным для всего мирового сообщества. Характерными признаками «холодной войны» стали:

— появление сверхдержав — США и СССР, обладающих невиданной военной мощью;

— биполярность мира, разделенного на враждующие блоки, возглавляемые сверхдержавами;

— наличие ядерного оружия и средств его доставки у обеих сторон, что позволяло в считанные часы нанести громадный ущерб противнику;

— содержание в высокой степени боевой готовности крупных группировок войск (сил) обеими сторонами и непрерывное их совершенствование.

Это позволяло в течение десятилетий держать мир на грани ядерной войны. При этом воздушно-атомное, а затем ракетно-ядерное оружие, рассматриваемое в первые десятилетия «холодной войны» (40—60-е годы) как решающее средство победы во всеобщей ядерной войне, в последующем стало оружием сдерживания вследствие осознания неминуемости взаимоничтожения.

¹ *Соболев, Д.А.* Развитие самолетов мира. — М.: Русское авиационное общество (РУСАВИА), 2001. С. 384.

Кроме того, характерной чертой «холодной войны» явилось стремление противостоящих сторон заполнить стратегический и геополитический вакуум в странах «третьего мира», образовавшегося после распада колониальной системы.

Как никогда раньше, военная сила все больше вторгалась в политику, а ядерное оружие, по существу, стало особым инструментом политики. В связи с этим гонка вооружений в целях устрашения политического противника приобретала форму как открытого декларативного запугивания демонстрацией превосходящей ядерной мощи, так и скрытой, насколько это оказывалось возможным, подготовки новых средств вооруженной борьбы. Стороны стремились внезапно, в нужный момент продемонстрировать еще более устрашающее оружие, чем то, которое имел политический противник¹.

Историческая трактовка возникновения «холодной войны» широко представлена в современной историографии, причем как с американской², так и с противоположной стороны³.

«Атомные взрывы над Хиросимой и Нагасаки, — писал генерал М. Тейлор, — послужили ярким доказательством решающего значения стратегических бомбардировок. Атомная бомба усилила воздушную мощь новым оружием огромной разрушительной силы и вновь укрепила веру в то, что наши военно-воздушные силы обладают абсолютным оружием, которое позволит Соединенным Штатам навязать миру своего рода «Pax Americana» («мир по-американски»).

19 декабря 1945 г. президент США Г. Трумэн официально заявил в обращении к конгрессу: «Хотим мы этого или не хотим, мы обязаны признать, что одержанная нами победа возложила на американский на-

¹ Орлова А. С. Тайная битва сверхдержав. — М.: Вече, 2000. С. 5—6.

² См., например: Киссинджер Г. Дипломатия. — М.: Ладомир, 1997. С. 380—400.

³ См., например: Корниенко Г. М. «Холодная война»: Свидетельство ее участника. — М.: Международные отношения, 1995. С. 7—39.

род бремя ответственности за дальнейшее руководство миром»¹.

Историк-американист профессор Н.Н. Яковлев пишет: «Осенью 1945 г. американский герой войны генерал ВВС Дж. Дулиттл явился в комитет конгресса побеседовать о «национальной безопасности». Слушатели ловили каждое слово храброго воина: в начале тяжкого 1942 г. мужественный авиатор привел группу бомбардировщиков разбомбить Токио. Дулиттл, слов нет, знал свое ремесло, ему верили.

С невинной ухмылкой он объявил, что избавит высоких слушателей от технических деталей. «Ложные теории», кротко произнес он, порождают взгляд на карту мира в проекции Меркатора, а «теперь взгляните на полярную проекцию. Мы не знаем, кто наш будущий враг. Надеюсь, что у нас не будет нового врага, но мы должны считаться с возможностью — он объявится... Конечно, мы можем исключить определенные регионы и народы, которые никогда не будут потенциальными врагами Америки». Полярная проекция давала ответ, кто не подпадал под последнюю категорию: совсем поблизости от США — Советский Союз. Отныне американская граница «в воздухе», — сменив тон, рявкнул генерал и воззвал: «нужно догнать» по воздушной мощи потенциального противника. К этому присовокупил: «Большая часть рассуждений об этой самой «обороне» — пустозвонство, лучший вид обороны — хорошее нападение». Рассказав об экскурсии генерала в географию, американский историк Д. Ерджин вздохнул: «Самое странное в предложенной кампании — догонять-то было некого. Разведывательные данные самих ВВС не оставляли и тени сомнения: Россия на многие годы отстала от США в воздухе», имея в виду стратегическую авиацию.

Кампания, однако, нарастала. Устрашающими вестями о советской авиации напрочь разбомбили Америку. Один только пример: в передовой журнал «Авиэйшн уик» 2 апреля 1947 г. утверждал: в СССР «военная авиация более чем вдвое превосходит американскую...

¹ Цит. по: Орлов А.С. Тайная битва сверхдержав. С. 102—103.

Конгресс, пробудись!» Сенатор не из последних У. Остин — ему предстояло представлять США в ООН — серьезно настаивал в 1946 г.: в Советском Союзе армия-де в 10 млн человек и т.д. На глазах, с большой поспешностью сочинялся миф о «советской военной угрозе». Цели этой общеизвестной провокации во всей послевоенной истории США очевидны: этим мифом неизменно освящается бешеная, безумная гонка вооружений»¹.

Стратегическому противостоянию США и СССР посвящен ряд работ, где эта проблема освещается достаточно подробно². Достаточно хорошо известны и планы войны против Советского Союза, разрабатывавшиеся в США, в которых важнейшее место отводилось именно американской воздушной мощи.

Милитаристское мышление к концу Второй мировой войны подошло вплотную к идее соединения столь разрушительного оружия, как только что появившаяся атомная бомба, с таким средством ее доставки к цели, как стратегический бомбардировщик или ракета. Последняя в большей мере обеспечивала неотвратимость удара, но была еще очень и очень несовершенна. Главное внимание было уделено стратегической авиации.

Одновременно развивались и взгляды на боевое применение стратегических бомбардировщиков в новых условиях. В основе их, как и в годы Второй мировой войны, лежали основные положения так называемой «доктрины Дуэ». Бомбардировки городов и инфраструктуры страны считались главным способом боевых действий, а в стратегической авиации видели некую «абсолютную» силу.

Категориями «абсолютного» орудия мыслили и многие военные в США. (Кстати, и сегодня эти идеи живы. Например, в югославском конфликте 1999 го-

¹ Яковлев Н.Н. Силуэты Вашингтона: Полит. очерки. — М.: Политиздат, 1983. С. 86.

² См.: Советская военная мощь от Сталина до Горбачева. — М.: Военный парад, 1999. С. 19—24; 37—79; 553—605; Стародубов В.П. Супердержавы XX века. Стратегическое противостояние. — М.: ОЛМА-ПРЕСС, 2001. С. 10—76.

да бомбившая Сербию авиация НАТО, вооруженная «высокоточными» ракетами и бомбами, преподносилась миру как «орудие демократии»¹.)

Исходя из опыта атомных бомбардировок Хиросимы и Нагасаки, ставку в планируемой войне делали на атомные бомбы. Это нашло отражение в строительстве Вооруженных сил США. ВВС в целом, и особенно стратегическая авиация, все более выдвигались на ведущее место среди других видов вооруженных сил. В марте 1946 г. было создано Стратегическое авиационное командование (САК), в состав которого вошли 279 самолетов, в том числе 148 В-19. В 1947 году ВВС стали самостоятельным видом Вооруженных сил США².

15 ноября 1941 г. правительство США заключило контракт с фирмой «Консолидейтед» на постройку дальнего стратегического бомбардировщика, который мог бы, взлетев с аэродрома на американской территории, отбомбиться над Германией и вернуться. Естественно, без промежуточных посадок и дозаправок. В августе 1946 г. опытный В-36 поднялся в воздух³.

С появлением атомного оружия В-36 рассматривался как стратегический бомбардировщик, который мог держать под прицелом весь земной шар. Здесь уместно привести одно из высказываний президента Франклина Рузвельта, которое иногда называют принципом международной дипломатии: «...нужно разговаривать ласково, но держать наготове большую дубинку»⁴.

Большое влияние на судьбу В-36 оказал «Берлинский кризис» лета 1948 года и начавшаяся после него «холодная война». Именно она и стала причиной увеличения темпов производства и появления следующих модификаций бомбардировщика. Не последнюю

¹ Орлов А. С. Тайная битва сверхдержав. С. 104—105.

² Орлов А. С. Тайная битва сверхдержав. С. 118.

³ Колесников П. «Миротворцы» // Техника — молодежи. 1997. № 7. С. 18.

⁴ Чечин А., Окалелов Н. Большая дубинка. Стратегический бомбардировщик В-36 // Крылья Родины. 1997. № 7. С. 21.

роль сыграло и то, что командование сформировавшимися силами стратегической авиации поручили генералу Кертису Лимею, известному теоретику массированного применения стратегических бомбардировщиков. После того как В-36 стал основой САК (Стратегического авиационного командования), его стали называть «Писмейкер» — миротворец, хотя официально самолет назывался «Конкеррор» — завоеватель. Все бомбардировщики сводились в авиационные группы по 30 самолетов в каждой.

С этого момента программа строительства В-36 считалась самой приоритетной статьей военного бюджета США. В ее пользу свернули крупные программы военно-морского флота, которые дублировали выполнение задач «Конкеррора»¹.

В 1949 году специальный комитет во главе с генерал-лейтенантом Х. Хармоном разработал для президента (доложен 23 января 1950 г.) сверхсекретный доклад о возможностях США нанести поражение Советскому Союзу. В докладе указывалось, что если с помощью новых тяжелых бомбардировщиков В-36 удастся сбросить на объекты в СССР 200 атомных бомб, то в результате этого удара погибнет 2,71 миллиона человек, получат ранение 4 миллиона и «в огромной степени была бы осложнена жизнь 20 миллионов человек»².

В Англии также был создан новый стратегический бомбардировщик, который был прямым наследником знаменитого «Ланкастера». Конструкторы фирмы «Авро» вложили в него весь опыт, накопленный в процессе эксплуатации своих машин. Официальный заказ, сформулированный в 1943 году, предусматривал бомбардировщик, обладающий большими дальностью полета, потолком и бомбовой нагрузкой.

Первый «Линкольн» поднялся с неба 9 июня 1944 г. Машина вышла удачной, и ее запустили в производство. Война закончилась, и Королевские ВВС получили только 528 «Линкольнов», еще 54 сделали в Австра-

¹ Крылья Родины. 1997. № 7. С. 22.

² Орлов А. С. Тайная битва сверхдержав. С. 128.

лии. Вместе с некоторым числом американских В-29, названных британцами «Вашингтонами», «Линкольны» составляли основу бомбардировочной авиации до конца 50-х годов, когда на смену им пришли реактивные самолеты¹. Естественно, что угроза национальной безопасности Советского Союза требовала адекватного ответа.

В конце 1940-х годов был открыт новый фронт «холодной войны» — начались шпионские полеты авиации западных стран над советской территорией. Исследователь проблемы К. Пиблз пишет: «Первые послевоенные тайные полеты были совершены летчиками из подразделений американских ВВС, размещенных на Дальнем Востоке. Начались они весной 1949 года в ответ на блокаду русскими Берлина. Из 8-й тактической разведывательной эскадрильи, размещенной в Йокоте в Японии, были отобраны два лейтенанта, которые могли бы осуществить «разведывательный полет в высшей степени осторожно и квалифицированно» и собрать сведения о размещении советских ВВС на Дальнем Востоке. Одним из этих пилотов оказался лейтенант Брайс Поу. Самолеты RF-80, предназначенные для выполнения этого задания, были оснащены дополнительными топливными баками, позволявшими осуществить длительный полет, но увеличивавшими вес аппарата. По плану полетов предполагалось сначала пролететь над Курильскими островами и Сахалином, а впоследствии — над материковой частью СССР.

Поу и другой летчик получили инструкцию: если побережье будет чистым, войти в воздушное пространство Советского Союза, пролететь над целями и затем вернуться домой. В первый полет Поу отправился 10 мая 1949 года с базы Мисава в Японии и пролетел над Курилами, а 10 марта 1950 года он совершил первый полет над материковой частью СССР, над Владивостоком»². Впоследствии воздушная разведка

¹ Техника — молодежи. 1995. № 7. С. 19—20.

² Пиблз К. Тайные полеты. — Смоленск.: Русич, 2002. С. 15.

стран НАТО стала постоянно действующим фактором давления на советские воздушные рубежи.

Расходы на военные нужды после окончания Великой Отечественной войны в СССР сократились за три года более чем вдвое (с 13,8 млрд руб. в 1944 г. до 6,7 млрд руб. в 1947 г.). В последующие годы они начали постепенно медленно расти. Требовалось развить приоритетные направления в области вооружения и военной техники и преодолеть возникающие угрозы, связанные с монопольным владением США ядерным оружием и средствами его доставки. Однако темпы роста этих расходов были ниже темпов роста экономики, поэтому их удельный вес в национальном доходе постепенно сокращался: с 26,8 % в 1945 году он снизился до 12,2 % в 1947 году, а к 1960 году сократился до 7,9 %. Таким образом, нагрузка военных расходов на экономику страны постоянно падала¹.

Начатая в 1947 году «холодная война», накопленный в США в начале 1950-х годов значительный потенциал ядерного оружия и средств его доставки (стратегической авиации и средств передового базирования на окруживших СССР базах), ставшие известными американские планы ядерного нападения на СССР вынудили СССР принять ответные меры, отвлекли значительные материальные ресурсы от задач восстановления народного хозяйства и развития экономики. Ограниченность финансовых и других ресурсов в послевоенное время принуждала искать для достижения и поддержания стратегического паритета наиболее экономически эффективные пути решения задач и совершенствовать организацию руководства оборонным комплексом. Бытует мнение о том, что расходы на реализацию военных заказов не лимитировались и это породило кризисные явления в экономике страны. Может быть, под влиянием военно-политической ситуации эти лимиты в отдельные периоды и были увеличенными, — пишут авторы ста-

¹ См.: *Маслюков Ю.Д., Глубоков Е.С.* Планирование и финансирование военной промышленности в СССР // В кн.: *Советская военная мощь от Сталина до Горбачева* / Под ред. А.В. Минаева. — М.: Военный парад, 1999. С. 86.

тью о планировании и финансировании военной промышленности в СССР Ю.Д. Маслюков и Е.С. Глубоков, — создавали трудности для народного хозяйства, но они всегда ограничивались жесточайшим образом. От всех органов государственного управления, занятых в этой сфере, всегда требовался глубокий, объективный и комплексный анализ и всесторонний расчет экономических, социальных и политических последствий принятия тех или иных решений оборонного характера.

С необходимостью сделать принципиальный выбор приоритетных направлений по обеспечению обороны страна столкнулась под воздействием груза экономических проблем уже в первые послевоенные годы. Главная стратегическая цель в этот период — предотвратить реально нависшую над страной угрозу возникновения ядерной войны. Для ликвидации этой угрозы надо было устранить монополию США на владение таким оружием и возможность безнаказанно его использовать.

Первая часть задачи по ликвидации монополии США на владение ядерным оружием в короткие сроки была решена. В 1949 году была создана ядерная¹ и в 1953 г. — термоядерная бомба. В решении не менее сложной задачи — обеспечить гарантированную доставку оружия до возможных целей — работы шли по нескольким направлениям. Прежде всего продолжало развиваться традиционное средство доставки — авиация. В 1952 году начались полеты первого серийного стратегического бомбардировщика Ту-16², а в 1953 году — стратегического бомбардировщика М-4. Эти самолеты могли обеспечивать полеты на межконтинентальную дальность. Другое интересное направление — создание в ОКБ С.А. Лавочкина межкон-

¹ Подробнее об этом см.: Советский атомный проект. Конец атомной монополии. Как это было... — Нижний Новгород — Арзамас-16: Нижний Новгород, 1995.

² Подробнее см.: *Якубович Н.В.* Туполев Ту-16. Дальний бомбардировщик и ракетоносец / Н.В. Якубович, А.М. Артемьев. — М.: Астрель; Издательство АСТ, 2001. — 176 с. («Знаменитые самолеты»); Ту-16. Ракетно-бомбовый ударный комплекс советских ВВС // Война в воздухе. Выпуск 26.

тинентальной крылатой ракеты «Буря». Ракета успешно проходила летные испытания и могла быть использована для развертывания штатной системы вооружения. Третье направление — баллистические ракеты, стремительно развивающееся после принятия в 1946 году решений правительства о создании ракетной отрасли промышленности. С 1949 года начали испытываться ракеты среднего радиуса действия конструкции С.П. Королева, велась разработка межконтинентальных баллистических ракет.

Разработки по этим трем направлениям сами по себе требовали значительных материальных ресурсов, и это в условиях послевоенной разрухи. Еще больше средств было необходимо на развертывание и обеспечение их эксплуатации. В это время было принято правильное решение создавать ракетно-ядерный щит. Работы по другим интересным и важным направлениям были остановлены или замедлены. Споры о правильности такого выбора идут до настоящего времени, но выбор был сделан. Он определялся экономическими соображениями и возможностью реально продемонстрировать США неотвратимую потерю их неуязвимости.

Такие решения приходилось принимать неоднократно, искать наиболее оптимальные, учитывая эффективность и стоимость предлагаемых вариантов.

В подготовке таких решений, в разработке отдельных видовых и отраслевых аспектов проблем участвовали ведущие специалисты разных отраслей, крупные ученые, целые исследовательские коллективы, министерства и ведомства. Особая роль в беспристрастном взвешивании всех «за» и «против», в оценке различного рода проектов и предложений, объективном информировании правительства и ЦК КПСС о выбранном варианте решения принадлежала Государственной комиссии Совета министров СССР (ранее — Комиссия Президиума Совета министров СССР по военно-промышленным вопросам — ВПК) и Госплану СССР. Деятельность ВПК, как директивного правительственного органа, обеспечивала управление оборонным комплексом с целью поддержания его

высокого научного, технического и технологического уровня, адекватного текущим и перспективным задачам вооруженных сил страны. Решения ВПК по принципиальным вопросам принимались коллегиально. Ее членами были министры оборонных отраслей промышленности, заместители министров обороны, председателя КГБ, руководители оборонных комплексов Госплана СССР, Минфина СССР и др.¹

Политика в области стратегических вооружений была выработана не сразу. Советский Союз, создав атомную бомбу, стремился иметь такие бомбардировщики, которые могли бы поражать важные цели потенциального противника хотя бы на его передовых базах. Нужны были средства доставки атомного заряда до объекта удара. Советская авиация середины 1940-х годов имела в основном тактические бомбардировщики, предназначенные для поддержки сухопутных войск на театрах военных действий. Однако теперь нужны были такие самолеты, которые смогли бы донести атомную бомбу не только до глубокого тыла стран НАТО, но и до Американского континента. Таких самолетов не было. Американский истеблишмент удерживали в развязывании воздушно-атомной войны против СССР только мощные советские танковые армии, стоявшие в центре Европы.

В такой обстановке советское руководство торопилось создать бомбардировщик дальнего действия². Было принято решение скопировать американский В-29 — четыре самолета были интернированы на нашем Дальнем Востоке после их вынужденных посадок из-за повреждений, полученных при бомбардировках Японии.

¹ Советская военная мощь от Сталина до Горбачева. С. 87—88.

² Подробнее см.: *Котельников В.Р., Петров Г.Ф., Соболев Д.А., Якубович Н.В.* «Американцы» в России. — М.: Русское авиационное общество (РУСАВИА), 1999. С. 118—123; *Подретный Е.И., Серебрянская Г.В.* Советская авиационная промышленность в первую послевоенную пятилетку: проблема создания стратегического бомбардировщика // Клио. Журнал для ученых. № 1 (20). — СПб.: Нестор, 2003. С. 110—115; *Они же.* «Сверхкрепость» по-советски // Клио. 2004. № 1. С. 128—132.

В начале июня 1945 г. А.Н. Туполев и его первый заместитель А.А. Архангельский были вызваны в Кремль к Сталину. По воспоминаниям Александра Архангельского, Хозяин сразу перешел к сути дела: «Товарищ Туполев, мы приняли решение скопировать бомбардировщик В-29; подробности узнаете у Шахурина». Туполев, растерявшийся от столь неожиданного поворота событий, подавленно молчал. Тогда Архангельский, понимая, что никакие возражения уже не помогут, с деланным воодушевлением ответил, что «задание партии и правительства будет, безусловно, выполнено».

6 июня вышло решение Государственного Комитета Обороны (ГКО), согласно которому КБ Туполева поручалось организовать производство «близнеца В-29 — Б-4 («бомбардировщик четырехмоторный»)». Всем наркоматам, ведомствам, конструкторским бюро, заводам и другим организациям предписывалось скрупулезно, по требованиям КБ Туполева, воспроизвести буквально все, из чего состоял В-29: материалы, агрегаты и приборы. Заканчивалось это, надо сказать, историческое решение двумя пунктами: Туполеву — через год завершить выпуск всей технической документации, а директору Казанского авиазавода Окулову — еще через год построить первую серию из 20 машин.

Военные летчики перегнали три восстановленные «сверхкрепости» в Москву. То были не возможные носители атомных бомб, а обычные серийные самолеты. В самом большом ангаре на Центральном аэродроме первый самолет был полностью разобран, а «начинку» — приборы и оборудование — передали в специализированные организации. Второй самолет использовался для уточнения летных данных и тренировки экипажей будущих Б-4, а третий был сохранен как дубликат на случай аварии второго самолета.

Вскоре стало ясно, что без коренного изменения технологии наших авиационных и металлургических

¹ Об этом см.: *Ригмант В.* Встреча с Америкой // *Авиация и космонавтика* вчера, сегодня, завтра. 2001. № 9 (выпуск 73). С. 15—19.

заводов и других предприятий воспроизвести этот самолет не удастся. Подавляющее большинство технических решений, примененных фирмой «Боинг» при разработке В-29, были совершенно новыми для отечественной промышленности. В соответствии с личным указанием Сталина не допускалось ни малейшего отклонения ни в одной детали от американского образца. «Оргвыводы» по нерадивым или строптивым главным конструкторам и директорам заводов были жесткими: те из них, кто не желал копировать или только пытался доказать, что его собственная серийная разработка лучше американской, были уволены.

Таков был скрытый от постороннего взгляда драматизм ситуации: конструкторы были вынуждены «наступать на горло собственной песне» и копировать чужое, выдерживая сроки, указанные в решении ГКО, а они были чрезвычайно короткими. Понятна и отрицательная реакция руководства Министерства авиационной промышленности на указание Туполеву разработать новый вариант Б-4 — со значительно удлиненным бомбовым отсеком. Это означало бы полную перекомпоновку самолета, создание, по существу, новой конструкции и привело бы к срыву сроков. Так довольно болезненно началась взаимная притирка двух ведомств — атомного и авиационного. Столь «легкомысленное» отношение атомщиков к перedelке носителя говорит об их непонимании тогда тонкостей авиации и всей сложности «соединения» бомбы и самолета-носителя. Понимание приходило постепенно, в процессе совместной работы.

На Туполева и его ближайших помощников (Маркова, Кербера, Черемухина и других) свалилась тяжелейшая работа: координация деятельности многих отраслей промышленности, а главное — «вытягивание» их на современный технический и технологический уровень. Количество агрегатов и блоков, которые передавались Туполевым «смежникам» для изготовления, измерялось тысячами.

3 августа 1947 г. на традиционном воздушном параде в Тушино тройка самолетов Б-4 была впервые показана публике. Ценой невероятных усилий Со-

ветский Союз сумел за два года освоить сложнейшие технологии и дать своей военной авиации первоклассную машину. При постановке самолета на вооружение он был обозначен как Ту-4. П.В. Дементьев (тогда заместитель, а с 1953 года — министр авиационной промышленности) рассказывал, что это название дал сам Сталин, синим карандашом исправив в акте о государственных испытаниях «Б» на «Ту».

Всего с 1948 по 1952 год было выпущено около 850 машин. В историческом контексте видно, что создание и серийное производство самолета Ту-4 подготовило благодатную почву для подлинной революции в авиации — появления первого поколения советских реактивных самолетов, сначала военных, а затем пассажирских.

Сложность всей этой работы заключалась в том, что В-29 был напичкан массой датчиков, огромным количеством приборов, дистанционными следящими системами ведения огня и т.д. На советских самолетах этого тогда еще не было. Для того чтобы сделать точную копию В-29, пришлось заново создать новую авиационную промышленность, изучить американскую технологию.

И все-все это было сделано, причем в кратчайшие сроки.

Бомбардировщик Ту-4 мог действовать на расстоянии до 6000 километров, а это означало, что самолеты Ту-4, взлетая с баз на территории нашей страны и стран Восточной Европы, могли достигать целей в Западной Европе, на Ближнем Востоке и в Японии. Для того чтобы увеличить дальность их полета, уже в начале серийного производства Ту-4 было решено оборудовать самолеты системой дозаправки в воздухе.

На первых порах специалисты по дозаправке действовали на свой страх и риск. В июле 1949 г., впервые осуществляя автоматическую дозаправку, они сняли весь процесс на кинолентку¹. Туполев, узнав об этом, захотел познакомиться со столь перспективной работой.

¹ Подробнее об этом см.: *Шелест И.И.* Крыла на крыло. Изд. 2-е, доп. — М.: Молодая гвардия, 1977. С. 377—404.

В 1952 году после прохождения государственных испытаний система дозаправки «с крыла на крыло» была принята вначале на Ту-4, а затем на новых реактивных бомбардировщиках Ту-16. Однако даже с дозаправкой эти самолеты не смогли бы действовать по целям на территории США: топлива хватало только *туда*. Поэтому уже в 1948 году КБ Туполева получило задание на постройку сверхтяжелого четырехмоторного бомбардировщика с дальностью полета, достаточной для возвращения на свои аэродромы.

Кроме того, Ту-4 имел крупный недостаток, который в те годы пора было устранить. Это был поршневой (не реактивный) самолет, со сравнительно малой скоростью. А это значит, он был легкоуязвимой целью уже имевшихся на вооружении ряда стран реактивных истребителей, обладавших большой скоростью и высотой полета. Уязвимость поршневой авиации, в частности В-29, наглядно показала война в Корее, в годы которой советские реактивные истребители МиГ-15 успешно сбивали В-29.

Поэтому, чтобы быть на уровне века, надо было иметь современную реактивную авиацию. И конечно, в Советском Союзе передовая авиационная конструкторская мысль была направлена на решение этой проблемы. Конструкторские бюро А.С. Яковлева, А.И. Микояна, С.А. Лавочкина, А.Н. Туполева, С.В. Ильюшина, П.О. Сухого и другие разрабатывали проекты реактивных самолетов различного назначения. Уже в апреле 1946 г. состоялись испытательные полеты советских реактивных истребителей МиГ-9 и Як-15, а в праздник 1 Мая следующего года над Красной площадью во время воздушного парада пролетело более 100 реактивных самолетов.

Но это были истребители. Они, безусловно, увеличивали боевые возможности системы ПВО страны и поражения наземных целей на поле боя. Однако требовалось решать и другую задачу: создать реактивный бомбардировщик, который сможет донести атомный боезапас до объектов в глубине территории потенциального противника. Первым таким самолетом

стал Ил-28 с радиусом действия 650 километров и скоростью 900 км/ч¹. С аэродромов в Восточной Германии он мог наносить удары практически на всю глубину территории континентальных стран Европы англо-американской ориентации (с 1949 года — НАТО), а также Англии. Имея высокую скорость и большую высоту полета, такой самолет становился трудной целью для систем ПВО Запада².

Видимо, в связи с этим Сталин всячески способствовал тому, чтобы новый реактивный бомбардировщик поступал в войска в достаточных количествах.

Летчик-испытатель И.И. Шелест рассказывает любопытную историю, связанную с этим самолетом, которая заодно характеризует обстановку в авиационной промышленности периода сороковых годов. Речь идет о случае, когда возникла проблема с приемкой Ил-28 и требовались доработки многих машин. На открытом воздухе проделать это было невозможно. «Словом, требовалось установить побольше самолетов в ангар. И над этим у нас мудрили все, вплоть до директора института. А тут прикатил министр, ходит злой — не подойти...

Да, кто-нибудь и сдрейфил бы, не подошел, только не Петр Прокофьевич!.. (П.П. Прокофьев — бригадир рабочих-такелажников. — *Е.П.*) Он подошел к министру и говорит:

«Васильич, дашь на бригаду десять тысяч рублей, — это было еще до денежной реформы, — если мы установим двадцать четыре Ила?»

Дементьев взглянул на стоящих рядом работников серийного завода. Те переглянулись снисходительно, мол-де, чепуха.

— А как ты, Петр Прокофьевич, это сделаешь? — спросил министр.

¹ О создании этого самолета см.: Из истории советской авиации: Самолеты ОКБ имени С.В. Ильюшина / Г.В. Новожилов, Д.В. Лещинер, В.М. Шейнин и др. Под ред. Г.В. Новожилова. — М.: Машиностроение, 1990. С. 71—100.

² О самолете Ил-28 см.: *Якубович Н.* Фронтовой бомбардировщик Ил-28 // Крылья Родины. 2003. № 10. С. 2—10.

— Сделаем... Будут деньги?
— Будут.
— Как будут? По ведомости или сразу тут?
— Сразу, — сказал министр.
— Не обманешь, Васильич? — не унимался бригадир.

Дементьев приложил руку к сердцу.

— Что ты, Петр Прокофьевич!

Полчаса потребовалось для установки первого ряда машин.

По договоренности с механиками — те, плуты, конечно, все уже знали — на левых стойках шасси Илов было спущено давление, и они просели; крылья накренились, и получилось так, что крыло следующей машины перекрывало наполовину крыло предыдущей и так далее.

Дементьев посмотрел на это действие, подозревал порученца и отправил его тут же на своем автомобиле в министерство с запиской прислать ему лично и немедленно десять тысяч рублей»¹.

Мало кому известен приказ Сталина, относящийся к весне 1952 года: создать 100 бомбардировочных авиадивизий, укомплектованных реактивными бомбардировщиками. И хотя руководители ВВС пытались доказать главе государства, что потребность в таких самолетах, с учетом уже имевшихся, не превышала 60 дивизий, приказ начал выполняться. В штабе ВВС схватились за голову. Ведь кроме этих 100 дивизий, для обеспечения их деятельности нужно было сформировать не менее 30 истребительных дивизий прикрытия и до 10 полков разведывательной авиации, подготовить не менее 10 тысяч летчиков, штурманов, специалистов других профилей, выпустить 10 тысяч бомбардировщиков сверх плана, построить аэродромы, ангары, склады и т.п. Несмотря на протесты профессионалов, в штабе ВВС было создано

¹ См.: *Шелест И.И.* Лечу за мечтой: Повествование, навеянное хроникой опытного аэродрома. Изд. 2-е, доп. — М.: Молодая гвардия, 1989. С. 203—204.

уже специальное управление для решения этой проблемы.

Трудно сказать, чем бы кончилась вся эта затея, но уже в 1952 году с успехом прошел испытания более совершенный реактивный бомбардировщик Ту-16. Самолет уверенно держал скорость 1000 км/ч и летал на дальность 4000 километров. Сталин распорядился пустить его в серийное производство, не дожидаясь конца испытаний. И правильно сделал. Был разгар войны в Корее, возможность применения американцами атомной бомбы против Китая не раз обсуждалась в Вашингтоне — надо было показать, что при жесткой необходимости современная советская авиация донесет атомную бомбу до Англии и Франции. Приказ же в отношении создания громадного воздушного флота Ил-28 потерял актуальность, а со смертью Сталина перестал выполняться.

Таким образом, Советский Союз, приняв с начала «холодной войны» военно-стратегический вызов США, а позднее и НАТО, решил противопоставить их мощи военную мощь стран социализма. В ответ на политику Вашингтона «с позиции силы» Москва стала проводить свою силовую политику. Новые виды боевой техники во все возрастающих количествах стали поступать в армию и на флот. Создание блока НАТО привело к тому, что СССР с конца 40-х годов начал вновь увеличивать свои вооруженные силы. В 1952—1953 г. завершилась полная моторизация и механизация Советской армии, авиация была перевооружена реактивными самолетами, совершенствовался флот¹.

В 1940-е годы открылось еще одно направление в гонке авиационных вооружений — строительство реактивных самолетов, в первую очередь, истребителей.

Как известно, лидерами в области реактивного самолетостроения в годы войны были две страны: Германия и Англия. Немецкий Ме-262 и английский «Метеор» поступили на вооружение в 1944 году. Это были

¹ Орлов А. С. Тайная битва сверхдержав. С. 142—148.

двухдвигательные самолеты с прямым крылом, на котором располагались гондолы силовых установок. Немецкие турбореактивные двигатели (ТРД) имели схему с осевым компрессором, английские — с более простым, центробежным.

Вскоре после войны реактивные самолеты появились на вооружении США и СССР. Англичане предоставили американцам свою технологию производства реактивных двигателей, в качестве консультантов выступали вывезенные из Германии видные конструкторы и ученые. В СССР же приходилось довольствоваться изучением и копированием немецких трофейных ТРД. Если добавить к этому необходимость восстановления разрушенной войной промышленности, то не приходится удивляться, что первые реактивные истребители появились в Советском Союзе примерно на год позднее, чем в США (скорее вызывает удивление и восхищение столь быстрое появление в СССР боевых реактивных самолетов — в 1946 году: в намного более благополучной Франции серийные самолеты с ТРД появились только в 1949 году)¹.

Переход на реактивную тягу потребовал решения множества технических проблем, таких как перекомпоновка самолета в связи с установкой ТРД, создание новых, более скоростных профилей, разработка усовершенствованных средств спасения и жизнеобеспечения пилота, защита планера самолета от действия реактивной струи, принятие мер против затягивания самолета в пикирование на больших скоростях. Рассмотрим, как решались эти и другие задачи.

1.2. ОТЕЧЕСТВЕННОЕ САМОЛЕТОСТРОЕНИЕ ПОСЛЕ ОКОНЧАНИЯ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Состояние самолетного парка Военно-воздушных сил СССР после окончания Великой Отечественной войны вызывало серьезные опасения у тогдашнего политического и военного руководства страны. Это видно из служебной записки главнокомандующего ВВС

¹ *Соболев, Д.А.* История самолетов мира. С. 384.

Красной армии главного маршала авиации А.А. Новикова¹ наркому обороны Советского Союза И.В. Сталину². Характеризуя самолетный парк советских ВВС, А.А. Новиков отмечал, что «наша стратегическая авиация имеет на вооружении сильно устаревшие самолеты Ил-4, Ли-2, Ер-2, которые совершенно не отвечают современным боевым требованиям, а НКАП (Наркомат авиационной промышленности. — *Е.П.*) до сих пор не дал ни одного опытного современного многомоторного самолета³.

¹ Новиков Александр Александрович (1900—1976). Главный маршал авиации (1944 г.), дважды Герой Советского Союза (17 апреля и 8 сентября 1945 г.); член КПСС с 1920 года. Родился в деревне Крюково (ныне Костромской области) в крестьянской семье. В Советской армии с 1919 года. В Гражданскую войну — командир взвода, роты и батальона. Окончил курсы «Выстрел» (1922 г.), Военную академию им. М.В. Фрунзе (1930 г.). После окончания академии был направлен в штаб стрелкового корпуса, в 1933 году переведен в ВВС. С 1938 года — начальник штаба ВВС Ленинградского военного округа. В советско-финляндскую войну 1939—1940 гг. — начальник штаба ВВС Северо-Западного фронта. С 1940 года — командующий ВВС Ленинградского военного округа. Во время Великой Отечественной войны командовал ВВС Северного (с августа 1941 г. Ленинградского) фронта, с апреля 1942 года и до конца войны — командующий ВВС (одновременно в 1942—1943 гг. замнаркома обороны по авиации). Как представитель Ставки ВГК координировал боевые действия нескольких фронтов в Сталинградской и Курской битвах, в операциях по освобождению Северного Кавказа, Украины, Белоруссии, Прибалтики, при штурме Кёнигсберга, в Берлинской операции. Руководил организацией воздушной блокады окруженных войск противника под Сталинградом, разгромом авиации противника в воздушном сражении на Кубани. При его участии осуществлялся переход советской авиации на однотипные авиасоединения (бомбардировочные, штурмовые и истребительные), на новую организационную структуру (создание воздушных армий, авиакорпусов). После войны — на командных должностях в ВВС. С марта 1946 по июнь 1953 г. был необоснованно репрессирован, находился в заключении. Реабилитирован и назначен командующим Дальней авиацией. В 1954—1955 гг. — зам. главнокомандующего ВВС.

² См.: Неизвестные страницы истории ВВС // Вестник воздушного флота. 2002. Июль—август. С. 36—43.

³ Об этом, в частности, см.: *Подретный Е.И., Серебрянская Г.В.* Советская авиационная промышленность в первую послевоенную пятилетку: проблема создания стратегического бомбардировщика // Клио. Журнал для ученых. СПб.: Нестор, 2003. № 1 (20), С. 110—115.

Наша оперативно-тактическая авиация имеет на вооружении машины, уже отстающие по скоростям, по боевому оборудованию и через один, максимум два года будет малоэффективным средством как нападения, так и защиты, т.е. может повториться 1941 год, когда наша авиация имела много старых самолетов (И-15, И-153, И-16, СБ и др.), но не в состоянии была дать эффективную защиту и нападение, несмотря на хорошие летные кадры.

В этих условиях ясно, что количественная сторона не решает вопроса, *необходимо поднять качество и культуру авиатехники и ее производства* (курсив мой. — Е.П.).

В чем состоит отставание нашей авиационной техники, которое, естественно, все более и более будет сказываться на боеспособности всех видов авиации наших Вооруженных сил (ВВС КА, ВВС ВМФ, ВВС ПВО) и какие, на мой взгляд, необходимо принять меры?

ПО САМОЛЕТОСТРОЕНИЮ. В настоящее время Военно-воздушные силы Красной армии имеют только один вид истребителя — фронтовой (Як-3, Як-9 и Ла-7). Других же типов истребителей — высотных, перехватчиков, ночных и дальнего сопровождения бомбардировщиков фактически у нас нет. Имеющийся истребитель сопровождения Яковлева современным боевым требованиям не удовлетворяет из-за недостаточной дальности, низких летных качеств, малой мощности огня и отсутствия специального оборудования на дальние расстояния. Максимальная скорость у самолета Яковлева 1810 км, у Лайтнинга¹ — 3600 км; максимальная скорость у самолета Яковлева 584 км, у Лайтнинга — 663 км; вооружение у самолета Яковлева 1 пушка и 1 пулемет, у Лайтнинга — 1 пушка и 4 пулемета.

Современный самолет с бензиновым мотором можно поднять на большую высоту только при наличии

¹ Американский двухмоторный истребитель Lockheed P-38 «Lightning».

турбокомпрессора¹. Отработка же турбокомпрессора — этого решающего агрегата высотного самолета идет в авиационной промышленности чрезвычайно медленно, и отработанных образцов у нас на вооружении до сих пор нет.

Работа конструктора Микояна над высотным истребителем не дает нужных результатов главным образом потому, что конструктор Микулин подает ему, как правило, недоведенные моторы АМ-39 и АМ-42 с турбокомпрессорами. Эта же самая причина тормозит выпуск в свет более усовершенствованного бомбардировщика Туполева с моторами АМ-39тк и АМ-42тк»².

«ПО НОЧНЫМ ИСТРЕБИТЕЛЯМ. Во время войны получили развитие двухмоторные ночные истребители, применявшиеся против дальних бомбардировщиков ночью и днем в условиях плохой видимости, для чего на них устанавливалась специальная радиолокационная аппаратура.

В США имеется специальный ночной истребитель Р-61, выпускаемый серийно³. Самолет имеет: два мотора, полетный вес 13,5 тонны, максимальная скорость на высоте 595 км, продолжительность полета 5 ч 54 мин, вооружение 4 пушки и 2 пулемета.

Наши Военно-воздушные силы не имеют на вооружении двухмоторного истребителя с радиолокационной аппаратурой и электрифицированным пулеметно-пушечным вооружением. Такой самолет нам крайне необходим, в особенности для истребительной авиации ПВО, как одно из средств борьбы с дальними бомбардировщиками.

ПО РЕАКТИВНОЙ ТЕХНИКЕ. За годы войны состояние реактивной техники значительно улучшилось. В деле практического освоения реактивных дви-

¹ О состоянии отечественного моторостроения в годы Великой Отечественной войны см.: *Котельников В.* Моторы большой войны // Крылья Родины. 2002. № 7.

² Вестник Воздушного Флота. 2002. Июль—август. С. 37.

³ Подробнее см.: *Соболев Д.А.* История самолетов мира. — М.: Российское авиационное общество (РУСАВИА), 2001. С. 338.

СОДЕРЖАНИЕ

Глава 1. РАЗВИТИЕ САМОЛЕТОСТРОЕНИЯ В СССР ПОСЛЕ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

- 1.1. Начало гонки воздушно-ядерных вооружений как фактор национальной безопасности Советского Союза в начальный период «холодной войны» 5
- 1.2. Отечественное самолетостроение после окончания Второй мировой войны 24
- 1.3. Освоение новой техники самолетостроительными заводами СССР в первые послевоенные годы. 61

Глава 2. НАЧАЛО РЕАКТИВНОГО МАРАФОНА

- 2.1. Новые двигатели, новые самолеты 150
- 2.2. Массовое производство истребителей МиГ-15 — новый этап в развитии отечественного самолетостроения . . . 175
- 2.3. Проблемы внедрения новых технологий и повышения качества в работе авиастроительных заводов в первой послевоенной пятилетке 221

Глава 3. ПОКОРЕНИЕ СВЕРХЗВУКА

- 3.1. Особенности развития отечественного самолетостроения в начале 1950-х годов 236
- 3.2. Авиастроительная промышленность СССР осваивает производство всепогодных истребителей-перехватчиков. . 254
- 3.3. МиГ-19 — первый отечественный серийный сверхзвуковой истребитель 276

Глава 4. ХОЖДЕНИЕ ЗА ДВА МАХА

- 4.1. Оборонная политика советского руководства в условиях гонки авиационно-ядерных вооружений в середине 1950-х — начале 1960-х годов. 350
- 4.2. Некоторые особенности развития отечественного самолетостроения во второй половине 1950-х годов 367

Глава 5. ОСНОВА СОВЕТСКОЙ ВОЗДУШНОЙ МОЩИ 1960-Х ГОДОВ

5.1. МиГ-21 — «политическое оружие».....	406
5.2. ОКБ П.О. Сухого — «выход из тени».....	480
5.3. Су-7Б — истребитель-бомбардировщик.....	496
5.4. Отечественное самолетостроение и развитие авиационных комплексов перехвата в СССР.....	519
Заключение	568