

Николай Якубович

**Первый реактивный
бомбардировщик**

Ил-28



АТОМНЫЙ «МЯСНИК» СТАЛИНА



Николай Якубович

**ПЕРВЫЙ
РЕАКТИВНЫЙ
БОМБАРДИРОВЩИК
ИЛ-28**

АТОМНЫЙ «МЯСНИК» СТАЛИНА

Москва
«Яуза»
«ЭКСМО»
2013

Оформление серии *П. Волкова*

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *В. Платонова*

Якубович Н. В.

Я 49 Первый реактивный бомбардировщик Ил-28. Атомный «мясник» Сталина / Николай Якубович. — М. : Яуза : Эксмо, 2013. — 80 с. — (Война и мы. Авиакolleкция).

ISBN 978-5-699-68115-0

Этот легендарный самолет стал первым реактивным фронтовым бомбардировщиком, а затем и носителем первой советской серийной атомной бомбы, приняв участие в ядерных испытаниях под Семипалатинском и единственных войсковых учениях с применением атомного оружия на Тоцком полигоне. После первого публичного показа Ил-28 на майском параде 1950 года натовское командование присвоило этому самолету кодовое имя Butcher («Мясник», «Палач»), но позднее переименовало в Beagle («Гончая»). Отличные летные данные, надежность, низкая цена (двухмоторный Ил-28 был дешевле одномоторного МиГ-15), современное оборудование («ил» имел радиолокационный прицел, которого не было у его ближайшего конкурента британской «Кан берры», а американцам до середины 1950-х гг. вообще не удавалось запустить в производство реактивный фронтовой бомбардировщик) — создатели советского авиашедевра получили Сталинскую премию по заслугам. В общей сложности было выпущено более 6000 Ил-28 (не только бомбардировщиков, но и торпедоносцев, разведчиков, постановщиков помех, зондировщиков атмосферы и т. п.), которые поставлялись в 20 стран, от Польши и ГДР до Кубы, Индонезии, Северной Кореи, Марокко, Вьетнама, Нигерии, Сомали и даже Финляндии, а Чехословакия и Китай наладили собственное производство этих самолетов.

Боевое крещение Ил-28 принял в 1956 году в Венгрии, где перешедшие на сторону мятежников венгерские летчики пытались бомбить наши переправы через Тису, а советский разведчик Ил-28Р, выполнявший аэрофотосъемку военных объектов, был сбит венграми над о. Чепель (погибший экипаж посмертно удостоен звания Героев Советского Союза). В том же году египтяне применяли Ил-28 в зоне Суэцкого канала — впрочем, без особого успеха (сказалась слабая подготовка арабских пилотов), но и израильская ПВО оказалась не способна поражать такие цели. Во время следующей арабо-израильской войны 1967 года большая часть египетских и сирийских «илов» была уничтожена на аэродромах. Участвовали Ил-28 и в гражданской войне в Йемене, и в боевых действиях иракских войск против курдских повстанцев, а их «лебединой песней» стал Афганистан, где на «илах» воевали не советские, а афганские экипажи (в СССР самолет был давно снят с производства, но именно эти старые машины оказались «самыми подходящими для действий в горной местности»).

**УДК 355/359
ББК 68**

ISBN 978-5-699-68115-0

© Якубович Н. В., 2013
© ООО «Издательство «Яуза», 2013
© ООО «Издательство «Эксмо», 2013

Оглавление

ПРЕДИСЛОВИЕ	5
ГЛАВА 1. ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ	6
ГЛАВА 2. СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО	18
ГЛАВА 3. БЛИЖАЙШИЕ ЗАРУБЕЖНЫЕ АНАЛОГИ	22
ГЛАВА 4. УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫЙ САМОЛЕТ ИЛ-28У	25
ГЛАВА 5. НОСИТЕЛЬ АТОМНОЙ БОМБЫ	28
ГЛАВА 6. В ИНТЕРЕСАХ ВМФ	31
ГЛАВА 7. РАЗВЕДЧИК ИЛ-28Р	36
ГЛАВА 8. БУКСИРОВЩИК МИШЕНЕЙ И ДРУГИЕ ВАРИАНТЫ ИЛ-28.	39
ГЛАВА 9. НА СЛУЖБЕ В ВВС	48
ГЛАВА 10. ИЛ-28 В АВИАЦИИ ВМФ	63
ГЛАВА 11. В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ	65
ГЛАВА 12. НА ЧУЖБИНЕ	68
ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА	79



Предисловие

С самолета Ил-28 в нашей стране началась эра реактивной бомбардировочной авиации. Переход от продуваемых насквозь ветрами поршневых Пе-2 и Ту-2 к этой машине с теплыми, можно сказать, комфортабельными кабинами экипажа с ее многочисленным оборудованием, упрощавшим решение боевых задач, стало настоящей революцией в отечественных ВВС. Освоение самолета в строевых частях проходило довольно быстро и без особых потерь, а если они и случались, то преимущественно из-за собственной нам бравады — в надежде на «авось пронесет».

Путь к Ил-28 нельзя считать долгим, но он был весьма тернист, поскольку, создавая новую технику, учились все, от конструкторов до производителей: рабочих и технологов. В итоге Ил-28 стал не только технологическим прорывом советского авиапрома, но и рывком в производственной культуре рабочих и служащих всех ступеней и рангов.

Иногда можно услышать, что самолету Ил-28 не везло, поскольку он почти не участвовал в боевых действиях, а если это и происходило, то лишь в развивающихся странах. Я придерживаюсь противоположной точки зрения. Самолету повезло, ведь на его долю не выпали тяжелые испытания войнами, он стал сдерживающим фактором, в какой-то мере отодвинувшим Третью мировую. А свои великолепные эксплуатационные качества самолет демонстрирует до сих пор, правда, не в первозданном виде, а будучи лицензионным воспроизведением в Китае. В этом большая заслуга создателей машины.

Немало «илов», снятых с вооружения, использовалось в качестве летающих лабораторий для различ-

ных исследований, а также для испытаний и доводки нового оборудования, ракетных двигателей и средств аварийного покидания перспективных боевых самолетов. Ил-28 внес свой вклад и в космонавтику, поскольку на нем было отработано катапультируемое кресло пилотируемого космического корабля «Восток». А когда самолеты вырабатывали свой ресурс, то их зачастую отправляли в последний полет на полигон, для испытаний новых средств противовоздушной обороны.

Только заводы Советского Союза построили свыше 6200 Ил-28 разных модификаций. А сколько их изготовили в Китае? И вся эта армада «растеклась» по Евроазиатскому, Американскому и Африканскому континентам. И везде, где бы ни находились «илы», они отстаивали независимость своих государств и народов.

Не следует забывать и о том, что учебно-тренировочный Ил-28У стал школьной партой тысяч летчиков бомбардировочной авиации. Освоение реактивной техники в гражданской авиации СССР тоже началось с Ил-28: их использовали для срочной доставки почты и зондирования атмосферы на трассах полета реактивных авиалайнеров.

Ил-28 оставил большой след в нашей жизни, и в знак уважения к нему немало этих небесных тружеников установлено не только в населенных пунктах Российской Федерации, но и за рубежом.

Пользуясь случаем, хочется сказать слова благодарности М. В. Орлову, В. М. Кремешному, А. В. Васильчуку (Беларусь) и Г. Ф. Петрову, оказавшим сильную помощь при подготовке рукописи.

Глава 1. История создания

Первый этап создания реактивных самолетов в Советском Союзе завершился принятием на вооружение истребителей МиГ-9 и Як-15, обязанных своим появлением трофейным турбореактивным двигателям Jumo-004 и BMW-003. Создать же с этими двигателями бомбардировщик, отвечающий даже требованиям середины 1940-х годов, так и не удалось, хотя усилия в этом направлении прикладывались, и немалые.

Первым за создание подобного самолета взялся коллектив ОКБ-482, возглавляемый В. М. Мясищевым. 28 ноября 1945 года в НКАП был направлен эскизный проект бомбардировщика РБ-17 (РБ-1) и началось изготовление его макета. Четыре трофейных двигателя ЮМО-004, расположенные попарно на прямом крыле, при взлетной массе 14 410 кг должны были обеспечить доставку одной тонны бомб на расстояние 3000 км со скоростью 680 км/ч. Максимальная же скорость доходила до 800 км/ч, а бомбовая нагрузка — до 3000 кг. Согласитесь, что по проекту самолет обладал неплохими заявленными характеристиками.

Размещение двигателей в вертикальной плоскости, друг над другом, позволяло в будущем почти безболезненно перейти к двум более мощным турбореактивным двигателям (ТРД). Правильность принятого решения подтверждается разработкой реактивного фронтового бомбардировщика Су-10 с аналогичным размещением двигателей.

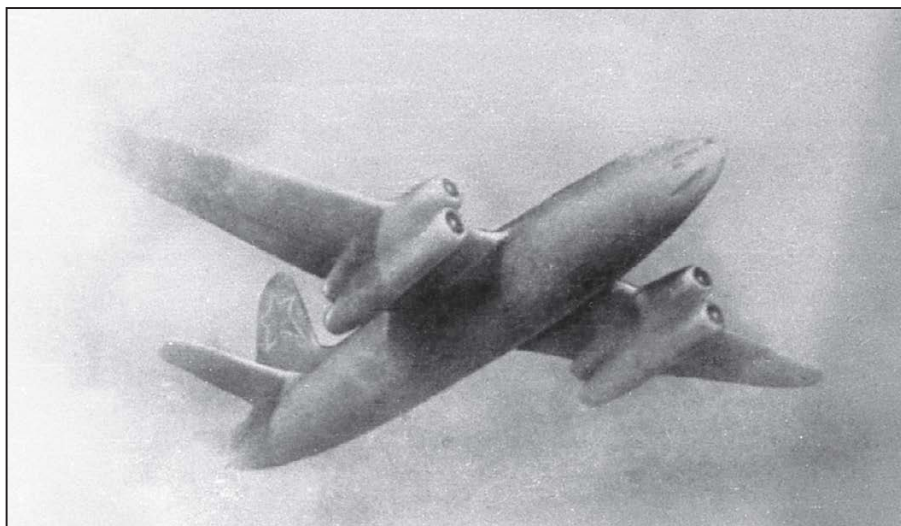
Оборонительное вооружение РБ-17 должно было состоять из неподвижной носовой и подвижной кормовой артиллерийских установок с пушками калибра 20 или 23 мм. Разрабатывая проект, конструкторы отказались от штурмана, передав по совместительству его обязанности летчику. При этом делалась ставка на навигационную радиотехническую аппаратуру. Борьба с воздушным противником и радиосвязь возлагались на кормового стрелка-радиста.

РБ-17 создавался по концепции дозвукового самолета. Применение турбореактивных двигателей повлекло за собой разработку топливной системы с использованием керосина, а для защиты крыла от горячих струй, в зоне их влияния, пришлось предусмотреть обшивку из нержавеющей стали.

Но самым реальным тогда был проект самолета «Арадо-234» с двигателями БМВ-003, копирование которого в соответствии с постановлением правительства №472-191сс от 26 февраля 1946 года поручили И. В. Четверикову — главному конструктору завода №458. Задаaniem предусматривалось создание бомбардировщика четырьмя ТРД БМВ-003 или двумя ЮМО-003. При этом самолет должен был летать с максимальной скоростью 880 км/ч на высоте 6000 метров, подниматься на высоту 12 000 метров и доставлять 1000 кг бомб на расстояние 1600 км или 1500 кг — на 1300 км. Для начала решили восстановить две трофейные машины: двухдвигательный се-

рийный одноместный многоцелевой самолет и опытный бомбардировщик с четырьмя ТРД.

Не менее реальным было и создание РБ-17, хотя для этого потребовалось бы гораздо больше усилий и средств. Но время внесло свои поправки. Несмотря на приказ НКАП о прекращении разработки бомбардировщика, подписанный в декабре 1945 года, в ОКБ-482 не теряли надежды. Ситуация окончательно проявилась в начале следующего года, когда произошла реорганизация наркоматов в министерства. Тогда вместо репрессированного А. И. Шахурина авиационную промышленность возглавил М. В. Хруничев, начавший



Проект реактивного бомбардировщика РБ-17 В. М. Мясищева

свою деятельность с реформ. В начале 1946 года прекратили работы по реактивным бомбардировщикам в конструкторских бюро И. В. Четверикова и П. О. Сухого.

После расформирования конструкторского бюро Мясищева в феврале 1946 года почти все его сотрудники вместе с опытным заводом №482 вошли в состав ОКБ-240 и приняли самое активное участие в создании бомбардировщика Ил-22, постановление правительства о создании которого было подписано 12 февраля. И здесь, видимо, не обошлось без их влияния. Достаточно сказать, что самолеты РБ-17 и Ил-22 имели похожее шасси, убиравшееся в фюзеляж, а конструктивно-технологическую схему крыла заимствовали с ДВБ-102.

Создавая Ил-22, конструкторы сделали ставку на самый мощный из имевшихся в Советском Союзе газотурбинных двигателей ТР-1А, созданного под руководством Архипа Люльки. Его тяга хотя и превышала в полтора раза аналогичный параметр немецких ТРД, но тоже была недостаточна для фронтового бомбардировщика.

В июне 1947 года было закончено проектирование бомбардировщика Ил-22, и тем же летом начались его заводские летные испытания. В первом же полете 24 июля, продолжавшемся 15 минут, машина, пилотируемая В. К. Коккинаки, доставила немало неприятностей ее создателям. При посадке сначала разрушились обе покрышки, а на пробеге лопнули камеры обоих колес основных опор шасси. Самолет сошел с бетонной полосы на грунт, стойки шасси не выдержали нагрузок и сломались.

Самолет восстановили, и 1 августа он вновь поднялся в воздух. Спустя два дня Ил-22 был продемонстрирован на воздушном параде в Тушино. Заводские испытания продолжались до 22 сентября 1947 года, и после 17-го полета самолет поставили на прикол. Одной из причин тому стала недостаточная тяга двигателей, развивавших по 1300 кгс вместо обещанных 1500 кгс. Это в свою очередь привело к снижению взлетного веса машины и, как следствие, к несоответствию летных данных тактико-техническим требованиям заказчика. В итоге Ил-22 остался в опытном экземпляре.

Нереализованным остался проект фронтового бомбардировщика Ил-24, сохранившего облик пред-



Проект реактивного бомбардировщика Су-10 П. О. Сухого

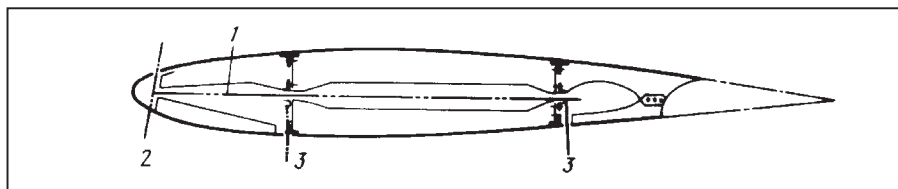
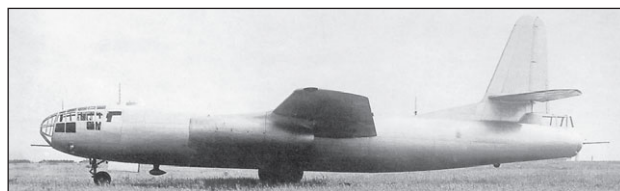
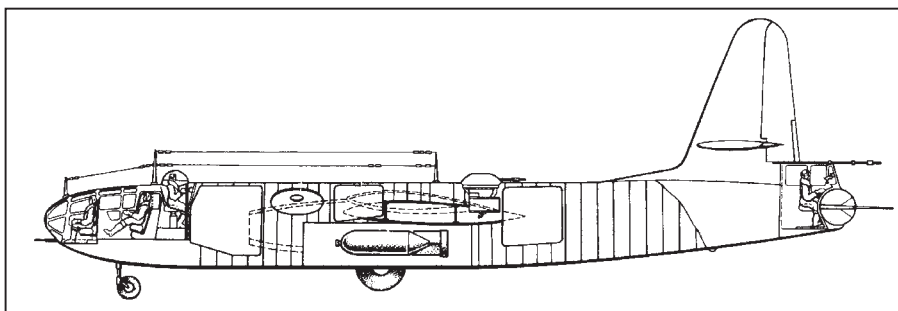


Схема технологических разрезов крыла самолета Ил-28: 1 — продольный технологический разъем по линии хорд; 2 — разъем по носку крыла; 3 — разрезы для сборки нижней панели силового кессона крыла

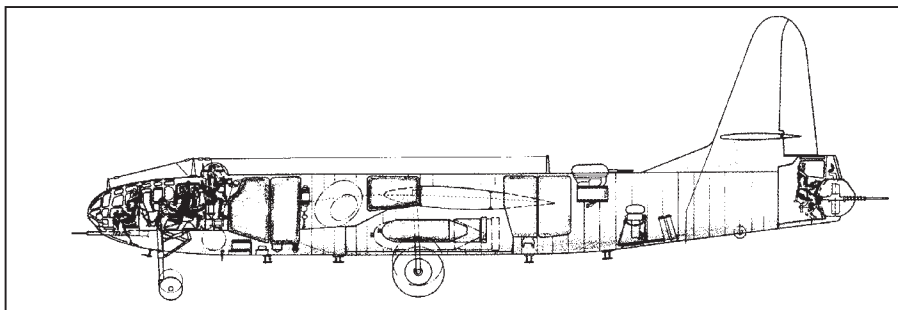


Бомбардировщик Ил-22 с двигателями ТР-1

шественника, но с более мощными двигателями А. А. Микулина АМ-ТКРД-01. Экспертная комиссия МАП сначала одобрила этот проект в мае 1947 года, но спустя год постройку его опытного образца пре-



Компоновка бомбардировщика Ил-22



Компоновка так и не построенного бомбардировщика Ил-24

кратили. Слишком тяжелая получалась машина, не приспособленная для эксплуатации с грунтовых аэродромов. Строительство же взлетно-посадочных полос с искусственным покрытием на существовавших аэродромах в то время страна себе позволить не могла.

«Палочкой-выручалочкой», поднявшей советскую авиацию на более высокую ступень, стали английские ТРД «Нин-1» и «Дервент V». Первый из них развивал тягу свыше 2000 кгс и имел, по оценкам наших специалистов, значительные резервы.

Рассказывают, что англичане не хотели продавать эти двигатели Советскому Союзу, но помог случай. В 1946 году главный конструктор ОКБ-155 А. И. Микоян, находившийся в командировке в Великобритании, заключил пари с президентом компании «Роллс-Ройс», что в случае выигрыша партии в бильярд англичане подпишут с Министерством внешней торговли СССР контракт на продажу двигателей «Нин» и «Дервент».

Я не могу ни подтвердить, ни опровергнуть эту легенду, но совершенно точно знаю, что летом 1946 года советский торговый представитель в Великобритании сообщил о возможности приобретения в этой стране мощных, по меркам тех лет, двигателей «Дервент» и «Нин» компании «Роллс-Ройс». Рассказывают, что когда об этом доложили Сталину, то он не поверил, заявив: *«Неужели есть дураки, торгующие своими секретами?»* Но дураков не было, были коммерсанты, знающие цену деньгам, а родина турбореактивных двигателей с центробежным компрессором продавала отнюдь не новейшие разработки.

Вообще, англичан очень интересовал сбыт своих двигателей. Об этом свидетельствует доклад А. С. Синяка, бывшего сотрудника военного представительства в Великобритании, и инженера В. Бирюлина о деятельности фирмы «Роллс-Ройс», направленный в октябре 1946 года советскому руководству. Первого из них я хорошо знал, так как не только жил по соседству, но и работал под его руководством в НИИ ВВС. Второй впоследствии стал одним из помощников Н. И. Камова. Так что сомневаться в их квалификации и достоверности сообщений не приходится.

Из доклада следует, что английские специалисты не только ознакомили представителей Советского Союза со своими достижениями, но и провели с ними довольно большой курс по изучению конструкции и эксплуатации турбореактивных двигателей.

17 июня 1946 года вышло постановление Совета министров СССР, разрешившее Министерству авиационной промышленности закупить в Англии по десять экземпляров обоих ТРД. Третьим пунктом документа предписывалось Министерству авиационной промышленности внести предложение о постройке двух экспериментальных самолетов с этими двигателями. Но, как выяснилось позже, желающих строить реактивные самолеты оказалось значительно больше, ведь каждый главный конструктор хотел внести свою лепту в общее дело. И тогда советское правительство разрешило Министерству внешней торговли заключить дополнительный контракт на приобретение еще одной партии двигателей компании «Роллс-Ройс».

В начале весны 1947 года заместитель начальника инженерного управления Министерства внешней торговли полковник Салтанов сообщал в МАП: *«...один «Дервент V» отправлен на пароходе «Феодосия» из Англии на Мурманск 21 марта... Одновременно сообщая, что фирмой «Роллс-Ройс» предъявлено к приемке один мотор «Дервент V» и четыре — «Нин».*

Двигатели, предназначенные для СССР, еще только собирались английскими заводами, а Совет министров СССР постановлением от 15 февраля 1947 года обязал Министерство авиационной промышленности развернуть их производство на отечественных заводах в обход общепринятых норм и правил, т. е. без приобретения лицензии. И это решение самым благоприятным образом сказалось на отечественной авиационной промышленности.

31 октября 1947 года С. В. Ильюшин направил письмо руководству Министерства авиационной промышленности с предложением о создании бомбардировщика с двумя двигателями «Нин» со сроком начала летных испытаний в июле следующего года.

Спустя шесть дней, 6 января 1948 года, министр авиационной промышленности М. В. Хруничев докладывал И. В. Сталину:

«Заводы № 45 и № 500 обязаны были скопировать и организовать производство английских двигателей «Нин-1» и «Дервент V»... Первые двигатели изготовлены и 30–31 декабря прошли нормальные satisfactory испытания со следующими данными:

	РД-45 («Нин-1»)	РД-500 («Дервент V»)
Тяга, кгс	2150	1630
Удельный расход топлива, кг/кгс·час	1,01	1,06
Вес, кг	821	595

Полученные данные <...> полностью соответствую-
ют английским двигателям».

Следует пояснить, что свои обозначения эти двигатели получили в соответствии с номерами серийных моторостроительных заводов.

Рассказывают, что когда англичане обнаружили «аферу», то предъявили Советскому Союзу иск по поводу незаконного копирования их двигателей. Однако в Советском Союзе все предусмотрели. Дело в том, что, пытаясь увеличить тягу «Нин» до 2270 кгс, советские специалисты расширили в нем воздушные каналы, увеличив расход воздуха. Это был уже не «Нин», а советский двигатель РД-45Ф. Когда представители фирмы это обнаружили, то поспешили вернуться домой, а их ТРД, построенные в Советском Союзе, служат до сих пор.

Но этим выяснение отношений не закончилось. «Масла в огонь» подлила пресса. В июне 1948 года

английская газета «Дейли Мейл» под заголовком «Продажа 50 моторов фирмы «Роллс-Ройс» помогает «красным ученым» писала:

«Сведения разведки, представленные руководителям английской и американской армий, говорят о растущей мощи русской реактивной авиации. Эти сведения показывают колоссальные научные и теоретические усилия, которые имеют целью создать наиболее мощные в мире воздушные силы.

Отрывки информации, поступившие в газету <...> из-за «железного занавеса», говорят о следующих основных фактах:

1. Количество военных реактивных самолетов уже составляет несколько сот, и производство их продолжает расти.

2. Возможно, что красные воздушные силы имеют 500 только одних реактивных истребителей.

Много людей, находящихся на обеих сторонах Атлантики, считают, что Великобритания сделала ошибку, продав русским примерно год назад 50 турбореактивных двигателей фирмы «Роллс-Ройс», большинство из которых были двигатели «Нин». Эти двигатели не являются нашими последними типами, но русские техники — умные копировщики и так же, как японцы, могут научиться и, без сомнения, учатся многому на этих моторах.

Двигатели, которые не были разобраны, установили на различные типы самолетов, и возможно, что ТРД типа «Нин» применяются на экспериментальных высокоскоростных самолетах».

Английские двигатели действительно оказали неоценимую помощь советской авиационной промышленности. Сегодня со всей ответственностью можно сказать, что если бы не двигатели «Нин», то наверняка технологическую отсталость на моторостроительных заводах Советского Союза было бы гораздо трудней. Первый отечественный турбореактивный



Бомбардировщик Ту-14