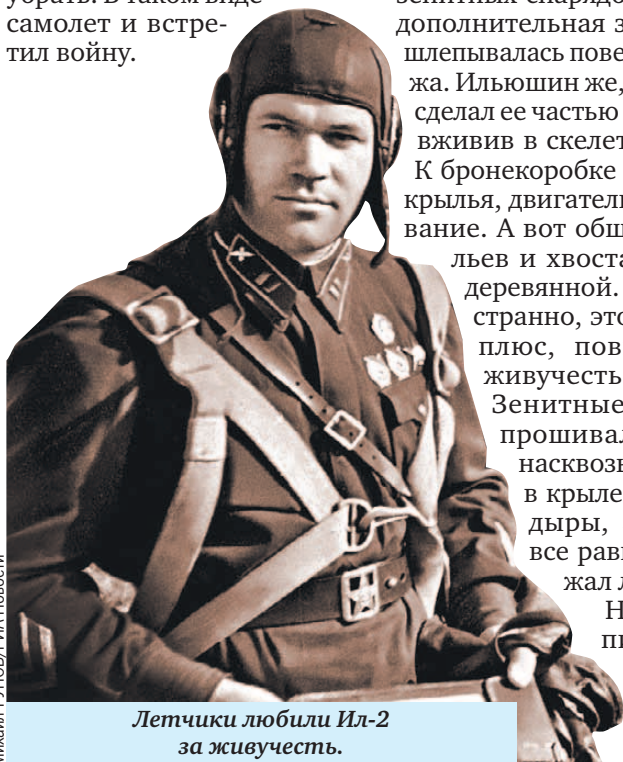


Борис ОРЕХОВ

■ Фашисты ненавидели и панически боялись советского штурмовика Ил-2, называя его «чумой», или «черной смертью».

Наши бойцы окрестили его просто - «горбатый». За характерный задний скос фонаря кабины одноместного варианта машины. Хотя изначально свой летающий танк Владимир Ильюшин создавал как раз двухместным - заднюю полусферу должен был прикрывать стрелок с крупнокалиберным пулеметом. Но в такой компоновке самолет превысил весовые характеристики, заложенные в техзадании, плюс - потерял в скорости. Любой образец военной техники, как правило, всегда компромисс между замыслами конструктора, требованиями военных и возможностями промышленности. В авиации этот закон особенно актуален. В итоге стрелка пришлось убрать. В таком виде самолет и встретил войну.



Летчики любили Ил-2 за живучесть.

ЗА ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ ПОСТРОИЛИ 35 ТЫСЯЧ 941 ШТУРМОВИК ИЛ-2. АБСОЛЮТНЫЙ МИРОВОЙ РЕКОРД ПО ВЫПУСКУ САМОЛЕТОВ ВСЕХ ТИПОВ, ВКЛЮЧАЯ ГРАЖДАНСКИЕ.



ДЛИНА ФЮЗЕЛЯЖА

11,65 метра

РАЗМАХ КРЫЛЬЕВ

14,6 метра

МАССА БРОНИ

990 килограммов

ЭКИПАЖ

1 - 2 человека

ВООРУЖЕНИЕ

2 пушки, 3 пулемета

ДАЛЬНОСТЬ МАКСИМАЛЬНАЯ

720 километров

СКОРОСТЬ МАКСИМАЛЬНАЯ

426 км/ч

БОЕВАЯ НАГРУЗКА

600 килограммов бомб и РС

ПРАКТИЧЕСКАЯ ВЫСОТА

5500 метров

## А ТЕПЕРЬ - «ГОРБАТЫЙ»

### БРОНЯ И ФАНЕРА

Ильюминка Ил-2 - броня, надежно защищавшая мотор и кабину летчика от крупнокалиберных пуль и осколков зенитных снарядов. Обычно дополнительная защита нашла свое место поверх фюзеляжа. Ильюшин же, напротив, сделал ее частью фюзеляжа, вживив в скелет машины. К бронекоробке крепились крылья, двигатель, оборудование. А вот обшивка крыльев и хвоста осталась деревянной. Но, как ни странно, это был тоже плюс, повышавший живучесть машины. Зенитные снаряды прошивали дерево насквозь, оставляя в крыле огромные дыры, а самолет все равно продолжал лететь.

Немецкие пилоты никогда не лезли в лоб на Ил-2 - боя-

лись. Две пушки и два пулемета «горбатого» мгновенно разносили на куски вражеские истребители. И набрасывались, как шакалы, сзади, зная, что там самолет беззащитен. К тому же в первые полтора года войны «горбатые» часто ходили на задания без прикрытия своих истребителей, которых катастрофически не хватало. Это одна из главных причин высоких потерь штурмовиков. Средняя живучесть одной машины составляла тридцать вылетов, в начале войны и того меньше. Не случайно в 1941 году «Звезду Героя» летчикам давали уже за двадцать боевых вылетов.

Голь на выдумки хитра. Пилоты одноместных штурмовиков придумали простой как лапоть, но гениальный способ защиты. В задней части фонаря просверливали дырку и вставляли туда палку - типа дуло пулемета. В ход шли даже ручки от швабры. И немцы, клонув на эту удочку, теперь нередко остерегались атаковать штурмовики с хвоста.

В конце концов суровые реалии войны заставили командование ВВС признать изначально правоту Ильюшина, и с конца 1942 года Ил-2 пошел в серию уже двухместным - со стрелком.

### И В СНЕГ, И В ДОЖДЬ

Вооруженный под завязку штурмовик был страшной силой. Помимо двух 37-мм пушек и двух пулеметов он нес восемь реактивных снарядов и 600 килограммов бомб. Обычная картина: в какой-то деревеньке укрепились немцы. Ни танки, ни пехота их выбить не могут. Тогда им на помощь прилетает пара звеньев Ил-2 и в несколько заходов вываливает на головы окопавшихся фрицев весь свой смертоносный груз. Напоследок прочесывает дымящиеся руины из пушек и пулеметов. После чего наши пехотинцы идут в атаку в полный рост - в ответ ни единого выстрела. Штурмовики выжгли там все живое.

Без Ил-2 как без рук. Они вылетали даже в самую непогоду, когда фронтовые бомбардировщики сидели на аэродромах, прижатые туманом, дождем или снегом. Именно на «горбатых» легла основная тяжесть воздушной поддержки наземных войск в Сталинградской битве. К сражению на Курской дуге, в строгой тайне, подготовили сюрприз для немцев - ПТАБы, небольшие кумулятивные бомбочки, которые целыми горстями по пятьдесят - сто штук вооруженцы засыпали в бомболюки Ил-2. Придумали ПТАБы специалисты ЦКБ-22 в блокадном Ленинграде. Самое уязвимое место любого танка, даже такого монстра, как «Тигр», - его верхняя часть, особенно крыша башни, где броня совсем тонкая. Попадание одной-единственной кумулятивной бомбочки - и «Тигру» амбей. Под Курском «Илы» вражеские танковые клинья засыпали настоящим дождем из ПТАБов. Один самолет накрывал площадь шириной 30 и длиной 200 метров. После каждого налета на земле оставались чадить уничтоженные летчиками фашистские «коробочки».

## РАЗГУЛЯЛИСЬ ПОД БОБРУЙСКОМ

■ Настоящим звездным часом стала операция «Багратион» по освобождению Белоруссии.

Дело в том, что к началу операции у немцев на этом участке было всего лишь сорок истребителей. Основную массу своих «мессеров» и «фоккеров» они перебросили на Украину, поверив в дезинформацию нашей разведки, что именно там Красная армия нанесет главный удар. В небе Белоруссии Ил-2 ходили как хотели, часто даже без эскорта истребителей, устроив фашистам настоящий ад на земле. «Нас не нужно жалеть, ведь и мы никого не жалели», - сказано в том числе и о летчиках-штурмовиках. Пощады врагу они не давали.

«Как-то мы очень здорово отработали по железнодорожной станции под Бобруйском, - рассказывал участник операции «Багратион», кавалер трех орденов Боевого Красного Знамени

Арсений Хохряков. - Там выгружалась свежая немецкая пехотная дивизия. Ну, мы им дали. Сначала - бомбами. Потом - эрэсами. Напоследок «лакировали» из пушек и пулеметов. На земле - каша. Все горит. Довольные, идем обратно. Вдруг - мать честная! - видим внизу поле, по нему сплошной серой массой движется отступающая немецкая пехота. Даже травы не было видно, так плотно шли фрицы. Такой случай упускать нельзя. С ходу зашли всей шестеркой и лупанули по ним сразу из пушек и пулеметов. Стреляли, пока не кончились патроны. А потом снизились до предела и пошли рубить фрицев винтами пропеллеров. В такой раж вошли... На аэродроме, когда сели, техник нашел в горловине радиатора моего «Ила» кусок черепа с волосами. Ну и хрен с ним. Да, мои руки по локоть в крови. Но каяться мне не в чем. Я защищал свою Родину...»

### МОМЕНТ ИСТИНЫ

## «ГРАЧИ» - НАСЛЕДНИКИ «ИЛЮШИ» ВЕЧНЫЙ РЕКОРД

■ До конца войны «летающий танк» оставался главной ударной силой наших ВВС.

«Штурмовики нужны нам как воздух», - сказал Сталин еще осенью 1941-го, когда судьба страны висела на волоске. И производство самолетов постоянно нарастало, достигнув своего пика к середине 1944 года. Всего было выпущено больше 35 тысяч экземпляров. «Горбатый» стал самым массовым самолетом в истории. И этот рекорд вряд ли когда-нибудь будет побит.

Дальнейшим развитием легендарной машины стал штурмовик Ил-10. Он даже успел поучаствовать в боях под занавес войны. Но летчикам не сказать чтобы пришлось по нраву. Пусть и против наполовину деревянного Ил-2 его потенциальный сменщик был полностью

металлическим. Явное преимущество. Но лишь теоретически. В бою это, наоборот, оказалось минусом. Попадавший в деревянное крыло Ил-2 зенитный или авиационный снаряд фашистских истребителей просто оставлял в нем зияющую дырку. При этом самолет не терял устойчивости и продолжал лететь. Случалось, что машины возвращались с крыльями, пробитыми как решето. Но возвращались. Тогда как дюралевая обшивка Ил-10, пробитая снарядом, задиралась розочкой, что сразу и не лучшим образом отражалось на управляемости машины. Он прослужил в войсках до начала пятидесятых годов. После чего тема штурмовиков в советских ВВС была наглухо закрыта до середины семидесятых, когда появился Су-25, легендарный «Грач».