

*Удар на себя принял в небе войны МБР-2,
но не долетел... до пьедестал в свой юбилей*

В. Кондаков

В эти майские дни исполнилось 70 лет с тех пор, как деревянный морской ближний разведчик МБР-2 был испытан летчиком Бухгольцем. Самолету суждено было стать серийным. К началу Великой Отечественной войны он был изготовлен примерно в 1300 экземплярах. Сколько бы потом главный конструктор Таганрогского конструкторского бюро морского самолетостроения Г.М. Бериев не создавал знаменитых амфибий, отмеченных государственными премиями, он более всего любил этот деревянный самолет-первенец.

К началу 30-х годов прошлого века новая концепция создания разнообразной техники для укрепления обороноспособности Страны Советов потребовала строительства морских самолетов. Один из них должен был выполнять полеты над морем на небольших расстояниях от места базирования. Ближний разведчик-1 предполагалось построить цельнометаллическим. Продолжить разработку этого проекта Игорь Четвериков поручил своему молодому заместителю Георгию Бериеву, который только что перевелся из бюро Ришара и имел некоторый опыт работы.

Считается, что Бериеву неслыханно повезло с этим заданием. Он взял за основу компоновку МБР-1 и за две недели выполнил новые расчеты с учетом деревянной конструкции, поскольку уже было ясно, что промышленность «легкого металла» не даст - он нужен для тяжелых бомбардировщиков. После этого самолет получил название МБР-2.

Серийный первенец

Маститые конструкторы в то время были заняты более сложными проектами, но и они заметили, что из ближнего разведчика выходит что-то путное, оставалось только добиться простоты в технологии и изготовлении. И Поликарпов, и Григорович, и Четвериков смогли оценить работу молодого коллеги по достоинству. Проект под шифром «Самолет № 25» с трудом, но все-таки попал в план опытного строительства Центрального конструкторского бюро. А дальше судьба подарила Г. Бериеву хороших помощников, любящих свое дело. Одни энтузиасты выполнили чертежи, другие по ним изготовили планер. И еще неизвестно, кто постарался больше - инженеры или столяры. Однако эти большие усилия и спешка были напрасны. Двигатель М-27 оказался слаб и не прошел испытаний. Замену ему нашли не сразу, пришлось взять уже устаревший, но надежный М-17. Директор опытного завода Пауфлер сдался после обращений к руководству Авиатреста. Вместе с Бериевым изготовлением первого опытного экземпляра МБР-2 занимались те, кто и в дальнейшем нелегком труде поддерживает своего молодого шефа.

Начало мая 1932 года в Севастопольской бухте выдалось вполне спокойное. Но все знали, как озабочен подготовкой к первому полету своего детища Георгий Бериев. Летчик-испытатель Бенедикт Бухголец чувствовал это и старался выполнить предварительный осмотр самолета внимательно, чтобы потом не было нареканий. Двигатель работал устойчиво, машина на воде слушалась рулей и даже не подпрыгивала на волне, когда скорость глиссирования достигала предвзлетной. Первый отрыв от воды все восприняли радостно, пожелав самолету выдержать экзамен в воздухе. Бухгольцу потребовалось три недели, чтобы сделать заключение о соответствии МБР-2 заданным параметрам. Он достигал скорости полета 215 километров в час, дальности - 960 километров и поднимался на высоту до 5 километров при

полетном весе 3,6 тонны. Когда появился двигатель М-34Н, то скорость возросла до 275 километров в час, а дальность полета несколько сократилась.

Мучительно долго тянулось время до запуска МБР-2 в серию. Только через год Генеральный штаб РККА провел совещание о развитии гидроавиации. Ставилась задача не покупать заграничную технику, а строить свою. Для этого предстояло развивать отечественное самолетостроение по всей технологической цепочке - от создания проектов новых самолетов до строительства авиазаводов. Этой задаче придавал большое значение и сам И.В. Сталин.

Бериев уже работал под началом конструктора Ильюшина на 39-м заводе ЦКБ, когда их вместе вызвали в реввоенсовет. И снова волнение захлестнуло молодого конструктора. МБР-2, конечно же, годился для вооружения авиации флота, но серийному выпуску его как военного самолета противился Туполев, предполагая, что для этого больше подойдет его дальний разведчик. И тогда было принято компромиссное решение - деревянный МБР-2 превратить в пассажирский. Вот его-то и отдали на серийные заводы в Севастополе и Таганроге.

Начальник ВВС РККА Я.И. Алкнис в конце сентября 1934 года пописал акт государственных испытаний головного МБР-2 с двигателем М-17. От Бериева требовалось срочно устранить вибрацию хвостового оперения на больших углах атаки и улучшить пилотажные качества самолета. Модифицированный разведчик получил обозначение МБР-2 бис. Его испытывали летчики Коровицкий и Кошелев. Когда в 1934 году Г. Бериева назначили руководителем ЦКБ морского самолетостроения в Таганроге, то от гражданского варианта легко было перейти в военному.

Ордена - женскому экипажу

К маю 1937 года пассажирский вариант МБР-2, названный МП-1 бис, облегченный и без вооружения, был подготовлен к рекордным полетам с модифицированным двигателем М-34Н. В Севастополе летчица Полина Осипенко 22 мая бросила вызов итальянке Негронэ, превысив ее рекорд высоты более чем на три тысячи метров, достигнув потолка 8864 метра. На следующий день полет повторили с грузом 500 килограммов. Самолет достиг высоты 7605 метров. Еще через день состоялся полет с 1000 килограммами груза на борту. Высота - 7009 метров. Полина Осипенко признается конструктору Георгию Бериеву, что хотела бы подготовиться к рекорду дальности. Но все зависело от разрешения наркома по военным и морским делам К.Е. Ворошилова.

Летчик-испытатель Иван Сухомлин и инженер завода Иван Козельский с весны 1938 года готовили к этому сложному перелету двух летчиц - Полину Осипенко и Веру Ломако. 2 июля к ним присоединилась штурман Марина Раскова, чтобы стартовать из Севастополя в Архангельск.

Полетели вдоль западного побережья Крыма. Перед рассветом Евпатория таяла в сумерках. А солнечные лучи обласкали самолет уже над Каркинитским заливом. Облака стали на пути, когда слева обошли Николаев. И уже под самолетом оказалось не море, а степь. Маршрут особый - беспосадочный. В этом была его опасность. Около Киева встретили грозные облака. Штурман мастерски проложила путь вслепую. В просвете между облаками засеребрился Днепр, это означало, что миновали Киев. Раскова по радиации сообщила, что состояние экипажа хорошее. Пронеслись над Новгородским кремлем, зная о расположившемся рядом с ним пункте спортивного комиссара.

Над Онежским озером стало холодно. После реки Онеги до пункта приводнения - сорок минут лету. Но именно тут экипаж подстерегло кислородное голодание. Снизились, стало легче дышать. Над Холмовским озером заметили дым. Это был сигнал, по которому определяется направление, ветра перед посадкой.

Морская машина преодолела маршрут длиной в 2416 километров за 10 часов 33 минуты. Это и был рекорд дальности, причем над сушей. (Заметим, что по официальным параметрам самолет с двигателем М-34Н имел явно меньшую расчетную дальность беспо-

садочного полета - 885 километров.) Чтобы подтвердить достижение летчиц, спортивные комиссары тут же сняли с самолета барографы и проверили пломбы на масляных и топливных баках (в том числе и дополнительных). Затем в газете «Правда» появилась радостная новость: «Блестящий успех выпал на долю трех советских летчиц - Осипенко, Ломако и Расковой...» Правительство наградило отважных женщин орденами Ленина. Радовался успеху своей машины и Г. Бериев. Он получил признание как авиационный конструктор, а МБР-2 стал первым серийным самолетом Таганрогского ЦКБ морского самолетостроения.

Интересно, что строительство МБР-2 и рекорды на этом самолете ознаменовали важную веху в истории морской авиации России. Именно с 1 января 1938 года она была передана в распоряжение ВМФ.

Раздумывать было некогда

Перед началом Великой Отечественной войны четверть технического состава морской авиации приходилась на гидросамолеты конструкции Г.М. Бериева. Но накануне, когда еще можно было предпринять какие-то меры по перевооружению, Наркомат ВМФ выдал задание ряду ОКБ по созданию корабельного разведчика. На совещании в УВВС отмечалось заметное отставание отечественного гидросамолетостроения от современных требований. Над головами конструкторов морских самолетов явно сгустились тучи. За период с 1931-го по 1934 год включительно промышленность выпустила четыре опытных гидросамолета, из них на вооружение был принят только МБР-2. С 1935-го по 1938 год выпущено восемь опытных гидросамолетов, однако на вооружение было принято всего два - КОР-1 и МБР-2 с двигателем М-34, а затем МДР-6. МБР-7 для замены МБР-2 на испытаниях показал себя плохо, и работа над ним была прекращена.

Выяснилось, что КБ завода № 31, работая над опытным корабельным самолетом КОР-2 и над выпуском дублера МБР-7, не имело заданий на будущее. Неужели предвоенное пятилетие было бездарно потрачено на выпуск неудачных самолетов? После высочайшего гнева в 1939 году ленинградское КБ Голубкова, как опытное, было ликвидировано.

Вот в каких условиях конструкторам под руководством Бериева нужно было откликнуться на патриотический призыв летать выше, быстрее и дальше всех. К тому же в конкурсе приняло участие КБ Игоря Четверикова на 45-м заводе в Севастополе, которое выдало лучшие параметры нового корабельного разведчика. Однако проектирование и постройку КОР-2 причастные к заданию наркоматы уже в феврале передали на 31-й завод, то есть в Таганрог. Государственные испытания этого самолета были завершены 18 февраля 1941 года. Но производство было поручено Савеловскому механическому заводу, когда перебазирование ЦКБ из Таганрога в Кимры уже завершилось. К сожалению, начавшаяся война и эвакуация ЦКБ МС в Омск, а затем в Красноярск предрешили судьбу этого самолета. Всего было выпущено около 50 экземпляров. Перед началом войны Бериев предчувствовал, что морская авиация окажется в немилости у высокого начальства. В феврале 1940 года он взялся за эскизный проект истребителя, но, естественно, проекты других конструкторов, специализировавшихся на скоростных сухопутных машинах, превзошли его. На таганрогском заводе № 31 было срочно развернуто строительство истребителей ЛаГГ-3.

«Амбарчик» завалил «Ягуара»

Тем не менее, летающие лодки первыми вступили в воздушную войну на Балтике. Доподлинно известно, что старший лейтенант Трунов и лейтенант Пучков из 44-й эскадрильи авиации Балтфлота 22 июня 1941 года в 3 часа 30 минут обнаружили неизвестные корабли, ставившие мины в Финском заливе. А первый удар по врагу нанесли «летающие лодки» 41-й и 43-й отдельных авиаэскадрилий.

В первые дни войны морские самолеты использовались также в сухопутных операциях. Этого требовала тяжелая обстановка на фронтах. Летчикам пришлось выполнять не толь-

ко задачи воздушной разведки в морской и прибрежной зонах, но и наносить бомбовые удары по аэродромам, уничтожать войска и технику противника. Ввиду явной уязвимости МБР-2 в дневное время вылеты на боевые задания с июля 1941 года проводились ночью. А днем работали над морем, занимаясь поиском подводных лодок и спасением терпящих бедствие экипажей.

Полеты на разведку выполнялись без прикрытия. Приходилось встречаться с фашистскими истребителями и штурмовиками. Один из подобных случаев описал в своей книге «Над волнами Балтики» генерал-майор авиации А. Пресняков. 15 августа 1941 года экипажи летчиков Петровичева и Кудряшова отбили транспорт, на котором эвакуировались из Таллина люди и грузы, от «юнкерса» и сбили его.

Осенью, когда фашисты хотели овладеть Ленинградом, экипажам МБР-2 приходилось по ночам совершать до восьми вылетов. На уничтожение вражеских батарей самолеты вылетали через 10-15 минут, а обнаружив цели, вели бомбометание.

На Черноморском флоте МБР-2 летали бомбить румынский порт Констанцу 23 июня 1941 года. Они помогали оборонять Одессу, Севастополь, Керчь и Новороссийск. В феврале 1942 года при перелете из Севастополя в Потти летчик В. Герасин принял бой с двухмоторным истребителем Ме-110 «Ягуар» с четырьмя пушками и двумя пулеметами. Летчик Я. Князев описал встречу с четырьмя Ме-109. Когда после посадки он осмотрел свой МБР-2, то обнаружил, что тот весь изрешечен пулями. Весной 1942 года на аэродроме Саки МБР-2 уничтожили торпедоносцы Хе-111.

Лейтенант Галдин на Северном флоте обнаружил подводную лодку и сбросил противолодочные бомбы. Утром сторожевой корабль глубинными бомбами добил затаившуюся субмарину. Летом 1945 года экипажи активно вели поиск минных полей. На Тихоокеанском флоте в августе 1945 года МБР-2 были применены в войне против Японии.

Став основным морским самолетом с 1937 года, МБР-2 применялся еще в войне с Финляндией, но к началу Великой Отечественной устарел, на всех флотах его насчитывалось, если верить справочным данным, около 600 единиц. Его применение было обусловлено тем, что конструкторские бюро так и не смогли создать достойного по тем временам морского самолета. Когда советские войска перешли в стратегическое наступление, потребности в морских машинах были восполнены поставками по ленд-лизу гидросамолетов американского производства «Каталина».

После войны самолет МБР-2 использовался также в народном хозяйстве - перевозил грузы и пассажиров.

Увлеченные историей морской авиации следопыты ТАНТК им. Г.М. Бериева однажды отправились в поход за останками одного из МБР-2, который был сбит на той страшной войне и покоем под тиной северных болот. Кое-какие детали фюзеляжа удалось поднять. Однако воссоздать погибшую машину и поставить ее на пьедестал перед зданием КБ не удалось. Ее останки исчезли. 70-летний юбилей морского ближнего разведчика был отмечен перед его маленькой моделью.