

Николай Якубович

**ВСЕ
САМОЛЕТЫ-РАЗВЕДЧИКИ
СССР**

«ГЛАЗА» АРМИИ И ФЛОТА



УДК 623.746.2(47+57)

ББК 68.53

Я49

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *В. Петелина*

Якубович, Николай Васильевич.

Я49 Все самолеты-разведчики СССР. «Глаза» армии и флота / Николай Якубович. — Москва : Эксмо : Яуза, 2016. — 224 с. — (Война и мы. Авиакolleкция).

ISBN 978-5-699-85998-6

Первой «военной профессией» новорожденной авиации была воздушная разведка. Первым массовым аэропланом СССР стал разведчик Р-1. Первые боевые самолеты, разработанные под руководством А.Н. Туполева и А.С. Яковлева, — это разведчики Р-3 и Р-12. Вообще, в 1920–1930-е гг. развитию разведывательной авиации в Советском Союзе уделялось повышенное внимание, что привело к созданию таких авиашедевров, как легендарный Р-5 или экспериментальный стратосферный БОК-11. Однако впоследствии возобладала другая стратегия — от производства специализированных разведчиков отказались, сделав ставку на оснащенные фотоаппаратурой серийные истребители и бомбардировщики.

Оправдал ли себя такой подход? Почему не удалось принять на вооружение ничего равноценного прославленной «Раме» Fw.189 или немецким высотным разведчикам Hs.130 и Ju.86R, в разгар войны свободно летавшим и над Москвой, и над Британией? Чем ответил СССР на появление американских стратегических разведчиков U-2 и SR-71?

В данной книге вы найдете не только ответы на эти вопросы, но и исчерпывающую информацию обо всех типах отечественных самолетов-разведчиков — массовых и экспериментальных, поршневых и реактивных, легких и дальних, корабельных и сухопутного базирования, радиотехнической разведки и дальнего радиолокационного обнаружения, — а также о разведывательных вертолетах-корректировщиках и целеуказателях.

УДК 623.746.2(47+57)
ББК 68.53

ISBN 978-5-699-85998-6

© Якубович Н., 2016
© ООО «Издательство «Яуза», 2016
© ООО «Издательство «Эксмо», 2016

Оглавление

ПРЕДИСЛОВИЕ	5
ГЛАВА 1. ПОТОМКИ «ДЕ ХЕВИЛЕНДА»	9
ГЛАВА 2. РАЗВЕДЧИКИ А.Н. ТУПОЛЕВА.....	17
ГЛАВА 3. ЛЕГЕНДА СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ.....	25
ГЛАВА 4. САМОЛЕТЫ С.А. КОЧЕРИГИНА	40
ГЛАВА 5. РАЗВЕДЧИКИ И.Г. НЕМАНА	43
ГЛАВА 6. ОТ КОРРЕКТИРОВЩИКА ДО РАЗВЕДЧИКА.....	50
ГЛАВА 7. ВОЕННЫЙ ДЕБЮТ А.С. ЯКОВЛЕВА	52
ГЛАВА 8. ВЗГЛЯД ИЗ СТРАТОСФЕРЫ	59
ГЛАВА 9. ПРЕВРАЩЕННЫЕ В РАЗВЕДЧИКИ	62
ГЛАВА 10. ПОСЛЕДНИЙ ПОРШНЕВОЙ	80
ГЛАВА 11. ПОКОЛЕНИЕ РЕАКТИВНЫХ	85
ГЛАВА 12. НА ДАЛЬНИХ МАРШРУТАХ	93
ГЛАВА 13. РАЗВЕДЧИКИ ОКБ А.С. ЯКОВЛЕВА	113
ГЛАВА 14. ПРОЕКТЫ, ОСТАВШИЕСЯ НА БУМАГЕ	132
ГЛАВА 15. РАЗВЕДЧИКИ ОКБ-155	138

ГЛАВА 16. С КРЫЛОМ ИЗМЕНЯЕМОЙ СТРЕЛОВИДНОСТИ	148
ГЛАВА 17. САМОЛЕТЫ РАДИОТЕХНИЧЕСКОЙ РАЗВЕДКИ ИЛ-20	152
ГЛАВА 18. РАДИАЦИОННЫЕ РАЗВЕДЧИКИ.....	156
ГЛАВА 19. «ГЛАЗА» АРМИИ И ФЛОТА	161
ГЛАВА 20. ФОТОКАРТОГРАФЫ	174
ГЛАВА 21. «ОТКРЫТОЕ НЕБО».....	178
ГЛАВА 22. МОРСКИЕ РАЗВЕДЧИКИ	181
ГЛАВА 23. РАЗВЕДЧИКИ ОТКРЫТОГО МОРЯ.....	193
ГЛАВА 24. КОРАБЕЛЬНЫЕ РАЗВЕДЧИКИ.....	206
ГЛАВА 25. МНОГОЦЕЛЕВЫЕ ГИДРОСАМОЛЕТЫ	213
ЛИТЕРАТУРА	223

Предисловие

Одной из главных задач, стоявших перед авиаторами в начале прошлого века, была воздушная разведка, а на втором месте — поддержание связи. Впервые же самолет в качестве разведчика применили в 1910 году во Франции на маневрах в Пикардии. Тогда пять самолетов выполнили несколько удачных полетов, став фактически глазами армии.

Тогда же впервые сформулировали основные требования к самолету-разведчику: выявление мест дислокации и направлений передвижения наземных войск и их складов, железнодорожных узлов, аэродромов, а также позиций противника в прифронтовой зоне и его кораблей.

На осенних маневрах под Бельфором участвовало уже 28 самолетов, сведенных в авиаотряды. При этом донесения наземным войскам сбрасывались с помощью выпелов. Тогда же проводилось крокирование и фотографирование войск противника.

В России опыты по воздушной разведке впервые провели на маневрах 1911 года в Петербургском, Варшавском и Киевском военных округах. В том же году самолет получил боевое крещение в ходе триполитанской войны. Боевые действия в Триполи начались в октябре после перехода в руки итальянцев нескольких прибрежных пунктов и прибытия первых самолетов. К концу ноября 1911 года Италия доставила в район боевых действий девять самолетов, и к концу войны там насчитывалось 28 машин.

Первый успех от применения авиации пришел 1 ноября, когда были обнаружены значительные силы арабов, разбивших лагерь южнее Триполи. Через три дня удалось установить местонахождение главной квартиры арабо-турецких войск в Сук-Эль-Гиаме, а 11 ноября — обнаружить неприятельские батареи.

Особенно успешны были результаты воздушной разведки 26 ноября, установившей отход двух колонн арабов численностью до 20 000 человек с обозами из Айн-Зара в глубь страны, к Тархоне. В результате итальянские войска перешли в наступление.

В России вопрос о привлечении авиации к участию в маневрах был поднят руководством Севастопольской авиационной школы весной 1911 года.

Тогда же была подготовлена первая печатная инструкция по боевому применению авиации. Ее задачи определялись следующим образом:

«На летчика может быть возложено:

- 1. Производство разведки противника.*
- 2. Поддержание связи.*
- 3. Нанесение материального и морального вреда врагу, бросание с высоты взрывчатых веществ.*
- 4. Уничтожение змейковых, управляемых аэростатов и самолетов противника.*
- 5. Точное определение укреплений противника и их фотографирование».*

Спустя два месяца в России впервые в мире был проведен опыт по радиосвязи самолета с землей, получивший дальнейшее развитие лишь пять лет спустя.

Проведенные с 28 августа по 4 сентября того же года маневры в Варшавском и Киевском округах показали, что авиация является важным средством разведки.

В Первую мировую войну авиация вступила, имея самолеты с моторами мощностью 80–100 л.с., способные летать со скоростью 80–105 км/ч в течение двух-трех часов. Вооружение на них отсутствовало, за исключением личного оружия экипажей, не было и специального разведывательного оборудования.

Объем работ воздушных разведчиков с началом войны был велик. Достаточно сказать, что за первые пять месяцев французские пилоты выполнили 10 тысяч полетов, налетав 18 000 часов, а пройденный ими путь в совокупности не превысил 2 млн километров.

После появления в 1915 году истребителей, противодействовавших разведке, возникла необходимость в вооружении самолета-разведчика пулеметом. В том же году разведчики стали применяться и для нанесения бомбовых ударов по противнику.

Развитие истребительной авиации из-за большой разницы их в скорости полета стало сильно стеснять действия разведчиков, поэтому на рубеже 1917–1918 годов воздушную разведку стали поручать истребителям. Однако появление таких самолетов, как «Бреге14Б-2» и «Де Хевиленд-4», поставило все на свои места.

Примером удачной работы разведчиков в годы Гражданской войны может служить случай, когда 10 августа 1920 года было обнаружено движение колонны конницы противника протяженностью 15–18 км по дороге Веселое–Дека. Это позволило своевременно выявить переброску частей конного корпуса генерала Барбовича с александровского на каховское направление и вскрыть замысел противника.

С развитием радиосвязи на самолеты этого назначения распространили задачи выявления источников радиоизлучения: связных и радиолокационных станций и т.п.

Дальнейшее развитие разведчика до Второй мировой войны шло крайне медленно и заметно отставало от других типов военных самолетов. Это и стало поводом для превращения самолетов-истребителей и бомбардировщиков в разведчики путем оснащения их соответствующим оборудованием. Последним же отечественным разведчиком в предвоенные годы стал Р-12 ОКБ А.С. Яковлева, но он так и остался в опытном экземпляре. Не увенчалось успехом и создание в послевоенные годы специализированного самолета Су-12 с поршневыми двигателями.

В годы войны самолет-разведчик получил дальнейшее развитие, а платформой для него стали серийно выпускавшиеся бомбардировщики Пе-2, Ту-2, Ил-4, истребители МиГ-3, Як-7, Як-9, Ла-7 и Пе-2, а также штурмовик Ил-2. При этом экипажам самолетов-разведчиков приходилось решать не только задачи разведки, но и корректировки артиллерийского огня.

Единственной и, видимо, последней попыткой создать в Советском Союзе специализированный разведчик в 1960-е годы стало копирование американского U-2 компании «Локхид», сбитого 1 мая 1960 года под Свердловском. Но постройку машины прекратили, сделав ставку на приспособление для решения задач разведки военных и пассажирских самолетов. Не успокоились только в США, приняв на вооружение SR-71.

Особое место занимают летательные аппараты дальнего радиолокационного обнаружения и управления. Это тоже своего рода разведчики, способные выявлять дислокацию бронетанковых сил, укрепленных районов и корабельных соединений вплоть до отдельных судов.

В настоящее время в связи с появившимися новыми угрозами, главным образом со стороны США, продолжилось развитие и совершенствование средств разведки на новой технологической базе. Примером тому является модернизация самолетов, в частности, Су-24МР, МиГ-25РБ, Ил-20М и А-50. На базе пассажирского самолета Ту-214 создан Ту-214ОН. Учитывая, что в современном мире войны не объявляются, то проектируются и другие машины, способные своевременно и достоверно определять направления, с которых возможно нанесение ударов вероятным противником.

Глава 1

Потомки «Де Хевиленда»

Первым массовым самолетом в Советском Союзе стал разведчик Р-1, скопированный с DH.9 английской компании «Де Хевиленд». Можно по-разному относиться к этой машине, но важнее усвоить, что с Р-1 началось возрождение отечественного авиастроения. Р-1 фактически стал многоцелевым самолетом и широко использовался не только по своему прямому назначению, но и для корректировки артиллерийского огня, и как легкий бомбардировщик, и штурмовик в ВВС и авиации ВМФ. Р-1 нашел применение и в гражданской авиации, а международные перелеты, совершенные на нем, укрепили престиж отечества.

DH.9 и его модификация DH.9A использовались британскими экспедиционными силами против Красной Армии на севере России и в ходе Гражданской войны британскими экспедиционными силами (17-й, 47-й и 221-й эскадроны). Числились эти машины и у белогвардейцев. Случилось так, что в ходе боев часть из этих машин стала трофеями РККВФ, найдя применение на Украине и Кавказе. Отзывы красных летчиков о машине были самые доброжелательные, и неудивительно, что DH.9 с 260-сильным мотором «Даймлер» стал основой будущего Р-1.

Справедливости ради следует сказать, что появлению этой машины предшествовал выпуск на заводе «Дукс» самолета DH.4 той же компании,

но по чертежам, переделанным под руководством Н.Н. Поликарпова под наши условия. Выпустили их несколько десятков, и они вместе с трофейными самолетами исправно несли службу в Красном Воздушном Флоте. Машины российской



*Р-1 с мотором М-5 постройки завода № 1.
Фото из архива Г.Ф. Петрова*



*Самолеты Р-1 — участники перелета по маршруту
Москва–Пекин. Фото из архива Г.Ф. Петрова*

постройки именовались как ДН.4 и, видимо, по этой причине не вошли в сборник статистических материалов Министерства авиапромышленности СССР.

В 1920 году был образован Научно-испытательный институт ВВС. Тогда он назывался Опытным аэродромом (ОА), и первым испытанным в ОА самолетом в 1921 году был ДН.4. Видимо, поводом для организации его выпуска в Москве и стали результаты этих испытаний.

В 1923 году был испытан и ДН.9А. Не буду вдаваться в подробности, связанные с начальным периодом освоения самолета и мотора, отмечу лишь, что до середины 1924 года Советский Союз приобрел около 100 ДН.9 и ДН.9А и двигателей к ним. Но на пути к производству отечественных самолетов главным препятствием было отсутствие двигателей. Выручил американский «Либерти», скопированный нашими специалистами и запущенный в производство на заводе «Икар» и получивший обозначение М-5.

Как и в случае с ДН.4, разработку будущего Р-1 на базе ДН.9А на заводе «Дукс», к тому времени превращенном в Государственный авиационный завод № 1 (ГАЗ № 1), возглавил Н.Н. Поликарпов. Техническим же директором этого предприятия стал Д.П. Григорович. Так что по большому счету Р-1 стал детищем этих двух выдающихся русских авиаконструкторов.



Прилет М.М. Громова в Пекин

Если Р-1 внешне был схож с ДН.9А, то конструкция его и материал, из которого предстояло сделать машину, претерпели немалые изменения.

Летные испытания самолета (ведущие инженер Н.С. Куликов и летчик А.И. Жуков), проведенные на Научно-опытном аэродроме, показали, что Р-1 из-за слишком задней центровки, доходившей до 36,3–39,3% САХ, трудноуправляем. Поэтому для его балансировки можно было в полете менять угол установки стабилизатора.

Другой особенностью машины был слишком тонкий профиль крыла относительной толщиной около 6%. При этом его острая передняя кромка способствовала раннему срыву потока. Поэтому Р-1 сваливался на крыло и при задних центровках легко входил в штопор.

Серийные Р-1, правда, с импортным двигателем «Либерти» начали покидать сборочный цех завода весной 1924-го, а с моторами М-5 — в начале следующего года. В 1925 году с целью демонстрации высоких качеств советских самолетов и летного состава был выполнен ряд перелетов. Так, в феврале экипаж летчика Иншакова совершил перелет по маршруту Москва–Харьков–Смоленск–Москва, в марте летчик Ф.С. Растегаев на «Ленинградском большевике» — по маршруту Москва–Смоленск–Витебск–Ленинград–Москва, а летом группа самолетов пролетела по маршруту Москва–Пекин–Токио.

На «Большом восточном» перелете стоит остановиться подробнее, поскольку он стал первым и самым ответственным испытанием советской авиации.

Для подготовки этой акции в 1924 году организовали специальную комиссию, в которую вошли представители Народного комиссариата иностранных дел (НКВД), инспекции ГВФ, ОДВФ, «Добролета», газеты «Правда» и Госкино. Официально целью перелета было «установление культурно-экономических связей с восточными окраинами, проверка воздушного пути на Восток, тренировка личного состава Гражданской авиации и проверка достижений авиапромышленности».

Но перед участниками перелета стояла еще одна секретная миссия, связанная с проверкой возможности переброски на Дальний Восток авиачастей. По этой причине подробности маршрута перелета не афишировали и лишь по прибытии в Улан-Батор сделали его гласным.

В состав авиагруппы включили четыре Р-1 (R-RMPB, R-RMPA; R-RMPD; R-RMPC) и два Р-2 (R-RMPQ и R-RMPE). Но из них в перелет отправились лишь три: R-RMPB, R-RMPA и R-RMPE, а остальные остались в резерве и их вместе с запасными частями и новыми двигателями отправили в разобранном виде по железной дороге в Новосибирск и Иркутск.

К услугам журналистов, освещавших этот перелет, предоставили три пассажирских самолета: два Ju13 и один АК-1.

Начать акцию планировалось 15 июня 1925 года, но в связи с появившимся сообщением о предстоящем перелете по маршруту Токио–Париж японских летчиков на двух самолетах «Бреге-19» старт перенесли на 10 июня.

Перелет по неосвоенному маршруту проходил с большими трудностями. Тем не менее все машины к 5 июля достигли Улан-Батора. Спустя три дня, при вынужденной посадке летчик Томашевский подломил пассажирский самолет АК-1, но экипаж в полевых условиях смог отремонтировать машину и через девять дней прибыть в Пекин.

Еще одно летное происшествие было связано с самолетом Ju 13 «Правда». При посадке в местечке Ляотан (Калган) в 180 км от Пекина самолет задел за забор и снес шасси... Основная группа прибыла в китайскую столицу 13 июля. За 33 дня было пройдено 6566 км с 14 промежуточными посадками. Основная задача перелета, стоявшая перед ее участниками, была решена.

Учитывая хорошее состояние материальной части и с согласия правительства, решили продолжить перелет до Токио на двух Р-1 с экипажами летчиков Громова и Волковойнова. Правда, моторы М-5, к тому времени наработавшие по 70 часов, для верности решили заменить новыми, по-



Командующий авиацией Московского военного округа И.У. Павлов и Н.А. Андреев осматривают строй самолетов Р-1

скольку впереди лежал путь протяженностью около 2700 км. Их ожидание растянулось на полтора месяца. Зато сразу же после их получения и облета 30 августа два Р-1 стартовали в Японию. Экипажи самолетов тогда и не предполагали, что одним из главных препятствий на пути в Страну восходящего солнца станет масло, залитое в моторы в Пекине, и после посадки в Мукдене его пришлось заменить, собирая касторку по аптекам города.

Однако до цели долетел лишь экипаж М.М. Громова. Произошло это 2 сентября. Что касается



Передача самолетов Р-1 правительству Афганистана

Волковойнова, то ему из-за плохих метеоусловий пришлось совершить посадку на острове в районе японского города Симоносеки. Этот второй этап перелета оказался не менее впечатлительным, чем полет в Пекин. Дело в том, что японским летчикам для преодоления этого маршрута понадобилось шесть дней, а советским — вдвое меньше.

Польза от этого была не только в политической сфере, но и военной. Достаточно сказать, что спустя четыре года по маршруту, проложенному участниками «Большого Восточного» перелета, перегоняли самолеты Р-1 на Дальний Восток и к границе с Монголией.

В 1926 году на Р-1 были выполнены еще два перелета. Так, 14 июля летчик Я.Н. Моисеев и механик П.В. Морозов на самолете R-ROST «Искра» совершили дальний перелет по маршруту Москва–Ростов-на-Дону – Баку – Тегеран.

Спустя пять дней летчик П.Х. Межероуп и механик М.И. Голованов на самолете «Красная звезда» за один день долетели до Анкары, затратив 11 часов 16 минут полетного времени. Причем участок протяженностью свыше 290 км проходил над Черным морем.

В 1927 году бригада НИИ ВВС на двух самолетах Р-1 участвовала в одесских авиационных маневрах. Первый из них был оборудован для ночных полетов, а второй — с новым вооружением.

В ходе серийного производства Р-1 на его базе под руководством А.А. Крылова и М.М. Шимарева были разработаны морской разведчик МР-1 и учебно-тренировочный (переходный) разведчик Р-2 (Р-1СП) с 230-сильным двигателем «Пума» компании «Сидли». Поскольку речь зашла об учебной машине, то следует упомянуть о варианте Р-1 аналогичного назначения с двигателем BMW-IV, созданном в 1928 году. Самолет выдержал испытания и строился серийно.

К числу опытных модификаций относится Р-1 с мотором «Лорен-Дитрих», не показавший преимуществ перед его старшим братом. Да и двигатель в нашей стране не строился.

Несмотря на то что с самого начала разработки Р-1 на нем планировалась установка синхронного пулемета для стрельбы вперед и оборонительного для защиты задней полусферы, первые машины, покидавшие сборочный цех, сдавались заказчику без них. Причина этого заключалась в отсутствии отечественных пулеметов, а для «Виккерсов», использовавшихся когда-то на «Ньюпорах», не было патронов. Выход нашли, доработав «Виккерсы» под наш патрон, но для этого понадобилось немало времени.

Ситуация изменилась в лучшую сторону после появления пулемета ДА Дегтярева, но это произошло уже в 1928 году. Для стрельбы использовали кольцевой прицел КП-5.

Что касается бомбардировочного вооружения, то здесь было проще. Для подвески бомб под нижним крылом сначала ставили бомбодержатели Колпакова–Мирошниченко, а затем — ДЕР-6 и ДЕР-7. Для бомбометания использовали прицелы АП-2 или «Герц», позже появились ОП-1 («Альдис»).

Выпуск Р-1 на заводе в Москве неуклонно возрастал и в 1928-м достиг своего пика — 445 самолетов. В 1927 году к изготовлению морской модификации машины МР-1 приступил завод № 31 в Таганроге. За три года там было выпущено 124 поплавковых гидросамолета, после чего предприятие продолжило производство Р-1 в сухопутном варианте. С 1923 по 1929 год два завода изготовили 2984 самолета разных модификаций. В их число вошли и учебные самолеты Р-2 с двигателями «Пума» и Р-1 с мотором BMW-IV. Эти машины применялись в основном в летных школах.

В 1926 году была предпринята попытка коренной модернизации Р-1. Несколько изменили обводы, повысили прочность отдельных участков планера, провели мероприятия, улучшающие техническое обслуживание самолета, а управление сделали более мягким. Самолет, получивший обозначение Р-4, получился тяжелым и на вооружение не поступил.

Р-1 начал поступать в войска летом 1924 года. 1 июня 19 самолетов торжественно передавали в Москве на Центральном аэродроме «1-й разведывательной эскадрилье имени В.И. Ленина. Все они имели имена собственные.

В следующем году эскадрилью «Ленин» преобразовали в 1-ю Отдельную легкомобильную эскадрилью, переведя в 1926-м в Липецк, а затем в 40-ю авиаэскадрилью. Там она стала известна как 40-я авиаэскадрилья. Впоследствии она была преобразована в авиаполк имени В.И. Ленина.

29 сентября 1924 года отряд из шести Р-1 во главе с командующим ВВС Туркестана героем Гражданской войны П.К. Межераупом направили в Афганистан. Пилотировали самолеты наиболее опытные и тренированные летчики: Ю.Н. Арватов, М.М. Гаранин, В.В. Гоппе, А.И. Залевский и Я.Я. Якобсон, поскольку им предстояло преодолеть горный хребет Гиндукуш на высоте более 5000 метров.

Перелет протяженностью около 1400 км благополучно закончился 1 октября. После завершения своей миссии экипажи вернулись на родину, а самолеты Р-1 пополнили ВВС Афганистана.

В начале 1925 года разведчик поступил в 5-ю отдельную разведывательную авиаэскадрилью (ораз), дислоцировавшуюся под Харьковом и ранее летавшую на ДН.9А.

Пожалуй, самыми воинственными после образования Советского Союза были республики Средней Азии. Басмачи, желая сохранить влияние на народные массы и приумножить свои богатства, к тому же науськиваемые из-за рубежа, отличались крайней жестокостью. Поэтому на борьбу с ними направили авиацию, включая самолеты Р-1 и ДН.9. Эффект от них был колоссальный, и поначалу даже не нужно было применять оружие. Завидев «воздушные колесницы», суеверные азиаты в страхе просто разбежались. Впо-



Р-1 «Украинский чекист»

следствии, разобравшись что к чему, они стали открывать по самолетам ружейно-пулеметный огонь. Учитывая низкую скорость, малую высоту полета и отсутствие на самолетах противопулевой защиты, это порой заканчивалось печально для их экипажей. Тем не менее авиация сыграла заметную роль в наведении конституционного порядка в этих республиках.

В 1925 и 1929 годах Р-1 привлекали для подавления волнений горцев в Чечне, ведя разведку и нанося бомбовые удары по мятежникам непокорных аулов.

В ноябре 1927 года были разработаны и выпущены наставления по тактике штурмовой авиации и в 1928-м Р-1 проверили в новом качестве в ходе маневров Красной Армии под Киевом. Тогда эскадрилья Р-1 машин во главе с А.А. Туржанским на бреющем полете атаковала на марше конницу противника. Фактор внезапности сделал свое дело, рассеяв конницу. В общем, нового в этой тактике ничего не было, поскольку ее красные летчики применяли еще в Гражданскую войну. Это лишь продемонстрировало возросшие возможности советской авиации.

Один из самых ярких эпизодов боевого применения Р-1 связан с вооруженным конфликтом на КВЖД. Как сказано выше, в 1929 году по маршруту, проложенному участниками «Большого

Восточного» перелета, перегоняли самолеты Р-1 40-й и 26-й авиаэскадрилий, чтобы «утихомирить» разбушевавшихся китайцев в районе Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД). Первая из них была перебазирована на Дальний Восток, а вторая из 18 машин в район боевых действий. При этом 26-я эскадрилья за четыре дня (44 летних часа) преодолела расстояние в несколько тысяч километров. До этого подобные перелеты осуществлялись лишь одиночными самолетами.

По прибытии на место 26-я эскадрилья вошла совместно с 6-м и 25-м авиаотрядами, находившимися на Дальнем Востоке, в Забайкальскую авиагруппу, насчитывавшую около 40 самолетов.

Боевые действия авиации начались 2 октября бомбардированием и пулеметным обстрелом войск противника в районе Чжайлайнор, бомбардированием железнодорожной станции Бухеду и Хайларского укрепленного района. Сильные морозы (–30–35°) усложнили подготовку материальной части к полетам и резко снизили боевое напряжение.

В ноябре авиация участвовала в Мишаньской и Чжайлайнорской операциях на забайкальском направлении.

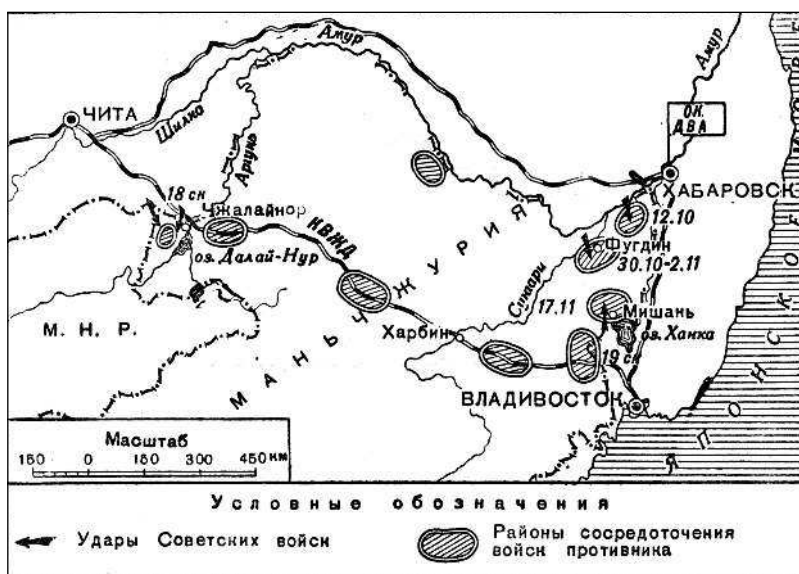
17–18 ноября в районе Мишань советские войска при поддержке авиации разгромили кавалерийскую дивизию противника и заняли г. Мишань. При этом гидросамолеты МР-1 потопили несколько барж и нанесли удары по Сунгарийской флотилии. Противник понес большие потери, была захвачена вся его материальная часть.

Боевые действия в Чжайлайнорской операции начались 17 ноября. В этой операции авиагруппа в составе 20 самолетов нанесла удар по южному сектору укреплений противника перед штурмом их стрелковыми частями. После этого сухопутные войска успешно овладели позициями противника.

Согласно плану, предусматривалось 17 ноября бомбардировать войска противника с воздуха, но на следующий день пришлось внести корректировку, и 26-й авиаотряд нанес бомбовый удар по радиостанции в Маньчжурском укрепленном районе, а два авиаотряда совместно с 6-м отрядом бомбили чжайлайнорские укрепления. После авиационной подготовки последующие вылеты авиации были направлены на уничтожение подходивших резервов противника в районе станции Цаган.

В последующие дни операции авиация вела интенсивную воздушную разведку, бомбила железнодорожный мост и аэродром противника в Хайларе, куда и перебазировалась 27 ноября. В последующие два дня авиация всеми силами атаковала отходившие войска противника в районе станции Бухеду, решая задачи в интересах наступавших сухопутных войск.

22 декабря 1929 года в Хабаровске между СССР и Китаем было подписано соглашение, предусматривавшее восстановление на КВЖД прежнего положения, и советские войска были выведены из Маньчжурии. 40-я авиаэскадрилья



Общая обстановка на Китайско-Восточной железной дороге в октябре 1929 года

вернулась к постоянному месту дислокации в Спасск-Дальний, а на базе 68-го гидроотряда сформировали авиацию Амурской речной флотилии.

В результате очаг напряженности в районе КВЖД удалось ликвидировать, а советская авиация, и прежде всего авиаотряды, вооруженные самолетами Р-1, полностью решила возложенные на нее задачи. При этом авиачасти и сухопутные войска достигли хорошего уровня взаимодействия, хотя были выявлены и недостатки как в боевой работе, так и в тыловых подразделениях, не обеспечивавших потребности авиачастей в боеприпасах.

С 1931 года в ВВС Р-1 начали заменять на Р-5. Освобождавшиеся машины передавались в летные школы и другие учебные заведения. В итоге к концу 1934 года там насчитывалось лишь 32 разведчика, зато число в учебных заведениях их парк превысил 1000 машин. Как водится в таких случаях, незначительное количество Р-1 и Р-2 передали в гражданский воздушный флот под обозначением П-1, где они использовались для подготовки пилотов, аэрофотосъемки, геолого-разведки, перевозки небольших грузов и решения прочих задач отрасли. В частности, на них доставляли в Ленинград матрицы газеты «Правда». В таком качестве Р-1 прослужили приблизительно до середины 1930-х.

На заре становления Советский Союз принял ряд шагов по укреплению своих южных границ и установлению добрососедских отношений с республиками Средней Азии и странами Ближнего Востока, оказывая их правительствам разумную поддержку. В этом отношении Р-1 появился весьма вовремя, став не только первенцем советского самолетостроения, но первым самолетом, экспортированным за рубеж. С самолета Р-1 начались поставки в Афганистан и Персию (Иран).

В Афганистан первые Р-1 поступили в 1922 году. Всего же туда поставили около 20 машин.

Развивая военно-техническое сотрудничество с соседом, в сентябре 1925 года в Кабуле от-



*Запуск двигателя самолета Р-1.
Фото из архива Г.Ф. Петрова*

крыли авиашколу. Ее материальную часть сначала составили ДН.9. Позднее к ним прибавились семь Р-1, купленных в СССР. Но кадровую основу ВВС Афганистана по-прежнему составляли советские специалисты.

17 декабря 1928 года Р-1 снова вступили в бой, на этот раз против мятежников Хабибуллы, пытавшихся захватить Кабул. Бомбо-штурмовые удары сделали свое дело, и банды Хабибуллы спустя неделю отступили, но ненадолго. В середине января 1929 года власть переменялась, и вся авиация оказалась в руках Хабибуллы, но активность ее резко снизилась.

Афганская междоусобица продлилась до октября, когда на престол сел Надир-шах. Но к тому времени все Р-1 требовали восстановления до боеспособного состояния, а их ресурс был исчерпан в начале 1930-х.

В 1924 году начал обзаводиться разведчиком Иран, приобретая свыше 30 Р-1, причем как с двигателями М-5, так и с «Либерти». Имели они и разное вооружение.

В Персии их использовали для борьбы с национально-освободительным движением в Иранском Азербайджане, для подавления восстаний курдских и прочих племен, а также правительственными войсками активно применя-