



ШТУРМОВИК ИЛ-10

Ил-10 в Центральном музее ВВС

Тема «летающих танков» Великой Отечественной войны не ограничивается выдающимся советским самолетом Ил-2. 18 февраля 1944 г. состоялся первый полет штурмовика Ил-10. В отличие от Ил-2 на нем вернулись к схеме бронекорпуса самолета ЦКБ-55. Стрелок теперь размещался не за бронепергородкой заднего бензобака, а за бронеспинкой летчика. Изменилась толщина отдельных листов бронекорпуса. В частности, толще стали боковые стенки, защищавшие двигатель. «Похудели» боковые стенки кабины экипажа, а верхнюю часть бронекорпуса, недостижимую для зениток, изготовили из дюралюминия. Бронеспинка и заголовник летчика, а также бронеспинка стрелка состояли из двух 8-мм бронеплит с воздушной прослойкой. Как и на Ил-2, бронекорпус Ил-10 весом 1010 кг включили в силовую схему планера. К бронекорпусу пристыковывалась хвостовая часть, состоящая из набора шпангоутов и стрингеров с дюралевой обшивкой.

Ил-10, в соответствии с нормами прочности 1943 года, относился к классу «Б» с коэффициентом перегрузки равным 8,3 на случай «А» (соответствующим наибольшему значению коэффициента подъемной силы крыла) и при полетном весе 6000 кг. Это позволяло ему выполнять фигуры не только сложного, но и высшего пилотажа.

Госиспытания Ил-10 проходили с 14 по 27 мая 1944 г. Ведущими по машине были инженер П. Аброщенко, летчик А. Долгов и штурман Горбунов. Машину облетали А. Синельников, М. Субботин, А. Живописцев и Г. Тиняков. По их общему мнению, штурмовик «по технике пилотирования прост и не требует специального переучивания для перехода на него летчиков, летающих на серийных самолетах Ил-2.

Устойчивость и управляемость хорошие. Путевая устойчивость несколько велика. Нагрузки от рулей нормальные по величине и направлению. Нагрузки от руля высоты несколько велики. На рулежке устойчивость самолета недостаточна...».

В выводах Акта по результатам госиспытаний отмечалось, что Ил-10, по сравнению с Ил-2, «несмотря на ухудшение взлетно-посадочных свойств, имеет явное преимущество, в



Николай ЯКУБОВИЧ,
редактор журнала «Авианорама»

частности, максимальная скорость больше у земли на 123 км/ч, на границе высотности – на 147 км/ч... Время набора высоты 3000 м меньше на 3 мин... Дальность горизонтального полета на высоте 500 м возросла на 120 км...

Высокая скорость полета, хорошая устойчивость и управляемость при аналогичном с Ил-2 оружии нападения позволяют <...> Ил-10 более эффективно осуществлять штурмовые действия, а повышенная оборонеспособность и лучшее бронирование способствуют большему эффекту при ведении воздушного боя с истребителями противника...

В эксплуатации самолет прост. В сравнении с <...> Ил-2 с АМ-38Ф осмотр основных узлов самолета и винтомоторной группы удобнее и требует меньшей затраты времени для подготовки его к вылету...

Ил-10 по конструкции, в сравнении с <...> Ил-2 особой сложности не представляет, и его производство может базироваться на технологии заводов серийного производства <...> Ил-2...».

ВВС рекомендовали Ил-10 для серийного производства, несмотря на выявленные дефекты. Особенно много хлопот доставляли двигатели. До принятия на вооружение самолет нуждался в доводке, и его вернули в ОКБ.

Первым выпуск Ил-10 начал осваивать завод № 18. В начале июня 1944 г. в НИИ ВВС завершились контрольные испытания серийного Ил-10 № 1894604 завода № 18. В отличие от опытной машины, на нем установили воздушные демпферы в системе уборки и выпуска костыля, вентиляцию в кабинах экипажа, механизм блокировки «винт-газ», противопожарный чехол на верхний бензобак, узел крепления фото-кинопулемета ПАУ-22, переговорное устройство СПУ-2ММ вместо СПУФ-2, а на руле высоты – управляемый триммер-флетнер. Кроме этого, подобрали более подходящую антенну для радиополукомпаса РПК-10.

Однако самолет испытания не выдержал. Причинами тому были, в частности, высокая температура масла на входе в мотор при наборе высоты с полностью открытыми заслонками радиаторов, отсутствие пылефильтра на всасывающей системе мотора, большие усилия на штурвале лебедки при закрытии створок бомбового отсека. Военные испытатели отметили и несоответствие усилий, прикладываемых при закрытии створок бомбоотсеков и для подвески бомб ФАБ-100М-43, диаметрам использовавшихся тросов.

В серийное производство запустили штурмовик, прошедший госиспытания в июле 1944 г. и оснащенный подвижной установкой стрелка ВУ-8 с пулеметом УБ. Причина замены оружия проста – для освоения массового выпуска пушек Ш-20, с которыми в НИИ ВВС был предъявлен первый экземпляр Ил-10, требовалось время, а пулемет Березина давно устанавливался на боевые машины. Вес пустого эталонного самолета снизился до 4650 кг, а полетный – не превышал 6500 кг.

Спустя полтора месяца завершились контрольные испытания другого серийного штурмовика (№ 189208) завода № 18. По сравнению с предшественником на нем усилили оборонительное вооружение, заменив заднюю стрелковую установку ВУ-8 с пулеметом УБК установкой ВУ-9 с 20-миллиметровой пушкой БТ-20 с боезапасом 150 патронов, а также исключив из состава бомбардировочного вооружения авиационные гранаты АГ-2. При этом бомбовую нагрузку увеличили на 200 кг (в перегрузочном варианте), доведя ее до 600 кг.

Одновременно установили новый всасывающий патрубок с противопыльным фильтром, усилили центроплан и отъемные части крыла.

Но и на этот раз машина контрольные испытания не выдержала. По-прежнему в мотор поступала слишком горячее масло, даже при отрицательных температурах окружающего воздуха. Остались недоработанными бомбовое вооружение самолета и установки фотопулемета ПАУ-22 и аэрофотоаппарата АФА-ИМ, предназначенного для контроля результатов бомбометания. Кроме этого, максимальные скорости горизонтального полета были ниже на 22-23 км/ч по сравнению с требуемыми, а время набора высоты 3000 м возросло на 1,4 минуты.

Как видно, недостатков у Ил-10 хватало, но они по-прежнему принимались военными представителями и уходили в строевые части.

До конца 1944 г. завод построил 73 самолета, из них ВВС РККА получили 43. Облетывали серийные машины заводские летчики Е. Ломакин и К. Рыков. В том же году серийное производство развернулось и на заводе № 1. Однако из-за поставок авиамоторным заводом № 24 недоработанных двигателей, план выпуска боевых машин



Ил-10 на государственных испытаниях

оказался невыполненным.

В завершающем году Великой Отечественной авиационный завод наращивал темпы выпуска штурмовиков. Только завод № 18 в январе отправил на фронт 50 машин, в марте – 90, а в мае – 163. Кроме боевых, завод № 1 освоил производство учебных УИл-10. До конца 1945 г. заказчику сдали 1169 самолетов, из них 186 спарок. Учебный самолет отличался от боевого, прежде всего, задней кабиной инструктора вместо воздушного стрелка. Вооружение состояло из двух пушек ВЯ, впоследствии замененных на НС-23, и двух узлов подвески реактивных снарядов.

В октябре 1945 г. в НИИ ВВС завершились контрольные испытания штурмовика № 1897710 завода № 18 с мотором АМ-42 и винтом АВ-5Л-24. На этой машине вновь вернулись к пулемету УБК в кабине стрелка радиста. Для увеличения максимальной скорости изменили регулировку карбюраторов мотора на более бедную смесь (по цвету пламени на выхлопе), улучшили герметизацию как самолета, так и отверстий в бронекорпусе. Многие дефекты удалось устранить, но не все. В частности, обеднение смеси, поступавшей в мотор, привело к увеличению расхода горючего с 721-745 (по техническим условиям) до 775 литров в час. На этот раз специалисты НИИ ВВС посчитали, что штурмовик испытания выдержал, порекомендовал министру Шахурину запретить директору завода № 18 производить регулировку карбюраторов двигателей по своему усмотрению.

Не лучше обстояло дело с выпуском Ил-10 и на заводе № 1. В начале июня не выдержал контрольные испытания самолет № 105142 с мотором АМ-42 и воздушным винтом АМ-5Л-24. От опытной машины, испытанной в НИИ ВВС, он отличался измененными толщинами бронекорпуса, жестким сиденьем стрелка, вентиляцией кабин, лучшей отделкой крыла. На руле поворота появился триммер, а на верхнем бензобаке – противопожарная изоляция. За нагнетателем двигателя установили противопожарную дроссельную заслонку и ввели механизм, объединивший управление шагом винта и газом. Для крыльевых пулеметов ШКАС сделали гильзоотводы, а у стрелка смонтировали установку ВУ-8 с пулеметом УБК. Для полетов ночью ввели ультрафиолетовое освещение приборов, кнопку управления радиопередатчиком перенесли на сектор газа.

Вооружение самолета № 105142 включало два орудия ВЯ калибра 23 мм с боезапасом 300 патронов, два ШКАСа и один УБК с боекомплектом 1500 и 150 патронов соответственно. Нормальная бомбовая нагрузка составляла 400 кг (в перегрузку – 600 кг) бомб и десять гранат АГ-2.

Изменения существенные, но все портила плохая работа маслорадиаторной установки, отсутствовал противопыльный фильтр на входе воздуха в мотор, при загрузке бомбоотсека мелкими боеприпасами провисали его створки, тормоза на колесах куда не годились, в хвостовом коке фюзеляжа отсутствовали дренажные отверстия, что приводило к скапливанию там влаги, с трудом запускался мотор. Летные данные по сравнению с опытным штурмовиком оказались заниженными. Были и другие дефекты, «подмочившие» репутацию самолета, который вернули на завод для доработок.

Для улучшения летных данных Ил-10 завод № 150 изготовил новый винт АВ-5Л-22Б диаметром 3,6 м, и в том же месяце его установили на самолет № 105142. Этот винт отличался от предшественника уменьшенной на 0,5 процента относительной толщиной концевых сечений лопасти. Однако, вопреки ожиданиям, летные данные штурмовика практически не изменились.

Но на заводе № 1 не падали духом и пытались по мере сил и возможностей улучшить машину. В июле 1945 г. на контрольные испытания в НИИ ВВС поступил Ил-10 № 106037. От предшественника № 105142) он отличался наличием привязных ремней стрелка-радиста, усиленными отъемными частями крыла и обшивкой в куполах уборки шасси. Под крылом появились узлы подвески реактивного оружия, сделали дренажные отверстия в хвостовом коке и установили противопыльный фильтр на входе воздуха в мотор, усилили шасси. Радиоприемник РСИ-4А сменил РСИУ-6МУ, а переговорное устройство СПУ-2ММ – СПУ-2М. Были и другие изменения, но и на этот раз самолет испытания не выдержал.

По-прежнему отмечалась ненормальная работа системы охлаждения масла, оставляла желать лучшего система сброса бомб с наружной подвески, тормоза на колесах были неэффективны и многое другое. В целом большинство дефектов, выявленных на контрольных испытаниях машины № 105142, сохранились, и, по сути, бракованные самолеты продолжали поступать в строевые части.

В начале октября 1945 г. завершились контрольные испытания еще одной машины завода № 1 – № 106036. По сравнению с самолетом № 106037, на нем колеса заменили опытными, размером 800×260 мм, с колодочными тормозами. Установили, в частности, агрегат объединенного управления винтом и газом ВГ-ЦИАМ-1744, систему нейтрального газа НГ 1-й зоны от выхлопа мотора, радиоопознаватель СЧ-3, электрогенератор ГС-15-500 вместо ГС-10-350, увеличена длина пояса наружной подвески бомб ФАБ-100. Но контрольные испытания самолет так и не выдержал, новинки оказались «сырыми», а летные данные – по-прежнему заниженными. А в «двери стучался» 1946-й год.

Первые 45 серийных «илов» предназначались для войсковых испытаний в 108-м гвардейском шап подполковника О. Топилина. Полк освоил машину в 1-й запасной авиабригаде и в марте 1945 г. перебазировался в Германию на полевой аэродром Шпроттау. Прежде чем вступить в бой, экипажи «поработали» на полигоне по наземным мишеням. Боевые возможности нового штурмовика оказались намного шире, чем у его предшественника. Подтверждением этому стал учебный воздушный бой между Ил-10, пилотируемым капитаном А. Сироткиным, и истребителем Ла-5ФН, в кабине которого находился дважды Герой Советского Союза капитан В. Попков.

«Бой» прошел на равных. Неоднократно пленки фотопулеметов фиксировали победы как штурмовика, так и истребителя. Показательный полет позволил сделать главный вывод: если в кабине штурмовика находится опытный инициативный летчик, то он имеет немало шансов одержать победу в поединке с истребителем.

Как следует из письма Ильюшина Маленкову и

Шахурину от 13 марта 1945 г., «на 1 марта эксплуатационный опыт по самолету Ил-10 с АМ-42 на заводе № 1, на заводе № 18, в 1 КЗШАБ (Краснознаменной штурмовой авиабригаде. – Прим. авт.), в маршевых штурмовых полках 108 и 571 показал, что можно переходить к постройке на заводах № 1 и № 18 одного типа самолета Ил-10.

Эксплуатационный опыт показал, что <...> Ил-10 <...> является вполне современным <...> штурмовиком и по своим летно-техническим данным превосходит Ил-2...

За это время как в самолете, так и в моторе никаких серьезных дефектов не обнаружено...».

С первых дней наступления на Берлин боевую работу начали штурмовики 108-го гвардейского шап. Ил-10 наносили удары по скоплению танков, бронемашин и солдат противника. Свыше недели почти круглые сутки штурмовики «обрабатывали» вражеские позиции, и все возвращались домой. Складывалось впечатление о неуязвимости машины, но 30 апреля полк понес первую потерю. При возвращении на базу в самолет летчика Городецкого попал крупнокалиберный снаряд...

В отчете по результатам войсковых испытаний отмечалось:

«Наличие большого диапазона скоростей и лучшая маневренность облегчают задачу истребителей сопровождения и позволяют самолету вступать в воздушный бой с противником.

Полное бронирование кабины повышает живучесть самолета...

Простота в технике пилотирования и сравнительно легкий переход к эксплуатации как летным, так и техническим составом дают возможность перевооружить строевые части на этот самолет в кратчайшие сроки...».

Здесь необходимо отметить следующее. Массовые случаи выполнения фигур высшего пилотажа на Ил-10 обеспокоили Ильюшина, и 15 июня он вынужден был сообщить Шахурину: «Ил-10 вследствие легкого управления и высокой маневренности в частях ВВС КА эксплуатируется с выполнением всех фигур высшего пилотажа.

Считаю необходимым доложить Вам, что самолет Ил-10 является штурмовиком, с запасом прочности 8,28 <...> и потому он должен

эксплуатироваться в частях ВВС КА как штурмовик в соответствии с существующей инструкцией по боевому применению штурмовика Ил-2, о чем и прошу дать указания авиационным частям.

Если опыт войны требует изменения инструкции по боевому применению штурмовиков Ил, и если это изменение инструкции требует изменений в самолете, то прошу Вас сообщить об этом, чтобы я мог принять соответствующие конструктивные решения по самолету Ил-10».

С конца апреля 1945 г. в Прибалтике на Ил-10 воевал 118-й гвардейский шап (командир В. Верещинский), первым начавший вылетать без сопровождения истребителями. В мае на Ил-10 перевооружилась 6-я гвардейская шад, в состав которой входил 108-й полк. За день до капитуляции Германии экипаж командира эскадрильи П. Однобокова сбил сразу два истребителя Вф 109. Вовремя увидев пикировавший сзади на штурмовик «мессер», летчик уменьшил скорость, сбросив обороты двигателя. Ведущий немецкой пары проскочил вперед, попав под огонь крыльевых пушек, а его ведомый был уничтожен стрелком Аверковым.

До конца Великой Отечественной войны на Ил-10 перевооружилось 12 авиаполков, в том числе и морской авиации. 26-му и 37-му шап Тихоокеанского флота довелось участвовать в войне с Японией. Основными целями морских летчиков были портовые сооружения и корабли противника. Первый удар нанесли 9 августа по порту Расин (Корея). В тот день командир 26-го шап майор А. Николаев потопил два транспорта. На следующий день капитан И. Воронин из 37-го шап топмачтовым способом, сбросив две ФАБ-250, потопил японский эсминец. Были и другие победы, но их в равной степени поделили штурмовики, бомбардировщики и катерники. Через пять дней порт Расин занял советский морской десант, в чем немалая заслуга и экипажей штурмовиков. За этот подвиг Указом Верховного совета 14 сентября А. Николаеву и И. Воронину присвоили звание Героя Советского Союза.

Но были полки, как, например, 7-й гвардейский шап, воевавший на штурмовиках с первых дней войны, и которые на Ил-10 так и не сделали ни одного боевого вылета.

Окончание следует



Штурмовики Ил-10 отправляются на боевое задание. Весна 1945 г.