

О. Г. Ількова, ст..викладач
Національний авіаційний університет

ЛЕГЕНДАРНИЙ У-2 В РОКИ ДРУГОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ

Літак У-2 («Навчальний – другий») справедливо належить до когорти легендарних і всесвітньо визнаних. Це одна з перших навчальних машин радянського авіапрому, якій судилося довге і насичене життя. Улюбленець не одного покоління авіаторів, овіяний оповідками фронтовиків, приборканий жінками, оспіваний у піснях, виправдано здобув славу всенародного. У 1920-х роках потреба у суто учбовому літаку диктувалася самим розвитком авіації. Ускладнення і все більша спеціалізація авіатехніки, ріст льотних і маневрених характеристик з одночасним погіршенням злітно-посадочних якостей, вимагали розпочати підготовку льотчиків на простих і легких в пілотуванні машинах.

Першим радянським літаком початкового навчання став У-1, створений на базі англійського «Авро-504к» [1, с.4]. Він дозволяв виконувати всі фігури вищого пілотажу, але був складним в управлінні і не прощав помилок. Тим часом у другій половині 1920-х років в СРСР розпочалася масова підготовка льотчиків, для якої потрібен був простий в пілотуванні і обслуговуванні, надійний та дешевий у виробництві літак початкового навчання. Постала нагальна потреба у машині, освоїти яку могли би пересічні молоді здорові хлопці чи дівчата. Створити відповідний літак в липні 1926 року було доручено відомому авіаконструктору, майбутньому «королю винищувачів» Миколі Миколайовичу Полікарпову [1, с.5]. Діапазон швидкостей машини, що отримала назву У-2, задавався від посадочної 60 км/год до

максимальної 120 км/год. Для цього розроблялася проста, дерев'яна конструкція, з прямокутними у плані крилами, від'ємні частини яких були взаємозаміними. Влітку 1927 р. був готовий перший експериментальний екземпляр, який модернізували до початку наступного року. Тоді ж остаточно утвердили авіадвигун М-11 Аркадія Швецова, кінці крил і оперення зробили еліптичними, а руль направлення – незвично великим, що значно полегшило всю конструкцію. З легкої руки льотчика Михайла Громова, першого випробувача У-2, розпочався легендарний тридцятирічний шлях «небесного тихоходу».

У-2 дозволяв виконувати всі основні фігури вищого пілотажу, а його штопорні характеристики виявилися просто неперевершеними. При втраті швидкості і великим кутом атаки літак не впадав у штопор, а опускав ніс і знову набирив швидкість (тобто, мав високу статичну поздовжню сталість). При спеціально вводити у штопор, машина легко виходила з нього, літак дійсно можна була вважати простим, доступним, безпечним і таким, що підходив для масової підготовки пілотів.

Серійне виробництво У-2 розпочалось у березні 1928 р. на ленінградському заводі №23 «Червоний льотчик», до кінця 1939 р. тут побудували більше 10500 екземплярів [1, с.8], у 1940 р. до виробництва долучили новий завод м. Ленінград №387. В роки війни ці підприємства евакуювали до Казані. З 1943 р. до казанського заводу, за яким залишили №387, У-2 різних модифікацій стали також випускати заводи №464 в Довгопрудному, №494 в Козловському, №471 в Шумерлі [1, с.8]. У післявоєнні роки масовий випуск По-2 (після передчасної смерті М.М.Полікарпова у 1944 р., У-2 перейменовано на його честь у По-2) на підприємствах авіапрому продовжувався до 1953 р., а в майстернях і

ремонтних базах ЦПФ – до 1959 р., окрім цього, в 1948-55 роках машина під назвою CSS-13 випускалася по ліцензії у Польщі. Загальний «тираж» літака досяг майже 40 тис. [1, с.8], що ставить полікарпівський біплан до розряду самих масових літальних апаратів у світі. Літак в ході виробництва постійно вдосконалювався, основні модифікації – По-2 – навчальний, По-2А – сільськогосподарський, По-2С – санітарний, По-2Л – лімузин. Проста конструкція літака дозволяла займатися доробкою не лише дипломованим інженерам, але й простим, схильним до технічної творчості умільцям навіть у польових умовах. В результаті з'явилася велика кількість варіантів літака, при чому здійснювати конструкторський нагляд ОКБ Полікарпова і КБ серійним заводам вдавалося далеко не у всіх випадках.

Саме в роки Другої світової війни У-2 став легендою. На початку 1941 р. в армійських підрозділах Робітничо-Селянської Червоної Армії нараховувалося біля 3500 У-2 [2. с.17]. Правда, в окремих ескадрильях та загонах зв'язку, розташованих на західному кордоні, знаходилось всього 120 машин. 22 червня 1941 р. багато військових та цивільних У-2 було знешкоджено ворогом. Безпосереднім резервом, який можна було долучити до бойових дій, вважалися літаки льотних шкіл. Тому У-2 цивільної авіації були мобілізовані і увійшли до складу всіх шести авіагруп особливого призначення (АГОП) Цивільно-Повітряного Флоту (ЦПФ), які передавалися фронтам. Так у розпорядження штабу Південно-Західного фронту (ПЗФ) поступило 2 ескадрильї Київського АГОП на чолі з П. Сибачиним та К. Воропаєвим. В ході контрудару в районі Луцьк-Броди-Рівне вони займалися транспортно-евакуаційним забезпеченням своїх військ. У-2 взяли участь практично у всіх оборонних боях влітку-восени 1941 року. Варто відзначити діяльність 2-го загону Південно-Західного АГОП, який брав

участь у обороні Одеси. Командував загоном капітан В. Седяревич, якому підпорядковувалися лише 4 льотчика. Здійснюючи польоти як вдень, так і вночі, авіатори виконували стандартні для У-2 завдання: зв'язок, розвідка, доставка вантажів. Однак, дуже скоро вони стали закидати у ворожий тил розвідувально-диверсійні групи парашутистів, при чому десантники розміщувалися не лише у задній кабіні, а й лежачи на крилі літака. Саме під час оборони Одеси У-2 стали використовувати в якості бомбардувальників, ініціатором цього нововведення став льотчик П. Бевз [2, с.18]. Серед піонерів бомбометання з У-2 були пілоти 5-го загону Київського АГОП. Боєзапас складався прямо в задній кабіні на підлозі і скидався вручну авіатехніком, з часом літаки оснастили держателями для бомб калібру 50-100 кг і спеціальними контейнерами для малих авіабомб.

Майже одночасно з одеситами «небесний тихохід» в якості нічних бомбардувальників стали використовувати Військово-Повітряні Сили (ВПС) Південного фронту для цього озброїли переобладнаними У-2 35-ту окрему ескадрилью. Перші бої відбулися у серпні 1941 року в районі Каховки. Запорукою успіху був сам літак, який до лінії фронту підходив на висоті до 2000 м, потім оберти двигуна прибиралися, і машина майже безшумно планувала до цілі. Екіпажі-лідери скидали освітлювальні чи запалювальні бомби, а наступні наносили основний удар. З 1942 р. стали випускати серійно бойові варіанти У-2. Таким чином, можна стверджувати, що в біографії У-2 бойові модифікації займають почесне місце.

Літня компанія 1942 р. розпочалася в середині травня невдалою наступальною Харківською операцією військ ПЗФ і Південного фронтів (ПФ). Третина їх авіації напередодні наступу була представлена У-2, у ПЗФ було 2 полки з 42

машин, а на ПФ вже в ході боїв був сформований 588 нічний легкобомбардувальний (майбутній уславлений 46 гвардійський) полк в якому служили виключно жінки.

Незчисленна кількість воїнів завдячують врятованим життям У-2., адже їх поранених з поля бою транспортували саме на ньому. Відомі варіанти літака з розрахунку від одного до декількох лежачих хворих, з медпрацівником на борту. З самого початку війни для розширення можливостей санітарних У-2 на них почали встановлювати спеціальні касети, так у червні 1942р. під керівництвом Г. Бакшаєва був створений У-23КБ (з касетами Бакшаєва). З кожного боку фюзеляжу на нижньому крилі встановлювали касети масою до 17 кг, кріпили їх до лонжеронів 4 хомутами [1, с.11]. Касета мала дерев'яний каркас, обтянутий полотном, в її задній частині знаходився люк через який встановлювалися носилки. Завдяки цій модернізації на літаку можна було перевозити трьох лежачих і одного сидячого пораненого. Також використовувалися касети О. Щербакова, їх встановлювали під нижнім крилом, в кожній з них сидячи спиною один до одного розміщувалося по двоє хворих [1, с.11]. Ці касети слугували і для перевезки десантників та вантажів. А ще У-2 впродовж всієї війни залишався основною машиною для польотів командуючих армій і фронтів в зону бойових дій чи на виклики Ставки Головнокомандуючого до Москви.

Багато довелося полікарпівським біпланам налітати до партизан, цією діяльністю займалися у переважній більшості полки ЦПФ. Також активно задіявалися У-2 для порятунку збитих екіпажів літаків, виконуючи завдання, які в наш час покладаються на гелікоптери.

Важко віднайти військові операції радянських військ де б не були задіяні У-2. Свою, далеку не останню роль, вони зіграли в ході Сталінградської битви, варто відзначити масований авіаудар по захопленому німцями тракторному заводу. Під Сталінградом широке поширення отримало «полювання» нічників на транспортні комунікації ворога, особливо залізничні. В ході битви за Кавказ літаки У-2 цілодобово атакували ворога біля переправ через річки Терек і Курп. До останніх днів війни наші герої були задіяні на всіх фронтах, відзначилися і в битві за Берлін.

Цікаво, що спочатку нацисти легковажно сприймали У-2, ця машина вважалася легкою здобиччю. Але швидко полікарпівські «старики» стали нічним жахом для німців, тому ворог скромному біплану віддав належне і нагородив великою кількістю призовиськ, серед яких іронічні «русс-фанер», «кавомолка», «швейна машинка» і поважне «нічний фельдфебель».

Радянський Союз постачав У-2/По-2 іноземним військовим формуванням, що створювалися на його території, а також арміям країн, з якими в ході наступальних операцій взаємодіяли війська Червоної армії. Найбільшу кількість машин отримала Польща: до травня 1945 р. ВПС «Людового Войска Польського» мали 342 По-2 (загальна чисельність польських ВПС – 882 бойових і допоміжних літаків) [2 с.33]. Радянські літаки утворювали 27 полків та окремих ескадрильїв різних призначень: бомбардувальних, транспортних, корегувальних, санітарних та інші). Біля 20 літаків У-2/По-2 отримали чехословацькі збройні формування, більше 10 – югославські. Відомо, що чотири У-2 в якості зв'язкових експлуатувалися у знаменитому французькому винищувальному полку «Нормандія-Неман» [2, с.31].

По завершенні Другої світової війни СРСР, а згодом і Польська Народна Республіка поставляли своїм союзникам по соціалістичному табору велику кількість По-2, які потрапляли і активно використовувалися у Збройних Силах, цивільній авіації і аероклубах цих країн.

У висновку слід зазначити, що довготривале життя і найширше використання літаків У-2, стало можливим завдяки високій досконалості творіння М.М. Полікарпова, як не парадоксально звучить це твердження на адресу такого архаїчного на вигляд апарату. Але простота і технологічність конструкції, відмінні характеристики стійкості і управління, надійний двигун, зручність технічного обслуговування, а також вдала компоновка, яка дозволяла різні за призначенням модифікації в широкому діапазоні, зробили У-2 справжньою легендою авіації, особливо у роки Другої світової війни.

Література

1. Гугля Ю. Сага о небесном тихоходе // Авиация и время. – 2002. – № 5. – С. 4-14.
2. Котлобовский А. Сага о небесном тихоходе // Авиация и время. – 2002. – № 5. – С. 15-33.
3. Маслов М. «Король истребителей» Боевые самолеты Поликарпова. – М. : Яуза, 2009. – 323 с.
4. Соболев Д. А. История самолетов. 1919-1945. – М. : РОССПЭН, 1997. – 357 с.
5. Троценко А. М. Історія цивільної авіації України. – К. : Аеробізнес, 2004. – 637 с.