

Константин Кузнецов

КОНВЭР В-36 «МИРОТВОРЕЦ»

**ГИГАНТ
СРЕДИ СТРАТЕГИЧЕСКИХ
БОМБАРДИРОВЩИКОВ**



УДК 623.746.4(73)
ББК 68.53
К89

В оформлении переплета использована
иллюстрация художника *В. Петелина*

Кузнецов, Константин Александрович.

К89 Конвэр В-36 «Миротворец». Гигант среди стратегических бомбардировщиков / Константин Кузнецов. — Москва : Эксмо : Яуза, 2018. — 160 с. — (Война и мы. Авиакolleкция).

ISBN 978-5-04-183227-8

В книге рассказано о возникновении, проектировании, производстве и службе самого большого в мире стратегического бомбардировщика Конвэр В-36. Рассмотрены военно-политические аспекты создания гигантского бомбардировщика – самого большого серийного самолета периода конца 40-х – начала 80-х годов прошлого века. Но не только в размерах была его уникальность. Десятидвигательный монстр с моторами двух разных типов, помимо своей основной роли – ядерного бомбардировщика – использовался в качестве летающей лаборатории для проверки многих, часто уникальных, проектов. Книга будет интересна не только любителям истории авиации, но и специалистам.

**УДК 623.746.4(73)
ББК 68.53**

ISBN 978-5-04-183227-8

© Кузнецов К.А., 2018
© ООО «Издательство «Яуза», 2018
© ООО «Издательство «Эксмо», 2018

Оглавление



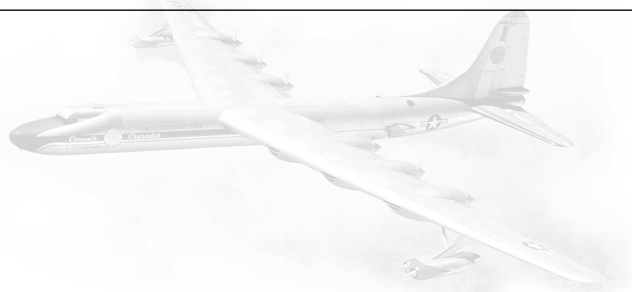
ВВЕДЕНИЕ	5
РОЖДЕНИЕ «МИРОТВОРЦА»	7
НАЧАЛО РАБОТЫ	10
НОВЫЙ ЗАВОД	13
В-36 — БОРЬБА ЗА МЕСТО ПОД СОЛНЦЕМ	18
ОКОНЧАНИЕ ВОЙНЫ, СОКРАЩЕНИЕ ЗАКУПОК	18
ПРОТОТИП ХВ-36	20
ВТОРОЙ ПРОТОТИП — УВ-36	24
ПРОДОЛЖЕНИЕ БОРЬБЫ ЗА МЕСТО ПОД СОЛНЦЕМ	26
СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО И ПОСТАВКИ В САК	29
ВЕРСИЯ В-36А	31
ВЕРСИЯ В-36В	32
ВЕРСИЯ В-36С	36
ВЕРСИЯ В-36D	39
СТРАТЕГИЧЕСКИЕ РАЗВЕДЧИКИ	45
ВЕРСИЯ RB-36D	45
ВЕРСИЯ RB-36E	47
ВЕРСИЯ В-36F	48
ВЕРСИЯ В-36Н	49
В-36J — ПОСЛЕДНИЙ ПИСМЕЙКЕР	50
РЕАКТИВНАЯ ЭРА: В-36G СТАНОВИТСЯ В-60	53
ХС-99 — ТРАНСПОРТНЫЙ САМОЛЁТ	56
ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЕ ГИГАНТЫ	59
ЛЕТАЮЩИЕ АВИАНОСЦЫ	61
ЛЕТАЮЩАЯ ЛАБОРАТОРИЯ С ЯДЕРНЫМ РЕАКТОРОМ НА БОРТУ ВВ-36Н	68
ВВ-36Н — САМОЛЁТ-НОСИТЕЛЬ КРЫЛАТОЙ РАКЕТЫ GAM-63 «РАСКЛ»	84

В-36 В ЭКСПЛУАТАЦИИ (На страже мира и капитализма)	85
ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ БОМБАРДИРОВЩИКА В-36	98
КРЫЛО	98
ФЮЗЕЛЯЖ	102
ХВОСТОВОЕ ОПЕРЕНИЕ	110
СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ	112
ШАССИ	112
СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	114
БОМБАРДИРОВОЧНОЕ ВООРУЖЕНИЕ	118
ГЛАВНЫЙ КАЛИБР «МИРОТВОРЦА»	120
ОБОРОНИТЕЛЬНОЕ ВООРУЖЕНИЕ	132
СТРАТЕГИЧЕСКИЕ РАЗВЕДЧИКИ НА БАЗЕ САМОЛЁТОВ В-36	136
КОНЕЦ ЛИНИИ В-36	139
ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА	140

Сокращения

АБ (AFB) — Авиабазы	РН — Руль направления
БЧ — Боевая часть	РВ — Руль высоты
ВМС — Военно-морские силы	РЭБ — Радиоэлектронная борьба
ИК — Инфракрасное (наблюдение)	САК — Стратегическое авиационное командование
кал. — Калибр (вес бомбы)	ТВД — Турбовинтовой двигатель
МБР — Межконтинентальная баллистическая ракета	ТРД — Турбореактивный двигатель
ПВО — Противовоздушная оборона	ТТ — Технические требования
РЛС — Радиолокационная станция	USAAF — ВВС США

Введение



Бомбардировщик В-36 проектировался для ударов по гитлеровской Германии в случае, если Англия падёт под натиском нацистов и США потеряют свои базы в Европе. Для выполнения таких миссий самолёт должен иметь межконтинентальную дальность. Однако к моменту окончания Второй мировой войны В-36 не был готов, и к тому моменту, когда он поднялся в воздух, мир стал уже другим. Теперь на гигантский бомбардировщик, получивший наименование «Миротворец», возлагалась задача доставки ядерной бомбы на территорию нового врага — Советского Союза. В-36 выполнял роль «большой дубины» и имел на вооружении самые большие бомбы, имевшиеся в арсеналах США. В течение нескольких лет в середине прошлого века В-36 находился на передовой линии сдерживания так называемой «красной угрозы».

В-36 можно назвать «последним стратегическим бомбардировщиком периода Второй мировой войны», хотя он впервые поднялся в воздух 8 августа 1946 года — почти через год после окончания войны. Конвэр В-36 олицетворял собой вершину концепции стратегических авиационных сил, как она понималась во время Второй мировой войны, и олицетворял это в большей степени, чем любой другой бомбардировщик, созданный в тот период времени. Он имел на порядок большую бомбовую нагрузку, дальность и практический по-

толок, чем любой самолёт 30–40-х годов прошлого века.

В-36 был заметной вехой в истории мировой авиации. Задуманный для разгрома стран «оси», во время своей службы «Миротворец» никогда не участвовал в реальных боевых действиях и не сбрасывал бомбы на реальные цели.

Гигантский шестимоторный «Миротворец» был воплощением концепции мощного стратегического бомбардировщика, бытовавшей в то время. Ни один боевой самолёт никогда, ни до ни после, не создавался для несения такой большой бомбовой нагрузки. Даже В-52 не поднимает больший груз обычных бомб, чем В-36. Ядерные бомбы в конечном итоге изменили характер стратегической войны, но в контексте эпохи, породившей В-36, стратегическая авиация должна была иметь самолёт, способный поднять многие тонны обычных бомб.

Идея применения «стратегической авиации» для уничтожения промышленного потенциала врага родилась в период Первой мировой войны у таких лётчиков, как капитан (впоследствии — генерал) Уильям Лендрум «Билли» Митчелл из Службы авиации США. Эта доктрина не была реализована в Первой мировой войне и официально не разрабатывалась в годы после Великой войны, пока молодые капитаны не выросли по службе и не достигли соответствующего положения в Воздушном

корпусе армии США. Вряд ли они что-либо слышали о «доктрине Дуэ», но ход мыслей у них удивительно совпадал с положениями упомянутой доктрины.

Среди сторонников развития стратегической авиации был генерал Генри Х. Арнольд, который в сентябре 1938 года возглавил Воздушный корпус армии США. Именно под покровительством Арнольда Воздушный корпус (ВВС США после июня 1941 года) начал серьёзно развивать долгосрочные программы четырёхмоторных дальних стратегических бомбардировщиков, таких как «Летающая крепость» «Боллинг» В-17 и «Консолидейтед» В-24 «Либерейтор». Между тем аналогичные идеи развивались в Британии, где создавались такие самолёты, как Хэндли-Пейдж «Галифакс» и знаменитый Авро Ланкастер.

Что касается доктрины стратегической бомбардировки, то она в значительной степени оставалась в теории. То есть до лета и ранней осени 1940 г., когда немецкие люфтваффе пытались разгромить Соединенное Королевство стратегическими

бомбардировками в «Битве за Британию» своими относительно лёгкими двухмоторными бомбардировщиками, американцы не предпринимали шагов в направлении создания тяжёлых стратегических бомбардировщиков. Изучение опыта «Битвы за Британию» и критическое положение Великобритании в войне стало толчком для оправдания увеличения финансирования программы производства и развёртывания В-17 и В-24. Эти факты также явились катализатором в деле создания шестимоторного «межконтинентального бомбардировщика».

В концептуальном плане для стратегической воздушной кампании против Германии дальность В-17 и В-24 требовала наличия баз в Англии. Если бы немцы захватили Соединенное Королевство, такую кампанию пришлось бы проводить с баз в Западном полушарии. В 1940 г. не было ни одного бомбардировщика, способного покрыть такое расстояние и вернуться назад. Их не было даже в стадии проектирования.

Рождение «Миротворца»



В Америке, отделенной от всех вероятных противников просторами океанов, идея создания межконтинентального бомбардировщика вынашивалась с середины 1930-х гг., а 27 июня 1941 г. в воздух поднялся первый в мире экспериментальный самолёт такого класса Дуглас

XB-19. Его испытания продолжались до июня 1943 г. и в целом подтвердили заданные лётные характеристики. Но прогресс в авиации шёл быстрее, чем удалось создать такую сложную машину, и XB-19 безнадежно устарел ещё до первого вылета. Его максимальная скорость составляла



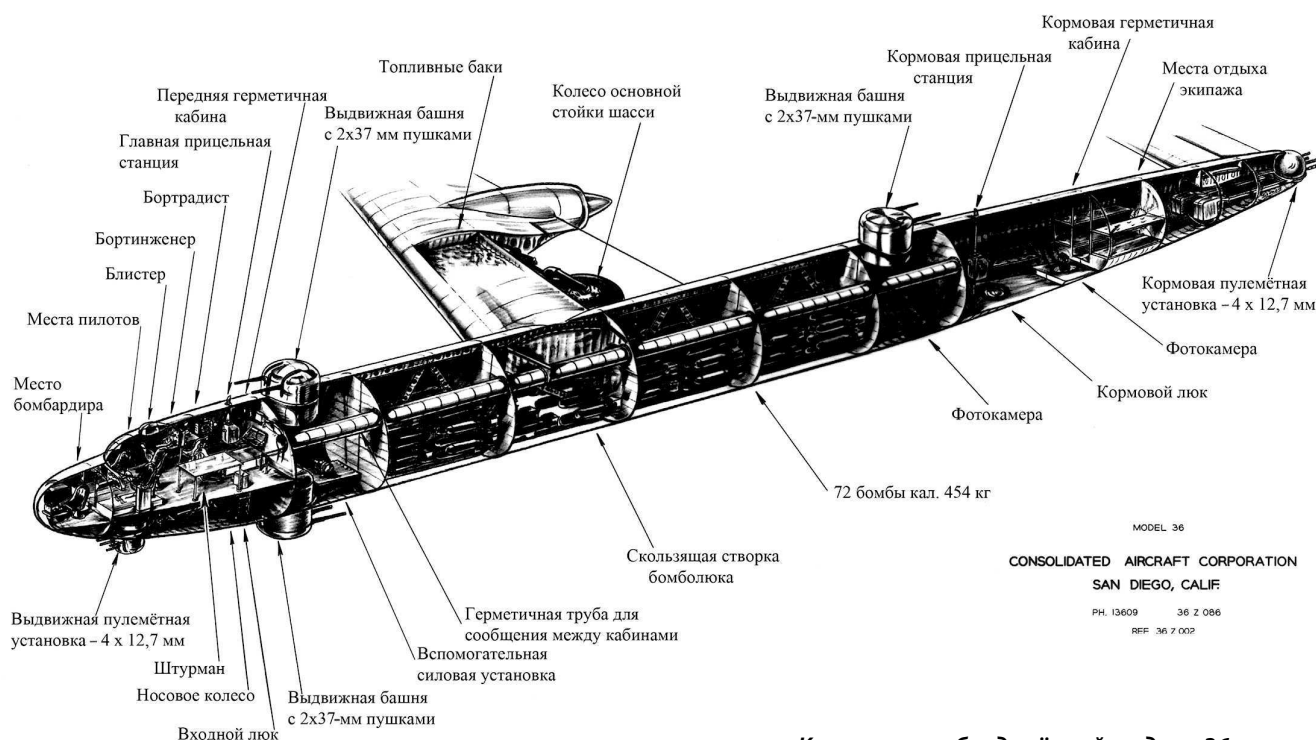
Экспериментальный стратегический бомбардировщик Дуглас XB-19.

всего 360 км/ч, а практический потолок — 7015 м. Когда начались испытания этого бомбардировщика, уже полным ходом шла разработка нового межконтинентального самолёта, будущего В-36.

Фирмы «Боинг» и «Консолидейтед», производители крупнейших американских самолётов, в то время уже работали над проектами самолётов, которые имели бы большую дальность, чем у В-17 и В-24. Однако даже эти огромные самолёты — В-29 «Суперфортрест» и В-32 «Доминейтор», не имели возможностей для достижения целей в Европе с баз в Западном полушарии.

Точкой отсчёта в истории В-36 можно считать 11 апреля 1941 г., когда специалисты Корпуса армейской авиации США (USAAC) завершили разработку соответствующих технических требований. Как это часто случается, пожелания военных при ближайшем рассмотрении оказались

совершенно нереальными. Были заданы: дальность полёта — 19 310 км с бомбовой нагрузкой 4540 кг, крейсерская скорость — 443 км/ч на высоте 7620 м. Над целью самолёт должен был иметь возможность увеличить скорость до 724 км/ч и подняться на 13 716 м. На меньшую дальность самолёту предстояло доставить до 32 660 кг бомб. В августе 1941 г., после консультаций с авиационными фирмами, USAAC снизил требования: дальность полёта — 16 100 км, крейсерская скорость — 386–483 км/ч, потолок над целью — 12 200 м. Максимальная масса бомбовой нагрузки не изменилась, оставшись беспрецедентно высокой. Таким образом, требования к бомбардировщику стало возможно выразить простой, но по-прежнему труднодостижимой формулой — «10 000 миль дальности — 10 000 фунтов бомб». Требование по дальности было в пять раз выше, чем у В-17, и вдвое больше,



Концепция «объединённой модели 36».



Тяжёлый бомбардировщик В-29.

чем у В-29, чей первый полёт был выполнен спустя два года.

Уже в сентябре 1940 г. инженеры фирмы «Консолидейтед» в Сан-Диего провели некоторые предварительные проработки такого самолёта под внутренним обозначением «проект 35». У него было двухкилевое оперение, аналогичное оперению В-24 и более раннему «проекту В-32». Моторы имели толкающие винты, позже применённые на В-36, хотя в модели 35 были только четыре мотора. Так как на таких дальностях на истребительное сопровождение рассчитывать не приходилось, то в проект заложили мощное оборонительное вооружение. Оно состояло из пулемётов, кал. 12,7 мм и из трёх спаренных 37-мм пушек, размещённых в выдвижных

башнях. С помощью крупнокалиберных пушек (37 мм) надеялись поразить атакующий истребитель на большой дистанции, до того как он выйдет на дистанцию эффективного огня своего оружия. Пулемёты предназначались для ближнего воздушного боя. Полученные наработки были собраны и представлены инженерам из Департамента материального снабжения USAAF в Аэронавигационном инженерном центре «Райт» в октябре 1941 г. в качестве объединённой «Модели 36». Полученные наработки оченьгодились для участия в секретном конкурсе на стратегический бомбардировщик, объявленный в 1941 г.

В конкурсе на супербомбардировщик участвовали фирмы: «Консолидейтед», «Боинг», «Дуглас» и «Нортроп». «Консоли-



Летающее крыло фирмы «Нортроп» — XB-35. Каплевидный фонарь кабины пилотов обеспечивает круговой обзор. Моторы имеют соосные винты. Функцию кия выполняют большие мотогондолы моторов.

дейтед» представила два эскизных проекта самолёта нормальной аэродинамической схемы: четырехмоторный «Модель 35» и шестимоторный «Модель 36». Они были разработаны под руководством Тэда Холла, более известного широкой публике как изобретатель летающего автомобиля «Конвэркар», построенного уже после войны. Победителями конкурса признали «Модель 35» (не путать с проектом XB-35 фирмы «Нортроп») и проект летающего крыла Джека Нортропа.

Если «Модель 35» имела размах крыла 50 м, длину 39 м и площадь крыла 250,8 м², то «Модель 36» была ещё больше. Она имела размах крыла 70,1 м, длину 49 м и площадь крыла 443 м². Сначала конструкция сохранила двойной киль, по типу В-24, но количество моторов возросло до шести.

Экспериментальной дивизией в Райт-Филд (ныне — база Райт-Паттерсон) командовал бригадный генерал Д. Кенни. Во время войны он командовал Пятым воз-

душным флотом, а после войны стал первым командующим Стратегического воздушного командования (САК). Он был тем человеком, который горячо поддерживал «проект В-36» и представил его генералу Арнольду.

Основываясь на рекомендациях Кенни, USAAF выдал фирме «Консолидейтед» контракт на постройку двух прототипов «Модели 36» с военным обозначением XB-36. Контракт был заключён 15 ноября — за три недели до нападения на Пёрл-Харбор. Параллельно были подписаны контракты на изготовление экспериментальных самолётов «Консолидейтед» XB-36 и «Нортроп» XB-35.

Начало работы

В начале 1942 г. в Сан-Диего генеральный менеджер «Консолидейтед» И.М. Ладдон собрал команду разработчиков XB-36, в которую вошли люди, которые уже работали над двумя самыми большими про-